SEKRETY HISTORII

U-BOOTY

PODWODNA ARMIA HITLERA

PHILIP KAPLAN

RM

SEKRETY HISTORII

U-BOOTY

PODWODNA ARMIA HITLERA

PHILIP KAPLAN

WYDAWNICTWO RM

U-Booty. Podwodna armia Hitlera

Philip Kaplan

Tłumaczenie: Grzegorz Siwek

First published in Great Britain in 2013 by PEN & SWORD MARITIME, an imprint of Pen & Sword Books Limited, UK, under the title *GREY WOLVES. THE U-BOAT WAR 1939-1945*.

Copyright © Philip Kaplan, 2013

Copyright for the Polish edition © by Wydawnictwo RM, 2015

All rights reserved

Wydawnictwo RM, 03-808 Warszawa, ul. Mińska 25
rm@rm.com.pl
www.rm.com.pl

Żadna część tej pracy nie może być powielana i rozpowszechniana, w jakiejkolwiek formie i w jakikolwiek sposób (elektroniczny, mechaniczny) włącznie z fotokopiowaniem, nagrywaniem na taśmy lub przy użyciu innych systemów, bez pisemnej zgody wydawcy.

Wszystkie nazwy handlowe i towarów występujące w niniejszej publikacji są znakami towarowymi zastrzeżonymi lub nazwami zastrzeżonymi odpowiednich firm odnośnych właścicieli.

Wydawnictwo RM dołożyło wszelkich starań, aby zapewnić najwyższą jakość tej książce, jednakże nikomu nie udziela żadnej rękojmi ani gwarancji. Wydawnictwo RM nie jest w żadnym przypadku odpowiedzialne za jakąkolwiek szkodę będącą następstwem korzystania z informacji zawartych w niniejszej publikacji, nawet jeśli Wydawnictwo RM zostało zawiadomione o możliwości wystąpienia szkód.

ISBN 978-83-7773-298-4
ISBN 978-83-7773-449-0 (e-Pub)
ISBN 978-83-7773-450-6 (mobi)

Redaktor prowadzący: Irmina Wala-Pęgierska
Redakcja i indeks: Krystyna Budek
Korekta: Irmina Wala-Pęgierska
Nadzór graficzny: Grażyna Jędrzejec
Projekt okładki: Maciej Jędrzejec
Opracowanie wersji elektronicznej: Marcin Fabijański
Weryfikacja wersji elektronicznej: Justyna Mrowiec

W razie trudności z zakupem tej książki prosimy o kontakt z wydawnictwem: rm@rm.com.pl

Dla Margaret

WPROWADZENIE

Podwodniacy to poniekąd „odrębna rasa” żołnierzy, odmienna nawet od marynarzy załóg okrętów nawodnych. W początkowej fazie drugiej wojny światowej elitarne niemieckie siły podwodne, zwane Ubootwaffe, doprowadziły niemalże do perfekcji taktykę bojową okrętów podwodnych z czasów pierwszej wojny, i skutecznie atakowały brytyjskie transatlantyckie szlaki zaopatrzeniowe. Z perspektywy aliantów ci nieprzyjacielscy marynarze stanowili uosobienie zła.

Rozpowszechniony jest mit, jakoby wszyscy członkowie załóg U-Bootów byli ochotnikami; to nieprawda. Jednak, znalazłszy się w składzie Ubootwaffe, każdy szybko pojmował i akceptował, że będzie odtąd przynależał do niezwykłego bractwa. Było to czymś koniecznym; człowieka takiego czekał rejs – w klaustrofobicznych, niehigienicznych, piekielnych warunkach; wyprawa, która wiązała się z zaangażowaniem wszelkich sił umysłowych i fizycznych i której można było nie przeżyć. A jeśli nawet udało się z niej wrócić, to spotkanie z rodziną i przyjaciółmi dawało niewielką pociechę, wobec świadomości, że czeka nań kolejny morski patrol, z którego może już nie powrócić. Ludzi z Ubootwaffe łączyło braterstwo broni, nieustanne zagrożenie ze strony wroga i pogody, a poczucie wspólnego celu było silniejsze niż u innych marynarzy.

Wszyscy podwodniacy odznaczali się odwagą, bez względu na to, o co walczyli. Ludzie z Ubootwaffe ostatecznie ulegli przytłaczającej przewadze przemysłowej i technologicznej aliantów. Z 39 000 tych, którzy wyszli w morze na pokładach U-Bootów w latach drugiej wojny światowej, 27 491 zginęło w walkach, a kolejnych 5000 trafiło do niewoli. Z 863 niemieckich okrętów podwodnych, które prowadziły działania operacyjne w czasie tej wojny, aż 754 zostało zatopionych.

Ci, którzy przechodzili szkolenie na marynarzy jednostek podwodnych, musieli liczyć się z tym, że w każdej chwili czeka ich rejs; nie mogli cierpieć na klaustrofobię i musieli znosić trwające do trzech miesięcy patrole morskie w ciasnocie, w nieustannym towarzystwie czterdziestu innych marynarzy; musieli trwać na czterogodzinnych wachtach, smagani przez lodowate wichry, mrużąc oczy drażnione przez słoną, rozpryskującą się morską wodę, przypasani albo przymocowani łańcuchami do poręczy na szczycie kiosku, aby nie zmyła ich fala, i przekonywali się, ile jest prawdy w starym marynarskim powiedzeniu o „okrucieństwie morza”.

Do życia na okrętach podwodnych najlepiej nadawali się ci, którzy sypiali dobrze na koi, ciepłej jeszcze i przesiąkniętej wonią kolegi, który niedawno na niej leżał; ci, których nie przerażało syczenie zaworów wlotowych, osobliwy bulgot pomp zęzowych czy też dudnienie tłoków, oraz ci, których wyrywały ze snu tylko eksplozje bomb głębinowych i alarmowy klakson. Byli to ludzie, którzy potrafili błyskawicznie wyskoczyć z koi i pobiec na rufę lub w kierunku dziobu okrętu w roli żywego balastu, gdy kapitan wydawał rozkaz alarmowego wynurzenia albo

zanurzenia, którzy zawsze byli gotowi do działania i umieli godzinami stać bez ruchu i w milczeniu, gdy wokoło rozrywały się bomby głębinowe i wstrząsały okrętem, którzy nie przejmowali się tym, że z braku ruchu zanikają im mięśnie.

Gdy mijały kolejne dni, poznawali swoich kolegów oraz oficerów, i zaczynali sobie uświadamiać, że choć wszyscy byli ludźmi, to każdy stanowił też element czegoś więcej – załogi uczestniczącej w wojnie. Był to ów probierz, który sprzyjał kształtowaniu ich na takich ludzi, jakimi musieli się okazać – nie tyle z miłości do ojczyzny i swoich bliskich, ile pod wpływem lojalności wobec towarzyszy broni, razem z którymi szkolili się, jadali posiłki i pływali, z którymi dzielili życie i los.

SŁOWNICZEK

Aal („Węgorz”) – nieformalne niemieckie określenie torpedy
Abt (Abteilung) – wydział lub oddział
Adressbuch – księga kodów na pokładzie U-Boota, wykorzystywana do szyfrowania pozycji okrętu podawanych w meldunku radiowym
AGRU Front (Ausbildungsgruppe Front) – wydział, zajmujący się testowaniem okrętów podwodnych i ich załóg przed skierowaniem ich do działań bojowych
Aphrodite – niemieckie urządzenie do zakłócania nieprzyjacielskich radarów
ASDIC (asdyk; echosonda) – nazwa urządzenia służącego do wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych, umieszczanego w specjalnej kopule pod kadłubem jednostek nawodnych
ASV (ang.) – lotniczy radar mikrofalowy (pracujący na falach 10 i 3 cm)
Athos – antena radiowego detektora
Bachstelze – żyroskopowe urządzenie ciągnięte na kablu za U-Bootem, ułatwiające wykrywanie obiektów na pobliskich wodach
Bali – antena radarowego urządzenia detekcyjnego
Bauwerft – stocznia; miejsce budowy okrętów podwodnych
B-Dienst (Funkbeobachtungsdienst) – niemiecka służba nasłuchu radiowego i deszyfracji
BdU (Befehlshaber der Unterseeboot) – głównodowodzący broni podwodnej (tytuł używany najczęściej w odniesieniu do admirała Karla Dönitza, ale także do jego sztabu i kwatery głównej)
Betasom – dowództwo włoskich wojsk broni podwodnej z komendą w Bordeaux (w okupowanej Francji)
Bletchley Park – brytyjski rządowy ośrodek deszyfracyjny, zorganizowany w rozległej posiadłości wiejskiej w hrabstwie Buckinghamshire na północ od Londynu
Bold – urządzenie stosowane na U-Bootach, zakłócające impulsy asdyku
Bombe („Bomba”) – system skopiowanych maszyn szyfrujących Enigma, opracowany w Bletchley Park
Boot – niemieckie określenie okrętu (także łodzi); dowódca okrętu nie był oficerem sztabowym, a jego zastępcę na okręcie podwodnym nazywano pierwszym oficerem wachtowym
Bootskanone – działo na pokładzie dziobowym (przednim) U-Boota
Bunkry – nazwa nadawana zewnętrznym zbiornikom paliwa na U-Bootach
Centrala – pomieszczenie, z którego dowódca kierował działaniami okrętu podwodnego
Chrapy (niem. Schnorchel lub Schnorkel) – urządzenie umożliwiające czerpanie powietrza przez zanurzony na głębokości peryskopowej okręt podwodny i doprowadzanie powietrza do pracujących silników wysokoprężnych

Cypern – typ detektora radarowego
DD – amerykańskie określenie niszczyciela
DE – amerykańskie określenie niszczyciela eskortowego
Dienst – służba
Dienstelle – kwatera główna
Dienstgrad – ranga służbowa
D-maschine – silnik wysokoprężny
Dräger Tauchretter – podwodny aparat ratunkowy dla członków załóg U-Bootów (produkowany przez wytwórnię Dräger)
Dziób – przednia część kadłuba okrętu
EK (Eisernes Kreuz) – Krzyż Żelazny (niemieckie odznaczenie wojenne)
E-maschinen – silniki elektryczne
Enigma – maszyna kodująca Schlüssel M (nazwa Enigma odnosiła się także do szyfrów kodowanych z użyciem tego urządzenia)
Fächerschuss – salwa; równoczesne odpalenie co najmniej dwóch torped
Fähnrich zur See – chorąży marynarki
Fangschuss – salwa powodująca ostateczne zatopienie okrętu
FAT (Federapparat Torpedo) – torpeda używana do zwalczania konwojów, która początkowo zmierzała do celu po linii prostej, a następnie zygzakowała
FdU (Führer der Unterseeboote) – dowódca niemieckiego okrętu podwodnego
Feindfahrt – patrol bojowy
Flak (Fliegerabwehrkanone) – działo przeciwlotnicze
Flege („Mucha”) – radarowe urządzenie detekcyjne
Flotylla – zgrupowanie mniejszych okrętów
Flugboot – wodnosamolot
Fregattenkapitän – komandor porucznik
Freya – radarowe urządzenie detekcyjne
Frontboot – określenie U-Boota wpływającego w strefę działań bojowych
Funker – łącznościowiec Kriegsmarine
Funkmess – detekcja z użyciem urządzeń radarowych
Funkpeilgerät – namiernik radiowy
Funk-Telegraphie (FT) – niemieckie określenie łączności radiotelegraficznej
Grossadmiral – admirał floty; najwyższy stopień w Kriegsmarine (brak polskiego odpowiednika)
GRT – wyporność całkowita
Gruppe – grupa; jednostka taktyczna
HE (efekt hydrofoniczny) – rozchodzące się pod wodą odgłosy, wzbudzane np. przez śruby okrętów nawodnych
Hedgehog („Jeż”) – typ alianckiej bomby głębinowej do zwalczania okrętów podwodnych, miotanej przed dziób uzbrojonego w wyrzutnię okrętu nawodnego
HF/DF – urządzenie detekcyjne, pracujące na falach wysokiej częstotliwości

Hundekurve („Psi łuk”) – tor, po którym U-Boot przeprowadzał atak na jednostkę nawodną, pozwalający na ukradkowe podejście do celu
Hydra – system kodowy stosowany na U-Bootach, wyznaczający ustawienie maszyny szyfrującej Enigma (Schlüssel M) na dany dzień
Hydrofon – podwodny detektor dźwięków
Kadłub miękki – zewnętrzna warstwa poszycia okrętu podwodnego, pod którą znajdowały się zbiorniki balastowe i kadłub ciśnieniowy („twardy”)
Kaleu (Kaleunt) – zdrobnienie od Kapitänleutnant (kapitan marynarki)
Kaliber – średnica lufy działa lub ręcznej broni strzeleckiej oraz pocisków do tychże, najczęściej podawana w milimetrach
Kalipatrone – potażowy respirator, pochłaniający dwutlenek węgla
Kapitänleutnant – kapitan marynarki
Kąt kursowy – niezgodność między danymi obserwacyjnymi a wskazaniami kompasu dotyczącymi położenia celu
Keroman – niemiecka nazwa bazy schronów dla U-Bootów w Pointe de Keroman w pobliżu wejścia do portu w Lorient
Kiosk – rodzaj wieży lub platformy obserwacyjnej na okręcie podwodnym; na U-Bootach w kiosku znajdowały się wskaźniki urządzeń pomiarowo-kontrolnych; na U-Bootach Typu IX także wziernik (okular) peryskopu bojowego oraz przelicznik odchylenia toru biegu torpedy
Kleine Boot – niewielki szkolny okręt podwodny, np. Typu IID
KM (Kriegsmarine) – nazwa niemieckiej marynarki wojennej w latach 1935–1945, będącej częścią Wehrmachtu
Komendy – sformalizowane polecenia wydawane na pokładzie okrętu
Konteradmiral – kontradmirał
Konwój – zgrupowanie statków transportowych, zorganizowanych w kolumny i eskortowanych przez okręty nawodne
Korweta – zwrotny okręt eskortowy, mniejszy od niszczyciela
Kriegstagebuch (KTB) – niemiecki dziennik wojenny, prowadzony na okrętach i statkach lub przez personel sztabowy baz morskich
Krzyż biskajski – nieoficjalna nazwa jednego z wczesnych radiowych urządzeń detekcyjnych stosowanych na U-Bootach
Kurzsignale – krótki meldunek pozycyjny, nadawany przez radio z U-Boota
Leutnant zur See – podporucznik marynarki
LI (Leitender Ingenieur) – starszy mechanik (szef maszynowni)
Löwe („Lew”) – przydomek Karla Dönitza
Luftwaffe – niemieckie siły powietrzne
M.A.N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG) – zakłady produkujące silniki wysokoprężne, stanowiące napęd okrętów podwodnych Typu VII i IX
Metox – typ niemieckiego detektora sygnałów radarowych
Milchkühen („Mleczne krowy”) – nieoficjalna nazwa U-Bootów zaopatrujących

okręty podwodne w paliwo i inne zapasy
Naxos – radarowe urządzenie detekcyjne
Niszczyciel – Niemcy określali tym terminem wszystkie niewielkie okręty wojenne używane w walce do osłony innych jednostek pływających; często zaliczali do tej kategorii fregaty i korwety
ObdM (Oberbefehlshaber der Marine) – głównodowodzący Kriegsmarine
Oberfähnrich zur See – starszy chorąży marynarki
Oberleutnant zur See – porucznik marynarki
Paukenschlag – kryptonim pierwszej fazy niemieckiej ofensywy podwodnej przeciwko Stanom Zjednoczonym
Peryskop – wysuwany przyrząd optyczny, złożony z pryzmatów, zwierciadeł i soczewek, umożliwiający załodze zanurzonego okrętu podwodnego obserwację powierzchni morza
Radar – urządzenie radiolokacyjne
Rechen („Grabie") – określenie szyku kilku U-Bootów przecinających kurs nieprzyjacielskiego konwoju
Reichsmarine – niemiecka marynarka wojenna w latach 1919–1935
Ritterkreuz – Krzyż Rycerski (niemieckie odznaczenie wojenne)
Rohr – niemiecka nazwa wyrzutni torpedowej
Rudel („Wilcze stado") – taktyka ataku opracowana przez admirała Karla Dönitza
Rudeltaktik – taktyka zmasowanych, koordynowanych przez radio ataków „wilczych stad" U-Bootów na nieprzyjacielskie konwoje
Schlüssel M – używana przez Kriegsmarine wersja maszyny szyfrującej Enigma
Schussmeldung – „raport bojowy", którego złożenia wymagano po każdej akcji
Seekühe („Syrena") – nieoficjalna nazwa większych U-Bootów
Siła wiatru – prędkość wiatru, odnotowywana w KTB U-Boota w skali od zera do dziesięciu
Skala Papenberga – wskaźnik ciśnienia wokół zanurzonego okrętu
Sonar – urządzenie namiarowe (skrót od Sound Navigation and Ranging)
Spargel („Szparag") – nieoficjalne określenie peryskopu na U-Bootach
Spychacz – gruba stalowa lina, rozciągnięta od dziobu do rufy ponad kioskiem okrętu podwodnego, służąca do przecinania podwodnych zapór, takich jak stalowe sieci
Squid – aliancki system uzbrojenia do zwalczania okrętów podwodnych
Stan morza – odnotowywany w pokładowych KTB na U-Bootach w skali od zera do dziesięciu
Standzielsehrohr – podwodny atak przeprowadzony z głębokości peryskopowej
Szyfr – system kodów stosowany w łączności kodowanej
Tetis – szyfr wykorzystywany w meldunkach radiowych przez załogi ćwiczebnych U-Bootów
Tiefenmesser – wskaźnik ciśnienia głębokościowego na U-Bootach

Torpex – ładunek wybuchowy, mieszanina cyklonitu (heksogenu), trotylu (TNT) i skrawków aluminium
Trymowanie (wyrównanie przegłębienia) – utrzymywanie w poziomie (lub odpowiednim położeniu) zanurzonego okrętu podwodnego
U-Boot – okręt podwodny
Ubootwaffe – niemiecka flota podwodna
USAAF – lotnictwo wojskowe Stanów Zjednoczonych
Verloren – utracony, zatopiony
Vernichtet – zniszczony
Versenkt – zatopiony
Vorhaltrechner – produkowany przez koncern Siemens elektromechaniczny licznik odchyleń kursu, zainstalowany w kiosku U-Boota i przesyłający odpowiednie koordynaty do żyrokompasowych mechanizmów sterujących w torpedach
Wabos – nieformalne niemieckie określenie bomb głębinowych
Wanze – radarowe urządzenie detekcyjne
Wapno sodowane – związek chemiczny, pochłaniający wilgoć i dwutlenek węgla wydychane przez załogę okrętu podwodnego pozostającego przez dłuższy czas w zanurzeniu
Wasserbombe – bomba głębinowa
Wehrmacht – niemieckie siły zbrojne
Werft – stocznia
Weyer – podręcznik na pokładzie U-Boota z sylwetkami okrętów wojennych wszystkich flot
Węzeł – prędkość statku lub okrętu: mila na godzinę
Wintergarten („Ogródek zimowy”) – nieformalna nazwa ograniczonej relingiem platformy w tylnej części mostku U-Boota
Wyporność – ciężar okrętu lub statku, wyrażany tonażem wody wypieranej przez daną jednostkę pływającą
Wyrzutnie rufowe – wyrzutnie torpedowe na rufie okrętu podwodnego
Zapalnik uderzeniowy – detonator torpedy, powodujący wybuch po zderzeniu z obiektem
Zatoka Biskajska – akwen Atlantyku, rozciągający się od brzegów północno-zachodniej Francji do północnej Hiszpanii; nad tym akwenem znajdowały się główne bazy U-Bootów
Zaunkönig – nazwa niemieckiej torpedy akustycznej, znanej także jako T5
Zentrale – sterownia U-Boota, umiejscowiona poniżej kiosku i mostka kapitańskiego
Zentrale („Centrala”) – sterownia U-Boota, znajdująca się bezpośrednio pod kioskiem i mostkiem, w której znajdowały się wszystkie urządzenia pomiarowe i wskaźniki

ROZDZIAŁ 1

„Lew”

Karl Dönitz przyszedł na świat w pruskiej rodzinie, mieszkającej na berlińskim przedmieściu Grünau. Urodził się w grudniu 1891 roku i przejął wiele cech swego ojca – wymaganych i oczekiwanych od oficera cesarskiej floty, do której wstąpił jako kadet w wieku osiemnastu lat. Sumienny i kochający ojczyznę, lojalny i pracowity młody Dönitz szybko doczekał się nagrody za entuzjazm, pilność i okazywane poświęcenie – wszedł w poczet kadry oficerskiej marynarki wojennej.

Od początku pierwszej wojny światowej pełnił służbę w dywizjonie lotnictwa morskiego jako obserwator pokładowy, ale przed 1916 rokiem zainteresował się poważnie okrętami podwodnymi, i uzyskał przeniesienie do Ubootwaffe, by wreszcie w marcu 1918 roku awansować na dowódcę okrętu *UB-68*.
W październiku tego samego roku jego jednostka, operująca w zanurzeniu na Morzu Śródziemnym, musiała awaryjnie wyjść na powierzchnię morza z powodu usterki. Znalazła się wśród brytyjskiego konwoju statków handlowych osłanianych przez kilka okrętów eskortowych, które niemal natychmiast zatopiły U-Boota. Dönitza wraz z większością członków jego załogi wyłowiono z morza, wzięto do niewoli i internowano. Kolejnych dziesięć miesięcy przyszło mu spędzić w obozie jenieckim w odludnym regionie Szkocji. Ostatecznie uznano go tam za osobnika niepoczytalnego i niepełnosprawnego – w istocie z pewnością udawał tylko takiego – i został odesłany do Niemiec.

Dönitz, zdolny taktyk, nie stracił wiary w siłę broni podwodnej i większość czasu w niewoli poświęcił opracowywaniu planów rozwijania i zastosowania taktyki *Rudel* („wilczych stad”) – koncepcji, którą poznał w czasie wojny, a która polegała na wykorzystaniu grupy U-Bootów do przeprowadzania skoordynowanych ataków. Teoria ta od dawna go frapowała i zainspirowała do podjęcia prób wprowadzenia jej w życie. *Rudeltaktik* obmyślono w latach pierwszej wojny światowej jako nową i oryginalną metodę działań zaczepnych, w której z kilku okrętów podwodnych tworzono „wilcze stado”, zdolne do pokonania nieprzyjacielskiej eskorty nawodnej i rozbicia wrogiego konwoju. W trakcie pierwszej wojny światowej metodę tę trudno było stosować wskutek niedoskonałości ówcześnie dostępnego sprzętu radiowego. Później jednak Niemcy skonstruowali wiele typów nadajników pracujących na ultrawysokich częstotliwościach, których wykorzystanie, jak uważali, uniemożliwiało potencjalnemu przeciwnikowi zakłócanie łączności radiowej. A to, wraz z nader sprawną maszyną kodującą typu Enigma, sprawiało, że Niemcy coraz bardziej wierzyli w swoje U-Booty. Ponadto Dönitz popierał ideę atakowania konwojów w nocy, w wynurzeniu lub w nieznacznym zanurzeniu, co minimalizowało zdolność brytyjskiego sonaru do wykrywania U-Bootów.

W okresie międzywojennym, czyli w latach 20. i 30., Karl Dönitz podkreślał zalety i możliwości bojowych okrętów podwodnych, przekonując o nich wszystkich w niemieckiej marynarce wojennej i nie tylko. We wrześniu 1933 roku uzyskał

awans na *Fregattenkapitäna* (komandora porucznika), a w następnym roku został dowódcą krążownika *Emden*, wykorzystywanego podówczas w roli okrętu szkolnego.

W 1935 roku, w rezultacie zawarcia nowego brytyjsko-niemieckiego traktatu morskiego, który przyniósł rewizję niektórych postanowień waszyngtońskiej konferencji morskiej z 1922 roku, Niemcom zezwolono na podjęcie ograniczonej produkcji okrętów podwodnych, a ówczesny naczelny dowódca niemieckiej marynarki wojennej *Grossadmiral* (admirał floty) Erich Raeder powierzył Dönitzowi zadanie odbudowy flotylli podwodnej Kriegsmarine. Dönitz energicznie wziął się do pracy i zaangażował się w planowanie nowych sił podwodnych zdolnych do realizacji *Rudeltaktik,* niezbicie przekonany o tym, że w przyszłym konflikcie zbrojnym główną rolę będą odgrywały morskie szlaki zaopatrzeniowe, którymi dostarczano z całego świata do Wielkiej Brytanii żywność, paliwo i inne surowce. Doszedł do wniosku, że U-Booty to jedyna dostępna dla Niemców metoda prowadzenia zmagań na morzach z Brytyjczykami, zmuszonymi do transportu zaopatrzenia przez konwoje, eskortowane i chronione przez nawodne okręty wojenne. Te ostatnie radziły sobie z zagrożeniem ze strony pojedynczych U-Bootów, ale Dönitz wierzył mocno, że jego nowe „wilcze stada" mogą wymanewrować osłonę konwojów i niszczyć statki zaopatrzeniowe przeciwnika. Wymagało to, jego zdaniem, stworzenia floty złożonej z co najmniej trzystu okrętów podwodnych: szybkich, bardzo zwrotnych jednostek średniej wielkości, z których setka operowałaby na otwartych morzach, kolejnych sto zmierzałoby w kierunku tras konwojów lub wracało z patrolów, a pozostałe znajdowałyby się w bazach, gdzie przechodziłyby przeglądy i naprawy, uzbrajane i zaopatrywane w paliwo.

Do listopada 1937 roku Dönitz zdecydowanie opowiadał się za przeobrażeniem niemieckiej floty w siły morskie złożone niemal wyłącznie z U-Bootów. Optował za atakowaniem tylko nieprzyjacielskich transportowców i statków handlowych, stanowiących cele stosunkowo łatwe do zatopienia. Wskazywał, że zniszczenie floty brytyjskich tankowców pozbawiłoby Royal Navy paliwa dla okrętów i w praktyce sparaliżowałoby siły nawodne Wielkiej Brytanii i wyeliminowałoby zagrożenie z ich strony.

Dönitz chciał powierzyć taką misję głównie U-Bootom Typu VII, okrętom o wyporności około 750 ton, wyposażonym w pięć wyrzutni torpedowych. Jednostki takie nadawały się do działań na Atlantyku lepiej niż okręty większe czy też mniejsze, 250-tonowe, których przydatność ograniczała się do operowania na Bałtyku i Morzu Północnym. Jednak przywódca państwa niemieckiego, Adolf Hitler, inaczej wyobrażał sobie przygotowania do wojny morskiej. Uważał, że Brytyjczycy i Francuzi nie wejdą w konflikt zbrojny z Niemcami, póki Rzesza nie zagrozi ich zamorskim posiadłościom. Określił rok 1945 jako czas, w którym jego flota nawodna i Ubootwaffe miały być gotowe na przystąpienie do takich działań zaczepnych, o jakich myślał Dönitz.

Sam Dönitz uważał z kolei, że może współpracować z nazistowskim reżimem, jeśli ten pomści upokorzenie doznane przez Niemcy w narzuconym im po pierwszej wojnie światowej traktacie wersalskim i ostatecznie poprowadzi do zwycięstwa jego niemiecką ojczyznę. „Jestem gorącym zwolennikiem idei edukacji ideologicznej. Do czego się ona sprowadza? Wykonywanie rozkazu jest żołnierską powinnością. Ale liczy się to tylko wtedy, gdy w kwestii tej dochodzą do głosu serce i duchowe przekonania. Rezultaty wywiązywania się z obowiązku są wówczas zupełnie inne niż wtedy, gdy wykonuje się swoje zadania tylko ściśle, posłusznie i wiernie. Zatem konieczne jest, aby żołnierz zaangażował w wypełnianie obowiązku całą swą umysłową i duchową energię, a do tego niezbędne są przekonania, ideologia. A zatem musimy szkolić żołnierza w sposób jednolity, pełny, ażeby podporządkować go ideologicznie naszym Niemcom. Wszelka dychotomia, każde odstępstwo, niezgodność w tej materii, albo też nieprzygotowanie okazują się słabością we wszelkich okolicznościach. Ten, kto wzrasta i rozkwita bez zakłóceń, jest lepszy od innych. Tak więc liczą się jego przekonania, to, w co wierzy. Nonsensem jest stwierdzenie, że żołnierz czy oficer musi być apolityczny. Żołnierz ucieleśnia państwo, w którym żyje; jest jego reprezentantem, żywym wykładnikiem. Musi zatem stać po stronie tego państwa niewzruszenie. Musimy podążać ową drogą, wynikającą z naszych najgłębszych przekonań. Rosjanie nią podążają. Uda nam się przetrwać w tej wojnie tylko wtenczas, kiedy przystąpimy do niej ze świętym zapałem, z całym naszym fanatyzmem”.

Dönitz kontynuował przygotowania do przyszłych akcji bojowych swoich „wilczych stad”, wysyłając najlepszych z młodych dowódców U-Bootów na ćwiczebne rejsy patrolowe wokół Szetlandów i wzdłuż francuskich wybrzeży Atlantyku.

W chwili wybuchu wojny w 1939 roku admirał floty Raeder powierzył Dönitzowi zadanie zorganizowania blokady wszystkich portów w Wielkiej Brytanii. Dönitz podjął się tej misji, ale już wkrótce udało mu się przekonać Raedera, że U-Booty, które operują na wodach przybrzeżnych, są skrajnie narażone na ataki samolotów z baz na lądzie, i że jego okręty byłyby dużo skuteczniejsze na otwartym Atlantyku, gdyż atakowałyby brytyjskie szlaki zaopatrzeniowe poza zasięgiem nieprzyjacielskiego lotnictwa. W owym czasie Dönitz miał do dyspozycji zaledwie 22 pełnomorskie okręty podwodne i rzadko więcej niż sześć mogło prowadzić działania bojowe na wyznaczonych akwenach przez pół roku po otrzymaniu stosownego zadania. Koncepcja „wilczych stad” musiała jeszcze trochę zaczekać na jej wypróbowanie.

Niemieccy podwodniacy nie chcieli sprawić zawodu „Lwu”, jak nazywano Dönitza, i mimo że było ich niewielu, zdołali wytropić i zatopić od stycznia do kwietnia 1940 roku brytyjskie statki handlowe o łącznej wyporności 300 000 ton, przy stracie 13 U-Bootów. W tej fazie wojny niemieckie stocznie nie były w stanie odpowiednio szybko uzupełniać tych strat. Ale Dönitz, w owym czasie już BdU (Befehlshaber der

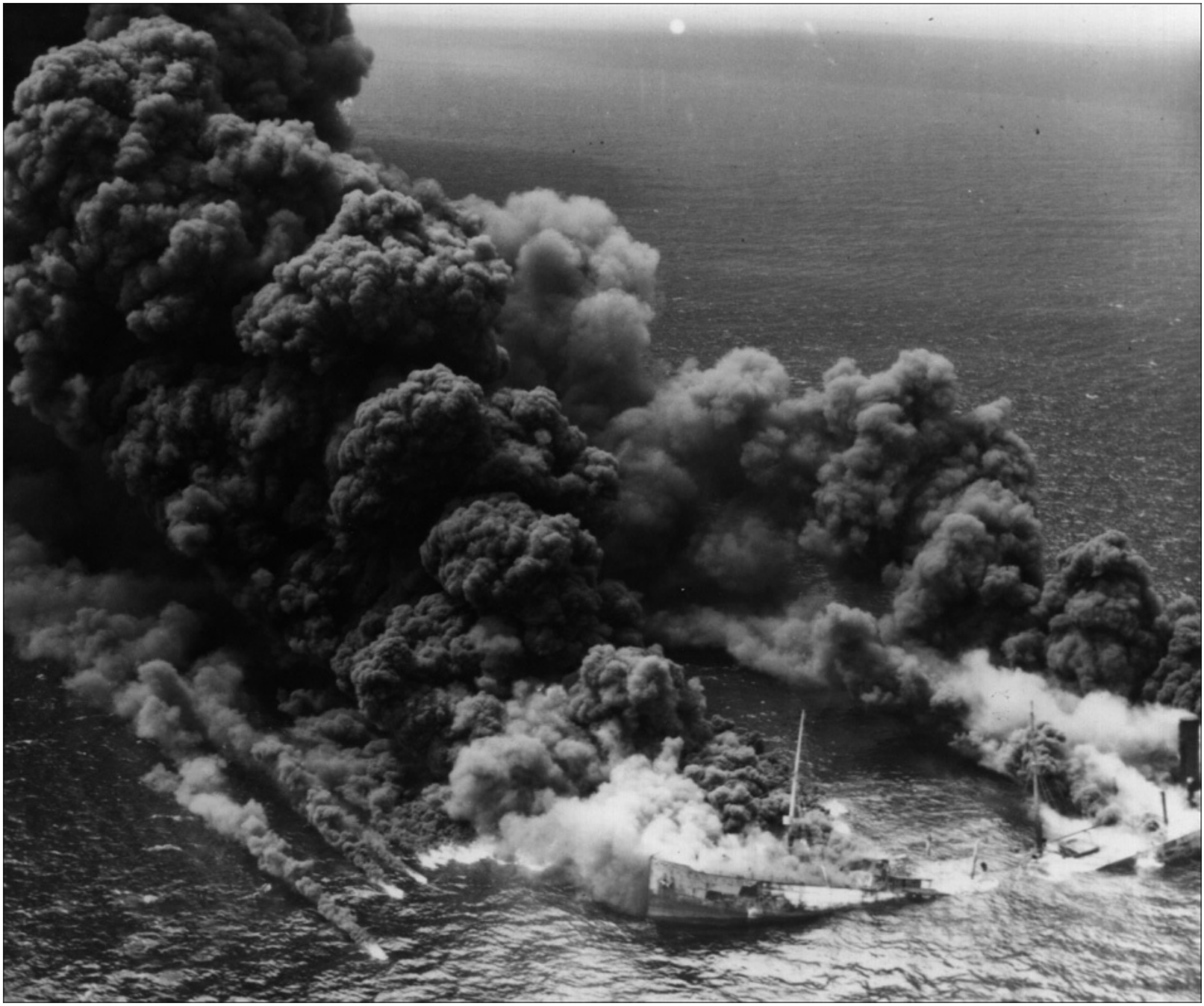
U-Boote, czyli naczelny dowódca broni podwodnej) widział to bardziej optymistycznie z racji kapitulacji Francji, gdyż uzyskał dzięki temu dostęp do głównych portów nad Zatoką Biskajską i kanałem La Manche, gdzie robotnicy przymusowi Organizacji Todt (OT) przystąpili do budowy kilku potężnych schronów dla U-Bootów. Korzystanie z tych baz skróciło równo o połowę czas dojścia niemieckich okrętów podwodnych na akweny, wyznaczane im na Oceanie Atlantyckim.

Wraz z rozbudową schronów w bazach nad Zatoką Biskajską skuteczność niemieckich podwodnych łowów na Atlantyku wzrosła niepomiernie. W okresie od czerwca do października – znanym w Ubootwaffe jako *die glückliche Zeit,* czyli „szczęśliwe czasy” – U-Booty zatopiły 274 brytyjskie statki handlowe o łącznym tonażu prawie 1 400 000 GRT, przy stracie tylko sześciu okrętów podwodnych. Dla Brytyjczyków był to oczywiście poważny cios.

Kapitänleutnant Herbert Kuppisch patrzy przez peryskop podczas rejsu patrolowego.

W trakcie następnych dwóch lat wojny niemiecki minister uzbrojenia i amunicji Albert Speer zdołał uruchomić produkcję prefabrykowanych części w rozrzuconych po całej Rzeszy wytwórniach, co z kolei znacznie przyspieszyło wodowanie nowych

U-Bootów. Na początku 1942 roku w działaniach bojowych mogło wziąć udział 91 U-Bootów, a pod koniec wspomnianego roku już 212. Do kwietnia 1943 roku ich liczba doszła do 240. W 1941 roku zatopiły one jednostki o łącznej wyporności ponad dwóch milionów ton (432 statki handlowe). Ogólne straty alianckie na morzu w owym roku wynosiły ponad 4 300 000 ton; w sumie 1299 zostało zatopionych przez okręty podwodne i nawodne oraz lotnictwo lub zatonęło po wejściu na miny.



Płonący, tonący tankowiec, storpedowany przez U-Boota na północnym Atlantyku.

Hitler zabronił Dönitzowi podejmowania działań przeciwko Stanom Zjednoczonym, które we wspomnianym okresie udzielały wszelkiej możliwej pomocy Wielkiej Brytanii, mimo że oficjalnie zachowywały neutralność. Wreszcie 1 września 1941 roku głównodowodzący amerykańskiej marynarki wojennej admirał Ernest King rozkazał amerykańskim okrętom wojennym wzmocnić eskortę brytyjsko-kanadyjskich konwojów. Kilka dni później USS *Greer,* niszczyciel płynący w kierunku Islandii, odebrał ostrzeżenie od samolotu RAF-u o operującym w pobliżu

niemieckim okręcie podwodnym. Niszczyciel podjął trzygodzinny pościg, a starcie z użyciem bomb głębinowych i torped nie przyniosło rozstrzygającego rezultatu. Dönitz uważał, że *Greer* rozpoczął działania zaczepne, natomiast prezydent Roosevelt oświadczył amerykańskiej opinii publicznej, że to dowódca U-Boota dopuścił się aktu piractwa.

7 grudnia, wraz z przystąpieniem USA do wojny, Dönitz mógł wreszcie dać upust swej tłumionej wściekłości na Amerykanów; załogom pięciu dalekomorskich U-Bootów Typu IX oraz szesnastu operujących w rozproszeniu U-Bootów Typu VII wydał rozkaz zaatakowania amerykańskich statków i okrętów. Nadał tej akcji kryptonim „Paukenschlag" – „Uderzenie w kocioł" – a na temat podwodnych działań ofensywnych prowadzonych wzdłuż Wschodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych wyraził się tak: „Plażowicze, a niekiedy cała ludność miast na wybrzeżu, stali się świadkami dramatu wojny, którego wizualną kulminację stanowią czerwone łuny płonących zbiornikowców". W miesiącach poprzedzających czerwiec 1942 roku poszło na dno ponad 300 alianckich jednostek, w tym wiele tankowców. Stały się one ofiarami niemieckich torped, odpalanych z U-Bootów na wodach od portu nowojorskiego po południową Florydę i Karaiby. Straty te skłoniły amerykańskiego generała George'a Marshalla do stwierdzenia: „Bardzo się obawiam, że jeszcze miesiąc lub dwa czegoś takiego na tyle osłabi nasz transport [morski], iż nie będziemy zdolni do wystawienia do walki z wrogiem dostatecznej liczby ludzi i samolotów na kluczowych arenach wojennych, aby rozstrzygająco wpłynąć na przebieg tej wojny".

Szalupa z rozbitkami ze statku handlowego zatopionego przez niemiecki okręt podwodny w czasie drugiej wojny światowej.

Gdy wzdłuż amerykańskiego Wschodniego Wybrzeża trwała operacja „Paukenschlag”, wielkie alianckie konwoje na Atlantyku płynęły prawie nieatakowane, co świadczyło o tym, że Dönitz rzucił wtedy przeciwko Amerykanom niemal wszystkie swoje jednostki. Sam przebywał w willi Kernével w pobliżu wielkiej bazy U-Bootów w porcie Lorient i wydawał przez radio rozkazy załogom swoich okrętów podwodnych, rozstawiając je jak szachowe figury; polecał dowódcom U-Bootów stale meldować o zajmowanych pozycjach i panujących warunkach pogodowych. W swej wspaniałej siedzibie zaznaczał położenie okrętów na wielkiej mapie ściennej i kierował ich atakami, grupując U-Booty we flotylle po zauważeniu nieprzyjacielskiego konwoju. Niecierpliwie wyczekiwał na raporty bojowe, zgłaszane zatopienia i meldunki z danymi na temat przybliżonego tonażu storpedowanych jednostek. Był to dla „Lwa z Lorientu” czas największych sukcesów. Jednakże Brytyjczycy przechwytywali wiele z takich radiowych komunikatów i szybko je odczytywali w swoim ośrodku łamania szyfrów w Bletchley Park.

Dönitz był przekonany, że jego U-Booty są w stanie zatapiać miesięcznie co najmniej 800 000 ton nieprzyjacielskiej żeglugi, co zagłodziłoby Wielką Brytanię i uniemożliwiłoby jej dalsze prowadzenie wojny. W istocie jego okręty zatapiały co

miesiąc statki o łącznej wyporności około 650 000 ton, a więc zadawały Brytyjczykom straszliwe ciosy. Jak na ironię admirał King, który bynajmniej nie był anglofilem i nie miał dobrego zdania o Royal Navy, wdał się w długotrwały spór z generałem Henrym „Hapem” Arnoldem, szefem amerykańskich sił powietrznych. Po drugiej stronie wojennej barykady podobne spory wiódł Dönitz ze zwierzchnikiem Luftwaffe, marszałkiem Rzeszy Göringiem.

W niemieckiej marynarce wojennej miało też miejsce nader ważne wydarzenie: 30 stycznia 1943 roku Hitler wyznaczył na jej dowódcę Karla Dönitza w miejsce admirała floty Raedera. Führer nie skrywał wcześniej niezadowolenia, gdy pancernik kieszonkowy *Lützow* i ciężki krążownik *Hipper* zostały 31 grudnia 1942 roku, podczas ataku na konwój płynący do ZSRR, odparte przez pięć niszczycieli Royal Navy, a potem odrzucone przez dwa brytyjskie krążowniki, i nie zatopiły ani jednego statku. Uznał te dwa wielkie okręty wojenne za nieprzydatne dla Rzeszy, udzielił reprymendy Raederowi, a potem go zdymisjonował. Notowania broni podwodnej w Kriegsmarine poszły w górę, ale także do pewnego stopnia osłabiło to bezpośredni nadzór jej nowego głównodowodzącego nad dowódcami U-Bootów na pełnym morzu, gdyż obowiązki te zostały przejęte przez szefa sztabu Dönitza, kontradmirała Eberharda Godta, energicznego i pracowitego, ale mniej zdolnego taktyka. W trakcie tych przetasowań na szczycie co miesiąc wchodziło do służby bojowej 17 nowych U-Bootów, a Dönitz naciskał Speera na zwiększenie ich produkcji. W kwietniu 1943 roku w zmaganiach mogło wziąć udział ponad 400 U-Bootów i wydawało się, że niemieckie zwycięstwo na Atlantyku jest bliskie.

Wtedy właśnie admirał Dönitz popełnił być może jedyny poważniejszy błąd taktyczny w trakcie tej wojny: rozkazał kapitanom swoich okrętów dopływanie na powierzchni morza na wyznaczone akweny i powracanie z nich również w wynurzeniu, a także podejmowanie walki z nieprzyjacielskimi samolotami przeprowadzającymi ataki. Decyzję taką uzasadniał faktem, że okręty podwodne przemieszczają się znacznie szybciej na powierzchni, a marynarze prowadzący obserwację wypatrywali wrogich jednostek lepiej od zawodnego detektora typu Metox, który okazał się dość nieskuteczny w wykrywaniu fal emitowanych przez nowsze alianckie radary lotnicze. Ponadto nieprzyjacielskie lotnictwo zapanowało w powietrzu nad Atlantykiem. Cataliny, Sunderlandy i Liberatory alianckiego lotnictwa morskiego zapuszczały się coraz dalej nad Ocean Atlantycki, samoloty pokładowe, które nie musiały już wspierać kampanii sprzymierzonych w Afryce Północnej, mogły osłaniać konwoje na całych trasach. Efekt: 28 U-Bootów zostało zatopionych przez samoloty, których alianci stracili w tych starciach 57. Oznaczało to koniec „szczęśliwych czasów” dla Ubootwaffe i zwrot w przebiegu wojny na Atlantyku. W maju Niemcy stracili 41 U-Bootów, najczęściej wraz z marynarzami; wśród ofiar znalazł się też Peter Dönitz, młodszy syn admirała. Był to szczególnie ciężki okres dla tych, którzy służyli na okrętach podwodnych, a ponoszonych strat nie udawało się uzupełniać. Admirał Godt poważnie rozważał ściągnięcie

wszystkich U-Bootów z powrotem do baz, ale oznaczałoby to otwarte przyznanie się do klęski. Poza tym, w schronach nad Zatoką Biskajską było miejsce dla zaledwie 110 okrętów podwodnych. W tej sytuacji Godt i Dönitz dokonali strategicznego przegrupowania, przemieszczając podwodne „wilcze stada” na względnie bezpieczne wody wokół Azorów.

Kapitänleutnant Günther Krech, dowódca *U-558,* zatopionego koło hiszpańskiego przylądka Ortegal 20 lipca 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z bombowca RAF-u Halifax i amerykańskiego bombowca Liberator.

Dönitz zaczął wtedy pokładać nadzieje w nowoczesnych urządzeniach wprowadzanych do wyposażenia Ubootwaffe – ulepszonych sonarach, elektronicznej kompresji sygnałów radiowych, chrapach, kierowanych torpedach oraz w okrętach podwodnych nowej generacji, Typu XXI i XXIII. Dysponując takim nowym sprzętem, mógł wznowić walki na Atlantyku. Tymczasem próbował namówić Hitlera do skierowania okrętów podwodnych do zwalczania alianckich jednostek wysadzających desanty na północnoafrykańskich wybrzeżach lub do zaminowywania podejść do egipskich portów. Wzburzony Führer zareagował z furią na takie sugestie admirała: „Atlantyk to niemiecka pierwsza linia obrony na Zachodzie. Nasze U-Booty wiążą kolosalne nieprzyjacielskie siły, mimo że nie zadajemy im już wielkich strat. Nie mogę dopuścić do uwolnienia tych sił przez

przerwanie operacji U-Bootów”. Kiedy U-Booty zaczęły wracać na wody Atlantyku, częściej same stawały się celem ataków. I coraz częściej musiały prowadzić działania defensywne. Techniczne nowinki, tak niecierpliwie wyczekiwane przez „Lwa”, zaczęły wchodzić do użytku, ale nim do tego doszło, alianci już opracowali przeciwśrodki. Coraz liczniejsze statki handlowe alianckich konwojów bezpiecznie docierały do docelowych portów i stawało się jasne, że Niemcy przegrywają bitwę o Atlantyk.

Dönitz zaprzestał osobistego gratulowania dowódcom okrętów, gdy powracali z rejsów patrolowych. Skończyły się uroczyste powitania w portach, skończyło się wręczanie odznaczeń i kwiatów. Orkiestry dęte już nie oczekiwały na przystaniach, a niemieccy marynarze nie widywali już w portach uroczych, uśmiechniętych pielęgniarek.

Pod koniec kwietnia 1945 roku Trzecia Rzesza pogrążyła się w zupełnym chaosie. Hitler rządził ze swojego bunkra pod ogrodami Kancelarii Rzeszy w Berlinie. W tych ostatnich dniach Rzeszy ci, którzy byli blisko niemieckiego wodza, usiłowali odsunąć go od władzy. Heinrich Himmler, szef SS (Schutzstaffel), potajemnie chciał wynegocjować złożenie broni przez niemieckie wojska przed zachodnimi aliantami – jego oferta została odrzucona. Tymczasem zwierzchnik Luftwaffe Hermann Göring miał czelność skontaktować się z Hitlerem przez radio i poprosił Führera o zgodę na przejęcie przez niego samego rządów w Rzeszy. Hitler niezwłocznie usunął obydwu z partii nazistowskiej. Do tych nielicznych, którym jeszcze ufał, należał Karl Dönitz, którego wyznaczył na swego następcę i przyszłą głowę państwa. Po samobójstwie Hitlera „Lew” na krótko objął rządy i szybko pozbył się ze swojego otoczenia takich ludzi jak Himmler, minister propagandy Josef Goebbels czy też Martin Bormann, były sekretarz Führera. Tydzień później niemiecki generał Alfred Jodl, reprezentujący Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych (OKW), oraz *Grossadmiral* Dönitz podpisali akt bezwarunkowej kapitulacji niemieckich wojsk lądowych, morskich i lotniczych w Europie w obecności przedstawicieli armii alianckich, w tym radzieckiego dowództwa.

W okresie od listopada 1945 roku do października 1946 roku w Norymberdze odbywały się procesy zbrodniarzy wojennych, a wśród głównych oskarżonych znalazł się admirał floty Karl Dönitz, któremu zarzucano między innymi prowadzenie nieograniczonej wojny podwodnej przeciwko żegludze państw neutralnych. Oficjalny akt oskarżenia wspominał o: 1) zbrodniach przeciwko pokojowi, zbrodniach wojennych i zbrodniach przeciwko ludzkości; 2) planowaniu, wywołaniu i prowadzeniu wojen zaborczych; 3) łamaniu zasad prowadzenia wojen. Dönitza uznano za winnego w świetle punktów 2 i 3 aktu oskarżenia i skazano na dziesięć lat więzienia, jednak nie został ukarany za prowadzenie nieograniczonej wojny podwodnej, ponieważ Stany Zjednoczone i Wielka Brytania także ją prowadziły. Dönitz odsiedział zasądzony wyrok w Spandau, podówczas na obszarze Berlina Zachodniego.

Po wyjściu na wolność spędził w spokoju resztę życia w miasteczku Aumühle w Szlezwiku-Holsztynie w północnych Niemczech, gdzie zajmował się pisaniem wspomnień i listów; korespondował głównie z entuzjastami historii wojen morskich z Ameryki i innych krajów. Zmarł tamże w grudniu 1980 roku. Obaj jego synowie zginęli podczas drugiej wojny światowej. Peter, młodszy z synów, był oficerem na okręcie *U-954.* Poległ, gdy jego U-Boot został zatopiony na północnym Atlantyku 19 maja 1943 roku. Starszy brat Petera, Klaus, zginął 13 maja 1944 roku, kiedy torpedowiec, na którym służył, *S-141,* uległ zniszczeniu w czasie ataku na okręt HMS *Selsey* opodal wybrzeży Anglii.

Dla Dönitza jego podwładni, młodzi dowódcy U-Bootów, byli najdzielniejszymi z dzielnych: „Byłem zafascynowany tym jedynym w swoim rodzaju duchem braterstwa broni, zrodzonego przez los i trudy znoszone wspólnie przez załogi U-Bootów, gdzie dobro każdego znajdowało się w rękach wszystkich, i gdzie każdy stanowił nieodłączną część całości. Jestem przeświadczony, że każdy z marynarzy okrętów podwodnych, zaznawszy w sercu piękna otwartego morza i wagi zadania, jakie mu powierzono, czuł się tak bogaty jak król i nie zamieniłby się z nikim”.

„Jakaż to rozkosz nakaz Wszechmocnego wypełniać, na wichrach się unosić i burze okiełznać”.

The Campaign (Joseph Addison)

ROZDZIAŁ 2

Załogi

Jak to było należeć do załogi U-Boota podczas drugiej wojny światowej? Rozpowszechnione jest przekonanie, że wszyscy podwodniacy rekrutowali się spośród ochotników. A to nieprawda. Wielu młodych Niemców stało się marynarzami na okrętach podwodnych za sprawą starej wojskowej praktyki selekcyjnej: „Potrzebuję trzech ochotników – ciebie, ciebie i ciebie". Jednak taki „ochotnik" szybko się przekonywał, że trafiał do elitarnego grona zżytej ze sobą braci, w którym służba stawała się zaszczytem.

Załogom U-Bootów przyszło żyć i działać w klaustrofobicznym, cuchnącym i nieprzyjemnym wnętrzu okrętu podwodnego. Operacje bojowe często prowadzono na nieprzyjaznych wodach, a wdychane na pokładzie toksyczne opary chloru, potasu, magnezu, fluoru i strontu szkodziły zdrowiu. Na morzu panowały nieprzewidywalne, nieustannie zmienne warunki: w jednej chwili były spokój i cisza, lecz zaraz potem mógł się rozpętać sztorm, a zmieniająca się temperatura stale wpływała na wyniki pracy i zachowanie ludzi. Marynarze z okrętów podwodnych o wiele częściej niż inni stykali się na co dzień z mrocznymi, śmiertelnie groźnymi tajemnicami mórz. I jeśli zależało im na zachowaniu życia, szybko uczyli się traktowania z respektem wodnego żywiołu, w którym się poruszali i pośród którego bytowali.

Parafrazując słowa brytyjskiego wojennego przywódcy Winstona Churchilla, można powiedzieć, że alianccy podwodniacy byli dzielnymi poszukiwaczami morskich przygód, natomiast ci, którzy walczyli po stronie wroga, to bezlitośni mordercy, zaczajeni pod wodą, aby zabijać bezbronnych marynarzy.
W rzeczywistości członków załóg okrętów podwodnych we wszystkich flotach szkolono tak, aby uniemożliwili przeciwnikowi dalsze prowadzenie wojny. Dotyczy to także lotników z załóg bombowców, których często potępiano jako „powietrznych terrorystów" i „skrzydlatych zabójców". Rekruci wstępujący do Ubootwaffe przechodzili ostre, rygorystyczne przeszkolenie, które początkowo, w pierwszych miesiącach, miało formę wyczerpującej zaprawy fizycznej, marszów i wykładów, potem zaś przychodził czas na specjalistyczny trening w zakresie sztuki żeglarskiej i techniki okrętów podwodnych. W trakcie tego szkolenia musieli zdawać wiele egzaminów, które pozwalały na odsianie wszystkich kandydatów, uznanych za nieodpowiednich do znoszenia zagrożeń i trudności związanych z prowadzeniem wojny podwodnej.

Pomyślnie przechodzili taki trening ci, których nie odstręczała uciążliwa ciasnota wnętrza okrętu podwodnego, swąd i życie w stalowej skorupie wraz z czterdziestoma innymi ludźmi przez co najmniej dziewięćdziesiąt dni z rzędu, stanie na warcie w „ogródku zimowym" na kiosku, w porywistym wietrze i wśród rozprysków lodowatej wody, będąc przywiązanym stalową liną albo pasami do relingu, aby nie zostać zmytym z pokładu. W książce *Bloody Winter* John Waters

pisał: „Na północnym Atlantyku marynarz zdaje egzamin dojrzałości z odporności na warunki pogodowe, a egzamin to surowy”. Poddawanych takiej próbie nie mogło zrażać korzystanie wraz z innymi z tych samych koi, sypianie w miejscu wygrzanym przez człowieka, który niedawno je zajmował… Musieli spać mocno mimo dudnienia tłoków i syku zaworów oraz bulgotu pomp zębowych. Musieli trwać w milczeniu i bezruchu przez długie godziny, gdy zanurzony okręt kołysał się i skrzypiał pod wpływem wybuchów bomb głębinowych wokoło kadłuba.

Musieli przywyknąć do nieświeżego jedzenia, wszechobecnej wilgoci, mokrej, zatęchłej odzieży, której nigdy nie dało się należycie wysuszyć, czekania w kolejce do jedynej toalety na pokładzie i nieustannego zmagania się z nieuchronnymi wysypkami i wszami.

Kandydaci na marynarzy okrętów podwodnych po raz pierwszy wchodzili do „ciasnego bębna”, w którym mieli pływać i pracować, a pewnie i zginąć, w jednej ze stoczni, gdzie budowano U-Booty – w Kilonii, Bremie, Hamburgu lub Wilhelmshaven. Tam zapoznawali się bezpośrednio z urządzeniami kontrolnymi, przekładniami, miernikami i systemami, których działanie musieli znać i rozumieć. Potem poznawali swoich kolegów z załogi oraz oficerów i dowódcę okrętu, a od decyzji podejmowanych przez tego ostatniego zależeć miało ich życie. Tuż przed ostatecznym wyposażeniem okrętu i przysposobieniem go do żeglugi, stoczniowcy urządzali dla marynarzy oficjalne przyjęcie, a następnie przekazywali jednostkę na ćwiczebne rejsy.

Nauka obsługi okrętu obejmowała testowanie sterów głębokościowych, zbiorników trymujących i balastowych oraz wytrzymałości kadłuba ciśnieniowego na dopuszczalnej głębokości. W trakcie żeglugi po Morzu Bałtyckim poświęcano godziny na ćwiczenia z załadunku torped i pozorowanego ich odpalania, próby sprawności silników wysokoprężnych i elektrycznych, urządzeń radiowych i sonaru oraz uzbrojenia U-Boota. Podczas tych intensywnych ćwiczeń praktycznych młodzi marynarze zaczynali pojmować, jak naprawdę wyglądają działania wojenne na morzu – i to, w jakiej sytuacji się znaleźli. Zaczynali rozumieć podstawową prawdę, że każdy z nich stanowi organiczny element całego zespołu, a zadzierzgnięte więzi mogą przesądzać o śmierci albo zachowaniu życia. Poznawali i doceniali kluczowo ważny fakt wzajemnej zależności marynarzy z całej załogi i respektowali to.

Nie wszyscy marynarze z U-Bootów przeżywali dwanaście patrolowych rejsów, wymaganych przed wyznaczeniem innych zadań, niezwiązanych z działaniami bojowymi. Ale jeśli odznaczenia i inne wyróżnienia mogłyby stanowić wyznacznik tego, jak oceniano w Kriegsmarine udział oficerów z Ubootwaffe w wysiłku wojennym, to faktem jest, że niespełna pięć procent całego personelu kadry oficerskiej służącej na okrętach podwodnych udekorowano prawie połową Krzyżów Rycerskich w całej niemieckiej flocie wojennej. W Ubootwaffe Krzyż Rycerski zazwyczaj przyznawano dowódcy okrętu podwodnego po zatopieniu alianckich transportowców o łącznej wyporności powyżej 100 000 ton. Próg zatopionych

150 000 ton oznaczał dla kapitana U-Boota dodatek w postaci Liści Dębu, a ci nieliczni, którzy posłali na dno jeszcze więcej statków – dostawali również Miecze do Krzyża Rycerskiego. Tylko dwaj ludzie z Ubootwaffe zostali podczas drugiej wojny światowej udekorowani takim krzyżem z Brylantami – kapitan marynarki Albrecht Brandt i komandor Wolfgang Lüth.

Pomimo wszelkich zachęt: wyższego żołdu, najlepszych racji żywnościowych, perspektywy orderów, męskich przygód i chwały – do udziału w wojnie podwodnej na pewno nie każdy się nadawał. Pewien podwodniak z okresu drugiej wojny wspominał: „Zalegaliśmy w głębinach Atlantyku, dysząc z trudem, jednocześnie trzęsąc się ze strachu i pocąc się jak świnie, nasłuchując dźwięków asdyku odbijających się od kadłuba coraz głośniej i szybciej, słysząc, jak zanikają, kiedy niszczyciel wroga znalazł się prawie tuż nad nami, i wiedząc, że lecą ku nam bomby głębinowe…" – horror taki wymagał skrajnie mocnych nerwów i wielkiego hartu ducha; podobnym musieli się wykazywać alianccy lotnicy w lodowatym powietrzu ponad Niemcami, huśtani w samolotach przez wybuchy pocisków przeciwlotniczych, oślepiani przez reflektory i ścigani przez myśliwce. Nagle ktoś mógł uznać, że tego nie zniesie. Stan taki w RAF-ie określano mianem „braku moralnego kręgosłupa", a w USAAF, nieco mniej dosadnie, „nerwicą frontową". Interes załóg bombowców, jak i członków załóg U-Bootów wymagał w takiej sytuacji jednego: usunięcia takiego człowieka ze składu, zanim „zarazi" swoją słabością pozostałych.

Większość marynarzy okrętów podwodnych znosiła niebezpieczeństwa, niewygody, klaustrofobię, w jakiś sposób przyzwyczajając się do śmiertelnego strachu, który co rusz ogarniał ich podczas rejsów patrolowych, po napotkaniu nieprzyjaciela, którego rzadko się widziało na własne oczy. Czepiali się myśli, że robią to wszystko dla Niemiec, i szukali pociechy w oglądaniu trzymanych przy sobie zdjęć swoich bliskich oraz narzeczonych. Czerpali nadzieję z ufności pokładanej w dowódcy okrętu i poleganiu na niezawodnych kolegach z załogi oraz z wiary, że dzięki ich staraniom ta wojna nie zakończy się tak jak poprzednia, w której walczyli ich ojcowie, lecz triumfem ich niemieckiej ojczyzny.

Jednak wobec coraz dotkliwszych strat, coraz większego zapotrzebowania na uzupełnienia i wobec faktu, że dziesiątki tysięcy Niemców ginęło na froncie wschodnim, „Lew" nie był już w stanie zapewnić Ubootwaffe najlepszych ludzi. Gdyby to było możliwe, wybierałby wielu wykwalifikowanych rzemieślników, metalurgów i maszynistów, czyli tych, którzy znali działanie mechanizmów U-Bootów i potrafili dokonywać napraw na pełnym morzu, ale w tym czasie takich było w Rzeszy jak na lekarstwo i pracowali w niemieckim przemyśle zbrojeniowym.

Wielu spośród młodych rekrutów nie spełniało wymogów stawianych służącym w broni podwodnej. Często byli to smarkacze, którzy nie rozumieli zbytnio, co ich czeka – tego, że znajdą się na łasce żywiołów, nie mając pojęcia o realiach walk na morzu. Większość oficerów szkolonych na nowych dowódców niemieckich okrętów

podwodnych od początku 1944 roku przeniesiono z jednostek nawodnych, które w zasadzie były już niepotrzebne Kriegsmarine w tym okresie. Niemal żaden z nich nie miał doświadczenia w prowadzeniu działań podwodnych. Gros tych, którzy powinni byli stanowić kolejną generację dowódców U-Bootów – czyli ci, którzy pływali wraz z dawniejszymi podmorskimi asami jako pierwsi lub drudzy oficerowie – już nie żyło.

Z kolei oficerowie niższych rang na U-Bootach bywali coraz częściej fanatycznymi nazistami, którzy odnosili się z pogardą do ulubionych przez załogi jazzowych płyt gramofonowych, ponieważ muzyka taka była niearyjska, a – co gorsza – amerykańska. Oficerowie ci nierzadko robili marynarzom wykłady na tematy takie jak przyszłość narodowego socjalizmu, które nie zdawały się na wiele, kiedy w pobliżu zjawiały się prowadzące pościg alianckie okręty wojenne albo samoloty. Młodzi marynarze rychło uświadomili sobie to, w jak trudnym położeniu się znaleźli: pokonany żołnierz mógł się poddać albo wycofać, lotnicy mieli spadochrony, a członkowie załóg tonących okrętów nawodnych mogli liczyć na szalupy, jednak w U-Bootach tratwy ratunkowe miały miejsce na połowę ludzi, a osobisty ekwipunek ratunkowy na otwartym Atlantyku był mniej więcej tak samo przydatny jak dobre zrozumienie celów politycznych nazizmu.

Optymiści uważali, że w walce uda im się jakoś zachować życie, choć niektórzy z ich kolegów zapewne zginą. Od czasu łuków i strzał takie podszyte euforią przeświadczenie dodawało otuchy niemal wszystkim wojownikom – poza tymi, którzy wyruszali na wojnę w okrętach podwodnych. Ci wiedzieli bowiem, że gdy ich okręt zostanie zniszczony na pełnym morzu, czeka ich wszystkich jednaki los.

ROZDZIAŁ 3

Idea broni podwodnej

Wyglądały groźnie i takie też były. Kajzerowskie okręty podwodne z czasów pierwszej wojny światowej i te w hitlerowskiej flocie w latach drugiej wojny należały do najbardziej niebezpiecznych dla przeciwnika i najlepiej zapamiętanych jednostek pływających uczestniczących w wojnach na morzach. Spektakularna historia ich sukcesów zaczęła się w 1914 roku od storpedowania i zatopienia trzech krążowników Royal Navy. To szokujące podówczas wydarzenie, cios zadany najsilniejszej w tamtym czasie flocie świata, oznaczało faktyczny początek wojny podwodnej. Powtórnie rozpętała się ona z całą siłą w latach 40., wraz z rozpoczęciem przez U-Booty wielkiej kampanii przeciwko atlantyckim konwojom, złożonym z brytyjskich statków handlowych – kampania ta niemal doprowadziła do głodu w Wielkiej Brytanii.

A jak historia odnotowała powstanie pierwszej na świecie, sprawnej łodzi podwodnej? Pierwszą taką konstrukcję zbudowano już w 1620 roku, w nieobfitujących w szczególne wydarzenia czasach panowania angielskiego króla Jakuba I. Monarcha ten otrzymał od niderlandzkiego wynalazcy Korneliusza Drebbela (Corneliusa van Drebbela) propozycję krótkiego rejsu po brudnych wodach Tamizy – oraz pod ich powierzchnią – w jego okręciku o napędzie wiosłowym. Zgodnie z relacjami historycznymi pierwszą użytą bojowo łodzią podwodną była drewniana konstrukcja w kształcie jaja, jednoosobowa jednostka zaprojektowana przez Davida Bushnella, której nadano nazwę *Turtle* (*Żółw wodny*), a która przeprowadziła nieudany atak na HMS *Eagle* na wodach koło Manhattanu podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Wynalazcy tej konstrukcji nie udało się też jej sprzedać cesarzowi Napoleonowi, który w tym czasie prowadził wielką kampanię morską, nie odnosząc w niej jednak zwycięstwa, podobnie jak wiele lat później nie powiodło się to również innemu dyktatorowi, Adolfowi Hitlerowi.

Dopiero w 1864 roku, w czasie wojny secesyjnej, 10-metrowy okręt podwodny *H.L. Hunley* (nazwany od nazwiska jego konstruktora), napędzany ręcznie przez ośmioosobową załogę i użyty przez konfederatów, zdołał zatopić u wybrzeży Karoliny Południowej 1200-tonowy slup *Housatonic*. *Hunley* podszedł do celu w zanurzeniu, demonstrując, że było to jak najbardziej możliwe, i wbił minę w kadłub atakowanego okrętu. Kilka minut później jednak sam uległ zniszczeniu.

Minęło kolejnych jedenaście lat, zanim naukowiec z New Jersey, John P. Holland, noszący sumiaste wąsy, okulary bez oprawek, sztywny kołnierzyk i czarny surdut, zaprojektował i zbudował jednostkę pływającą, stanowiącą pierwowzór wszystkich późniejszych okrętów podwodnych aż do nadejścia ery atomowej. *Holland I,* z trzyosobową załogą, korzystał z silnika benzynowego podczas pływania w wynurzeniu oraz z elektrycznych silników akumulatorowych pod wodą. Okręt ten miał konwencjonalny ster, natomiast głębokość zanurzenia regulowały wodne

zbiorniki balastowe, a później także stery głębokościowe, znajdujące się po obu bokach kadłuba w części dziobowej, co wpłynęło na poprawę sterowności.

Następnym dziełem tego konstruktora był *Holland II,* zaprojektowany w 1881 roku, znany także pod nazwą *Fenian Ram,* na cześć irlandzkiej partii rewolucyjnej, zasilającej pieniędzmi Hollanda, który pochodził właśnie z Irlandii. Ponad 10-metrowy *Holland II,* o wyporności 19 ton, był napędzany jednym z pierwszych silników spalinowych, a jego uzbrojenie stanowiła 9-calowa wyrzutnia pneumatyczna, miotająca spod powierzchni wody 6-calową torpedę. Upłynęło jeszcze dwadzieścia lat, nim amerykańska marynarka wojenna zaakceptowała tę konstrukcję; do tego czasu brytyjska wytwórnia Vickers podjęła się budowy pięciu egzemplarzy okrętu Hollanda dla Royal Navy. Prace rozwojowe nad tą bronią doprowadziły do powstania okrętów podwodnych klasy D i E, pierwszych względnie niezawodnych i dość groźnych jednostek zdolnych do działania w zanurzeniu. Wyposażono je w silniki spalinowe, podwójne śruby, boczne zbiorniki, sprzęt radiowy i działa. W 1914 roku Royal Navy miała największą flotę podwodną na świecie – 74 jednostki – gotową do walki w chwili wybuchu pierwszej wojny światowej.

Niemcy nie mogły się jeszcze pochwalić takimi osiągnięciami w tej dziedzinie. Wilhelm Bauer, którego nowatorskie projekty okrętów podwodnych miały sprawić, iż został on uznany w Niemczech za prawdziwego wynalazcę jednostek tego typu, nie korzystał ze szczególnej pomocy ze strony niemieckiego rządu czy dowództwa marynarki wojennej. A ponieważ był kimś z wojsk lądowych, niemieccy admirałowie nie chcieli w niego uwierzyć jako w konstruktora broni podwodnej; nie zrobiło też wrażenia pierwsze przeprowadzone przezeń w 1851 roku eksperymentalne wodowanie. Pół wieku później Raimondo d’Equevilley, hiszpański inżynier, który prowadził prace badawcze nad konstrukcjami okrętów podwodnych we Francji, namówił wreszcie niemieckiego przemysłowca Friedricha Kruppa do budowy pierwszego, jak się miało okazać, z ponad 2000 U-Bootów.

Obaj ci konstruktorzy nie mieli łatwego zadania. Admirał Alfred von Tirpitz, twórca i dowódca kajzerowskiej floty wojennej, uważał, że okręty podwodne mogą się przydać do obrony wybrzeża i tylko do tego. Za główny cel postawił sobie budowę floty dalekomorskiej. Dopiero pod koniec 1901 roku zamówiono pierwszy *Unterseeboote*, *U-1,* zbudowany w wytwórni Krupp-Germania. Okręt ten wywarł wrażenie na morskich potęgach, a niemieccy inżynierowie, choć rozpoczęli swoje prace nad bronią podwodną później od wynalazców z innych krajów, znaleźli się w korzystnej sytuacji pod tym względem, że mogli pominąć fazę wczesnych eksperymentów z zastosowaniem kotłów parowych i silników benzynowych i od razu korzystać z ropy naftowej czy parafiny. W rezultacie opracowali typ okrętu podwodnego, który co najmniej nie ustępował najnowszym ówczesnym konstrukcjom Royal Navy. Nawet niemieckie peryskopy, czyli urządzenia z dziedziny technicznej, w której Brytyjczycy początkowo wiedli prym, okazały się

bardziej udane.

Pod koniec pierwszej wojny światowej wszystkie uczestniczące w niej państwa projektowały już i budowały większe, potężniejsze i lepiej uzbrojone okręty podwodne. W istocie ówczesne niemieckie plany przewidywały zwodowanie floty dużych „U-Bootów-krążowników", o wyporności po 1500 ton każdy, uzbrojonych w sześć 20-calowych wyrzutni torpedowych i działo 150 mm, charakteryzujących się prędkością nawodną 17,5 węzła i podwodną 8,1 węzła, z 46-osobowymi załogami, zdolnych do operowania u wybrzeży Ameryki. Realizacja tych planów uległa zawieszeniu na 24 lata po alianckim zwycięstwie w listopadzie 1918 roku i traktacie wersalskim, zakazującym Niemcom budowy, nabywania i posiadania jakichkolwiek okrętów podwodnych. Ucierpiawszy z powodu podwodnych ataków bardziej od innych krajów, Wielka Brytania dążyła do wprowadzenia ogólnoświatowego zakazu wykorzystania takich okrętów, ale starania te spełzły na niczym i w latach 30. Royal Navy sama przystąpiła do tworzenia własnej flotylli okrętów podwodnych klasy E, M i R.

Stosunkowo nowe zagrożenie, którym stało się pojawienie broni podwodnej, doprowadziło do opracowania przeciwśrodków. Brytyjczycy dokonali pierwszego poważnego przełomu na tym polu w 1917 roku, kiedy to zastosowali detekcyjny sonar. Nadano mu nazwę asdyku (ASDIC, akronim od *Allied Submarine Detection Investigation Committe*e – komisji nadzorującej prace nad tym wynalazkiem). Urządzenie takie emitowało wąski promień fal akustycznych, które w wodzie rozchodziły się daleko i z czterokrotnie większą prędkością niż w powietrzu. Natrafiając na zanurzony obiekt, fale te odbijały się od niego, a odległość od wykrytego celu można było obliczyć na podstawie czasu, który upłynął od emisji impulsu do chwili jego wychwycenia przez odbiornik. Sonar umożliwiał przybliżone zlokalizowanie zanurzonego U-Boota na dystansie dochodzącym do około trzech mil i bardzo nieprecyzyjne określenie głębokości, na jakiej U-Boot się znajdował. Inne ograniczenia wynikały z tego, że wiązkę impulsów kierowano pod kątem, co czyniło odczyt dosyć zawodnym na małej odległości. Ponadto operator sonaru musiał wykazywać się znacznymi umiejętnościami, aby odróżnić echo dawane przez U-Boota od tego odbitego przez różne inne podwodne obiekty, w tym wraki, ławice ryb, plankton, a także wzburzone morze, a nawet warstwy wody o odmiennej temperaturze.

Jednym z pierwszych punktów programu politycznego Adolfa Hitlera po dojściu przez niego do władzy w Niemczech w 1933 roku było podjęcie utajnionych prac nad projektowaniem i budową U-Bootów, co oficjalnie usankcjonował on w roku następnym. W marcu 1935 roku Hitler otwarcie wypowiedział traktat wersalski. W Wielkiej Brytanii w pewnych kręgach uważano, że pokonanym w pierwszej wojnie światowej narzucono za sprawą tego traktatu nazbyt surowe warunki, wobec czego w 1935 roku doszło do zawarcia nowego brytyjsko-niemieckiego układu morskiego, na mocy którego Niemcom zezwolono na odbudowę marynarki

wojennej do stanu nieprzekraczającego 35 procent stanu liczebnego Royal Navy (50 procent, a później 100 procent w przypadku okrętów podwodnych).

W owym czasie Niemcy posiadały sześć U-Bootów; zamówiono budowę wielu kolejnych. W trakcie gdy oddziały Wehrmachtu wkraczały do Zagłębia Saary, Nadrenii, Austrii, Kraju Sudeckiego, wreszcie Polski, w Rzeszy trwały prześladowania niemieckich Żydów – samobójczy program brutalnych represji. Będący jego skutkiem exodus żydowskich intelektualistów i naukowców miał z czasem drogo kosztować Trzecią Rzeszę.

W trakcie swego rozwoju i ewolucji technicznej zasadnicza konstrukcja U-Boota niewiele się zmieniła: okręt podwodny miał charakterystyczny wydłużony, wrzecionowaty kształt, w zewnętrznym stalowym kadłubie znajdowały się zbiorniki balastowe i te na paliwo. Z kolei w wewnętrznym kadłubie ciśnieniowym, o grubości dochodzącej do dwóch centymetrów, były silniki, akumulatory, maszynownia i sterownia, torpedy, przedziały dla załogi i przedziały robocze. Zbiorniki balastowe mogły być opróżniane za pomocą sprężarki powietrza, gdy okręt miał się wynurzyć, lub wypełniane wodą w celu zanurzenia i zejścia na odpowiednią głębokość. Wraz ze zużywaniem oleju napędowego do zbiorników paliwowych wpływała woda morska, co zapewniało odpowiednie wyważenie okrętu w zanurzeniu i zapobiegało uszkodzeniu tych zbiorników pod wpływem ciśnienia wody na znacznej głębokości.

Sterowność zapewniały konwencjonalne stery rufowe, a wyrównanie poprzeczne osiągano między innymi za pomocą par sterów głębokościowych na dziobie i rufie okrętu. Sterownia znajdowała się na śródokręciu, a luki ponad nią prowadziły do okrętowego kiosku i na mostek.

Maszynownia z silnikami spalinowymi mieściła się w rufowej części okrętu, za kuchnią; znajdowały się w niej rozmaite zawory i przełączniki, dźwignie i pokrętła, przewody, korby i przyrządy pomiarowe. Względnie bezgłośne silniki elektryczne były na rufie, a ich akumulatory umożliwiały pływanie pod wodą z nieznaczną prędkością przez około dwanaście godzin; aż do czasu zastosowania doprowadzających powietrze chrap okręt musiał się wynurzyć, aby naładować akumulatory przy użyciu silników dieslowskich.

Główne uzbrojenie stanowiły torpedy, z których każda ważyła półtorej tony, wystrzeliwane z wyrzutni na dziobie i rufie. Miny, używane oprócz torped (lub zamiast nich), odpalano w podobny sposób. Na pokładzie rufowym montowano pary przeciwlotniczych kaemów lub działek Oerlikon, a większe, oceaniczne okręty podwodne były też uzbrojone w działo kalibru 88 mm lub 105 mm, umiejscowione przed kioskiem.

U-Boot, choć groźny i potężny, miał jednak pewne zasadnicze słabości jako okręt wojenny. Niewielka powierzchnia sterów – oraz to, że śruby znajdowały się w małej odległości od siebie – utrudniały wykonanie ciasnego skrętu. Ponadto okręt podwodny był stosunkowo powolny i miał ograniczone możliwości obrony; był też

bardzo narażony na kontratak, a w zanurzeniu jego zasięg operacyjny ulegał znacznemu zmniejszeniu. Po zejściu poniżej 14 metrów, to jest maksymalnej głębokości peryskopowej, U-Boot stawał się zupełnie „ślepy” i uzależniony od hydrofonów, które lokalizowały dochodzące dźwięki i w ten sposób wskazywały położenie nieprzyjaciela.

Inną niedogodność stanowiło to, że widoczność z mostku kapitańskiego była znacznie bardziej ograniczona od tego, co było widać z pokładu okrętu nawodnego czy nawet statku handlowego. Starano się w ciekawy sposób temu zaradzić, między innymi przez próby instalowania specjalnego wyciągu krzesełkowego na peryskopie. Inne rozwiązanie stanowiło wysyłanie obserwatora w wiatrakowcu (autożyro) na uwięzi, maszynie o nazwie *Bachstelze* („Pliszka”).

Z drugiej strony U-Booty zasadniczo odznaczały się dużą zdolnością żeglugową. Od przodu miały niewielką sylwetkę, co utrudniało ich wypatrywanie. Mogły wykorzystywać element zaskoczenia – arcyważny w działaniach zbrojnych – i, jako jedyne z okrętów wojennych, były w stanie się ukrywać. Te walory U-Bootów wynikały z zastosowania nader ciężkich silników elektrycznych i 50-tonowych akumulatorów, umożliwiających okrętowi pływanie w zanurzeniu.

Niemiecki konstruktor, profesor Helmuth Walther, od 1937 roku pracował nad turbiną na paliwo w postaci mieszanki nadtlenku wodoru i oleju napędowego, ale pomimo nacisków ze strony admirała Dönitza, mających na celu przyspieszenie realizacji tego programu, silnik Walthera wszedł do produkcji dopiero siedem lat później. Do dnia alianckiego zwycięstwa w Europie zbudowano tylko cztery takie silniki. Do tego czasu musiano stosować w okrętach podwodnych podwójny napęd – spalinowy i elektryczny.

Oczywiście okręty podwodne zaprojektowano z myślą o działaniach w zanurzeniu, lecz przez pierwsze półwiecze swojego udziału w operacjach bojowych pływały i walczyły głównie na powierzchni morza. W istocie aż po lata 40. XX wieku rzadko schodziły na głębokość przekraczającą ich własną długość. Sonary i bomby głębinowe były początkowo niezbyt skuteczne. Dopiero po wprowadzeniu nowocześniejszych radarów morskich i lotniczych U-Booty musiały zanurzać się częściej i dłużej pozostawać w głębinach. Jednak zastosowanie chrap umożliwiło korzystanie z silników dieslowskich pod wodą, a niewielkie wystające ponad wodę elementy okrętu były wtedy trudne do uchwycenia wzrokowo bądź na ekranach radarów.

Chrapy, w rzeczywistości zaprojektowane jako urządzenie do wentylacji wnętrza nieznacznie zanurzonego okrętu, to wynalazek holenderski. Egzemplarz takiego urządzenia wpadł w ręce Niemców po podboju Holandii i już wkrótce w Ubootwaffe znaleziono wojenne zastosowanie dla chrap. Zaadaptowano przewód wentylacyjny tak, by powietrze dostawało się przezeń do silników, dodając drugą, dłuższą rurę wydechową; wysuwanie i wciąganie chrap odbywało się za pomocą wyciągarki, a potem – ciśnienia hydraulicznego. Teoretycznie U-Boot zaopatrzony w chrapy nie

musiał się wynurzać w czasie rejsu patrolowego, a jeden z okrętów faktycznie ustanowił rekord, gdyż pozostawał w zanurzeniu przez 66 dni. Ale przy tym pojawiły się problemy. Spaliny z rury wydechowej były widoczne na wiele mil, co zdradzało pozycję okrętu podwodnego, a przy wysokiej fali ciśnienie wody mogło blokować przewód wydechowy i powodować gromadzenie się tlenku węgla w maszynowni. Kiedy morska woda zalewała przewód doprowadzający powietrze, specjalny zawór automatycznie go zamykał, co z kolei powodowało, że silniki spalinowe zasysały powietrze z wnętrza okrętu i załoga się dusiła.

Na okręcie podwodnym równomierne rozmieszczenie paliwa, uzbrojenia i zapasów było kluczowe dla wyważenia i stabilności okrętu. Okręty podwodne na ogół lepiej od jednostek nawodnych znosiły kołysanie pod wpływem silnej fali. Żelazne sztaby w kilu sprawiały, że środek ciężkości znajdował się nisko. W związku z tym nigdy się nie zdarzyło, aby U-Boot wywrócił się dnem do góry, czy to pod wpływem sztormu, czy też nieprzyjacielskich działań. Jeden z czołowych pogromców U-Bootów, komandor (*captain*) Royal Navy Donald Macintyre, pewnego razu staranował dziobem okrętu HMS *Hesperus* kadłub *U-223* i zwiększył szybkość. Wspomniany U-Boot, który przetoczył się na fali i wydostał z opresji lekko tylko uszkodzony, zawinął 12 dni później do portu Saint Nazaire.

Na powierzchni morza U-Booty były bardziej stabilne w płaszczyźnie podłużnej niż poprzecznej, natomiast w zanurzeniu było odwrotnie. W celu zachowania odpowiedniego trymu – czyli stateczności okrętu w wodzie – należało skrupulatnie kontrolować stan zbiorników balastowych i rozmieszczenie załogi na pokładzie. Główny mechanik musiał nawet odbierać codzienne raporty od kucharza o rozmieszczeniu zapasów prowiantu. „Idealny trym” był nadzwyczaj trudny do osiągnięcia, ale jeżeli szefowi maszynowni się to udało, wówczas ołówek na blacie stolika nawigatora nawet nie drgnął.

U-Booty budowano z myślą o optymalnym rozmieszczeniu w ich kadłubach torped, silników, zbiorników paliwa i akumulatorów. Pozostałe miejsce było przeznaczone dla załogi, jej ekwipunku oraz zapasów – i zawsze go brakowało. Każdy oficer i marynarz miał do dyspozycji nieco dzielonej z innymi przestrzeni do pracy i spania. W każdym wolnym miejscu trzymano zapasy prowiantu – starannie upchane tak, by najpierw wykorzystać żywność o najmniejszej trwałości. A więc zawsze w pierwszej kolejności zjadano świeże produkty, następnie te suszone oraz konserwowane. Wędzone szynki i pęta kiełbas – z każdym dniem pokryte coraz bardziej nieświeżym nalotem – wisiały na całym pokładzie; schowki na rzeczy osobiste były zapchane puszkami i paczkami z jedzeniem. Ci, którzy lubili jajka, nie musieli się ograniczać: jedzono je na surowo, gotowane, smażone lub sadzone do prawie każdego posiłku. Marynarz z U-Boota jadał lepiej i więcej, choć w niewygodzie, od żołnierzy innych formacji niemieckich sił zbrojnych w latach drugiej wojny światowej.

Podczas dalekomorskiego rejsu patrolowego warunki na okręcie podwodnym

szybko stawały się niemal nie do zniesienia – było hałaśliwie, wilgotno od skroplonej pary wodnej, cuchnęło olejem pędnym, wyziewami z kambuza, potem i odchodami. Marynarze sypiali na składanych kojach, przymocowanych do grodzi i ścianek działowych, oraz w pomieszczeniu na torpedy, a liczba tych koi była o połowę mniejsza od pełnego stanu załogi – gdy jedna zmiana wstawała, druga, schodząc z wachty, zajmowała „wygrzane legowiska”. Zapas wody przeznaczony był wyłącznie do picia i gotowania. Higiena osobista miała znaczenie drugorzędne.

3 września 1939 roku admirał floty Erich Raeder wydał oficerom Kriegsmarine rozkaz o takiej treści: „[Wielka] Brytania wypowiedziała wojnę i nie mamy już wyboru. Pełne zaangażowanie. Gińcie dzielnie”. Rozkaz brytyjskiej Admiralicji przekazany załogom wszystkich okrętów Royal Navy miał podobny sens, choć pozbawiony był melodramatyzmu: „Niezwłocznie podjąć działania zbrojne przeciwko Niemcom”.

ROZDZIAŁ 4

„Ryby”, „węgorze” i „mikserzy”

Bezgłośne torpedy stanowiły główną broń na morzu podczas obu wojen światowych. W Royal Navy nazywano je „rybami”, natomiast marynarze Kriegsmarine woleli określać je mianem „węgorzy”. Niemieccy technicy, którzy dbali o ich sprawność i załadunek do wyrzutni, byli znani jako „mikserzy”.

Pierwsze prototypowe torpedy powstały w 1870 roku. Miały prawie 40-centymetrową średnicę, 9-kilogramowy ładunek wybuchowy i były w stanie przepłynąć niemal 200 metrów z prędkością 6 węzłów. W 1872 roku angielski inżynier Robert Whitehead skonstruował ulepszoną torpedę, zaopatrzoną w czterokrotnie większy ładunek wybuchowy. Owa nowa torpeda była stabilizowana żyroskopowo, a jej zasięg dochodził prawie do kilometra. Prace rozwojowe nad torpedami trwały w trakcie pierwszej wojny światowej i po jej zakończeniu, a do czasu wybuchu następnego konfliktu światowego były już groźną i bardzo skuteczną bronią, czymś więcej niż rodzajem min morskich z własnym napędem – w istocie małymi bezzałogowymi jednostkami pływającymi. Wprawiane w ruch za pomocą sprężonego powietrza, miały stery, w tym również głębokościowe, mechanizmy naprowadzające i rozwijały prędkość do 40 węzłów.

Ale ówczesne torpedy bywały zawodne, a czasem i nieprzewidywalne. Te wystrzeliwane z U-Bootów w 1939 roku i na początku 1940 roku ulegały różnym poważnym defektom, o czym świadczyć może treść meldunku nadanego 16 kwietnia 1940 roku drogą radiową do kwatery głównej dowództwa Ubootwaffe w Wilhelmshaven przez kapitana marynarki wojennej Günthera Priena, dowódcę okrętu *U-47* patrolującego wody u wybrzeży Norwegii.

„Godz. 22.42. Odpalenie czterech torped. Zasięg od 750 do 1500 jardów [ok. 700–1450 metrów]. Zanurzenie torped – od 12 do 15 stóp [4–5 metrów]. Statki tworzą ciągłą linię przede mną. Rezultat: żaden. Nieprzyjaciel nie został zaalarmowany. Ponowny załadunek torped do wyrzutni. Drugi atak, w wynurzeniu, po północy. Precyzyjne dane na temat odległości celów. Staranna inspekcja wszystkich wprowadzonych poprawek przez kapitana i pierwszego oficera. Cztery torpedy. Pierwszy atak spod wody. Jedna z torped zeszła z kursu i wybuchła na przybrzeżnych skałach…” Od dowódców U-Bootów napływało wiele podobnych raportów, w których informowano o przedwczesnych eksplozjach torped lub o tym, że w ogóle nie wybuchały. W owym czasie wszystkie sprawne U-Booty skierowano do wsparcia operacji „Weserübung”, której celem było zajęcie Danii oraz, nieco później, wyparcie wojsk brytyjskich z Norwegii. Jednak w rejonie tych działań U-Bootom nie udało się zatopić ani jednego statku czy okrętu. Wobec takiej zawodności sprzętu Dönitz zdecydował się wycofać swoje okręty z walki dla przeprowadzenia dochodzenia, mającego ustalić przyczynę zawodności torped. Dwa miesiące później oddziały brytyjskie ostatecznie wycofały się z Norwegii, co

wywarło poważny wpływ na dalszy przebieg wojny, gdyż poskutkowało ustąpieniem brytyjskiego premiera Neville'a Chamberlaina, którego zastąpił Winston Churchill.

Zawodne torpedy miały ponad 8 metrów długości, masę prawie półtorej tony i ponad 350-kilogramową głowicę bojową, wybuchającą po uderzeniu kontaktowego detonatora w cel. Napęd zapewniało sprężone powietrze ze zbiornika znajdującego się za głowicą bojową, które, za sprawą systemu przekładni, wprawiało w ruch dwie obracające się w przeciwnym kierunku śruby (co miało przeciwdziałać obracaniu się i wirowaniu torped). Pozostałe elementy konstrukcji – żyroskop i komora wyważająca – znajdowały się pomiędzy sekcją napędową a sekcją ogonową.

Większość dowódców okrętów podwodnych wolała odpalać torpedy z odległości poniżej mili od celu, choć teoretyczny zasięg ówczesnych torped dochodził do trzech mil. Bezpieczna odległość ataku torpedowego wynosiła, wedle zasad podręcznikowych, 300 metrów. Dowódca lub pierwszy oficer wprowadzał dane takie, jak kurs torpedy, jej prędkość i zasięg, do TBT (okrętowego systemu torpedowego); elektroniczny przelicznik uwzględniał szybkość i kurs samego okrętu, a rezultat tych wyliczeń był automatycznie przekazywany do systemu kierowania torpedami. Ustawianie U-Boota przodem do celu nie było w tej sytuacji konieczne: po wprowadzeniu odpowiednich danych torpeda sterowała się sama.

Na wydany rozkaz wyrzutnie torpedowe otwierano, odpowiedzialny oficer obserwował cel przez peryskop, a lampki sygnalizacyjne systemu przeliczeniowego zapalały się, kiedy cel znalazł się w zasięgu broni. Te czerwone gasły, zapalały się białe oznaczającą gotowość i wtedy można było odpalić torpedy. Utrzymując cel w polu widzenia oficer wydawał komendę „Ognia!" i uruchamiał odpowiednią dźwignię. Gdy torpeda opuszczała wyrzutnię, U-Bootem nieznacznie wstrząsało, a operator hydrofonu, ze słuchawkami na uszach, meldował: „torpeda poszła". W celu należytego wyrównania przegłębienia wpuszczano wodę do zbiornika trymującego na dziobie lub rufie, aby wyrównać ciężar wystrzelonej torpedy. Mechanicy czekali w pogotowiu w przedziale torpedowym z łańcuchami i wózkami, aby na rozkaz oficera załadować nową torpedę do wyrzutni. Jeśli torpeda trafiła w cel, niebawem słyszano na okręcie stłumiony łoskot detonacji, odgłosy wybuchów i rozrywanego poszycia tonącego nieprzyjacielskiego statku. Większość marynarzy U-Bootów nigdy nie widziała niszczonych pływających celów.

W wyrzutni torpeda nie groziła wybuchem, dopóki nie została uzbrojona. Ładunek nie mógł się rozerwać, póki specjalny mechanizm w głowicy torpedy nie zestawił iglicy ze spłonką. Prien, awansowany niebawem do stopnia komandora podporucznika, oraz inni dowódcy U-Bootów, miewali czasami problemy z zapalnikami uderzeniowymi torped; nawet najnowsze podówczas wersje charakteryzowały się pewnymi trudnymi do usunięcia wadami: działanie takiego mechanizmu było wyjątkowo złożone, a jeżeli torpeda uderzała w cel pod kątem – co się niekiedy zdarzało – ładunek wybuchowy głowicy czasem nie eksplodował.

Przy wykorzystaniu pola magnetycznego do uruchamiania mechanizmu detonującego w torpedach z zapalnikami magnetycznymi zanurzenie torpedy miało mniejsze znaczenie niż w torpedach z detonatorami uderzeniowymi, gdyż wybuch pod kadłubem statku był równie skuteczny jak uderzenie torpedy w burtę poniżej linii wodnej – i zwykle prowadził do przełamania statku na dwie połowy. Ale nawet torpedy magnetyczne bywały „nieobliczalne". Oto 14 września 1939 roku na szarych wodach północnego Atlantyku trzy torpedy tego typu, wystrzelone z *U-39* w kierunku brytyjskiego lotniskowca *Ark Royal,* eksplodowały za wcześnie. Złożona z niszczycieli eskorta tego lotniskowca, kierując się śladami na morzu po wybuchach, wytropiła i zniszczyła wspomnianego U-Boota – był to pierwszy zatopiony niemiecki okręt podwodny podczas drugiej wojny światowej. Jednakże mniej więcej dwa lata później sam *Ark Royal* poszedł na dno w zachodniej części Morza Śródziemnego, opodal Gibraltaru, trafiony torpedą magnetyczną wystrzeloną z U-Boota *U-81.*

W istocie U-Booty uzbrojone w torpedy magnetyczne w czasie kampanii norweskiej nie odniosły większych sukcesów od tych, które miały torpedy z zapalnikami uderzeniowymi. Niemiecki inspektorat broni torpedowej stwierdził, że na działanie mechanizmu magnetycznego wywarła wpływ bliskość bieguna północnego albo znaczne złoża rud żelaza w norweskich górach, lub też i jedno, i drugie. Być może czynniki te rzeczywiście miały jakieś znaczenie, jednak bardziej prawdopodobne, że magnetyczne zapalniki zawodziły z uwagi na to, że wiele brytyjskich statków i okrętów „rozmagnesowano" jako środek zapobiegawczy przeciwko minom magnetycznym. Wtedy Dönitz rozkazał dowódcom U-Bootów używać torped z zapalnikami uderzeniowymi.

Na tym jednak nie skończyły się kłopoty załóg Ubootwaffe z torpedami. Inne problemy wiązały się z zawodnym działaniem komór trymujących, które regulowały za pomocą zaworu hydrostatycznego głębokość, na jakiej torpeda zmierzała ku celowi. Komory takie okazały się nieszczelne, a torpedy – najskuteczniejsze w razie trafienia w możliwie najniższą część kadłuba – często uderzały w cel za wysoko albo też płynęły za głęboko, przechodząc pod kilem statku czy okrętu i nie wyrządzając żadnej szkody. Sprawa ta frustrowała załogi U-Bootów przez dwa lata, co więcej skrajnie irytowała Dönitza. Uważał on, że źródłem problemów był Instytut Torped Eksperymentalnych, którego personel, jak później napisał, „prezentował bezkrytyczne podejście do swoich osiągnięć". Admirał Raeder, dowiedziawszy się o tym, polecił przeprowadzenie śledztwa, które wykazało, że ponad 34 procent nieudanych ataków torpedowych to wynik zawodności i awarii tej broni. Doprowadziło to do postawienia przed sądem wojennym czterech osób z kierownictwa wspomnianego instytutu.

Mechanicy przy pracy w przedziale maszynowym okrętu *U-65,* dowodzonego przez *Kapitänleutnanta* Hansa-Gerrita von Stockhausena, wrzesień 1940 roku.

Nieustanny rozwój tego typu uzbrojenia doprowadził wkrótce do zastąpienia zbiorników ze sprężonym powietrzem silnikami elektrycznymi napędzanymi bateriami. I choć te „E-torpedy” wymagały znacznie bardziej pieczołowitej konserwacji od paro-gazowych „A-torped” , to jednak w wodzie nie zostawiały za sobą wyraźnego spienionego śladu – który mógł w porę zaalarmować wachtę na statku (tak że jednostka mogła wykonać unik), a okręty eskortowe naprowadzić na trop U-Boota.

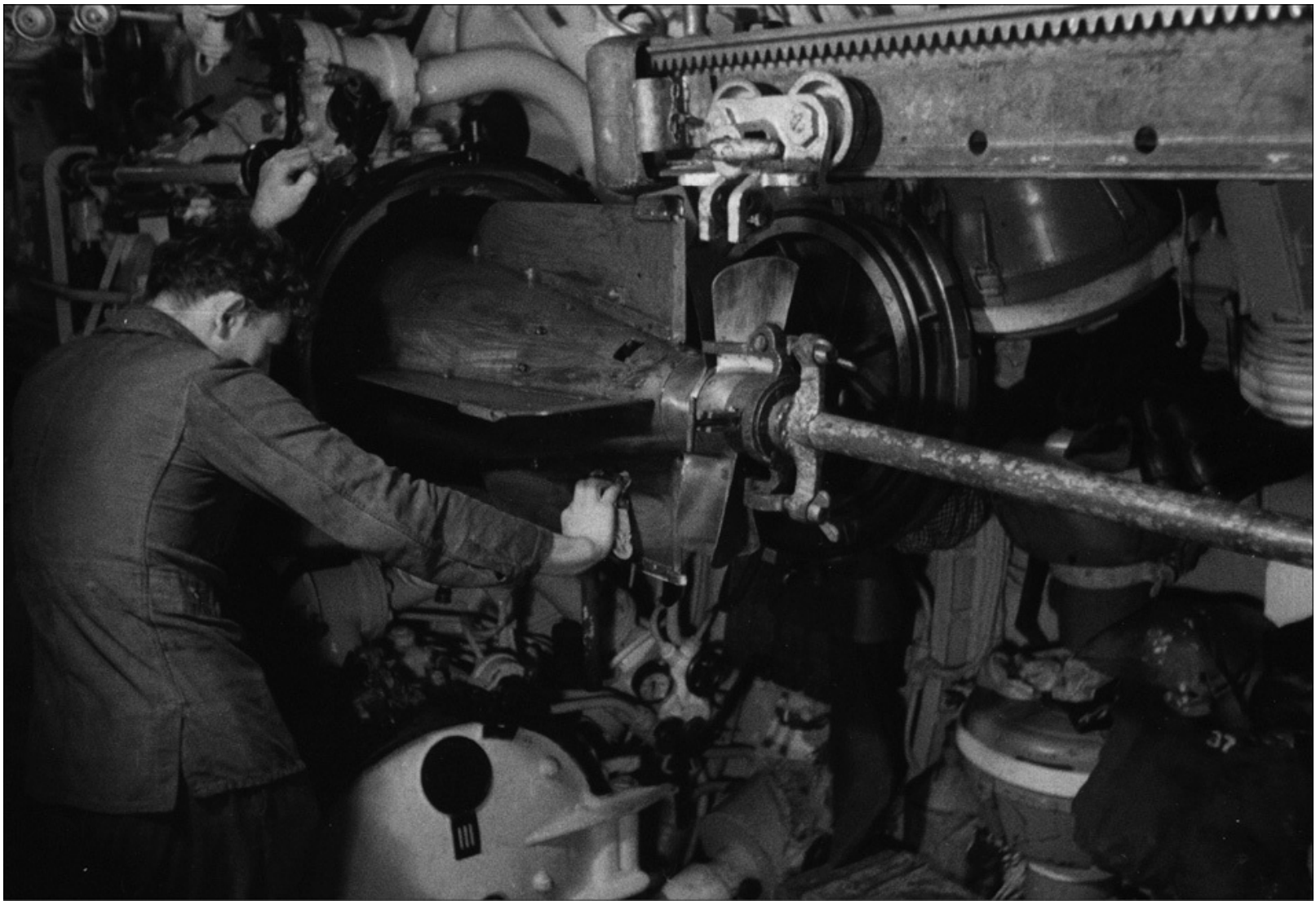
W trakcie przeprowadzania ataku dowódcy U-Bootów mieli nie oszczędzać torped (co zalecano w odpowiednim rozdziale w podręczniku Kriegsmarine). Atakując duży cel, winni byli strzelać salwą, nawet z nieznacznego dystansu, aby mieć pewność trafienia. Jeśli cel znajdował się w odległości co najmniej kilometra, należało odpalić „wachlarz” z trzech do czterech torped. Jednakże doświadczeni dowódcy stosowali taką metodę, jaką sami uznali za optymalną: niektórzy strzelali salwami, inni znowu byli bardziej oszczędni. Motto Ottona Kretschmera, zdecydowanie najskuteczniejszego niemieckiego podwodniaka, brzmiało: „Jedna torpeda na jeden statek”.

Admirała Dönitza poważnie niepokoiły awarie torped, o jakich niektórzy dowódcy U-Bootów nadal meldowali. Wedle przeprowadzonych przezeń analiz z 816

alianckich statków oraz okrętów zaatakowanych i trafionych torpedami w okresie od stycznia do czerwca 1942 roku, 40 procent zatonęło wskutek jednego trafienia, a kolejnych 38 procent wymagało zużycia co najmniej dwóch, ale 22 procent kontynuowało żeglugę po ich trafieniu, nawet czterema torpedami. Pilnie domagano się kolejnych ulepszeń i do końca 1942 roku Niemcy przekonstruowali mechanizm kontroli zanurzenia torped, wprowadzili też nowy detonator magnetyczny, który działał również pod wpływem uderzenia w cel. Do końca sierpnia 1943 roku został opracowany akustyczny system naprowadzający dla torpedy T-5, znanej wśród aliantów jako „Gnat" („Komar"), a wśród załóg U-Bootów jako Zaunkönig „Wren". Broń ta nie wymagała aż takiej precyzji w wyznaczaniu kąta celowania, ponieważ, wystrzelona w kierunku celu, sama ścigała pobliskie źródło najgłośniejszego dźwięku. Jednakże w wypadku nieścisłego określenia odległości Gnat mógł też wyłowić odgłosy śrub napędowych okrętu podwodnego, z którego został wystrzelony, i wrócić jak bumerang. Uważa się, że co najmniej dwa U-Booty zostały zniszczone przez swoje Gnaty.

U schyłku 1942 roku weszły do uzbrojenia torpedy FAT (*Flachenabsuchender Apparat*) i LUT (*Lageunabhängiger*). Były to torpedy płynące na powierzchni morza, pokonujące znaczny dystans przed wejściem na kurs statku stanowiącego cel ataku. W ostatniej fazie manewrowały aż do czasu trafienia albo wyczerpania się baterii. Taka innowacja miała wyeliminować problemy związane z celowaniem na wzburzonych wodach oceanicznych i skrócić czas celowania, gdyż każda chwila podchodzenia do konwoju po stałym kursie na peryskopowej narażała U-Boota na wypatrzenie przez operujące w pobliżu alianckie okręty eskortowe. Chociaż z punktu widzenia taktycznego nowatorska idea ataku na chybił trafił wydawała się uzasadniona, to doświadczeni kapitanowie U-Bootów, tacy jak Kretschmer, Prien czy Schepke, odnosili się do niej lekceważąco. Jednak w tym czasie nie było już mowy o bezkarnym polowaniu na nieprzyjacielskie statki.

Wszystkie typy i modele torped wymagały regularnych i częstych przeglądów. Co kilka dni te długie, natłuszczone smarem monstra wyciągano z wyrzutni za pomocą łańcuchów, krążków linowych, dźwigni i mięśni okrętowych mechaników, gdyż wszystkie systemy należało sprawdzać – baterie i zbiorniki na powietrze, silniki i przekładnie, stery, żyroskopy i zapalniki.



Załadunek torped do wyrzutni w dziobowym przedziale torpedowym okrętu *U-103*.

Gdy niemieccy naukowcy w pocie czoła usprawniali torpedy dla broni podwodnej, specjaliści z Wielkiej Brytanii, a potem i z Ameryki usilnie próbowali uporać się z zadaniem opracowania nowych przeciwśrodków dla alianckich okrętów wojennych i lotnictwa morskiego. Główną bronią przeciwko okrętom podwodnym były niezmiennie bomby głębinowe. Zrzucane z okrętów i samolotów doprowadziły do zniszczenia ponad 42 procent zatopionych U-Bootów, jednak te znajdujące się w użyciu na początku wojny okazały się równie przestarzałe i zawodne jak wczesne torpedy Ubootwaffe, a metoda ich miotania – zrzut do wody zsuwniami z okrętowej rufy – długo nie ulegała zmianie. Nowsze bomby głębinowe zaprojektowano z myślą o ich miotaniu, a nie zrzucie, aby mogły spaść na podwodny cel przed urwaniem się kontaktu namierzonego przez sonar.

„Hedgehog”, czyli „Jeż”, wielolufowy rodzaj moździerza, miotającego salwę 24 bomb głębinowych na wodny krąg o średnicy ponad 40 metrów przed zanurzony cel na jego prawdopodobnym kursie, to pierwsza taka wyrzutnia używana bojowo od 1941 roku. Jej ustawienie regulowano ręcznie, z uwzględnieniem kołysania okrętu. Same bomby, z których każda zawierała 15-kilogramowy ładunek Torpeksu – nowego potężnego materiału wybuchowego, zdolnego do przebicia kadłuba U-Boota z odległości 8 metrów – tonęły szybko i miały się rozrywać po zetknięciu

z celem. Kontakt sonarowy z zanurzonym celem zrywał się po wybuchu bomby – to jednak w praktyce nie miało już znaczenia. Skuteczność Hedgehoga była coraz większa i doszła do 28 procent w 1944 roku; a więc była pięciokrotnie większa w porównaniu z bombami głębinowymi zrzucanymi z rufy.

Po Hedgehogu pojawił się „Squid”, broń która weszła do służby w 1943 roku jako uzupełnienie Hedgehoga. Squid był trójlufowym moździerzem, miotającym duże bomby głębinowe, wyposażone w zapalniki czasowe i mające się rozrywać w trzech punktach wokół celu. O ile zapalniki kontaktowe Hedgehoga powodowały, że bomby spadające na dno morza w pobliżu U-Boota nie eksplodowały i nie uszkadzały zanurzonego okrętu podwodnego ani nie wyrządzały krzywdy załodze, o tyle wybuch już jednego 140-kilogramowego ładunku Squida zatapiał U-Boota. Bliska eksplozja zmuszała U-Boota do wynurzenia, a na powierzchni działa okrętów nawodnych dokonywały ostatecznego dzieła zniszczenia.

W jeszcze późniejszym okresie wojny sprawdzone trały do niszczenia min akustycznych przystosowano do unieszkodliwiania torped akustycznych. „Foxer”, urządzenie z niewielkim, ale bardzo hałaśliwym silnikiem, wydającym dźwięki podobne do młota pneumatycznego, holowano na tratwie za rufą, aby przyciągało czujniki torped.

Umiejętności, odwaga i wytrzymałość marynarzy walczących stron wciąż się liczyły – w zmaganiach na lądzie i w walkach U-Bootów z okrętami nawodnymi – ale na Oceanie Atlantyckim nie one decydowały o wyniku morskich batalii. Przesądzał o tym rezultat konfrontacji broni zaczepnej i defensywnej, sonarów i odbiorników, radarów i detektorów, magnetycznych urządzeń naprowadzających oraz tych demagnetyzujących, czujników akustycznych i zagłuszaczy. Walkę tę rozstrzygnęli ludzie z biur konstruktorskich i fabryk, a pod tym względem alianci zawsze mieli przewagę nad przeciwnikiem.

ROZDZIAŁ 5

Transporty

Główne zadanie Royal Navy zawsze polegało na ochronie brytyjskich szlaków morskich. Wielka Brytania nie była w stanie wyżywić się sama i korzystać wyłącznie z własnych zasobów – aby przetrwać, musiała importować ogromne ilości różnych towarów. W latach 30. XX wieku co najmniej jedną trzecią żywności, w tym pszenicę, masło, sery i mięso, Brytyjczycy nabywali i sprowadzali z zagranicznych źródeł. Brytyjscy rolnicy nie mogli się obyć bez importowanych nawozów sztucznych. Większość drewna i stali przywożono z Ameryki Północnej, a wiele innych niezbędnych produktów sprowadzano drogą morską z całego świata. Wielka Brytania kupowała rudę żelaza w Norwegii i Afryce, bawełnę w obu Amerykach, Egipcie i Indiach, wełnę w Australii i Oceanii, azotany w Ameryce Południowej, kauczuk na Malajach, cynk i ołów w Ameryce Północnej i Australii, a ropę naftową w Stanach Zjednoczonych i holenderskich Indiach Wschodnich (Indonezji). W czasie drugiej wojny światowej Brytanii potrzebnych było ponad 3000 statków transportowych – w tym frachtowców i zbiornikowców – do przewozu co miesiąc ponad czterech milionów ton tych surowców.

Niemieckie U-Booty w latach pierwszej wojny o mało nie doprowadziły do głodu w Wielkiej Brytanii, który zapanowałby tam z pewnością, gdyby nie nadzwyczajne starania Royal Navy, wydatnie wspieranej przez siły morskie krajów Wspólnoty Brytyjskiej i brytyjskich kolonii oraz flotę Stanów Zjednoczonych. Karl Dönitz był uczestnikiem tamtej batalii i poprzysiągł sobie, że następnym razem Niemcy wezmą górę w zmaganiach na wodach oceanów. Głównym celem ataków przeprowadzanych przez niemiecką broń podwodną w nowym konflikcie zbrojnym miała być aliancka żegluga handlowa na atlantyckich szlakach, bez której Wielka Brytania pozostałaby bez żywności, a jej przemysł bez surowców – i nie mogłaby kontynuować walki. Statki te – puste czy załadowane towarami – należało zatapiać.

W chwili wybuchu drugiej wojny światowej Royal Navy nie miała takiej siły i liczebności jak dwie dekady wcześniej – co było efektem polityki rozbrojenia z lat 30. – niemniej wciąż mogła się równać z flotami innych państw i była na tyle potężna, by zniechęcić Niemców do podjęcia otwartej bitwy morskiej, którą starsi admirałowie uważali za jedyny właściwy sposób prowadzenia walk na morzu. Admirał floty Erich Raeder musiał jednak przyznać, że zasadniczy cel działań Kriegsmarine to zwalczanie brytyjskiego importu, bez względu na to, skąd te towary sprowadzano.

Pomimo dotkliwych strat, zadanych przez niemieckie U-Booty alianckiej żegludze handlowej w czasie pierwszej wojny światowej, kierownictwo Royal Navy zdawało się nie pamiętać o większości negatywnych doświadczeń z czasów tamtego konfliktu. Pierwszy Lord Morski uważał na przykład, że źródłem najpoważniejszego zagrożenia w kolejnej wojnie będą niemieckie okręty nawodne. Nawet jego zwierzchnik, Winston Churchill, czyli ówczesny Pierwszy Lord Admiralicji,

stwierdził, że początkowe sukcesy U-Bootów „nie powinny wywoływać przesadnego pesymizmu ani niepokoju”. W chwili wybuchu drugiej wojny światowej w dużej mierze zlekceważono wymóg organizowania konwojów chronionych przez okręty wojenne, co Brytania praktykowała od XIV wieku i czego żądał sam Churchill od początku pierwszej wojny światowej, mając na względzie osłonę statków przewożących wojska i towary z Azji i Australii do Europy.

Żeglujący samotnie po morzu powolny statek handlowy zawsze był łatwym łupem dla wrogiego okrętu podwodnego, podczas gdy w konwojach jednostki zapewniały sobie wzajemnie przynajmniej pewną osłonę. Jednakże cały konwój musiał ograniczać prędkość żeglugi do szybkości rozwijanej przez najwolniejszy statek, ponadto konwoje były ociężałe i trudne do kierowania w sytuacjach wymagających przeprowadzania manewrów unikowych. Konwoje wymagały eskorty – wsparcia ze strony okrętów wojennych, które osłaniały je i odstraszały oraz zwalczały nawodnych i podwodnych napastników. To sprawiało Royal Navy szczególny problem, gdyż flota brytyjska nie miała dostatecznej liczby odpowiednich jednostek pływających ani też wyszkolonych załóg, do podjęcia arcyważnych zadań eskortowych.

Użycie osłony lotniczej do tropienia i zwalczania nieprzyjacielskich okrętów nawodnych zagrażających konwojom stanowiło inny problem. RAF skierowały wszystkie siły do obrony Wielkiej Brytanii przed niemiecką inwazją, starając się też przeprowadzać naloty na Niemcy, choć ówczesne brytyjskie bombowce zasługiwały na miano przestarzałych. Ponadto w tym czasie współdziałanie brytyjskiej floty wojennej z siłami powietrznymi pozostawiało wiele do życzenia; musiały upłynąć dwa długie lata, nim lotnictwo zaczęło w pełni współpracować z okrętami w osłonie żeglugi transportowej. Początkowo samoloty lotnictwa brytyjskiej marynarki wojennej przeprowadzały wiele nieskoordynowanych ataków na niemieckie okręty nawodne, wykorzystując w tym celu jednosilnikowe dwupłaty Fairey Swordfish, operujące z pokładów montowanych doraźnie na frachtowcach. Wyposażenie nawigacyjne tych maszyn było prymitywne: kompasy, linijki i sekstansy; poza tym samoloty te miały niewielki zasięg, słabe uzbrojenie i brakowało im skutecznych radarów do lokalizowania i atakowania U-Bootów.

Tak zwane „szybkie konwoje” na morzu wcale nie okazywały się takie, natomiast powolne konwoje rzeczywiście płynęły bardzo wolno. Rejs typowego szybkiego konwoju z Ameryki Północnej do jednego z portów w północno-zachodniej części Wielkiej Brytanii trwał na ogół ponad 15 dni, a średnia prędkość tych konwojów wynosiła 9 węzłów; wolniejsze konwoje znajdowały się na Atlantyku aż 19 do 20 dni. A po tym, jak faszystowska flota Benita Mussoliniego zaczęła zagrażać Brytyjczykom na Morzu Śródziemnym, transporty z Dalekiego Wschodu musiały docierać na Atlantyk okrężnym szlakiem wokół Przylądka Dobrej Nadziei, a rejs taki trwał wiele tygodni.

Formowanie i przeprowadzanie konwojów nigdy nie było łatwe. Wynikały

trudności z grupowaniem frachtowców i tankowców w portach, zaopatrywaniem ich w paliwo i inne zapasy, dopilnowywaniem, aby na morzu nie oddalały się od siebie i zachowywały wyznaczone pozycje w szyku oraz utrzymywały ze sobą łączność. W większości portów docelowych instalacje, magazyny i procedury były dostosowane do cumowania i rozładunku pojedynczych statków towarowych, nie zaś równoczesnego przyjmowania trzydziestu czy czterdziestu takich jednostek. Nic z tego, rzecz jasna, nie troskało dowódców U-Bootów, skupionych na wykrywaniu konwojowanych statków, torpedowaniu ich i posyłaniu wraz z ładunkiem na dno okrutnego morza.

„Niewątpliwie najcięższe brzemię w wojnie na morzu spadło na barki kapitanów i marynarzy trampów [statków żeglugi nieregularnej]. Ich powolne statki manewrowały jak przeciążone barki, którymi na dobrą sprawę były. Utrzymywanie wyznaczonego miejsca w konwoju stanowiło dla tych ludzi nieustanną mordęgę. W ciemnościach bezksiężycowych nocy wymagało to od nich stalowych nerwów i wzroku kota; w razie złej widoczności albo sztormowej pogody graniczyło z niemożliwością. Trampy miotały się, podskakiwały na falach i zbaczały z kursu, stanowiąc najłatwiejsze cele dla podkradających się U-Bootów. Ludzie w maszynowni cierpieli katusze potępieńców, nie wiedząc, kiedy torpeda rozedrze cienkie płyty kadłuba i pośle ich statek na dno, zanim sami zdążą stanąć na pierwszym szczeblu drabinki wiodącej na pokład. Trampy, często obładowane ponad miarę, tonęły jak cynowe puszki obciążone ołowianym ciężarkiem. Ci, którzy dostawali się na szalupy albo tratwy, ginęli dłużej. Nie mieli ochrony przed słońcem i sztormami, głodowali na racjach żywności ograniczonej do uncji dziennie; wielu z nich ostatecznie ginęło od zimna lub upału, wygłodzenia, z pragnienia albo zwyczajnego wyczerpania fizycznego”.

The Merchant Navy Goes to War (Bernard Edwards)

W Wielkiej Brytanii, w sali w siedzibie Admiralicji, skrupulatnie odnotowywano aktualne pozycje nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, na podstawie informacji napływających z różnych źródeł – nasłuchu radiowego, meldunków tajnych agentów w bazach wroga, obserwacji prowadzonej przez załogi samolotów oraz jednostek pływających – i stosownie do tego wytyczano lub zmieniano trasy konwojów. W tamtym początkowym okresie wojny na Atlantyku aliantom nieustannie dawał się we znaki niedostatek okrętów i samolotów dalekiego zasięgu, a pośrodku Oceanu Atlantyckiego, w luce pomiędzy 15 a 20 stopniem długości geograficznej zachodniej, zwanej „cmentarzyskiem” przez marynarzy alianckich statków handlowych oraz „czarną jamą” przez ludzi z Ubootwaffe, główną obronę przed U-Bootami stanowiło lekkie uzbrojenie, montowane na transportowcach.

Życie codzienne marynarzy floty handlowej nigdy nie było łatwe; musieli przywyknąć do posiłków złożonych z wołowych konserw i sucharów, odsypiać po kilka godzin między wachtami i, jeśli w ogóle poszczęściło im się tak, że przetrwali rejs, przyzwyczaić się do nieustannej wilgoci. Jednakże w czasie wojny dochodziło

do tego wszystkiego zagrożenie storpedowaniem, wejściem statku na minę i ogniem broni maszynowej tysiące mil od najbliższego lądu.

Najgorszy, najtrudniejszy czas dla aliantów nastał latem i jesienią 1940 roku – był to okres znany w Ubootwaffe jako *die glücklische Zeit.* U szczytu owych „szczęśliwych czasów", w sobotę 5 października, konwój SC7 wypłynął z Sydney na Cape Breton Island w Nowej Szkocji (w Kanadzie), kierując się ku Clyde w Anglii. Konwój ten był siódmym z wolniejszych konwojów, których szybkość wynosiła zaledwie 6 węzłów. Składał się z 35 statków, w tym trzech parowców przeznaczonych do żeglugi po Wielkich Jeziorach północnoamerykańskich, oraz różnych innych jednostek, przeznaczonych wcześniej do złomowania. Większość z nich była brytyjska; niektóre płynęły pod banderami neutralnej Szwecji, Norwegii i Grecji. Przewoziły ładunek stali, drewna, ropy naftowej, zboża, siarki i rudy żelaznej, a osłonę miał im zapewniać jedyny 1000-tonowy slup Royal Navy, HMS *Scarborough,* uzbrojony w bomby głębinowe i dwa działa 102 mm. Przez pierwsze dwa dni rejsu konwojowi towarzyszyły również wodnosamolot oraz uzbrojony jacht.

Dowódcą tego konwoju był wiceadmirał Lachlan MacKinnon z rezerwy Royal Navy, płynący na pokładzie statku towarowego *Assyrian,* który miał zawinąć do Liverpoolu. Konwój uformował szyk zajmujący na morzu pięć mil kwadratowych, złożony z trzech kolumn po pięć statków i pięciu po cztery jednostki, przy czym dłuższe kolumny płynęły w środku. Znalazła się tam większość zbiornikowców, gdyż, jak uważano, w ten sposób były mniej narażone na ataki.

Szóstego dnia na morzu konwój stracił z oczu powolne parowce i dwa statki greckie. Pięć dni później jeden z tych parowców, *Trevisa,* pojawił się około 27 mil za konwojem. Statek ten został dostrzeżony, szybko storpedowany i zatopiony przez *U-124* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* (kapitan marynarki) Wilhelma Schultzego. Na szczęście niszczyciel HMS *Keppel* w porę dotarł na miejsce i uratował niemal wszystkich członków załogi *Trevisy,* poza sześcioma.

Dwunastego dnia rejsu, gdy statki handlowe mijały od południa Islandię, zostały wypatrzone przez marynarza na mostku okrętu podwodnego *U-48,* dowodzonego przez komandora podporucznika Heinricha Bleichrodta, który niezwłocznie powiadomił o tym drogą radiową Dönitza w DdU w Lorient. Admirał zdecydował się wprowadzić do akcji jeszcze sześć U-Bootów, które, jak wiedział, mogły dogonić konwój w trakcie następnych dwunastu godzin; były to: *U-46* pod dowództwem Engelberta Endrassa, *U-101* Fritza Freuenheima, *U-123* Karla-Heinza Mohlego, *U-38* Heinricha Liebego, *U-100* Joachima Schepkego i *U-99* Ottona Kretschmera. Dönitz polecił okrętom podwodnym zgrupować się w pobliżu wyspy Rockall, na drodze konwoju, i tam oczekiwać na rozkaz do ataku. W połowie nocy Bleichrodt zdecydował, że nie będzie już dłużej czekał. Wystrzelił trzy torpedy w kierunku frachtowców *Scoresby* i *Corinthic* oraz tankowca *Languedoc* i zatopił je wszystkie. Jego U-Boot został z kolei zaatakowany przez eskortowiec *Scarborough* i łódź latającą typu Sunderland; Bleichrodt oddalił się z rejonu działań i nadał do BdU

meldunek o przeprowadzonej akcji.

Do wieczora 18 października pozostałych sześć U-Bootów dotarło w pobliże szlaku, którym płynął konwój. Alianckie statki nadal podążały w zwartym szyku i miały się niebawem przekonać, jak zabójczo skuteczna była opracowana przez Dönitza *rudeltaktik.* Świecił księżyc w pełni, ponadto kilka okrętów eskortowych wystrzeliło race, które miały dopomóc w zlokalizowaniu U-Bootów, siejących spustoszenie wśród statków handlowych. Na oświetlonym morzu widać było wiele płonących wraków, słupy dymu, dziesiątki dryfujących szalup i pomarańczowe łuny płomieni nad plamami ropy. Zaraz po przewożącym drewno i stal walijskim statku *Beautus* poszła na dno wyładowana papierówką szwedzka *Convallaria,* także zatopiona przez U-Boota dowodzonego przez Endrassa. Następną ofiarą był *Creekirk,* którego załoga przepadła wraz z ładunkiem rudy żelaznej, a kiedy holenderski *Boekolo* przybył na pomoc rozbitkom z *Beautusa,* też został storpedowany i zatopiony. Niedługo później ten sam los spotkał *Shekatikę* oraz największy statek konwoju, *Empress Miniver.*

„Wilcze stado" Dönitza grasowało bezkarnie, w błyskawicznym tempie masakrując konwój SC7. Następny w kolejności był przewożący stal *Fiscus,* dosłownie rozdarty na strzępy przez kolejne torpedy. Wkrótce po eksplozji *Fiscusa* na dno poszedł też transportujący papierówkę 1500-tonowy szwedzki *Gunborg.* Załoga greckiego transportowca siarki *Niritos* starała się podjąć z wody rozbitków z *Gunborga,* którzy jednak woleli pozostać w szalupach na morzu. Przeczucie ich nie zawiodło; już po kilku chwilach torpeda zniszczyła doszczętnie *Niritosa.* W niespełna dwie godziny niemieckie „wilcze stado" zaatakowało i zatopiło dziewięć statków z powolnego konwoju.

Tuż po północy U-Booty uderzyły ponownie. Fritz Frauenheim rozpoczął kolejny dzień od sukcesu, odpaliwszy celną torpedę, która posłała na oceaniczne dno flagowego *Assyriana* wraz z połową załogi; potem, jak się wydawało, konwój stracił statek *Blairspey,* storpedowany i porzucony na morzu. Następnie, w krótkim czasie, dramatyczny i gwałtowny koniec spotkał norweski transportowiec drewna *Snefield,* statek *Empire Brigade,* brytyjski parowiec *Sedgepool,* holenderski parowy tramp *Soesterberg* oraz grecki drobnicowiec *Thalia* o wyporności 10 000 ton. Okręty podwodne z niemieckiego „wilczego stada" nie poprzestały na tym. Obsługa działa z jednostki *Clintonia* stoczyła bój z dwoma U-Bootami, w którego trakcie *Cintonia* została storpedowana, a następnie zniszczona przez działa okrętów podwodnych. O świcie zaledwie 15 statków konwoju SC7 pozostało na powierzchni morza i kontynuowało rejs. Dwa z nich były poważnie uszkodzone. Żaden z U-Bootów nie doznał większych szkód.

Eskortowiec *Leith* podjął z wody wielu rozbitków ze statków handlowych, a okrętowy lekarz pracował niestrudzenie, starając się ocalić życie najbardziej poszkodowanym. Kilka dni później oceaniczny holownik *Salvonia* odnalazł *Blairspeya* i odholował go do bezpiecznego portu w Gourock. Rozbitkowie z tego

ostatniego statku znaleźli się na pokładzie *Leith* i zostali przewiezieni do Liverpoolu, gdzie otrzymali pomoc medyczną i kwatery. Ale już pierwszej nocy w tym mieście nie zmrużyli oka, gdyż niemieckie bombowce przeprowadziły długotrwały nalot. Na ironię zakrawa to, że tylko oficerowie z zatopionych statków handlowych nadal dostawali wynagrodzenie; marynarzy skreślano z listy płac po tym, jak ich statki ulegały zniszczeniu.

W tym czasie inny konwój, HX79 z Halifaksu w Kanadzie, wpływał na tak zwane Western Approaches (akweny bezpośrednio na zachód od Wielkiej Brytanii). Konwój ten składał się z 49 statków towarowych oraz dwóch krążowników pomocniczych. Jednostkom towarzyszył holenderski okręt podwodny, płynący w centrum formacji, oraz 5000-tonowy okręt ratowniczy *Loch Lomond.* Kiedy to zgrupowanie wpłynęło na Western Approaches, dołączyły doń cztery korwety, trałowiec, trzy jednostki do zwalczania okrętów podwodnych, a także niszczyciele *Sturdy* i *Whitehall.* „Wilcze stado" admirała Dönitza już na nie czekało.

Do łowów przyłączył się *U-47* Günthera Priena i właśnie ten dowódca jako pierwszy zlokalizował konwój HX79. Nawiązał łączność z innymi U-Bootami, a te z nich, które jeszcze miały torpedy, zgrupowały się wieczorem 19 października. Najpierw Liebe wypatrzył i zatopił brytyjski parowiec *Matheran,* a dwa inne okręty podwodne niebawem zaatakowały i zniszczyły dwa frachtowce oraz tankowiec *Shirak.* 37-osobowa załoga *Shiraka* została uratowana przez trawler *Blackfly.* Następną ofiarą podwodnych napastników okazał się tankowiec *Caprella,* przełamany na pół przez torpedę. Potem Prient zużył swoje ostatnie torpedy na motorowiec *Wandby,* który nabrał wody i został opuszczony przez załogę; ta pozostawiła na morzu ładunek drewna i surówki żelaznej.

W bohaterskiej próbie ocalenia storpedowanego i uszkodzonego zbiornikowca *Sitala,* zaatakowanego przez okręt Schepkego, ale wciąż utrzymującego się na powierzchni wody i mogącego kontynuować rejs, grupa mechaników z *Wandby* przeszła na pokład owej jednostki. Jednakże w nocy puściło poszycie na dziobie zbiornikowca, a mechanikom musiał niezwłocznie przybyć na ratunek uzbrojony trawler *Angle.* Inny statek do przewozu stali, 8000-tonowy *Whitford Point,* trafiony torpedą poszedł na dno wraz z prawie całą załogą; uratowało się tylko dwóch marynarzy. Wczesnym rankiem 20 października, o godzinie 7.25, została storpedowana i zatopiona ostatnia ofiara ataku, okręt ratowniczy *Loch Lomond.* Załogę tej jednostki oraz uratowanych wcześniej ludzi na jej pokładzie ocalili marynarze z trałowca *Jason.*

Podczas całej tej akcji U-Booty zaatakowały i zatopiły 13 statków konwoju HX79. Endrass i Schepke zniszczyli po trzy alianckie jednostki. Eskorta konwoju, choć stosunkowo liczna, okazała się raczej nieskuteczna z wielu powodów: nie zorganizowano formalnej odprawy kapitanów jednostek eskortowych przed wyjściem w morze, starsi rangą oficerowie na okrętach nie mieli doświadczenia w operacjach tego rodzaju na Atlantyku, wreszcie korwety znalazły się na morzu od

razu po opuszczeniu stoczni, a ich załogi nie miały żadnego doświadczenia. Statki konwoju były na ogół atakowane przez wynurzone U-Booty, co czyniło nieprzydatnymi sonary oraz bomby głębinowe, przeznaczone do niszczenia zanurzonych okrętów. Łączność między statkami towarowymi utrzymywano za pomocą megafonów, lamp sygnalizacyjnych i flag. Nie było radarów ani środków nasłuchu, umożliwiających przechwytywanie meldunków nadawanych przez U-Booty. Prawie uniemożliwiało to współdziałanie eskorty ze statkami handlowymi. Wedle Paula Lunda i Harry'ego Ludlama, autorów książki *Night of the U-boats:* „Był to obraz niekompetencji, braku przygotowania i ponurej zaciętości Brytyjczyków oraz zimnej krwi i wykorzystania cennych doświadczeń, jeśli chodzi o Niemców…".

Oberleutnant zur See Paul-Karl Loeser (w białej czapce) wraz z członkami swojej załogi na mostku kapitańskim okrętu *U-373* w kwietniu 1942 roku.

Gdy U-Booty z „wilczego stada" dokonywały tamtej nocy niszczycielskiego dzieła, z Wielkiej Brytanii wyruszył inny konwój i także został zaatakowany przez niemieckie okręty podwodne, które zatopiły siedem z jego statków. To sprawiło, że straty alianckiej floty handlowej w tych dniach doszły do 38 jednostek, co stanowiło szokujące świadectwo skuteczności *rudeltaktik* admirała Dönitza oraz gorzką pigułkę dla londyńskiego Whitehallu, który został zmuszony do zmian w myśleniu,

planowaniu, organizacji, sprzęcie i taktyce… Otrzeźwienie przyszło za późno, aby dopomóc marynarzom z konwojowanych statków handlowych w tamtym roku. Kapitan jednego z takich statków stwierdził: „Póki nie zapewnią nam ochrony, nie znajdziemy ludzi do załóg naszych statków”.

Udoskonaliwszy wywodzącą się jeszcze z czasów pierwszej wojny światowej koncepcję taktyki „wilczych stad”, tak by uczynić z niej skuteczny oręż do zwalczania alianckich konwojów, Karl Dönitz postanowił w czerwcu 1940 roku podjąć próby dalszego jej usprawnienia. Jego zamysł sprowadzał się do grupowania U-Bootów na liniach patrolowych, co ułatwiało polowanie na konwoje. Po wypatrzeniu nieprzyjacielskich statków załoga okrętu miała śledzić konwój oraz zameldować o jego prędkości i kursie do kwatery głównej Dönitza w Kernével. Znając codziennie pozycje swoich U-Bootów, admirał mógł koordynować operacje „wilczych stad” prowadzone przeciwko konwojom poprzez kierowanie znajdujących się najbliżej przeciwnika okrętów podwodnych do pościgu i przeprowadzanie nocnych akcji możliwie największą liczbą okrętów, co dawało szansę pokonania eskorty. Jednak w 1940 roku Dönitz nie dysponował taką liczbą U-Bootów, aby obsadzić nimi szczelnie linie patroli, więc początkowe akcje „wilczych stad” zazwyczaj przeprowadzano z wykorzystaniem organizowanych doraźnie grup U-Bootów, a te osiągały największe sukcesy, gdy wśród nich znalazł się okręt któregoś z asów Ubootwaffe, czyli ludzi takich jak Kretschmer, Schepke czy Prien.

Na wiosnę 1941 roku liczba sprawnych U-Bootów, które admirał mógł wysłać w morze, była już na tyle znaczna, by obsadzić nimi owe patrolowe linie. Ale 9 maja Brytyjczycy zdobyli egzemplarz maszyny szyfrującej Enigma wraz z całą dokumentacją, kiedy u wybrzeży Islandii korweta *Aubretia* z eskorty konwoju OB318 wykryła i obrzuciła bombami głębinowymi U-Boota *U-110,* zmuszając ten okręt podwodny do wyjścia na powierzchnię. Wtedy brytyjski niszczyciel klasy B, HMS *Bulldog,* podpłynął i ostrzelał *U-110.* Załoga okrętu podwodnego opuściła pokład, ponieważ uważała, że ich jednostka tonie. Wówczas podporucznik David Balme wraz z grupą marynarzy wszedł na pokład niemieckiego okrętu i zabrał stamtąd Enigmę oraz inne znalezione materiały, później przekazane personelowi ośrodka Bletchley Park w Anglii, gdzie ostatecznie udało się złamać szyfry niemieckiej marynarki. Od tej pory brytyjska Admiralicja otrzymywała rozszyfrowane meldunki o stosowanej przez Niemców taktyce „wilczych stad” i była w stanie kierować konwoje z dala od rozpoznanych niemieckich linii patrolowych.

Aliancki konwój na północnym Atlantyku w 1943 roku.

Wraz z przystąpieniem Amerykanów do wojny w grudniu 1941 roku operacje U-Bootów przeciwko alianckim konwojom na północnym Atlantyku ograniczono, gdyż okręty Dönitza zajęły się wtedy głównie patrolowaniem wód u Wschodniego Wybrzeża USA. Jednakże ataki podwodnych „wilczych stad” na konwoje na szlaku wiodącym do Murmańska trwały prawie do końca wojny. Admirał wznowił działania „wilczych stad” na otwartych akwenach atlantyckich w połowie 1942 roku, a U-Booty odnosiły tam spektakularne sukcesy aż do maja 1943 roku, kiedy to zaczęły ponosić dotkliwe straty i Dönitz musiał je wycofać do baz.

Kanadyjska korweta z eskorty konwoju w latach drugiej wojny światowej.

W trakcie całej wojny Dönitz zorganizował i rzucił do walki łącznie prawie 250 zgrupowań okrętów podwodnych. Ich operacje trwały jednorazowo na ogół po kilka dni, lecz niektóre ciągnęły się nawet przez parę miesięcy. W skład tych grup wchodziło od trzech lub czterech okrętów aż do dwudziestu w najliczniejszych „wilczych stadach".

Nowo opracowane urządzenie, HF/DF, czy też „Huff Duff", jak je nazywano, przyniosło aliantom znaczne korzyści, ułatwiając wykrywanie U-Bootów i tak zwanych rajderów (grasujących w pojedynkę uzbrojonych statków handlowych) podczas bitwy o Atlantyk. Po dostrzeżeniu konwoju przez załogę U-Boota i nadaniu meldunku o wykryciu nieprzyjaciela (oraz odebraniu rozkazu tropienia statków) U-Boot bywał często lokalizowany przy użyciu systemu HF/DF i szybko przepędzany przez samoloty lub okręty z eskorty konwoju. Po wznowieniu działań przez „wilcze stada" U-Booty wyposażono w nowe samonaprowadzające się torpedy typu Gnat, radarowe urządzenia detekcyjne i silniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze. Mimo to straty ponoszone przez niemiecką broń podwodną nadal były duże i w marcu 1944

roku przerwano operacje na północnym Atlantyku, aż do czasu wprowadzenia nowych okrętów podwodnych Typu XXI. Wraz z pogorszeniem się warunków, w jakich działały okręty Dönitza, w niemieckich oceanicznych strefach patrolowych pojawiły się luki. A wobec wprowadzenia nakazu przestrzegania ciszy radiowej na morzu, powiadomienie admirała w BdU o stracie jednego bądź kilku okrętów podwodnych w patrolowanym akwenie opóźniało się niekiedy o kilka dni albo nawet tygodni.

„City of Calcutta, spodziewany w Lock Ewe 2 marca, ma, wedle raportów, skierować się do Hull i przybyć tam 9 marca. Statku tego nie należy w żadnym wypadku kierować na Wschodnie Wybrzeże. Przewozi on 1700 karabinów maszynowych, 44 silniki lotnicze i aż 14 000 000 pocisków. Amunicja ta jest absolutnie niezbędna do obrony Wielkiej Brytanii, co w znacznej mierze spoczywało na barkach Royal Navy, a teraz staje się zadaniem wojsk lądowych i sił powietrznych. To, że zaproponowano skierowanie takiego statku szlakiem okrężnym ku Wschodniemu Wybrzeżu, przy całym ryzyku z tym związanym, jest niewyobrażalne. Przesyłam kopię tej notatki ministrowi transportu. Inny statek o wielkim znaczeniu to *Euriades,* oczekiwany w Liverpoolu 3 marca. Przewozi ponad 9 000 000 pocisków. Byłbym rad otrzymywać specjalne raporty dotyczące tego, co zrobiono z obydwoma tymi statkami”.

premier Winston Churchill do Pierwszego Lorda Morskiego,
28 XI 1941 roku; *Druga wojna światowa,* tom III (Winston S. Churchill)

W listopadzie 1942 roku sytuacja aliantów na Oceanie Atlantyckim zaczęła się zmieniać, wraz z mianowaniem admirała Maksa Hortona na dowódcę akwenu Western Approaches. Admirał Horton, wybitny podwodniak z lat pierwszej wojny światowej, zasłynął z zatopienia niemieckiego krążownika *Hela* 13 września 1914 roku – pierwszego okrętu wojennego zniszczonego przez okręt podwodny Royal Navy. Max Horton okazał się nadzwyczaj skuteczny w „pokerowej rozgrywce” z Karlem Dönitzem – kierował konwoje ze statkami handlowymi na rzadziej uczęszczane szlaki, w miarę możności z dala od wód patrolowanych przez U-Booty. Pod koniec maja 1943 roku, kiedy Dönitz postanowił wycofać swoje U-Booty z Atlantyku po bardzo trudnej i niepomyślnej dla Niemców zimie, Horton wysłał na podlegające mu okręty sygnał następującej treści: „Losy tej batalii zmieniają się, o ile już się nie odwróciły. Wróg wykazuje oznaki wyczerpania w obliczu nieustannych ataków naszych sił morskich i powietrznych”.

Admirał Max Horton, dowodzący alianckimi działaniami bojowymi na Western Approaches (akwenach wokół południowo--zachodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii) pod koniec drugiej wojny światowej.

„…i zatopiliśmy tylko dwa U-Booty (…) w ciągu pięciu lat. Wtedy wydawało się, że to dużo”.

Okrutne morze (Nicholas Monsarrat)

ROZDZIAŁ 6

Okręty

„Marynarze U-Bootów to przeklęci złoczyńcy, którzy zatapiają nasze statki, natomiast nasze okręty podwodne to dzielne i szlachetne jednostki, które zatapiają ich okręty”.

premier Winston S. Churchill

Trzy czwarte niemieckich podwodniaków zginęło na pokładzie U-Bootów. Dlatego właśnie okręty te nazywano „żelaznymi trumnami”. Ze smukłym, przypominającym nieco paszczę rekina dziobem i wąską, klinowatą rufą okręt podwodny poruszał się w morzu z gracją, pozostawiając za sobą płonące wraki. Zdecydowanie najliczniej reprezentowanym typem U-Boota użytego przez niemiecką flotę podczas drugiej wojny światowej był VIIC.

Niektórzy nazywali ten okręt „wydłużonym bębnem”, mając na uwadze ciasnotę w jego wydłużonym, wąskim kadłubie, gdzie brakowało miejsca tak bardzo, że marynarze niemal nieustannie musieli się ustawiać bokiem, mijając się nawzajem w jedynym przejściu wiodącym z dziobu na rufę.

„W półmroku schronu prawie nie odcina się od wody. Ale na tle jasnej ściany części wystające ponad niski pirs rysują się wyraźnie. Górny pokład znajduje się tylko o niecały metr nad oleistą wodą. Wszystkie włazy są jeszcze otwarte. (…) Drewniany górny pokład, który płasko i bez żadnych załamań ciągnie się do dziobu, kiosk ze sterczącą bronią przeciwlotniczą, lekko opadająca rufa, idące ukośnie od kiosku skośnie w dół ku dziobowi i rufie stalowe liny spychacza sieci z wplecionymi w nie zielonymi porcelanowymi izolatorami. Wszystko ogromnie proste. To okręt VIIC, doskonały na morzu jak żaden inny”.

Okręt (Lothar-Günther Buchheim; tłum. A. Kaska)

Pierwowzorem tego typu był UB III, niemiecki okręt podwodny z 1916 roku, użyty bojowo w czasie pierwszej wojny światowej. Wraz z siostrzanym okrętem Typu IX model ten wyróżniał się pewnymi cechami i charakterystykami odziedziczonymi po U-Bootach z poprzedniej wojny. Typ IX, choć miał większy zasięg i zabierał na pokład więcej skuteczniejszych torped, a także został wyposażony w ulepszone uzbrojenie innego rodzaju, odegrał raczej podrzędną rolę w porównaniu z VIIC, który wziął na siebie główny ciężar atlantyckiej batalii z alianckimi konwojami. Zwodowano ponad 600 okrętów Typu VIIC, które zadały ponad 60 procent strat, jakich alianci doznali wskutek działań niemieckich okrętów podwodnych podczas drugiej wojny światowej. Jak to ujął jeden z historyków, VIIC okazał się „najgroźniejszą bronią podwodną spośród wszystkich użytych”.

Od chwili wydania przez dowódcę okrętu komendy: „Zanurzenie!”, VIIC, ze sprawną załogą, mógł się znaleźć pod wodą w ciągu 20 sekund. Zgodnie z oficjalnymi zaleceniami VIIC był w stanie bezpiecznie zejść na głębokość 100 metrów (późniejsze warianty Typu VIIC miały możliwość schodzenia na 125

metrów).

Okręty tej serii miały 67,1 metra długości, szerokość 6,23 metra w najszerszym miejscu, a głębokość zanurzenia dochodziła do 5 metrów. Wyporność wynosiła zaledwie 769 ton. Typ IX, nieco masywniejszy, wypierał 1120 ton, był o około 10 metrów dłuższy i miał trochę szerszy kadłub. Oba te typy okrętów faktycznie mogły schodzić na dużo większą głębokość od teoretycznie dopuszczalnej, co czyniły wielokrotnie, gdy ich załogi nie miały innego sposobu na uniknięcie nieprzyjacielskich bomb głębinowych.

Płynąc na powierzchni morza, VIIC mógł rozwinąć prędkość 18 węzłów – odrobinę mniejszą od prędkości Typu IX i nieco mniejszą od alianckich fregat i niszczycieli, które ścigały niemieckie U-Booty. Okręty VIIC były jednak na tyle szybkie, że z łatwością mogły umknąć korwetom i slupom, towarzyszącym większości konwojów jako eskorta. Z kolei prędkość rozwijana pod wodą, w zanurzeniu, była dużo skromniejsza – dochodziła do 7 węzłów – wobec czego większość eskortowców mogła brać udział w pościgu za zanurzonymi U-Bootami. Jaką odległość U-Boot Typu VIIC był zdolny pokonać bez uzupełniania paliwa? Typowy zasięg VIIC wynosił 6500 mil morskich, jeśli miał zapas 113 ton ciężkiego oleju pędnego, żeglował z prędkością ekonomiczną 10 węzłów i korzystał z napędu w postaci dwóch motorów o mocy 1400 KM. Ale zasięg ten ulegał znacznemu zmniejszeniu, kiedy okręt musiał płynąć przez dłuższy czas z maksymalną szybkością. W zanurzeniu, po uruchomieniu napędu elektrycznego zasilanego wielkimi i ciężkimi akumulatorami, płynąc z prędkością zaledwie 2 węzłów, U-Boot mógł przebyć tylko 180 mil morskich oraz ledwie 80 mil, płynąc z maksymalną podwodną prędkością 4 węzłów.

U-Boot Typu VIIC wszedł do służby pod koniec pierwszego okresu „szczęśliwych czasów”. Wyposażony w cztery dziobowe wyrzutnie torpedowe i jedną rufową, mógł zabierać na rejs patrolowy od 11 do 14 torped, w zależności od charakteru zadań i przewidywanego czasu trwania rejsu. Okręt Typu IX miał cztery wyrzutnie dziobowe i dwie rufowe. Był w stanie zabierać do 22 torped. Inne uzbrojenie okrętu bywało różne, ale zazwyczaj składało się z działa 88 mm przed kioskiem oraz działek przeciwlotniczych 37 mm i podwójnych 20 mm zamontowanych na platformie w tylnej części mostka kapitańskiego, nazywanej przez niemieckich marynarzy „zimowym ogródkiem”. Takie uzbrojenie wystarczało wprawdzie do walki ze statkami handlowymi lub samolotami operującymi na małym pułapie, ale nie pozwalało na podjęcie równorzędnego boju z korwetą czy niszczycielem.

„Małe, niepozorne okręty podwodne były podrzucane wysoko przez strome fale, by następnie osuwać się w zagłębienia między tymi falami, gdzie zalewało je wzburzone morze, zanim znalazły się ponownie na grzbiecie kolejnej fali, na której kołysały się przez moment, nim znów zagłębiły się w wodach. Często po prostu przedzierały się przez fale, które rozbijały się o nie w spienionych nurtach”.

Otto Kretschmer: Prawdziwa historia bohatera „Okrętu” (Terence Robertson)

Niewielkie walory taktyczno-techniczne okrętów VIIC sprawiały, że wyznaczane im zadania sprowadzały się zasadniczo do rejsów patrolowych po północnym Atlantyku, Bałtyku, Morzu Śródziemnym oraz wypadów na południowe akweny. Zwiększony zapas paliwa w okrętach Typu IX umożliwił im zapuszczanie się na południowy Atlantyk, opodal wybrzeży Afryki i Karaibów. Poza uczestnictwem w oceanicznych patrolach bojowych U-Booty Typu IX wykorzystywano czasami w roli okrętów zaopatrzeniowych, dostarczających paliwo, amunicję i inne zapasy innym U-Bootom na otwartym morzu. Miało to umożliwić okrętom Typu VIIC pozostawanie w pobliżu szlaków konwojów tak długo, jak to uznano za konieczne. Długotrwałe i trudne przeładowywanie zaopatrzenia z owych „mlecznych krów" na innego U-Boota narażało obie jednostki na ataki penetrujących obszary powietrzne nad wodami samolotów alianckich, wobec których były w takiej sytuacji prawie bezbronne.

W trochę większym okręcie podwodnym Typu IX załoga miała nieco więcej miejsca niż w jednostce Typu VIIC. I było to koniecznością, gdyż marynarze z okrętów Typu IX zazwyczaj przebywali nieprzerwanie na morzu podczas rejsów trwających aż do 14 tygodni. Rejs U-Boota Typu VIIC trwał na ogół sześć do ośmiu tygodni. Mimo to we wnętrzach okrętów obu tych typów wykorzystywano każdy fragment przestrzeni. Dosłownie wszędzie składowano, czy też raczej upychano, wszelkiego rodzaju prowiant.

„Ośrodkiem nerwowym" na okręcie VIIC była centrala. Pomieszczenie to, o wymiarach około 7 x 7 metrów, znajdowało się pod kioskiem i nad zbiornikiem paliwa oraz głównymi zbiornikami balastowymi. Mieściło się na śródokręciu i pełno w nim było rozmaitych pokręteł, dźwigni, przycisków i przełączników oraz wskaźników, umożliwiających sterowanie okrętem. To tam nawigator wyznaczał kurs, a dowódca okrętu kierował załogą i wydawał rozkazy. Znajdowały się tam również głębokościomierz, żyrokompas i kompasy magnetyczne, a także peryskop bojowy typu Zeiss. Punkt dowodzenia mieścił się w kiosku, wraz z urządzeniami sterowymi, peryskopem nawigacyjnym, przelicznikiem torpedowym Siemans-Schukert, sprzężonym z głównym wizjerem na mostku kapitańskim oraz żyrokompasem, a także przelicznikiem czasu od wystrzelenia torpedy do chwili trafienia w cel. Sternik mógł kierować okrętem albo z kiosku, albo z centrali, operując sterami za pomocą hydraulicznego systemu przycisków. W sytuacjach awaryjnych mógł też sterować ręcznie, korzystając z mechanizmu umieszczonego w przedziale silników elektrycznych na rufie. W U-Bootach nie było bulajów ani iluminatorów. Sternik zawsze działał poniekąd „na ślepo", utrzymując lub zmieniając kurs U-Boota na podstawie wskazań kompasu. Centralę, mieszczącą się na śródokręciu, oddzielały od przedziałów na dziobie i rufie okrętu masywne, wklęsłe wodoszczelne grodzie.

Krótkie przejście prowadziło na przód okrętu z centrali, przechodząc między pomieszczeniem radio-nasłuchowym po prawej stronie i maleńką kabiną dowódcy

po lewej. Dalej znajdowały się pomieszczenie dla oficerów oraz mesa oficerska i dwie ubikacje, z których jedna w początkowych dniach rejsu służyła za dodatkowy składzik na żywność. Następnie wchodziło się do mesy podoficerskiej i do przedziału dziobowego. Pomieszczenie to było zajęte przez znajdujące się po obu stronach wąskie koje i wiszące między nimi hamaki. Pozostałe miejsce zajmowały zapasowe torpedy, przymocowane łańcuchami nad kojami i pod rodzajem drewnianego stropu. Część załogi jadała przy składanym stole, który można było rozstawiać pośrodku tej kabiny.

Z kolei za centralą na okręcie Typu VIIC, idąc w stronę rufy, mieściły się pomieszczenie gospodarcze, kwatery dla podoficerów, mały kambuz, wielki kompresor powietrza, a dalej przedział silników elektrycznych, rufowy magazyn torped i wreszcie silniki wysokoprężne i rufowa wyrzutnia torpedowa. Przepisowo załoga okrętu tego typu składała się z 44 marynarzy, czterech oficerów – dowódcy, pierwszego i drugiego oficera i szefa maszynowni – oraz dziesięciu podoficerów, którzy odpowiadali za wachty, silniki, elektrykę, pomieszczenie z urządzeniami radiowymi i okrętową centralę. Marynarze to 30 techników, ludzi z obsługi wyrzutni torpedowych, maszynistów, elektryków, telegrafistów oraz sternik, kwatermistrz i kucharz. Na większych okrętach Typu IX zwykle znajdował się wykwalifikowany lekarz, lecz załoga U-Boota Typu VIIC musiała się zadowolić faktem, iż pewną liczbę marynarzy z jej grona przeszkalano zawczasu w udzielaniu pierwszej pomocy medycznej. Ekwipunek ratowniczy składał się z nadmuchiwanych kamizelek ratunkowych, masek do oddychania i 20-osobowego gumowego pontonu umieszczonego pod zewnętrznym kadłubem „miękkim” przed mostkiem. Brakowało miejsca dosłownie na wszystko, a mimo to czasem załoga musiała „gościć” na pokładzie wyznaczonego obserwatora, korespondenta wojennego czy też świeżo przeszkolonego oficera, który miał zdobyć doświadczenie bojowe.

Cokolwiek niewyszukanym wyposażeniem na pokładzie okrętu VIIC była dość masywna drewniana konstrukcja w kształcie krzyża, chroniąca antenę, która teoretycznie wykrywała impulsy radarowe wysyłane z odległości do 20 mil. To dosyć prymitywne urządzenie, przezywane „krzyżem biskajskim”, montowano w tylnej części mostka kapitańskiego; obsługiwał je pełniący wachtę telegrafista. Kiedy marynarzowi temu udało się odróżnić radarowe impulsy od innych trzasków i zakłóceń w słuchawkach, był w stanie określić namiary nieprzyjacielskiego samolotu czy okrętu prowadzącego poszukiwania U-Boota. Jednak w praktyce wspomniane urządzenie trzeba było, nim U-Boot dokonał zanurzenia, rozmontować i wnieść do środka przez kiosk. W przypadku zanurzenia alarmowego najczęściej tratowali je butami marynarze wachtowi, spieszący ku drabince wiodącej do wnętrza przed wydaniem rozkazu zamknięcia włazu.

Ów „krzyż biskajski” latem 1942 roku został, na większości U-Bootów, zastąpiony przez Metox, czyli detektor sygnałów radarowych, pracujący na falach krótkich. Działanie Metoksa wiązało się jednak, jak podejrzewano, z pewnym niepożądanym

skutkiem ubocznym. Załogi okrętów podwodnych wyposażonych w to urządzenie wkrótce się przekonały, że ściągało ono na ich U-Booty nieprzyjacielskie samoloty, co zdawało się wskazywać, że Metox może w istocie naprowadzać na cel alianckie lotnictwo patrolowe. Z pozoru znalazło to potwierdzenie, gdy pewien schwytany brytyjski lotnik zeznał podczas przesłuchania: „Niepotrzebne nam radary, żeby was namierzyć; wyłapujemy was na radiostacjach". Później okazało się, że wspomniany jeniec kłamał – częstsze ataki samolotów na U-Booty były efektem użycia przez aliantów nowego typu radaru. Jednakże nie rozwiało to pogłosek i podejrzeń związanych z Metoksem i Dönitz polecił swoim załogom wyłączanie tego urządzenia.

Starania zmierzające do poprawy osiągów i sprawności bojowej U-Bootów trwały dalej; w 1943 roku wprowadzono chrapy oraz Floh („Pchłę"), detektor impulsów radarowych dla okrętów Typu IX, mający zastąpić Metox. Ponadto zastosowano system o nazwie „Aphrodite", który był w istocie balonem wypełnionym wodorem i paskami folii aluminiowej, podobnej do tej zrzucanej przez alianckie bombowce w celu zakłócania niemieckich radarów obrony przeciwlotniczej. Ale ataki alianckiego lotnictwa na okręty podwodne nasilały się coraz bardziej, a wraz z nimi straty U-Bootów były coraz większe. I żadne nowe wynalazki nie mogły tych strat powstrzymać.

ROZDZIAŁ 7

Lusitania

Stwierdzenie, że Amerykanie byli w chwili wybuchu pierwszej wojny światowej izolacjonistami, stanowiłoby oczywiste niedopowiedzenie. Nikt nie miał wątpliwości, że tylko jakieś spektakularne i katastrofalne zarazem wydarzenie mogło zmienić nastawienie opinii publicznej w Stanach Zjednoczonych i sprawić, że Amerykanie zaczną poważnie rozważać przystąpienie do tego konfliktu zbrojnego. Do incydentu, który przyniósł taką zmianę, doszło w maju 1915 roku, gdy niemiecki okręt podwodny *U-20* napotkał na morzu i zatopił 30 000-tonowy luksusowy statek pasażerski linii Cunard, RMS *Lusitania,* płynący z Nowego Jorku do Anglii.

Od 1897 roku, w którym Niemcy zaprezentowały swój najnowocześniejszy ówcześnie liniowiec oceaniczny *Kaiser Wilhelm der Grosse,* przewozy pasażerów na szlakach atlantyckich zmieniły się nie do poznania. W 1840 roku Brytyjczycy uruchomili szybkie, luksusowe rejsy z Anglii do Stanów Zjednoczonych. W tym samym roku wielki brytyjski parowiec *Britannia* wyruszył po raz pierwszy z Liverpoolu do Nowego Jorku, a do końca XIX stulecia Wielka Brytania i linia Cunard utrzymały dominację na Atlantyku w dziedzinie przewozu pasażerów.

Wraz z pojawieniem się nowego niemieckiego liniowca Brytyjczycy, którzy zawsze aspirowali do pozycji największej potęgi morskiej, poczuli się odstawieni na boczny tor. Niemcy nie tylko wysunęli się na czoło w prestiżowym „wyścigu” na Atlantyku, ale także niespodzianie zaprojektowali, zbudowali i wprowadzili do użycia w trakcie następnej dekady nowy, większy i bardziej elegancki pasażerski liniowiec, dzięki czemu zdobyli i utrzymali przewagę na tym polu, podczas gdy Brytyjczycy po prostu nie potrafili dotrzymać Niemcom kroku.

Sytuacja Wielkiej Brytanii skomplikowała się jeszcze bardziej, kiedy w 1902 roku amerykański finansista J.P. Morgan zaczął wykupywać różnych transatlantyckich przewoźników, w tym przedsiębiorstwa Dominion Line, American Line, Red Star Line oraz głównego konkurenta linii Cunard, White Star Line. Już wkrótce jedynie linia Cunard, spośród wszystkich armatorów obsługujących oceaniczne szlaki pasażerskie, zachowała niezależność, opierając się finansowym zakusom Morgana, a ten najwyraźniej dążył do nabycia tej brytyjskiej spółki.

I wtedy lord Inverclyde, prezes firmy Cunard, wpadł na pomysł rozwiązania, które miało przynieść korzyści Wielkiej Brytanii. Otóż Inverclyde zamierzał odwołać się do brytyjskiego patriotyzmu w czasach trudności monetarnych i napięć politycznych w Europie. Zaproponował zawarcie porozumienia z brytyjskim rządem, na którego mocy ten ostatni miał pożyczyć spółce Cunard 2 600 000 funtów na 2,75 procent, a pieniądze te zamierzano przeznaczyć na zaprojektowanie i budowę dwóch nowych, wspaniałych liniowców oceanicznych, *Lusitanii* i *Mauretanii.* Ponadto rząd miał wypłacać rzeczonej firmie coroczną dotację w kwocie 150 000 funtów na konserwację tych dwóch statków i utrzymanie ich w stanie umożliwiającym

zaadaptowanie ich do celów militarnych w razie wybuchu wojny oraz dodatkowo 86 000 funtów rocznie jako zapłatę za przewóz poczty. W zamian za to linia Cunard zobowiązała się do pozostania całkowicie brytyjską firmą przez najbliższe dwadzieścia lat, kiedy to winno było obowiązywać zawarte porozumienie, i opierać się wszelkim próbom wchłonięcia jej przez holding Morgana. Po wtóre, dwa nowe brytyjskie liniowce miały być gotowe na ich przejęcie przez Admiralicję na wypadek wojny. Rząd uzupełnił tę umowę kilkoma dodatkowymi wymogami. Oba wspomniane statki zaprojektowano tak, aby w razie potrzeby można było zamontować na nich dwanaście szybkostrzelnych dział kalibru 152 mm, a silniki, kotły i stery winny się znajdować poniżej linii wodnej. Przedziały, w których składowano węgiel, miały się mieścić po bokach kadłuba, będąc dodatkowym zabezpieczeniem przed nieprzyjacielskimi pociskami. Poza mechanikami, wszyscy oficerowie z załogi tych jednostek i co najmniej połowa marynarzy oraz obsługi statków musieli należeć do rezerwy Royal Navy lub Floty Rezerwowej. Zarząd firmy Cunard i brytyjski rząd przystali na wszystkie te warunki i podjęto prace nad obydwoma liniowcami.

Kiedy *Lusitania* pojawiła się na morzu, radykalnie odmieniła transatlantyckie rejsy. Była statkiem nadzwyczaj szybkim, a przy tym luksusowym, tak że zapewniała niezwykłe wygody podróżnym ze wszystkich klas; wywarła ogromne wrażenie na pasażerach. Nawet ci, którzy odbywali podróż w tym, co zazwyczaj nazywano „sterownią” – w przedziale trzeciej klasy – mieli do dyspozycji porządne materace, spłukiwane ustępy i bardzo dobre posiłki.

Jednak w fazie projektowej najważniejsze decyzje podjęte przez Cunard dotyczyły zastosowanego napędu statku. *Lusitania* i bliźniacza jednostka miały być największymi i najszybszymi liniowcami, jakie kiedykolwiek powstały. Ale technika w zakresie ówczesnych silników osiągnęła praktycznie pułap swoich możliwości. Kierownictwo firmy Cunard miało do wyboru stare, sprawdzone typy silników i nowe podówczas turbiny parowe. Te ostatnie z dobrym skutkiem zastosowano na niektórych brytyjskich okrętach wojennych, lecz na statkach pasażerskich było to jeszcze względne novum. Turbiny parowe wydawały się jedynym rozwiązaniem, mogącym zapewnić nowym liniowcom odpowiedni napęd, jednak ryzyko zastosowania niesprawdzonych silników wydawało się zbyt duże. Zarząd spółki Cunard zdecydował się wtedy na dość kosztowny eksperyment. Zwodowano dwa nowe, bliźniacze statki o wyporności około 19 000 ton, które nie różniły się niczym z wyjątkiem napędu. Jeden z nich, *Caramania,* miał być napędzany trzema śrubami i turbinami, a drugi, *Caronia,* miał mieć podwójne śruby i tradycyjne poczwórne silniki suwowe. Po kilku miesiącach prób okazało się, że napędzana turbinami *Caramania* prezentuje lepsze osiągi przy takim samym zużyciu węgla.

Lusitania i *Mauretania* winny, zgodnie z warunkami zawartymi w złożonych zamówieniach, rozwijać prędkość podróżną dochodzącą co najmniej do 24,5 węzłów, rekordową w owym czasie. Próby morskie *Lusitanii,* zwodowanej nieco wcześniej, wykazały, że jednostka ta z łatwością spełniała taki

wymóg, pływając przez dłuższe wycinki czasu z szybkością znacznie ponad 25 węzłów.

Podczas tych prób na morzu wynikł tylko jeden poważniejszy problem. Gdy statek płynął ze znaczną prędkością, na całej jego rufie odczuwano bardzo nieprzyjemne drgania, tak gwałtowne, że tę część liniowca uznano za nienadającą się do wykorzystania przez pasażerów. Konieczne okazały się bardzo duże przeróbki, a statek trafił z powrotem do macierzystej stoczni spółki Johna Browna na przebudowę. Rufa, w której znajdowały się głównie kabiny i inne pomieszczenia dla pasażerów II klasy, musiała zostać wzmocniona wieloma nowymi wspornikami, słupami i belkami. Zmiany te przyniosły w dużym stopniu (choć nie w stu procentach) pożądany efekt i większość drgań wyeliminowano. Po przybyciu do Nowego Jorku po pierwszym rejsie wysłannik jednej z gazet, który opisywał tę transoceaniczną podróż, skarżył się na „niepokojące wibracje", kiedy statek płynął z pełną szybkością. Dodał, że sam „ledwie mógł pisać w salonie". *Mauretanię* także trapiły problemy z drganiami, choć nie tak znacznymi i nie w części rufowej, lecz odczuwanymi w przednich nadbudówkach, tak że również ten statek musiał przejść pewne przeróbki.

Ponad 200 000 ludzi zebrało się na nabrzeżach Liverpoolu, aby popatrzeć, jak *Lusitania,* największy i najszybszy w owym czasie statek pasażerski, płynie powoli po wodach Mersey, po wyruszeniu 7 września 1907 roku o godzinie 21.10 w swój pierwszy transatlantycki rejs. Wszelkie nadzieje na ustanowienie nowego rekordu na trasie przez Atlantyk legły jednak w gruzach, kiedy, mimo nadzwyczajnej prędkości, z jaką płynął statek, natrafił on na dzień przed zawinięciem do Nowego Jorku na gęstą mgłę, tak że musiał ograniczyć szybkość na ostatnim etapie trasy. Jednak *Lusitania,* elegancka i lubiana przez pasażerów, była też jedną z najbezpieczniejszych jednostek pływających. Zgodnie z ówczesną modą armatorzy takich statków reklamowali je jako „niezatapialne", wyposażone w wodoszczelne grodzie i podwójny kadłub.

Sławna Błękitna Wstęga stanowiła nieoficjalną nagrodę, przyznawaną temu statkowi, który obsługiwał trasy transatlantyckie i przemierzał ocean z największą prędkością podróżną. *Lusitania* nie zdobyła takiego wyróżnienia ani w czasie pierwszego rejsu przez Atlantyk, ani po rejsie powrotnym do Liverpoolu. Jednakże po wyjściu z Anglii w morze w następny rejs transatlantycki udało się pobić rekord ustanowiony przez Niemców i odzyskać Błękitną Wstęgę dla Wielkiej Brytanii. *Lusitania* jako pierwszy statek w dziejach przebyła Ocean Atlantycki w ciągu niespełna pięciu dni.

Widmo zbliżającej się wojny w 1914 roku skłoniło brytyjską Admiralicję do rozważenia ewentualności wykorzystania tego liniowca w roli uzbrojonego krążownika pomocniczego, ale pomysł ten został zarzucony, kiedy okazało się, że *Lusitania* zużywała zbyt dużo węgla jak na tego rodzaju zadania. Jednakże *Lusitanii*

używano do transportu amerykańskich materiałów wojennych do Wielkiej Brytanii, choć zapełniano nimi tylko część pomieszczeń statku. Swój 101 rejs na trasie między Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi *Lusitania* zakończyła 24 kwietnia 1915 roku, wchodząc do portu nowojorskiego; od razu rozpoczęto przygotowania do wyprawy powrotnej, która miała się zacząć 1 maja.

Ale 28 marca kolejny incydent nieomal spowodował przystąpienie USA do wojny. Na morzach robiło się coraz bardziej niebezpiecznie wraz z wydanym nieco wcześniej przez Brytyjczyków zarządzeniem, aby na wszystkich statkach handlowych zamalowano ich nazwy i nazwy ich macierzystych portów i żeby pływały pod banderami krajów neutralnych. Zaatakowane przez okręt podwodny miały niezwłocznie otwierać ogień, a w razie braku uzbrojenia podejmować próby staranowania okrętu podwodnego. Niemcy szybko zareagowali na ten rozkaz wydaną przez cesarza Wilhelma deklaracją, iż, poczynając od 18 lutego 1915 roku, wody wokół Anglii, w tym kanał La Manche, zostały uznane za strefę działań wojennych. Każdy statek handlowy w tej strefie miał być natychmiast zatapiany, bez ustalania, czy powiewa na nim bandera neutralnego państwa.

Wtedy Brytyjczycy odpowiedzieli ogłoszeniem całkowitego embarga na handel z Niemcami, i zablokowali dowóz morzem amunicji, sprzętu wojskowego oraz wszelkich innych towarów do Niemiec. Z kolei Amerykanie zareagowali na brytyjskie embargo na kontakty handlowe z Niemcami wydaną przez prezydenta Woodrowa Wilsona i sekretarza stanu Williama Jenningsa Bryana notą protestacyjną; brytyjska blokada została przez nich uznana za niehumanitarną próbę zagłodzenia narodu niemieckiego. Wielu Amerykanów niemieckiego pochodzenia w USA obawiało się, że zostaną uznani w Stanach Zjednoczonych za pariasów, a niektórzy z nich zamieścili w nowojorskich gazetach ogłoszenie bezpośrednio obok publikowanego przez spółkę Cunard rozkładu planowanych rejsów *Lusitanii.* Ukazało się ono rankiem 1 maja, gdy *Lusitania* szykowała się do wyjścia w morze; jego treść brzmiała: „Uwaga! PODRÓŻNYM, którzy zamierzają odbyć wyprawę przez Atlantyk, przypominamy o tym, że Niemcy i ich sprzymierzeńcy oraz Wielka Brytania i jej sojusznicy znajdują się w stanie wojny; że »strefa wojenna« obejmuje wody wokół Wysp Brytyjskich; że, zgodnie z formalnym obwieszczeniem rządu cesarskich Niemiec, statki płynące pod banderą Wielkiej Brytanii lub któregoś z krajów sprzymierzonych z Wielką Brytanią są narażone na zniszczenie na owych wodach oraz że podróżni wpływający w strefę wojenną na statkach brytyjskich lub sprzymierzeńców Wielkiej Brytanii, czynią to na własną odpowiedzialność”. Ogłoszenie to, a zwłaszcza fakt, że znalazło się tuż obok informacji o wyjściu *Lusitanii* w morze, zaniepokoiło opinię publiczną, przede wszystkim pasażerów, mających na niej wypłynąć, a także wywołało podekscytowanie prasy, której przedstawiciele zjawili się tłumnie na nowojorskim molo nr 54, aby opisać „ostatni rejs *Lusitanii*”.

Statek wypłynął z portu z kilkugodzinnym opóźnieniem. Jego kapitan, 38-letni

William Turner, surowy w obejściu, małomówny i chłodny, starał się rozwiać niepokój 1257 pasażerów: „Zawsze jest jakieś zagrożenie, ale rękojmia waszego bezpieczeństwa to sama *Lusitania* oraz fakt, że tam, gdzie niebezpiecznie, ochroni was Royal Navy”. Trochę później dodał, że „na *Lusitanii* jest bezpieczniej niż w nowojorskich tramwajach”.

Wczesnym popołudniem 28 marca 1915 roku SS *Falaba,* 5000-tonowy brytyjski statek pasażersko-towarowy, zmierzający do Sierra Leone przez Wyspy Kanaryjskie, znajdował się na morzu o 50 mil od przylądka St. David’s Head w południowo-zachodniej Walii, gdy został dostrzeżony i storpedowany przez załogę niemieckiego okrętu podwodnego *U-28* pod dowództwem kapitana Georga-Günthera von Forstnera. Ze 145 pasażerów i 95 członków załogi na pokładzie *Falaby* zginęło 104. Jedną z ofiar był młody Amerykanin, inżynier górnictwa Leon Thrasher, który powracał do Afryki. Ten atak, przeprowadzony przez niemieckiego U-Boota, wywołał ogromne oburzenie na Niemców w neutralnych podówczas Stanach Zjednoczonych. Prasa amerykańska rozpisywała się o owym wydarzeniu, potępiając je jako akt piractwa, a presja opinii publicznej była coraz większa; domagano się reakcji Ameryki na, jak uważało wielu, masakrę niewinnych cywilów, dokonaną bez ostrzeżenia. W „New York Herald” pisano: „To nie wojna, lecz mord”. Prezydent Wilson wystosował kolejną notę dyplomatyczną do rządu niemieckiego, mając świadomość, że doprowadzi do wypowiedzenia wojny.

Zachowały się liczne relacje z zatopienia *Falaby,* w tym zeznania świadków. Niektóre z nich miały stanowić dowód, że von Forstner, dowódca U-Boota, wystosował zawczasu odpowiednie ostrzeżenie i dał pasażerom i załodze dość czasu na opuszczenie pokładu. Jednak kapitan *Falaby* wykorzystał ten czas na próby nadania przez radio pozycji U-Boota operującemu w pobliżu uzbrojonemu brytyjskiemu okrętowi patrolowemu. Wtedy załoga U-Boota przeprowadziła atak na statek, co doprowadziło do pożaru ponad 12 ton materiałów wybuchowych, przewożonych potajemnie w ładowni. Niemcy twierdzili, że dali załodze *Falaby* 23 minuty na opuszczenie statku, z kolei Brytyjczycy utrzymywali, że czas ten wynosił zaledwie siedem minut.

Do czasu zatopienia *Falaby* Amerykanie mieli ambiwalentny stosunek do wojny toczącej się w Europie. Stany Zjednoczone oficjalnie zachowywały neutralność i dając sobie prawo handlu z obiema stronami konfliktu, zamierzały uprawiać żeglugę handlową na wszystkich morzach, niezależnie od trwającej wojny. Jednak handel między firmami amerykańskimi i niemieckimi stawał się w zaistniałych okolicznościach coraz trudniejszy i bardziej niebezpieczny, gdyż sytuacja zaczęła się zmieniać; Brytyjczycy i Francuzi, którzy nabywali materiały wojenne od amerykańskich producentów, stali się ważniejsi od kontrahentów z Niemiec, a w Ameryce narastało oburzenie z powodu nieprzerwanych działań U-Bootów. Mimo wszystko administracja Wilsona za wszelką cenę chciała uchronić swój kraj od udziału w „europejskiej wojnie”.

Gdy w sierpniu 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa, większość brytyjskich oceanicznych liniowców wycofano z obsługi pasażerskiej i przekazano Admiralicji w celu ich wykorzystania w działaniach militarnych. W latach wojny wpływy z przewozu pasażerów na trasach oceanicznych dramatycznie spadły. W ramach oszczędności spółka Cunard postanowiła zmniejszyć nieco koszty eksploatacji *Lusitanii,* i wygasiła jeden z kotłów na tym statku. Nie wiadomo, ile na tym zaoszczędzono, ale jednym ze skutków było zredukowanie osiągów liniowca, między innymi jego prędkości maksymalnej z 26 do 21 węzłów.

W czasie tego majowego rejsu z Nowego Jorku do Liverpoolu na pokładzie *Lusitanii* znajdowało się 197 Amerykanów, wśród nich Alfred G. Vanderbilt, 37-letni multimilioner i sportowiec amator.

Wkrótce po wyjściu statku z portu odkryto na nim trzech niemieckich pasażerów na gapę. Zostali zaaresztowani i mieli zostać przesłuchani po dotarciu Lusitanii do Anglii. Nigdy nie udało się ustalić, czy byli zwykłymi „gapowiczami", czy też niemieckimi agentami.

Gdy wielki statek wypłynął na wody Atlantyku, napotkał trzy okręty Royal Navy, które patrolowały akweny u Wschodniego Wybrzeża USA. Tak się złożyło, że jednym z nich była *Caronia* firmy Cunard – czyli jedna z tych jednostek, którą zbudowano dla ustalenia, jaki rodzaj napędu będzie lepszy dla *Lusitanii.* Podczas wojny *Caronia* została przejęta przez Admiralicję i wyposażona w działa po przekształceniu w krążownik pomocniczy.

Codziennie podczas rejsu ćwiczono alarmowe opuszczanie na wodę szalupy ratunkowej. Korzystano przy tym z jednej tylko szalupy, a polegało to na obsadzaniu łodzi przez ośmiu marynarzy, którzy zajmowali w niej miejsca na rozkaz oficera. Tam zakładali kamizelki ratunkowe i chwytali za wiosła. Na kolejny rozkaz wychodzili z szalupy, zdejmowali kamizelki i wracali do swoich zajęć. Jeden z ocalałych pasażerów określił potem całą tę procedurę jako „żałosne przedstawienie".

Wczesnym rankiem 5 maja U-Boot *U-20,* który wcześniej płynął wzdłuż zachodniego wybrzeża Irlandii, znalazł się nieco na północny zachód od Fastnet. Tym okrętem podwodnym dowodził kapitan Walther Schweiger, polujący na alianckie transportowce wojskowe, które Niemcy mogli, zgodnie z prawem wojennym, atakować. Brytyjska Admiralicja już od wielu dni starała się namierzyć *U-20,* monitorując komunikaty radiowe, nadawane przez załogę tego okrętu do bazy w Niemczech. Zarówno ówczesny Pierwszy Lord Admiralicji Winston Churchill, jak i Pierwszy Lord Morski admirał John Fisher byli na bieżąco informowani o pozycji *U-20,* a U-Boot ten znajdował się niespełna dwa dni żeglowania na wschód od *Lusitanii.*

Podobno w rzeczywistości w ładowniach *Lusitanii* znajdowały się zupełnie inne towary niż te, które statek ten miał oficjalnie przewozić. Na oficjalnej liście

ładunków figurowały produkty żywnościowe, sztaby miedzi, arkusze blachy, maszyneria, futra, skóry zwierzęce, sprzęt dentystyczny i części samochodowe, a także 4200 skrzyń małokalibrowej amunicji karabinowej, 1248 skrzyń z pociskami artyleryjskimi i 18 skrzyń zapalników. Jednak wedle pogłosek statek ten transportował o wiele więcej amunicji, faktycznie sześć milionów pocisków, a rzekome „skóry zwierzęce" były w istocie łatwopalną bawełną strzelniczą. Poza tym na pokładzie znaleźć się miało też sześć milionów dolarów w złotych sztabach. Nikt już się nie dowie, jak było naprawdę.

Gdy *U-20* zajął się atakowaniem i zatapianiem trzech statków handlowych w pobliżu Fastnet, wieczorem na pokładzie *Lusitanii* kapitan Turner szykował się do kolacji i koncertu z okazji pomyślnego rejsu. Pozostający pod jego pieczą pasażerowie nie wiedzieli, że w ciągu sześciu dni, odkąd wyruszyli z Nowego Jorku, na wodach objętych walkami U-Booty zatopiły 22 statki.

O 20.30 Admiralicja odebrała meldunek z ostrzeżeniem o „aktywności [niemieckich] okrętów podwodnych koło południowych wybrzeży Irlandii". Turner niezwłocznie wydał polecenie zmniejszenia szybkości, z jaką płynął statek, aby *Lusitania* bezpiecznie minęła Fastnet w nocnych ciemnościach. Zarządził na statku zaciemnienie, sprawdzenie stanu szalup na żurawikach; wystawił dwukrotnie więcej niż zwykle marynarzy na stanowiskach obserwacyjnych i polecił pozamykanie tylu wodoszczelnych grodzi na statku, ile się dało bez przesadnego utrudniania życia załodze i pasażerom. Powiadomił pasażerów, że po wpłynięciu następnego dnia w strefę walk znajdą się pod troskliwą opieką Royal Navy. Tymczasem niemiecki okręt podwodny wynurzył się, aby doładować akumulatory. Nazajutrz miał rozpocząć daleki rejs powrotny do Niemiec; zużył już większość paliwa i innych zapasów oraz większość torped, z wyjątkiem trzech. Gęsta mgła zalegała nad wodami, gdzie znajdował się *U-20,* lecz późnym rankiem 7 maja zaczęła się podnosić, więc kapitan Schweiger zdecydował się na zanurzenie okrętu. W tym samym czasie Admiralicja rozesłała następne ostrzeżenie do wszystkich brytyjskich statków i okrętów na morzu: „Okręty podwodne aktywne w południowej części Kanału Północnego. Ostatnio zauważone 20 mil na południe od Coningbeg Light. Koniecznie przekazać [tę wiadomość] *Lusitanii*".

Zbliżając się do Irlandii kapitan Turner zdecydował się na zmianę kursu i podpłynięcie *Lusitanią* bliżej lądu. W tym samym czasie *U-20* Schweigera płynął z maksymalną prędkością nawodną w kierunku bazy w Niemczech. *Lusitania* miała się znaleźć na kursie tego U-Boota; doszło do tego zaraz po godzinie 13.00. Dowódca akurat się posilał, wpatrując się przez lornetkę w nikły kosmyk dymu na horyzoncie. Powoli wyłoniła się sylwetka *Lusitanii,* a Schweiger zawołał: „Zanurzenie bojowe!".

O 13.40 nieświadomy zagrożenia kapitan Turner nakierował *Lusitanię* wprost na U-Boota. Schweiger poświęcił następne pół godziny na manewrowanie, starając się

ustawić okręt w idealnej pozycji do wystrzelenia torpedy w liniowiec. Na statku Turnera pasażerowie z kajut drugiej klasy jedli obiad, kiedy Schweiger wystrzelił torpedę, co następnie zostało odnotowane w dzienniku okrętowym: „Odpalenie z wyrzutni dziobowej z odległości 700 metrów (torpeda G wyregulowana na trzymetrowe zanurzenie), kąt przecięcia [kursu statku i toru torpedy] 90 stopni, szacunkowa prędkość 22 węzły”.

Niemal zaraz po tym, jak drugi oficer zaalarmował kapitana Turnera, iż torpeda zbliża się do statku, nastąpił wybuch. Schweiger zapisał dalej w okrętowym dzienniku: „Trafienie w prawą burtę tuż za mostkiem. Niezwykle silnej detonacji towarzyszy ogromna chmura dymu po wybuchu (wysoko w powietrzu tuż przed pierwszym słupem dymu). Po eksplozji torpedy musiał nastąpić kolejny wybuch (kotła, węgla lub prochu?). Nadbudówka ponad punktem trafienia i mostek rozerwane na kawałki, wybucha pożar, a dym zasnuwa mostek kapitański. Statek natychmiast się zatrzymuje i bardzo szybko dostaje przechyłu na prawą burtę, jednocześnie jego dziób pogrąża się w wodzie”.

Lusitania pod wpływem drugiej eksplozji, przypuszczalnie po wybuchu amunicji w ładowniach, który wyrwał wielki otwór za mostkiem, przechyliła się znacznie na prawą burtę; woda zalała niemal opróżnione już komory na węgiel w prawej części kadłuba. Część dziobowa też uległa bardzo poważnym zniszczeniom, a pokład przedni szybko znalazł się pod wodą. Po drugim wybuchu statek stał się niesterowny, ale płynął naprzód siłą rozpędu, choć tonął od dziobu. Ciśnienie pary w kotłach słabło, morska woda wdzierała się do maszynowni, a kapitan wydał rozkaz opuszczenia statku.

Nowe kłopoty pojawiły się wraz z próbami opuszczenia szalup na wodę. Niektóre z nich wywracały się, gdy znalazły się już na powierzchni morza, ponieważ statek nadal podążał naprzód. Wielu pasażerów wypadło z nich do wody. Ich część pozostawiono bez pomocy, natomiast inni zaczęli płynąć ku kadłubowi liniowca. Liczne szalupy na lewej burcie uległy bardzo poważnemu uszkodzeniu w trakcie ich opuszczania, gdyż zawadzały o wielkie nity spajające płyty kadłuba. W straszliwym chaosie, jaki zapanował, zaledwie sześć z 48 znajdujących się na statku szalup i łodzi ratunkowych przetrwało wodowanie. Miejsce w nich znalazło stosunkowo niewielu pasażerów i członków załogi. Radiooperator *Lusitanii* nadał sygnał SOS: „Przybądźcie natychmiast na pomoc. Silny przechył. Dziesięć mil na południe od Old Head Kinsale”.

Próbując ocalić statek, pasażerów i załogę kapitan Turner podjął decyzję o próbie skierowania *Lusitanii* w stronę brzegu i wykorzystania nikłej szansy na wejście na mieliznę. Chciał też nieco wyhamować bezwładny pęd statku, aby ludzie na pokładzie mogli łatwiej i bezpieczniej opuszczać tonącą jednostkę. Starania te nie zdały się na nic, ponieważ turbiny i ster nie zadziałały. Nawet nieprzystępnym Turnerem wstrząsnęła tragedia gromady pasażerów i marynarzy, usiłujących rozpaczliwie i najczęściej bezskutecznie zwodować szalupy. Gdy nie mógł już znieść

widoku ludzi wypadających z szalup lub miażdżonych przez nie, wydał rozkaz przejściowego przerwania opuszczania łodzi ratunkowych na wodę, co od razu wywołało bunt pasażerów. Doszło do kolejnego tragicznego wypadku, kiedy za szybko wybito sworzeń blokady, wskutek czego jedna z szalup zsunęła się na gromadę bezradnych pasażerów, miażdżąc trzydziestu z nich. Potem wspomniana szalupa wywróciła się, a ludzie wypadli z niej do morza.

Jednym z najbardziej znanych pasażerów, który nie umiał pływać i nie przeżył zatonięcia *Lusitanii,* był zamożny Amerykanin Alfred G. Vanderbilt. Uratowawszy pewną kobietę, oddał jej swoją kamizelkę ratunkową i więcej już go nie widziano.

Nic nie mogło już ocalić liniowca spółki Cunard. Na powierzchni morza wokół tonącego statku pełno było pływających odłamków, ubrań, wszystkiego, co unosiło się na wodzie – i ludzkich ciał. Pokład statku był teraz stromo pochylony. Każdy, kto nie uczepił się czegoś, zsuwał się ku relingowi lub wpadał do morza. Wszyscy próbowali opuścić statek, w taki sposób, jaki tylko przychodził do głowy w tej dramatycznej sytuacji. Skakano do wody z pochyłego pokładu, zsuwano się po linach, rzucano się do morza z wystającej na ponad 30 metrów i wciąż wznoszącej się rufy. Takich prób nie podejmowali tylko ci, którzy nie umieli pływać, oraz ci, którzy nie chcieli pozostawić mniej sprawnych albo porzucić swoich dzieci. Turner czekał, aż morze zaleje kadłub wielkiego statku, a potem wdrapał się po drabince z mostku ku flaglince, umykając przed wodą.

Ogromna rufa sterczała teraz kilkadziesiąt metrów nad powierzchnią morza, a cztery gigantyczne śruby obracały się nadal, lecz już bardzo powoli. Kadłub statku uniósł się, a potem zaczął tonąć, podczas gdy setki pasażerów nadal trzymały się kurczowo relingu, a niektórzy z nich jeszcze starali się odczepić nieliczne pozostałe szalupy. Niedługo po tym jak *Lusitania* zaczęła tonąć, jej dziób uderzył o morskie dno, i zachwiała się niepewnie po raz ostatni, nim rufa opadła w wodę ze straszliwym hukiem. Gdy wielkie dymiące kominy znalazły się pod wodą, na krótko nastała cisza, a potem wybuchł gigantyczny kocioł. Na powierzchni w miejscu zatonięcia statku morze zdawało się kipieć, w ogromnym kręgu pełnym szczątków i ludzi, żywych i martwych. Od chwili, gdy w statek trafiła torpeda, do jego dramatycznego zatonięcia upłynęło zaledwie 18 minut.

Prezydent Wilson zapłakał na wieść o zatopieniu *Lusitanii.* Były prezydent USA Theodore Roosevelt nazwał to wydarzenie „aktem piractwa w skali bardziej nieludzkiej od tego, jakich się dopuszczali dawni piraci. Wydaje się niewyobrażalne, że moglibyśmy się powstrzymać od reakcji na to. Jesteśmy to winni ludzkości i naszemu narodowemu poczuciu godności". Kiedy amerykański ambasador w Wielkiej Brytanii Walter Hines Page składał nazajutrz raport Wilsonowi, przedstawił zdanie brytyjskiej opinii publicznej: „Nieoficjalnie uważa się, że Stany Zjednoczone muszą wypowiedzieć wojnę [Niemcom], albo utracą szacunek Europejczyków. Jeśli Stany Zjednoczone przystąpią do wojny, moralnym i fizycznym

skutkiem tego będzie szybkie zaprowadzenie pokoju i przejęcie przez Stany Zjednoczone wielkiej roli w zakończeniu tej wojny i takim przeorganizowaniu świata, by zapobiec ponownemu jej wybuchowi". W Niemczech tu i ówdzie pytano, czy dowódca U-Boota, Schweiger, nie wziął pomyłkowo *Lusitanii* za transportowiec wojska.

W katastrofie *Lusitanii* zginęło 1198 osób, w tym 785 pasażerów, a w tej liczbie 92 dzieci, w tym 35 niemowląt. Wśród pasażerów, którzy ponieśli śmierć, 128 było Amerykanami. Oburzenie w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i prawie na całym świecie przerodziło się w furię, jednak w Waszyngtonie wciąż nie decydowano się na przystąpienie do wojny. Brytyjczycy uważali USA, Amerykanów i ich prezydenta za tchórzy. Wilson wystosował protest do władz niemieckich: „Jeżeli rząd cesarski niezwłocznie nie ogłosi i nie wprowadzi w czyn zarzucenia swoich obecnych metod prowadzenia wojny podwodnej przeciwko statkom pasażerskim i towarowym, rząd Stanów Zjednoczonych będzie zmuszony do całkowitego zerwania stosunków dyplomatycznych z cesarstwem niemieckim".

Tragedia *Lusitanii* dała Amerykanom do myślenia i poważnie się przyczyniła do nasilenia antyniemieckich nastrojów, które stopniowo skłoniły ich oraz amerykańskiego prezydenta do odejścia od polityki izolacjonizmu. W Stanach Zjednoczonych narastało skrajne oburzenie.

Z kolei Niemcy wydawali się zaskoczeni coraz bardziej wrogą postawą Amerykanów wobec nich i ich kraju oraz tym, jak głęboko poruszały Amerykanów przeprowadzane przez U-Booty ataki. W odpowiedzi na takie reakcje cesarz Wilhelm nakazał wstrzymanie wszelkich akcji U-Bootów przeciwko wielkim statkom pasażerskim i wydał rozkaz przerwania nieograniczonej wojny podwodnej z żeglugą handlową na wodach wokół Wielkiej Brytanii.

Stany Zjednoczone ostatecznie przystąpiły do wojny z Niemcami 6 kwietnia 1917 roku. Od dawna prowadziły handel z większością krajów biorących czynny udział w pierwszej wojnie światowej, a w 1914 roku zaczęły zwiększać pomoc materiałową wysyłaną do Wielkiej Brytanii i Francji. Prezydent Wilson, który zabiegał o swoją reelekcję w 1916 roku, był szczególnie wyczulony na silne podówczas antywojenne nastroje większości Amerykanów i stanowczo chciał uchronić swój kraj przed wciągnięciem w europejski konflikt zbrojny. Jednakże kolejne wydarzenia doprowadziły do radykalnej zmiany postawy Ameryki.

Zatopienie *Lusitanii* przez niemiecki okręt podwodny w maju 1915 roku przyniosło wyraźną zmianę w amerykańskim nastawieniu do udziału w wojnie. Katastrofa tego liniowca pociągnęła za sobą śmierć prawie 1200 niewinnych cywilów, z których kilkanaście procent stanowili Amerykanie. Rząd niemiecki zamierzał niszczyć wszystkie statki transportowe i handlowe, podejrzewane o dostarczanie zaopatrzenia nieprzyjaciołom, i w tym celu rozpoczął nieograniczoną wojnę podwodną na Atlantyku i innych oceanach oraz morzach. I choć Niemcy zaprzestali takich działań po zatopieniu *Lusitanii* i zdecydowanej

antyniemieckiej reakcji na ten incydent w USA, to wznowili je w 1917 roku, co ostatecznie doprowadziło do zmiany nastawienia Wilsona i wypowiedzenia przez państwo amerykańskie wojny Niemcom. Na taką decyzję wpłynęły niewątpliwie także inne czynniki. Stany Zjednoczone do tego czasu poczyniły gigantyczne inwestycje ekonomiczne zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i we Francji, i poniosłyby wielkie straty, gdyby kraje ententy uległy Niemcom. Wtedy nie mogłyby spłacić zaciągniętych w USA długów, co groziło załamaniem się amerykańskiej gospodarki. Ponadto Francja i Wielka Brytania w znacznej mierze finansowały swój udział w wojnie dzięki amerykańskim pożyczkom i inwestycjom i kupowały w USA na kredyt ogromne ilości broni, a Stany Zjednoczone chciały mieć pewność, że kredyty te zostaną spłacone.

Pierwsza wojna światowa była też pierwszą na taką skalę wojną psychologiczną, przybierającą relatywnie wyszukane formy. Olbrzymi wpływ propagandy uprawianej przez obie strony konfliktu był oczywisty. Prezydent Wilson, choć niechętnie przystąpił do wojny, zrezygnował w sensie politycznym oraz ideologicznym ze swej wcześniejszej, zasadniczo antywojennej postawy, kiedy były prezydent „Teddy" Roosevelt zdecydował się ubiegać o prezydenturę w następnej kadencji. Fakt ten, a także pragnienie, aby „uczynić świat bezpiecznym dla demokracji", jak to później ujął sam Wilson w wystąpieniu w Kongresie, skłoniły go do zmiany myślenia i planów. Ogłosił wtedy nowy program przygotowań wojennych i dał do zrozumienia, że Ameryka może jednak przystąpić do wojny. Ostateczne podjęcie takiej decyzji zmieniło pozycję międzynarodową USA, a świat zaczął postrzegać Stany Zjednoczone jako nowe mocarstwo. W kontekście tego wszystkiego nastawienie amerykańskich obywateli do kwestii bezpośredniego udziału w konflikcie zbrojnym uległo zasadniczej zmianie. Odtąd Amerykanie na ogół uważali Wielką Brytanię i Francję za niewinne ofiary, walczące o wolność ze złem ucieleśnionym przez Niemcy. Amerykańska opinia publiczna była wreszcie – prawie dwa lata po zatopieniu *Lusitanii* – gotowa do podjęcia walki.

Atak U-Boota na *Lusitanię* sprawił też, że niemieckie okręty podwodne uznano za wyjątkowo skuteczny nowy oręż, który dowiódł swojej bojowej wartości. Po tym wydarzeniu Niemcy przerzucili wiele U-Bootów z Atlantyku i Morza Północnego do baz nad Adriatykiem i Morzem Śródziemnym, by wspierały operacje swoich sprzymierzeńców w tamtym regionie. Działania morskie na owych akwenach polegały między innymi na zatapianiu neutralnych i brytyjskich statków przewożących zaopatrzenie z Dalekiego Wschodu oraz transportowców dowożących wojska na front pod Gallipoli. Sukcesy U-Bootów w walkach z brytyjskimi pancernikami wkrótce skłoniły Admiralicję do wycofania stamtąd swoich okrętów liniowych, ostrzeliwujących nieprzyjaciela na lądzie.

Najbardziej spektakularnych wyczynów dokonał dowódca U-Boota, *Kapitänleutnant* (kapitan marynarki) Lothar von Arnauld de la Perière, szyper okrętu *U-35* operującego na Morzu Śródziemnym. W okresie od 26 lipca do 20

sierpnia 1916 roku zatopił on 54 nieprzyjacielskie statki, o łącznej wyporności 91 150 ton. Zużył na to około 900 pocisków do dział i wystrzelił zaledwie cztery torpedy. W jego cokolwiek suchych wspomnieniach z tych działań znalazł się następujący passus: „Rejs bojowy, który przyniósł mi rekordowe sukcesy, był w istocie dość monotonny i nudny. Zatrzymywaliśmy statki. Ich załoga przesiadała się na łodzie. Przeglądaliśmy dokumenty statku, informowaliśmy jego załogę, jak dotrzeć do najbliższego lądu, a potem zatapialiśmy przechwyconą jednostkę". W całym okresie, w którymi dowodził *U-35,* zatopił w sumie 195 statków i okrętów – dwa okręty wojenne, pięć wojskowych transportowców, jeden krążownik pomocniczy, 125 parowców i 62 żaglowce. Ogólny tonaż jednostek zatopionych przezeń w czasie wojny wynosił niemal pół miliona BRT.

Niemiecki okręt podwodny *U-20* został zbudowany w gdańskiej stoczni Kaiserliche Werft i zwodowany 18 grudnia 1912 roku. W trakcie trzyletniej służby morskiej ten U-Boot zaatakował i zatopił 36 jednostek, w tym okręty wojenne, o łącznym tonażu 144 000 BRT. Największym trofeum *U-20* była niewątpliwie *Lusitania*. Na początku listopada 1916 roku okres jego „łowieckich" działań dobiegł końca: 4 listopada okręt ten wszedł na mieliznę u wybrzeży Danii. Załoga nie zdołała wyprowadzić go z powrotem na otwarte morze; opuściła okręt i zdetonowała torpedy w wyrzutniach, aby U-Boot nie wpadł w ręce nieprzyjaciela. Władze duńskie uznały zalegający na morskim dnie wrak tego U-Boota za zagrożenie dla międzynarodowej żeglugi. W 1921 roku został on sprzedany, a nowy właściciel wymontował wszystko, co uznał za przydatne. W sierpniu 1925 roku nurkowie założyli miny wokół wraku, które następnie zdetonowano. Wybuch nie doprowadził do całkowitego zniszczenia okrętu, a potem miały miejsce dalsze próby podniesienia wraku U-Boota. Ostatecznie w 1980 roku szczątki kiosku tego okrętu podwodnego trafiły do muzeum – Strandingsmuseum St. George w Danii. Reszta wraku nadal zalega na pięciometrowej głębokości w miejscu, gdzie U-Boot wszedł na mieliznę.

Niemal sto lat po zatopieniu *Lusitanii* pojawiły się pewne świadectwa przemawiające na korzyść Brytyjczyków, którzy od lat byli obwiniani przez historyków i innych badaczy za śmierć tylu ludzi w katastrofie tego liniowca, w związku z przewożeniem na pokładzie materiałów wybuchowych ukrytych w pojemnikach mających oficjalnie, w spisie towarów, zawierać wołowinę i sery. Owe ładunki wybuchowe, przeznaczone na front zachodni, były – jak twierdzono – przyczyną drugiej eksplozji, która doprowadziła do szybkiego zatonięcia statku. Jednakże w 2012 roku na podstawie badań wraku *Lusitanii,* prób laboratoryjnych oraz komputerowej rekonstrukcji zatonięcia statku najwyraźniej obalono teorię o współwinie Brytyjczyków. Wspomniane analizy nie potwierdziły zarzutów stawianych Brytyjczykom; stwierdzono, że drugim wybuchem musiała być eksplozja jednego z kotłów na liniowcu.

Naukowcy, korzystając z batyskafu i innego nowoczesnego sprzętu, kilkukrotnie

badali wrak, zalegający na głębokości około stu metrów, a specjalna sonda z kamerą umożliwiła inspekcję ładowni i szkód powstałych wskutek wybuchu. W kalifornijskim laboratorium Lawrence Livermore, amerykańskiej placówce badawczej korzystającej z funduszy rządowych i specjalizującej się w analizach materiałów wybuchowych, przeprowadzono testy i kontrolowane eksplozje, dla weryfikacji różnych teorii odnoszących się do wybuchów na *Lusitanii* – w tym próby z użyciem aluminium wykorzystywanym do produkcji min, a także bawełny strzelniczej i ładunków prochowych do pocisków artyleryjskich. Rezultaty tych testów wykazały, że można wykluczyć prawdopodobieństwo wybuchu bawełny strzelniczej, gdyż ten nastąpiłby natychmiast, a nie, jak zeznawali ocaleni świadkowie, po upływie 15 do 20 sekund. Odrzucono też ewentualność tego, iż druga eksplozja była spowodowana zapłonem miału węglowego, ponieważ takie zdarzenie nie wywołałoby zniszczeń, które doprowadziłyby do zatonięcie statku. Na podstawie wspomnianych analiz badawczych ustalono, że istotnie doszło do wybuchu kotła, lecz to samo w sobie nie spowodowało większych szkód, i że w rzeczywistości liniowiec zatopiła niemiecka torpeda.

Wyniki pierwotnie przeprowadzonego w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii dochodzenia w tej sprawie nie zostały w swoim czasie oficjalnie przedstawione, wobec wymogu zachowania tajemnicy w latach pierwszej wojny światowej oraz propagandy, nakazującej obarczenie Niemców całą winą za tę katastrofę. Wtedy władze niemieckie stwierdziły, że *Lusitania* – której budowa została częściowo sfinansowana z pożyczki brytyjskiego rządu, udzielonej pod warunkiem, że statek ten będzie wykorzystany przez Royal Navy w razie wojny – przewoziła „wojenną kontrabandę” oraz „wielkie ilości materiałów wojennych w ładowniach”.

Tuż przed przesłuchaniem w sprawie zatonięcia *Lusitanii* rząd brytyjski wprowadził poprawkę do Aktu o Obronie, eliminując możliwość wszelkich dyskusji na temat „materiałów wojennych”, mających się znajdować na pokładzie liniowca.

Brytyjskie śledztwo w sprawie zatopienia *Lusitanii* przeprowadzono pięć tygodni po katastrofie. Trwało niespełna tydzień i przyniosło oświadczenie, które, zgodnie z oczekiwaniami, złożyło całkowitą winę na karb rządu niemieckiego: „Sąd, po starannym rozpatrzeniu okoliczności wspomnianej katastrofy, stwierdza, że do utraty rzeczonego statku i śmierci ludzi [na jego pokładzie] doszło w wyniku zniszczeń wywołanych na tym statku przez torpedy wystrzelone z niemieckiego okrętu podwodnego, pod wpływem których statek zatonął. W opinii niniejszego sądu akt ten miał na celu nie tylko zatopienie statku, ale także zabicie ludzi na jego pokładzie. Całą odpowiedzialnością za okrutne ludobójstwo w tej katastrofie należy obarczyć wyłącznie tych, którzy to zaplanowali oraz dopuścili się takiej zbrodni”.

Jednostki ratunkowe przewoziły rozbitków z *Lusitanii* i ciała ofiar do portu Queenstown w Irlandii, poczynając od wieczora 7 maja przez cały następny tydzień. Zachętę do odnalezienia zwłok możliwie największej liczby ofiar stanowiła nagroda

jednego funta za każde wypatrzone na morzu ciało. Rząd USA wypłacał po dodatkowym funcie za odnalezienie każdej z amerykańskich ofiar. Rodzina Alfreda G. Vanderbilta zaoferowała 200 funtów nagrody za jego ciało, jednak nie udało się go odnaleźć.

Przez lata, które upłynęły od chwili zatopienia *Lusitanii,* interesowano się poważnie odzyskiwaniem różnych rzeczy z jej pokładu, w tym skarbów, ponoć utraconych na tym statku, między innymi cennych dzieł sztuki i wartych sześć milionów funtów sztab złota. Już w kilka dni po katastrofie do biur firmy Cunard zaczęły napływać zapytania, dotyczące możliwości kupienia wraku *Lusitanii.* W latach 20. powstała nawet spółka Leavitt Lusitania Salvage, mająca doprowadzić do odzyskania skarbu z tego wraku, ale nic nie udało się jej osiągnąć. W 1935 roku pewien nurek z korporacji Tritonia zlokalizował i zidentyfikował wrak, i nawet do niego dotarł, ale i ta próba nic nie dała. W 1960 roku amerykański nurek, John Light, oraz jego ekipa, poczynając od lipca 130 razy docierali na morskie dno, w miejscu, gdzie osiadła *Lusitania.* Zrobili wrakowi dużo zdjęć, odkupionych potem za 1000 funtów przez British War Risks Commission. Light liczył na to, że uda mu się zorganizować podniesienie wraku, ale w 1967 roku wyczerpały mu się fundusze na ten cel i wszystko znowu skończyło się fiaskiem. Następne próby podjęła w 1982 roku grupa o nazwie Oceaneering International, której nurkowie poświęcili sześć tygodni na nurkowanie ku wrakowi, aż wreszcie statek, z którego korzystali, musiał wrócić do portu z powodu pogorszenia pogody. Wtedy wynikły problemy w irlandzkich sądach w związku ze sporami dotyczącymi tego, do kogo należał wrak. Niemniej ze statku odzyskano różne przedmioty, w tym dzwon z bocianiego gniazda.

Walter Storch, jeden z ocalałych rozbitków *Lusitanii*, co roku, aż do swojej śmierci, wysyłał pieniądze biurom linii Cunard w Queenstown z życzeniem, aby kupowano za nie kwiaty na trzy zbiorowe groby ofiar tej katastrofy.

ROZDZIAŁ 8

Athenia

1 września 1939 roku wojska niemieckie uderzyły na Polskę. 3 września o 11.15 premier Neville Chamberlain wygłosił radiowe przemówienie do ludności Wielkiej Brytanii, obwieszczając, że brytyjski ambasador w Berlinie, przekazał niemieckiemu rządowi ultimatum, w którym stwierdzono, iż jeśli Niemcy nie ogłoszą do godziny 11.00 oficjalnego zamiaru wycofania się z Polski, Wielka Brytania znajdzie się w stanie wojny z Trzecią Rzeszą. „Muszę powiedzieć, że nie otrzymaliśmy żadnych informacji, by miało to miejsce, i tym samym nasz kraj prowadzi wojnę z Niemcami".

Pierwszą na Zachodzie wielką ofiarą tej deklaracji padł o 19.40 tego samego dnia brytyjski liniowiec oceaniczny *Athenia,* statek o wyporności 13 640 ton, należący do Anchor-Donaldson Line, storpedowany przez załogę U-Boota *U-30* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Fritza-Juliusa Lempa. Był to pierwszy strzał oddany w bitwie o Atlantyk.

Athenia została zwodowana w 1923 roku w Govan w Szkocji i większość swoich rejsów przez Atlantyk odbyła na trasach z Liverpoolu i Glasgow do Montrealu i Quebecu w miesiącach letnich i jesiennych. Zimą pływała jako statek wycieczkowy. Na pokład mogła przyjąć 516 pasażerów w kabinach i kolejny 1000 w przedziale trzeciej klasy. Turbiny parowe zaopatrzone w podwójne śruby umożliwiały rozwinięcie maksymalnej prędkości 15 węzłów.

Statek ten wyszedł w morze 2 września o godzinie 13.00 z Glasgow. Płynął do Montrealu przez Liverpool i Belfast, z 1103 pasażerami, w tym ponad 300 Amerykanami na pokładzie. Załoga liczyła 315 osób. *Athenia* znalazła się 60 mil na południe od Rockall, kiedy około 16.30 została dostrzeżona przez marynarzy wachty obserwacyjnej z pokładu niemieckiego okrętu podwodnego *U-30.* Dowódca tego U-Boota, Lemp, śledził *Athenię* przez trzy godziny. Stwierdził później, że widział „zaciemniony statek", zygzakujący w znacznym oddaleniu od znanych tras żeglugowych, dzięki czemu przypuszczał, że ma do czynienia albo z krążownikiem pomocniczym, albo też z wojskowym transportowcem. O 19.30 Lemp podjął decyzję o przeprowadzeniu ataku i po tym, jak zbliżył się do *Athenii* między wyspą Tory a Rockall, wydał rozkaz odpalenia dwóch torped.

Druga z tych torped przeszła obok celu, ale pierwsza eksplodowała po trafieniu w liniowiec, który szybko nabierał przechyłu ku rufie. Na pokładzie *Athenii* w chwili tego ataku znajdowało się łącznie 1418 osób; zginęło 98 pasażerów i 19 członków załogi. Wiele z tych ofiar znajdowało się w pobliżu maszynowni i duszy schodów, czyli w miejscu, w które trafiła torpeda. Kilka innych straciło życie wskutek wypadków, jakie miały miejsce w czasie ewakuacji ze statku.

Sygnał alarmowy nadany z *Athenii* ściągnął na miejsce różne okręty operujące na pobliskich wodach, w tym HMS *Electra,* którego kapitan przejął kierownictwo akcji

ratunkowej. Kiedy w okolicy zjawił się niszczyciel HMS *Fame,* rozpoczął poszukiwania nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Niebawem na miejsce zdarzenia dotarły inne jednostki – norweski tankowiec MS *Knute Nelson,* brytyjski niszczyciel HMS *Escort,* frachtowiec SS *City of Flint* oraz szwedzki jacht *Southern Cross,* i wspólnie podjęły z wody 981 pasażerów oraz członków załogi. Na szczęście dla tych, którzy znajdowali się na pokładzie *Athenii,* statek ten utrzymywał się na powierzchni morza jeszcze przez kilka godzin po ataku. Zatonął o 10.40 następnego przedpołudnia.

Dzień po ataku na *Athenię* zapanowało powszechne oburzenie, a w gazetach na całym świecie nagłówki grzmiały: „Liniowiec *Athenia* storpedowany i zatopiony". W Berlinie *Grossadmiral* (admirał floty) Erich Raeder, szef niemieckiej marynarki wojennej, dowiedział się o tym zatopieniu, a gdy zajął się tą sprawą, poinformowano go, że żaden z niemieckich okrętów podwodnych nie operował w promieniu 75 mil od miejsca, w którym liniowiec został storpedowany. Uznawszy to za fakt, zameldował o tym Adolfowi Hitlerowi, a niemiecki przywódca uznał z kolei, że z powodów politycznych należy utajnić wiadomości o całym tym incydencie. Raeder nie zdecydował się na postawienie Lempa przed sądem wojennym, uważając, że kapitan U-Boota dopuścił się wytłumaczalnej pomyłki. Potem zapisy w dzienniku pokładowym *U-30* celowo zmieniono, co miało dowodzić słuszności oficjalnego wyparcia się przez Niemców winy za zdarzenie. Kilka tygodni później w „Völkischer Beobachter", organie prasowym partii nazistowskiej, został opublikowany artykuł, w którym obarczono odpowiedzialnością za zatopienie *Athenii* Brytyjczyków oraz Pierwszego Lorda Admiralicji Winstona Churchilla. Miał on rzekomo wydać rozkaz zatopienia liniowca, aby nastawić opinię publiczną w krajach neutralnych przeciwko nazistowskim Niemcom. W Stanach Zjednoczonych niektórzy politycy i inni prominenci powątpiewali w niemiecką winę; nie chcieli uwierzyć, że Niemcy mogli uczynić coś równie nieroztropnego i drastycznego. Przeprowadzone tam sondaże wykazały jednak, że 60 procent Amerykanów uważało, iż to Niemcy zatopili *Athenię,* a tylko 9 procent sądziło inaczej. Byli i tacy, których zdaniem Brytyjczycy mieli powody do dokonania takiego ataku – aby wzburzyć naród amerykański i wciągnąć USA do wojny z Niemcami.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej sprawa wreszcie doczekała się publicznego wyjaśnienia, gdy admirał Karl Dönitz odczytał oświadczenie w trakcie procesu zbrodniarzy wojennych w Norymberdze, przyznając w nim, że U-Boot *U-30* rzeczywiście storpedował *Athenię,* że incydent ten zatuszowano, a *Kapitänleutnant* Lemp sfałszował zapisy w dzienniku okrętowym i zmusił załogę do złożenia przysięgi o zachowaniu tajemnicy w tej sprawie.

Kwestia legalności zatopienia *Athenii* wiąże się z pogwałceniem konwencji haskiej i londyńskiego traktatu morskiego z 1930 roku, zezwalających wszystkim okrętom nawodnym i podwodnym na zatrzymywanie i przeszukiwanie na morzu statków handlowych i wyraźnie zakazujących zajmowania czy też zatapiania takich

statków, o ile nie stwierdzi się, że przewożą kontrabandę albo biorą czynny udział w działaniach militarnych. A nawet jeśliby zaszła taka okoliczność i zapadła decyzja o zatopieniu statku, jego pasażerów należy zawczasu i w pierwszej kolejności przenieść w „bezpieczne miejsce". I choć Niemcy nie były sygnatariuszami wspomnianego traktatu z 1930 roku, to w niemieckim *Prisenordnung* z 1936 roku znalazły się podobne zasady, ograniczające swobodę poczynań dowódców jednostek Kriegsmarine w tym zakresie. Nie ulega wątpliwości, że *Athenia* była nieuzbrojonym statkiem pasażerskim, a *Kapitänleutnant* Lemp złamał owe restrykcje.

Lemp odegrał kluczową rolę w zatopieniu *Athenii* oraz później w przebiegu bitwy o Atlantyk. Dowodził okrętami podwodnymi *U-28, U-30* i *U-110* i został odznaczony Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego. 9 maja 1941 roku, gdy był dowódcą *U-110* operującego nieco na południe od Islandii, jego okręt podwodny został wykryty, obrzucony bombami głębinowymi i ostrzelany z dział przez brytyjskie niszczyciele HMS *Bulldog* i HMS *Broadway* oraz korwetę HMS *Aubretia,* której wachta wypatrzyła peryskop *U-110.* Potem *Bulldog* usiłował staranować niemiecki okręt podwodny. Lemp rozkazał załodze opuścić uszkodzonego U-Boota. Trzydziestu czterech ocalałych jej członków zostało wziętych na pokład brytyjskich okrętów, lecz Lempa nie było wśród rozbitków. Relacje z tej akcji różnią się bardzo: wedle niektórych Lemp został zastrzelony przez marynarzy z *Bulldoga,* według innych utonął albo też zabito go w wodzie, gdy podpłynął z powrotem do U-Boota po tym, jak zdał sobie sprawę, że jego okręt jednak nie tonie.

Gdy podporucznik David Balme i dowodzona przez niego grupa marynarzy z *Bulldoga* weszła na pokład *U-110,* aby przeprowadzić rewizję, w jej ręce wpadła jedna z najcenniejszych zdobyczy tej wojny – sprawna, niezniszczona maszyna szyfrująca Enigma wraz z odpowiednią dokumentacją i instrukcją obsługi. Maszynę tę i papiery przekazano do Placówki X w Bletchley Park w Anglii, gdzie zespół kryptologów pod kierunkiem Alana Turinga przystąpił do pracy nad łamaniem kodu Enigmy. A kiedy Brytyjczykom się to powiodło, możliwość przechwytywania i odczytywania meldunków niemieckiej marynarki wojennej okazała się decydującym czynnikiem i punktem zwrotnym w bitwie o Atlantyk.

Wśród pasażerów na pokładzie *Athenii* podczas jej ostatniego rejsu byli Judith Evelyn, amerykańska aktorka sceniczna i filmowa, profesor John H. Lawrence, pionier w dziedzinie medycyny nuklearnej i brat profesora Ernesta O. Lawrence'a, wynalazcy cyklotronu i kluczowej figury w projekcie „Manhattan", który doprowadził do opracowania bomby atomowej, Nicola Lubitsch, nieletnia córka niemiecko-amerykańskiego reżysera filmowego Ernsta Lubitscha, Carmen Silvera, która po latach wcieliła się w rolę Edith w popularnym brytyjskim telewizyjnym serialu komediowym „'Allo, 'Allo!" oraz James Alexander Goodson, który zasłynął w latach drugiej wojny światowej jako pilot myśliwski lotnictwa kanadyjskiego (RCAF), a potem USAAF. Przetrwawszy zatopienie *Athenii,* wstąpił do RCAF

i walczył w składzie 416. Dywizjonu, 43. Dywizjonu RAF-u oraz 133. Dywizjonu, nim uzyskał przeniesienie do 336. Dywizjonu Myśliwskiego należącego do 4. Grupy Myśliwskiej USAAF, w którym zaliczono mu zniszczenie 30 samolotów nieprzyjaciela. W końcu zestrzelony i schwytany przez Niemców trafił jako jeniec do Stalagu Luft III w Żaganiu na Śląsku. Pułkownik Goodson pozostawił opis swoich przeżyć na pokładzie *Athenii:*

„Właśnie wchodziłem po schodach i kierowałem się ku jadalni, kiedy uderzyła torpeda. Nastąpiła potężna eksplozja, a zaraz potem rozległy się głośny trzask i świst. Statek zadrżał pod wpływem wybuchu. Światła pogasły. Słychać było krzyki kobiet. Ruch statku zmienił się dziwnie, gdy ten obrócił się i zatrzymał. Ludzie biegali we wszystkich kierunkach, rozpaczliwie do siebie krzycząc. Wszyscy wiedzieliśmy, że statek został śmiertelnie rażony; zaczął nabierać przechyłu.

Włączono światła awaryjne. Wróciłem do kapy, z której dopiero co wyszedłem. Spojrzałem w dół na coś, co przypominało dantejskie piekło: ziejącą dziurę, przy której kłębiły się masy wody, a na niej wirowały fragmenty drewnianych schodów, posadzki i mebli. Przerażeni ludzie czepiali się tych szczątków i reszty schodów, które wpadały w tę dziurę. Wybuch musiał zniszczyć maszynownię poniżej, pokład z kajutami oraz jadłodajnię i kambuz w przedziale trzeciej klasy. Przecisnąłem się z trudem na wysokość tej jadłodajni. Początkowo chwytałem wyciągnięte ręce i wyciągałem w bezpieczniejsze miejsce szlochające, roztrzęsione, przerażone kobiety, ale szybko zrozumiałem, że największe niebezpieczeństwo zagrażało tym, którzy znaleźli się w wodzie albo czepiali się szczątków jeszcze niżej. Wiele osób krzyczało, że nie umie pływać. Niektóre już prawie się topiły.

Spełzłem po zniszczonych schodach, zrzuciłem z siebie marynarkę i buty i wskoczyłem do spienionej wody. Po kolei przyciągałem tonących do podnóża rozbitej kapy i tam ich pozostawiałem, aby mogli się wdrapywać wyżej, ku innym, którzy uczestniczyli w ratowaniu.

Kiedy w wodzie nie było już tych, którzy z trudem próbowali utrzymać się na jej powierzchni, zwróciłem się ku innym, skulonym ze strachu na skraju korytarzy prowadzących do kabin znajdujących się u podnóża schodów, gdzie teraz wdzierały się kipiące masy wody. Najpierw zająłem się dziećmi. Te pozostawiały swoje matki, oplatały rączkami moją szyję i przywierały do mnie. Pozostały tak uczepione, kiedy zsunęliśmy się do wody i podpłynąłem do podstawy chwiejnych schodów, gdy wdrapywałem się po ich śliskich resztkach i kiedy odrywałem je od siebie i przekazywałem tym powyżej. Tam znajdowali się członkowie załogi, kilkoro stewardów i stewardes, a nawet kilku marynarzy. Wiedzieli, co trzeba robić, stanęli na wysokości zadania i, co najważniejsze, nie tracili rozsądku. Jeden z marynarzy zszedł do połowy schodów, aby odbierać ode mnie kobiety i dzieci i przekazywać je tym czekającym ponad nimi. Mówił z wyraźnym szkockim akcentem z Glasgow. Uspokajał i pocieszał matki oraz dzieci i pokrzykiwał, chwaląc mnie i dodając mi otuchy:

– Bardzo dobrze, chłopie! Byle tak dalej!

Spojrzałem z wody w górę.

– Przydałaby mi się tutaj jakaś pomoc.

Marynarz smutno pokręcił głową.

– Chciałbym, jak cholera, ci pomóc, jeno nie umiem pływać!

Zerknąłem na pozostałych; oni także pokręcili przecząco głowami. Nigdy nie przyszłoby mi na myśl, że członkowie załogi statku mogą nie umieć pływać.
W końcu w wodzie nie pozostał już nikt, nie było już też nikogo na skraju korytarzy. Znajdowałem się u podnóża rozbitych schodów. Statek do tego czasu nabrał znacznie większego przechyłu.

Ludzie z załogi czekali, żeby pomóc mi wdrapać się po zniszczonych schodach, przez rozbitą jadalnię na wyższy pokład.

– Dzięki! – powiedziałem, kiedy znaleźliśmy się na górze. Teraz statek był już silnie przechylony. Skierowaliśmy się po krzywym pokładzie na wyższą stronę. Tam zastaliśmy innych, jak wodowali jedną z ostatnich szalup. Była zapchana ludźmi. Członkowie załogi wstrzymywali tych, dla których brakowało już miejsca, i kazali im przejść do następnej łodzi. Tymczasem dwaj marynarze na dziobie i rufie szalupy rozpaczliwie próbowali opuścić ją na wodę. Ale ponieważ ciężka łódź zachwiała się, zsuwając się nierówno na krążkach żurawików, wynikł pewien problem, którego najwyraźniej nie przewidzieli konstruktorzy systemów wodowania szalup.
Z powodu przechyłu statku, kiedy szalupę opuszczano z żurawików, a statek kołysał się na lekkiej fali, szalupa uderzała o burtę. I chociaż marynarze starali się operować linami tak równo, jak się dało, to przednia część łodzi zawadziła o burtę statku. Marynarz nadal luzował linę. I nagle ta wymknęła się i wypadła. Jednak lina rufowa nie liczyła się tak bardzo, jak ta na przodzie łodzi. Dziób łodzi znalazł się niżej, a jej tył był trzymany przez linę. I już wkrótce szalupa zawisła na tylnej linie. Wrzeszczący pasażerowie – jak szmaciane lalki – wypadali z łodzi do morza, którego powierzchnia znajdowała się dużo niżej.

Nic nie dało się zrobić. Pomogłem załodze zapędzić pozostałą grupę pasażerów na drugą stronę statku. Przedostaliśmy się do, jak się wydawało, ostatniej szalupy, przynajmniej ostatniej na tamtym pokładzie. Tam pojawił się inny problem, znowu wywołany przez przechył i falę; łódź wisiała na żurawikach, ale huśtała się w obie strony. Gdy wychylała się na zewnątrz, powstawała ziejąca luka między szalupą a statkiem. Większość pasażerów stanowiły kobiety albo osoby starsze. Odpowiedzialni członkowie załogi starali się je przekonać, żeby przeskoczyły do łodzi, kiedy ta znajdowała się blisko statku, ale wiele osób za bardzo z tym zwlekało i łódź znowu się oddalała. Przecisnęliśmy się przez oczekujący tłum, żeby pomóc. Kiedy dotarłem do łodzi, marynarz na dziobie wrzasnął do pewnej staruszki: „Skacz! Teraz!”. Ale ona się zawahała. A może ktoś ją popchnął w niewłaściwym momencie. Łódź odsunęła się, staruszka rzuciła się naprzód, lecz odległość była już za duża. Kobieta wyciągnęła ręce ku burcie, ale jej ciało znalazło się między

szalupą a statkiem, za daleko od łodzi i rąk tych, którzy usiłowali wciągnąć ją na pokład.

W końcu w szalupie nie było już miejsca dla kolejnych pasażerów i zajęto się opuszczaniem jej na wodę, a nasza mała grupa została na opustoszałym, przechylonym pokładzie. Jeden z oficerów z załogi statku objął dowodzenie.

– To ostatnia łódź, ale kapitańska szalupa niedługo po nas wróci. Przesadzają z niej pasażerów do łodzi, dopełniając je. W niektórych z tych na wodzie było jeszcze miejsce.

– Tak, ale ile zostało czasu, zanim statek zatonie?

– Na razie nic nam nie grozi. Tylko jedna torpeda trafiła w śródokręcie i rozbiła tamtejsze grodzie. Wodoszczelne drzwi pozamykano, zanim woda zalała przedziały, więc statek przez jakiś czas powinien utrzymać się na powierzchni.

Ponieważ chwilowo nie było nic do roboty, poczułem się przygnębiony. Jakoś nie miałem ochoty biernie czekać na kapitańską szalupę.

Przeszedłem na wyższą część statku i spojrzałem w dół na ciemne, falujące morze za pochyłym pokładem. I tam, jakieś sto jardów od statku, spostrzegłem łódź ratunkową. Z żurawików, wzdłuż stalowej burty statku, zwisały liny, na których wcześniej opuszczano łodzie na wodę.

W ciemnościach nie potrafiłem dostrzec, czy sięgały samej powierzchni morza, ale dla mnie były wystarczająco długie. Już wkrótce schodziłem po linie, trzymając się jej rękami i odbijając się stopami od burty kołyszącego się statku. Do powierzchni morza było dalej, niż mi się wcześniej zdawało. W połowie drogi rozbolały mnie ramiona. Na długo przed tym, nim dotarłem do końca liny, nie byłem w stanie dłużej jej utrzymać. Gdy lina wysunęła mi się z dłoni, odepchnąłem się nogami od boku statku i znalazłem się w powietrzu. Wydawało się, że trwało bardzo długo, zanim wpadłem do wody. Wpadłem w nią nogami. Od razu zacząłem wypływać ku powierzchni, lecz i to zajęło mi dużo czasu. Uważałem się za dobrego nurka, ale szybko zaczęło mi brakować powietrza. W ciemności nie było widać nieba nad wodą. Wtedy po raz pierwszy pożałowałem, że nie zatroszczyłem się o kamizelkę ratunkową dla siebie. Gdybym stracił przytomność, przynajmniej wyniosłaby mnie na powierzchnię. Dusiłem się. Morze było lekko wzburzone, a usta miałem pełne wody. Morze okazało się zimniejsze, surowsze, bardziej nieprzyjazne, niż się tego spodziewałem. Rozejrzałem się za łodzią, którą widziałem z pokładu statku. Mogłem ją dostrzec tylko wtedy, gdy unosiła się na fali, a teraz wydawała się dużo bardziej oddalona.

Zacząłem płynąć w kierunku tamtej łodzi, ale kosztowało mnie to mnóstwo wysiłku. Czasem wydawało mi się, że w ogóle się do niej nie zbliżam. W końcu znalazłem się na tyle blisko, żeby poznać jeden z powodów takiego stanu rzeczy. Kilku ludzi wiosłowało, próbując oddalić się od statku. Wiedziałem, że to zgodne z instrukcjami, gdyż tonący statek mógł wciągnąć łódź w otchłań, ale, ponieważ ledwie płynąłem, uważałem, że powinni przerwać wiosłowanie przynajmniej do

czasu, aż ich dogonię.

Na szczęście wiosłowali nieskładnie i wreszcie do nich dopłynąłem. Uchwyciłem się burty, starając się dostać do środka i oczekując, że ci w łodzi mi w tym pomogą. Zamiast tego jakiś młody człowiek wrzeszczący w obcym języku przyłożył dłoń do mojej twarzy, próbując mnie odepchnąć. Rozgorączkowana kobieta w średnim wieku odrywała moje palce od burty i tłukła mnie po knykciach. Niejasno zdałem sobie sprawę, że wpadli w panikę, uważając, że łódź jest już przeciążona. Dosłyszałem głos marynarza na rufie, krzyczącego do nich, żeby przestali, jednak pomoc nadeszła z innej strony i okazała się o wiele bardziej skuteczna. Wyłoniła się przede mną drobna dziewczęca postać. W mgnieniu oka zadała młodzieńcowi szybki cios prawą w twarz, pod wpływem którego zatoczył się i wrócił na swoje miejsce. Chwilę później odciągnęła moją drugą dręczycielkę, a młode silne ramiona uchwyciły mnie. Inne ręce pomogły wciągnąć mnie przez burtę.

Padłem bez sił na wilgotne dno łodzi i wystękałem słowa podzięki dla tych, którzy udzielili mi pomocy.

Po dźwięcznym śmiechu młodej kobiety usłyszałem:

– Hej, jesteś Amerykaninem!

– Ty też Amerykanka – wymamrotałem zdumiony.

– Mój Boże! Mało się nie utopiłeś, no i przemarzłeś na kość! Masz!

Okryła mi ramiona kocem. Z trudem usiadłem i otworzyłem oczy, żeby popatrzeć na nią, na mojego anioła stróża. Była niewysoką, szczupłą brunetką, w wieku około dziewiętnastu albo dwudziestu lat, z twarzą elfa, pełną życia i humoru. Miała na sobie stanik i spodnie i nic poza tym. Zrozumiałem, że wcześniej owinęła się kocem, którym teraz próbowała okryć mnie.

– Nie! Nie! Ty bardziej potrzebujesz koca niż ja. – I zdjąłem go z barków, narzucając jej na ramiona.

– Dobra. Ogrzejemy się nim wspólnie. Wtedy nam obojgu będzie ciepło!

– Co się stało z resztą twojego ubrania? – zapytałem.

– Przebieraliśmy się do kolacji, kiedy uderzyła torpeda. Złapaliśmy, co było pod ręką, i wybiegliśmy.

Rozejrzałem się i zobaczyłem, że wokoło nas siedzą dziewczęta, mniej lub bardziej roznegliżowane. Niektóre z nich pożyczyły swetry i marynarki od mężczyzn z załogi statku. Inne kuliły się pod kocami. Większość miała przynajmniej kamizelki ratunkowe. Gdy przybliżyły się do nas, nie zdołałem ukryć zaskoczenia:

– Kimś jesteście?

Drobna brunetka zaśmiała się.

– Studentkami college’u. Podróżowałyśmy po Europie po zdaniu egzaminów. Zdaje się, że wybrałyśmy na to nie najlepszą porę. Ja jestem Jenny. To jest Kay. A to Dodie.

Tworzyły świetną, wesołą paczkę, opowiadały kawały i śpiewały piosenki. Na szalupie tworzyliśmy oazę humoru. Większość pozostałych osób była przerażona

albo cierpiała na chorobę morską. Wiele z nich okazało się uchodźcami, głównie z Polski. Wielu było Żydami.

Zaskoczyło mnie, że łódź wydaje się taka duża, nawet gdy kołysze się na falach północnego Atlantyku. Na jej dziobie znajdował się jeden z członków załogi statku, kolejny siedział na rufie. Mimo tłoku w łodzi udało im się zadbać o wiosła, a nawet skłonić niektórych mężczyzn do tego, aby zaczęli wiosłować. Po tym, jak się trochę ogrzałem, ruszyło mnie poczucie winy, że i ja się do tego nie przyłożyłem. Wstałem i ostrożnie przeszedłem do miejsca, z którego mogłem porozumieć się krzykiem z marynarzem na rufie.

– Czy mam pomóc przy wiosłach?

Zdumiało go, że znalazł się jakiś ochotnik.

– Tak! Tamtych dwóch ledwo sobie radzi. Może mógłbyś im pomóc. Musimy trzymać się z dala od *Athenii* i płynąć przez fale.

Po jakiejś godzinie wiosłowania zasugerowałem, że powinniśmy je przerwać. Byliśmy na tyle daleko od statku, że nie groziło nam niebezpieczeństwo wciągnięcia w głębiny, ale nie powinniśmy się byli zanadto oddalać, gdyż okręty ratunkowe kierowały się ku ostatniej pozycji nadanej przez załogę statku.

Wróciłem do Jenny i pozostałych sympatycznych studentek. Przesiedzieliśmy noc zbici w gromadkę, gadając, podśpiewując i przysypiając. Pamiętam, że w pewnej chwili Żydzi zaintonowali piękną pieśń żałobną, która stała się hymnem żydowskich uchodźców, uciskanych i prześladowanych na całym świecie.

Od czasu do czasu zerkaliśmy w stronę storpedowanej *Athenii.* Zdumiewało nas, że tak długo utrzymuje się na powierzchni. Nabierała coraz więcej wody i dostawała coraz większego przechyłu, ale przez większość nocy wciąż była widoczna na morzu. Około 1.30 wszyscy w łodzi zbudzili się z płytkiego snu i spojrzeli na ciemny kadłub statku. Pewnie rozległ się jakiś odgłos, a może statek wyraźnie się poruszył, choć nie pamiętam ani tego, ani tego. W każdym razie wszyscy zaczęliśmy się przypatrywać, kiedy rufa *Athenii* szła pod wodę. Wkrótce potem wydało mi się, że pod wodą znalazła się prawie połowa statku. Wszystko rozgrywało się jak w zwolnionym tempie. Stopniowo, gdy z oczu zniknęła rufa, coraz wyżej zaczął się wznosić dziób. Wreszcie cała przednia połowa statku wystawała ponad wodę, górując nad nami. Statek, znalazłszy się w idealnie pionowej pozycji, znieruchomiał na chwilę. I wtedy zaczął się zanurzać; początkowo niedostrzegalnie, lecz potem coraz gwałtowniej, aż zniknął w głębinach. W miejscu zatonięcia wystrzelił w górę słup wody, potem powstał gigantyczny wir i wreszcie w jego miejscu pozostało falujące morze i trochę unoszących się na nim szczątków oraz odłamków. Poczuliśmy się jeszcze bardziej osamotnieni i smutni. Śpiewanie ucichło. Byliśmy zmęczeni i drżeliśmy z chłodu.

O 4.30 zauważyłem coś wyłaniającego się z ciemności. Był to jakiś statek. Nawet paliły się na nim światła. Byliśmy zbyt otępiali, żeby wiwatować na ten widok. Jednak w naszej łodzi zapanowało pewne poruszenie: radosne pomruki. Ludzie

chwycili wiosła i zaczęliśmy powoli płynąć w kierunku tamtego statku.

Inne szalupy też ruszyły w tym samym kierunku. Niebawem znaleźliśmy się w pobliżu wielkiej jednostki ratowniczej, w otoczeniu pięciu czy sześciu innych łodzi. Wielki statek zatrzymał się, kiedy tylko znalazł się blisko szalup. Z burty w pobliżu jego rufy zrzucono drabinki linowe. Był to tankowiec i to zapewne bez ładunku. Górował ponad nami i, znalazłszy się niedaleko jego rufy, mogliśmy widzieć wielkie łopaty śrub. Zadarłem głowę i dostrzegłem jego nazwę oraz macierzysty port: *Knute Nelson* – Christiansand; był to norweski zbiornikowiec.

Kiedy podpłynęliśmy jeszcze bliżej, zakrzyknąłem do marynarza na rumplu naszej łodzi, żebyśmy się nie przybliżali do niebezpiecznej śruby. Wprawdzie się nie obracała, ale wiedziałem, że mogła się poruszyć siłą bezwładu, albo też kapitan statku mógł wydać komendę do przeprowadzenia jakiegoś manewru, nieświadomy, że szalupy unoszą się na wodzie w pobliżu rufy. Fale zbliżyły naszą łódź do śruby jeszcze bardziej. Wydzierałem się na marynarzy, ale najwyraźniej nie byli na tyle sprawnymi wioślarzami, aby powstrzymać ten dryf. Wtedy wielka śruba zaczęła się obracać, młócąc wodę i przyciągając łódź ku rufie. Gdy patrzyliśmy na to, sami zaczęliśmy wpadać w ten wir. Widzieliśmy, jak wielka śruba rozbija tamtą łódź, ale kiedy jej roztrzaskany dziób zaczął tonąć, pozostałą część szalupy wyrzuciła w górę następna łopata. Rozbita łódź wyrzuciła znajdujących się w niej ludzi do spienionej wody.

Zakrzyknąłem do człowieka na rumplu i do wiosłujących, żeby podpłynęli do miejsca, w którym rozbitkowie z trudem utrzymywali się na powierzchni. Śruba już się nie kręciła, a statek przemieścił się nieco naprzód. Niektórzy z tych, co lepiej pływali, już docierali do linowo-drewnianej drabinki, zwisającej z boku statku niedaleko rufy; inni wdrapywali się na naszą łódź, jeszcze inni uczepili się burty i wioseł, chcąc w ten sposób podpłynąć do drabinki, ale wielu po prostu zniknęło w spienionej wodzie.

Najpierw wpuściliśmy na drabinkę ocalałych z rozbitej szalupy. Następnie przyszła kolej na najsłabszych z naszej łodzi. Nie było łatwo. Łódź chybotała się na falach, uderzając o stalowy bok tankowca. Czasami, gdy drabinka poruszała się gwałtowniej albo kiedy szalupa opadała nagle na fali, ktoś spadał z powrotem do łodzi. A gdy szalupa znajdowała się na grzbiecie fali, musieliśmy podstawiać ludzi pod drabinkę.

Wreszcie w łodzi nie pozostał nikt poza dwoma marynarzami, amerykańskimi dziewczętami z college’u i mną. Dziewczyny zaczęły się po kolei wspinać po poskręcanej, niestabilnej drabince. Nawet od tych szczupłych, młodych, wysportowanych nastolatek wchodzenie po linowej drabince wymagało wielkiej siły i koncentracji. Musiały zrzucić z siebie koce, w które były opatulone; nawet te Amerykanki, które wcześniej siedziały w o wiele za dużych dla siebie marynarskich kurtkach, musiały je pozostawić przed próbą wspinaczki po drabince spuszczonej z burty ogromnego tankowca.

Kiedy sam wszedłem po tej drabince, a dwaj potężnie zbudowani norwescy marynarze wciągnęli mnie ponad relingiem na pokład, zobaczyłem, jak niedowierzający własnym oczom kapitan statku *Knute Nelson* gapi się na grupkę drżących dziewcząt, z których większość miała na sobie tylko staniki i majtki. Szybko zagonił je do kapy.

– Schodźcie! Na dół! Gdziekolwiek! Do jakiegokolwiek pomieszczenia! Ogrzejcie się! Musicie się rozgrzać!

Podążyłem za nimi na dół po żelaznych schodkach, aż znaleźliśmy się na dolnym pokładzie i napotkaliśmy pierwsze drzwi. W kabinie było ciemno, ale ciepło! Unosiła się woń zaspanych ludzi; rozlegało się chrapanie.

Rozbłysło światło. Zobaczyliśmy ciąg podwójnych koi. Na wszystkich leżeli postawni norwescy marynarze. Dziewczętom zależało tylko na jednym: chciały się rozgrzać. Nie wahały się. Tamci marynarze, przebywający od tygodni na morzu, nie wiedzieli nawet, że wybuchła wojna; obudzili się i ujrzeli półnagie dziewczyny wdrapujące się na ich koje i wtulające się w ich ciepłe ciała pod szorstkimi kocami. Nigdy nie zapomnę min tych wielkich Norwegów. Myśleli pewno, że śnią.

Kiedy wyjaśniliśmy im, co się wydarzyło, ci z Norwegów, którzy rozumieli język angielski, przetłumaczyli to pozostałym i te wspaniałe łagodne ludzkie kolosy zeszły ze swoich koi, zaparzyły nam kawę, poczęstowały sucharami. Poza tym pożyczyli nam swetry i koce, pokazali, gdzie przejść dalej i sprawili, że poczuliśmy, pomimo wszystkiego, przez co przeszliśmy, że życie jest piękne!

Przespaliśmy wyczerpani wiele godzin. Po przebudzeniu dowiedzieliśmy się, że jako jednostka neutralnego kraju *Knute Nelson* zabierał nas do najbliższego neutralnego portu: do Galway w Irlandii. Powiedziano nam też, że inne okręty uczestniczące w akcji ratunkowej, w tym brytyjskie niszczyciele, podjęły z morza pozostałych rozbitków”.

ROZDZIAŁ 9

Schrony

„Pomimo najsurowszych kontroli, jakie Gestapo przeprowadzało wśród pracowników francuskich stoczni, agenci podziemia przedostawali się do miejsc, w których szykowano U-Booty do kolejnych rejsów. Ci rzekomi kolaboranci, na pozór pracujący dla Niemców, ukradkiem wrzucali kostki cukru do zbiorników z olejem smarowym przeznaczonym dla U-Bootów. Cukier rozpuszczał się w tym oleju, a U-Booty powracające z akcji bojowych do Lorientu miały silniki nadające się do naprawy. Ponadto wspomniani agenci ruchu oporu tak spawali spoiny w kadłubach ciśnieniowych okrętów podwodnych, że te puszczały przy znacznym zanurzeniu. Kapitanowie niektórych U-Bootów, którzy nie schodzili na maksymalną dopuszczalną głębokość podczas próbnych rejsów, spoczęli na dnie oceanu wraz z całymi swoimi załogami, ponieważ w głębinach popękały spawy w kadłubach ich okrętów.

Robotnicy wiercili małe otwory w pokrywach zbiorników na paliwo i zatykali je czymś, co rozpuszczało się w wodzie. Kilka dni po wyjściu takiego okrętu w morze prowizoryczny czop się rozpuszczał, a zanurzony okręt pozostawiał za sobą smugę oleju napędowego, zdradzającą jego położenie.

W bazie takiej jak Lorient niemożliwe było utrzymanie wszystkiego w tajemnicy. Całe życie w pobliskim miasteczku obracało się wokół działań floty U-Bootów, a każdy mieszkaniec w taki czy inny sposób miał do czynienia z U-Bootami. Oczywiście pracownicy stoczni mieli do tych okrętów bezpośredni dostęp. Handlowcy dostarczali prowiant dla załóg U-Bootów i nawet głupiec potrafił stwierdzić na podstawie zamówień na artykuły spożywcze, kiedy okręt podwodny miał wyjść w morze.

Orkiestra dęta witała okręty wracające z pomyślnych rejsów, a U-Booty wpływały w koryto rzeki, dumnie eksponując proporczyki z nazwami zatopionych jednostek przeciwnika, które każdy mógł zobaczyć. Barmani, kelnerki i dziewczęta lekkich obyczajów urządzali dla załóg mających wyruszyć w rejs i tych, które właśnie powróciły, nieustanne popijawy. Każdy, kto nadstawiał uszu po pierwszych pięciu czy sześciu kolejkach trunków, mógł usłyszeć wiele oficjalnie utajnionych informacji”.

Twenty Million Tons Under the Sea
(kontradmirał Daniel V. Gallery, US Navy)

Do cennych zdobyczy Niemców po pokonaniu Francji w czerwcu 1940 roku należało wiele lotnisk, baz i portów w zachodniej Francji i wzdłuż francuskiego wybrzeża Atlantyku, od Bordeaux na południu po Brest na północy. Admirał Karl Dönitz zrobił z nich użytek, rozumiejąc, jak wielkie korzyści zapewniało mu położenie portów w Bretanii, bardzo blisko „terenów łowieckich” dla jego okrętów podwodnych na Oceanie Atlantyckim w porównaniu z macierzystymi bazami w Niemczech. Dönitz zorganizował swoje nowe bazy w Brest, Lorient, St. Nazaire, La Pallice i Bordeaux. Porty te znajdowały się o setki mil bliżej akwenów

wyznaczonych na rejon patroli U-Bootów, co umożliwiało okrętom podwodnym przebywanie na morzu o dziesięć dni dłużej w porównaniu z tymi, które operowały z baz w Niemczech. Innym plusem było to, że bazowanie U-Bootów na wybrzeżu Bretanii zmuszało alianckie statki handlowe zmierzające do Anglii do zawijania do Glasgow i Liverpoolu, a nie do portów na południowym wybrzeżu, nad kanałem La Manche, takich jak Southampton, Plymouth i Portsmouth.

Kapitänleutnant Gerd Schreiber na pokładzie *U-95* w St. Nazaire w marcu 1941 roku.

Gdy dogodne francuskie porty stały się dostępne dla Dönitza jako bazy jego floty U-Bootów, wyłonił się problem zapewnienia im odpowiednich przystani – schronów, w których okręty podwodne mogły się ukryć przed nalotami bombowców RAF-u. Admirał przedyskutował tę kwestię z Führerem i przekonał go, że istnieje pilna potrzeba wzniesienia takich konstrukcji. Hitler odesłał Dönitza do ministra Rzeszy, doktora Fritza Todta, a podlegli temu ostatniemu budowlańcy i specjaliści niezwłocznie przystąpili do pracy. Ludzie z Organizacji Todt (OT) zostali wsparci przez robotników przymusowych oraz francuskich techników, którzy sami się zgłaszali do realizacji tego zadania. Prace przy budowie pierwszych schronów dla U-Bootów zaczęły się w pobliżu niewielkiego rybackiego portu Lorient.
W początkowej fazie chodziło o stworzenie niewielkiego punktu etapowego do

zaopatrywania U-Bootów w paliwo, uzbrojenie i inne zapasy. Dowództwo i administracja całej flotylli podwodnej miały się nadal, jak najpierw planowano, znajdować w Niemczech. Jednakże pracownicy Todta zaprojektowali i wybudowali coś znacznie większego i bardziej wyszukanego. Nowa baza w Lorient miała, po ukończeniu budowy, 19 schronów dla U-Bootów, połączonych wodnymi kanałami z głównym portem. Nie zabrakło tam też innych obiektów, składów paliwa, warsztatów, kwater, suchych doków, a wszystko to było strzeżone przez baterie dział przeciwlotniczych. Była to baza stworzona z wielkim rozmachem, a różne zastosowane rozwiązania miały zostać powielone w projektach i budowie innych potężnych schronów dla U-Bootów na francuskim wybrzeżu. Lorient stał się znany w Ubootwaffe jako „najlepsza baza". Znalazły się tam Flotylle II i X, z których każda miała po 25 U-Bootów, w większości Typu IXC, odznaczającego się większym zasięgiem. O wiele liczniejsze okręty podwodne Typu VIIC w składzie I i IX Flotylli stacjonowały w Brest, III Flotylla w La Pallice, VI i VII Flotylla w St. Nazaire, a XII Flotylla w Bordeaux. Ponadto w bazie w Bordeaux obsługiwano 23 okręty podwodne floty włoskiej, a także różnorakie statki zaopatrzeniowe, tankowce i stawiacze min.

Dr Todt, inżynier budownictwa nadzorujący przed wojną budowę autostrad, a przy tym czołowa postać w nazistowskiej hierarchii, w 1930 roku dostał od Hitlera polecenie wzniesienia umocnień tzw. Wału Zachodniego – znanego w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych jako Linia Zygfryda – będącego ciągiem stanowisk ogniowych dla artylerii oraz zapór przeciwczołgowych wzdłuż zachodnich granic Niemiec. OT nie miała w ówczesnych Niemczech oficjalnego statusu wojskowego czy ministerialnego – była raczej czymś w rodzaju częściowo niezależnej organizacji pozarządowej. Przed wojną zatrudniała niespełna 250 000 osób, lecz do końca 1944 roku jej personel liczył już prawie 1,4 miliona ludzi. W okresie przedwojennym organizacja ta odpowiadała za rozmaite projekty budowlane w Niemczech, a w latach 1933–1938 Todt, jako inspektor generalny niemieckich dróg, nadzorował tworzenie sieci *Autobahnen* – autostrad w Rzeszy – do 1938 roku otworzył ponad 3000 kilometrów takich dróg szybkiego ruchu. W tym czasie organizacja ta zaczęła masowo korzystać z przymusowej siły roboczej, zapewnianej przez Służbę Pracy Rzeszy (RAD). Nowe prawo, obowiązujące w Niemczech od 1935 roku, zobowiązywało wszystkich niemieckich mężczyzn w wieku od 18 do 25 roku życia do odbywania półrocznej służby państwowej, za którą wynagrodzenie nieznacznie tylko przewyższało zasiłki dla bezrobotnych. Od 1940 roku do końca wojny w OT pracowało coraz więcej cywilnych robotników, „gości", jeńców wojennych, robotników ze Wschodu oraz ochotników. Zarówno w OT, jak i w Służbie Pracy Rzeszy obowiązywało paramilitarne umundurowanie, opaski, odznaki, epolety i inne insygnia wskazujące na daną rangę.

W 1938 roku Todt przeobraził OT w konsorcjum firm prywatnych, zatrudnianych jako podwykonawcy i wykazujących się należytą fachowością w zakresie inżynierii

i budownictwa, dla którego Służba Pracy Rzeszy stanowiła główne źródło siły roboczej. Wraz ze zbliżaniem się wojny nieustanne prace nad rozbudową sieci autostrad wyhamowano nieco na rzecz coraz ambitniejszych projektów wojskowych, z których pierwszym i najważniejszym było tworzenie umocnień Wału Zachodniego.

W 1941 roku OT powierzono zadanie znacznie większe w swojej skali: zaprojektowanie i budowę Wału Atlantyckiego, linii defensywnej tworzonej na wybrzeżach okupowanych przez Niemców Francji, Belgii i Holandii, a także ufortyfikowanie brytyjskich Wysp Normandzkich, zajmowanych przez Niemcy od czerwca 1940 roku aż do końca wojny w Europie w maju 1945 roku.

Po tym, jak Todt zginął w wypadku lotniczym w lutym 1942 roku, Albert Speer, minister uzbrojenia i amunicji, podporządkował OT swojemu ministerstwu i rozbudował ją do stanu 1,4 miliona osób, wśród których znaleźli się w owym czasie między innymi Niemcy uznani za niezdolnych do pełnienia służby wojskowej, niektórzy z więźniów obozów koncentracyjnych, jeńcy wojenni oraz robotnicy przymusowi z krajów okupowanych przez Niemcy. Tuż po śmierci Todta krążyły pogłoski, że Todt nie wierzył, iż Niemcy mogą wygrać wojnę, a sądząc, że jego pozycja w Rzeszy jest niepodważalna, zdecydował się przekonać o tym Hitlera, ten zaś wydał polecenie potajemnego zgładzenia Todta.

Poza budowaniem wielkich schronów dla U-Bootów na zachodnich wybrzeżach Francji, w Niemczech, w Norwegii i pracach nad łańcuchem umocnień Wału Atlantyckiego, OT dostała zadanie budowy wyrzutni latających bomb V-1 oraz rakiet w północnej Francji, a później budowy schronów przeciwlotniczych oraz usuwania zniszczeń spowodowanych nalotami bombowymi na niemieckie miasta, jak również tworzenia i realizacji projektów podziemnych rafinerii i fabryk samolotów oraz uzbrojenia. Wszystkie te gigantyczne zamierzenia starano się urzeczywistnić w okresie prowadzonej przez aliantów kampanii zmasowanych bombardowań strategicznych na nazistowskie Niemcy, mającej oczywisty wpływ na niedobory siły roboczej i materiałów, gospodarkę Niemiec i wysiłek wojenny tego kraju. Mimo wszystko Speerowi udało się doprowadzić do znacznego zwiększenia produkcji wojennej w Rzeszy, bez wątpienia także za sprawą o wiele bardziej masowego i bezwzględnego wykorzystywania pracy przymusowej w OT.

Ekipy budowlane OT wznosiły cztery rodzaje schronów dla U-Bootów. Pierwszym z nich była osłonięta śluza – bunkier nadbudowany nad istniejącą już śluzą, dla zapewnienia pewnej ochrony okrętowi podwodnemu w momentach, w których był najbardziej narażony na atak, czyli w chwili wypełniania doku wodą lub opróżniania go z wody. Następny to bunkier budowlany – obiekt służący do budowy nowych okrętów podwodnych. Trzecim typem był bunkier wyposażeniowy – schron, gdzie ekwipowano wiele U-Bootów tuż po wodowaniu – a ostatnim: schrony dla okrętów bojowych i naprawcze, reprezentowane najliczniej. Owe były dwojakie: budowane na lądzie i na wodzie. Schrony lądowe wymagały przemieszczania U-Bootów na

rampach, a te wodne umożliwiały okrętom podwodnym swobodne wpływanie i wypływanie. W niektórych obiektach tego typu można było wypompowywać wodę i czasowo przekształcać je w suche doki dla przeprowadzenia niezbędnych napraw. Niektóre ze schronów były na tyle obszerne, że pozwalały ekipom techników na demontaż anten i peryskopów.

Schrony dla U-Bootów (*U-Bunker*) wybudowano w Niemczech w Hamburgu, Bremie, Heligolandzie, Kilonii i Wilhelmshaven; w Norwegii w Bergen i Trondheim; w Ijmuiden w Holandii oraz w Bordeaux, La Rochelle/La Pallice, Lorient, St. Nazaire i Brest we Francji. Baza w Lorient miała najwięcej takich bunkrów, w tym trzy obiekty znane jako schron typu Keroman, dwa typu Dom i trzy bunkry typu Scorff. Keroman I był jedynym *U-Bunker* wymagającym wyciągnięcia okrętu podwodnego z wody i przewiezienia go na wielkim „wózku" do wnętrza schronu za pomocą złożonego systemu pochylni. Dwa schrony Dom (tzw. „Katedry") wybudowano na skraju wielkiej obrotnicy, na której umieszczano okręty podwodne w celu dokonania odpowiednich napraw.

Specjaliści z OT zjawiali się przed budowlańcami w miejscach wyznaczonych na schrony U-Bootów i pomocnicze obiekty we Francji i Norwegii. Projekty i plany musiały uwzględniać nie tylko potrzebę ochrony samych okrętów. W bazach ze schronami o niezwykle grubych, odpornych na wybuchy bomb murach i dachach oraz pancernych wrotach, trzeba było gdzieś urządzić też biura, warsztaty, wartownie, ustępy, systemy wentylacyjne, gabinety lekarskie, centra łączności, kwatery dla załóg i wykwalifikowanych robotników, pomieszczenia na sprzęt radiowy, elektrownie, stacje oczyszczania wody, baraki dla malarzy, cieśli i mechaników, pomieszczenia na przeglądy sprężarek i silników, stanowiska baterii przeciwlotniczych i wielkie magazyny na materiały wybuchowe, olej napędowy, amunicję i części zamienne. Miejsca takie starannie oglądano, analizując ich podłoże i pobliskie zasoby piasku, kruszywa, cementu i drewna budowlanego. Należało ułożyć tory kolejowe do transportu materiałów budowlanych, dźwigów, kafarów do wbijania pali, betoniarek oraz innych towarów i ludzi, niezbędnych do realizacji projektu. Tylko podczas budowy obiektu Keroman w Lorient na plac budowy wjechało ogółem ponad 60 000 załadowanych różnymi materiałami wagonów towarowych. W okupowanej Francji pozyskiwanie surowców, maszynerii i siły roboczej było z pewnością łatwiejsze niż w Norwegii, gdzie ludność dużo mniej ochoczo pomagała Niemcom. Większość robotników przywożono tam z zagranicy. Inną trudność w Norwegii stwarzały warunki terenowe, konieczność organizowania baz w fiordach, drążenia granitowych skał na brzegach i nagromadzonej kilkumetrowej warstwy namułu, którą należało usunąć.

W Bergen i Trondheim, zorganizowanych w Norwegii bazach U-Bootów, OT musiała się liczyć z częstymi zakłóceniami prac budowlanych z powodu alianckich nalotów powietrznych. Naloty te niszczyły maszynerię i nie dawały spokoju robotnikom, a ponadto utrudniały dowóz materiałów.

OT nie mogła się także obyć bez wznoszenia ogromnych składów do magazynowania kolosalnych ilości materiałów potrzebnych do budowy schronów. Samo przygotowanie placu budowy wymagało użycia wielkich pomp do osuszania gruntu przed przystąpieniem do kopania fundamentów pod gigantyczne *U-Bunker.* Wylewanie betonu odbywało się 24 godziny na dobę i zużywano olbrzymie ilości stali na pręty zbrojeniowe; przy wznoszeniu grubych ścian oraz dachów schronów pracowano na 12-godzinne zmiany, z wyjątkiem niedziel, kiedy to połowa dnia była wolna.

Najbardziej złożone pod względem technicznym sprawy związane z budowaniem schronów dla okrętów podwodnych oraz z naprawami U-Bootów wymagały ściągania z Rzeszy niemieckich fachowców i specjalistów. Kontakty niemieckiego personelu technicznego z miejscowymi francuskimi robotnikami nastręczały szczególnych problemów, gdyż większość francuskich robotników nie mówiła po niemiecku. Prace, zwłaszcza przy naprawach okrętów, w znacznym stopniu wymagały sprowadzania części zamiennych z tak odległych miejsc jak Kilonia na północy Niemiec. Ludzie obarczeni zadaniem przeprowadzania napraw w schronach U-Bootów na wybrzeżu Bretanii byli zdani na dowozy szlakiem lądowym nękanym nieustannie przez naloty alianckiego lotnictwa na linie kolejowe oraz na niemieckie zakłady produkcyjne.

W brytyjskim rządzie toczyły się spory na temat bombardowań schronów dla U-Bootów. Nawet po tym, jak premier Churchill stwierdził w Izbie Gmin, że „z potężnego sojusznika Francja przeistoczyła się we wroga”, Foreign Office (brytyjskie MSW) przekonywało sztabowców, iż „bombowce RAF-u ze względów humanitarnych nie mogą atakować ziemi i ludu podbitej Francji”. Wobec tego, choć w trakcie wznoszenia schronów dla U-Bootów można było zadać Niemcom dotkliwy cios, okazję tę zmarnowano w związku z racjami głoszonymi przez polityków z Whitehall (londyńskiej dzielnicy rządowej); twierdzili oni, że choć wielu Francuzów popiera pronazistowski rząd Vichy, to równie liczni są mu przeciwni, więc RAF zwlekały z nalotami na schrony aż do czasu, gdy były już prawie gotowe, a wtedy zrzucane bomby okazały się w dużym stopniu nieskuteczne.

Z czasem we władzach brytyjskich wzięły górę „jastrzębie” i w latach 1942 i 1943 przeprowadzono ciężkie bombardowania schronów w Brest w Bretanii, Lorient i St. Nazaire. Rezultaty tych nalotów były jednak skromne. Samoloty RAF-u atakowały nocą, a wobec względnej nieskuteczności ówczesnych celowników bombowych zdecydowano się na bombardowania dywanowe (strefowe), które, choć zniszczyły w znacznej mierze miasteczka St. Nazaire i Lorient, nie wyrządziły specjalnej szkody schronom z U-Bootami.

Podczas przeprowadzonego za dnia, 23 listopada 1942 roku, nalotu amerykańskiej 8. Armii Powietrznej (8AF) na schron U-Bootów zgrupowanie 50 bombowców B-17 i ośmiu B-24 zaatakowało St. Nazaire. Wczesnym popołudniem samoloty te zrzuciły ogółem 78 ton 900-kilogramowych bomb

burzących na cele. Gdy jedna z grup tej formacji, 306., wyposażona w maszyny B-17, opuszczała już rejon nad St. Nazaire, ostatni bombowiec z tego zespołu, *Banshee,* pilotowany przez porucznika Williama Caseya, został nagle zaatakowany przez osiem niemieckich myśliwców Focke-Wulf FW-190 z JG2. Oto fragment zapisu relacji z wypadków, jakie nastąpiły: „Godz. 13.28: nieprzyjacielski samolot zaatakował od dołu. Gdy przelatywał w pobliżu, tylny strzelec otworzył ogień i trafił w ogon [myśliwca], a gdy FW-190 wykonywał zwrot, oddał serię przed niego. Z samolotu wydobył się gęsty, czarny dym i maszyna się rozpadła. Odpadło jedno z kół podwozia, a [niemiecki] pilot wyskoczył ze spadochronem. 13.34: Maszyna npla zbliżyła się od dołu. Prawy strzelec pokładowy strzelał równomiernie ze średniej odległości. Oddalony o 200 jardów FW-190 utracił sterowność. Widziano, jak spadł do morza. 13.35: [Kolejny] FW-190 zaatakował z tyłu, w trakcie wznoszenia. Najpierw otworzył ogień strzelec z wieżyczki podkadłubowej i trafił trzy maszyny npla ze 100 jardów. Gdy myśliwiec był oddalony o 50 jardów, pociski przeszyły jego silnik; maszyna zapaliła się i rozpadła na kawałki. Załoga [bombowca] nie sądzi, że jej pilot zdołał wyskoczyć ze spadochronem. 13.36: Npl nadleciał z góry i przypuścił atak z kierunku północno-wschodniego. Strzelec z grzbietowej wieży otworzył ogień i trafił npla ze znacznego dystansu. W odległości 200 jardów płonący i dymiący myśliwiec zmienił nagle tor lotu i rozleciał się na kawałki po tym, jak pociski smugowe najwyraźniej trafiły jego silnik. 13.38: [Następny] FW-190 nadleciał z północnego wschodu, od strony słońca. Prawy strzelec pokładowy otworzył ogień ze średniej odległości. Oddalony o 200 jardów [niemiecki] samolot został trafiony w silnik i zaczął intensywnie dymić; jego pilot wyskoczył ze spadochronem. 13.39: Npl zaatakował od dołu, celując w strzelca w wieżyczce, który zaczął strzelać i widział, jak pociski smugowe przeszyły silnik i kabinę [Focke-Wulfa]. Samolot ten rozpadł się i widziano, jak wpada do wody. 13.40: Npl nadleciał z północnego wschodu. Gdy znalazł się blisko, lewy strzelec pokładowy rozpoczął ostrzał i trafił nurkujący samolot. Npl utracił sterowność na [wysokości] około 1000 jardów, a strzelec w wieżyczce widział, jak spadł do morza". Z 58 ciężkich bombowców wyznaczonych do udziału w tym nalocie, 36 zrzuciło bomby na cel. Nie ma świadectw, które wskazywałyby na wyrządzenie jakiejkolwiek szkody schronom okrętów podwodnych w St. Nazaire owego dnia. Trzy B-17 i jeden B-24 nie powróciły z tej akcji. Amerykanie stracili trzech zabitych lotników, 16 rannych i 43 zaginionych.

Prawie tonowe bomby burzące ogólnego przeznaczenia amerykańskiej 8AF po prostu odbijały się od betonowych dachów i ścian potężnych schronów dla U-Bootów. Bomby, którymi ówcześnie dysponowały RAF i USAAF, nie zostały zaprojektowane z myślą o niszczeniu żelbetonowych bunkrów.

Projekt i konstrukcję *U-Bunker* można przedstawić na przykładzie schronu Valentin w Bremie, który miał prawie 500 metrów długości, ponad 100 metrów szerokości w najszerszym miejscu, a jego wysokość dochodziła do 30 metrów.

Żelbetonowe ściany miały pięciometrową grubość, a dach, zbudowany z kilkunastu żelbetonowych łuków – od 5 do 8 metrów.

Potężne schrony U-Bootów traktowano jako priorytetowe cele nalotów, poczynając od marca 1941 roku, gdy RAF podjęły naloty na nie. Ataki te nasiliły się pod koniec 1942 roku, kiedy w tych działaniach zaczepnych udział wzięła także amerykańska 8. Armia Powietrzna. Lorient, Bordeaux i Brest były portami w naturalnych zatokach, lecz w La Pallice i St. Nazaire zachodziła potrzeba utrzymywania stałego poziomu wody za pomocą śluz. Mimo wszystko większość schronów, zwłaszcza tych we Francji, wykorzystywanych przez U-Booty operujące na Atlantyku, ucierpiała stosunkowo niewiele w licznych nalotach bombowców 8AF oraz RAF-u. Poniżej skrótowy opis kilku takich ataków.

ST. NAZAIRE, 3 stycznia 1943 roku: Ze 101 ciężkich bombowców 8AF użytych w tym nalocie 75 zlokalizowało cel i zrzuciło bomby. Siedem z tych samolotów zostało zestrzelonych, 47 uszkodzonych. Większość bomb trafiła w schrony.

WILHELMSHAVEN, 27 stycznia 1943 roku: 91 ciężkich bombowców B-17 i B-24 zaatakowało stocznie, w których budowano U-Booty. Z powodu niesprzyjającej pogody tylko 53 z tych samolotów zrzuciły bomby na cel. Niemcy zestrzelili trzy alianckie maszyny.

BREMA, 3–4 czerwca 1943 roku: 170 bombowców RAF-u, typu Lancaster, Wellington, Halifax, Stirling i Manchester, zaatakowało zakłady lotnicze Focke-Wulf i stocznię, w której wodowano U-Booty. Atak przyniósł nikłe rezultaty; Brytyjczycy stracili 11 bombowców.

KILONIA, 13 grudnia 1943 roku: W trakcie najsilniejszego nalotu 8AF od chwili przystąpienia Amerykanów do wojny 649 bombowców B-17 i B-24 ze zgrupowania liczącego 710 maszyn zaatakowało wytwórnię okrętów podwodnych Deutsche Werke, pobliskie magazyny i montażownie, a także inne cele w pobliskim Hamburgu i spowodowało znaczne zniszczenia.

KILONIA, 23–24 czerwca 1944 roku: Największy nalot bombowy RAF-u od początku wojny, podczas którego 629 samolotów zaatakowało rejon kilońskiego portu, ale także zniszczyło zabudowania w całym mieście. Wiele bomb spadło na urządzenia portowe, a zwłaszcza na tamtejszą wytwórnię U-Bootów.

LA PALLICE, BREST i BORDEAUX, 12 sierpnia 1943 roku: Zgrupowanie 68 bombowów Lancaster i 2 Mosquito zbombardowało, bez strat własnych, schrony U-Bootów. W La Pallice prawdopodobnie został trafiony bombą jeden U-Boot.

BERGEN, 28–29 października 1944 roku: Siedem maszyn typu Mosquito i 237 bombowców Lancaster wystartowało do nalotu na schrony U-Bootów. 47 Lancasterów zrzuciło bomby do chwili przerwania nalotu. Brytyjczycy stracili trzy bombowce.

IJMUIDEN, 12 stycznia 1945 roku: Samoloty bombowe Lancaster z 617. Dywizjonu „Dambusters” zaatakowały schrony U-Bootów, zrzucając bomby typu Tallboy. Gęsty dym nad celem utrudnił aliantom ocenę rezultatów tego nalotu.

„Dowództwo lotnictwa bombowego amerykańskiej 8. Armii Powietrznej przeprowadziło swój pierwszy atak na bazy okrętów podwodnych 21 października 1942 roku, kierując 90 samolotów do nalotu na nieprzyjacielską bazę Lorient-Keroman. Celem był mały port rybacki, usytuowany w odległości ponad dwóch kilometrów na południowy zachód od Lorient na Półwyspie Bretońskim, gdzie Niemcy zorganizowali dużą bazę okrętów podwodnych. Amerykanom chodziło głównie o zniszczenie schronów dla U-Bootów: dwunastu ukończonych oraz siedmiu, znajdujących się wówczas jeszcze w fazie budowy. Schrony te budowano na stałym lądzie, następnie łącząc z portem przekopanymi kanałami; miały one potężne, żelbetonowe dachy. Tuż obok tych schronów znajdowały się lżejsze, mniejsze zabudowania, w których, jak przypuszczano, mieściły się warsztaty, transformatory, zbiorniki na olej napędowy, biura oraz inne instalacje, związane bezpośrednio z obsługą U-Bootów. W 1942 roku Lorient uchronił się przed atakami RAF-u; do tego czasu Brytyjczycy nie przeprowadzali nalotów na rejon, w którym powstały schrony. W 1941 roku dokonali tylko 33 nocnych nalotów, zrzucając 396,1 ton bomb, głównie na pobliskie miasteczko. I chociaż sama baza nie doznała szczególnego uszczerbku, to [amerykański] nalot bombowy wywarł wielkie wrażenie na francuskiej i niemieckiej ludności. Francuzi ocenili bombardowanie przeprowadzone przez USAAF lepiej od tych, jakich wcześniej dokonali Brytyjczycy. Wydawali się bardzo zadowoleni z jego przebiegu: wychodzili na ulice i tam przyglądali się, uśmiechali i oklaskiwali Amerykanów, celnie zrzucających bomby na niemieckie instalacje. Żałowano tylko, że także Francuzi musieli ginąć, ale ofiary same się prosiły o taki los, szukając zatrudnienia w bazie, gdzie zarabiało się więcej. Co się tyczy Niemców, to sprawiali wrażenie całkowicie zaskoczonych. Nie zawyły syreny alarmowe, a bomby spadły, zanim otworzyły ogień działa przeciwlotnicze.

Analizujący tę pierwszą fazę akcji przeciwko bazom U-Bootów dowódcy, zainteresowani głównie ich przebiegiem, mogli wyciągnąć pewne wnioski dotyczące ich skuteczności; nietrudno było zebrać i przytoczyć dane, a meldunki z okolicy i rozpoznanie lotnicze wskazywały na konkretne rezultaty. Jednak znacznie trudniej było ustalić, czy w efekcie tych nalotów nieprzyjaciel przez ileś tam miesięcy nie zdoła prowadzić podwodnych operacji z wykorzystaniem tych baz i w jakim stopniu, jeśli w ogóle, amerykańskie ataki bombowe uniemożliwiły akcje wielu U-Bootów na Atlantyku. Informacje uzyskane już po zakończeniu działań wojennych wskazują, że w tamtym okresie stale wzrastała liczba U-Bootów operujących na Oceanie Atlantyckim”.

The Army Air Forces in World War II (Wesley F. Craven i James L. Cate)

„Byliśmy w lecącym niżej dywizjonie głównej grupy, a Braddock znajdował się w maszynie prowadzącej całą formację, razem z pewnym niedoświadczonym generałem z dowództwa 8. Armii Powietrznej, który załapał się na tę wyprawę; byli pewnie ze 200 jardów nad nami i przed nami, kadłub ich samolotu pobłyskiwał

srebrzyście na tle południowego, porysowanego smugami kondesacyjnymi nieba.

Wracaliśmy znad Lorient. Była to operacja przeprowadzona wcześnie: pobudka o 2.45, odprawa o 3.30. A skoro mieliśmy polecieć nad Lorient na swoją pierwszą akcję, podchodziliśmy do tego zadania cokolwiek beztrosko i faktycznie poranek wydawał się sprzyjający. Po wschodzie słońca niebo przypominało bladoszafirową półkulę, przesłoniętą nad Europą tylko cienką warstwą mroźnych cirrusów. Nad ziemią nie zalegała mgła, nie tworzyły się smugi kondensacyjne, cel był widoczny z odległości 40 mil. Nieprzyjacielski ostrzał był stosunkowo słaby i skupił się na innych formacjach. Bombardowanie poszło gładko. W punkcie porządkowania szyku formacji Marrow nieoczekiwanie spytał Haverstrawa, pragnąc sprawdzić, czy Clint jest wystarczająco czujny, jakie byłyby namiary drugorzędnego celu. Haverstraw, najwyraźniej uznając, że na ten dzień robotę ma już z głowy, bujał w obłokach i nie miał najmniejszego pojęcia, co na to odpowiedzieć, więc na koniec Marrow zdrowo go objechał.

Samolot Braddocka nosił nazwę *Bull Run.* Braddock był dobrym kumplem Marrowa, ale ja ledwo go znałem, wiedziałem tylko, że to zwalisty chłop, wielki, wysoki i gruby człowiek, o którym powiadano, że w powietrzu jest niewiarygodnie chłodny i opanowany; jego system nerwowy był pewnie prymitywny jak u wieloryba. Nie zastanowiłem się nawet, kto jeszcze miał się znaleźć w jego samolocie, poza »turystą«: osiem anonimowych postaci. Dla mnie był to po prostu samolot Braddocka, *Bull Run.*

Szło nam dobrze. Nad celem przelecieliśmy przez kilka »żelaznych cumulusów« [chmurek rozrywających się pocisków dział baterii przeciwlotniczych], ale nikt z naszej grupy nie został strącony i dobrze, że po odejściu znad celu nie było wokoło żadnych nieprzyjacielskich myśliwców, tylko czyste niebo. Mieliśmy w perspektywie powrót do bazy i odpoczynek i zwarliśmy szyk w ciasnej formacji, a nikt nawet nie wspomniał na falach UKF o myśliwcach, choć ogólnie, jako zieloni lotnicy, pletliśmy mnóstwo bzdur. W sumie było przyjemnie, bo mieliśmy kolejne zadanie do wykonania, siódmy lot bojowy maszyny *The Body,* właściwie za pasem; naprawdę było wspaniale znajdować się wysoko na niebie i pędzić w kierunku Anglii.

Wtedy Marrow coś wskazał. Powyżej, na samolot Braddocka. I pomyślałem sobie: Uważaj, Braddock, uważaj, uważaj, dymisz, z numeru drugiego leci dym. Nie mogłem oderwać wzroku od tej cienkiej, charakterystycznej strużki dymu, wyraźniejszej od spalin, ale jeszcze nie tak groźnej; jednak nie znikała. Ktoś na falach UKF powiedział Braddockowi, że się pali i że cała grupa rozumie, iż grozi mu niebezpieczeństwo. Nagle ten dym zrobił się czarny i pojawiły się płomienie, jasne na tle nieba, a mnie się wydało, że samoloty formacji przybliżyły się trochę (faktycznie Marrow uruchomił ciśnienie ładowania), aby się przyjrzeć, jak owady kłębiące się nad ognikiem w nocy.

Braddock opuścił swoje miejsce w szyku ponad nami i rozpoczął lot ślizgowy,

licząc na to, że pęd powietrza wygasi pożar, i właśnie wtenczas Max Brindt wrzasnął do słuchawki interkomu:

– Uwaga! Co to takiego?

Co to było? Co to było? Coś wypadło z samolotu *Bull Run* i przemknęło koło nas. Zrozumiałem, że to drzwiczki tylnego włazu; tylny strzelec musiał je wypchnąć kopniakiem. Nie, nie strzelec ogonowy prowadzącej maszyny z »turystą« na pokładzie. Pewnie zrobił to drugi pilot, bo w tych okolicznościach zajął miejsce obserwatora w ogonie samolotu i obserwował naszą formację, meldując o wszystkim generałowi, żeby generał zdurniał od natłoku otrzymywanych informacji; sam znalazłbym się na takim stanowisku, gdybyśmy to my zajęli czołowe miejsce w szyku naszego skrzydła bombowego. Przez chwilę wyobraziłem sobie, że to ja wypchnąłem kopniakiem tę niedużą płytę i wyskakuję z samolotu. Przypomniałem sobie wtedy, i zadrżałem przy tym, że drugim pilotem w załodze Braddocka nie byłem ja, lecz Kozak, blady koleżka, który prawie nigdy się nie odzywał – miał bardzo bladą cerę i gęsty czarny zarost, twarz nieruchomą i milczącą. W otworze ukazała się noga, potem druga, a Kozaka wypchnęło z wnętrza jak przychodzące na świat stworzenie i o mało nie zakrzyknąłem przez radio: »Uważaj, Kozy! Chryste, leci tu ponad setka samolotów, wszystkie w twoim kierunku«.

Gdyby Kozak pomyślał o tym, z pewnością nie zrobiłby tego, co zrobił. Wyciągnął zawleczkę linki spadochronu w momencie, gdy znalazł się na zewnątrz. Był zbyt oszołomiony. Jego ciało, wyrzucone z rozpędzonej Latającej Fortecy, leciało w powietrzu z szybkością ponad 200 kilometrów na godzinę. Dostrzegłem trzepot lśniącego nylonu, który z początku przypominał flagę, a potem coś, co wydawało się wielkim luźnym kłębowiskiem damskiej bielizny, i wszyscy lecieliśmy ku temu – sylwetka Kozaka, która wcześniej zdawała się mała, teraz, po otwarciu spadochronu wydała się ogromna. A potem trzask. Każda kość w jego ciele musiała się roztrzaskać, jego kręgosłup… – byliśmy tuż pod nim, kiedy spadochron się otworzył, plecy mu się wygięły i zatrzepotały jak wstążka na wietrze; to pewnie zabiło go w jednej chwili… Kozy wyskoczył, żeby się ratować, ale teraz nie żył, bo wszyscy lecieliśmy, a on nie zaczekał. Po prostu nie zapanował nad sobą, w sensie psychicznym i fizycznym. Gdyby pomyślał, co się może stać, gdy w powietrzu lecą te wszystkie samoloty, przyszłoby mu pewnie do głowy, że któryś na niego wpadnie, tak to oceniałem, a on wyskoczył i nie odczekał przepisowo kilku sekund, pewnie wystraszył się tych wszystkich śmigieł, bo lecieliśmy wokoło niego, i chciał jakoś przemknąć wśród naszej formacji i pewnie wykombinował, że jak od razu otworzy spadochron, wszyscy go zauważymy i zdołamy ominąć; ale wszystkie te rachuby okazały się błędne.

Pomyślałem na chłodno: ja na jego miejscu bym przeżył. Gdybym to ja był tylnym strzelcem obserwatorem, Kozy, to spadałbym i spadał, wykonując skok z opóźnionym otwarciem spadochronu, zleciał do tamtych świeżych, białych,

pierzastych chmurek na skraju strefy wysokich ciśnień, gdzie panuje jasny błękit, długo, długo spadając z ponad 5000 metrów. To właśnie spróbowałbym zrobić. Z ramionami przy bokach. Z podkulonymi nogami… Ale ty już nie żyjesz, Kozy, bo za bardzo chciałeś przeżyć.

Myślałem, że łatwo wyskoczyć z samolotu, nie ma problemu, po prostu wyskoczyć, poczekać, pociągnąć linkę spadochronu i szybować ku ziemi; tak właśnie mi się zdawało. Ale może to nie takie proste. Wolałem się nad tym nie zastanawiać.

Samolot Braddocka był teraz daleko z przodu i poniżej, jakieś 300 metrów poniżej, lecąc bardzo szybko, mknął naprzód i w dół, lecz dym bił z niego coraz gęstszy, a płomienie zajęły skrzydło, nie gasnąc, tylko rozprzestrzeniając się, jak się wydawało, jaśniejąc jak węgle w kuchence, gdy się na nie mocno dmucha.

Maszyna Braddocka zaczęła nabierać wysokości. Kiedy odrobiła połowę pułapu, zauważyłem, że Buzz zaczął się wspinać razem z nią, że wszyscy lecimy w szyku za i ponad czarnym ogonem dymu z samolotu Braddocka. Wzlecimy razem z tobą, Braddock, nie martw się, trzymamy się blisko. Nie, nie tak, nie można się wznosić w ten sposób. Hej, nie nabieraj tak wysokości. Zwariowałeś, chcesz się wspiąć jak najwyżej? Co za niezwykły widok! – wielka Latająca Forteca lecąca pionowo w górę, przed nami na niebie. Kopcisz, w taki pogodny dzień… Nie! Nie! Nie!

Wybuch. Tuż przed nami cały samolot rozerwał się w powietrzu. Tamten dym – dlaczego wszyscy nie wyskoczyliście? – tamten dym… i ogień; pewnie zapaliły się silnik numer dwa i skrzydłowy zbiornik paliwa, a potem wszystko inne. Dwa albo trzy rozbłyski… Maszyna eksplodowała.

Buzz! Uważaj na cały ten szajs.

Dwadzieścia, może trzydzieści ton w kawałkach, a my wlatywaliśmy prosto w nie. O, tamten wielki kawał metalu. Chować głowy, zamknąć oczy, nie patrzeć. Nic się nie stało, nurkujemy. Fragment zniszczonego samolotu przeleciał koło nas.

Dobra robota, Marrow.

Ależ to była eksplozja! Nawet ja ją usłyszałem, przynajmniej tak mi się zdawało, na niezwykłej wysokości, błyskawiczna i nie tak daleko; rozległ się taki huk, że chyba dosłyszałem go w kabinie.

Potem zrobiło się cicho. Chwilę wcześniej wszyscy gadaliśmy na falach UKF, każdy chciał powiedzieć coś istotnego, pletliśmy jak najęci i nagle wszyscy zamilkli. Tak wstrząsnął nami ten widok. A teraz zapadło milczenie, wokoło nas w powietrzu była ponad setka Latających Fortec, ale nie padło ani słowo, nikt nawet nie krzyknął. Czemu ktoś się nie odezwie? Było tak cicho. Chciałem, żeby ktoś zagadał. O, ktoś się odezwał. Z dywizjonu powyżej.

– Formujcie szyk za mną. Lepiej otrząśnijmy się z tego i zróbmy coś.

Faktycznie – lepiej.

Młody Sailen się zgłosił. To jasne, że niczego nie słyszał. Tylko Buzz, ja i Lamp przy radiostacji słyszeliśmy rozmowy na falach UKF, a Buzz dopiero co wskazał na

samolot Braddocka. No i ta jedyna uwaga rzucona przez Maksa. Sailen odezwał się z obrotowej wieżyczki na spodzie kadłuba i pytał:

– Co to za złom, który koło nas przelatuje?

Odpowiedział mu Marrow:

– Braddock. To był Braddock.

– Czy ktoś wyskoczył ze spadochronem? – spytał Sailen.

– Widać jakieś spadochrony? – dopytywał się Marrow.

Max Brindt odezwał się z przeszklonego przodu kadłuba.

– Jeden wyskoczył z ogona. Za szybko pociągnął za linkę.

– To był Kozak – powiedziałem. – Ten blady gość.

Wtedy mały Sailen, na swoim ciasnym stanowisku na dole, w którym leciał, odezwał się cicho, głosem martwym i lodowatym:

– Wiedziałem. Wiedziałem. Nie da się wydostać z tych przeklętych klatek.

To mnie uderzyło. Nikt się nie wydostał. Nikt. Wszyscy zginęli. Kozak zginął. Braddock zginął. I tamten generał. Dziesięciu zginęło. Zawsze mi się wydawało, że można się wydostać z Latającej Fortecy; była przecież taka wielka. Mnóstwo włazów. Ale może to jednak niemożliwe. Trzeba tkwić w niej i ginąć. Nie ma z niej ucieczki.

I pomyślałem sobie: boję się. Niech mi ktoś pomoże. Marrow, może on pomoże. O Jezu, Buzz się do mnie uśmiechał. Zorientował się, że mam strasznego pietra. Widziałem, jak jego oczy uśmiechają się zza gogli, żeby dodać mi otuchy. Chciał mi coś powiedzieć, wybałuszał oczy jak wtedy, gdy mówił o ciupcianiu, chciał się do mnie odezwać, kluczem wciskał guzik interkomu przy swojej sterownicy, chciał coś przekazać nam wszystkim.

– To się nie przydarzy tej landarze, chłopaki, dopóki ja na niej latam”.

The War Lover (John Hersey)

A oto fragment relacji zamieszczonej w londyńskiej gazecie „The Daily Telegraph” z 28 lipca 1942 roku, zatytułowanej „Spustoszenia w głównym ośrodku budowy U-Bootów”:

„W ciągu 35 minut bombowce zrzuciły ponad 175 000 ładunków zapalających na Hamburg, główną hitlerowską bazę budowy U-Bootów, i tym samym, jeden z najważniejszych celów w całych Niemczech. Był to wstęp do niszczycielskich ataków RAF-u, przeprowadzony w bezchmurną, księżycową, niedzielną noc. A po bombach zapalających, zrzuconych w największej liczbie w trakcie pojedynczego nalotu, nadleciała kolejna fala bombowców z bombami burzącymi.

Uważa się, że spowodowane zniszczenia są gigantyczne. Był to z pewnością jeden z zakończonych największym sukcesem nalotów całej wojny.

Sukces ten potwierdzili sami Niemcy. Ich komunikat głosi: »Ludność cywilna doznała znacznych strat, wiele budynków uległo zniszczeniu i uszkodzeniu, niemal wyłącznie w dzielnicach mieszkalnych« – do takich frazesów uciekają się tylko przy zniszczeniach wywołanych przez nalot z użyciem 1000 samolotów lub zbliżony

w swojej skali.

A rzecznik wojskowy kontrolowanego przez Niemców Radia Paryż obwieścił zeszłej nocy, że nalot ten »można uznać za spektakularny sukces Brytyjczyków«.

Radio Berlin ostrzegło niemieckich słuchaczy przed kolejnymi, jeszcze cięższymi nalotami. Zapowiedziano też odwetowe ataki na brytyjskie miasta.

W Radiu Rzym podano, że nalot ten »należał do najcięższych, jakie dotąd Niemcy przeżyły«. Dodano, że uległo zniszczeniu wiele budynków i jest wiele ofiar. Dokładna liczba zabitych i rannych prawdopodobnie zostanie podana dzisiaj.

Z tego nalotu oraz z ataków na lotniska w Holandii nie powróciło 29 bombowców, co nie stanowi znacznej straty w zestawieniu z »niezwykle potężnymi siłami«, których użyto w tej akcji, największej od nalotu na Bremę w ubiegłym miesiącu, w którym wzięło udział 1000 samolotów bombowych. Hamburg jest uważany za nalepiej bronione miasto Rzeszy. Księżycowa noc ułatwiała nieco zadanie niemieckim myśliwcom nocnym".

Dopiero od 1944 roku, gdy RAF użyły złożonych z trzech niemal 2000-kilogramowych elementów bomb kumulacyjnych typu Tallboy, schrony dla U-Bootów zaczęły doznawać uszczerbku. O atakach brytyjskiego lotnictwa bombowego na początku 1943 roku generał RAF-u (*Air Chief Marshal*) Harris pisał tak: „Wszystko, na co mogliśmy liczyć, to spowodowanie masowych zniszczeń wokół tych schronów i w pobliskich miastach. (…) Mogliśmy także zakłócać nocny spokój załogom U-Bootów na brzegu, jeżeli były na tyle nieroztropne, by przebywać w pobliżu, czego oczywiście nie czyniły. Admiralicja może i sądziła, że wywrze to większy wpływ na przebieg bitwy o Atlantyk, (…) choć zanim rozpoczęliśmy te naloty, wielokrotnie protestowałem przeciwko takiemu bezsensownemu wykorzystywaniu sił powietrznych. (…) Jedynym efektem [tych ataków] było opóźnienie rozpoczęcia kampanii nalotów na Zagłębie Ruhry oraz ofensywy bombowej przeciwko Niemcom o niemal dwa miesiące".

Wielkie bazy z bunkrami dla okrętów podwodnych w Bretanii na francuskim wybrzeżu były chronione przez myśliwce Luftwaffe oraz działa przeciwlotnicze 88 mm. W trakcie wielu alianckich nalotów bombowych na te bazy zestrzelono ponad setkę bombowców, z tego ponad połowę amerykańskich. Generał USAAF Carl Spaatz podzielał wątpliwości Harrisa co do skuteczności bombardowań schronów dla U-Bootów. Pisał o tym do generała „Hapa" Arnolda, swojego przełożonego w Waszyngtonie: „Jeszcze się zobaczy, czy operacje te nie okażą się przypadkiem zbyt kosztowne, w zestawieniu z ich rezultatami. Te betonowe schrony dla okrętów podwodnych to twarde, a może wręcz niemożliwe do zgryzienia orzechy". Przyznawał jednak, iż bombardowania pobliskich instalacji powinny poważnie zakłócić funkcjonowanie baz U-Bootów i w okresie od października 1942 roku aż do kwietnia 1943 roku, kiedy to wyznaczono jemu oraz Harrisowi inne priorytetowe cele, wysyłał bombowce 8. Armii Powietrznej do kolejnych ataków na porty w Bretanii.

Okręty podwodne Typu VII i IX przed przedziałem schronu dla U-Bootów na wybrzeżu francuskiej Bretanii w latach drugiej wojny światowej.

„Dopiero z końcem 1943 roku przeprowadzone przez USAAF analizy skutków bombardowań strategicznych zdały się potwierdzać dość niepewnie wyrażane wcześniej wątpliwości odnoszące się do realnych efektów zrzutu bomb na bazy Ubootwaffe. Do tego czasu niemieckie siły podwodne zostały pokonane w pierwszej rundzie batalii o morskie szlaki zaopatrzeniowe i stało się jasne, że ataki z powietrza na U-Booty na otwartym morzu to najlepszy sposób na osłabienie niemieckiej floty podwodnej, natomiast bombardowanie baz U-Bootów raczej niespecjalnie przyczyniło się do tego sukcesu. *Grossadmiral* Karl Dönitz, który, jako niegdysiejszy dowódca floty U-Bootów, znał temat od podszewki, potwierdził później tę opinię, przesłuchiwany w niewoli przez oficerów alianckiego wywiadu w 1945 roku. »Schrony te nie dość, że były odporne na wszystkie typy bomb,

z wyjątkiem tych najcięższych«, stwierdził, »to jeszcze przeniesiono do ich wnętrza wszelkie prace naprawcze i te związane z obsługą okrętów. Bombardowania okolicznych instalacji wobec tego nie wpływały poważniej na czas cyklu konserwacji [U-Bootów]. Tym, co spowolniało ów cykl najskuteczniej«, utrzymywał Dönitz, »była konieczność naprawy kadłubów uszkodzonych przez bomby lotnicze i ataki z użyciem bomb głębinowych przeprowadzane na morzu«.

The Army Air Forces in World War II (Wesley F. Craven i James L. Cate)

Warto przytoczyć dramatyczny fragment wspomnień pewnej Francuzki, która jako pięcioletnie dziecko była świadkiem zestrzelenia alianckiego bombowca: „Nasz dom w Brest został zniszczony, ale kilka dni wcześniej uciekliśmy na odległą wieś. Podobno mieszkańcy Brestu w swoich schronach modlili się za pilotów RAF-u, gdy spadały bomby. 13 sierpnia 1943 roku pewien samolot spadł na pole w pobliżu naszej wioski. Na pogrzebie załogi tego samolotu niemieccy żołnierze zabronili miejscowym wchodzić do kościoła. Milczenie ogromnego, jak mi się wydawało, zgromadzonego tam tłumu robiło wielkie wrażenie. Kiedy ruszyła procesja, tłum podążył za nią, ale został zatrzymany przy bramie cmentarza. Przecisnęłam się przez żołnierski szereg i poszłam za procesją. Jakiś niemiecki oficer spojrzał na mnie z góry, ale nic nie powiedział. Zawsze kiedy mijaliśmy tamten cmentarz, modliliśmy się za brytyjskich pilotów, a na wiosnę zanosiliśmy na ich groby bukiety pierwiosnków”.

Brytyjskie i amerykańskie bomby, chociaż w 1943 roku nie wyrządziły większej szkody schronom U-Bootów, rzeczywiście pustoszyły okolice baz. Na ulicach i placach La Rochelle/La Pallice, Lorient i St. Nazaire prawie ustały ruch i handel, walał się gruz, a z większości gmachów i domów pozostały ruiny. Zamarło również rybołówstwo, z którego żyli miejscowi, a dalekomorskie kutry rybackie stały w portach albo na plażach. Większość rybaków nie miała paliwa, a ci nieliczni, którym go nie brakowało, bali się wypuszczać na pełne min morze. Wszystkie okoliczne szkoły pozamykano; dzieci zostały odesłane na wieś.

Wraz z kresem *die glückliche Zeit,* czyli „szczęśliwych czasów” dla marynarzy Ubootwaffe, alianckie lotnictwo myśliwskie zapanowało w powietrzu nad francuskim wybrzeżem Atlantyku, a U-Booty próbujące wpływać do baz lub je opuszczać, musiały liczyć się bez ustanku z groźbą ataku powietrznego i koniecznością zanurzania się dla jego uniknięcia. Kutry patrolowe i trałowce musiały je przeprowadzać przez zaminowane akweny. U-Booty nierzadko szukały schronienia wśród łowiących na wodach przybrzeżnych łodzi rybackich, a bezpieczne były dopiero w schronach. Pewien Niemiec wspominał scenkę ze schronu w Lorient: „Rząd U-Bootów unosił się na wodzie jak na młyńskim stawie, stanowiąc osobliwy kontrast z ruinami zabudowań w miasteczku. Niektóre z okrętów znajdowały się w suchych dokach, a ekipy robotników pracowały na ich kadłubach. Unosiła się znajoma woń oleju i soli morskiej, a na ciemnych ścianach

odbijały się refleksy palników. Byli tam strudzeni robotnicy i zmęczeni marynarze z okrętów podwodnych”.

ROZDZIAŁ 10

Kapitanowie

„Działania bojowe i niebezpieczeństwa łagodzą strach przed śmiercią. Nie tylko przydają nam męstwa, pozwalającego znosić ból, ale i uczą na każdym kroku, jak niepewna jest egzystencja, która w chwili obecnej jest naszym udziałem”.

On the Fear of Death (William Hazlitt)

„…w mesie pierwsza kolejka rozwiązała kapitanowi język: »To było coś – obrabianie konwoju z odległości 700 mil! I to przez cały czas przy parszywej pogodzie. W pewnej chwili niszczyciel zaczął iść prosto na nas. Miał najbardziej smukłą sylwetkę, jaką kiedykolwiek widziałem. Znowu myśleliśmy, że już po nas. Ale oni nawet nas nie zauważyli. I te szare noce, które tam panują. Twarze koloru sera, tak człowiek wygląda przy świetle księżyca – tyle że żaden księżyc nie świecił: to była zorza polarna. Potem załatwiliśmy samotnie płynący tankowiec. Już mi się wydawało, że odpaliliśmy wadliwą torpedę – ale wtedy oni zaczęli wrzeszczeć na mostku kapitańskim! Płomienie wystrzeliły w górę na co najmniej sto metrów – we wszystkich barwach, od białej do krwistoczarnej – i utworzył się jeden gigantyczny grzyb wybuchu! Ten statek wyglądał jak bryła żelaza w piecu hutniczym. To niesamowite, kiedy taka łajba, o wyporności 10 000 ton, zostaje rozerwana na strzępy. Na ten widok krew człowiekowi zastyga w żyłach. Boże, nie chciałbym się znaleźć na tamtym pokładzie. Ale może już lepiej zginąć w taki sposób. Przynajmniej od razu jest po wszystkim«”.

U-Boat War (Lothar-Günther Buchheim)

Kiedy Kretschmer, dowódca U-Boota, wracał z rejsu patrolowego do bazy w pierwszych latach drugiej wojny światowej, w dobrym – z perspektywy Ubootwaffe – okresie wyglądał bardzo charakterystycznie: broda, kombinezon, marynarskie buty, nierzadko dwurzędowa kurtka marynarska i niemal zawsze czapka z daszkiem i białą koroną, którą wolno było nosić tylko dowódcom U-Bootów. Na okręcie znajdował się tak zwany spychacz – stalowa lina, rozpięta od dziobu do kiosku i dalej ku rufie. Na dziobie okrętu był też rodzaj wielkiego przecinaka, do przedzierania się przez stalowe sieci przeciwko okrętom podwodnym. Po przebiciu otworu w sieci spychacz rozpięty nad kadłubem powiększał ten otwór, aby kiosk, poręcze i inne wystające elementy nie zaplątały się we wspomniane sieci. Przy okazji przedni spychacz służył również jako antena transmisyjna radionadajnika pracującego na wysokich częstotliwościach, a para rufowych przewodów stanowiła anteny odbiorcze. Po powrocie z udanego patrolu przewody te wykorzystywano w jeszcze jeden sposób: wywieszano na nich proporczyki, oznaczające statki i okręty alianckie zatopione przez załogę, wraz z informacją o tonażu tych jednostek. Nierzadko podczas takich powrotów do bazy sam Dönitz witał dowódcę okrętu, a towarzyszyły mu atrakcyjne, młode Niemki, które wręczały kwiaty uroczyście witanemu kapitanowi i nie skąpiły mu

pocałunków; wszystko to odbywało się przy dźwiękach małej orkiestry, grającej skoczne melodie.

Niektórzy dowódcy U-Bootów mieli stopień *Korvettenkapitäna* (komandora podporucznika) lub *Fregattenkapitäna* (komandora porucznika), zdarzali się też *Oberleutnanci* (porucznicy marynarki), jednak zdecydowana większość miała rangę *Kapitänleutnanta* (kapitana marynarki). Ludzie z załogi okrętu nazywali swego dowódcę Herr Kaleu, a przynajmniej w pierwszych latach wojny kapitanowie U-Bootów byli – dla narodu niemieckiego oraz Dönitza – prawdziwymi bohaterami.

„Odkąd jesteśmy na morzu, nasz dowódca się zmienił: wcześniej opryskliwy i nieprzystępny, zrobił się teraz pogodny, a nawet rozmowny i dowcipny, kiedy tylko pojawia się na mostku. Zwykle trzyma grube cygaro między wskazującym i środkowym palcem prawej dłoni, puszcza wielkie kłęby dymu i na wszelkie możliwe sposoby pokazuje, że rad jest, iż znowu wyszedł w morze. Pewnie nie ja jeden cieszę się, że zaszła w nim taka zmiana: zaufanie do dowódcy liczy się bardziej na pokładzie okrętu podwodnego niż na innych okrętach. Ostatecznie przecież podczas ataku na głębokości peryskopowej tylko on może dostrzec nieprzyjaciela i musi wiedzieć, na co można się poważyć.

Starszy mechanik to prawa ręka dowódcy. Jest niepodzielnym władcą w maszynowni i odpowiada za precyzyjne kontrolowanie zanurzenia. Musi się wykazać czymś więcej od zwyczajnej smykałki do techniki; jako człowiek zawiadujący sterowaniem pod wodą musi też mieć szósty zmysł, który pozwala mu zawczasu przewidzieć tendencję okrętu do zanurzania się lub wynurzania, ponieważ w chwili, gdy wykażą ją instrumenty pokładowe, zazwyczaj jest już za późno.

Oficerowie, pierwszy i drugi, odpowiadają za swoje wachty. To ludzie morza, a dowódca zdaje się na nich, kiedy tylko sam nie przebywa na mostku. Poza tym pierwszy oficer odpowiada za torpedy, a drugi za karabiny maszynowe i działa.

Nasza załoga należy do najbardziej doświadczonych. Mechanicy czuwający nad silnikami dieslowskimi i elektrycznymi, mechanicy od torped, operatorzy sprzętu radiowego i hydrofonicznego – wszyscy oni są świetnie wyszkoleni, podobnie jak pozostali marynarze.

Poza bosmanem, nawigatorem, palaczami i kilkoma podoficerami, wszyscy są bardzo młodzi.

Po kilku pierwszych dniach rejsu, w czasie których ćwiczono alarmy bojowe, dowódca zaniechał swoich rutynowych zajęć na pokładzie. Zasłony przy jego koi są zwykle zaciągnięte. Śpi, kiedy tylko może. Jego obecność wyczuwa się raczej, niż widzi. Jego ulubione powiedzonko brzmi: »Należy się wysypiać na zapas, żeby nerwy nie zawiodły, kiedy będzie trzeba«. Oficerom wachtowym wbija w głowy takie nauki: nie ma sensu przesadnie starać się przewidywać zamiarów przeciwnika; wróg ma swoje metody i zwykle się ich trzyma. I nie przejmujcie się za bardzo podszeptami tak zwanej intuicji.

A oto, co nasz dowódca miał powiedzieć po latach: »Jako dowódca okrętu podwodnego byłem, w ostatecznym rozrachunku, zdany na siebie. Po ataku zwykle ścigały nas niszczyciele, obrzucały bombami głębinowymi, a w takich chwilach człowiek ponosił osobistą odpowiedzialność za całą załogę, zamkniętą w tej stalowej trumnie. Dlatego też każde uzyskane trafienie stanowiło potwierdzenie wartości dowódcy w oczach załogi«”.

U-Boat War (Lothar-Günther Buchheim)

W 1936 roku admirał floty Erich Raeder, ówczesny szef niemieckiej marynarki wojennej, wyznaczył na dowódcę sił podwodnych Karla Dönitza. Pierwszym posunięciem tego ostatniego było przekształcenie działającej w Kilonii szkoły, w której uczono technik zwalczania broni podwodnej, w placówkę ćwiczebną dla przyszłych oficerów *Ubootwaffe.* Wśród pierwszych absolwentów tej placówki znaleźli się trzej ludzie, których Dönitz uważał zapewne za najodważniejszych, najzdolniejszych i najbardziej kompetentnych: odnoszący potem, w czasie wojny, wielkie sukcesy na morzu Otto Kretschmer, Joachim Schepke oraz Günther Prien.

Kretschmer pochodził z Dolnego Śląska. W latach nauki wyróżniał się w przedmiotach ścisłych i językowych, które studiował we Włoszech, Francji i w Anglii, zanim w 1930 roku został kadetem uczelni morskiej. Jego pierwsze „dowódcze” doświadczenia polegały na przeprowadzaniu krótkich wypadów 250-tonowym *U-23* na północne wody brytyjskie, które z czasem stały się znane jako „szetlandzkie wypady Kretschmera”. „Milczący Otto”, jak przezywano Kretschmera, nieustannie palił cygara, był szczupły i miał orli nos. Nie znosił durniów, ale nie brakowało mu poczucia humoru. Jeden z jego kolegów-oficerów określił go pewnego razu jako „niczyjego przyjaciela, ale lubianego przez wszystkich”.

Przełomowy moment nadszedł dla Kretschmera w kwietniu 1940 roku, kiedy Dönitz powierzył mu dowodzenie *U-99,* nowym U-Bootem dalekomorskiego Typu VIIC, wraz z którym na północnym Atlantyku przez prawie rok Kretschmer miał odnosić oszałamiające sukcesy.

„Gdy *U-99* odbił od mola, naczelnik stoczni i wszyscy pracownicy zeszli się, żeby pomachać na pożegnanie. »To dobry okręt, kapitanie«, zawołał do Kretschmera na okrętowym kiosku. »Proszę o niego dbać, to zatopi pan na nim całą Royal Navy«. »Obiecuję«, odkrzyknął Kretschmer. »I do zobaczenia, kiedy zajmiemy stocznię w Portsmouth«”.

Otto Kretschmer: Prawdziwa historia bohatera „Okrętu” (Terence Robertson)

Moda na wyróżnianie U-Bootów symbolicznymi ozdobami na kiosku okrętu zapanowała właśnie w okresie, gdy Kretschmer sprawował dowodzenie na *U-99.* Nieco później normą stało się malowanie podobnych „dzieł” na przedniej części kadłubów bombowców i myśliwców amerykańskich 8. i 9. Armii Powietrznych, stacjonujących w Anglii. Otto Kretschmer uznał za dobry znak, iż jego marynarze pewnego razu dostrzegli zaczepioną na kotwicy parę końskich podków i już

wkrótce na kiosku jego okrętu pojawiła się charakterystyczna oznaka: dwie złote podkowy.

U-566 powracający do St. Nazaire w kwietniu 1942 roku.

W trakcie dowodzenia *U-99* Kretschmer zatopił alianckie jednostki pływające o łącznej wyporności co najmniej 200 000 ton, a nawet około 250 000 ton, w tym niszczyciel i trzy krążowniki pomocnicze, których oficjalnie nie zapisano na jego konto. Uważano go za największego specjalistę w dziedzinie ataków torpedowych w całej Kriegsmarine; on sam sprzeciwiał się oficjalnym zaleceniom dowództwa niemieckiej marynarki wojennej, nakazującym odpalanie „wachlarza" trzech lub czterech torped w kierunku celu, co miało zagwarantować zatopienie atakowanego statku czy okrętu. Wolał ukradkiem tropić konwój za dnia i atakować nocą – od ciemniejszej strony w czasie księżycowych nocy, a podczas bezksiężycowych od nawietrznej. Przemykał na głębokości peryskopowej między alianckimi eskortowcami i przeprowadzał ataki, znalazłszy się między kolumnami konwoju.

Z kolei Joachim Schepke słynął ze swobodnego sposobu bycia; był wysoki i jasnowłosy, miał powodzenie u kobiet i zawsze nosił białą marynarską czapkę na bakier. Schepke także wstąpił do niemieckiej marynarki wojennej w 1930 roku, a do Ubootwaffe w 1934 roku. Na początku drugiej wojny światowej dowodził okrętami *U-3* i *U-19,* a następnie powierzono mu dowodzenie *U-100,* U-Bootem Typu VIIB, na którym odbył pięć rejsów bojowych, w ich trakcie zaatakował i zatopił 37 alianckich statków o łącznej wyporności prawie 156 000 BRT, a uszkodził cztery kolejne.

Kapitänleutnant Joachim Schepke świętujący powrót z rejsu bojowego we wrześniu 1940 roku.

W znakomitym opracowaniu Purnella, *History of the Second World War,* przytoczono wypowiedź komandora porucznika Petera Kempa: „Schepke zbytnio lekceważył eskortę konwojów". Pewnego razu marynarz z wachty na mostku brytyjskiego niszczyciela HMS *Walker* dostrzegł na wodzie ślad pozostawiony przez *U-100,* a kapitan Donald Macintyre wydał rozkaz podjęcia pościgu za okrętem podwodnym. U-Boot zanurzył się, a Macintyre zrzucił ładunek bomb głębinowych w miejscu, gdzie zauważono okręt Schepkego. Atak ten nie przyniósł widocznych rezultatów, a okręt *Walker* skierowano na pomoc rozbitkom z jednego z frachtowców, nieco wcześniej storpedowanego przez U-Booty. Tymczasem załoga HMS *Vanoc,* siostrzanej jednostki *Walkera,* użyła swojego nowego radaru i wkrótce zlokalizowała *U-100,* który wynurzył się, aby marynarze Schepkego mogli ustalić, jakie szkody wywołały wybuchy bomb głębinowych. *Vanoc* natarł na uszkodzonego U-Boota i staranował go na wysokości śródokręcia, co spowodowało, że większość niemieckiej załogi znalazła się w wodzie. Straszny los spotkał samego Schepkego, który znajdował się na mostku kapitańskim, gdy niszczyciel uderzył w jego okręt: urwało mu obie nogi. Wraz z 49 ludźmi ze swej załogi niemiecki dowódca zginął we wraku zniszczonego okrętu.

Komandor Donald Macintyre, sławny pogromca U-Bootów.

Wkrótce potem operatorzy echosond na pokładach *Vanoca* i *Walkera* wykryli w pobliżu innego U-Boota, jak się okazało *U-99,* czyli okręt Ottona Kretschmera, czołowego asa Ubootwaffe. Niszczyciele zaatakowały jednostkę bombami głębinowymi, poważnie uszkodziły jej kadłub i obie śruby. Kretschmer musiał sprowadzić swój okręt na głębokość ponad 200 metrów, a kiedy w końcu zdołał się wynurzyć, *U-99* miał znaczny przechył na sterburtę, nie był w stanie manewrować i wyczerpał zapas torped. Macintyre nosił się z zamiarem użycia dział i zmuszenia załogi U-Boota do opuszczenia okrętu. Brytyjski dowódca planował zająć uszkodzoną jednostkę wroga. Otto był tak samo zdecydowany nie wydać jej przeciwnikowi. Rozkazał załodze zatopić okręt i nadał sygnał do Macintyre'a: „Kapitan do kapitana: proszę o podjęcie z wody moich ludzi, którzy płyną w pańską stronę. Tonę". Macintyre zareagował na to przygotowaniem szalup do opuszczenia na wodę. Przez pewien czas U-Boot pozostawał na powierzchni morza, póki główny mechanik Kretschmera nie dostał zgody na zalanie zbiorników balastowych. Wtedy okręt zatonął, z mechanikiem i dwoma innymi marynarzami na pokładzie. Załoga *Walkera* zrzuciła z pokładu niszczyciela drabinkę linową, po której weszli na okręt ocalali rozbitkowie z *U-99.* Wyczerpanemu Kretschmerowi dopomógł jeden z jego podwładnych.

Tymczasem w bazie w Lorient ludzie Dönitza nieustannie usiłowali nawiązać łączność z *U-99* i *U-100.* Nazajutrz kapitan Macintyre zaprosił Kretschmera na mostek *Walkera,* gdy niszczyciel ten podjął swoje zadania w eskorcie konwoju.

Wtedy też odebrał Kretschmerowi jego lornetkę marki Zeiss: „Już nie będzie panu potrzebna”, wyjaśnił.

Walker powrócił do Liverpoolu, a załogę Kretschmera przekazano armii brytyjskiej jako jeńców wojennych. Otto Kretschmer został przewieziony do Londynu na przesłuchanie. Przesłuchiwał go kapitan George Creasy, który tak powiedział o dowódcy U-Boota: „Niczego nie wydał. (…) Ujrzałem młodego i bardzo pewnego siebie dowódcę okrętu, który zachowywał się, mimo trudnych warunków niewoli, godnie, skromnie i uprzejmie”. Kretschmer niebawem dowiedział się od Brytyjczyków, że Dönitz awansował go do rangi komandora podporucznika i przyznał mu Miecze i Liście Dębu do Krzyża Rycerskiego. Donald Macintyre tak opisał Kretschmera: „W porównaniu z innymi, tryskającymi energią niemieckimi asami podwodnymi, wydawał się niemal ponury. Na bezkresnych wodach północnego Atlantyku on i *U-99* [Schepke] stanowili naprawdę złowieszcze i śmiertelne zagrożenie”.

Günther Prien pochodził z Lubeki koło Hamburga. Miłość do morza sprawiła, że wstąpił do marynarki handlowej, w której spędził dziewięć lat, nim przeszedł do Kriegsmarine. Prien, trochę uparty i porywczy, ale przy tym dobroduszny, zatopił ogółem w czasie swej służby w Ubootwaffe alianckie statki o wyporności ponad 150 000 ton, a jedyną ciemną stroną w okresie tych wojennych sukcesów był incydent z czerwca 1940 roku, kiedy Prien wytropił, storpedował i zatopił brytyjski 15-tysięczny liniowiec *Arandora Star*. Dopiero potem przekonał się, że większość pasażerów tego statku stanowili internowani cywile pochodzenia niemieckiego i włoskiego, przewożeni z Anglii do Kanady.

To właśnie Prien, jako dowódca *U-47,* tuż po północy z 13 na 14 października 1939 roku w czasie przypływu przedarł się swoim okrętem do Scapa Flow, na kotwicowisko Royal Navy na Orkadach, i tam odnalazł pancernik klasy Revenge *Royal Oak,* o wyporności 29 000 ton, który zadebiutował bojowo w czasie morskiej bitwy jutlandzkiej w czerwcu 1916 roku. Prien odpalił w ten pancernik salwę czterech torped; pierwsze trzy chybiły, ale czwarta trafiła w cel. Po ponownym załadowaniu wyrzutni wystrzelono w okręt liniowy cztery kolejne torpedy. Wszystko to odbywało się przy blasku zorzy polarnej, a stary pancernik zatonął w ciągu niewielu minut, wraz z 833 oficerami i marynarzami z 1234-osobowej załogi. Przeprowadzona przez Priena akcja wstrząsnęła nie tylko Royal Navy, ale i całą brytyjską opinią publiczną, która następnego poranka przekonała się, że Niemcy są w stanie skutecznie prowadzić działania wojenne nawet na brytyjskich wodach przybrzeżnych. Tymczasem w Niemczech Günther Prien wyrósł na nowego bohatera narodowego. Jak na ironię baza w Scapa Flow była niegdyś sceną symbolicznego finału pierwszej wojny światowej, gdyż tam właśnie alianci postanowili zatopić przejętą flotę kajzera. W trakcie rejsu powrotnego do bazy w Niemczech pierwszy oficer wachtowy Priena, podporucznik marynarki Engelbert Endrass, który niebawem także wyrósł na podwodnego asa, wymalował na kiosku

U-47 symboliczny wizerunek rozjuszonego czerwonego byka, mający symbolizować brawurową szarżę na główną bazę Royal Navy i zatopienie sławnego pancernika. We flotylli Priena każdy z okrętów ozdobiono z czasem podobnym emblematem.

„Nie ma bardziej wyrazistego przejawu poczucia zwodniczego bezpieczeństwa, jakie ogarnęło umysły wszystkich w Scapa Flow, niż fakt, że po tym, jak jedna torpeda z pierwszej salwy trafiła *Royal Oak,* nikomu z czujnych i doświadczonych oficerów nie przyszło na myśl, że to rzeczywiście mogła być torpeda. Najpierw obawiano się zagrożenia z powietrza, a bardzo wielu marynarzy z załogi znalazło się na stanowiskach w opancerzonych wieżach dział przeciwlotniczych, gdzie musieli zginąć, a tymczasem kapitan z admirałem zastanawiali się nad ewentualnością wybuchu we wnętrzu okrętu. W takiej sytuacji nieprzyjaciel odpalił drugą salwę torped. I tak ponieśliśmy dotkliwą stratę i opłakujemy śmierć ośmiuset dzielnych oficerów i marynarzy oraz okrętu, który, choć był bardzo stary, to niewątpliwie zachował wartość bojową”.

„Utrata *Royal Oak”* (fragment przemówienia Winstona S. Churchilla z 8 listopada 1939 roku

Wspominając swój pierwszy rejs bojowy, Günther Prien, czołowy as podwodny drugiej wojny światowej, pisał: „W końcu, wcześnie rano piątego września, dostrzegliśmy następny słup dymu. Akurat byłem wtedy na mostku. Lekka mgła zalegała nad falami i nieco wyżej wschodziło krwawoczerwone słońce. Trudno było zobaczyć coś wyraźnie w tym półświetle. Gdy dostrzegliśmy dym, statek już było widać na widnokręgu. Płynął dziwnym, zygzakowym kursem, jak ważka nad strumieniem. Endrass zauważył:

– Tak jakby miał coś na sumieniu.

Zanurzyliśmy się. Stałem przy peryskopie i obserwowałem, jak statek ten się zbliża. Był to niedługi i pękaty frachtowiec, pomalowany na dziwne kolory. Komin miał jaskrawoczerwony, nadbudówkę czarną, a kadłub jasnozielony. Na dziobie widniała nazwa, wymalowana wielkimi literami: *Bosnia.*

Ten angielski statek handlowy najwyraźniej ostrzeżono, aby przygotował się na najgorsze. Wynurzenie się tuż przed nim byłoby błędem, gdyż mógł być uzbrojony albo spróbować nas staranować. A więc dopuściłem do tego, żeby statek przepłynął obok, wynurzyliśmy się nieco za jego rufą i oddaliśmy strzał ponad nim. Statek zmienił kurs i zwrócił się do nas rufą; zauważyłem spienioną wodę na wysokości jego śrub. Próbował uciec. Oddaliśmy drugi strzał, tym razem pocisk spadł tak blisko, że słup wody zalał pokład. Ale oni nie chcieli się zatrzymać. Jednocześnie odezwał się mój radiotelegrafista:

– Dla dowódcy: nieprzyjaciel nadaje komunikaty przez radio.

Goniec wspiął się po drabince.

– Oto przechwycony meldunek, panie kapitanie.

Podał mi kartkę papieru: »Jesteśmy atakowani i ostrzeliwani przez niemieckiego U-Boota. Konieczna pilna pomoc«. Dalej widniały pozycja statku i sygnał SOS.

To przesądziło o wszystkim. Dałem znak Endrassowi. Szybko i precyzyjnie załoga

załadowała działo. Potem Endrass rzucił krótko: »Ognia«. Ostry odgłos wybuchu, gdy *Bosnia* została trafiona w śródokręcie. Wzniosła się chmura dymu, ale *Bosnia* nadal uciekała.

– Wystrzelić szybko pięć pocisków – rozkazałem.

I znowu wyraźnie widzieliśmy, jak drugi pocisk trafił w cel, a potem trzeci.

W końcu statek zachwiał się i zaległ jak ranny zwierz. Z jego ładowni buchał gęsty sinożółty dym, tworząc nad statkiem słup podobny do sosny chwiejącej się na wietrze. W ładowni musiał się znajdować duży zapas siarki. Zbliżyliśmy się do *Bosni*, gdy załoga zaczęła opuszczać łodzie na wodę.

Hansel odezwał się za moimi plecami:

– Widać słup dymu.

Odwróciłem się. Na północno-zachodnim horyzoncie pojawił się gruby pas dymu, ciężki i czarny, niczym żałobna flaga. Szybko przeanalizowałem sytuację. To mógł być niszczyciel, idący na pomoc frachtowcowi.

– Nie spuszczajcie tamtej jednostki z oka – powiedziałem Hanselowi. – I meldować od razu, jak tylko ustalicie jej przynależność.

Załoga *Bosni* za bardzo chciała uciec. Jedna z szalup nabrała wody i ledwo trzymała się na powierzchni. Aż przykro było patrzeć, jak tamci podejmowali beznadziejne starania. Niektórzy z nich wołali o pomoc, a inni machali do nas. Skierowaliśmy się w kierunku tonącej szalupy. Samann i Dittmer powyciągali z morza pływających, wychylając się tak daleko, że niemal dotykali wody rękami.

Do tego czasu szalupę z *Bosni* zalała woda i zniknęła w morzu. Kilka głów wyłoniło się blisko siebie na powierzchni, później rozdzieliła je fala. Po kilku sekundach na wodzie pozostała już tylko garstka ludzi.

Niektórzy nie umieli pływać i rozpaczliwie machali ramionami. Inni płynęli energicznie ku innej łodzi ratunkowej z *Bosni,* która skierowała się w stronę tych w wodzie.

Dittmer i Samann wyciągnęli ręce, schwycili jednego z ludzi i wciągnęli go na pokład. Był to drobny, rudowłosy chłopak, pewnie z obsługi mesy. Usiadł zdyszany, a woda spływała mu po twarzy i skapywała z ubrania.

Stojący za mną Hansel zameldował:

– To norweski frachtowiec, panie kapitanie.

Obróciłem się i popatrzyłem przez lornetkę. Statek ten płynął z południowego zachodu i miał niewielkie zanurzenie; najwyraźniej na jego pokładzie nie było ładunku.

– W porządku, Hansel – powiedziałem i odetchnąłem z ulgą. Wolałem nie napotkać niszczyciela, nim nie zatopiłem *Bosni.*

Tymczasem rudy chłopak złapał oddech, wstał i podszedł do Dittmera stojącego przy barierce. Trząsł się ze strachu. Gestem kazałem mu wejść na mostek.

– Pracowałeś w mesie?

– Tak, panie kapitanie.

– Co przewoziliście?

– Siarkę, panie kapitanie.

– Dokąd płynęliście?

Odpowiadał z proletariackim akcentem, ale bez żadnego zakłopotania. Był chłopakiem z londyńskich slumsów, typem urwisa, na którymi nikt i nic nie robi wrażenia.

– Drżysz. Boisz się?

Pokręcił przecząco głową.

– Nie. Tylko mi zimno, panie kapitanie.

– Później dostaniesz trochę winiaku – powiedziałem. Pokiwał głową i dodał, pewnie z wdzięczności:

– Jasne, mieliśmy pietra, panie kapitanie. Nie ma pan pojęcia, jak to jest. Człek się rozgląda po morzu i nie widzi nic, tylko niebo i wodę i nagle wynurza się ta wielka rzecz za burtą, jak jakiś mors. Myślałem, że to potwór z Loch Ness.

Podpłynęliśmy do drugiej szalupy z *Bosni.*

– Gdzie wasz kapitan? – zawołałem z oddali.

Jeden z oficerów wstał i wskazał na *Bosnię.*

– Na pokładzie – powiedział.

Spojrzałem na statek spowity kłębami dymu i ziejący ogniem jak wulkan.

– Co on tam jeszcze robi?

– Pali dokumenty.

Zrozumiałem. Tamten pozostał sam na płonącym statku, setki mil od najbliższego lądu, bez szalupy, i niszczył okrętowe papiery, żeby nie wpadły w ręce wroga. Podziwiałem jego odwagę.

– A pan kim jest? – zapytałem oficera.

Uniósł dłoń do czapki.

– Pierwszym oficerem na *Bosni.*

– Proszę przejść na pokład.

Dittmer pomógł mu w przejściu na nasz okręt. Ogólnie tamten oficer nie wyglądał na człowieka morza; był blady, otyły i wyczerpany. Gdy stanął na pokładzie, zasalutował ponownie.

Tymczasem chłopak z mesy został przeniesiony na pokład drugiej szalupy z *Bosni* i ruszyliśmy w kierunku nowego »gościa«: wielkiego norweskiego statku, ledwie zanurzonego w wodzie.

Po drodze natknęliśmy się na jednego z rozbitków i, kiedy przystanęliśmy, Samann i Dittmar wciągnęli go na pokład.

Zszedłem z kiosku, żeby przyjrzeć się temu człowiekowi. Leżał półprzytomny, był drobny i chudy i wciąż dość młody, ale przy tym wyglądał na zaharowanego, jak stary koń. Na jego odzieży były ślady sadzy. Pewnie pracował jako palacz na pokładzie *Bosni.*

Samann zdjął z niego kurtkę i koszulę. Tamten okazał się strasznie chudy, a żebra

odznaczały mu się pod skórą jak pręty krat w klatce. Dittmar chwycił go za ramiona i zrobił mu sztuczne oddychanie.

Pierwszy oficer z *Bosni* stał koło mnie. Spojrzał na tamtego i powiedział nagle:

– Dobrzy ludzie z was, Niemców, panie kapitanie.

Zerknąłem na niego, tłustego, spasionego i chyba bardzo z siebie zadowolonego. Nie mogłem się powstrzymać, by nie rzucić cierpko:

– Byłoby lepiej, gdybyście dawali temu biedakowi coś do jedzenia na waszym statku.

Pozostawiłem go i wróciłem na kiosk.

Norweski statek znalazł się już na tyle blisko, że dobrze było widać jego wielką banderę powiewającą na fokmaszcie. Nakazałem sygnalistom dać im znać, żeby się zatrzymali, i norweska jednostka kołysała się teraz na wodzie tak blisko naszego okrętu, że jej burty górowały nad nami jak klif.

Nadaliśmy następny sygnał: »Weźcie na pokład załogę angielskiego statku«.

Z norweskiego statku odpowiedziano: »Gotowi«. Opuszczono łódź, a kiedy podpłynęła, przeniesiono na jej pokład małego palacza, nadal nieprzytomnego, a po nim pierwszego oficera, który na pożegnanie raz jeszcze zasalutował.

Porozmawiałem z oficerem z norweskiej szalupy i opisałem mu sytuację. Wskazałem mu łódź ratunkową z *Bosni* i płonący obok wrak samej *Bosni.* Właśnie wtedy z pokładu *Bosni* ktoś skoczył do wody, zapewne kapitan, któremu udało się zniszczyć dokumenty. Pokazałem na niego i powiedziałem:

– Tamtego także musicie uratować.

Norweski oficer skinął głową i odpłynął.

Zaczekaliśmy, aż Norwedzy zakończyli akcję ratunkową. Trwało to dość długo, a przez ten czas nasi wachtowi niespokojnie wpatrywali się w horyzont. *Bosnia* nadała wcześniej przez radio wezwanie o pomoc, a unosząca się nad nią chmura dymu wisiała nad płonącym statkiem jak wielki słup, pewnie widoczny z setek mil.

W końcu norweski statek opuścił banderę i odpłynął.

Musieliśmy poświęcić torpedę na dobicie *Bosni.*

Po raz pierwszy odpalaliśmy torpedę w warunkach wojennych i wszyscy chcieli przyglądać się skutkom jej działania. Dlatego prawie cała załoga znalazła się na pokładzie. Oczywiście dawniej oglądaliśmy fotografie z pierwszej wojny światowej, przedstawiające trafiony parowiec, który zanurzył się do połowy w wodzie, a potem szybko poszedł na dno. Ale teraz było zupełnie inaczej; dużo mniej spektakularnie, lecz właśnie dlatego robiło to jeszcze większe wrażenie. Rozległ się stłumiony huk eksplozji, a na wysokość masztu wystrzelił w górę wielki słup wody. A potem storpedowany statek po prostu przełamał się na dwie części, które po kilku sekundach zniknęły pod wodą. Na powierzchni pozostało tylko nieco drewnianych szczątków i puste łodzie.

Kiedy dwunastego dnia przeprowadzaliśmy próbne zanurzenie, stałem przy peryskopie i zakrzyknąłem do Bohma:

– Gustav, twój cholerny peryskop znowu jest zabrudzony.

– Ależ oczyściłem go, panie kapitanie.

W tej samej chwili dostrzegłem jakiś parowiec. Poczułem się jak porażony prądem.

– Alarm bojowy! – zawołałem. Szybko podeszliśmy do samotnego tankowca o wyporności około 6000 ton, który usiłował nam umknąć, dziko zygzakując. Przepłynęliśmy po nim, w zanurzeniu, i wyłoniliśmy się blisko jego rufy. – Przygotować działa do otwarcia ognia! – krzyknąłem.

Akurat się obróciłem i zmroziło mi krew w żyłach. Na zachodnim widnokręgu wyłonił się cały las masztów. Natknęliśmy się na wielki konwój. Od razu zeszliśmy pod wodę.

O mało nie wpadliśmy w zastawione sidła, gdyż ten pojedynczy statek wystawiono samotnie na przynętę; ja jednak postanowiłem zaatakować cały konwój.

Tropiliśmy go przez trzy godziny. Zamierzaliśmy przeciąć jego kurs i wyjść mu na spotkanie. Ale było to beznadziejne, gdyż pod wodą płynęliśmy stanowczo za wolno. Kiedy wynurzyliśmy się ponownie, las masztów ledwie majaczył na horyzoncie. Tylko jakiś trawler płynął ku nam, prując dziobem fale. Znów zeszliśmy pod wodę i jeszcze raz się wynurzyliśmy. Tym razem z chmur wyłonił się Sunderland [brytyjska łódź latająca] i leciał w naszą stronę, więc musieliśmy się szybko schronić w zanurzeniu.

Do tego czasu konwój zniknął z widoku. Przeklinałem naszego pecha, kiedy patrzyłem przez peryskop, lecz nagle dojrzałem parowiec, który powoli zmierzał wprost na nas. Najwyraźniej wypadł z konwoju. Oceniłem jego wyporność na około 6000 ton.

Jego pokład był załadowany wielkimi skrzyniami, a na forkasztelu naliczyłem osiem dział. Zanurzyliśmy się i wystrzeliliśmy torpedę, która trafiła w śródokręcie. Przez peryskop obserwowałem, jak załoga schodzi do łodzi. Potem parowiec powoli zatonął w spienionym morzu. Gdy wykonaliśmy zwrot, na powierzchni wody nadal podskakiwały drewniane skrzynie.

Przez szczeliny w tych skrzyniach dostrzegłem, że zawierały części samolotów, skrzydła, śmigła i tak dalej. Patrzyliśmy, jak toną jedna po drugiej.

– Koniec ze stadem ptaków, które nigdy nie polecą – zauważył Meyer z zadowoleniem.

Wtedy pomyślałem, że przezwyciężyliśmy pecha, ale ten prześladował nas jeszcze przez siedem dni, podczas których widać było tylko niebo i wodę. „Choroba polarna” na pokładzie przybrała rozmiary epidemii. Nie mogliśmy na siebie nawzajem patrzeć, a widok tego, jak ktoś je lub myje zęby, przyprawiał o mdłości.

Siódmego dnia wachta na kiosku zawołała:

– Parowiec na horyzoncie!

Znowu natknęliśmy się na konwój. Składał się z około trzydziestu statków, rozciągniętych w długiej linii na widnokręgu.

A ponieważ znajdowaliśmy się w pozycji niesprzyjającej do przeprowadzenia ataku, pozwoliłem temu konwojowi przejść przed nami, zaszedłem go od tyłu i okrążyłem wielkim łukiem. Nastał wieczór, zanim znowu dostrzegliśmy cele, ale tym razem mogliśmy już atakować.

Sylwetki statków były świetnie widoczne na tle wieczornego nieba. Wybrałem trzy największe, zbiornikowiec o wyporności 12 000 ton, inny siedmiotysięcznik oraz frachtowiec o wyporności 7000 ton. Podeszliśmy pod nich w zanurzeniu. Nie odrywałem się od peryskopu i obserwowałem, a pierwszy oficer przekazywał moje komendy. Z wyrzutni numer jeden odpalono torpedę, potem z drugiej, a kilka sekund później także z trzeciej. Ale ta ostatnia się zacięła. Rozległy się odgłosy nerwowej wymiany zdań, ale wkrótce przestało mnie to obchodzić. Obserwowałem efekt eksplozji. Pierwsza z torped trafiła w *Cadillaca,* 12-tonowy tankowiec. Wtedy dobiegł głuchy odgłos detonacji, trysnęła fontanna wody, a spoza niej wyłonił się statek spowity żółtobrunatnym dymem.

Drugie trafienie: ledwie mogłem uwierzyć własnym oczom. Oberwał parowiec, w który nie celowaliśmy – *Gracia,* wyporność 5600 ton. Udało się trafić torpedami trzy statki i żadnego z nich nic już nie mogło ocalić.

Oddaliliśmy się tak prędko, jak tylko się dało, a bomby głębinowe wstrząsały morzem w ślad za nami.

Posłałem po marynarza odpowiedzialnego za torpedy.

– Co się, u diabła, stało?

Wyglądał na zmieszanego i odpowiedział:

– Bardzo przepraszam, panie kapitanie. Pośliznąłem się, przewróciłem się na ręczną dźwignię spustową i torpeda wyszła za szybko.

Musiałem się na to roześmiać.

– Cóż, przynajmniej coś nią trafiłeś, chociaż o 14 000 ton za mało.

Milczał przez chwilę. Potem zapytał:

– Ile tego łącznie było, panie kapitanie?

– 24 000 ton – odpowiedziałem.

Nowiny szybko rozeszły się po okręcie, a twarze wszystkich jaśniały radością jak niebo po długotrwałym deszczu. Dwie noce później dostrzegliśmy zaciemniony parowiec z transportem pszenicy; miał wyporność około 8000 ton. Aby oszczędzać torpedy, poleciłem załodze wsiąść do łodzi i zatopić ten statek za pomocą ładunków wybuchowych. Znajdowaliśmy się dosyć daleko od lądu, więc ruszyłem okrętem za łodziami, a marynarzom kazałem wydać chleb, kiełbasę i rum.

Następny dzień przyniósł nam dwa statki. O brzasku dopadliśmy czterotysięcznik z ładunkiem drewna, a jednostkę tę zniszczyliśmy kilkoma pociskami z działa, wystrzelonymi w burtę poniżej linii wody. Późnym popołudniem napotkaliśmy holenderski tankowiec obciążony olejem napędowym. Na mostku kapitańskim miał wielką zasłonę z worków z piaskiem.

Wreszcie wycelowaliśmy działo w maszynownię i w końcu statek zaczął tonąć.

Szalupy i załoga już znajdowały się w pewnej odległości, kiedy dostrzegliśmy trzech ludzi unoszących się na wodzie. Byli to trzeci i czwarty mechanik oraz palacz. Ich kapitan nie przejął się nimi i zostawił ich, żeby poszli na dno w maszynowni. Kazałem podjąć ich z wody, potem podpłynąłem do szalup i przeniosłem ich na nie. Palnąłem też ostrą mówkę do słuchu chrześcijańskiemu kapitanowi, która zaczynała się od słów: »Ty przeklęty draniu« i podobnie się kończyła.

Do tego czasu zatopiliśmy podczas owego patrolu bojowego statki o łącznym tonażu prawie 40 000 ton; ściślej – 39 085 ton. Byliśmy coraz bardziej zadowoleni z siebie. Ale wtedy odebraliśmy meldunek radiowy: »Niemiecki U-Boot właśnie powrócił z rejsu wojennego, zatopiwszy 54 000 ton«. Dowódca tego okrętu szkolił się u nas. Moim ludziom zrzedły miny, a Steinhagen, nasz elektromechanik, dał wyraz powszechnej opinii:

– Wkurza, że te młodziaki nas wyprzedziły.

Takie oburzenie wydało mi się trochę dziecinne, ale zarazem rad byłem, że rozbudziło to bojowy zapał wśród mojej załogi.

Wezwałem pierwszego i drugiego oficera. Rezultaty naszej narady były deprymujące. Pozostało nam zaledwie sześć ładunków wybuchowych i kilka torped. Następnej nocy wystrzeliliśmy jedną z torped trochę na ślepo. Pewien parowiec przeszedł przed nami ze znaczną szybkością i jeśli mieliśmy go trafić, trzeba było strzelać szybko. Kiedy torpeda opuściła wyrzutnię, zaczęliśmy odliczanie. Najpierw do pięćdziesięciu sekund… Każda upływająca sekunda czyniła trafienie bardziej nieprawdopodobnym. Jednak minuta… Minuta dwadzieścia…

– Moja wspaniała torpeda – jęknął Barendorff przez zaciśnięte usta.

Podjęliśmy pościg, ale parowiec nam umknął i wokół nas zapadła ciemność.

Przebudzono mnie nowiną, że pierwszy oficer dojrzał *Empire Tucan,* liniowiec o wyporności 7000 ton. Nasz okręt kołysał się silnie na fali.

– Będziemy musieli zaatakować go pociskami – powiedziałem.

– Nie wiem, czy uda nam się go trafić przy takim stanie morza – zauważył pierwszy oficer. Wzruszyłem na to ramionami:

– Tak czy owak, trzeba będzie jeszcze bardziej oszczędzać torpedy.

Wezwano bosmana Meyera, żeby wycelował działo. Odmówił.

– Strzelanie przy takiej pogodzie to szaleństwo – powiedział marynarzowi, który go zbudził. – Za wysoka fala, żeby dobrze wycelować.

Wysłano do niego innego marynarza z oficjalnym rozkazem dla bosmana, by stawił się na mostku. Wreszcie Meyer się zjawił, zaspany i rozdrażniony. Wydałem mu polecenie:

– Pierwszy strzał oddać w działo, które wyraźnie widać na tylnym pokładzie, a drugi w most kapitański, żeby nie mogli nadać meldunku przez radio.

– Tak jest, panie kapitanie – odpowiedział, trzaskając obcasami. Ale po jego minie zorientowałem się, że powinniśmy także oszczędzać pociski artyleryjskie. Staliśmy na mostku i przypatrywaliśmy się skutkom ostrzału, który oznaczał zużycie resztek

naszej amunicji. Pierwszy pocisk trafił statek dokładnie w miejsce między działami, drugi w tylny pokład, a trzeci w rufę. Czwarty chybił, piąty okazał się niewypałem, a ostatni trafił w mostek i utkwił w nawiewniku. Dziwnie się na to patrzyło. Wybuch wydął płótno, które przypominało wielką białą zjawę o świcie, i cisnął je na maszt. Pomimo tego ostatniego trafienia radionadajnik na statku zawzięcie nadawał sygnał SOS. Załoga zajęła miejsca w łodziach i odpłynęła od statku. Tylko radiotelegrafista pozostał na pokładzie i nadal wysyłał meldunki.

Nie mieliśmy wyjścia! Trzeba było poświęcić torpedę, jeżeli nie chcieliśmy mieć całej zgrai okrętów wroga na karku. *Empire Tucan* został nią trafiony dokładnie w śródokręcie. Statek przełamał się, zanurzył się w morskiej głębinie, a potem znowu wyrzuciło go ku niebu. Radiooperator wytrwał na swoim stanowisku.

Nagle ujrzeliśmy człowieka biegnącego po przechylonym pokładzie. Miał w ręku czerwoną lampę, trzymał ją wysoko nad głową i skoczył z tonącego statku. Gdy wpadł do wody, czerwone światło zgasło. Zatrzymaliśmy się w miejscu, gdzie zniknął pod wodą, ale nie mogliśmy go odnaleźć. Na północy pojawiły się o świcie ciemne kształty, prawdopodobnie niszczyciele. A skoro pozostała nam już tylko jedna sprawna torpeda, postanowiliśmy odpłynąć. Trzy minuty później Steinhagen przyniósł mi przechwycony meldunek radiowy. Był to ostatni komunikat z *Empire Tucana.* Storpedowany przez U-Boota. Tonie szybko – SOS, a potem długa pauza. Ostatni sygnał nadany przez radiooperatora.

Następny statek napotkaliśmy dwa dni później. Był to grecki frachtowiec, który wykończyliśmy ostatnią torpedą. Miał wyporność zaledwie 4000 ton. Steinhagen wetknął głowę:

– Czy mamy już dosyć, panie kapitanie? – zapytał szeptem.

Już odliczałem.

– Nie – odpowiedziałem. – Mamy na koncie 51 000 ton, a tamten U-Boot o 3000 ton więcej. – Fala rozczarowania przetoczyła się przez okręt. Ruszyliśmy w rejs powrotny z jedyną i to niesprawną torpedą na pokładzie. Wezwałem marynarza od torped. – Spróbuj jeszcze raz naprawić tę torpedę.

Był to pogodny i spokojny letni poranek. Płynęliśmy wzdłuż wybrzeża po spokojnym morzu. Wtedy marynarz na stanowisku obserwacyjnym zameldował:

– Parowiec od dziobu na sterburcie.

Wielki statek z dwoma kominami zbliżał się do nas od strony słońca, zygzakując. Pod światło nie sposób było ustalić, jaki ma kolor, lecz po sylwetce zorientowałem się, że to jednostka klasy Ormonde – a to oznaczało ponad 15 000 ton.

– Koledzy – powiedziałem, wyczuwając podniecenie, jakie zapanowało. – Oby się udało. Spróbujmy go ustrzelić. – I wydałem komendę. – Ognia!

Potem czekaliśmy, odliczając. Boleśnie wolno upływały sekundy. Statek znajdował się daleko, obawiałem się, że zbyt daleko. I wtedy nagle na wysokości jego śródokręcia daleko za masztem wystrzelił słup wody i dosłyszeliśmy huk wybuchu.

Liniowiec przechylił się na prawą burtę. W wielkim pośpiechu zwodowano

szalupy, wiele szalup. Pomiędzy nimi podrygiwały w wodzie setki głów. Nie mogliśmy przyjść im z pomocą, ponieważ wybrzeże było zbyt blisko, a statek wciąż utrzymywał się na powierzchni. Na tylnym pokładzie widać było wyraźnie wiele dział. Zeszliśmy pod wodę. Kiedy wynurzyliśmy się po kilku chwilach, na spokojnym morzu widać było tylko szalupy.

Zaszyłem się w swojej kajutce, żeby uzupełnić zapisy w dzienniku wojennym. Kiedy mijałem okrętową centralę, dostrzegłem napis na tablicy zawieszonej na drzwiach. Widniało na niej: »66 587 ton. Znamy tę liczbę na pamięć«".

Günthera Priena i jego załogę powitano na przystani w Wilhelmshaven trzy dni po ataku na *Royal Oak* w Scapa Flow uśmiechami, wiwatami, bukietami kwiatów, dźwiękami orkiestry dętej; nie zabrakło też gratulacji od admirała Dönitza i admirała floty Raedera. Raeder osobiście odznaczył wszystkich członków załogi *U-47* Krzyżem Żelaznym II Klasy. Po południu przybył samolot Hitlera, aby przewieźć marynarzy do Berlina i przedstawić ich nieskrywającym podziwu tłumom. Prien przejechał w otwartym aucie przez Bramę Brandenburską, a w gabinecie w Kancelarii Rzeszy Hitler odznaczył dowódcę U-Boota Krzyżem Rycerskim, określając osiągnięcie Priena mianem „najwspanialszego wyczynu, jakiego mógłby dokonać niemiecki okręt podwodny". Priena wyróżniono odznaczeniem, podczas gdy Dönitz doczekał się awansu – na wiceadmirała – a notowania broni podwodnej u Hitlera poszły w górę. Następnie przybył minister propagandy i oświecenia publicznego doktor Josef Goebbels, który w najbliższych dniach tak nagłośnił akcję zatopienia *Royal Oak,* że Prien aż się poskarżył: „Jestem oficerem, a nie gwiazdą filmową".

Podwodniacy może i nie byli gwiazdorami filmowymi, ale na pewno okryli się legendarną sławą. Ludność niemiecka podziwiała Priena, Schepkego i Kretschmera, tak jak Brytyjczycy wielbili swoich asów myśliwskich z Królewskich Sił Powietrznych podczas bitwy o Anglię. Dr Goebbels, nakazując publikowanie różnych pocztówek, książek, broszur i wywiadów, uciekał się do mało subtelnych metod propagandowych. Ale nikt nie mógł zmusić zaangażowanych w walkę Priena czy Kretschmera do pisania wspomnień, zanim nie skończy się wojna. W odróżnieniu od Schepkego, ani jeden, ani drugi nie należał do partii nazistowskiej.

Z końcem marca 1941 roku Schepke i Prien już nie żyli, a Kretschmer znalazł się w alianckim obozie jenieckim; 6 marca Prien, w owym czasie już w stopniu *Korvettenkapitäna* (komandora podporucznika), wyszedł w morze na czele flotylli złożonej z sześciu U-Bootów, w której znalazł się *U-99* Kretschmera, na kolejne łowy. Celem ich ataku był zmierzający na zachód konwój OB-293, który wypłynął z Liverpoolu. Po czterech dniach Niemcy zaatakowali cztery alianckie statki i zatopili dwa z nich. Jednak okręty z eskorty konwoju zareagowały szybko i zdecydowanie. Jeden z U-Bootów został poważnie uszkodzony przez bomby głębinowe, musiał wycofać się z akcji i z trudem powrócił do bazy w Lorient. Drugi

z uszkodzonych okrętów podwodnych trzeba było opuścić i zatopić. Kretschmer rozważył szanse i postanowił zrezygnować z podejmowania walki. Prien – nie. Nadal, aż do wieczora 8 marca, tropił statki konwoju. Pod osłoną ulewnego deszczu towarzyszącego szkwałowi zbliżył się do jednostki, którą wziął na cel, lecz kiedy ulewa ustała, jego U-Boot został wypatrzony przez wachtę na pokładzie niszczyciela HMS *Wolverine*. *U-47* Priena szybko zszedł po wodę, lecz ucierpiał od bomb głębinowych zrzuconych przez załogę *Wolverine* i HMS *Verity*. Gdy godzinę później niemiecki okręt podwodny usiłował się wynurzyć, niemal mu się to udało, lecz nagle zaczął tonąć i po kilku chwilach eksplodował, a pomarańczowy błysk tego wybuchu był widoczny na powierzchni morza. Nikt z załogi nie przeżył.

„W willi Dönitza [w Kernével koło Lorient] radiostacje pracowały nieustannie, nadając i odbierając meldunki, napływające z całego Atlantyku; rozkazy wysyłano okrętom na morzu. Zdumiewają mnie niektóre rzeczy, z powodu których U-Booty w strefie działań bojowych przerywały ciszę radiową, by zameldować o nich kwaterze dowództwa. Dönitz podejmował »skalkulowane ryzyko« związane z odbieraniem nadawanych przez radio informacji i uznał, że ważniejsze jest, by sam dowiadywał się o wszystkim, niż zachowywanie ciszy radiowej na morzu. Niemal codziennie organizował na oceanie spotkania U-Bootów, które przekazywały sobie części zamienne do maszyn, albo polecał wracającym do baz okrętom oddawanie zapasu paliwa lub torped innym jednostkom, bądź też przeniesienie chorego marynarza na pokład U-Boota, na którym znajdował się lekarz. Wywoływał przez radio swoje okręty nawet w momentach, gdy spodziewał się kłopotów – nakazując wszystkim załogom »raportowanie o swoich pozycjach i sukcesach«. W czasie jednego z takich wezwań dowiedział się, że na początku marca 1941 roku stracił trzech swoich największych asów, Priena, Schepkego i Kretschmera. Kiedy z któregoś okrętu nadchodził sygnał SOS, Dönitz zawsze kierował na pomoc operującego najbliżej U-Boota. Z zimną krwią rozkazywał, aby załogi się nie narażały, ratując alianckich rozbitków, za to podejmował wielkie ryzyko dla ratowania swoich marynarzy. Taka łączność radiowa miała zapewne służyć między innymi temu, by załogi U-Bootów odnosiły wrażenie, iż dowództwo czuwa nad nimi. Wszyscy niemieccy podwodniacy wiedzieli, że jeśli lub kiedy znajdą się w opałach, SOS do Dönitza sprawi, iż ten niezwłocznie przyśle im pomoc. A to ważne w organizacji takiej jak flota U-Bootów, w której morale często wpływa na rezultaty bardziej niż kwestie techniczne”.

Twenty Million Tons Under the Sea
(kontradmirał Daniel V. Gallery, US Navy)

Admirał analizował skutki utraty trzech ze swoich najlepszych i najsławniejszych dowódców U-Bootów w trakcie zaledwie dziesięciu dni działań bojowych. Mimo wszystko inni doświadczeni oficerowie Ubootwaffe oraz ci, którzy oczekiwali w kolejce na objęcie dowództwa okrętów, nadal prezentowali niezłomnego ducha i determinację. Byli wśród nich Erich Topp, mający na koncie zatopienie 39

jednostek, w tym amerykańskiego niszczyciela *Reuben James,* w trakcie 16 rejsów bojowych; Günther Hessler, który zatopił 14 statków podczas jednego rejsu, co stanowiło rekordowy wyczyn w Ubootwaffe, a także inni, którzy niebawem mieli dołączyć do elitarnego grona – ludzie tacy jak Werner Henke, Johannes Mohr i Wolfgang Lüth, który pod względem zatopionego tonażu ustępował tylko Kretschmerowi. Mohr miał posłać na dno, w czasie swego drugiego rejsu bojowego, krążownik HMS *Dunedin*, a potem także 32 statki handlowe i korwetę eskortową. Był też Helmut Witte. Jego załoga, której skończył się zapas torped i amunicji do działa, wdarła się na pokład zbiornikowca, umieściła tam ładunki wybuchowe i zatopiła ten statek. Witte odbył też najdłuższy 135-dniowy rejs patrolowy na południowym Atlantyku. Dwunastu czołowych dowódców Dönitza razem mogło pochwalić się zniszczeniem alianckich statków o łącznej wyporności 150 000 ton.

Oberleutnant Erich Topp na pokładzie *U-552* podczas rejsu bojowego, kwiecień 1942 roku.

Przed wrześniem 1944 roku Dönitz wyznaczył Wolfganga Lütha na komendanta Wyższej Szkoły Morskiej we Flensburgu, gdzie z czasem admirał miał też zorganizować kadłubowy niemiecki rząd pod sam koniec wojny w 1945 roku. Tamże, w tych ostatnich dniach Trzeciej Rzeszy, w atmosferze podenerwowania i nieustannego niepokoju, tuż po północy 13 maja 1945 roku młody strażnik na warcie na terenie tej uczelni usłyszał odgłos kroków i zawołał: „Kto tam?”. Nie usłyszawszy odpowiedzi, wartownik ponowił pytanie, kierując je ku zbliżającej się,

ledwie widocznej w mroku postaci, idącej ze spuszczoną głową. A ponieważ znowu nic nie usłyszał, oddał strzał ostrzegawczy, lecz kula trafiła intruza w głowę. Okazało się, że wartownik zabił komendanta placówki, Wolfganga Lütha.

Jeśli chodzi o losy innych, wybitnych lub obiecujących dowódców U-Bootów, to Johannes Mohr zginął w kwietniu 1943 roku na pokładzie *U-124* zatopionego przez eskortę konwoju, a Engelbert Endrass poniósł śmierć 21 grudnia 1941 roku, gdy jego okręt, *U-567,* został staranowany przez frachtowiec. Erich Topp, Helmut Witte i Günther Hessler przeżyli wojnę, a Herbert Werner przyjął obywatelstwo amerykańskie. Otto Kretschmer wyszedł na wolność z alianckiej niewoli w 1947 roku. Podjąwszy służbę w zachodnioniemieckiej marynarce wojennej, dosłużył się rangi kontradmirała i funkcji szefa sztabu wojsk NATO w strefie bałtyckiej. Po wojnie spotkał się ponownie, w przyjemniejszych okolicznościach, z kapitanem Donaldem Macintyre'em, który wziął go do niewoli i Macintyre zwrócił mu odebraną w 1941 roku lornetkę marki Zeiss.

„…chciał udowodnić, że może przypuścić atak nocą w wynurzeniu, i to zgodnie z wyznawaną przezeń zasadą »jedna torpeda na jeden statek«. Torpedowy »wachlarz« był, jego zdaniem, marnowaniem sprzętu i wysiłku, choć umożliwiał dowódcy U-Boota atakowanie ze względnie bezpiecznej pozycji w nadziei, że uda się w coś trafić, zamiast podejmowania ograniczonego ryzyka, związanego z precyzyjnym celowaniem w warunkach, w których liczy się każda torpeda. Był pierwszym dowódcą, który atakował konwoje wyłącznie nocami i zawsze w wynurzeniu. Ten atak miał stanowić wzorzec. W owej fazie wojny żaden z pozostałych dowódców nie powielał metody Kretschmera, uważając ją za zbyt niebezpieczną, a jednak to właśnie ona sprawiła, że prześcignął swoich kolegów pod względem liczby zatopionych statków".

Otto Kretschmer: Prawdziwa historia bohatera „Okrętu" (Terence Robertson)

„Przedzieraliśmy się przez lutowe sztormy, podczas najsurowszej z zim. Morze kipiało i pieniło się, falując nieustannie pod wpływem podmuchów wichrów, które mknęły nad Atlantykiem z zachodu na wschód. *U-230* przeciskał się przez spienione wiry, podskakując na wzburzonym morzu; wyrzucany w górę przez jedną ze wznoszących się fal, chwytany przez kolejną i zalewany tonami wody przez następną. Okrutne wiatry omiatały falującą powierzchnię morza z prędkością dochodzącą do 150 mil na godzinę, świszcząc przeraźliwie, a przy tym dudniąc jak basy. Kiedy byliśmy na wachcie, wiatr smagał nas lotnym śniegiem, deszczem ze śniegiem, gradem i zamarzającym kroplami morskiej wody. Uderzał w nasze kauczukowe kombinezony, ciął nas po twarzach jak brzytwa, grożąc zerwaniem masek chroniących nasze oczy; tylko dzięki stalowym pasom wokół talii nie zmyło nas z okrętu i nie zginęliśmy. Poniżej, wewnątrz stalowej muszli, gwałtowne podskoki okrętu rzucały nas na płyty, po których chodziliśmy, podrzucały nami i miotały jak lalkami. A jednak zdołaliśmy przetrwać ten wściekły wicher morski i dotrzeć cało na wyznaczone miejsce".

„Nauczałem was, me drogie pociechy, przez niemal trzydzieści lat, jak żyć, a teraz pokażę wam bardzo prędko, jak zginąć”.

Sandys

ROZDZIAŁ 11

Kiedy myśliwy staje się zwierzyną

Północnoatlantyckie szlaki morskie były najniebezpieczniejsze dla alianckich statków handlowych płynących w konwojach w początkowym okresie drugiej wojny światowej. Później, kiedy admirał Dönitz rozkazał większości swoich U-Bootów przemieścić się na Morze Śródziemne, właśnie ono, a zwłaszcza akweny opodal Gibraltaru, stały się wodami szczególnie niebezpiecznymi. Liczne konwoje przewoziły broń i zaopatrzenie do Afryki, dla żołnierzy armii brytyjskiej w Egipcie, a inne alianckie statki transportowały surowce z Dalekiego Wschodu. Akweny te stały się sceną bardzo ważnej dla przebiegu całej wojny batalii morskiej oraz swoistym laboratorium militarnym, w którym wypróbowywano nową, ulepszoną taktykę zwalczania U-Bootów. Wszystko zaczęło się w niedzielę 14 grudnia 1941 roku, gdy aliancki konwój HG-76, złożony z 32 statków, wypłynął z Gibraltaru pod osłoną kilku okrętów eskortowych pod dowództwem komandora Fredericka Johna „Johnniego" Walkera. Zasłynął on jako odnoszący sukcesy indywidualista, został awansowany na komandora z pominięciem rangi kapitańskiej, choć pierwsze dwa lata wojny odsłużył, wypełniając zadania sztabowe. Okazał się jednak zdolnym taktykiem i poświęcił sporo czasu na doskonalenie własnych koncepcji skutecznej walki z U-Bootami.

Wreszcie, w październiku 1941 roku, Walkerowi powierzono dowodzenie slupem klasy *Bittern* – okrętem HMS *Stork,* a także zwierzchnictwo nad eskortą konwoju; w skład tej eskorty weszły *Stork* oraz siedem korwet. Walker miał zwyczaj pieszczotliwie nazywać swoją żonę „Buttercup" („Kwiatuszkiem") i taką też nazwę nadał opracowanej przez siebie taktyce skoordynowanej walki z nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi. Jego zamiar sprowadzał się do wykorzystania w starciach z U-Bootami możliwie największej liczby okrętów, dysponujących znaczną siłą ognia, i to pod osłoną ciemności, kiedy U-Booty najczęściej przeprowadzały ataki. Opracował swą taktykę w oparciu o wynikające z doświadczeń przeświadczenie, że gdy U-Boot przeprowadzi udany atak torpedowy, zwykle pozostaje w pobliżu uszkodzonego statku albo też próbuje umknąć z maksymalną prędkością w wynurzeniu, by w ten sposób ustrzec się eskorty konwoju. Swój zamysł sam opisał tak: „Akcja »Buttercup« ma na celu zmuszenie U-Boota do zanurzenia poprzez obrzucenie wód wokół [storpedowanego] wraku bombami głębinowymi oraz iluminację najbardziej prawdopodobnych kierunków ucieczki wynurzonego U-Boota. Zniszczenie zanurzonego okrętu podwodnego jest znacznie prostsze".

Na początku miesiąca mały zespół okrętów eskortowych czuwał nad bezpieczeństwem konwoju, który – nienękany przez ataki U-Bootów – spokojnie zmierzał z Liverpoolu do Gibraltaru. Jednakże Walker otrzymywał meldunki z londyńskiego ośrodka tropienia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, że podczas rejsu powrotnego nie będzie tak łatwo. W istocie wiedziano, że wiele U-Bootów zmierza w kierunku Gibraltaru, a inne, na osobisty rozkaz Hitlera, płynęły

tam z Bałtyku. Szykowała się zażarta bitwa morska.

Aby zaradzić jakoś temu ewidentnemu zagrożeniu ze strony U-Bootów, Brytyjczycy skierowali na tamte wody dziewięć dodatkowych okrętów wojennych, stacjonujących w owym czasie w Gibraltarze – dwa slupy, trzy niszczyciele, trzy korwety i lotniskowiec eskortowy HMS *Audacity* – które miały wzmocnić zespół Walkera. Jednak już cztery dni później skład tej grupy został radykalnie osłabiony, gdy wszystkie okręty eskortowe, z wyjątkiem *Audacity* i niszczyciela *Stanley*, dostały polecenie powrotu do Gibraltaru. *Audacity* był w istocie zdobytym i przebudowanym na lotniskowiec eskortowy niemieckim statkiem pasażerskim. Miał na pokładzie sześć myśliwców typu Grumman Martlet (brytyjska wersja amerykańskiego Wildcata).

Zaledwie dwa dni po wyjściu na morze z Gibraltaru oficerowie konwoju zorientowali się, że ich jednostki zostały zauważone przez Niemców, gdy nad linią horyzontu pojawił się zwiadowczy bombowiec dalekiego zasięgu typu Condor. Nazajutrz zdali sobie sprawę, że nieprzyjaciel koncentruje „wilcze stado" U-Bootów, gdyż zwiększyła się znacznie liczba komunikatów nadawanych przez Niemców przez radio.

Martlety z pokładu *Audacity* odbywały w pobliżu konwoju loty patrolowe, a rankiem 17 grudnia pilot jednego z tych myśliwców wypatrzył wynurzonego U-Boota około 20 mil na zachód od konwoju. Komandor Walker niezwłocznie wysłał pięć ze swoich okrętów eskortowych w pościg za wrogą jednostką. Jeden z brytyjskich okrętów, korweta, jako pierwszy zbliżył się do U-Boota, który do tego czasu zszedł pod wodę. Korweta zrzuciła salwę dziesięciu bomb głębinowych, które uszkodziły kadłub tego okrętu podwodnego, *U-131* pod dowództwem *Korvettenkapitäna* (komandora podporucznika) Arenda Baumanna, co zmusiło tę jednostkę do wynurzenia. Wtedy pięć eskortowców ostrzelało U-Boota z dział kalibru 100 mm. Jednak załoga niemieckiego okrętu podwodnego podjęła walkę i zestrzeliła jeden z myśliwców Martlet. Potem, wiedząc, że jego okręt musi zatonąć, dowódca U-Boota wydał rozkaz opuszczenia pokładu.

Następnego dnia wachta obserwacyjna na pokładzie *Stanleya* dostrzegła kolejnego U-Boota, który śledził konwój, płynąc za nim w odległości sześciu mil. Marynarze ze *Stanleya* oraz z niszczyciela *Blankney* przeprowadzili atak z użyciem bomb głębinowych, co zmusiło *U-434* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Wolfganga Heydy do wyjścia na powierzchnię. Zanim pozostałe eskortowce dotarły w rejon starcia na północ od portugalskiej Madery, ów okręt podwodny już zatonął, a 42 ocalałych marynarzy z jego załogi czekało na ratunek. Tymczasem w powietrzu ponad miejscem walki pięć pozostałych Martletów napotkało dwa Condory, mające tropić konwój. Martlety szybko przepędziły te niemieckie samoloty rozpoznawcze z okolicy.

Podczas długiej nocy okręt podwodny *U-574*, dowodzony przez *Oberleutnanta* (porucznika) Dietricha Gengelbacha, śledził konwój, gdy, tuż przez czwartą nad

ranem, został spostrzeżony przez marynarzy ze *Stanleya,* którzy zauważyli parę torped „wystrzelonych z rufy”. Wtedy Walker rozkazał załodze *Storka* zmienić kurs i przyjść z pomocą *Stanleyowi.* Gdy *Stork* zbliżał się do niszczyciela, nastąpił błysk i huk wielkiej eksplozji, która zniszczyła *Stanleya.* Co najmniej jedna z torped odpalonych z *U-574* trafiła ten stary niszczyciel w magazyn amunicji, rozerwała kadłub i zamieniła okręt w masę płomieni. Kiedy pożary na *Stanleyu* dogasały, w okolicy zapanowała jasność jak za dnia, ponieważ z większości statków konwoju wystrzelono race oświetlające – jak zawsze, gdy dochodziło do storpedowania którejś z jednostek. A w takich warunkach doskonałej widoczności innemu z U-Bootów łatwo było zatopić kolejny statek handlowy, płynący na przodzie zgrupowania.

Rozwścieczony Walker dotarł w pobliże miejsca, w którym został trafiony *Stanley,* i niemal od razu wykrył obecność przeciwnika przy użyciu echosondy. Przez kilka następnych minut *Stork* zrzucił do wody dwie salwy bomb głębinowych i szykował się do następnego ataku, gdy *U-574* nagle się wynurzył w odległości zaledwie niespełna 200 metrów od dziobu slupa. Niemiecki okręt podwodny usiłował umknąć slupowi, wykonując zwrot po bardzo ciasnym kręgu, ale Walker i *Stork* dopędzili nieco wolniejszego U-Boota. Ze stumilimetrowych dział slupa ostrzeliwano okręt podwodny aż do momentu, gdy nie dało się już niżej opuścić luf. *Stork* znalazł się w odległości zaledwie kilku metrów od U-Boota. W trakcie następnych 11 minut zarówno okręt podwodny, jak i slup zatoczyli trzy kręgi, lecz wreszcie *Stork* dopadł i staranował *U-574.* Zaraz potem załoga *Storka* zniszczyła podtopiony wrak okrętu podwodnego bombami głębinowymi. Nieco później tamtego poranka Walker odebrał radiodepeszę nadaną przez Admiralicję. Ostrzeżono go, że jeszcze trzy U-Booty miały wzmocnić „wilcze stado” atakujące jego konwój. Wiadomo było, że jednym z tych okrętów podwodnych dowodził *Kapitänleutnant* Engelbert Endrass, który wcześniej był pierwszym oficerem na pokładzie *U-47 Korvettenkapitäna* Günthera Priena podczas ataku na HMS *Royal Oak* w Scapa Flow. Endrass był podówczas, pod koniec 1941 roku, najskuteczniejszym dowódcą okrętu w Ubootwaffe.

Tydzień później, 21 grudnia, ósmego dnia rejsu konwoju, Niemcy storpedowali i zatopili norweski tankowiec, a okręty eskortowe Walkera przystąpiły do nowej akcji poszukiwania U-Bootów, oświetlając morze racami. Około dziesięciu mil na prawo od konwoju znajdował się lotniskowiec *Audacity,* dowodzony przez pewnego oficera wyższego rangą od Walkera; oficer ten stanowczo sprzeciwiał się podejściu do konwoju. Lotniskowiec płynął bez eskorty, gdyż korwet było zbyt mało, by przydzielić którąś z nich do jego osłony. Właśnie wtedy, przy blasku rac, został zauważony przez zbliżającego się U-Boota. I już wkrótce torpeda trafiła w maszynownię lotniskowca *Audacity,* co sprawiło, że nabrał dużo wody i musiał się zatrzymać. *Audacity* utrzymywał się na powierzchni tylko przez 10 minut, gdyż szybko zatonął, trafiony jeszcze dwiema torpedami.

Wtedy wszedł do akcji *U-567* Engelberta Endrassa. Okręt Endrassa znalazł się w pobliżu konwoju na północny wschód od Azorów, gdzie został dostrzeżony przez załogę slupa *Deptford.* Slup ten pospieszył ku miejscu, w którym U-Boot dokonywał alarmowego zanurzenia. Załodze *Deptforda* udało się jednak namierzyć zanurzony okręt podwodny za pomocą echosondy i, wraz z marynarzami ze *Storka* i korwety HMS *Samphire,* obrzuciła ona U-Boota kilkoma salwami bomb głębinowych. Eksplozje zniszczyły kadłub okrętu podwodnego, w którym zginęła cała 47-osobowa załoga.

Następnej nocy, w nieprzeniknionych ciemnościach, doszło do przypadkowej kolizji *Depforda* i *Storka.* Oba okręty zostały poważnie uszkodzone.

Rankiem walki ustały, a raczej nastąpiła w nich przerwa, gdyż niemieckie okręty podwodne wycofały się w celu załadowania torped do wyrzutni i czekały na dalsze instrukcje Dönitza z Kernével. Jednak przebieg wydarzeń zmieniło przybycie w rejon starcia bombowca B-24 Liberator, należącego do Coastal Command (lotnictwa morskiego) RAF-u. Wspomniany Liberator odbył 800-milowy lot z bazy w Anglii, by przez trzy godziny patrolować przestrzeń powietrzną nad konwojem. W tym czasie napotkał i zmusił do ucieczki niemiecki rozpoznawczy samolot typu Condor i zaatakował dwa U-Booty, które na powierzchni morza ładowały akumulatory. Jeden z nich został bardzo uszkodzony już w trakcie działań podczas poprzedniej nocy, wobec czego załoga musiała ostatecznie opuścić swój okręt i go zatopić. W trakcie gdy przechodziła na pokład innego U-Boota, spadł na nią grad bomb zrzuconych z Liberatora.

Tymczasem w Kerneval admirał Dönitz był coraz bardziej zaniepokojony treścią raportów bojowych, odbieranych od dowódców U-Bootów, toczących walkę z eskortą konwoju HG-76. Już od ponad tygodnia konwój ten był niemal nieustannie atakowany przez okręty podwodne admirała i stracił zaledwie dwa statki handlowe. Z dziewięciu U-Bootów, z których Dönitz zorganizował groźne „wilcze stado” w pobliżu konwoju, do tego czasu stracono pięć, w tym okręt asa Ubootwaffe, Endrassa, najbardziej doświadczonego z niemieckich podwodniaków. W tej trudnej sytuacji admirał uznał, iż konieczne jest wydanie rozkazu przerwania nieustępliwych ataków na konwój. Stwierdził, że nie udało się sprostać świetnej taktyce Walkera ani nowemu, poważniejszemu zagrożeniu ze strony osłony lotniczej, która docierała z Anglii aż nad środkowy Atlantyk. Oznaczało to dla Ubootwaffe dotkliwą porażkę.

Jednakże wkrótce do wojny przystąpiła Ameryka. Po japońskim ataku na flotę amerykańskich pancerników w Pearl Harbor 7 grudnia Stany Zjednoczone znalazły się w stanie wojny z Japonią i jej sprzymierzeńcami z „osi” – Niemcami i Włochami. W poszukiwaniu nowych i bardziej atrakcyjnych od Morza Śródziemnego oraz północnego Atlantyku „terenów łowieckich” Dönitz postanowił urządzić polowanie na niestrzeżone najczęściej statki, kursujące wzdłuż amerykańskiego Wschodniego Wybrzeża, od Nowej Szkocji po Amerykę Południową. Jego okręty wyruszyły dalej

na zachód.

ROZDZIAŁ 12

Konwoje arktyczne

Kiedy Związek Radziecki przystąpił do drugiej wojny światowej, lord Beaverbrook i W. Averell Harriman, reprezentujący Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone w składzie alianckiej misji w Moskwie w 1941 roku, zgodzili się na bezwarunkowe dostawy amunicji i uzbrojenia dla swoich nowych sowieckich sojuszników. Najszybciej można to było dostarczyć drogą morską, wokół Przylądka Północnego i przez Ocean Arktyczny do rosyjskich portów w Archangielsku i Murmańsku. W ramach zawartej umowy Sowieci mieli wysyłać statki transportowe, na które w brytyjskich i amerykańskich portach ładowano zaopatrzenie i sprzęt wojskowy. Jednakże w praktyce nie byli w stanie wydzielić do tego dostatecznej liczby jednostek, więc zadanie podstawiania statków spadło głównie na zachodnich aliantów, przy czym większość z tych statków wchodziła w skład flot handlowych Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

Z kolei misją obrony konwojów arktycznych obarczono brytyjską Royal Navy, lecz amerykański admirał Ernest King niebawem zorganizował specjalny nawodny zespół bojowy, Task Force 39, który wzmocnił brytyjską eskortę konwojów. Jego głównymi okrętami były lotniskowiec USS *Wasp* i pancernik USS *Washington.*

Pierwszy z alianckich konwojów wyruszył w sierpniu 1941 roku, czyli zaledwie dwa miesiące po nazistowskiej inwazji na Związek Radziecki, z Wielkiej Brytanii do Rosji, a do wiosny 1942 roku pomyślnie przebyło tę trasę następnych dwanaście konwojów. Z płynących w nich statków tylko jeden został zatopiony przez nieprzyjaciela. Jednakże od owej pory Niemcy zdecydowanie zintensyfikowali działania przeciwko konwojom arktycznym, gdyż za pomocą wszelkich posiadanych środków starali się zatrzymać dostawy zaopatrzenia dla Rosjan. Największe zagrożenie dla aliantów stanowiły wielkie niemieckie okręty liniowe bazujące w norweskich fiordach, w pobliżu morskich arktycznych szlaków, z których korzystały konwoje. Niemcy przerzucili do Trondheim między innymi pancernik *Tirpitz,* do którego wkrótce dołączyły okręt liniowy *Admiral Scheer* i ciężki krążownik *Admiral Hipper.* Aż do czasu pojawienia się na owych wodach alianckich lotniskowców eskortowych, płynące do Rosji konwoje musiały przedzierać się przez pokryte lodową krą akweny bez odpowiedniej osłony przed U-Bootami i atakami niemieckiego lotnictwa.

Alianci musieli się liczyć z tym, że Niemcy zgrupowali swoje najpotężniejsze okręty nawodne z zamiarem atakowania alianckich konwojów zmierzających do ZSRR. Niemieckie bazy na wybrzeżu norweskim ułatwiały prowadzenie takich nękających operacji i umożliwiały korzystanie ze stacjonującego tam lotnictwa rozpoznawczego i bombowego, a także organizowanie złożonej z U-Bootów podwodnej zapory koło Spitsbergenu i Norwegii. Natomiast okręty alianckiej eskorty musiały operować w odległości tysięcy mil od swoich baz, bez wsparcia powietrznego, poza tym ich niszczycielom

często brakowało zapasu paliwa, który umożliwiałby odejście uszkodzonego okrętu do bezpiecznego portu.

„Powolne konwoje płynęły przez lodowate, spowite mgłą morza, wystawione na ataki bombowców nurkujących, nawodnych krążowników i okrętów podwodnych operujących z zajętych przez nazistów portów w Norwegii – i uparcie podążały naprzód. Nie zaznawały spokoju w docelowym porcie, gdyż tam, jak mówiono, co godzina samoloty Luftwaffe z czarnymi krzyżami zrzucały bomby, co powodowało przestoje w niełatwym rozładunku statków w skutym lodem Murmańsku. A jednak ładunki nieprzerwanie dostarczano”.

fragment raportu amerykańskiego Zarządu Transportu Wojennego, opracowanego po wojnie dla prezydenta Harry’ego S. Trumana

Zagrożenia i trudności, jakie napotykały alianckie konwoje w latach drugiej wojny światowej, sprawiały, że od marynarzy floty handlowej wymagano skrajnych poświęceń. Ze wszystkich szlaków morskich, po których żeglowano w trakcie tego konfliktu, żaden nie okazał się trudniejszy i bardziej najeżony niebezpieczeństwami od straszliwej północno-wschodniej trasy do Rosji. Statki na tych szlakach były nieustannie – podczas całego rejsu – narażone na nieprzyjacielskie ataki. Samoloty Luftwaffe zagrażały statkom wzdłuż wybrzeży okupowanej Norwegii, a alianckie jednostki nawodne były nękane przez średnie bombowce Heinkel He-111, bombowce nurkujące Junkers Ju-87 *Stuka*, szybkie bombowce Junkers Ju-88 i czterosilnikowe rozpoznawczo-bombowe maszyny typu Focke-Wulf FW-200 Condor. Podwodne „wilcze stada” admirała Karla Dönitza, który ściągnął wiele U-Bootów z patroli atlantyckich, rozpoczęły łowy na Morzu Barentsa i Morzu Norweskim. Jednak statkom i ich marynarzom najbardziej zagrażały wielkie niemieckie okręty wojenne, takie jak potężnie uzbrojony pancernik *Tirpitz*, krążownik *Admiral Hipper* oraz szybkie pancerniki kieszonkowe *Lützow* i *Admiral Scheer*, zaczajone w norweskich fiordach wraz ze swoją eskortą złożoną z niszczycieli i korwet.

„Wśród tych lodów”, stwierdził dowódca jednego z konwojów, „lepiej mieć statek obciążony niż lekki. Gdy nie ma obciążenia, lód może uszkodzić śruby i ster; w załadowanym statku są one pod wodą i nic im nie grozi”. Takie to osobliwe warunki panują w Arktyce. Latem dzień trwa prawie całą dobę, w zimie pogoda jest straszna i panuje noc polarna. Zimą wszystkie elementy statku pokrywa podobna do kryształu, gruba, mlecznobiała warstwa lodu. Morska słona mgiełka wodna zamarza na wszystkim, piękna i zabójcza. A ponad tym wszystkim ukazuje się niewiarygodny spektakl zorzy polarnej.

Taka jest tam zima. W lecie 1941 roku, gdy panowały lepsze warunki, a sytuacja wojenna była korzystniejsza dla Niemców, Adolf Hitler zerwał zawarty przez nazistów i Sowietów pakt o nieagresji i zaatakował Józefa Stalina, swojego byłego sprzymierzeńca. Narastające napięcie między obydwoma krajami doprowadziło do tego, że w czerwcu wspomnianego roku nazistowskie Niemcy przystąpiły do

operacji „Barbarossa”. 160 dywizji wspartych przez potężne niemieckie siły powietrzne zaatakowało republiki Związku Radzieckiego na 800-kilometrowym froncie. Napaść ta sprawiła, że Rosjanie przestali dostarczać Niemcom ropę naftową i zboże, i zawarli nowy, podszyty wzajemną nieufnością sojusz z Wielką Brytanią – państwem stanowiącym przeciwieństwo ZSRR pod niemal każdym względem.

Jedną z pierwszych korzyści, uzyskanych przez Sowietów na mocy tego nowego przymierza, było podpisanie w sierpniu brytyjsko-radzieckiego układu handlowego, na mocy którego przyznano ZSRR pożyczkę 10 milionów funtów na pięć lat i 3,5 procent. Wtedy też w Hvalfjörður na zachodnim wybrzeżu Islandii zorganizowano pierwszy z licznych konwojów z pomocą wojskową, który 21 sierpnia wyruszył z Wysp Brytyjskich do Archangielska. Konwój ten składał się z sześciu starych parowców z ładunkiem cyny, kauczuku i wełny, a także 15 myśliwców Hawker Hurricane, upchanych w ładowniach statków. Strzegła ich eskorta złożona z trzech niszczycieli, trzech trałowców oraz trzech trawlerów przerobionych na jednostki do walki z okrętami podwodnymi. Inne okręty brytyjskiej Floty Metropolii (Home Fleet) towarzyszyły temu zgrupowaniu aż do Wyspy Niedźwiedziej, osłaniając je przed ewentualnym atakiem niemieckich okrętów nawodnych. Ponadto 24 Hurricane’y z pokładu lotniskowca HMS *Argus* płynącego w pobliżu konwoju miały przelecieć na rosyjskie lotnisko Waenga na Półwyspie Kolskim.

Wszystkie konwoje arktyczne oznaczano literami PQ i odpowiednią liczbą porządkową. PQ to inicjały jednego z oficerów Admiralicji – komandora Petera Quellyna Russella. Z kolei wszystkie konwoje powracające do Wielkiej Brytanii ze Związku Radzieckiego nosiły oznaczenie QP. Jednakże pierwszy konwój nosił kryptonim „Operacja »Dervish«”. Dla Brytyjczyków sojusz z ZSRR był ważny, ale dużo większe znaczenie miał dla nich sojusz ze Stanami Zjednoczonymi. Zaistniał on oficjalnie od stycznia 1942 roku, po tym, jak niespodziewany japoński nalot na bazę amerykańskiej floty w Pearl Harbor na Hawajach wciągnął USA do prowadzonej przez Wielką Brytanię wojny z państwami „osi”, Japonią, Niemcami i Włochami. Prezydent Franklin Roosevelt i premier Winston Churchill spotkali się owej zimy w Waszyngtonie i uzgodnili, że pierwszorzędne znaczenie ma pokonanie nazistowskich Niemiec i utrzymanie za wszelką cenę Związku Radzieckiego w czynnym udziale w wojnie. Stany Zjednoczone miały przyłączyć się do Wielkiej Brytanii w dostarczaniu ZSRR zaopatrzenia wojskowego i sprzętu konwojami wysyłanymi drogą morską.

W brytyjsko-radzieckim porozumieniu handlowym przewidywano początkowo, że zapasy i ekwipunek dla Sowietów będą przewożone na pokładach sowieckich frachtowców, a załadunek powinien się odbywać w brytyjskich (później także amerykańskich) portach. Jednakże radzieckich statków jakoś nie było widać, a zadanie zorganizowania transportów i ich eskorty spadło na barki brytyjskiej Admiralicji. Ustalono miesięczną normę 400 czołgów i 300 samolotów bojowych,

które miano dostarczać Rosjanom. Konwoje przewożące tę broń miały kursować co 10–14 dni, aż do zwycięstwa sprzymierzonych. Skład konwojów stopniowo ulegał zmianie, a w ostatnich ich miesiącach stosunek liczby eskortowych okrętów wojennych do statków transportowych wynosił 1:1.

20 marca 1942 roku opodal wybrzeży Islandii zestawiono aliancki konwój PQ-13, który wyruszył w kierunku Murmańska. Składał się z 19 statków – brytyjskich, amerykańskich, polskich i panamskich – strzeżonych, na początku rejsu, przez dwa brytyjskie pancerniki, trzy krążowniki, jedenaście niszczycieli oraz lotniskowiec. Admiralicja próbowała wywabić wielkie niemieckie jednostki nawodne z ich kryjówek w norweskich fiordach, wykorzystując konwój w roli przynęty – i podjąć z okrętami Kriegsmarine walkę na otwartym morzu. Na krążowniku HMS *Trinidad* powiewała flaga dowódcy eskorty konwoju, kontradmirała Stuarta Bonhama-Cartera. Ponadto w bezpośredniej eskorcie płynęły dwa niszczyciele oraz trzy norweskie statki wielorybnicze – te ostatnie zamierzano przekazać radzieckiej flocie, która miała przerobić je na trałowce.

Inny płynący pod silną eskortą konwój aliancki, QP-9, znajdował się w połowie rejsu powrotnego z Rosji, gdy 24 marca dostał się w strefę zdradliwych sztormów. Konwój PQ-13, płynący w przeciwnym kierunku (na wschód), zmagał się z tymi samymi sztormami w jeszcze gorszych warunkach. Utrzymywanie regularnych wacht na statkach konwoju okazało się niemożliwe na bardzo wzburzonym morzu, przy wiejących porywistych wiatrach i padającym śniegu, a łączność między dowódcą konwoju a kapitanami statków i okrętów eskortowych została zerwana. Przemarznięci, oślepieni śniegiem marynarze ledwie wytrzymywali na wyznaczonych stanowiskach obserwacyjnych na pokładach. A kiedy widoczność od czasu do czasu na krótko się poprawiała, niemieckie wielozadaniowe samoloty Junkers Ju-88 z baz w Petsamo i Banaku przeprowadzały seryjne niszczycielskie naloty. Gdy sytuacja, w jakiej znalazł się konwój, stała się krytyczna, kapitan Leslie Saunders z pokładu HMS *Trinidad* przerwał obowiązującą ciszę radiową, aby poinformować o rozwoju wydarzeń Admiralicję oraz przedstawiciela brytyjskiej floty na północy Rosji.

Gwałtowny sztorm wywołał chaos i rozrzucił po morzu statki konwoju PQ-13, a załoga *Trinidada* starała się jakoś zebrać na nowo i uporządkować formację. Później tego wieczoru, na siarczystym mrozie, brytyjski parowiec HMS *Induna* wziął na hol uzbrojony trawler HMS *Silja,* któremu niemal skończył się zapas paliwa. Jednostki te przedzierały się przez krę lodową, gdy zerwała się lina holownicza. O 7.30 następnego ranka *Silja* została storpedowana; torpeda trafiła w ładownię nr 5, znajdującą się tuż pod ładunkiem spirytusu lotniczego, co spowodowało silny wybuch i pożar na pokładzie. Dziesiątki dotkliwie poparzonych marynarzy marzło w szalupach ratunkowych. W jednej z tych szalup zmarło w trakcie trzech następnych dni 14 ludzi, nim wreszcie pojawił się radziecki trałowiec i wziął na pokład 16 ocalałych, z których dwóch zmarło później w szpitalu

w Murmańsku. Gdy poruszane wiosłami łodzie ratunkowe odpływały od *Silji*, trafiła w nią kolejna torpeda. Okręt, na którego pokładzie wciąż znajdowała się część załogi, szybko zatonął.

Między Przylądkiem Północnym a Murmańskiem leży norweskie portowe miasto Kirkenes, z którego 28 marca wyszły w morze trzy niemieckie niszczyciele, *Z24*, *Z25* i *Z26*, z zadaniem przechwycenia konwoju PQ-13. Na morzu najpierw natknęły się na szalupy z SS *Empire Ranger*, statku zatopionego sześć dni wcześniej w wyniku nalotu niemieckich samolotów. Z 38 rozbitków w tych szalupach przeżyło zaledwie dwóch ludzi. Jeden z nich miał takie odmrożenia, że trzeba było amputować mu ręce i nogi, aby ocalić mu życie.

Gdy *Trinidad* 29 marca poszukiwał na morzu rozproszonych statków konwoju, operator radaru wykrył jednostkę, która okazała się niemieckim niszczycielem *Z26*. Gdy niemiecki okręt wyłonił się ze śnieżnej zamieci w odległości około 3500 metrów, załoga Murmańska ostrzelała go z dział. Kiedy doszło do walki, pojawił się w pobliżu inny niemiecki niszczyciel, *Z24*, i odpalił w kierunku *Murmańska* salwę torped. Brytyjski okręt wprawdzie uniknął storpedowania, ale został trafiony pociskiem w rufę; wybuchł pożar, który niebawem opanowano, a *Trinidad* nadal ostrzeliwał *Z26*, i poważnie uszkodził tę jednostkę. Gdy *Trinidad* ustawił się tak, aby ostatecznie wykończyć przeciwnika, niska temperatura spowodowała zamarznięcie smaru w wyrzutniach torpedowych, co sprawiło, że dwie z trzech zawiodły. Trzecia wprawdzie zadziałała, lecz awaria urządzenia żyroskopowego doprowadziła do tego, że torpeda zawróciła w kierunku brytyjskiego krążownika, a jej wybuch wyrwał wielki otwór w jego prawej burcie. Woda zalała przedni kocioł i zapalił się zbiornik z olejem napędowym. Zginęło 32 marynarzy. Potem niemieckie niszczyciele wzięły kurs na południowy zachód, ścigane przez brytyjskie niszczyciele *Eclipse* i *Fury*. Dopędziły *Z26* i szybko go zatopiły ogniem z dział. Uszkodzony *Trinidad* został wzięty na hol do czasu, gdy udało się częściowo uruchomić napęd krążownika. Okręt ten dowlókł się do Murmańska w towarzystwie HMS *Fury;* w następnym miesiącu naprawiano go tam. W trakcie rejsu konwoju PQ-13 alianci utracili pięć z płynących w jego składzie statków. Od dnia zawinięcia do Murmańska marynarze tego konwoju codziennie przez kolejne trzy tygodnie musieli się chronić przed nalotami bombowców.

Gdy *Trinidad* został uszkodzony, kontradmirał Bonham-Carter przeszedł na pokład HMS *Edinburgh*, który 27 kwietnia rzucił kotwicę w Waenga na Półwyspie Kolskim, gdzie oczekiwał na przyłączenie się do eskorty konwoju QP-11, powracającego do Wielkiej Brytanii. W tym czasie zjawiła się tam radziecka barka z ładunkiem pięciu ton sztab złota, stanowiącego zapłatę dla Skarbca Stanów Zjednoczonych za amerykańską pomoc wojskową. QP-11 wypłynął nazajutrz i niemal od razu zwrócił na siebie uwagę „wilczego stada” U-Bootów.

Edinburgh płynął na czele 13 statków w składzie konwoju, kiedy dosięgły go dwie torpedy wystrzelone przez *U-456* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Maxa-

Martina Teicherta, które zniszczyły ster, znaczną część rufy i dwie śruby napędowe. Wcześniej Teichert został uprzedzony przez załogi niemieckich samolotów rozpoznawczych o bliskiej obecności konwoju. Wyznaczono cztery niszczyciele i dwa trałowce do odprowadzenia z powrotem do Murmańska nieprzydatnego już konwojowi *Edinburgha* z szyprem, kapitanem Faulknerem. Następnego dnia okręt ten miał już znacznie podtopioną rufę i utracił sterowność. HMS *Forersight* starał się go holować, ale wtedy pokazały się trzy niemieckie niszczyciele i Bohnam-Carter zaniechał tych prób. Załoga ostrzeliwała nieprzyjacielskie okręty aż do czasu, kiedy *Edinburgh* został trafiony dwiema kolejnymi torpedami, a kontradmirał polecił kapitanowi i marynarzom opuścić pokład. Trałowce *Harrier* i *Gossamer* podpłynęły na pomoc załodze. Wtedy to Faulkner pomyślał o partiach tryktraka, które rozgrywał na pokładzie *Edinburgha* w spokojnych chwilach, i oznajmił kontradmirałowi, że musi po coś powrócić na okręt. „Po co, do licha?" – zapytał Bonham-Carter. „Po zapis naszej partii. Jest mi pan winien trzydzieści funtów!". Admirał odparł na to: „Obawiam się, że ten zapis pójdzie na dno razem z okrętem i razem z rosyjskim złotem".

Gdy Bonham-Carter dotarł do Murmańska, przeprowadził inspekcję na pokładzie HMS *Trinidad* i stwierdził, że grupa marynarzy tego okrętu musiała zdobyć szyny kolejowe dla wzmocnienia nimi spawanych płyt pokładu. Działał tylko kocioł na rufie, który mógł napędzać turbiny, a okręt nadal wymagał poważnych napraw, lecz mimo wszystko nadawał się do odbycia rejsu powrotnego w maju, gdy kontradmirał znowu wywiesił na tej jednostce swoją banderę. Pod eskortą czterech niszczycieli krążownik pospieszył, aby dogonić konwój QP-11 na Morzu Barentsa. Konwój ten wyszedł z Murmańska nieco wcześniej – 28 kwietnia.

Po dołączeniu do konwoju *Trinidad* został zaatakowany przez samolot Ju-88, który zrzucił wiązkę czterech bomb. Choć jednostka miała silny przechył na rufę i sterburtę, kanonierzy podjęli walkę i zestrzelili nieprzyjacielską maszynę, lecz wobec gwałtownego pożaru zbiorników paliwa i rozprzestrzeniania się ognia kapitan rozkazał załodze opuścić okręt. HMS *Foresight* wziął na pokład marynarzy z *Trinidada* oraz niektórych rozbitków z zatopionych statków konwoju PQ-13. Wtedy ściągnięto niszczyciel HMS *Matchless,* który dwiema torpedami posłał wrak *Trinidada* na dno.

Kontradmirał Bonham-Carter utracił pięć okrętów, za które odpowiadał jako dowódca eskorty, i później zapisał: „My, w marynarce wojennej, dostajemy pieniądze za tę robotę, ale od ludzi z floty handlowej zaczyna się wymagać zbyt dużo. Prędkość naszych okrętów pozwala nam unikać bomb i torped. Statek, płynący z szybkością 6 czy 8 węzłów, nie ma takiej możliwości".

Współdziałanie brytyjskiej floty handlowej i Royal Navy nie układało się gładko, a ich wzajemne, napięte relacje niemalże uległy zerwaniu pod wpływem skrajnych trudności związanych z organizowaniem konwojów arktycznych. Wśród marynarzy statków handlowych narastało przeświadczenie, że w konwojach chodzi nie tylko

o dostarczanie pomocy i uzbrojenia wojskowego do Związku Radzieckiego, lecz że w rzeczywistości miały one na celu wywabienie niemieckich okrętów liniowych na otwarte morze i wciągnięcie ich w bój artyleryjski z pancernikami brytyjskiej Floty Metropolii. Wielu sądziło tak: „W gruncie rzeczy Ich Lordowskich Mości w Londynie nie obchodzimy ani my, ani też Ruscy".

W istocie dowódca złożonej z krążowników eskorty konwoju PQ-17, kontradmirał Louis Henry Keppel Hamilton, napisał w rozkazie bojowym: „Główny cel to doprowadzenie PQ-17 do Rosji, ale cel niemal równie ważny to stworzenie okazji do wciągnięcia ciężkich okrętów wroga do walki". Być może nie bez racji oficerowie brytyjskiej floty wojennej uważali dążenie do zatopienia *Tirpitza* lub któregoś z innych niemieckich pancerników za istotniejsze, z szerszej wojennej perspektywy, od ochrony frachtowców i parowców przewożących sprzęt wojskowy do ZSRR.

Choć więcej takiego zaopatrzenia dostarczano Sowietom przez region nad Zatoką Perską i stamtąd koleją z Basry nad Morze Kaspijskie, to wśród sprzętu dowiezionego północnym szlakiem konwojów znalazło się 7400 jakże potrzebnych Rosjanom samolotów (w tym 3000 amerykańskich), 5200 czołgów (z tego 1400 z Kanady), 5000 dział przeciwpancernych i przeciwlotniczych, 4000 karabinów powtarzalnych i maszynowych, 1800 urządzeń radarowych, 4000 radionadajników, 2000 zestawów telefonicznych, 14 trałowców, dziewięć kutrów torpedowych oraz cztery okręty podwodne. Sprzęt ten, wraz z wielkimi partiami amunicji, torped, medykamentów i wyposażenia szpitalnego, żywności, wełny, cyny, kauczuku i maszyn produkcyjnych, stanowił ogromną pomoc dla wojsk radzieckich. Dzięki niemu mogły one stawić skuteczny opór i ostatecznie zatrzymać niemieckie armie inwazyjne w głębi ZSRR, pobić Niemców w gigantycznej bitwie pancernej na równinach pod Kurskiem, przejść od obrony do ofensywy i odrzucić nazistów aż do Belina, i w końcu zdobyć niemiecką stolicę przed zachodnimi sojusznikami w 1945 roku.

Dzieje arktycznych konwojów do radzieckiej Rosji w latach drugiej wojny światowej obejmują około czterdziestu konwojów, z których każdy składał się z mniej więcej dwudziestu statków, płynących do ZSRR z materiałami nieodzownymi dla podtrzymania radzieckiego wysiłku wojennego. Podczas tych rejsów Niemcy zatopili 10 procent tych statków, a dalszych 19 alianci utracili z innych przyczyn. Owe statki pływały pod banderami różnych państw, a od początku 1942 roku były eskortowane przez okręty amerykańskie, a także brytyjskie i kanadyjskie. Jednakże główna odpowiedzialność za strzeżenie statków transportowych w konwojach na najeżonych niebezpieczeństwami morskich bezkresach północnego Atlantyku, wokół Islandii i na szlakach do Murmańska i Archangielska, spoczywała na Royal Navy.

Dla tysięcy alianckich marynarzy pewnie niewielką pociechą było to, że także marynarzom Kriegsmarine bardzo dawały się we znaki ostre mrozy i groźne góry lodowe podczas rejsów po północnym Atlantyku, między Przylądkiem Północnym

a Wyspą Niedźwiedzią, i na Morzu Barentsa koło Archangielska i Murmańska. Poza tym załogi statków handlowych oraz eskortujących je okrętów były narażone na ataki U-Bootów, samolotów i okrętów nawodnych.

Zdarzało się, że alianckich marynarzy z floty handlowej i wojennej nie witano w radzieckich miastach portowych przyjaźnie. Budzili tam podejrzliwość, stykali się z niewdzięcznością, marnotrawstwem, a często także rozmyślną zwłoką w rozładunku przywiezionych przez nich towarów; ich statki musiały stać na kotwicy, nim wprowadzono je do portu. W samych sowieckich miastach na każdym kroku, w każdej bramie i w każdych drzwiach, natykali się na wrogo usposobionych wartowników, a ci zawsze doszukiwali się jakichś nieścisłości w ich przepustkach i dokumentach. Poczta dla marynarzy nierzadko bywała cenzurowana albo dostarczana z opóźnieniem. Ponadto irytowało ich niezmiernie niefrasobliwe obchodzenie się Rosjan z cennymi samolotami i innym sprzętem, dostarczanym z narażeniem życia, kiedy broń niedbale lub niefachowo rozładowywano, aby potem, wskutek lenistwa czy niekompetencji, pozostawiano ją na długo w nieosłoniętych miejscach, gdzie rdzewiała i niszczała.

Oczywiście, w tych czasach w sowieckiej Rosji nikomu nie żyło się lekko, i także alianccy marynarze floty handlowej podczas przebywania w sowieckich portach musieli żywić się zupą z jęczmienia i trawy oraz czarnym chlebem, a z uwagi na to, że miejscowe szpitale były zapełnione rannymi z linii frontu, oddalonego o zaledwie 50 kilometrów, to kontuzjowani ludzie z konwojów mogli liczyć w najlepszym razie na prymitywną pomoc medyczną. Tyle że, jak zauważył pewien okrętowy palacz: „Jedno poprawiało humor: wódka była tania”.

Brytyjczykom nie szczędzono też słów krytyki za organizację konwojów. Stalin i jego zausznicy w Murmańsku stawiali zarzuty, że wiele towarów przywożonych z Wielkiej Brytanii, w odróżnieniu od tych z Ameryki, ulegało uszkodzeniu po drodze, zapewne z powodu brytyjskiej metody umieszczania najcięższych ładunków na dnie statku, co, jak utrzymywali Rosjanie, sprawiało, iż statki kiwały się na boki podczas fali, a liny wiążące uszkadzały skrzynie i to, co się w nich znajdowało.

„Nie wiem, jak udawało nam się w ogóle sypiać w czasie rejsów do Rosji. Pod pokładem nie było żadnego ogrzewania, poza piecem węglowym koło mesy, w którym można było palić tylko po wystawieniu jego komina ponad pokład dziobowy, o ile pogoda na to pozwalała. Para wodna buchająca nam z ust osadzała się grubą na sześć cali warstwą lodu w mesie, a na górnym pokładzie oczywiście wszystko było ze stali, a nie z drewna. Poświęcaliśmy cały czas na owijanie się we wszystko, co tylko mogliśmy znaleźć. Na morzu miałem sypiać w sterówce koło kabiny radiooperatora, żeby w razie potrzeby móc się szybko stawić na wezwanie. Nosiłem jednoczęściowy kombinezon zapinany na suwak, impregnowany z zewnątrz, w którym miałem pracować na górnym pokładzie. Zdobyłem też na Islandii parę rybackich butów z drewnianymi podeszwami, które bardzo mi się przydały, a na grzbiecie nosiłem zarzuconą na kombinezon kurtkę budrysówkę.

Wieczorem przed rejsem powrotnym zaproszono niektórych z nas na pokaz filmowy na pokładzie *Edinburgha,* a rosyjskie straże, ustawione w każdym przejściu, denerwowały nas tym, że ilekroć je mijaliśmy, uparcie sprawdzały nasze dokumenty tożsamości. Oczywiście wtedy nie wiedzieliśmy jeszcze o milionach w złotych sztabach załadowanych na *Edinburgha,* które wkrótce miały spocząć na wiele lat na dnie Morza Barentsa. Nasza właściwa eskorta wypłynęła ponownie 28 kwietnia razem z dwoma rosyjskimi niszczycielami osłaniającymi QP-11, i bardzo prędko cały okręt znowu zaczął pokrywać się lodem, a ludzie z górnego pokładu rozgrzewali się, odrąbując lód z dział i wyrzutni bomb głębinowych. Dwa dni później *Edinburgh* został storpedowany przez *U-456,* ale nie zatonął. Mogliśmy jednak tylko zataczać kręgi na morzu, a okręt właściwie wypadł z udziału w akcji. W tym czasie sześć niemieckich niszczycieli podpłynęło, żeby wykończyć *Edinburgha,* a nasze niszczyciele *Amazon, Bulldog, Forester* i *Foresight,* wspomagane przez działa *Edinburgha,* podjęły z nimi klasyczny pojedynek artyleryjski. Czołowy niemiecki niszczyciel, *Hermann Schoemann* [*Z7*], rozerwał się na wodzie, co zniechęciło pozostałe do kontynuowania walki, ale 1 maja *Edinburgh* zatonął wraz z całym złotem”.

relacja Cyrila Hattona, pierwszego telegrafisty z pokładu HMS *Snowflake*

Rudy Radmanovich w latach drugiej wojny światowej służył w amerykańskiej flocie handlowej. Zimą 1944 roku wypłynął z Nowego Jorku jako olejarz na pokładzie statku klasy Liberty, SS *Stephen Leacock*. Pierwszy etap trasy statku wiódł do Halifaksu w Nowej Szkocji, skąd eskortowce miały doprowadzić transport do północnej Anglii. Koło Hebrydów dołączył do nich inny konwój, płynący na północ przez Morze Norweskie na Ocean Arktyczny i ku Morzu Białemu na północ od Archangielska. W trakcie opływania Przylądka Północnego konwój wpadł w pułapkę zastawioną przez niemieckie okręty podwodne, samoloty, stawiacze min i okręty nawodne. Alianci starali się przepływać możliwie najbliżej dryfujących lodów, ale i tak nie zdołali się uchronić przed niemieckimi atakami. Do Rosji zdołało dopłynąć zaledwie 14 z 34 statków konwoju Rudy’ego. Dwadzieścia jednostek zatonęło na skutych lodem wodach, a przeżyło tylko niewielu z członków ich załóg. Rudy służył we flocie handlowej aż do końca wojny. Został odznaczony Belką Bojową Marynarki Handlowej, medalami za udział w działaniach wojennych na Atlantyku, Morzu Śródziemnym i Pacyfiku, Medalem Zwycięstwa Floty Handlowej oraz radzieckim medalem upamiętniającym weteranów konwojów do Murmańska.

„*Schoharie* stał zacumowany zaledwie o kilka ulic od Navy Yard, a kiedy wchodziliśmy na pokład, wciągarki i dźwigi pracowały, przenosząc na linach ładunki z doku i opuszczając je ku lukom w ładowni. Palety z metalowymi beczkami z benzyną i skrzynie z ostrą amunicją składowano na samym dole. »Do licha, nie jesteśmy przecież tankowcem!« – zawołał Lagola, nasz sternik. Mimo to beczki z paliwem i skrzynie z amunicją załadowywano przez kilka dni, aż wreszcie luki zostały zamknięte i uszczelnione brezentem. Potem przyszła kolej na ładunek

pokładowy: lokomotywy, ciężarówki i wielkie drewniane skrzynie. Cały pokład z włazu od dziobu aż po rufę został szczelnie zastawiony ładunkiem. Zastanawialiśmy się, czy nasz statek będzie płynął, czy może zatonie pod takim ciężarem. A na lokomotywach wymalowano od szablonu białą farbą oznaczenie, które wydawało się nie mieć sensu: 0006095ARKUHSU775698. Oczywiście był to jakiś kod wytwórcy, a może przewoźnika. Domyśliliśmy się tego później. Następnego wieczoru dostarczono kilkanaście kartonów dla marynarzy, a po ich otwarciu znaleźliśmy w nich sztormową odzież i sprzęt gimnastyczny. Uzbrojeni strażnicy zostali dobrze zaopatrzeni na oczekiwane dotkliwe zimno na Atlantyku. Wydali nam ubrania na mrozy, na rejsy po arktycznych morzach, zimowe spodnie, watowane kombinezony, zimowe rękawice, maski na twarz, gogle i grube kurtki z kapturem, poza typowymi kapeluszami na deszcz, impregnowanymi kapotami i spodniami. Nie było wielką tajemnicą, dokąd popłyniemy, a wielu domyślało się, że zmierzamy do Murmańska w Rosji. Nasza plotkarska zgraja zawsze puszczała w obieg wszelkie przypuszczenia i domysły, jakie tylko przychodziły do głowy. Więc zaczęło się zgadywanie. Ale na razie ważna była tylko ostatnia noc swobody. »Nie gadaj bez potrzeby« i »Za długi język sprawia, że toną okręty« – czytaliśmy na wywieszonych tablicach, kiedy schodziliśmy ze statku. Na szczęście ostatnia noc [przed rejsem] spędzana przez miejscowych w domu, i dobra zabawa w Nowym Jorku dla reszty sprawiły, że nie plotkowaliśmy bez sensu. Kilku z nas może i napomknęło: »Niedługo wypływamy«, żeby zasłużyć na jeszcze jeden pocałunek albo i coś więcej od jakiejś zatroskanej młodej damy. Nie wiadomo było, czy ktoś zgadywał na głos, gdzie popłyniemy, poza mówieniem czegoś w rodzaju: »Tam, dokąd wyruszymy, będzie piekielnie zimno«. Ale przecież nastał koniec września, a na morzu szybko robi się zimno. Tajemnicze litery na lokomotywach oznaczały, jak sobie potem uświadomiliśmy, Archangielsk w Związku Radzieckim, co było zresztą oczywiste dla kogoś, kto miał trochę oleju w głowie”.

Tom Hendrickson, łącznościowiec DEMS (US Navy)

Do największych paradoksów konwojów do Rosji należało to, że silne zgrupowania jednej z walczących flot przemierzały wielkie akweny mórz północnych z rozkazami wykrycia i zniszczenia wrogiego konwoju, ale bez angażowania się w bitwę morską; z kolei druga strona miała, w razie możliwości, podjąć bój z przeciwnikiem, lecz przy tym chronić konwój. Z Londynu i Berlina płynęły w eter rozkazy i meldunki: kryptolodzy Ultry nie zawsze poprawnie odczytywali intencje *B-Dienst*, a wielkie okręty zmieniały kurs pod wpływem przekazywanych sugestii. W efekcie często tylko lotnicy operujący z pokładów lotniskowców albo z katapult na pancernikach mieli okazję do bezpośrednich ataków na nieprzyjaciela.

W trakcie jednej z najbardziej katastrofalnych akcji konwojowych w latach drugiej wojny światowej większość okrętów eskortujących konwój PQ-17 została skierowana przeciwko iluzorycznemu zagrożeniu ze strony niemieckiego pancernika *Tirpitz.* W związku z tym statki handlowe tego konwoju musiały

niebronione płynąć dalej ku docelowemu portowi w Archangielsku. Niestety, konwój PQ-17 był przy tym również pierwszą brytyjsko-amerykańską operacją morską tej wojny, kierowanie którą powierzono Brytyjczykom.

Zgrupowanie 35 statków, wchodzących w skład owego konwoju, wypłynęło z Hvalfjörður w Islandii o godzinie 16.00, 27 czerwca 1942 roku, i skierowało się na północ. Statki były bardzo obciążone ładunkiem, w którym znajdowało się między innymi 297 samolotów bojowych, 594 czołgi, 4246 ciężarówek i transporterów gąsienicowych, a także 156 000 ton innego sprzętu wojskowego. Początkowo eskorta składała się z czterech krążowników, trzech niszczycieli, dwóch okrętów podwodnych oraz dwóch zbiorników, zaopatrujących okręty i statki w paliwo. Wkrótce po opuszczeniu Islandii jeden ze statków osiadł na mieliźnie, a po zejściu z niej musiał zawrócić do pobliskiego portu. 29 czerwca jednostki konwoju napotkały góry lodowe, a cztery ze statków zostały poważnie uszkodzone, w tym jeden tak bardzo, że też musiał wrócić do portu. Od tej pory konwój składał się z zaledwie 33 jednostek oraz trzech okrętów ratowniczych.

Sześć niszczycieli strzegło konwoju w roli bliskiej eskorty. Były to HMS *Fury,* HMS *Keppel,* HMS *Leamington,* HMS *Ledbury,* HMS *Offa* i HMS *Wilton.* Eskadra ta była wspierana przez dwa przeciwlotnicze krążowniki pomocnicze, HMS *Palomares* i HMS *Pozarica,* korwety HMS *Lotus,* HMS *Poppy* oraz *La Malouine,* trałowce HMS *Halcyon,* HMS *Salamander,* HMS *Dianella* i HMS *Britomart* oraz przystosowane do walki z okrętami podwodnymi trawlery HMT *Lord Middleton,* HMT *Lord Austin,* HMT *Ayrshire* i HMT *Northern Gem.* Dodatkową osłonę zapewniały brytyjskie krążowniki HMS *London* i HMS *Norfolk,* a także amerykańskie krążowniki USS *Wichita* i USS *Tuscaloosa* oraz jeszcze cztery niszczyciele. Za konwojem, w odległości około 200 mil, płynęło zgrupowanie okrętów liniowych brytyjskiej Floty Metropolii. Ponadto w pobliżu operowało drugie silne zgrupowanie osłonowe, w którego skład weszły brytyjski lotniskowiec HMS *Victorious,* pancernik HMS *Duke of York,* krążowniki HMS *Cumberland* i HMS *Nigeria,* amerykański pancernik USS *Washington* oraz dziewięć niszczycieli.

1 lipca siły niemieckie wykryły konwój PQ-17, i od tej pory nieprzerwanie śledziły go i atakowały. Obserwujący postępy konwoju wyżsi oficerowie brytyjskiej Admiralicji zapoznawali się też z treścią raportów wywiadowczych, wedle których zaopatrywano w paliwo niemieckie okręty nawodne, by mogły one wyjść w morze i przechwycić konwój. Wobec takich informacji i z obawy przed wielkim pancernikiem *Tirpitz* Admiralicja poleciła statkom PQ-17 rozproszyć się po morzu. Następnie większość okrętów bliskiej eskorty i sił osłonowych złożonych z krążowników skierowano na zachód od konwoju, rzekomo dla przechwycenia niemieckich wielkich jednostek nawodnych, pozostawiając statkom towarowym bardzo słabą ochronę.

Statki konwoju, w zasadzie zdane tylko na siebie, podążały dalej ku rosyjskiemu portowi w Archangielsku. W trakcie rejsu były co rusz atakowane przez niemieckie

jednostki morskie i lotnicze, i ponosiły w wyniku tych ataków katastrofalne straty. Tylko 11 z 35 statków konwoju dotarło cało do portu docelowego; 24 statki zostały zatopione. Życie straciło 153 alianckich marynarzy. Z transportowanego ładunku przepadło 3350 pojazdów mechanicznych, 430 czołgów, 210 samolotów oraz prawie 100 000 ton różnorakiego zaopatrzenia wojennego.

Konwój przebył ponad połowę trasy i stracił do tego czasu zaledwie trzy statki, gdy odebrał rozkaz, by się rozproszyć. Rozrzucone na wielkim wycinku morza statki handlowe utraciły łączność ze sobą i na resztę jakże niebezpiecznego rejsu pozostały bez eskorty. W pobliżu płynęły już tylko stosunkowo słabe siły osłonowe. Dowództwo niemieckiej marynarki wojennej skorzystało skwapliwie z szansy, jaką było rozproszenie się konwoju po odejściu jego eskorty w poszukiwaniu rzekomo zagrażającego aliantom nieprzyjacielskiego zgrupowania nawodnego.

PQ-17 stracił następujące jednostki: *Christopher Newport* (statek amerykański) zatopiony przez *U-457* pod dowództwem *Korvettenkapitäna* Karla Brandenburga, *William Hopper* (amerykański) zatopiony przez *U-334* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Hilmara Siemona, *Navarino* (brytyjski) zatopiony przez samoloty, *Carlton* (amerykański) zatopiony przez *U-88* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Heino Bohmanna, *Fairfield City* (amerykański) zatopiony przez niemieckie lotnictwo, *Daniel Morgan* (amerykański) zatopiony przez U-88, *Empire Byron* (brytyjski) zatopiony przez *U-703* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Heinza Bielfelda, *River Afton* (brytyjski) zatopiony przez *U-703*, *Earlston* zatopiony przez *U-334*, *Honomu* (amerykański) zatopiony przez *U-456* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Maxa-Martina Teicherta, *Peter Kerr* (amerykański) zatopiony przez samoloty, *Washington* (amerykański) zatopiony przez lotnictwo, *Bolton Castle* (brytyjski) zatopiony przez niemieckie samoloty, podobnie jak *Zaafaran* (brytyjski) oraz *Pan Atlantic* (amerykański), *John Witherspoon* (amerykański) zatopiony przez *U-255* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Reinharta Rechego, *Alcoa Ranger* (amerykański) zatopiony przez *U-255*, *Pankraft* (amerykański) zatopiony przez lotnictwo, *Aldersdale* (amerykański) zatopiony przez *U-457*, the *Hartlebury* (brytyjski) zatopiony przez *U-355* pod dowództwem *Korvettenkapitäna* Güntera La Baumego, *Olopana* (amerykański) zatopiony przez *U-255*, *El Capitan* (statek panamski) zatopiony przez *U-251* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Heinricha Timma, *Hoosier* (amerykański) zatopiony przez *U-376* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Friedricha-Karla Marksa oraz *Paulus Potter* (holenderski) zatopiony przez *U-255*.

Gdy brytyjski premier rozmyślał po wojnie nad stratami poniesionymi przez konwój PQ-17, określił to wydarzenie jako „jeden z najsmutniejszych epizodów w całych zmaganiach na morzu”. Na zorganizowanej wkrótce po tej tragedii konferencji, na której oszacowano straty PQ-17, jeden z kapitanów radzieckiej floty zauważył z rozdrażnieniem: „To za mało… Potrzebujemy więcej czołgów, więcej samolotów…”. Sowieci po prostu nie chcieli przyjąć do wiadomości, że jeden konwój

mógł stracić tyle statków, i otwarcie oskarżali zachodnich sojuszników o fałszowanie danych na temat strat. Sam Stalin uznał wydany przez Admiralicję rozkaz rozproszenia konwoju za niewytłumaczalny – nie rozumiał, dlaczego okręty nawodne zawróciły, gdy statki z ładunkiem miały pojedynczo docierać do radzieckiego portu niemal pozbawione osłony. A amerykański admirał King, który nigdy nie darzył estymą brytyjskich wojskowych, wściekł się na to, co uznał za typową dla brytyjskiej Admiralicji fuszerkę. Wycofał z Atlantyku zgrupowanie Task Force 39 i przerzucił je na Pacyfik. Ówczesny głównodowodzący niemieckiej marynarki wojennej admirał Erich Raeder poinformował Hitlera na jednej z narad o alianckich konwojach i losie PQ-17 w szczególności: „Nasze okręty podwodne i samoloty, które całkowicie rozbiły ostatni konwój, zmusiły nieprzyjaciela do czasowego zaniechania korzystania z tego szlaku…”.

ROZDZIAŁ 13

Życie codzienne na morzu

„Pokładowa rutyna zastąpiła podniecenie, związane z pościgiem i bitwą. I doprowadzała ludzi do szału. Mały okręt kiwał się i podskakiwał, przechylał się i trząsł nieustannie. Sztućce, części zapasowe, narzędzia i konserwy wciąż na nas spadały; porcelanowe kubki i talerze leżały porozbijane na płytach podłogowych i pokrywach zęzy, bo jedliśmy prosto z puszek. Ludzie, stłoczeni w tym podskakującym, zapoconym wrzecionie, stoicko nawykli do tego ruchu i do monotonii. Rzadko kogoś tam ponosiły nerwy, a nastroje pozostawały dobre. Wszyscy byliśmy cierpliwymi weteranami. Wszyscy na pokładzie upodobnili się do siebie z wyglądu, tak samo cuchnęli i powtarzali te same zwroty i przekleństwa. Nauczyliśmy się żyć razem w tej ciasnej tulei, nie większej od dwóch wagonów towarowych. Znosiliśmy nawzajem swoje wady i staliśmy się ekspertami od cudzych nawyków – wiedzieliśmy, jak ktoś śmieje się lub pyskuje, jak mówi i jak chrapie, jak pije kawę i przygładza sobie brodę. Napięcie rosło z upływem każdego pozbawionego wydarzeń dnia, ale ustępowało w jednej chwili na widok obładowanego konwoju”.

Iron Coffins (Herbert A. Werner)

Każdy na pokładzie okrętu miał jakieś konkretne zadania, a dzień wszystkich marynarzy dzielił się na dwie części – wachtę i godziny poza wachtą. To, jak długo było się na wachcie, zależało w głównej mierze od charakteru obowiązków. Przeciętny marynarz na ogół miał podczas doby trzy czterogodzinne wachty. Inni – dwie wachty po sześć godzin. Jedyny wyjątek wśród członków załogi stanowił kucharz, ponieważ jego zadanie polegało na przygotowywaniu trzech posiłków dziennie dla kolejnych wacht, a zatem on sam był „na wachcie” właściwie nieustannie.

Dla niektórych rola na pokładzie sprowadzała się przede wszystkim do czuwania na wachtach obserwacyjnych, trwających zwykle po cztery godziny, ale przy sztormowej pogodzie, gdy morze gwałtownie zalewało pokład, a ulewny deszcz smagał mostek kapitański, czas wacht skracano o połowę. W takich warunkach impregnowane peleryny, rybackie kapelusze zakładane na kominiarki, skórzane spodnie, grube swetry wypchane ręcznikami i podwójne pary skarpet pod marynarskimi butami pomagały tylko przez pierwsze chwile na wachcie. Pewnego razu podczas sztormu marynarze z wachty obserwacyjnej na pokładzie okrętu podwodnego *U-106* nie zostali należycie przymocowani do relingu i wielka fala zmyła ich do morza. Ich zniknięcie odkryto dopiero po tym, jak z centrali okrętowej wyszli na mostek kolejni członkowie załogi.

Spośród oficerów na pokładzie swoje wachty odbywali kolejno pierwszy i drugi oficer, nawigator i chorąży torped (lub starszy bosman). Dla większości ludzi z załogi U-Boota wachty były czymś mobilizującym, gdyż dawały każdemu poczucie, że ma zadanie do wykonania, wyznaczane o określonej porze dnia i nocy.

Oczywiście z drugiej strony czasami bardzo dawała się we znaki straszna monotonia życia w takich warunkach. Ale marynarz wiedział także, iż „codzienna rutyna” obejmowała również niespodziewane i zupełnie nieprzewidywalne okresy marazmu, zmęczenia, podniecenia i wręcz przerażenia. Do żmudnych zajęć należały dłużące się w nieskończoność godziny monitorowania zegarów i wskaźników, wpatrywania się w opustoszały horyzont, nasłuchiwanie sygnałów w słuchawkach i obserwowanie ekranów radarów, sprzątanie, konserwacja sprzętu, pomoc w szykowaniu posiłków i próbne alarmy – ćwiczenia procedur na wypadek ataku, pożaru i konieczności opuszczenia okrętu, zanurzenia testujące trym, symulowane zanurzenia awaryjne, ćwiczenia w obsłudze dział i kaemów. Dla bezpieczeństwa wachta obserwacyjna na mostku kapitańskim musiała stale i uważnie wpatrywać się w wycinki linii widnokręgu na oceanie i w niebo ponad nim. Najtrudniejsze było patrzenie pod słońce, a właśnie od strony słońca najchętniej atakowały nieprzyjacielskie samoloty. Dönitz stwierdził, że jego marynarze muszą wyznawać zasadę „zwycięża ten, kto widzi pierwszy”; podkreślał też, że wszystko, cokolwiek się dostrzeże, choćby nawet wydało się niegroźne i nieważne, musi być dokładnie sprawdzone. Od każdego z obserwujących wymagano umiejętności odróżniania chmury na widnokręgu od smugi dymu z komina zbliżającego się okrętu nawodnego. Za pomocą świetnych lornetek marki Zeiss marynarze musieli bezbłędnie odróżnić mewę od latającej łodzi typu Catalina, bez względu na pogodę i stan morza.

Obserwatorzy na wachcie musieli przestrzegać ścisłej dyscypliny. Czekały ich surowe kary, jeśli zamiast w pełnym skupieniu śledzić wzrokiem linię widnokręgu wpatrywali się z podziwem w zorzę polarną albo niezwykły spektakl burzy z piorunami na morzu lub też we wspaniałe gwiezdne konstelacje, najlepiej widoczne nocą na oceanie.

Najważniejsze, dla kapitana i dla całej załogi, były orientacja w sytuacji w pobliżu okrętu, uzyskiwanie możliwie najdokładniejszych danych dotyczących otoczenia i ewentualnych innych jednostek pływających w tym otoczeniu. Pod wodą okręt był poniekąd „ślepy”, poza możliwością wychwytywania fal dźwiękowych przez różne czujniki na dziobie, impulsów w słuchawkach radiooperatora.

Atmosfera i warunki we wnętrzu okrętu bynajmniej nie odpowiadały normalnym ludzkim potrzebom. Ograniczony zapas świeżej wody był przeznaczony wyłącznie do picia i gotowania; dlatego właśnie nikt z załogi się nie golił, a sporadyczne mycie się polegało na używaniu gąbki maczanej we wspólnym wiadrze – co zdarzało się czasami zaledwie raz na trzy miesiące. Ubrań nie sposób było utrzymać w czystości i wszystkie cuchnęły olejem napędowym oraz potem. Najczęściej marynarze nosili szare koszule, na których brud był mniej widoczny. Do oczyszczania naskórka z morskiej soli i przykrej woni służyły różne gatunki wody kolońskiej o zapachu cytrynowym; czasem wykorzystywano w tym celu również oleiste smarowidła. Do typowych dolegliwości marynarzy należały zaparcia, zapalenie dziąseł i problemy

z zębami, z racji niedostatecznej higieny jamy ustnej. A na powierzchni falującego morza, po zamknięciu zaworów wlotowych i uruchomieniu silników wysokoprężnych temperatura we wnętrzu okrętu podnosiła się do prawie 50°C.

Większość Niemców żywiła błędne przeświadczenie, że życie marynarzy Ubootwaffe to pasmo przygód i heroicznych wyczynów. W istocie egzystencja na okrętach podwodnych oznaczała przebywanie w ciasnocie, w warunkach klaustrofobicznych i niezdrowych. Takie życie było wyczerpujące i pełne stresów. Zwykle w stosunkowo niewielkim przedziale dziobowym znajdowało się po obu jego stronach po sześć koi; z pomieszczenia tego korzystało co najmniej 25 marynarzy, przy czym dzielili je z wieloma zapasowymi torpedami i innym niezbędnym ekwipunkiem. Członkowie załogi musieli znajdować miejsca dla siebie i swoich nielicznych rzeczy osobistych w szczelinach pośród pokaźnych, często naoliwionych urządzeń okrętowych. Spano na zmianę, a korzystanie z „wygrzanych koi" stanowiło normę – wyczerpani marynarze zajmowali koje ciepłe jeszcze od ciał swoich kolegów, którzy szli na wachtę. U-Booty Typu VIIC miały dwie toalety dla około 50 ludzi. Kiedy okręt wychodził w morze z bazy na zachodnim wybrzeżu Francji w rejs bojowy, który mógł potrwać kilka tygodni, konieczność zabrania zapasu żywności oznaczała, że jeden z tych ustępów stanowił początkowo spiżarnię, składzik prowiantu. Zresztą z toalet można było korzystać wyłącznie na powierzchni morza albo w zanurzeniu nieprzekraczającym niespełna 30 metrów. Poniżej tego poziomu nie działały spłukujące pompy, wobec dużego ciśnienia wody napierającej na kadłub okrętu.

„*U-557* wypłynął ze stoczni po remoncie kapitalnym. Okręt pokryto świeżą warstwą szarej farby, wyglądał i pachniał jak nowy. Spędziliśmy dzień w Zatoce Biskajskiej na próbnych zanurzeniach i ćwiczeniu innych manewrów, na sprawdzaniu, czy instrumenty pokładowe i silniki działały prawidłowo. Zdumiały mnie świetne wyszkolenie załogi i wielka zwrotność okrętu. Choć miał wyporność 770 ton, 75 metrów długości i około 6 metrów średnicy w najszerszym miejscu, to reagował na komendy wydawane przez głównego mechanika szybko i precyzyjnie. *U-557* był gotowy, by dołączyć do wielu bliźniaczych okrętów uczestniczących w walkach.

8 maja podpłynęliśmy do zbrojowni, gdzie załadowano na okręt 14 torped. Większość z nich była torpedami najnowszej konstrukcji, z napędem elektrycznym, wyposażona w magnetyczne detonatory. Po tym, jak dwie ostatnie z tych torped zostały umieszczone na stojakach na dnie okrętu, nad tymi gładkimi metalowymi cygarami ułożono drewniane pokrywy, między którymi ludzie musieli się przeciskać do swoich koi i do wyrzutni torpedowych.

9 maja *U-557* zabrał żywność i amunicję. Puszki, baryłki i kartony starannie segregowano i składowano. O ile pociski do naszego działa 88 mm i działka przeciwlotniczego 20 mm zostały umieszczone w specjalnych przedziałach, o tyle zapasy prowiantu poupychano po całym okręcie. Ze zdumieniem patrzyłem,

jak zapas żywności na osiem tygodni znika między rurami i zaworami, żebrami wzmacniającymi i maszynami, szafkami i przewodami. Najważniejsze produkty, takie jak bita śmietana, masło, kawa i herbata, znalazły się pod kluczem, aby rozdzielał je kapitan. Zaopatrzenie *U-557* w paliwo odbyło się 10 maja. 12 maja dostaliśmy ładunek świeżych jarzyn, jaj, chleba i wody pitnej. Powciskaliśmy świeżutkie bochenki w ostatnie wolne kąty, a resztę umieściliśmy w hamakach, które kiwały się w przedziałach dziobowym i rufowym.

Gdy skończyły się trzydniowe przygotowania do rejsu, nasz beztroski nastrój zmienił się na poważniejszy. W kajucie starego parowca upakowałem swoje nadmiarowe rzeczy w walizki, spisałem ich zawartość i opatrzyłem bagaż metką z nazwiskiem. W razie gdybym nie powrócił, miały zostać odesłane do domu. Potem napisałem list do rodziców i jeszcze jeden do Marianne. Wtedy byłem gotów stawić czoła nieznanemu".

Iron Coffins (Herbert A. Werner)

Wymóg podładowywania akumulatorów silników elektrycznych mniej więcej co 24 godziny, gdy wynurzony okręt podwodny był w największym stopniu narażony na ataki lotnictwa i okrętów nawodnych, przy okazji umożliwiał marynarzom wychodzenie na krótko na pokład, gdzie wystawiali się na promienie słoneczne, oddychali czystym powietrzem, mogli zapalić papierosa i opróżnić pęcherz. Prawie wszyscy dowódcy U-Bootów, poza tymi najbardziej nieprzejednanymi, pozwalali swoim ludziom ustawiać się w kolejce w okrętowej centrali, a ci oczekiwali tam na okazję do wyjścia na zewnątrz.

Jak już wspomniano, w zanurzeniu U-Boot był faktycznie „niewidomy". Jego załoga kierowała się impulsami dźwiękowymi hydrofonu w słuchawkach operatora; fale dźwiękowe docierały z wielu mikrofonów, zamontowanych w dziobie. Dźwięki ostrzegały przed obecnością wszelkich statków i okrętów w pobliżu, a marynarz prowadzący nasłuch określał, czy dana jednostka zbliża się, czy oddala. Zasięg urządzeń hydrofonicznych na ogół dochodził do 20 mil, a konwój można było wykryć nawet z odległości prawie 60 mil. Gdy okręt znajdował się w zanurzeniu, nasłuchujący stawał się dla kapitana najważniejszym – obok głównego mechanika – członkiem załogi. Na samym okręcie poziom hałasu był różny; w maszynowni, gdy silniki dieslowskie pracowały na pełnej mocy, niemal ogłuszał. Marynarze z tego przedziału mogli się wtedy porozumiewać wyłącznie językiem migowym. Kiedy okręt operował na powierzchni morza, radiotelegrafista mógł wysyłać i odbierać na falach krótkich komunikaty z i do BdU – kwatery głównej dowództwa Ubootwaffe we Francji. Do jego obowiązków należało nadawanie do BdU o odpowiedniej porze meldunków bojowych, a także raportów o stanie paliwa, zapasie torped i amunicji oraz dotyczących pogody i stanu morza. Z BdU dowódca okrętu odbierał rozkazy. Przez pozostały czas radiooperator nasłuchiwał sygnałów nadawanych przez inne U-Booty oraz, w miarę możliwości, tych nadawanych przez alianckie statki handlowe.

Spożywanie posiłków na pokładzie bywało przyjemne lub nie – co w znacznym stopniu zależało od wyrozumiałości dowódcy okrętu. Na przykład *Kapitänleutnant* Otto Kretschmer świadomie wprowadził zwyczaj schodzenia przez okręt po wodę na około dwie godziny tuż przed świtem, aby przeanalizować dane rejestrowane przez nasłuch oraz, co istotniejsze, pozwolić załodze na chwilę odprężenia we względnym spokoju panującym w głębinach (nawet gdy na powierzchni morze było wzburzone), doprowadzenie się do porządku i zjedzenie śniadania w znośnych warunkach. Spożycie posiłku na powierzchni morza, przy wysokiej fali, było bardzo trudne. Nierzadko jedzenia nie dało się nawet przetransportować z kambuza na stół. Natomiast w trakcie żeglowania pod wodą odbywało się to na ogół bez większych trudności. W wynurzeniu z kolei czasami okrętem rzucało w nieprzewidywalny sposób, wynosząc go na grzbiet fali i ciskając w zagłębienia pomiędzy falami, a U-Boot poddawał się wówczas wirowaniu prądów wodnych. Na powierzchni morza nie dawały spokoju zgrzyt i jęki stalowej liny, zwanej spychaczem, na przednim pokładzie, uderzanie fal o kadłub oraz nierówne dudnienie diesli.

Chwile przerażenia, przeżywanego przez marynarzy z U-Bootów w trakcie ataków alianckich samolotów i okrętów nawodnych, przynajmniej rozpraszały osłabiającą ducha bojowego monotonię codzienności na morzu. Nieustanne stykanie się z innymi marynarzami działało na nerwy do tego stopnia, że stawało się nieznośne. Ich odrażające nawyki doprowadzały niektórych na skraj szaleństwa w zamkniętym wnętrzu okrętu podwodnego. Były to rzeczy różne – czyjeś nerwowe tiki, zwyczaje radiooperatora, który w kółko odtwarzał tę samą irytującą płytę gramofonową, kilka natarczywych much, które dostały się na pokład w porcie we Francji – wszystko to razem sprawiało, że trudne życie na okręcie stawało się jeszcze trudniejsze. Rozmowy z kolegami z załogi po pewnym czasie spędzonym na morzu szybko się nudziły, a ich poziom był coraz niższy, jak to zwykle bywa w wojsku. Poruszano tematy ordynarne i sprośne, a marynarze przechwalali się swoimi rzeczywistymi lub zmyślonymi sukcesami erotycznymi, nie szczędząc przy tym przypadkowym słuchaczom pikantnych szczegółów. Często typową rozrywkę stanowiły drwiny i kpiny z takich osób jak Winston Churchill, sztabowcy z flotylli czy nawet Adolf Hitler. Nierzadko też marynarze z U-Bootów, jak zresztą również członkowie innych zgranych zespołów, robili nieparlamentarne uwagi, którym nadawano szyderczą formę.

Poczynając od początków 1943 roku załogi U-Bootów mogły słuchać kilka razy na tydzień audycji radiowych, w których występował niejaki „komandor Robert Lee Norden” – był to pseudonim niemieckojęzycznego oficera US Navy, informującego o straszliwych stratach Ubootwaffe; lektor przytaczał nazwy i liczby oraz opisywał, jak nieudolnie kierowano niemiecką kampanią podwodną, a także wspominał o odrażających skandalach w gronie przywódców partii nazistowskiej i o tym, jak dobrze wszystko by się układało, gdyby nie obłędna żądza podbojów, której uległ

Hitler. Wszystko to wydawało się poparte niezbitymi dowodami i było wygłaszane trzeźwym, przyjaznym tonem. Brytyjczycy już wcześniej rozpoczęli podobną kampanię psychologiczną, uruchamiając „Radio Atlantic", rozgłośnię rzekomo prowadzoną przez ruch oporu gdzieś w samym sercu Niemiec, w istocie jednak mieszczącą się w posiadłości księcia Bedford – Woburn Abbey. Te propagandowe pogadanki znajdowały wdzięcznych słuchaczy, podobnie jak audycje Lorda Hau-Hau (Williama Joyce'a), nadawane z Berlina i przyciągające do radioodbiorników wielu Brytyjczyków, którzy najczęściej szukali w nich rozrywki, czasem jednak komentowali: „A niech mnie, on ma rację!".

Główna powinność dowódcy U-Boota, jak i wszystkich przywódców, polegała na dbałości o podtrzymanie zapału bojowego i morale podwładnych. Dobry przykład historyczny stanowić może Winston Churchill, który oświadczył wszem i wobec w obliczu zagrożenia kraju, że „cokolwiek ma nadejść, stawimy temu czoła razem, aby w końcu zwyciężyć", i w najtrudniejszych chwilach dodał otuchy rodakom, wygłaszając słynne przemówienie o „krwi, znoju, łzach i pocie". Nierzadko w dziejach ludzie oręża odwoływali się do poczucia humoru – im bardziej niewyszukanego i rubasznego, tym lepiej – które podnosiło na duchu i wzmacniało determinację. Zawsze ważne było przypomnienie, że cel, nawet odległy, jest osiągalny; że to, czego wymaga się od żołnierza, jest możliwe (choć niekoniecznie rozumne), i że nie chodzi o poświęcanie życia beznadziejnej sprawie. Jak w Szekspirowskim *Henryku V*, gdzie mowa o „wybrańców garści… kompanii braci", słowa przywódcy czy dowódcy mają dowodzić, że ów liczy się ze swoimi ludźmi, zna wielu z nich z nazwiska, zna ich rodziny i troszczy się o nich.

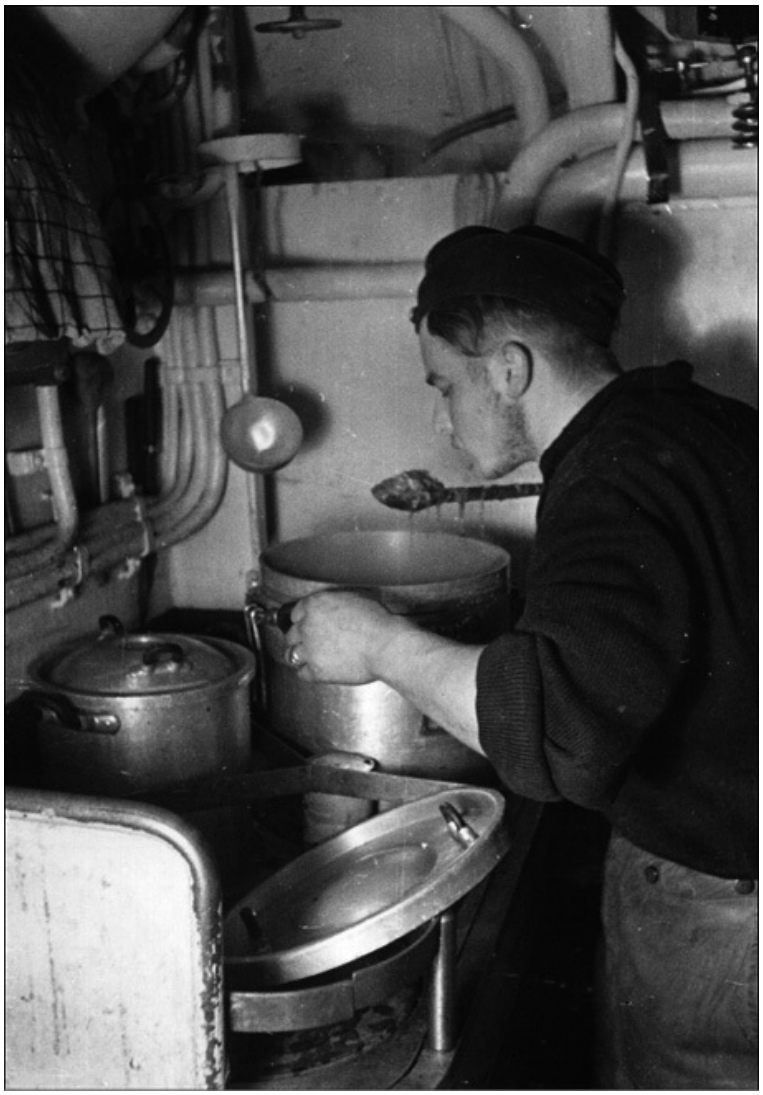
Lepsi z dowódców U-Bootów dokładali pewnych starań, ażeby zadbać o morale swoich marynarzy – sporadycznie urządzali rodzaj przyjęcia na pokładzie, czasem z ciastem, odrobiną koniaku i piwa, i z muzyką, odtwarzaną z płyt gramofonowych albo graną przez kogoś na akordeonie lub harmonijce ustnej – co świadczyło o ludzkiej trosce kogoś, czyj autorytet i wzbudzany respekt okazywały się kluczem do sukcesów i przetrwania.

„Do powtarzalnych zajęć na pokładzie należy doglądanie torped, które trzeba wyciągać z wyrzutni i sprawdzać, »regulować«. Co cztery czy pięć dni przedział dziobowy zamienia się w warsztat. Obręcze podnośników mocowane są do wózków na prowadnicach ładownic i otwiera się spodni zamek wyrzutni. Torpeda, pokryta grubą warstwą smaru, jest wyciągana z wyrzutni za pomocą liny cumowniczej i przywiązywana do wózka. Jeśli napęd torpedy stanowi sprężone powietrze, zbiorniki powietrza są ponownie napełniane. Jej silnik sprawdzamy, żeby się upewnić, że wszystkie łożyska i ośki działają niezawodnie. Ster poprzeczny i stery głębokości też są sprawdzane, a części ruchome dodatkowo smarowane. Może wydaje się to dosyć proste, ale w ciasnocie przedziału dziobowego to bardzo ciężka robota. A skoro zawsze powinny być w gotowości trzy torpedy, każdorazowo da się przejrzeć tylko jedną.

W pierwszej fazie wojny najbardziej rozpowszechnionymi torpedami były G7A, napędzane sprężonym powietrzem ze zbiornika. Później większość z nich została zastąpiona przez torpedy G7E, napędzane silnikami elektrycznymi, które, w odróżnieniu od starszego modelu, nie pozostawiały za sobą spienionego śladu na wodzie. Torpedy te miały średnicę zaledwie około 50 centymetrów i przenosiły ładunek prawie 400 kilogramów materiału wybuchowego. Ważyły niemal półtorej tony. Wyprodukowanie każdego egzemplarza kosztowało około 40 000 marek (choć takie szacunki pewnie nie mają sensu, kiedy przemysł pracuje w warunkach wojennych).

Torpedy te różniły się znacznie od siebie pod względem zastosowanych w nich zapalników. Zostały one zaprojektowane dla wywołania detonacji pod wpływem uderzenia albo pola magnetycznego, którego źródłem jest atakowany cel; niektóre działały na obu tych zasadach. Te „ciężary” wybuchały tuż pod atakowanym statkiem czy okrętem. Słynny model »Zaunkönig« to torpeda akustyczna. Odpalana w kierunku nieprzyjaciela, sama naprowadzała się na cel, i płynęła wprost na źródło najgłośniejszych dźwięków w pobliżu. Ostateczne udoskonalenie polegało na wprowadzeniu torped przeszukujących powierzchnię morza, którymi nie rażono konkretnego celu, lecz które wystrzeliwano w kierunku wielu statków płynących w konwoju; torpedy te przepływały przez konwój zygzakując, w końcu trafiając do celu albo po prostu tonąc, po wyczerpaniu energii w źródle napędu.

Rutynowe zajęcia odbywają się regularnie, jak w zegarku. Czterogodzinne wachty marynarzy, sześciogodzinne wachty w maszynowniach. Zmniejsza się zapas paliwa, gromadzi się brud, a brody mamy coraz dłuższe. Słowo »higiena« jest traktowane przez załogi U-Bootów jak ograny dowcip. Świeża woda to coś cennego – oszczędzamy ją na mycie zębów i sporadyczne przepłukiwanie ust. Ktoś, komu zależy na prawdziwym myciu – na które nie ma miejsca na okręcie podwodnym i co jest wykluczone na pełnym morzu – musi korzystać z wody morskiej, zmiękczonej specjalnym mydłem. Mało kto nawet myśli o goleniu. Brody pielęgnuje się troskliwie; kiedy okręt wraca do portu, ich długość pokaże komitetowi powitalnemu na nabrzeżu, jak długo trwał rejs. Bez względu na to, ile przebywa się na morzu, nikogo nie namawia się na zmianę bielizny. Marynarze noszą coś, co sami zwą »dziwkarskimi reformami«, które są czarne – a to dlatego, że te »tak bardzo się nie brudzą«.



Kucharz na pokładzie U-Boota próbuje szykowanej przez siebie potrawy.

Z rubryki w moim dzienniku dowiaduję się, że jest czwartek. Kolejny hals. Fala jest tak wysoka, że ćwiczenia z bronią nie wchodzą w rachubę. Pogoda zdaje się sprzyjać nieprzyjacielowi, bo nie widać nawet jego śladu. Piątek: cisza radiowa, poza nieprzyjacielskimi meldunkami. Najwyraźniej w naszej okolicy jest teraz sporo nieprzyjacielskich okrętów. Jednak nie widać wypatrywanego konwoju. Wygląda to tak jak gdybyśmy łowili w stawie, w którym wcale nie ma ryb. Lekki wiatr z północnego zachodu. Chmury kłębiaste wysoko na niebie, ale tuż nad wodą zalega warstwa mgły. Ta przeklęta mgła powoduje, że prawie nic nie widać. Zawęża nasz widnokrąg z rozmiarów basenu do naparstka. Byłoby łutem najbardziej niesamowitego szczęścia, gdyby jakiś statek napatoczył się przed nasze torpedy w takich okropnych warunkach.

Nasze radio przechwytuje taki meldunek: »Poszukiwania w sektorze XY. Samolot rozpoznawczy potrzebuje pomocy na morzu«. Jesteśmy tym cokolwiek zdumieni. Nie mieliśmy pojęcia, że pozostały nam jeszcze jakieś samoloty rozpoznawcze lotnictwa morskiego. Ale Stary w mgnieniu oka jest już przy stoliku z mapą morza. I zaraz zaczyna wydawać rozkazy sternikowi oraz maszynowni. Już to sobie wyobrażam: biedne dranie, dryfują gdzieś w tym sosie. Ile czasu samolot może się utrzymać na wodzie? Bóg jeden wie, czy dokładnie określili ich pozycję.

Płyniemy całą naprzód ku miejscu, gdzie tamci mają się znajdować. Stary ciągle pyta o czas. Nie schodzi ani na chwilę z mostka kapitańskiego. Teraz prosi o rakietnicę. Podaję mu ją. Potem sam wdrapuję się na mostek. Przeraża mnie widok wysokiej fali. Na takim morzu lotnicy nie wytrzymają długo. Stary unosi ramię i naciska spust. Raca wylatuje z sykiem. Biały blask rozpościera się nad naszymi głowami. Wpatrujemy się oczarowani w oświetloną wodę.

Nieco później, kiedy już zaniechaliśmy poszukiwań, ogarnia nas przygnębienie. Słychać zdawkowe rozmowy o wątpliwej niezawodności maszyn, w których musimy pokładać wiarę. Szef drugiej wachty powiada, że przerażają go one i że uważa je za stwory, zdradliwe i uciążliwe.

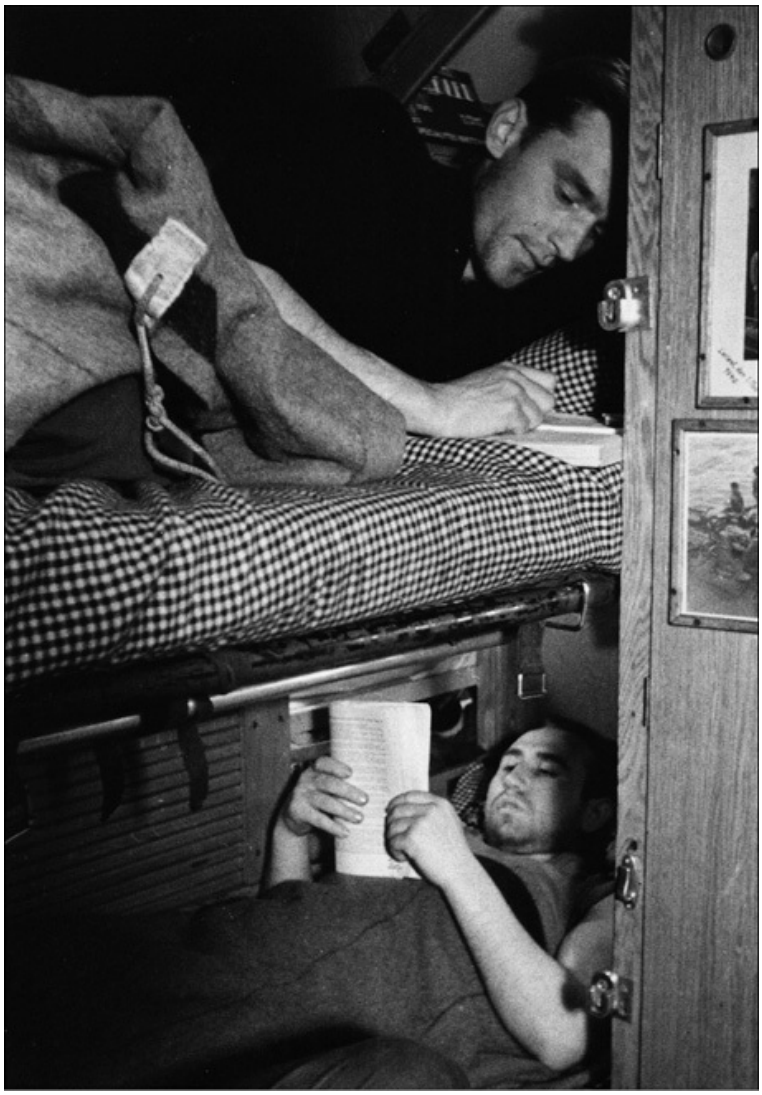
Jeden z innych naszych okrętów podwodnych nadał sygnał, że nie może się zanurzyć. Stał się teraz wystawionym na ciosy okrętem nawodnym, narażonym na nieprzyjacielskie poszukiwania i ataki, praktycznie bezbronnym. Nawet ktoś zagubiony na pustyni nie mógłby poczuć się bardziej bezradny od każdego nieboraka na tamtym okręcie, pozbawionym możliwości zejścia pod wodę. Pewnie chodzi o przeciekający zewnętrzny zawór – drobiazg w takim precyzyjnym mechanizmie – ale nawet taka trywialna usterka wystarczy, by odebrać okrętowi jego największy atut: ochronę w postaci podwodnej niewidzialności.

We czterech siedzimy stłoczeni w oficerskiej mesie. Nic do zameldowania – zapisuje dowódca w dzienniku wojennym. Kilka suchych liczb, które niewtajemniczonemu niczego nie powiedzą, jedno lub dwa zupełnie pozbawione znaczenia zdania. Tego dnia obowiązuje małomówność.

Nagle Stary odkłada pióro i mówi, raczej do siebie niż do nas:

– Pewnie nie tak większość ludzi wyobraża sobie podwodną wojnę… My też nie, na dobrą sprawę! Pewnie nigdy nie myślą o nas jako o przewoźnikach. Schrony były dość przepełnione, kiedy wypływaliśmy. Niektóre okręty mają do nas dołączyć, inne wracają albo patrolują wody bardzo oddalone od tego miejsca. Zostaje niewiele na te akweny… Może ze dwadzieścia.

A czy z tych dwudziestu okrętów da się spleść sieć, w którą można złapać konwój? To sieć z okami na setki mil. Na mapie pole naszego widzenia to główka szpilki. Jest punkcik tu i o wiele mil stąd następny. Dość miejsca między nimi, żeby przeszedł tamtędy niezauważony powolny konwój – uporządkowana gromada, jeśli postanowią utworzyć szyk. W takim rodzaju wojny na morzu stanowczo za wiele zależy od przypadku. Wszyscy umilkli.



Marynarze leżą na „wygrzanych kojach” na pokładzie *U-103,* okrętu pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Wernera Wintera w maju 1942 roku.

W pewnej chwili przebudziłem się, ponieważ ucichł hałas robiony przez silnik. Pomieszczenie było słabo oświetlone jedyną żarówką. Naraz dosłyszałem fale uderzające o burty okrętu.

W samym środku nocy rozlega się alarm. Urywane myśli przemieszane pędzą mi przez mózg jak klatki niewywołanego filmu. Pode mną wszystko zlewa się w jedną wielką falę gderliwych przekleństw, zdążającą w stronę luku. W głośnikach rozbrzmiewa głos: „Alarm odwołany! Alarm odwołany!”. A potem z centrali słychać: „To tylko nasz druh, pan Rott, nasz dobry przyjaciel, marynarz Rott!”.

Szef drugiej wachty jest na tyle wkurzony, by rzucić szczerze:

– To ja powierzyłem mu ster. I ten idiota przypadkowo uruchomił alarm!

Marynarz Rott ma wielkie szczęście, gdyż siedzi na górnym pomoście kiosku. Ten czy ów z ochotą rozerwałby go na strzępy.

Wciąż jeszcze nie straciłem resztek poczucia upływającego czasu. Inni też nie, najwyraźniej. W okrętowej centrali ustawiono miskę z wodą. Po kolei rozbierają się do pasa i myją, a potem starannie zaczesują włosy przed zmatowiałym lusterkiem, zawieszonym pod żyrokompasem. Pewnie jest niedziela. Zupełnie jak w skoszarowanych batalionach roboczych: tam także mycie odbywa się tylko od pasa w górę. Ani kropla wody nie dociera w te miejsca, które jej najbardziej

potrzebują.

Kucharz wniósł siedem dużych ciast biszkoptowych; chce, żebym je sfotografował.

– Ja ledwo mogę się ruszyć w kambuzie. Nie ma szans, żebym odszedł dostatecznie daleko. Ale obiecałem sobie, że w chwili, kiedy tylko wylądują na stole w mesie, zrobię im zdjęcie.

Na deser po obiedzie dostajemy truskawki z bitą śmietaną. »Kawa i ciasto« zaplanowane na 15.30. Wtedy właśnie pstryknę zdjęcie, żeby zrobić przyjemność kucharzowi. Słyszę, jak jeden z marynarzy narzeka: »Gdybyśmy tylko odpalili węgorze [torpedy]!«. Życzenie to pobrzmiewa jeszcze bardziej szczerze w perspektywie obiecanego poczęstunku z kawą. Nadal nie ma miejsca na ustawienie stołu w przedziale dziobowym. Z przodu da się usiąść tylko po turecku, gdyż zapasowe torpedy zajmują środek przejścia pod płytami podłogowymi; spoczywając na drewnianych blokach zajmują nieco przestrzeni w przedziale dziobowym, w którym i tak już jest tak ciasno jak w kopalnianym szybie, z powodu obładowanych hamaków zawieszonych pod sufitem. Tu, na dziobie, zdarza się, że ludziom faktycznie pali się do ataku na nieprzyjaciela: potem przynajmniej robi się trochę miejsca.

Szef maszynowni ogolił policzki, ale zostawił sobie kozią bródkę. Wygląda teraz jak sobowtór Conrada Veidta w roli Rasputina.

Dowódca pierwszej wachty musi posilić się po innych, bo ma służbę na mostku kapitańskim. Siedzimy, ostentacyjnie przypatrując się każdemu jego ruchowi, co go wyraźnie spina – i dobrze, gdyż zwykle denerwuje nas swoim zachowaniem przy stole. Podczas śniadania wyjmuje z owsianki nawet najdrobniejsze czarne paprochy, demonstrując przy tym wielkie zniesmaczenie. Aż za często musimy na to patrzeć.

Mechanik mówi mi, żebym trzymał przy sobie kolana. Chodzi mu o to, że jak nadal będę napierał kolanami na dolną podpórkę stołu, to ten zaraz wyleci z zawiasów. Mechanik ma obsesję nie tylko na punkcie swoich diesli: niepokoi się o każdą nakrętkę i śrubkę na pokładzie.

Co za nudny dzień. Już o świcie miałem przeczucie, że trzeba go będzie spisać na straty.

Skierowano nas na patrol w jeszcze innym sektorze. Zdaje się, że panowie sztabowcy rzucają kośćmi, aby zdecydować, którą kratkę na mapie mamy przeszukiwać w następnej kolejności.

Z raportu radiowego dowiadujemy się, że niemieckie okręty podwodne zatopiły lotniskowiec na Morzu Śródziemnym. Ciekawe skąd wiadomo, że to akurat U-Booty? W każdym razie my tutaj nie mamy nic do roboty.

Dowódca ciągle wchodzi po drabince, sceptycznym wzrokiem lustrując wodę i niebo i dając upust swej złości: niczego nie widać. Wygląda na to, że szukamy przysłowiowej igły w stogu siana.

– *Rien ne va plus* – gdera dowódca. – Żywej duszy tu nie ma. – Cały ocean sprawia

wrażenie ogołoconego ze statków i okrętów. Dowódca stara się to wyjaśnić. – Oni nie są głupi. Czasami wybierają szlak bliżej Grenlandii, a czasem zapuszczają się daleko na południe… aż po Gibraltar. Nam pozostaje liczyć tylko na szczęśliwy traf. Byłoby marnie, gdyby przewidywali nasze posunięcia”.

U-Boat War (Lothar-Günther Buchheim)

Wybitny brytyjski historyk i znawca marynistyki Peter Padfield zawarł znakomity opis działań napędzanych silnikami dieslowskimi okrętów podwodnych w świetnej książce *War Beneath the Sea* („Wojna podmorska”):

„Okręt podwodny był stalowym cylindrem o grubych ścianach, zwężonym na obu końcach, mającym wytrzymywać wielkie ciśnienia w głębinach. Komory wypornościowe, zwane głównymi zbiornikami balastowymi, najczęściej miały kształt opływowy i zbliżony do rombu, przypominały więc wybrzuszenia po obu stronach kadłuba ciśnieniowego i zapewniały okrętowi pływalność. Zewnętrzny płaszcz kadłuba miał wiele otworów, przez które wpływała i wypływała woda morska, był ukształtowany w zaostrzony dziób, opływową rufę i wąski górny pokład; wystając zaledwie metr czy dwa nad wodę, był obmywany przez morskie fale niczym skała zalewana podczas przypływu. Mniej więcej w połowie jego długości wznosiła się nad nim niewysoka konstrukcja, w której znajdowała się inna niewielka komora ciśnieniowa, zwana kioskiem, połączona z kadłubem ciśnieniowym owalnym włazem. Z kiosku wychodziło się na mostek kapitański przez kolejny, szczelny właz.

Załadunek torped na pokład *U-48* w Kilonii w 1940 roku.

Gdy okręt przystępował do zanurzenia, silniki wysokoprężne, które napędzały okręt na powierzchni morza, zasysały powietrze przez przewody w kiosku, po czym je unieruchamiano, a silniki elektryczne czerpały moc z akumulatorów i wobec tego nie wymagały powietrza, przejmowały zadanie wprawiania śrub w obroty. Otwarcie zaworów głównych zbiorników balastowych powodowało, że wpływająca woda morska wypychała z tych zbiorników powietrze; z kolei stery głębokościowe, zwane czasem po prostu sterami, znajdowały się po obu stronach dziobu i rufy, a ich ułożenie w wodzie umożliwiało stopniowe zanurzanie się, z dziobem skierowanym nieco ku dołowi. Osiągnięcie zamierzonej głębokości wskazywał specjalny miernik w centrali pod kioskiem, a odpowiedzialny za zanurzenie okrętu oficer starał się doprowadzić do tego, by okręt pod wodą nie zanurzał się już głębiej, ani żeby nie wynosiło go ku powierzchni – czyli »złapał trym«. Robił to poprzez regulowanie ilości wody w pomocniczych zbiornikach na dziobie i rufie oraz po obu stronach kadłuba, zalewając je wodą lub wypompowując ją i dążąc do idealnego zrównoważenia okrętu podwodnego, by ten ważył dokładnie tyle, ile wypierana przezeń objętość wody, podobnie jak to się dzieje z balonem czy sterowcem utrzymującym się na stałej wysokości w powietrzu. Sztuka ta polegała na drobiazgowych wyliczeniach dotyczących ciężaru zużytych zapasów i rezerwy

paliwa i wymagała sporego doświadczenia. Woda morska bowiem rzadko bywa jednolita; okręt przepływał przez jej warstwy o różnej temperaturze i odmiennym zasoleniu, stąd też i gęstości, co miało wpływ na pływalność okrętu, który zanurzał się za szybko lub za wolno, co wymagało ponownej regulacji wypełnienia zbiorników. Na znacznej głębokości masy wody ponad okrętem tak bardzo napierały na kadłub ciśnieniowy między stalowymi wręgami, że okręt zmniejszał nieco swoją objętość i należało to zrekompensować poprzez wypompowanie odpowiedniej ilości wody ze zbiorników. Skrajne warunki wymagały zachowania szczególnej czujności: schodząc bardzo głęboko, okręt mógł przekroczyć punkt krytyczny, do jakiego kadłub wytrzymywał ciśnienie. Z kolei blisko powierzchni wody, na głębokości peryskopowej, istniało ryzyko wynurzenia się w zasięgu wzroku nieprzyjaciela.

Kapitänleutnant Joachim Schepke i jego pierwszy oficer w chwili relaksu w „ogródku zimowym” na okręcie *U-100,* jednostce Typu VIIB, powracającej do Lorient z rejsu bojowego we wrześniu 1940 roku.

Zanurzony okręt podwodny płynął zazwyczaj z prędkością maszerującego

człowieka, aby oszczędzać akumulatory, których nie można było doładować za pomocą diesli aż do chwili ponownego wynurzenia; ponadto w czasie pościgu prowadzonego przez jednostki nawodne nieprzyjaciela chodziło o to, aby napęd i śruby robiły możliwie najmniej hałasu. Po uruchomieniu obu zestawów akumulatorów okręt mógł rozwinąć pod wodą prędkość około 8 do 9 węzłów, ale tylko przez około dwie godziny, po czym następowało niebezpieczne w skutkach rozładowanie baterii. Na tym polegała zasadnicza wada okrętu podwodnego: choć na powierzchni odznaczał się znaczną szybkością i zasięgiem, to w zanurzeniu stawał się powolniejszy nawet od najwolniejszego parowca. W starciu z dywizjonem niszczycieli nie można było liczyć na bliskie podejście do celu ataku, chyba że okręt podwodny zawczasu wyczekiwał w zasadzce w pobliżu trasy przepływającego statku czy konwoju. Z tego powodu mawiano, że okręt podwodny to »broń pozycyjna, służąca do atakowania z zaskoczenia«.

Po wykryciu okrętu podwodnego przez przeciwnika i podjęciu pościgu za nim, czas przebywania w zanurzeniu był ograniczony ilością powietrza w kadłubie ciśnieniowym, którym to powietrzem oddychać musiała cała załoga. Wyziewy stopniowo zatruwały je dwutlenkiem węgla; po upływie około doby jego stężenie osiągało śmiertelny poziom. Bóle i zawroty głowy stanowiły typowe dolegliwości marynarzy okrętów podwodnych, ale traktowano je jako coś nieuniknionego. Zaskakująco mało wiedziano o tym, jak szybko powietrze w zamknięciu przestaje nadawać się do oddychania. Nie brano pod uwagę na przykład tego, że po osiągnięciu przez dwutlenek węgla czteroprocentowego stężenia w powietrzu myślenie staje się utrudnione i występuje skłonność do podejmowania irracjonalnych decyzji; przy 10 procentach odczuwa się skrajny niepokój, po którym szybko następuje utrata przytomności, a ponad 20-procentowe stężenie dwutlenku węgla powoduje śmierć. Bez wątpienia nie zdawano sobie sprawy z tych faktów, gdyż na pokładach nie instalowano oczyszczaczy powietrza – choć poszczególnym niemieckim marynarzom wydawane były maski z filtrami i tasiemkami zawiązywanymi z tyłu głowy – gdyż do czasu wprowadzenia radarów, okręt podwodny zazwyczaj mógł się nocą wynurzyć dla odświeżenia powietrza, pozostając przy tym niezauważonym. Tak też z reguły przebiegały działania bojowe: za dnia okręty były przyczajone tuż pod powierzchnią wody i wypatrywały celów przez peryskop, a gdy nadchodziła noc, ładowały akumulatory, odświeżały powietrze na pokładzie i czasami przemieszczały się na inną pozycję.

Główne uzbrojenie okrętów podwodnych stanowiły CAP-y – każda z nich była w istocie miniaturową bezzałogową łodzią podwodną, wyposażoną we własny zbiornik z materiałem pędnym oraz silnik napędzający, obracające się w przeciwnych kierunkach śruby, mechanizm głębokościowy nastawiający stery oraz żyrokompas połączony ze sterem regulującym kurs. Na czubku głowicy bojowej wypełnionej materiałem wybuchowym znajdował się zapalnik uruchamiany pod wpływem uderzenia albo pola magnetycznego wytwarzanego przez atakowany

statek lub okręt. Te kierowane cylindry, zwane we flocie brytyjskiej »rybami«, a w niemieckiej »węgorzami«, znajdowały się w wyrzutniach miotających CAP-y z przedniej części kadłuba ciśnieniowego, często także z tylnej. W okrętach niektórych klas wyrzutnie capowe były w specjalnych zewnętrznych tulejach przy kadłubie ciśnieniowym, ale w odróżnieniu od wyrzutni we wnętrzu kadłuba ciśnieniowego, do których zapasowe CAP-y składowano w przedziałach dziobowym i rufowym, tych pierwszych nie dało się ponownie załadować do czasu powrotu do bazy.

Chociaż CAP-y miały niszczycielskie działanie, gdyż eksplodowały w wyniku uderzenia w »miękkie podbrzusze statku« (pod linią wodną) albo też pod statkiem, to nie były tak skuteczne jak pociski artyleryjskie i z kilku powodów nie dało się ich precyzyjnie »wycelować«. Odpalano je z wyrzutni – po ich otwarciu na morzu – kierując na kurs spotkaniowy z płynącym atakowanym statkiem, najlepiej maksymalnie zbliżony do poprzecznego w stosunku do toru, po jakim podążał cel. Uzyskanie trafienia zależało w dużej mierze od tego, czy dobrze wyliczono problemy związane z ruchem względnym, co do czasu wprowadzenia radaru sprowadzało się do właściwego określenia prędkości i kursu celu. Źródłem najpewniejszych danych był odczyt współrzędnych ze skalowanego pierścienia przy peryskopie. Odległość od celu ustalano za sprawą określenia kąta między linią wodną a topem masztu lub mostkiem kapitańskim celu, albo za pomocą odczytu danych na podziałce, albo z wykorzystaniem lupy nastawczej wbudowanej w wyposażenie optyczne peryskopu. Po określeniu wysokości masztu lub innego elementu statku kąt przeliczano na odległość przy użyciu skali ruchomej. A ponieważ wysokość masztu najczęściej trzeba było oceniać w przybliżeniu, w odniesieniu do przypuszczalnych rozmiarów całego statku danej klasy, co okazywało się niełatwe na podstawie szybkiej obserwacji przez peryskop, i z uwagi na skłonność do wyolbrzymiania domyślnych rozmiarów pływającego celu, odległość bywała wyznaczana nieściśle. W dodatku oficer prowadzący obserwację celu musiał oszacować kąt między kursem statku a własnym polem widzenia, zwany czasem »kątem kursowym«; często wyznaczał go nieprecyzyjnie. Prędkość celu obliczano za pomocą liczenia obrotów śrub napędowych, słyszalnych dzięki urządzeniom hydroakustycznym na pokładzie okrętu podwodnego, odległości drugiej fali dziobowej od rufy lub też po prostu na podstawie typu statku oraz zdobytych doświadczeń. Po zebraniu takich danych uwzględniano ruch celu oraz samego okrętu podwodnego. Uzupełniany dalszymi obserwacjami plan ataku podlegał ciągłym korektom i uwzględniał coraz bardziej uściślane szacunki, wprowadzane do maszyn liczących – mniej lub bardziej pomysłowych, stosowanych we flotach różnych krajów.

W brytyjskiej i japońskiej flocie wojennej przy odpalaniu CAP określano kąt celowania (DA), po wyznaczeniu punktu przed ruchomym celem, z kolei we flocie amerykańskiej i niemieckiej wyznaczano kurs CAP-y. Wreszcie następowało

odpalenie salwy dwóch, lub częściej – większej liczby CAP, które opuszczały wyrzutnie w kilkusekundowych odstępach. Miało to na celu uniknięcie gwałtownego zaburzenia wyważenia okrętu wskutek nagłego wyzbycia się ciężaru pod wpływem jednoczesnego odpalenia CAP z wielu wyrzutni, a nadto ewentualne skorygowanie nieścisłych współrzędnych oraz korektę kursu samych CAP. W brytyjskiej marynarce wojennej, w której zakładano, że zatopienie nowoczesnego wielkiego okrętu liniowego wymaga trafienia go co najmniej trzema CAP-ami, dowódców okrętów szkolono w wystrzeliwaniu „zmasowanej salwy" z wszystkich wyrzutni – zwykle sześciu – w pięciosekundowych odstępach czasowych, kierując CAP-y ku celowi i po torze, po którym cel płynął. Natomiast we flotach niemieckiej, a zwłaszcza amerykańskiej, gdzie obowiązywała zasada, że CAP-y winny zmierzać do celu po optymalnie określonym kursie, odpalanie CAP odbywało się „wachlarzowo", a między torami poszczególnych CAP salwy był niewielki kąt rozbieżny.

Tylko nieliczne ataki miały tak prostolinijny przebieg, jak mogłoby to wynikać z powyższego opisu: ruchomy cel przeważnie zygzakował, a eskorta powietrzna i nawodna, obecne w pobliżu, często zmuszały okręt podwodny do uników w trakcie atakowania statków. Z peryskopu korzystać można było rzadko, zwłaszcza na spokojnym morzu, gdzie ślad wodny pozostawiany przez peryskop mógł zostać dostrzeżony przez nieprzyjacielskie wachty. Ponadto poza prowadzeniem obserwacji dowódca okrętu musiał odtworzyć w swojej głowie obraz rozwoju wypadków, nieustannie korygując i uściślając wyliczenia dotyczące czasu, szybkości i odległości, tak aby kąt celowania okazał się optymalny, a CAP-y przecięły w stosownej chwili tor, po którym płynął cel. Zdarzały się sytuacje, gdy należało podjąć błyskawiczną decyzję na podstawie wyrywkowych obserwacji i niepełnych danych lub kiedy załoga okrętu podwodnego zdać się musiała wyłącznie na doświadczenie i wprawne oko swojego dowódcy".

ROZDZIAŁ 14

Śmierć z przestworzy

„Przydzielili nam zadanie zbombardowania St. Nazaire, kolejnej z baz U-Bootów nad Zatoką Biskajską, a po nalocie na Bremę byliśmy podenerwowani, wiedząc jeszcze za mało, by rozumieć dlaczego.

Rozpoczęcie akcji… W tym właśnie Marrow celował w tamtych pierwszych dniach, gdyż oczekiwanie tuż przed startem było parszywe; nie mieliśmy czym się zająć. Wymyślał nam wszystkim zajęcia i wyrzucał z siebie nieprzerwany potok słów:

– Dobra, Boman, uważaj na numer trzy. To numer trzy się zbliża, no nie?… Uważaj na klapy regulujące chłodzenie. – A potem podczas kołowania: – Jak tam się mamy po prawej? Wszystko gra po prawej? – Bo jak koło zjechałoby z płyty pasa startowego w błoto, to całą akcję diabli by wzięli. A podobne docinki kierował do wszystkich pozostałych, żeby mieli się na baczności.

Była to parszywa akcja. Nad bazą nisko wisiały chmury i siąpił deszcz. Grupa x, która miała poprowadzić nalot, opuściła rejon koncentracji w powietrzu o 10 minut za wcześnie i nasi musieli lecieć z maksymalną prędkością przez 20 minut, żeby tamtych dogonić. Pięć bombowców odpadło.

Nad kontynentem przelecieliśmy przez fragment bezchmurnego nieba, poniżej niespodziewanie nie było mgły, mimo wczesnej pory, znaleźliśmy się na wysokości bazy, a spoglądając w dół, można było dojrzeć kawałek Francji, płaski, usiany gospodarstwami, odległe zarośla budzące się z nocy i żółcące się w porannym słońcu. Zobaczyłem rzekę, która pewnie nienawidziła morza, gdyż wiła się bardzo, jak gdyby nie chciała dotrzeć na wybrzeże. Były tam też miasteczka, jak gromadki szarych grzybów, wyrosłe tu i tam na roślinnym dywanie Bretanii. Takie widoki z wysokości sprawiały, że nawet w niebezpieczeństwie opanowywał mnie rodzaj spokoju, płynący z tego, że myślałem o sobie jak o owadzie albo roju mikrobów. Wszystkie działania ludzi – a wyobrażałem sobie bretońskiego rolnika, grającego wyświechtanymi kartami przy stole w tawernie, z winem pod ręką, tłustego prostaka z zaróżowioną skórą, rozdętego i samolubnego, niepomnego, że toczy się wojna; jego przekrwione oczy błyskają, kiedy wyciąga atutową kartę, ciska ją na stół i wydaje z siebie ryk triumfu – były pomniejszone do mikroskopijnej fali, wobec czego całe rojne miasto to tylko duża plama na ziemi, a cała prowincja to jedynie wycinek zieleni na mapie kartografa. Dodawało mi otuchy myślenie, że ludzie są tak mali, iż nie sposób ich dostrzec, w związku z czym ja także nie mam żadnego znaczenia: stanowię niegodny uwagi cel dla wroga.

Tak, już wcześniej zacząłem bacznie rejestrować swoje reakcje i uznałem, że w trakcie akcji nie odczuwało się większego zagrożenia niż w bardziej bezpośrednim starciu, takim jak walka bokserska, gdyż w szkole zawzięcie uprawiałem boks. Leciałem na znacznej wysokości w warunkach skrajnego zimna, byłem nienaturalnie przypasany i z maską na twarzy, bo moje przeżycie zależało od

tlenu… Mogłem porozumiewać się z innymi takimi stworami jak ja tylko za pomocą mechaniki (musiałem pamiętać o wciśnięciu guzika na krańcu mojej półkolistej sterownicy, jeśli chciałem, żeby mnie słyszano)… To wszystko, a zwłaszcza widok ziemi tak daleko pode mną, wydającej się tylko wzorkiem, paletą barw, dawało mi poczucie oderwania od rzeczywistości, odseparowania, obcości – tak jak czułem się w angielskim pubie. Myślę, że zdumiałby mnie związek z tym, co ludzkie, gdyby *moje ciało* oberwało, i chyba zareagowałbym na to odruchowo jeszcze intensywniejszym oderwaniem się – wyskakując ze spadochronem. Stwierdziłem, że zmagania na ziemi w czasie pomiędzy akcjami bojowymi to coś o wiele niebezpieczniejszego od samej walki, a tam, wysoko w przestworzach, czułem rodzaj otępienia, wyobcowania. Wszystko to później uległo zmianie”.

The War Lover (John Hersey)

Pod koniec drugiej wojny światowej amerykańska łódź latająca typu Consolidated PBY Catalina, należąca do lotnictwa morskiego RAF-u, wykryła i zaatakowała niemiecki okręt podwodny *U-320,* zatapiając go bombami. Był to 196 i zarazem ostatni U-Boot zatopiony podczas tej wojny przez alianckie lotnictwo. Dwusilnikowy bombowiec Bristol Blenheim z 82. Dywizjonu 2. Grupy Bombowej RAF-u, pilotowany przez majora Milesa „Paddy’ego” Delapa, przeprowadził z niewielkiego pułapu atak na U-Boota *U-31* koło Schillig w pobliżu Wilhelmshaven i wyspy Helgoland 11 marca 1940 roku. Ów okręt podwodny Typu VIIA, dowodzony przez *Kapitänleutnanta* Johannesa Habekosta, był z kolei pierwszym U-Bootem zatopionym przez samoloty RAF-u w tej wojnie. W trakcie tego ataku Delap zrzucił na cel cztery bomby, z których dwie trafiły bezpośrednio w okręt. A ponieważ maszyna Delapa leciała bardzo nisko, podmuch wybuchu uszkodził ją, lecz Delap zdołał dotrzeć bezpiecznie do bazy RAF-u w Watton w hrabstwie Norfolk. *U-31* zatonął wraz z całą załogą. Potem Niemcy podnieśli z dna ten okręt, dokonali napraw i ponownie wszedł on do służby. Osiem miesięcy później natknął się na brytyjski niszczyciel HMS *Antelope,* który zaatakował U-Boota i ponownie go zatopił – był to jedyny niemiecki okręt podwodny, który zatonął dwukrotnie. Kiedy major Delap skończył 90 lat, jego syn Mick zadedykował mu takie oto słowa: „Bystry wiejski chłopak, który wzleciał / z parafii w Ulsterze / ku niebu nad wojującą Europą… / i wylądował na wózku inwalidzkim / całe jego życie / przywiodło go do takiego końca. Pogubił się, wylądował Bóg wie gdzie / lecz wciąż umie się rozglądać… / Pilnie wypatruje na ziemi / kamyków o dziwnym kształcie / papierka po cukierku, dmuchawca; potem zerka na horyzont / na charakterystyczne drzewo; / potem wyżej, jeszcze wyżej, na rojne od ptactwa / niebo, które daje wolność. / A w końcu, zagadkowo, i na mnie”.

W 1942 roku amerykańskie ciężkie bombowce z 8. Armii Powietrznej dołączyły do lotników Bomber Command RAF-u w częstych nalotach bombowych na bazy i stocznie U-Bootów w Hamburgu, Kilonii, Wilhelmshaven i Bremie na wybrzeżu północnych Niemiec. Naloty te trwały aż do chwili kapitulacji Rzeszy w maju 1945

roku. Wiele tysięcy min zrzucono do morza w pobliżu baz U-Bootów wzdłuż wybrzeży Bretanii we Francji. Podczas opuszczania baz i powrotu do nich okręty podwodne musiały być ostrożnie przeprowadzane przez te najeżone niebezpieczeństwami wody przez kutry patrolowe i trałowce. Około 1943 roku U-Booty na pełnym morzu były coraz częściej nękane i atakowane przez alianckie lotnictwo morskie.

Brytyjskie lotnictwo floty (Fleet Air Arm; FAA) w 1938 roku zostało podporządkowane organizacyjnie Royal Navy. Począwszy od 1 kwietnia 1941 roku RAF zachowały nadzór nad Coastal Command (lotnictwem obrony wybrzeża), a kontrolę nad FAA przekazały Admiralicji. Decyzja ta świadczy o tym, że dowództwo RAF-u lepiej rozumiało problemy współdziałania i współzależności poszczególnych rodzajów sił zbrojnych aniżeli marszałek Rzeszy Hermann Göring, który wyznawał następujący pogląd: „Wszystko, co lata, należy do mnie i tylko do mnie”.

Polityka organizacyjna to jedno, praktyka to już coś innego. Dowódca brytyjskiego lotnictwa obrony wybrzeża, generał RAF-u *(Air Chief Marshal*) Philip Joubert, określał porozumienie z marynarką wojenną mianem „grzecznej fikcji”. Jesienią 1942 roku domagał się „scentralizowania dowodzenia całą kampanią zwalczania U-Bootów, dla skoordynowania polityki brytyjskiego, kanadyjskiego i amerykańskiego szefostwa sił morskich i powietrznych”. Kiedy doszło do realizacji tej idei, powszechnie uznanej za rozsądną i pożądaną – wręcz nieodzowną – ze strategicznego punktu widzenia, pojawiły się obawy, że taki naczelny dowódca – niemal na pewno brytyjski admirał – będzie nie do przyjęcia dla amerykańskiego prezydenta i dla Amerykanów w ogóle.

Coastal Command do końca wojny było traktowane w RAF-ie po macoszemu. W glorii chwały chodzili chłopcy z brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego i bombowego. To właśnie Fighter i Bomber Command prowadziły główne operacje bojowe, a ich potrzeby w zakresie produkcji i dostaw sprzętu traktowano priorytetowo. Z kolei załogi Coastal Command przeprowadzały głównie loty rozpoznawcze – patrolowały szlaki morskie i meldowały o zauważonych nieprzyjacielskich okrętach podwodnych oraz nawodnych, atakowanych następnie przez Royal Navy.

Choć Coastal Command miało w swoim składzie siedemnaście dywizjonów bojowych, to tylko trzy z nich wyposażono w samoloty przystosowane do dalekich lotów patrolowych nad Atlantykiem, do wypatrywania i atakowania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Uzbrojone w bomby i karabiny maszynowe łodzie latające typu Short Sunderland oraz amerykańskie bombowce Lockheed Hudson były jedynymi maszynami Coastal Command dysponującymi siłą ognia odpowiednią do zwalczania U-Bootów w pierwszych latach wojny. Większość pozostałych dywizjonów dysponowała powolnymi i charakteryzującymi się nieznacznym zasięgiem samolotami Avro Anson, które sprawdzały się nieźle jako

maszyny transportowe i w innych „lekkich” zadaniach, lecz raczej nie były przystosowane do skutecznej walki z U-Bootami.

Wielkie hydroplany typu Sunderland zyskały przydomek „latających jeży”, gdy jeden z nich wdał się w walkę powietrzną z ośmioma myśliwsko-bombowymi Junkersami Ju-88, w której brytyjscy strzelcy pokładowi zestrzelili trzy niemieckie samoloty. A 27 kwietnia 1941 roku bombowiec Hudson z 269. Dywizjonu, który wystartował do lotu patrolowego z Islandii, wykrył na morzu nieprzyjacielski okręt podwodny *U-570* i przeprowadził energiczny atak, zmuszając dowódcę tego U-Boota, *Kapitänleutnanta* Hansa-Joachima Rahmlowa, do tak pospiesznego zejścia pod wodę, że załoga U-Boota nie zdążyła odpowiednio pozamykać wszystkich luków i klap, co spowodowało zalanie akumulatorów; we wnętrzu okrętu rozszedł się trujący chlor, a kilku marynarzy z U-Boota, który powtórnie się wynurzył, mało się nie podusiło w okrętowym kiosku. Pilot bombowca Hudson wspominał: „Początkowo myśleliśmy, że chcą stoczyć z nami pojedynek ogniowy, więc nieustępliwie ich ostrzeliwaliśmy. Wcale im się to nie spodobało i musieli znowu się pochować. Reszta załogi usiłowała wydostać się przez włazy, zgromadziła się na pokładzie i zaczęła się wykłócać. Na kilka chwil zapanowało tam wielkie zamieszanie”. Gdy pilot bombowca przeleciał nisko nad wodą i zatoczył krąg wokół okrętu podwodnego, dostrzegł, jak jeden z marynarzy U-Boota wymachuje kawałkiem białego materiału; okazało się, że to koszula dowódcy, którą machano na znak kapitulacji. Kiedy Hudson, któremu powoli kończył się zapas paliwa, krążył nad U-Bootem, radiooperator z bombowca wezwał pomoc, meldując: „Praktycznie cała załoga [okrętu podwodnego] zebrała się w kiosku, stłoczona tam tak, że ledwie mogła się ruszyć. Przelatywaliśmy tak blisko, że mogliśmy dostrzec ich twarze, a nigdy nie widziałem tak zdesperowanych ludzi”. Potem „sztafeta” alianckich samolotów pilnowała zdobytego okrętu podwodnego, póki nie przybył niszczyciel Royal Navy i nie odprowadził U-Boota do jednego z islandzkich portów. Był to pierwszy nieuszkodzony U-Boot zajęty przez aliantów.

Uzbrojone w bomby łodzie latające typu Sunderland, znajdujące się w uzbrojeniu RAF-u, przyczyniły się znacznie do skutecznego zwalczania U-Bootów podczas drugiej wojny światowej.

Kiedy Stany Zjednoczone przystąpiły do drugiej wojny światowej, niemieckie okręty podwodne zaczęły operować w pobliżu Wschodniego Wybrzeża USA, a do początków września 1942 roku zatopiły tam w sumie 204 statki.

Kierownictwo amerykańskiej formacji Civil Air Patrol (CAP) domagało się od Departamentu Wojny powierzenia jej bezpośredniego nadzoru nad zwalczaniem zagrożenia ze strony U-Bootów. Żądaniu temu początkowo się przeciwstawiano, z uwagi na to, że CAP brakowało odpowiedniego doświadczenia, ale kiedy straty alianckiej floty transportowej zaczęły dramatycznie rosnąć, Departament Wojny ustąpił i wydał stosowną zgodę. Samoloty CAP miały odbywać loty patrolowe nad przybrzeżnymi wodami; operowały z lotnisk w Atlantic City w New Jersey i Rehoboth Beach w stanie Delaware, a załogom dano 90 dni na to, by wykazały, iż poradzą sobie z zadaniem. Rezultaty osiągnięte w tym próbnym okresie zostały uznane za wręcz znakomite i wtedy wydano przyzwolenie, by maszyny CAP rozszerzyły zakres swoich działań, w sensie geograficznym i czasowym.

CAP powstała z końcem lat 30., gdy państwa „osi” zaczęły zagrażać bezpieczeństwu i interesom Stanów Zjednoczonych oraz sojuszników USA. Kiedy wybuch wojny stawał się coraz bardziej realny, na całym świecie, w obliczu zagrożenia akcjami sabotażowymi, lotnictwo cywilne dosięgły poważne ograniczenia i restrykcje, i ogólnie wprowadzono ścisłe regulacje w zakresie ruchu lotniczego. Obawiając się podobnych ograniczeń swobód w USA, wielu amerykańskich lotników starało się przekonać władze federalne, że lotnictwo cywilne może się okazać nadzwyczaj przydatne i pomocne w perspektywie nadciągającej wojny. W 1938 roku Gill Rob Wilson, ówczesny redaktor działu lotniczego w gazecie „New York Herald Tribune”, znalazł się w składzie delegacji wysłanej do Niemiec, gdzie pojął złowieszczy charakter zamiarów nazistowskiego rządu, który przejął ścisłą kontrolę nad całym lotnictwem w Niemczech. Po powrocie do USA Wilson zaplanował stworzenie nowej organizacji, która mogła wykorzystać całą cywilną flotę powietrzną z New Jersey do wspomożenia wysiłku wojennego. Z poparciem gubernatora New Jersey, władz lotnictwa cywilnego oraz generała Korpusu Sił Powietrznych „Hapa” Arnolda, utworzono New Jersey Civil Air Service. Wkrótce powstały również inne podobne organizacje, a odpowiedni program szkolenia pilotów cywilnych miał na celu znaczne zwiększenie kadry lotników, zdolnych do odbywania służby w siłach powietrznych na wypadek wojny. Ponadto program ten zmierzał do organizowania lotników cywilnych w całej Ameryce, aby ich doświadczenie przydało się krajowi w nieuchronnej, jak się zdawało, wojnie. Doprowadziło to do utworzenia Civil Air Patrol, a Wilson został pierwszym dyrektorem tej organizacji. 1 grudnia 1941 roku, tuż przed przeprowadzonym przez Japończyków z zaskoczenia atakiem na amerykańską flotę w Pearl Harbor na Hawajach, CAP oficjalnie rozpoczęła działalność. Zaraz po wspomnianym ataku obawy amerykańskich lotników cywilnych się spełniły – zakazano lotów samolotów niewojskowych, z wyjątkiem maszyn pasażerskich obsługujących linie lotnicze. Jednak już dwa dni później zakaz ten został zniesiony (z wyjątkiem całego Zachodniego Wybrzeża USA). Tymczasem szybko rosła liczba członków CAP.

Tak jak *minutemen* z lat rewolucji amerykańskiej, cywilni piloci stawili się w gotowości na lotniskach w całych Stanach Zjednoczonych, a zwłaszcza na Wschodnim Wybrzeżu USA, by latać i służyć w obronie kraju. Po interwencji generała Arnolda piloci CAP byli zaopatrywani w paliwo lotnicze przez Korpus Powietrzny i płacono im po osiem dolarów dziennie na pokrycie kosztów zakwaterowania, wyżywienia, umundurowania oraz służby. Podczas wojny członkostwo w CAP nie zwalniało od poboru do wojska, a większość młodych mężczyzn z CAP albo ochotniczo wstąpiła do sił zbrojnych, albo też została powołana do służby w nich. Ale lukę, jaką pozostawili po sobie w CAP, rychło zapełnili starsi lotnicy.

Oto cytat z „Salem News” z 13 grudnia 2009 roku:

„Jeden z należących do CAP najsławniejszych »łowców okrętów podwodnych« z czasów drugiej wojny światowej, uhonorowany za bohaterstwo przez prezydenta Franklina Delano Roosevelta, zmarł w sobotę, 5 grudnia, po długiej chorobie. Miał 96 lat.

Płk Edmund I. »Eddie« Edwards był powszechnie znany jako pierwszy pilot Patroli Przybrzeżnych (później CAP), który dostrzegł nazistowskiego U-Boota i nadał przez radio meldunek o jego pozycji amerykańskim siłom morskim. Wykryty okręt zanurzył się w trybie alarmowym i skierował ku otwartemu morzu, gdzie stanowił mniejsze zagrożenie dla amerykańskich statków. Wydarzyło się to 10 marca 1942 roku, niedługo po rozpoczęciu wojny [tj. po przystąpieniu do niej USA].

»Zapewne był jednym z pierwszych łowców, którzy wypatrzyli wroga«, powiedział Roger Thiel, zasłużony członek i niezależny historyk CAP.

Z 2. bazy lotnictwa patrolowego w Rehoboth Beach w Delaware Edwards tropił okręty podwodne na wodach u wybrzeży Delaware i Marylandu, osłaniając tankowce płynące do zatoki Delaware. Przybrzeżne loty patrolowe, odbywane z 21 baz na Wschodnim Wybrzeżu i nad Zatoką Meksykańską, przyczyniły się do uczynienia z CAP pomocniczej formacji USAF, którą jest do dziś.

Jak stwierdził Thiel, Edwards, oprócz rozgłosu zdobytego po pierwszej, wspomnianej akcji, cieszył się sławą w CAP jako jeden z pierwszych pilotów tej organizacji, nagrodzony Medalem Lotniczym za heroizm w drugiej wojnie światowej. Edwards i jego przełożony, świętej pamięci mjr Hugh R. Sharp Jr., otrzymali takie odznaczenie po tym, jak Roosevelt dowiedział się o ich śmiałej akcji uratowania innego lotnika, strąconego nad lodowatymi i burzliwymi wodami u brzegów Marylandu.

Edwards, w wywiadzie dla „Civil Air Patrol Volunteer” w 2006 roku, dobrze pamiętał uratowanie por. Henry’ego Crossa, co przyniosło mu ów medal oraz sławę.

»Odebrałem wiadomość, że spadł jeden z naszych samolotów, a mjr Sharp polecił mi się tam udać«, powiedział Edwards. »Bez trudu odnaleźliśmy miejsce katastrofy. Dostrzegliśmy lotnika, przeprowadziliśmy awaryjne wodowanie i wyciągnęliśmy go z morza. Żył, ale nie odnaleźliśmy tamtego drugiego [członka załogi]«.

Ta akcja ratunkowa z 21 lipca 1942 roku wymagała od Edwardsa i Sharpa posadzenia pilotowanej przez tego ostatniego jednosilnikowej latającej amfibii Sikorsky S-39 na fali dochodzącej do 8–10 stóp [ok. 3 metrów]. Podczas tego uległ uszkodzeniu lewy pływak. Tak więc, aby wrócić do bazy nr 2, Edwards zdobył się na wyczyn wyjścia na prawe skrzydło, aby swoim ciężarem zrównoważyć wodnosamolot. Przemarznięty Edwards wytrwał tam aż do wczesnych godzin porannych następnego dnia, kiedy kuter Straży Wybrzeża [USCG] przyholował uszkodzoną maszynę do brzegu.

Roosevelt wręczył Medal Lotniczy Edwardsowi i Sharpowi podczas ceremonii w Białym Domu w lutym 1943 roku. Wcześniej Edwards wstąpił do amerykańskiej

marynarki wojennej, gdzie był instruktorem pilotażu, a później pilotował bombowce nurkujące Douglas DSB Dauntless, przeprowadzając loty patrolowe z Hawajów. Choć Edwards i Sharp jako pierwsi cywile otrzymali Medale Lotnicze, to już wkrótce zaszczyt ten spotkał też innych ich kolegów. Do końca drugiej wojny światowej członkom CAP przyznano 800 Medali Lotniczych".

Piloci CAP, za sterami swoich awionetek typu Taylorcraft, Stinson, Piper i Waco, patrolowali wody u Wschodniego Wybrzeża amerykańskiego, latając w parach na niewielkim pułapie, a czasem oddalając się nawet na 60 mil od brzegu. W czasie tych lotów patrolowych, trwających od świtu po zmierzch, utrzymywali łączność przez prymitywne urządzenia radiowe i mieli na sobie „kamizelki ratunkowe", będące w istocie dętkami z samochodowych kół.

Patrole przybrzeżne CAP oficjalnie przeprowadzały loty zwiadowcze na nieuzbrojonych maszynach. Po wypatrzeniu U-Boota zadanie polegało na powiadomieniu o tym amerykańskiego lotnictwa wojskowego oraz floty i podaniu pozycji, a następnie na pozostaniu w rejonie do czasu zluzowania. Uległo to jednak pewnej zmianie po incydencie z maja 1942 roku, kiedy jedna z załóg CAP – złożona z pilota Thomasa Manninga i obserwatora Marshalla Rinkera – patrolująca wody u przylądka Canaveral na Florydzie, dostrzegła U-Boota. Wachta tego okrętu podwodnego także zauważyła samolot, ale nie zdawała sobie sprawy, że to nieuzbrojona maszyna. Gdy okręt podwodny próbował uciec, utknął na mieliźnie, praktycznie bezbronny. Manning nadał przez radio meldunek do bazy i krążył nad U-Bootem przez następne pół godziny. Ale nim bombowce Korpusu Powietrznego przybyły, by zniszczyć okręt, Niemcy zeszli z mielizny i umknęli na głębsze wody. Właśnie to zdarzenie sprawiło, że samolotom CAP zezwolono na przenoszenie bomb lotniczych i głębinowych, aby zrzucać je po wypatrzeniu U-Boota.

Działania polegające na lotach patrolowych, obserwacji morza i podawaniu pozycji zauważonych U-Bootów, a także mających problemy własnych statków i okrętów oraz dryfujących łodzi ratunkowych skłoniły główne koncerny naftowe do przekazywania CAP szczodrych dotacji, a lotnictwo wojskowe zdecydowało się na wydanie 50-kilogramowych bomb burzących i ponad 150-kilogramowych bomb głębinowych, przystosowanych do przenoszenia pod skrzydłami samolotów CAP. Jeden z tych samolotów, Grumman G-44 Widgeon, uzbrojony w dwie bomby głębinowe i pilotowany przez kapitana Johnny'ego Hagginsa oraz majora Wynanta Farra, operujący w lipcu 1942 roku z Atlantic City, zasłynął jako pierwsza maszyna CAP, która zaatakowała i zatopiła niemiecki okręt podwodny u wybrzeży New Jersey. Dotarła tam wezwana przez załogę innego samolotu CAP, któremu kończyło się paliwo i który musiał wracać do bazy. Na miejscu Farr dostrzegł U-Boota płynącego tuż pod powierzchnią morza. Farr i Haggins nie potrafili określić, na jakiej głębokości płynął U-Boot, więc tropili go przez trzy godziny w nadziei, że wynurzy się lub wyjdzie na głębokość peryskopową. Wreszcie, gdy także im powoli kończyło się paliwo i zamierzali już przerwać akcję, U-Boot rzeczywiście wyszedł

na peryskopową. Lotnicy CAP zatoczyli w powietrzu krąg i nadlecieli bezpośrednio nad nieprzyjacielski okręt. Zrzucili jedną z bomb głębinowych i poważnie uszkodzili U-Boota, który pozostawił na powierzchni morza plamę oleju. W czasie powtórnego podejścia zrzucili drugą bombę, a ta doprowadziła do zatopienia U-Boota; liczne szczątki unoszące się na wodzie znaczyły miejsce pierwszego U-Boota zniszczonego przez CAP.

Aliancki okręt eskortowy obrzuca bombami głębinowymi zanurzonego U-Boota na północnym Atlantyku w 1942 roku.

Samoloty CAP odbywały przybrzeżne loty patrolowe przez półtora roku, nim rolę tę ostatecznie przejęła US Navy, która pozostawiła CAP zadania związane z akcjami ratownictwa morskiego. W trakcie owych 18 miesięcy piloci CAP odbyli 86 685 lotów, spędzając w powietrzu ponad 244 600 godzin i 173 razy dostrzegając U-Booty. Zrzucili 82 bomby lotnicze i głębinowe; udało im się zniszczyć lub uszkodzić dwa U-Booty. Przyszli w sukurs 91 uszkodzonym statkom oraz 363 rozbitkom z szalup z jednostek zatopionych przez U-Booty. CAP straciła łącznie 90 samolotów i 59 lotników.

Okręty i statki floty włoskiej, którym powierzono zadanie zaopatrywania jednostek Afrika Korps generała (później feldmarszałka) Erwina Rommla w Libii, ponosiły

w końcowych miesiącach 1941 roku dotkliwe straty, gdyż były atakowane przez myśliwce brytyjskiego lotnictwa morskiego z pokładu lotniskowca HMS *Ark Royal* oraz okręty wojenne Royal Navy. Aby wspomóc swojego włoskiego sprzymierzeńca, Hitler rozkazał Dönitzowi przerzucić większość U-Bootów z Atlantyku przez Cieśninę Gibraltarską na Morze Śródziemne. Bazę dla tych okrętów podwodnych Mussolini miał zorganizować w La Spezia na północno-zachodnim wybrzeżu Włoch. Dla admirała Dönitza, poważnie zafrasowanego tym, jaki efekt wywrze takie posunięcie na kampanię na Atlantyku, stanowiło to niepokojący zwrot. Był również świadom tego, że jego U-Booty będą narażone na dodatkowe zagrożenie na przejrzystych, błękitnych wodach śródziemnomorskich, gdzie mogły być z łatwością wypatrzone przez alianckie lotnictwo. Oznaczało to, że dowódcy niemieckich okrętów zostaną zmuszeni do szybkiego wynurzania się, odpalenia torped i równie prędkiego schodzenia pod wodę, dla uniknięcia bardzo prawdopodobnych ataków z powietrza.

Jednakże obecność licznych U-Bootów na Morzu Śródziemnym miała drogo kosztować także Brytyjczyków. W trakcie miesięcy prowadzonych tam działań podopieczni Dönitza odnotowali spektakularne sukcesy. *U-331* wytropił i storpedował HMS *Barham,* jedyny pancernik zniszczony na otwartym morzu przez U-Boota. Krążownik Royal Navy HMS *Galatea* poszedł na dno w wyniku zatopienia przez *U-557,* a wielki lotniskowiec HMS *Ark Royal* został zaatakowany torpedami przez *U-81* i zatonął, nim udało się go doholować do Gibraltaru. Skutki utraty *Ark Royal,* z którego samoloty atakowały linie zaopatrzeniowe wojsk Rommla, stanowiły dla Brytyjczyków poważny cios. W styczniu 1942 roku dywizje Rommla znowu podjęły natarcie na wschód, choć z drugiej strony alianckie konwoje na Atlantyku zyskały wtedy krótką chwilę wytchnienia, nienękane tak często przez U-Booty.

Kapitänleutnant Helmut Möhlmann, dziób zatopionego przezeń statku oraz szalupa z rozbitkami z tego statku, podpływająca do pokładu rufowego U-Boota *U-571*.

Alianckich lotników podczas lotów patrolowych nad morzem często frustrowały trudności z właściwą oceną skutków ataków na podwodne cele. Oto wyjątek z raportu Coastal Command, opublikowanego przez brytyjską kancelarię królewską w 1942 roku: „Taki atak przebiega bardzo szybko, a jego efekt, o ile mamy z nim do czynienia, jest błyskawiczny; morze zamyka się od razu, niczym kurtyna, za prędko, by można było precyzyjnie coś dostrzec i odnotować. Choć na morzu pojawiają się wielkie plamy oleju i choć widać kipiel powietrznych bąbli, nie musi to jeszcze oznaczać ostatecznego zatopienia U-Boota. U-Boot taki może się dowlec do jednej z wielu baz, które ma do dyspozycji jako schronienie, od północnej Norwegii po południowo-zachodnią Francję. Z drugiej strony całkiem możliwe, iż wydarzy się coś odwrotnego: bomby i ładunki głębinowe trafią do celu i U-Boot tonie, przechylając się powoli, wraz z duszącą się i podtopioną załogą”.

Marynarz z U-Boota zatopionego w wyniku ataku alianckiego lotnictwa.

Wprowadzenie do uzbrojenia Coastal Command RAF-u samolotów dalekiego zasięgu – latających łodzi Consolidated PBY Catalina oraz bombowców Consolidated B-24 Liberator – użytych do walki z okrętami podwodnymi w bitwie o Atlantyk, przyniosło zasadniczą zmianę w jej przebiegu. Cataliny wyposażono w zaczepy bombowe i brytyjskie radary, a wspomniane nowe samoloty miały wsparcie ze strony starszych maszyn znajdujących się w wyposażeniu dywizjonów Coastal Command, takich jak Bristol Blenheim, Bristol Beaufighter i Vickers Wellington, którym powierzono w tym czasie zadania pomocnicze. Cataliny i Liberatory przenosiły 150-kilogramowe bomby głębinowe i 300-kilogramowe bomby lotnicze oraz torpedy z akustycznym systemem naprowadzającym, a nadto wyekwipowano je w celowniki bombowe przydatne w locie na niewielkim pułapie. Wszystko to sprawiło, że samoloty te okazały się dużo skuteczniejsze w walce z bronią podwodną od swoich poprzedników, Hudsonów i Sunderlandów.

Ważne było również to, że większość dwusilnikowych Wellingtonów dysponujących znacznym zasięgiem i należących do Coastal Command wyposażono w radar pracujący na falach centymetrowych, który umożliwiał operatorowi

w samolocie lecącym nad Atlantykiem na wysokości około 3500 metrów obserwowanie wycinka morza o powierzchni 4000 mil kwadratowych. Świetlna plamka na ekranie radaru wskazywała położenie źródła sygnału – poszukiwanego okrętu podwodnego – i odległość od niego. I nagle wszystko uległo radykalnej zmianie; wachta obserwacyjna na mostku kapitańskim U-Boota ze zdumieniem patrzyła, jak nieprzyjacielski samolot nadlatuje prosto i z bezbłędną precyzją nad okręt podwodny, często zza zasłony gęstych chmur. Załogi U-Bootów przekonały się też, że, wbrew zapewnieniom producenta detektora sygnałów radarowych typu Metox, urządzenie to okazywało się dosyć nieskuteczne wobec zastosowania przez aliantów w nowych radarach lotniczych systemu transmisji fal krótkich. Spowodowało to, że do BdU docierały z U-Bootów na pełnym morzu meldunki radiowe w rodzaju: „Zanurzenie alarmowe. Atak nieprzyjacielskiego samolotu. Bez wykrycia sygnału radarowego”.

Jednak również U-Booty korzystały z postępu technologicznego. Niektóre z nich wyposażono w ulepszone uzbrojenie przeciwlotnicze, a w razie zagrożenia atakiem ze strony alianckiego samolotu dowódca okrętu podwodnego czasami rezygnował z zanurzenia i podejmował walkę z powietrznym przeciwnikiem. W takiej sytuacji pilot atakującego samolotu miał do wyboru: pojedynek z U-Bootem lub też po prostu krążenie wokół wykrytego celu i wezwanie znajdującego się w pobliżu niszczyciela bądź korwety, by te uporały się z okrętem podwodnym. Obserwujący zachowanie załogi U-Boota lotnicy zwracali uwagę na znikanie marynarzy z mostku kapitańskiego, co wskazywało, że okręt zamierza zejść pod wodę, i pozostało mniej więcej pół minuty na przeprowadzenie powietrznego ataku – z użyciem bomb lotniczych lub głębinowych, ewentualnie torped. Dla załogi okrętu podwodnego był to najtrudniejszy, najbardziej niebezpieczny moment. Jako przykład może tu posłużyć zdarzenie z 21 maja 1943 roku, gdy sierżant Clifford Chatten pilotował bombowiec typu Whitley, lecąc nad morzem w odległości około 500 mil od francuskiego wybrzeża. Choć formalnie był to lot ćwiczebny, Chatten, po zauważeniu wynurzonego U-Boota, zrzucił nań cztery bomby głębinowe. Atak ten trwał jednak zbyt długo, a okręt podwodny zanurzył się i uciekł. Trzy dni później Chatten wykrył i obrzucił bombami głębinowymi następnego U-Boota, a co najmniej jedna z tych bomb poważnie uszkodziła niemiecki okręt. W późniejszym raporcie bojowym, w którym mowa o tym zdarzeniu, stwierdzono: „To pewne, że wyrządzono [nieprzyjacielowi] bardzo znaczne szkody. Prawdopodobnie rzeczony U-Boot zatonął”. W rzeczywistości wspomniany niemiecki okręt podwodny, *U-523*, dowodzony przez *Kapitänleutnanta* Wernera Pietzscha, zdołał dopłynąć do Lorient, gdzie zajęto się naprawą uszkodzeń. Wielu doświadczonych pilotów Coastal Command wylatało nad Atlantykiem i Zatoką Biskajską setki godzin, nie natrafiając na żadnego U-Boota, a tym bardziej nie mając okazji do przeprowadzenia ataku. Tymczasem niedoświadczony, ale pełen zapału Chatten wypatrzył i zaatakował aż dwa U-Booty w ciągu czterech dni.

W tym czasie formacja sierżanta Chattena, 10. Operacyjna Jednostka Ćwiczebna (10 OTU), już od jedenastu miesięcy patrolowała akweny w poszukiwaniu niemieckich okrętów podwodnych. Podczas 1848 lotów niedoświadczeni lotnicy z tej jednostki zauważyli U-Booty 91 razy i przeprowadzili 54 ataki. Uzyskali jedno zatopienie, jedno prawdopodobne uszkodzenie oraz dwa prawdopodobne nieznaczne uszkodzenia. W tym samym okresie OTU straciła 33 samoloty, płacąc z pozoru słono za wspomniane sukcesy, niemniej Pierwszy Lord Morski ujął to tak w swojej depeszy skierowanej do jednostki Chattena: „…wasze nieustanne i wytężone starania w bardzo wymierny sposób znacznie utrudniły U-Bootom przepływanie Zatoki [Biskajskiej] i przyczyniły się do późniejszego wykrywania oraz zatapiania U-Bootów”.

Dla skuteczniejszego przeciwstawienia się dużo groźniejszym działaniom alianckiego lotnictwa dowódcy U-Bootów starali się wynurzać ze swoimi okrętami na dłużej za dnia, a niszczycielskie ataki przeprowadzać pod osłoną ciemności. Na taką taktykę alianckie okręty wojenne zareagowały iluminowaniem morza w godzinach nocnych za pomocą rakiet oświetlających. Innym skutecznym alianckim przeciwśrodkiem był tzw. reflektor Leigha, od nazwiska jego konstruktora majora RAF-u Humphry’ego de Verde Leigha; reflektor ten, o mocy 22 milionów kandeli i średnicy około 70 centymetrów, zawieszano pod kadłubami lub skrzydłami samolotów, zwalczających okręty podwodne. Poczynając od czerwca 1942 roku samoloty takie, wyposażone w radary ASV i reflektory Leigha, odbywały loty patrolowe nad Zatoką Biskajską, oświetlając wynurzone U-Booty, co zmusiło wielu dowódców U-Bootów do kolejnej zmiany taktyki. Odtąd, jak się wydawało, ich okręty częściej pływały wynurzone za dnia, aby niemieckie załogi mogły przynajmniej dostrzec atakujące maszyny, choć wiązało się to z wystawianiem okrętu podwodnego na większe zagrożenie. Po upowszechnieniu wyekwipowanych w reflektory Leigha samolotów, straty alianckiej floty transportowej spowodowane przez ataki U-Bootów zmalały z około 600 000 ton do niespełna 200 000 ton miesięcznie.

Gdy B-24 i PBY wzmocniły alianckie jednostki lotnicze do zwalczania broni podwodnej, również je wyposażono w reflektory Leigha. W praktyce, kiedy radar któregoś z tych samolotów zlokalizował U-Boota na powierzchni morza, pilot schodził maszyną tuż nad wodę i włączał reflektor na wysokości około 50 metrów. Potężny blask oślepiał na chwilę niemiecką wachtę na mostku kapitańskim, gdy tymczasem samolot nadlatywał nad cel i zrzucał bomby.

Kwestia zaopatrywania U-Bootów w paliwo na pełnym morzu w czasie długotrwałych rejsów patrolowych spędzała sen z powiek admirałowi Dönitzowi. Do końca 1941 roku niemal wszystkie niemieckie nawodne tankowce zostały wytropione i zatopione przez Royal Navy. W następnym roku zwodowano dziesięć większych U-Bootów Typu IX, ze specjalnie wbudowanymi zbiornikami, a Brytyjczycy ochrzcili te okręty mianem „mlecznych krów”. Owe 1600-tonowe

okręty podwodne zaprojektowano w celu zaopatrywania w paliwo, amunicję i broń oraz innego rodzaju zapasy innych U-Bootów na pełnym morzu; w ten sposób dostarczano też medykamenty i zastępców za chorych bądź rannych marynarzy. Rozwijając prędkość 10 węzłów i dysponując zasięgiem przekraczającym 12 000 mil, każda z tych „mlecznych krów" mogła dostarczyć tyle oleju napędowego, by wydłużył on dwukrotnie czas rejsu pięciu U-Bootów Typu VIIC. Zamysł był dobry, lecz jego realizacja okazała się niezwykle trudna. Doprowadzenie do spotkania dwóch stosunkowo niewielkich okrętów na otwartym morzu nastręczało znacznych problemów nawigacyjnych. Czymś jeszcze gorszym był dość długi czas pozostawania przez oba okręty w wynurzeniu, gdy odbywał się transfer paliwa, zapasów czy broni; obydwie jednostki były wtedy praktycznie bezbronne i bardzo narażone na ataki z powietrza. Alianckie siły lotnicze i morskie pilnie tropiły owe podwodne zbiornikowce po opuszczeniu przez nie macierzystych portów, a wszystkie z dziesięciu pierwszych „mlecznych krów" zatopiono. Z zamówienia drugiej partii takich okrętów zrezygnowano, gdy Dönitz zdał sobie sprawę, że wobec znacznego zintensyfikowania alianckiej kampanii zwalczania niemieckiej broni podwodnej koncepcja „mlecznych krów" nie miała już szans na pomyślną realizację.

Okręty podwodne Dönitza mogły liczyć na minimalne tylko wsparcie ze strony niemieckiego lotnictwa. Zapewniała je nieznaczna liczba samolotów rozpoznawczo-bombowych typu Focke-Wulf FW-200 Condor, stacjonujących w bazach koło Bordeaux. Condor był w istocie zaadaptowanym do celów wojskowych samolotem pasażerskim, któremu brakowało odpowiedniego wyposażenia; słaba, krucha konstrukcja sprawiała, że maszyny te nie bardzo się nadawały do roli samolotów wsparcia, tak potrzebnych admirałowi, a ich załogom brakowało doświadczenia niezbędnego w dalekich lotach zwiadowczych. Samoloty te patrolowały przestworza nad Morzem Północnym i Atlantykiem, w poszukiwaniu alianckich konwojów i okrętów nawodnych, które nadawały się na cele dla U-Bootów. Condory przenosiły niespełna 1000-kilogramowy ładunek bomb lub min morskich, którymi można było atakować transporty aliantów.

Ale pomimo pewnych sukcesów, poczynając od lata 1941 roku załogom Condorów rozkazano zaprzestania ataków na konwoje i unikania wdawania się w walki, w celu zmniejszenia strat własnych. Dönitz skarżył się Hitlerowi: „To zupełnie niezrozumiałe, że niemiecka flota wojenna w XX wieku, tym wieku lotnictwa, musi walczyć bez wsparcia powietrznego i pozbawiona własnych samolotów zwiadowczych". Admirał postanowił odwiedzić szefa Luftwaffe Hermanna Göringa w jego domku myśliwskim w Niemczech, aby ubłagać go o zwiększone i skuteczniejsze wsparcie dla swoich U-Bootów. Prośby takie istotnie sprawiły, że przez pewien czas dwadzieścia kilka myśliwsko-bombowych Junkersów Ju-88 wspomagało Condory, ale wsparcie takie okazało się niewystarczające.

Amerykańscy lotnicy z USAAF odegrali wielką rolę w pomaganiu Brytyjczykom

w powietrznych patrolach nad Zatoką Biskajską. Zatoka ta rozciąga się na południe od północno-zachodniego wybrzeża Bretanii po przylądek Finisterre na północno-zachodnim skraju Hiszpanii; liczy około 300 mil z północy na południe i 120 mil ze wschodu na zachód. Wody te były intensywnie patrolowane przez samoloty Coastal Command RAF-u. Dla wsparcia tych akcji Amerykanie zorganizowali w lutym i w lipcu 1943 roku specjalne grupy lotnicze. Większość samolotów z 1. i 2. Dywizjonu do walki z okrętami podwodnymi stanowiły Liberatory B-24, stacjonujące w St. Eval w Kornwalii, wyposażone w radary pracujące na mikrofalach – niewykrywalnych dla Niemców. Maszyny te, podporządkowane dowództwu Coastal Command RAF-u, pierwszy lot bojowy przeprowadziły 1 listopada, na długo przed skompletowaniem ich jednostek, mających liczyć 16 samolotów. W trakcie lotów ćwiczebnych Amerykanie zapoznawali się z procedurami obowiązującymi w RAF-ie, metodami prowadzenia patroli, łącznością i organizacją, i przy okazji wypróbowywali nowe radary Liberatorów. Szybko przywykli do długotrwałych i męczących 10 i 12-godzinnych lotów patrolowych, które ich czekały.

Wzmocnione amerykańskimi lotnikami Coastal Command zorganizowało w lutym dziewięciodniową akcję przeciwko U-Bootom, które wracały do baz nad Zatoką Biskajską z ataków na północnoatlantyckie konwoje. Od 6 lutego połączone brytyjsko-amerykańskie siły lotnicze odbyły ponad 300 lotów nad wspomnianą zatoką. W tym czasie zauważono 19 U-Bootów i osiem razy je zaatakowano – z tego Amerykanie zapisali na swoje konto 15 dostrzeżonych okrętów i pięć ataków. 10 lutego załoga samolotu B-24 *Tidewater Tillie* z 2. Dywizjonu, pilotowanego przez por. W.L. Sanforda, zauważyła, zaatakowała i zatopiła okręt podwodny *U-519,* dowodzony przez *Kapitänleutnanta* Güntera Eppena, w odległości około 600 mil na zachód od bazy w Lorient – i był to pierwszy U-Boot zniszczony przez USAAF na tym teatrze działań wojennych. W trakcie czterech miesięcy działań prowadzone z bazy w St. Eval samoloty dwóch dywizjonów Liberatorów wylatały łącznie 1966 godzin w ramach 218 akcji bojowych. Ich załogi wykryły 20 U-Bootów, 11 z nich zaatakowały i zatopiły jednego.

Po reorganizacji i zasileniu nowymi samolotami amerykańskie jednostki zostały przebazowane z St. Eval do Dunkeswell w hrabstwie Devon, i utworzyły 479. Grupę do walki z okrętami podwodnymi, która 13 lipca wystartowała do pierwszej akcji nad Zatoką Biskajską. Przed upływem tygodnia B-24 porucznika C.F. Gallmeira odnalazł na morzu i obrzucił bombami *U-558,* okręt podwodny pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Günthera Krecha, w odległości 150 mil na północ od przylądka Finisterre. Dwie godziny później dwa U-Booty zestrzeliły innego amerykańskiego Liberatora, którego cała załoga zginęła. Był to jedyny należący do USAAF B-24 zestrzelony przez ogień przeciwlotniczy z U-Bootów w czasie wspomnianej kampanii w Zatoce Biskajskiej. Dwa tygodnie później amerykański Liberator zaatakował bombami głębinowymi i zatopił okręt podwodny *U-404,*

dowodzony przez *Oberleutnanta* Adolfa Schönberga. Nie uratował się żaden z marynarzy tej jednostki.

Latem 1943 roku z osłony konwojów wycofywano coraz więcej alianckich samolotów i okrętów, które kierowano do polowania na U-Booty w rejonie Zatoki Biskajskiej. Załogi samolotów wykrywały na morzu U-Booty, a po przeprowadzeniu nieudanych ataków na nie, czasami podawały przez radio pozycje zauważonych okrętów podwodnych do sztabu dowództwa Coastal Command, które kierowało na miejsce dodatkowe samoloty i/lub okręty, by dokończyły dzieła. Zapewne najpomyślniejszym dla aliantów dniem tej kampanii był 30 lipca, kiedy załoga amerykańskiego B-24 zauważyła trzy U-Booty w odległości około 140 mil na północ od przylądka Finisterre. A ponieważ w samolocie kończył się zapas paliwa, pilot wezwał przez radio pomoc i już wkrótce dotarły tam kolejny B-24, brytyjska łódź latająca Sunderland, amerykański wodnosamolot oraz dwa bombowce Halifax. Atakujące maszyny powitał silny ogień zaporowy z broni przeciwlotniczej trzech okrętów podwodnych. Bomba zrzucona z jednego z Halifaksów zniszczyła ciśnieniowy zbiornik na okręcie *U-462,* dowodzonym przez *Leutnanta* Brunona Vowego, i zatopiła tego U-Boota; z jego załogi ocalał tylko jeden marynarz. Sunderland z australijskich sił powietrznych (RAAF) zbombardował i zatopił *U-461* na północny zachód od przylądka Ortegal w Hiszpanii, jednostkę pod dowództwem *Korvettenkapitäna* Wolfa-Harro Stieblera. Z załogi tego okrętu ocalało 15 osób, a 53 zginęły. Wówczas w okolicach starcia zjawiły się brytyjskie siły nawodne, które wykryły i obrzuciły bombami głębinowymi *U-504*, dowodzony przez *Korvettenkapitäna* Wilhelma Luisa. Cała 53-osobowa załoga tego okrętu poniosła śmierć. Ta seria akcji, przeprowadzonych tego dnia przez samoloty i okręty amerykańskie, brytyjskie i australijskie, dowiodła skuteczności współdziałania lotnictwa z jednostkami nawodnymi w działaniach bojowych przeciwko okrętom podwodnym.

Trzy dni później załoga amerykańskiego B-24 wykryła, zaatakowała i zatopiła *U-706,* okręt pod dowództwem *Korvettenkapitäna* Alexandra von Zitzewitza. Zginęło 42 członków niemieckiej załogi, a ocalało tylko czterech marynarzy. Był to ostatni okręt podwodny zniszczony przez USAAF w trakcie kampanii biskajskiej. Po otrzymaniu wsparcia powietrznego, obiecanego przez Göringa, Dönitz mógł zagrozić alianckiej dominacji w powietrzu nad Zatoką Biskajską, a lotnicy amerykańskich B-24 musieli w lipcu i sierpniu walczyć z niemieckimi samolotami w tamtym regionie. Ju-88 dostarczone przez Göringa nękały amerykańskie bombowce oraz inne alianckie samoloty nad biskajskimi wodami, i zestrzeliły dwanaście z nich, w tym dwa B-24, ale nie zdołały powstrzymać powietrznej ofensywy przeciwnika. Między 13 lipca a 2 sierpnia lotnicy z 479. Grupy dostrzegli w Zatoce Biskajskiej 12 U-Bootów, zaatakowali siedem z nich i zniszczyli trzy. W czasie całej kampanii alianci ogółem zlokalizowali i zatopili 28 U-Bootów, a poważnie uszkodzili 17 kolejnych. W przestworzach nad Zatoką Biskajską

operowało tyle alianckich samolotów, że U-Booty nie mogły się tam prawie wynurzać, nie ściągając przy tym na siebie zabójczych ataków tych maszyn. Zaledwie kilka godzin po rozpoczęciu wielkiego alianckiego desantu na plażach Normandii 6 czerwca 1944 roku bombowiec B-24 Liberator, odbywający lot patrolowy nad wodami między archipelagiem Scilly a wyspą Ouessant (Ushant), natrafił na wynurzonego U-Boota. Pilot Liberatora przeprowadził wzorowy nalot, zrzucając sześć bomb głębinowych; po trzy wybuchły po obu stronach kadłuba okrętu podwodnego, zatapiając go. Później tego samego wieczoru załoga tego bombowca dojrzała następnego U-Boota na oświetlonym księżycowym blaskiem morzu. Bombowiec i okręt podwodny podjęły walkę, a niemiecka załoga ostrzeliwała się, gdy B-24 przeprowadził nalot na cel, zrzucając cztery bomby głębinowe w pobliżu lewej burty okrętu i dwa blisko prawej. U-Boot dostał przechyłu na prawą burtę, a jego rufa zaczęła znikać pod wodą. Gdy rozwiał się dym eksplodujących ładunków, załoga bombowca przypatrywała się w zdumieniu całemu spektaklowi. „Zamierzaliśmy właśnie nadać meldunek do bazy, licząc, że ktoś może się zjawi i dokończy robotę, kiedy boczny strzelec zawołał: »On tonie! Zupełnie jak na hollywoodzkim filmie«. Okręt dostał 75-stopniowego przechyłu, jego dziób sterczał wysoko w powietrzu i powoli zanurzał się w morzu. Nie musieliśmy włączać reflektora Leigha podczas ataku, ale teraz go włączyliśmy. Zobaczyliśmy trzy pontony, z Niemcami w środku, dryfujące wśród odłamków i ropy. Wszystko to wydarzyło się tak prędko, że nasz radiooperator, zajęty wysyłaniem do bazy meldunku o pierwszym ataku, nie wiedział, co się dzieje, i sądził, że stroimy sobie z niego żarty”.

Oberleutnant zur See Herbert Werner dowodził *U-415* od 17 kwietnia do 14 lipca 1944 roku. Wstąpił do Kriegsmarine w 1939 roku, w czasie trzech rejsów bojowych i 93 dni na morzu szkolił się jako oficer wachtowy na pokładzie *U-557* pod dowództwem *Korvettenkapitäna* Ottokara Arnolda Paulssena. W owym czasie ten okręt podwodny zatopił pięć alianckich statków. Werner opuścił jego pokład w listopadzie 1941 roku, aby wykonać następne ćwiczebne zadanie. 16 grudnia *U-557* zatonął wraz z całą załogą. Poniższy fragment pochodzi z książki Wernera, zatytułowanej *Iron Coffins* („Żelazne trumny”):

„Minęła 17.00, kiedy wróciłem do schronu. Radia powyłączano. Zamiast tego wielka, podobna do krypty konstrukcja rozbrzmiewała pieśniami naszych ośmiuset marynarzy, którym pilno było wypłynąć przeciwko wrogowi, jeśli nawet oznaczało to rejs ku śmierci. O 21.00, gdy noc zapadła ponad bitewnymi polami Normandii, piętnaście U-Bootów wymknęło się ku zatoce. Noc była bezchmurna. Gwiazdy migotały słabo na wciąż rozjaśnionym niebie. Wkrótce miał wzejść księżyc w pełni i rozjaśnić nam drogę na Atlantyk.

Księżyc już wzeszedł całkowicie ponad horyzont na południowym wschodzie. Jak wielka latarnia na niebie oświetlał długi rząd U-Bootów i odbijał się wyraźnie na spokojnym morzu. Nie przestrzegając typowej procedury, wszyscy marynarze

nałożyli żółte kamizelki ratunkowe. Na mostku kapitańskim składowano stosy amunicji, okrętowy kiosk przeobraził się w arsenał. Strzelcy nie odstępowali od swojej broni automatycznej, w napięciu wypatrując pierwszego nieprzyjacielskiego samolotu. Ja stałem na swoim miejscu, aby prowadzić nasz okręt bezpośrednio za *U-821* i utrzymywać wyznaczoną odległość 300 metrów.

23.10: Pierwsze impulsy radarowe, wyłapane przez nasze wykrywacze w chwili, gdy linia wybrzeża znikała powoli z widoku. Meldunek z dołu – »Sześć radarowych impulsów w całym sektorze przed nami, siła sygnału szybko wzrasta!« – zaalarmował ludzi na mostku. Uszy wszystkich zaczęły wsłuchiwać się w wiatr, oczy wszystkich wpatrywały się w morze przed dziobem okrętu. Mój wzrok zataczał kręgi ponad opancerzoną nadbudówką, ale w jasnym księżycowym blasku nie było widać skrzydlatych czarnych monstrów.

23.20: Czoło naszej procesji wyszło na otwarte morze. Pod osłoną eskorty, która wciąż płynęła obok, osiem okrętów przecinało srebrzystą taflę wody, zapuszczając się coraz dalej w strefę obrony przeciwnika. Pisk głośnych impulsów radarowych i ciąg alarmowych raportów nie ustawał.

23.40: Nagłe fajerwerki rozbłysły z przodu od lewej burty, pięć mil przed nami. Ostrzeżono nas zawczasu, że kilka naszych niszczycieli przepływało z Lorient do Brestu i żeby nie wziąć ich za Brytyjczyków. Skierowałem lornetkę w kierunku tego zamieszania i zobaczyłem siedem niszczycieli w szyku poprzecznym, odpierających brytyjski nalot. W obie strony leciały tysiące pocisków smugowych, a świetlne race opadały powoli nad naszymi okrętami, uzupełniając białym światłem żółtawą księżycową poświatę. Odgłosy strzelaniny i wycie samolotowych silników nasilały się, gdy zbliżaliśmy się do rejonu starcia. *Tommies* [Brytyjczycy], zauważywszy nas, przerwali gwałtowne ataki, aby nie dostać się w krzyżowy ogień wśród U-Bootów i niszczycieli. Niszczyciele pomknęły na wschód obok naszego długiego szeregu, a trałowce z naszej osłony, dostrzegając okazję do bezpieczniejszego powrotu do bazy, odłączyły od formacji i pospieszyły w ślad za niszczycielami. Ten ich nagły manewr pozostawił osiem U-Bootów na łasce Brytyjczyków. W tamtej chwili wszystkie osiem U-Bootów zgodnie ze sobą współdziałało, a ja wydałem komendę: »Oba silniki maksymalna moc. Cała naprzód. Strzelać do wszystkiego, co zauważycie«.

7 czerwca. O godzinie 00.15 nasz długi łańcuch okrętów pędził z maksymalną prędkością ku otwartym wodom Atlantyku. Diesle huczały, wypuszczając kłęby spalin, radarowe impulsy nie cichły przez cały czas. Przyłapałem się na tym, że co rusz zerkam na zegarek, tak jakbym mógł dowiedzieć się w ten sposób, kiedy spadnie śmiertelny cios.

00.30: Impulsy radarów świergoczą na całej linii horyzontu, ich natężenie zmienia się szybko od cichych jęków po przeszywające piski. *Tommies* wyraźnie okrążali w różnym oddaleniu naszą niedorzeczną procesję. Pewnie myśleli sobie, że postradaliśmy zmysły. Czasami mogłem dosłyszeć lotniczy silnik dosyć blisko, ale

nie potrafiłem dostrzec samego samolotu. Marynarze z mojej wachty powoli przemieszczali się naprzód, gdy Brytyjczycy czekali na posiłki. Wytężaliśmy wzrok, a serca tłukły nam się w piersiach.

1.12: Bitwa się zaczęła. Nasze czołowe okręty zostały nagle zaatakowane. Pociski smugowe poleciały w różnych kierunkach, a potem odgłosy strzelaniny dotarły do naszych uszu. Fontanny wody wzbijały się pod niebo.

Jeden z nieprzyjacielskich samolotów zapalił się. Pomknął jak kometa ku czołu naszego szeregu, przeleciał nad jednym z okrętów, zrzucił cztery bomby, a potem wpadł do oceanu. Bomby uszkodziły *U-413* Sachsego. Z zablokowanym, wychylonym ku lewej burcie sterem okręt ten wypadł z kolumny. Szybko wytracił prędkość i zniknął pod powierzchnią wody.

1.25: Lotnictwo przypuściło nowy atak, znowu wymierzony w okręty płynące z przodu. Trzy okręty, jasno oświetlone przez race, prowadziły skoncentrowany ostrzał i trzymały samoloty w szachu. Wokół U-Bootów i samolotów tryskały efektowne fajerwerki. Nagle *Tommies* odlecieli. Radarowe impulsy wskazywały, że okrążają naszą wytrwałą procesję, przegrupowując się do kolejnego ataku. Wspiąłem się ponad barierkę na mostku, próbując dojrzeć i dosłyszeć krążące samoloty.

1.45: Okręt za naszą rufą, ostatni w kolumnie, stał się celem ataków, gdy Brytyjczycy zastosowali nową taktykę. Próbując obłożyć nas dywanem ognia od tyłu czterosilnikowy Liberator nadleciał z rykiem od prawej burty, i zanurkował ku dziobowi *U-256*. Ludzie Boddenberga otworzyli ogień, ale samolot wykonał zwrot tuż przed okrętem, w martwej strefie ostrzału dział przeciwlotniczych. To było naszą szansą. »Ognia!« – wrzasnąłem. Pięć luf, wszystko, czym dysponowaliśmy, zaczęło strzelać w kierunku Liberatora, gdy ten zrzucił cztery bomby głębinowe przed *U-256* i przeleciał z hukiem koło nas. Cztery gigantyczne słupy wody wyskoczyły ku niebu za podziurawionym samolotem, kiedy ten usiłował uniknąć naszego ognia. Ale kilka pocisków z naszej armaty 37 mm trafiło samolot ustawiony do nas bokiem. Eksplodował w powietrzu, a potem wpadł do morza. *U-256*, pokiereszowany przez bomby głębinowe, zatrzymał się bezradny za nami. Powoli wypadał z szyku. Wtedy widzieliśmy ten okręt po raz ostatni. Rozumiejąc, że jego zagłada czyni z nas pierwszy cel ataków od tyłu, poleciłem przygotować więcej amunicji. Radarowe impulsy szybko robiły się coraz głośniejsze. Jednak przez pewien czas Brytyjczycy wstrzymywali się z ponowieniem nalotu.

2.20: Impulsy od strony prawej burty. Domyślałem się, że zbliża się kilka samolotów. Nagle z nocy wyłonił się, na prawo przed nami, Sunderland. Krzyknąłem: »Samolot… prawa burta, namiar czterdzieści… Ognia!«. Krótkie serie pocisków z naszych dwóch podwójnych działek 20 mm poleciały za samolotem. Ten sprytnie nadleciał z martwej strefy z przodu, co uczyniło nasze działka nieskutecznymi, i zrzucił cztery bomby przed naszym dziobem. Równocześnie Liberator zaatakował od prawej burty pod kątem 90 stopni, strzelając z wszystkich

luf. Chwilę później rozległy się cztery detonacje koło śródokręcia. Cztery potworne wybuchy wyrzuciły *U-415* z wody i sprawiły, że nasi ludzie poprzewracali się na pokładzie. Potem okręt znowu osiadł na powierzchni morza, a cztery spadające gejzery zalały nas tonami wody, której strugi wdarły się do wnętrza przez właz. To był koniec. Oba silniki dieslowskie zamilkły, ster zaciął się, wychylony w prawo. *U-415* zatoczył łuk, stopniowo wytracając prędkość. Na powierzchni morza, od strony prawej burty, unosiła się raca, rzucając zdradziecki blask na nasz ginący okręt. *U-415* tkwił na wodzie unieruchomiony, ropa sączyła się z przedziurawionego zbiornika; powoli zatrzymał się zupełnie – stanowił teraz cel łatwy do wykończenia. Oszołomiony patrzyłem przez właz w kiosku w ciemność we wnętrzu kadłuba. Wydawało się, że wszelkie życie tam zamarło. Bałem się, że okręt może w każdej chwili zatonąć, i wydałem rozkaz: »Wszyscy na pokład! Przygotować pontony i koło ratunkowe«.

Z dołu nie dobiegały żadne odgłosy. Wstrząs musiał pozbawić marynarzy przytomności. Mijały dłużące się sekundy. Z oddali dobiegało dudnienie samolotów przegrupowujących się w powietrzu do nowego szturmu. Do ataku, który musiał nam przynieść zgubę. Nagle kilku ludzi z trudem wspięło się po drabince; byli wstrząśnięci, pokiereszowani, półprzytomni, z trudem dyszeli, rzucając na mostek nadmuchiwane gumowe pontony. Kiedy zeskoczyli na pokład i szykowali pontony, kanonierzy wznieśli lufy swoich dział ku niewidocznym samolotom, okrążającym swoją ranioną ofiarę. Tempo ataku i wynikłe uszkodzenia uniemożliwiły nam nadanie wezwania o pomoc. Pomyślałem sobie ponuro: tak pewnie zginęło wielu moich przyjaciół – po cichu, bez słowa.

U-415, beznadziejnie uszkodzony, tkwił w wodzie, oczekując na dobicie. A ponieważ wydawało się, że okręt nie tonie, poleciłem ludziom schronić się pod osłoną kiosku, zamiast opuszczać pontony na wodę. Byłem zdecydowany pozostać na pokładzie dotąd, póki okręt będzie się unosił na wodzie, i strzelać tak długo, dopóki wystarczy amunicji i ludzi do obsługi działek. Okazało się jednak, że ktoś dowie się o naszej zagładzie: radiowiec zdołał uruchomić zapasowy nadajnik i wysłać do kwatery dowództwa informację o zniszczeniu naszego okrętu.

2.28: Wzmagający się odgłos silników zwiastował nowy atak, kolejny nalot ziejącego ogniem Sunderlanda, nadciągającego od przodu i prawej burty. Celując w nasz mostek kapitański, maszyna zrzuciła cztery ładunki. Cztery ogłuszające wybuchy wysoko wyrzuciły okręt. Wtedy Liberator zaatakował na małej wysokości, nadlatując od dziobu i lewej burty. Nasi ludzie przy dwóch działkach 20 mm od razu zaczęli strzelać i wpakowali pociski z magazynków działek w kokpit samolotu. Czarny potwór przeleciał tuż nad naszym mostkiem, zrzucił cztery bomby, a następnie się oddalił, dmuchając nam w twarze gorącymi spalinami. Gdy nasz okręt czterokrotnie gwałtownie podrzuciło, miotając go na lewą burtę, a cztery białe grzyby wybuchów wzbiły się wysoko w pobliżu naszych prawych zbiorników, kanonier szybkostrzelnego działa 37 mm posłał całą serię pocisków w kierunku

kadłuba bombowca. Samolot zapalił się i runął do morza. Odgłos silników drugiego samolotu, Sunderlanda, powoli ucichł w oddali.

Wtedy zrobiło się bardzo cicho. Raca nadal migotała na powierzchni morza koło naszego okrętu.

U-415 był bliski zagłady, lecz nadal utrzymywał się na wodzie. Detektor sygnałów radarowych ucichł; pozostaliśmy bez urządzenia ostrzegającego przed samolotami. Mostek kapitański był podziurawiony wieloma kulami. Jeden z kanonierów leżał oskalpowany przez pocisk. Inni oberwali stalowymi odłamkami. Szef jęczał z bólu, niezliczone odłamki poraniły go w plecy. Po bitwie zrobiło mi się gorąco. Przypuszczałem, że się pocę, przetarłem piekące oczy. Ale na ręce zobaczyłem czerwień i zdałem sobie sprawę, że to krew ścieka mi po twarzy. Moja biała czapka była podziurawiona jak rzeszoto, a drobne odłamki pokaleczyły mi skórę na czaszce.

Wtedy usłyszałem dochodzący z dołu głos głównego mechanika:

– Okręt nabiera dużo wody przez szczeliny we włazach na dziobie i w kuchni. Silny przeciek w przedziale radiowym. Spróbuję utrzymać okręt na powierzchni, jeśli tylko odegnacie »pszczoły«.

– Będzie się można zanurzyć? – krzyknąłem.

– Tego nie mogę obiecać. Nie mamy prądu ani światła. Ale zrobimy, co się da.

Zszedłem na śliski pokład. Był uszkodzony w kilku miejscach przez wybuchy bomb głębinowych, które uderzyły w deski, nim wpadły do wody, gdzie eksplodowały. Jedna z bomb odbiła się od bocznego zbiornika na prawej burcie i pozostawiła głębokie wgniecenie. O wiele gorsze było to, że w rufowych zbiornikach balastowych na prawej burcie ziały dziury. Olej napędowy wypływał dużym strumieniem, rozlewając się szybko na powierzchni morza.

Z każdą upływającą minutą przerwy w walkach niebezpieczeństwo ponownego nalotu bardzo wzrastało. Okręt kołysał się lekko na oceanie, sparaliżowany, z pozoru martwy. Następnych 20 czy 30 minut musiało przynieść koniec. Wraz z każdym uderzeniem serca spodziewaliśmy się kolejnego ataku albo tego, że okręt zacznie tonąć.

Nagle z kadłuba dobiegł chrapliwy głos mechanika:

– Okręt gotowy do nieznacznego zanurzenia. Można zejść na 20 metrów… nie więcej. Sprawny tylko jeden silnik, do osiemdziesięciu obrotów na minutę.

– Utrzymamy się na 20 metrach pod wodą, czy pójdziemy na dno?

– Nie wiadomo, trzeba spróbować.

I spróbowałem. Ludzie szybko weszli na mostek i zeszli pojedynczo przez owalny otwór do wnętrza żelaznej trumny. Patrzyłem, jak pokład stopniowo znika pod powierzchnią morza. Gdy poziom wody dochodził już do mostka, zatrzasnąłem za sobą właz. Chwilę później okręt znalazł się w głębinach”.

Choć największą uwagę alianckiej prasy zwracały w owym czasie spektakularne operacje bombowców i myśliwców RAF-u nad Europą, to na wyniku bitwy

o Atlantyk w znacznym stopniu zaważyły równie ważne, trudne i niebezpieczne akcje lotnictwa morskiego sprzymierzonych. Ogółem lotnicy Coastal Command wylatali ponad wodami ponad 800 000 godzin, ponad 1300 razy atakowali nieprzyjacielskie okręty podwodne. Straty własne przekraczały 1700 samolotów i 5800 lotników.

„…wydaliśmy rozkaz Coastal Command RAF-u, aby zapanowało w powietrzu nad ujściami rzecznymi od Mersey po Clyde oraz wokół Irlandii Północnej. Należało tego dokonać za wszelką cenę. To zadanie pierwszorzędne. Bombardowania Niemiec zeszły na drugi plan. Wszelkie dostępne samoloty, wszyscy piloci i wszelkie zapasy trzeba było zebrać do tej kontrofensywy; myśliwce powinny były zwalczać nieprzyjacielskie bombowce, a okręty nawodne asystować bombowcom w walce z U-Bootami na owych wąskich, ale arcyważnych wodnych przesmykach. Wiele innych ważnych planów odłożono na półkę, na później lub okrojono. Musimy »oddychać«, bez względu na koszta”.

Druga wojna światowa (Winston S. Churchill)

„Do stycznia 1943 roku wyjaśniły się dwie sprawy związane z bombardowaniami okrętów podwodnych. Przede wszystkim wcześniejsze założenia, dotyczące wytrzymałości schronów [dla U-Bootów] zostały skonfrontowane z doświadczeniami bojowymi. Powątpiewano nawet w to, czy użycie cięższych bomb kruszących jakkolwiek poważniej uszkodzi te schrony. W efekcie jedyne, na co można było liczyć w związku z bombardowaniem baz [U-Bootów], to zdezorganizowanie napraw i obsługi niemieckich okrętów. Po wtóre, w celu sparaliżowania czynnych baz i uniemożliwienia Niemcom korzystania z nich, konieczne okazało się wykorzystanie znacznie większych sił powietrznych i prowadzenie dużo cięższych bombardowań, niż to uważano wcześniej za wykonalne. W odpowiedzi na bezpośrednie pytania z Waszyngtonu dowództwo 8. Armii Powietrznej stwierdziło, że dla unieszkodliwienia pięciu takich baz wymagane będzie przeprowadzenie 250 nalotów przeciwko każdej z nich”.

The Army Air Forces in World War II (Wesley F. Craven i James L. Cate)

ROZDZIAŁ 15

Pasywna obrona

Znalazłszy się w potrzasku dowódca okrętu podwodnego szybko ocenia sytuację i dochodzi do wniosku, że wobec niemożności ucieczki przed zagrażającym nieprzyjacielskim niszczycielem, jedynym wyjściem jest zanurzenie i przeczekanie nieuchronnego ataku z użyciem bomb głębinowych. Jego akustyk przez osiem godzin melduje o odległości okrętu przeciwnika, odgłosach śruby. Określa bez żadnych wątpliwości, że namierzona jednostka to amerykański niszczyciel z eskorty konwoju statków handlowych, wyraźnie widoczny na tle pomarańczowej łuny płonącego frachtowca z jednej ze skrajnych kolumn konwoju. Dowódca U-Boota rozważa możliwość odpalenia torpedy w kierunku niszczyciela, lecz ten ostatni zmienił właśnie kurs i zmierza wprost na U-Boota.

Wobec tego kapitan krzyczy: „Alarm! Zanurzenie! Zanurzenie!”. To jasne, że jego okręt podwodny został zauważony przez kogoś na tym niszczycielu.

W ciągu niewielu sekund okręt podwodny przecina falujące wody i przystępuje do stromego, pospiesznego nurkowania. W efekcie już nic nie widać, tylko akustyk wychwytuje rozchodzące się w wodzie odgłosy; kapitan i jego podwładni w okrętowej centrali starają się pod wodą wymanewrować nieustępliwy okręt nieprzyjaciela, jednak bez powodzenia. Na chwilę przed zejściem na głębokość, na której dowódca zamierza przeczekać energiczny atak nawodnego przeciwnika, wszyscy w centrali doznają wstrząsu pod wpływem czterech potężnych, niemal równoczesnych eksplozji. Zaraz po tych wybuchach kadłub przeszywają gwałtowne wstrząsy, a w chwilę potem cała załoga U-Boota słyszy dźwięk śrub przepływającego powyżej niszczyciela. Niebawem odgłosy śrub ustają – kapitan nieprzyjacielskiego okrętu, pewny, że dopadł zwierzyny, zatrzymuje niszczyciela, aby marynarz obsługujący sonar mógł namierzyć wroga.

W przedziale radiowym okrętu podwodnego trwa intensywny nasłuch dźwięków wychwytywanych w wodzie przez aparaty hydrofoniczne, a dowódca czeka niecierpliwie z rozłożonymi obok mapami morza na jakąś wskazówkę dotyczącą następnego ruchu przeciwnika.

Kolejna seria eksplozji wstrząsa okrętem jeszcze silniej od poprzedniej, a nieprzerwane meldunki akustyka zostają częściowo zagłuszone przez dźwięki i wibracje powstałe pod wpływem wybuchów bomb głębinowych. Gdy te się rozrywają, eksplozje powodują nowe, jeszcze bardziej przerażające wstrząsy i trzaski, a cały okręt podwodny trzęsie się niczym niespodzianie wrzucony do wody pies. Pod wpływem owych wstrząsów to, co nie zostało odpowiednio przymocowane, drży i spada na podłogowe płyty razem z odpryskami szarej farby. Wprawiony w niezgrabny ruch przez drugą serię wybuchów wydłużony kadłub U-Boota trzęsie się konwulsyjnie i zaczyna się chwiać, jak gdyby wypadł z nieistniejących torów. A potem gasną światła. Ciemność potęguje odczuwany strach i złe przeczucia, nim chwilę później zostaje uruchomione awaryjne

oświetlenie.

Teraz dowódca znowu zastanawia się, co może zrobić. Ponieważ jego okręt porusza się pod wodą bardzo powoli, nie ma żadnej możliwości ucieczki przed prowadzącym pościg niszczycielem. Załoga okrętu podwodnego musi biernie czekać, aż nieprzyjacielska jednostka zaprzestanie ataku.

Wybuchy kolejnych bomb głębinowych uderzają o kadłub U-Boota, który podskakuje niczym zabawka w kształcie łódeczki w rączkach małego dziecka kąpanego w wannie.

U-230 pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Paula Siegmanna powoli wracał do bazy w Brest po długiej i wyczerpującej walce z alianckim konwojem w marcu 1943 roku. Daleki rejs powrotny przebiegał dotąd spokojnie, fale obmywały pokład, a włączony system Metox ostrzegał przed nieprzyjacielskimi jednostkami w okolicy. Tylko trzykrotnie wykryte impulsy sygnału radarowego zmusiły Siegmanna do alarmowego zejścia pod wodę, aby się uchronić przed bombami zrzucanymi z samolotów. I wtedy, 26 marca, marynarz z wachty na mostku kapitańskim krzyknął: „Samolot!”, a Siegmann znowu wydał rozkaz zanurzenia, i podążył za swoimi podwładnymi, zbiegającymi z mostku do wnętrza okrętu, gdy poziom wody dochodził już prawie do włazu. U-Boot zanurzał się pod kątem 50 stopni, a cztery bomby spadły w miejsce, w którym okręt znajdował się ledwie chwilę wcześniej, o mało nie uszkadzając zbiorników balastowych na prawej burcie. Wybuch sprawił, że rufa okrętu znowu na moment wyłoniła się na powierzchni morza. Na wszelki wypadek dowódca trzymał okręt w zanurzeniu przez pół godziny, zaskoczony tym, że radar U-Boota nie ostrzegł zawczasu o pojawieniu się samolotu.

Po wynurzeniu pobyt na powierzchni morza znowu został raptownie zakłócony nagłym pojawieniem się dwusilnikowego samolotu. I znowu niemiecki radar nie zadziałał. Zarządzono kolejne zanurzenie alarmowe. Minęło następne pół godziny i znów się to powtórzyło, i powtarzało się kilkukrotnie w trakcie kilku godzin, aż wreszcie wielka czterosilnikowa łódź latająca typu Sunderland przemknęła nisko nad okrętem podwodnym, który manewrował w celu uniknięcia ataku nadciągającego samolotu. Sunderland zrzucił cztery bomby, które nie uszkodziły *U-230*.

Wykazując się roztropnością, dowódca U-Boota postanowił ograniczyć przemieszczanie się w wynurzeniu wyłącznie do godzin nocnych, a za dnia płynąć pod wodą. Najwyraźniej bowiem Królewskie Siły Powietrzne wprowadziły jakiś nowy, bardzo skuteczny system patroli powietrznych nad Zatoką Biskajską i narażanie na ryzyko okrętu i jego załogi, jak w poprzednich dniach, nie miało sensu. Żegluga w nocy na powierzchni morza zmusiłaby Brytyjczyków do zastosowania radarów w poszukiwaniach U-Boota, lecz taka zmiana taktyki nie chroniła jeszcze przed nieprzyjacielskimi okrętami nawodnymi – i w sumie niewiele dała. Siegmann musiał nakazywać alarmowe zanurzenie jeszcze trzykrotnie, aby uniknąć kolejnych dwunastu bomb.

Nazajutrz Siegmann trzymał *U-230* pod wodą przez cały dzień, a okręt płynął z prędkością zaledwie 3 węzłów. Akustyk stale czuwał, nasłuchując odgłosów śrub brytyjskich okrętów nawodnych, patrolujących pobliskie wody, i stłumionych odległych wybuchów bomb głębinowych w rozległej zatoce.

Decyzja o wynurzaniu się tylko pod osłoną ciemności, choć sensowna, nie zapewniała takiego bezpieczeństwa, na jakie liczył Siegmann. Podczas następnej nocy okręt musiał aż sześciokrotnie schodzić pod wodę w trybie alarmowym, a za każdym razem załoga odczuwała wstrząsy wywołane wybuchami czterech bomb głębinowych. A jednak okręt ciągle umykał prześladowcom, wynurzał się ponownie i płynął dalej. Przez następny dzień U-Boot przemieszczał się w zanurzeniu, na głębokości 20 metrów, choć wciąż od czasu do czasu wstrząsały nim niewytłumaczalne eksplozje, które kołysały okrętem i co rusz przypominały załodze, że trwa polowanie na jej U-Boota. Wynurzywszy się znowu po zapadnięciu zmroku marynarze płynęli nienękani aż do północy, kiedy to natrafili na flotyllę francuskich trawlerów poławiających sardynki. Ich obecność w pobliżu uchroniła *U-230* przed nowymi atakami.

Okrętowi Siegmanna wyznaczono spotkanie na morzu tuż po świcie z innym U-Bootem, *U-665,* pod dowództwem *Oberleutnanta* Hansa-Jürgena Haupta, ale Siegmann dowiedział się, że tamten U-Boot został zaatakowany i zatopiony przez należący do RAF-u bombowiec typu Whitley, zaledwie na kilka godzin przed owym spotkaniem. *U-665* miał odprowadzić *U-230* do Brestu. Wszyscy marynarze na pokładzie *U-665* zginęli.

Sześć godzin później okręt podwodny Siegmanna napotkał na jednostkę straży przybrzeżnej, eskortowiec płynący do portu. Dowódca U-Boota zezwolił wyczerpanej i zmęczonej załodze zaczerpnąć nieco świeżego, chłodnego powietrza, a przy okazji polecił przysposobienie dział na pokładzie do ewentualnego użycia. W końcu bladopurpurowa linia francuskiego wybrzeża znalazła się w polu widzenia, a wkrótce potem można już było dojrzeć także bielone ściany i czerwone dachy nadmorskich domów. Dowódca zdołał wprowadzić okręt do portu, ustrzegłszy się przed nowym starciem z nieprzyjacielem. Gdy okręt podwodny wpływał powoli do basenu w schronie dla U-Bootów, Siegmann zapalił cygaro swojej ulubionej marki. Jego ludzie, zebrani na pokładzie, doprowadziwszy się do jako takiego wyglądu, mrużyli oczy pod wpływem jasnego słońca. Byli trochę zaskoczeni, lecz i zadowoleni z przyjęcia, jakie im zgotowano. Wracali ze swego pierwszego rejsu bojowego, po ośmiu tygodniach zmagań z żywiołami i wrogiem; na ich cześć zagrała mała orkiestra, a zgromadzony tłum wiwatował. Ponad zebranymi górowały potężne konstrukcje schronów dla okrętów podwodnych, przeznaczone dla ponad 40 „szarych wilków” admirała Dönitza; sternik skierował *U-230* do jednej z osłoniętych przystani. Padały komendy: „Oba silniki połowa mocy wstecz. Silniki stop. Wyrównać”. Dziewczęta z administracji Ubootwaffe zjawiły się, by wręczyć marynarzom kwiaty i ich wycałować.

Siegmann i członkowie jego załogi pragnęli głównie wykąpać się i ogolić. A tymczasem uraczono ich ciągnącymi się godzinami powitaniami i przyjęciami, które trwały do późnej nocy. Wpadli w wir hałaśliwej zabawy. Oficer Herbert Werner wspominał: „Przebraliśmy miarkę we wszystkim. Napychaliśmy się sycącym jedzeniem z Bretanii, piliśmy za dużo francuskiego wina, śpiewaliśmy, żartowaliśmy i śmialiśmy się głośno i bez umiaru. Nikt nie próbował nas powściągnąć. Dobrze było wiedzieć, że inni rozumieją nasze potrzeby po tygodniach udręki".

W marcu 1943 roku ogółem prawie 250 U-Bootów prowadziło działania bojowe, uczestniczyło w szkoleniu na Bałtyku, przechodziło naprawy w portach lub czekało na opuszczenie stoczni. Ale wobec coraz większych konwojów alianckich chronionych wspólnie przez floty brytyjską i amerykańską Ubootwaffe coraz trudniej było odnosić sukcesy. W tym czasie U-Booty musiały się liczyć z nowszymi i groźniejszymi okrętami eskortowymi, przez co ataki przeprowadzane przez niemieckie załogi wiązały się z podejmowaniem coraz większego ryzyka. Jednakże najpoważniejsze i wszechobecne zagrożenie dla niemieckich okrętów podwodnych stanowiło alianckie lotnictwo morskie. Coraz więcej nieprzyjacielskich samolotów zapuszczało się daleko nad ocean, z coraz większą precyzją atakowało tam U-Booty bombami, gdy te wychodziły z portów i powracały do baz. Gigantyczna produkcja wojenna i dostawy ze Stanów Zjednoczonych wspierały wysiłek militarny sprzymierzonych. Zadanie U-Bootów polegało na udaremnianiu tego, aby amerykańska żywność, amunicja i amerykańskie samoloty nie docierały do portów brytyjskich oraz tych w Murmańsku i Archangielsku. U-Booty zostały obarczone niewykonalną misją uniemożliwienia Brytyjczykom i Amerykanom skoncentrowania broni i wojska do inwazji na kontynentalną Europę.

24 kwietnia 1943 roku pierwszy oficer Herbert Werner zapisał: „*U-230* tkwi w półmroku w betonowej przystani, gdzie cumy odwiązano już ze słupów. Jego załoga stoi w zwartych szeregach na pokładzie rufowym, zwrócona ku komitetowi pożegnalnemu. Marynarze powtykali kwiaty w swoje czapki albo w butonierki oliwkowozielonych kombinezonów. Poniżej śruby naszego okrętu obracają się w oleistej wodzie, po cichu, na wstecznym biegu. *U-230* odbił łagodnie od betonowej ściany i wypłynął, rufą do przodu, z mrocznego wnętrza ochronnego bunkra na oślepiająco jasne słońce. Równocześnie drugi okręt, *U-456,* odbija od innej przystani i rusza w ślad za nami. Dostali takie same rozkazy jak my. Wtedy nasz okręt szybko oddala się od lądu i przyjaciół. Do czasu, gdy przepływaliśmy przez środek Zatoki Biskajskiej, wszystko na pokładzie było już na stopie wojennej: działania, wypowiadane słowa i myśli. Zupełnie tak, jak gdybyśmy nigdy nie byli w porcie, nigdy nie bawili się w barze Casino, nigdy nie spędzali nocy w ramionach kobiet".

Monitorując antyradarowe urządzenie detekcyjne wachta na mostku kapitańskim *U-230* zachowywała szczególną czujność, kiedy okręt płynął z prędkością 17

węzłów po gładkiej powierzchni morza. W czasie niedawnego remontu w Breście jednostkę wyposażono w ulepszoną wersję Metoksa. Niewielka antena została przyspawana na stałe do balustrady mostku, w odróżnieniu od pokaźnych rozmiarów starszej wersji, demontowanej i składowanej w okrętowej centrali przed zejściem U-Boota pod wodę, co stanowiło szczególnie niewdzięczne i trudne zadanie w sytuacjach, gdy konieczne okazywało się alarmowe zanurzenie. Od chwili opuszczenia przez okręt schronu Metox wychwytywał tylko sporadyczne, słabe sygnały. Gdy dwa niemieckie okręty podwodne przepływały Zatokę Biskajską, impulsy te stały się coraz częstsze i wyraźniejsze. Obydwa okręty zanurzyły się i straciły ze sobą kontakt.

Wraz z nadejściem nocy *Kapitänleutnant* Siegmann znowu wynurzył okręt, zdecydowany płynąć możliwie długo na pełnej szybkości. Wydajne diesle ładowały akumulatory U-Boota. Werner, pierwszy oficer, myślał o wielkim, fosforyzującym wirze tworzonym przez okręt i o tym, jak znakomity cel stanowili dla nieprzyjacielskich samolotów operujących w pobliżu. Zerkał na zegarek, aby sprawdzić, od ilu minut płynęli na powierzchni. Impulsy Metoksa nagle osiągnęły maksymalne natężenie i Siegmann musiał wydać rozkaz zanurzenia. Werner: „Noce stały się dla nas dniami, a dni nocami. Godziny we wnętrzu kadłuba spędzaliśmy w mroku, rozpraszanym przez kilka przydymionych żarówek, a noce na mostku kapitańskim były czarne jak smoła. Płynęliśmy naprzód, nasłuchując nieprzyjaciela i wpatrywaliśmy się w czarne morze, zawsze gotowi do uniku przed bombami, które leciały z nieba z niepokojącą częstotliwością. A podczas dnia płynęliśmy na głębokości 40 metrów, wsłuchani w odległe, ale zawsze bliskie odgłosy okrętowych śrub, brzęki sonaru, detonacje bomb głębinowych i lotniczych”.

Na początku maja okręt znalazł się na akwenach, określanych przez załogę mianem „czarnej dziury”; w regionie, gdzie – z tego co wiedziano – jeszcze nie docierały alianckie samoloty. Wiosenne słońce świeciło jasno, impulsy Metoksa stopniowo cichły, aż wreszcie zanikły zupełnie. Siegmann postanowił płynąć dalej na powierzchni oceanu. Jego pierwszy oficer, pomny piekielnego tygodnia ataków lotniczych i będących ich skutkiem alarmowych zanurzeń, jakie mieli za sobą, liczył teraz na system ostrzegawczy Metox i znakomitą widoczność na czystym, słonecznym niebie, co dawało dość czasu na reakcję na zagrożenie, gdyby doszło do kolejnego ataku z przestworzy.

Przecinając 15 stopień długości geograficznej zachodniej Siegmann nadał do kwatery głównej BdU we Francji meldunek, że okręt bez szwanku przepłynął Zatokę Biskajską. Kilka godzin później radiooperator odebrał odpowiedź: PODĄŻAĆ DO KWADRATU BD95. SPODZIEWANY TAM PŁYNĄCY NA WSCHÓD KONWÓJ. Przy lepszej pogodzie, w dalej wysuniętym na południe rejonie poszukiwań, dowódca okrętu liczył na korzystniejsze warunki do działań i na udane łowy.

U-Boot nadal płynął po spokojnym morzu i w jasnych promieniach słońca ku

wyznaczonemu sektorowi. 5 maja radiooperator przechwycił depeszę, której treść nagle ostudziła zapał wśród załogi na pokładzie. Meldunek ten został nadany przez okręt podwodny *U-638:* NISZCZYCIEL. ZOSTALIŚMY ZAATAKOWANI. TONIEMY. U-638. Była to ostatnia informacja nadana z tego U-Boota. Dwie godziny później operator przechwycił inną: JESTEŚMY ATAKOWANI PRZEZ NISZCZYCIELE. BOMBAMI GŁĘBINOWYMI. OPUSZCZAMY OKRĘT. U-531. Także następnego dnia były tylko złe wieści, bo przechwycono taki meldunek: ZAATAKOWANI PRZEZ KORWETĘ. TONIEMY. U-438. A nieco później tego samego dnia kolejny: SAMOLOTY. BOMBY. STARANOWANI PRZEZ NISZCZYCIELA. TONIEMY. U-125. Wtedy wściekłość panująca wśród załogi *U-230* ustąpiła, a wszyscy byli zszokowani. Następnego wieczoru, kiedy okręt płynął pod bezchmurnym, rozgwieżdżonym niebem, radiooperator odebrał jeszcze jedno wezwanie o pomoc: ATAK LOTNICZY. TONIEMY. 47N 05w. U-663. Nadszedł kolejny dzień, a wraz nim wiadomość o stracie następnego U-Boota, *U-528,* który padł ofiarą nalotu. Szok na pokładzie *U-230* przeobraził się w konsternację i przerażenie.

11 maja *Kapitänleutnant* Siegmann otrzymał nowe rozkazy z BdU: DO WSZYSTKICH U-BOOTÓW W KWADRACIE BD: PRZECHWYCIĆ IDĄCY NA WSCHÓD KONWÓJ W SEKTORZE BD91. ATAKOWAĆ BEZ CZEKANIA NA DALSZE ROZKAZY. Siegmann wydał polecenie zmiany kursu i podążenia całą naprzód. Pierwszy oficer rozkazał wszystkim na pokładzie przygotować się do akcji i przysposobić wszystkie torpedy do użycia. O 6.20 następnego poranka *U-230* znalazł się w pobliżu przypuszczalnej trasy konwoju. Oficer wachtowy nakazał zwolnić i zwrócić się na zachód, w kierunku konwoju.

Werner: „Słońce wyskoczyło nad ocean jak ognista kula. W tamtym spektakularnym momencie spostrzegłem smugę nad horyzontem na południowym zachodzie – konwój! Zawołałem Siegmanna na mostek i powiedziałem do niego, kiedy się zjawił: »Mam dla pana prezent, panie kapitanie«. Obserwowaliśmy ten słup dymu, który stawał się coraz większy i szerszy. Niebawem kapitan zwrócił rufę okrętu ku szarym i czarnym dymom. Trzy maszty wyłoniły się wyraźnie zza widnokręgu i rosły w oczach. Gdy pojawiły się całe sylwetki okrętów, okazało się, że to eskorta: trałowce płynące przed konwojem. Zbliżały się, zygzakując, przemieszczając się raptownie niczym kukiełki na pustej scenie. Ruszyliśmy powoli na wschód, zachowując bezpieczną odległość, aby ustalić ściśle kurs konwoju.

Wtedy na horyzoncie zaczęło się pojawiać wiele kolejnych masztów, a za nimi dymiące kominy. Były to statki handlowe, będące celem łowów prowadzonych przez U-Booty. Siegmann skierował nasz okręt w kierunku czoła tej parady transportowych statków, ustawiając się do ataku. Ustalił, że odpalimy torpedy za około godzinę. Dwadzieścia minut później zakrzyknął: »Opuścić mostek! Przygotować się do zanurzenia!« Po kolejnych pięciu minutach okręt był już tuż pod powierzchnią wody i odpowiednio wyważony. Patrząc przez peryskop, Siegmann poinformował załogę: »Zauważyliśmy bardzo duży konwój, pewnie ponad sto

statków. Zaatakujemy w zanurzeniu. Nie muszę wam przypominać, że to nie jest wakacyjny rejs wycieczkowy. Oczekuję, że dołożycie wszelkich starań, by ten atak przyniósł nam sukces«”.

O 7.16 akustyk zameldował, że konwój najwyraźniej zmienił kurs. Ta nowina sprawiła, że dowódca okrętu zmienił swój pierwotny plan zaatakowania w zanurzeniu. Siegmann był wyraźnie poirytowany. „Przeklęta sztuczka”, warknął, unosząc peryskop wyżej, aby przyjrzeć się grupie statków. Wtedy też do U-Boota zaczęły docierać dudniące odgłosy wielu statków handlowych i wyższy nieco łoskot śrub eskortowców.

Zygzakując, wielki konwój zaczął oddalać się od toru wodnego, na którym znalazł się U-Boot. Okręt nadal pozostawał niewykryty, w pobliżu zewnętrznej osłony konwoju, ale Siegmann nie chciał atakować, dopóki *U-230* nie przedrze się przez kordon niszczycieli i innych eskortowców. Wtedy przyszła kolej na to, by pierwszy oficer wyjrzał przez peryskop. Werner: „Zająłem miejsce na siedzeniu. W odległości siedmiu mil od lewej burty ujrzałem niezwykły widok. Cały horyzont, jak okiem sięgnąć, był przesłonięty przez statki i okręty; gęstwina kominów i masztów, niczym drzew w lesie. Co najmniej tuzin szybkich niszczycieli elegancko sunął po falującym zielonym morzu. Aż dwadzieścia kilka korwet przemykało wokół konwoju. »Ależ ich dużo, panie kapitanie. To chyba największy konwój ze wszystkich«, powiedziałem”. Siegmann przytaknął i stwierdził, że jak zbliżą się do tego lasu statków, to torpedy muszą w coś trafić.

Trudność sprawiało to, że Siegmann musiał oddalić się nieco po ukosie od konwoju, aby ustawić swój okręt do skutecznego ataku. O 9.15 dowódca nakazał wynurzenie okrętu. Gdy woda jeszcze obmywała pokład, wspiął się na mostek w towarzystwie pierwszego oficera, który wpatrywał się w horyzont, koncentrując wzrok na masztach i kominach statków konwoju daleko na północnym wschodzie. Płynąc teraz równolegle do konwoju, dowódca zamierzał przed zapadnięciem zmroku zająć dogodną pozycję do ataku torpedowego. Radiooperator nadał do BdU i innych U-Bootów w okolicy wiadomość: KONWÓJ W SEKTORZE BD92. KURS NA PÓŁNOCNY WSCHÓD. JEDENAŚCIE WĘZŁÓW. SILNA OCHRONA. POZOSTAJĘ W WYNURZENIU W CELU PRZEPROWADZENIA ATAKU. U-230.

Właśnie wtedy jeden z marynarzy na mostku krzyknął: *„Flugzeug!”* („Samolot!”), a pierwszy oficer dojrzał dwusilnikowy płatowiec nadlatujący od strony słońca. „Alarm!”. W jednej chwili wszyscy na mostku wskoczyli przez właz do kiosku, a *U-230* znowu zaczął schodzić w głębiny. W takiej chwili okręt podwodny był najbardziej narażony na zniszczenie.

Potężny pogłos czterech eksplozji wstrząsnął morzem zaraz po tym, jak okręt zanurkował pod kątem 60 stopni. Kadłub zadrżał, jego płyty zdawały się uginać, a wsporniki zaskrzypiały. Po raz kolejny wnętrze okrętu pogrążyło się w ciemnościach. Kiedy sekundy później zapaliło się światło awaryjne, wszyscy wydawali się zdumieni – nie mogli uwierzyć, że stosunkowo mały samolot miał taki

zasięg, by odnaleźć ich i zaatakować tak daleko od brzegu. To po prostu niemożliwe, aby doleciał z najbliższego lądu nad sam środek Atlantyku i mógł stamtąd wrócić do bazy. Jedyne możliwe wyjaśnienie, które komukolwiek z załogi przychodziło do głowy, było takie, że wokół tego wielkiego konwoju musiał znajdować się co najmniej jeden lotniskowiec, z którego pokładu operowały samoloty do walki z okrętami podwodnymi. Gdyby okazało się to prawdą, wówczas oznaczałoby to coś bardzo złego dla U-Bootów i całej stosowanej przez nich taktyki walki, gdyż nie mogłyby już atakować z zaskoczenia, nie narażając się na błyskawiczną kontrę.

Siegmann i załoga *U-230* kontynuowali jednak polowanie w wynurzeniu. Krótko po 11.00 pierwszy oficer Werner spostrzegł metaliczny błysk kadłuba niewielkiego samolotu, pikującego ku nim spomiędzy chmur. „Alarm!”. Z nadzwyczajną precyzją samolot ten zrzucił wiązkę bomb na tyle blisko, by fale będące skutkiem ich wybuchu zachybotały okrętem, zaburzając jego wyważenie i wstrząsając marynarzami. U-Boot zszedł na głębokość 180 metrów, zanim sternik zdołał ponownie wyrównać okręt i wyprowadzić go z powrotem na głębokość peryskopową. Kilka minut później kapitan ponownie wynurzył U-Boota, który znalazł się blisko konwoju. Teraz, wraz z ludźmi w centrali i na mostku, kierował okrętem z nowym zapałem, mimo bardzo realnego zagrożenia ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa. 11.42: „Samolot! Alarm!”. Kolejne alarmowe zejście w głębiny i zaraz potem spodziewany już zrzut czterech bomb, których wybuchy gwałtownie zakołysały okrętem podwodnym. I znowu cała załoga mogła jedynie czekać, aż zagrożenie się oddali.

W samo południe Siegmann wynurzył okręt, gdy morze falowało dużo bardziej, i stwierdził, że zrobili duże postępy w podążaniu za alianckim konwojem. Pierwszy oficer wyszedł na mostek i przez lornetkę marki Zeiss odnotował pozycje okrętów eskortowych konwoju, jednak Niemców o wiele bardziej niepokoiły częste naloty powietrzne. Osiem minut później radiooperator przedstawił dowódcy treść właśnie przejętej depeszy: ATAKUJE NAS LOTNICTWO. TONIEMY. U-89. Załodze *U-230* nie dawała spokoju jedna myśl: Kiedy nadejdzie kolej na nich samych?

Upłynęło jeszcze dziewięć minut i znowu krzyk: „Samolot od strony rufy. Alarm!”. Wszystko ponownie potoczyło się zgodnie ze znanym już scenariuszem, a cztery ogłuszające wybuchy ścigały okręt, pospiesznie szukający schronienia w zanurzeniu. 12.30. Znów na powierzchni morza.

Czterdzieści pięć minut później zza zasłony nisko wiszących chmur w odległości zaledwie 800 metrów od rufy okrętu podwodnego pojawił się dwusilnikowy samolot. Tym razem nie było ostrzeżenia ani czasu na zejście pod wodę, aby umknąć atakującej maszynie. Dowódca wrzasnął: „Ster cała w prawo!”. Pierwszy oficer i mat – tylko ci trzej znajdowali się na mostku kapitańskim – obsadzili dwa działka przeciwlotnicze, gdy samolot przemknął nisko, by ostrzelać otwarty od góry „ogródek zimowy” na tyłach mostka kapitańskiego. Sternik starał się z całych sił, by

okręt wykonał ostry zwrot na prawą burtę. Ku frustracji Niemców, działka mata i pierwszego oficera zacięły się i nie strzelały. Kilka sekund potem cztery wielkie fontanny wody morskiej trysnęły koło okrętu, gdy bomby lotnicze rozerwały się w pobliżu zbiorników na prawej burcie. Atak się skończył; nieprzyjacielski samolot odleciał. U-Boot nie został uszkodzony.

Niespełna godzinę później nadeszła następna pilna radiodepesza: ATAKUJE NAS SAMOLOT. ZANURZENIE NIEMOŻLIWE. TONIEMY. 45 N, 25 W. POMOCY. U-456. Właśnie ten okręt towarzyszył *U-230* wcześniej podczas tego rejsu patrolowego. Siegmann postanowił podjąć próbę przyjścia z pomocą załodze *U-456,* która znajdowała się zaledwie 12 mil przed jego U-Bootem. Dowódca wydał rozkaz zmiany kursu i pospieszenia ku uszkodzonemu okrętowi podwodnemu. Gdy zbliżali się do tamtego U-Boota, Siegmann i pierwszy oficer dostrzegli, że jego dziób nienaturalnie wystawał nad wzburzoną wodą, kilku członków załogi uczepiło się pokładu i spychacza, a samolot zataczał powoli kręgi w powietrzu. Jeszcze jedno utrudniało Siegmannowi podjęcie akcji ratunkowej: pojawienie się nieprzyjacielskiej eskortowej korwety od strony rufy *U-456*. Niemcy nie mieli żadnych szans. *U-230* zawrócił i ponownie skierował się ku konwojowi.

Kilka chwil później jeszcze inny samolot, jednosilnikowa maszyna, nadleciał na bardzo małej wysokości tuż za okrętem. Pracując niestrudzenie, pierwszy oficer zdołał odblokować działko i wystrzelał cały zasobnik amunicji w stronę atakującego płatowca. Ponieważ okręt podwodny wykonał ostry zwrot na prawą burtę, pilot samolotu nie mógł dobrze wycelować. Potem zawrócił w powietrzu i przeprowadził następny nalot od strony dziobu. Kiedy jednak się zbliżał, silnik samolotu przestał pracować i maszyna runęła do morza bardzo blisko U-Boota. W czasie zderzenia z wodą pilota wyrzuciło z kabiny; teraz młócił ramionami w wodzie i machał, żeby mu pomóc. Potem, na oczach dowódcy i pierwszego oficera, eksplodowały bomby lotnicze, które zabiły pilota i gwałtownie wstrząsnęły okrętem. Siegmann oszacował, że w ciągu nadchodzącej godziny uda się przeciąć trasę konwoju.

O 15.45 odebrano meldunek: ATAK BOMBAMI GŁĘBINOWYMI PRZEPROWADZONY PRZEZ TRZY NISZCZYCIELE. TONIEMY. U-186. Był to już jedenasty U-Boot zniszczony przez nieprzyjaciela od czasu, gdy *U-230* wyruszył w ten rejs. Najwyraźniej losy wojny na morzu zaczęły się układać niepomyślnie dla Ubootwaffe.

Po upływie dalszych 15 minut kurs *U-230* przeciął się z kursem konwoju, a Siegmann dostrzegł cztery kolumny statków towarowych wyłaniających się na horyzoncie i płynących w kierunku jego U-Boota. Trzy minuty później marynarz na wachcie zawołał: „Samolot! Namiar trzy-dwa-zero!”. W trakcie schodzenia pod wodę okrętem znów wstrząsnęły pobliskie wybuchy, a nieco później druga seria eksplozji. Dowódca na przekór wszystkiemu zadecydował, że U-Boot pozostanie na głębokości peryskopowej, i z wściekłością stwierdził, iż samolot zrzucił żółtą boję w miejscu, gdzie okręt podwodny się zanurzył, aby dzięki temu eskortowcom

z konwoju łatwiej było atakować U-Boota Siegmanna. A Siegmann zamierzał zaatakować konwój, zanim jakikolwiek eskortowiec zacznie obrzucać go bombami głębinowymi.

Dowódca rozkazał przygotować wyrzutnie torpedowe, od pierwszej do piątej. Potem nagle polecił głównemu mechanikowi sprowadzić okręt pod wodę, gdyż nieprzyjacielski niszczyciel ustawił się w pozycji do staranowania U-Boota. „Zanurzenie na głębokość 200 metrów, na litość boską!". Marynarzy z okrętu podwodnego przytłaczały odgłosy motorów i śrub niszczyciela. Sekundy później wybuchy sześciu bomb głębinowych wstrząsnęły kadłubem tak gwałtownie, że okręt wyrzuciło z wody i, po upływie, jak się wydawało załodze, całej wieczności, U-Boot w końcu znowu znalazł się w morzu i ponownie zaczął się zanurzać. Teraz okręt osuwał się w głębiny pod 60-stopniowym kątem. Zszedł na 250 metrów, nim sternikowi udało się ustabilizować U-Boota i wyprowadzić go na 230 metrów, na której to głębokości wzrastało zagrożenie zgniecenia kadłuba ciśnieniowego. Ludzie w okręcie podwodnym musieli biernie wyczekiwać.

Brytyjskie okręty nawodne dopadły U-Boota i miały go nękać nieustannie zrzucanymi bombami głębinowymi, miotając w głębiny kolejne salwy tej straszliwej broni, co rusz wstrząsającej zanurzoną jednostką. Wszędzie we wnętrzu następowały drobne przecieki i już wkrótce rufowa zęza była pełna morskiej wody. Dochodziło do pomniejszych uszkodzeń i awarii, gdy woda wdzierała się w różne części okrętu, poluzowując obudowę peryskopu, zalewając maszynownię. Woda w kadłubie zwiększała ciężar U-Boota.

Werner: „Huk był niesamowity. Nagły plusk podpowiadał nam, że mamy 10 do 15 sekund, by się przygotować na kolejną serię wybuchów. Bomby rozerwały się tuż poza strefą, w której byłyby dla nas zabójcze. Gdy ocean kipiał pod wpływem eksplozji, większość statków konwoju wolno mijała miejsce naszej powolnej egzekucji. W wyobraźni widziałem frachtowce okrążające okręty eskortowe, zgromadzone, żeby z nami skończyć. Może powinniśmy zaryzykować zejście jeszcze głębiej. Nie wiedziałem, jaka jest granica wytrzymałości, gdzie kadłub uległby w końcu zgnieceniu. Nikt nie wiedział. Ci, którzy się o tym przekonali, spoczywali już na dnie oceanu. Od kilku godzin byliśmy obrzucani bombami i stopniowo zanurzaliśmy się coraz głębiej. Z monotonną niezmiennością salwy 24 ładunków wybuchowych wstrząsały naszym okrętem co 20 minut. W pewnej chwili wydawało nam się już, że przetrwaliśmy. Było to wtedy, gdy eskortowce odpłynęły i pospieszyły, aby zająć swoje pozycje w konwoju. Ale nasze nadzieje na to szybko się rozwiały. Nasi prześladowcy tylko pozostawili dobicie nas innej grupie niszczycieli, płynących za główną armadą".

Na głębokości 265 metrów pod powierzchnią morza, na której operowała grupa pościgowa, załoga okrętu podwodnego niemal zesztywniała, znieruchomiała pod wpływem stresu, strachu i zimna. Nie wolno było korzystać z obydwu toalet. Spłukiwanie ustępu przy ogromnym ciśnieniu na takiej głębokości miałoby

katastrofalne skutki. W tej sytuacji marynarze podawali sobie puste puszki, do których opróżniali pęcherze. W ciasnym wnętrzu okrętu podwodnego cuchnęło przenikliwie moczem, potem, olejem napędowym i gazem wydostającym się z akumulatorów. Liczne przecieki zwiększały wilgoć, skraplając się na zimnych stalowych powierzchniach, a odzież marynarzy robiła się wilgotna. Czekano. Powietrze prawie nie nadawało się już do oddychania, więc dowódca rozkazał wydanie potażowych zasobników, nieco ułatwiających oddychanie. W zestawach tych nieporęcznych aparatów zawieszanych na piersi były kauczukowa rurka z ustnikiem oraz klamra na nos.

Do godziny pierwszej w nocy ponad dwieście bomb głębinowych rozerwało się wokół okrętu podwodnego i ponad nim. Siegmann dwukrotnie próbował zwieść przeciwnika, a wypuszczane bąble powietrza miały zasugerować zniszczenie U-Boota, ale nieprzyjacielskie eskortowce nie odeszły nawet na chwilę, uniemożliwiając okrętowi podwodnemu wymknięcie się. Jedyne, co pozostało Siegmannowi i jego załodze, to tkwić bez ruchu, oszczędzając tlen w powietrzu oraz prąd w bateriach.

W godzinach porannych i przedpołudniowych sytuacja U-Boota i jego załogi jeszcze się pogorszyła. Nieprzyjaciel nie rezygnował z polowania na okręt. Przecieki nasiliły się na tyle, że woda we wnętrzu chlupała już powyżej podłogowych płyt. Pompy zęzowe nie pracowały na takiej głębokości, a główny mechanik musiał nieustannie mierzyć objętość sprężonego powietrza, aby U-Boot zachowywał pławność. Przechył okrętu ku dziobowi powiększał się, a zapas sprężonego powietrza wyczerpywał się w niebezpiecznym tempie. Kruchy kadłub trzeszczał i przerażająco się wypaczał.

Północ. Po sprowadzeniu okrętu jeszcze głębiej, na 280 metrów, dowódca i pierwszy oficer uznali, że ich U-Boot przypuszczalnie osiągnął dopuszczalną granicę zanurzenia, lecz nadal powoli tonął. Wielu marynarzy leżało, starając się oszczędzać resztki powietrza i tlenu w kadłubie. Pierwszy oficer chodził między kojami, budząc tych, którzy przysypiali. Do godziny 3.10 sporadyczne eksplozje bomb głębinowych ucichły i wydawać się mogło, że nieprzyjacielskie okręty odpłynęły, gdyż odgłosy ich silników i śrub napędowych nikły. Ale nikt na pokładzie U-Boota nie ośmielał się myśleć, że Brytyjczycy zaniechali polowania. Ostatecznie Siegmann zdecydował się zaryzykować wyjście na powierzchnię morza. Mechanik wykorzystał resztę sprężonego powietrza i mocy baterii do powolnego wyprowadzenia okrętu z głębin, aż wreszcie U-Boot się wynurzył. Dowódca i pierwszy oficer cieszyli się z ocalenia. Siegmann wydał polecenia: „Oba diesle pół mocy naprzód. Ster jeden-osiem. Przewietrzyć okręt. Zająć stanowiska bojowe”.

Po ponownym uruchomieniu silników wysokoprężnych zaczęto doładowywać akumulatory; z wnętrza wywietrzono zepsute powietrze i wypompowano wodę, a także wyrzucono za burtę nagromadzone nieczystości. Nowy dzień niósł nadzieję. O 7.10 mat dostrzegł dym na południowo-zachodnim horyzoncie. Inny konwój.

Pierwszy oficer wywnioskował, że eskortowce, które w poprzednich dniach obrzucały ich bombami głębinowymi, odpłynęły prawdopodobnie dlatego, by powierzyć kontynuowanie ataków na *U-230* niszczycielom z osłony tego drugiego konwoju. Wyczerpana, niewyspana załoga przystąpiła do pracy. Dowódca i pierwszy oficer wyszli na mostek i stwierdzili, że nowy konwój zygzakuje i oddala się od U-Boota. Należało go ścigać. Trzydzieści dwie minuty później rozległ się krzyk: „Samolot od strony słońca!”.

Tym razem zanurzenie odbyło się w miarę sprawnie i wkrótce okręt wyszedł na głębokość peryskopową. Niebawem wynurzył się ponownie i 23 minuty później powtórzył się atak z powietrza. Po kolejnym wyjściu okrętu na powierzchnię morza Siegmannowi przekazano przejętą wiadomość: ATAK LOTNICZY. TONIEMY. U-657. O 10.05 rozległ się okrzyk: „Alarm!”. Pojawił się kolejny samolot, który ponownie zmusił U-Boota do pospiesznego zejścia pod wodę. W ciągu tego dnia powtórzyło się to kilkukrotnie. Późnym południem oszacowano skutki ataków na okręt: powyginane wręgi i wsporniki, zniszczone niektóre śruby i brak niektórych nitów, nieznaczne uszkodzenia kadłuba, niemniej jednak U-Boot nadal był posłuszny sterom i nadawał się do walki. Jednak wtedy *U-230* został jeszcze raz zaatakowany przez trzy eskortowce i Siegmann musiał znowu wydać rozkaz alarmowego zanurzenia.

Werner: „Silna salwa bomb głębinowych rozerwała się w potężnej eksplozji, przy której wszystkie wcześniejsze wydawały się niczym. Po straszliwym wstrząsie we wnętrzu okrętu zapanowała ciemność. Podniosłem się, chwytając się stalowych linek peryskopu, poświeciłem latarką na wskaźnik głębokościomierza i stwierdziłem z przerażeniem, że igła wskaźnika huśta się w obie strony; zobaczyłem dwóch marynarzy, oszołomionych i uczepionych obrotowych prowadnic zaworów, słyszałem rozpaczliwe komendy wydawane przez mechanika, a potem dosłyszałem z trwogą szum chluszczącej wody. Był to wstęp do następnego długiego oblężenia, wiernej powtórki z tego, które dopiero co przetrwaliśmy. Gdy nad naszymi tropicielami na powierzchni morza zapadł zmierzch, wiatr ustał, a morze przestało falować; w rezultacie nasilili bombardowanie. Potężne salwy sprawiały, że ocean huczał i kipiał. Drżeliśmy i pociliśmy się; było nam równocześnie gorąco i zimno, bo znaleźliśmy się u kresu ludzkiej wytrzymałości. Z upływem nocy z naszych akumulatorów zaczęły się wydostawać zabójcze wyziewy; byliśmy podtruci i ledwie przytomni. A wtedy, gdy słońce wzeszło nad naszymi prześladowcami, wznowili atak z użyciem, jak policzyliśmy, ponad trzystu bomb głębinowych. Bez skutku. *U-230* przetrwał, jakieś 280 metrów pod powierzchnią morza”.

Do popołudnia na pokładzie prawie wyczerpało się powietrze i wkrótce trzeba było zadecydować, czy zginąć, czy też się poddać. Aby trochę zyskać na czasie, główny mechanik przepuścił nieco sprężonego powietrza do zbiornika na śródokręciu, w ten sposób trochę zredukował głębokość zanurzenia. Sprowokowało to nową falę wściekłych ataków bombami głębinowymi, które sprawiły, że okręt

znowu zaczął opadać w wodzie. Załodze wydawało się, że tym razem to już koniec. Jakimś cudem U-Boot zatrzymał się na głębokości około 300 metrów. Marynarze czerpali gorące powietrze ze swoich potażowych zasobników i zanosili się gwałtownym kaszlem. Osiem minut po serii wybuchów rozległy się kolejne, a potem zapadła cisza na ponad godzinę. I znowu mechanik usiłował powoli wyprowadzić okręt na powierzchnię.

Kiedy U-Boot znalazł się na powierzchni oceanu, wewnątrz okrętu panowało takie ciśnienie, że dowódcę i jego zastępcę dosłownie wyssało na mostek po otwarciu włazu. Dzień był pogodny i słoneczny, powietrze świeże i ożywcze, a wokoło nie było widać żadnego statku ani okrętu. Gdy załoga zaczęła badać skutki ataków na U-Boota, odkryła wielkie pęknięcie zbiornika paliwowego na prawej burcie, które powodowało, że okręt pozostawiał za sobą długą, opalizującą smugę ropy. Niewątpliwie z tego powodu nieprzyjacielskie jednostki przerwały bombardowanie – musiały uznać, iż co najmniej jeden z ładunków głębinowych zniszczył i zatopił U-Boota. Stwierdzono również, że dwa inne zbiorniki uległy przebiciu, wał napędowy prawej śruby wykrzywił się; było także wiele innych, większych i mniejszych uszkodzeń, lecz najgorsze okazało się to, że załoga straciła większość reszty zapasu paliwa. Problematyczny stał się powrót do Francji; nie było mowy o wznowieniu ataków na konwój.

Zorganizowano spotkanie na morzu z „mleczną krową”, czyli zaopatrzeniowym U-Bootem, w celu uzupełnienia paliwa na *U-230;* 21 maja na okręt ten przetoczono z „mlecznej krowy” w ciągu dwóch godzin, w których trakcie obie jednostki były szczególnie narażone na nieprzyjacielski atak, 15 ton oleju napędowego. 23 maja Werner zapisał: „*U-230* przekroczył 15 stopień długości geograficznej zachodniej, czyli wrota do Zatoki Biskajskiej – i do czyśćca. Przechwyciliśmy kolejne złe wieści. Wiadomość nadana przez *U-91* informowała, że załoga tego okrętu była świadkiem ataku na *U-752* i zatopienia tego U-Boota; nikt z niego nie ocalał. O 10.40 przeprowadziliśmy awaryjne zanurzenie, umykając przed samolotem typu Sunderland. Nie wychwyciliśmy impulsów radarowych. Dosyć oczywiste, że zaatakowali po tym, jak nas zauważyli. Był to wstęp do sześciodniowego koszmaru. Pod osłoną ciemności *U-230* płynął z żałosną prędkością maksymalną – zaledwie 12 węzłów. Nurkowaliśmy alarmowo siedem razy i przetrwaliśmy 28 ataków z użyciem bomb lotniczych i głębinowych. O świcie byliśmy oszołomieni, ogłuszeni i wyczerpani. 24 maja. Najwyraźniej Brytyjczycy zorientowali się, że dwa U-Booty płyną do portu; ich samoloty, w tym czterosilnikowe bombowce z baz lądowych, wydawały się nas poszukiwać. Tamtej nocy chowaliśmy się pod wodą dziewięciokrotnie i przeżyliśmy w sumie 36 nalotów bombowych.

25 maja. Trzy godziny po świcie znaleźliśmy się w zasięgu nieprzyjacielskiego zespołu pościgowego. Zanurzając się maksymalnie cicho, zdołaliśmy się przecisnąć między niezliczonymi, ostrymi, drapieżnymi dźwiękami [sonarów]. Godzinę przed północą wynurzyliśmy się i spadły na nas nieuchronne ataki z powietrza. W czasie

pierwszego z nich cztery gwałtowne detonacje zachwiały schodzącym w głębiny okrętem. Nagle coś błysnęło w tyle centrali. Snop iskier trysnął w ciasnym pomieszczeniu i owiał nas dławiącym dymem. Na okręcie wybuchł pożar. Wyprowadzenie U-Boota na powierzchnię wydawało się niemożliwe. Owalne przejścia do dwóch grodzi zatrzaśnięto, przedziały szczelnie zamknięto. Kilku ludzi walczyło z ogniem, używając gaśnic. *U-230* wyłonił się szybko na powierzchnię, lecz minęły tylko sekundy i już samolot zrzucił swoją diabelską »wizytówkę«. Dusił nas gęsty dym. Ogień płonął wszędzie. Przycisnąłem chusteczkę do ust i nosa i podążyłem za kapitanem do kiosku. Okręt ustabilizował się na powierzchni morza. Pospieszyliśmy na mostek. Ktoś wyrzucił na pokład magazynki z amunicją. Lewy diesel zaterkotał. Czerwony blask i dym wydobywały się przez właz. Sunęliśmy jak pochodnia przez najczarniejszą noc, zanim ludzie pod pokładem zdołali ugasić pożar. Tamtej nocy przetrwaliśmy siedem ataków i 28 zrzuconych na nas bomb.

Przez następne cztery dni i noce okręt pełznął ku bazie we Francji, napędzany przez tylko jeden ze swoich dwóch diesli, gdyż drugi został uszkodzony przez liczne bomby głębinowe. Po kolejnych nalotach bombowych w trakcie tego długiego rejsu dowódca w końcu przyznał w rozmowie z pierwszym oficerem: »Nie było żadnych impulsów radarowych. Nasz Metox wydaje się działać bez zarzutu. Brytyjczycy musieli opracować jakiś nowy typ radaru. To jedyne wyjaśnienie, jakie przychodzi mi na myśl«”.

Major RAF-u Leslie Clark, zmarły 29 lipca 2012 roku w wieku 91 lat, uczestniczył w lotach patrolowych i zwalczaniu niemieckich okrętów podwodnych w szczytowym okresie bitwy o Atlantyk. Zapisał na swoim koncie zniszczenie jednego U-Boota i poważne uszkodzenie dwóch innych w czasie swojej służby w 206. Dywizjonie Coastal Command RAF-u.

Już jako pilot i dowódca załogi bombowca Boeing B-17 Flying Fortress, 19 marca 1943 roku Clark wystartował do lotu z bazy na Hebrydach Zewnętrznych, patrolując przestrzeń powietrzną nad złożonym z 24 statków konwojem, płynącym do Anglii z Halifaksu w Nowej Szkocji. W strugach padającego deszczu, w którego strefę wszedł konwój, udało mu się wykryć U-Boota. Przeprowadził niemal wzorowy nalot na niskim pułapie i obrzucił okręt podwodny czterema bombami głębinowymi. Na skutek potężnych eksplozji na powierzchni morza pojawiła się plama tłustej, czarnej ropy. Clark zatopił *U-384,* okręt pod dowództwem *Oberleutnanta* Hansa-Achima von Rosenberga-Gruszcynskiego, podczas swojego drugiego lotu bojowego. Cała 40-osobowa niemiecka załoga zginęła.

Wcześniej, 15 stycznia, major Clark patrolował wody środkowego Atlantyku i dostrzegł na nich wynurzonego U-Boota. Zaatakował go czterema bombami głębinowymi i poważnie uszkodził. Gdy jego samolot krążył nad U-Bootem, strzelec pokładowy z B-17 Clarka wystrzelił w kierunku tego okrętu podwodnego około 300 pocisków z karabinu maszynowego kalibru 12,7 mm i obserwował, jak rufa U-Boota powoli znika pod wodą, a jego dziób zaczyna wystawać nad powierzchnię wody.

Ostatecznie jednak *U-632*, dowodzony przez *Korvettenkapitäna* Hansa Karpfa, zdołał dotrzeć do bazy we Francji.

17 czerwca załoga Clarka napotkała na morzu trzeciego U-Boota. Clark stacjonował wtedy na jednym z lotnisk w Kornwalii i patrolował wody Zatoki Biskajskiej w pobliżu wybrzeży Hiszpanii, kiedy jeden z ludzi z jego załogi zauważył wynurzony okręt podwodny. Do tego czasu admirał Dönitz wydał rozkaz dowódcom wszystkich U-Bootów, aby reagować na ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa: pozostawać na powierzchni morza i podejmować walkę z samolotami przy użyciu działek przeciwlotniczych. W trakcie tego starcia B-17 Clarka doznał niewielkich uszkodzeń, lecz załoga samolotu nie przerwała ataku i poważnie uszkodziła *U-338* pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Manfreda Kinzla. Okręt ten musiał powrócić do bazy w St. Nazaire. Za tę akcję Clark został odznaczony Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym (DFC).

Z raportu lotnictwa floty brytyjskiej, opatrzonego tytułem „Relacja Admiralicji, dotycząca operacji powietrznych nad morzami”: „Lotniskowce eskortowały statki handlowe od samego początku wojny. W grudniu 1939 roku HMS *Furious* eskortował pierwszy wielki konwój, przewożący żołnierzy kanadyjskich do Wielkiej Brytanii. Lotniskowiec ten był okrętem flagowym konwoju i choć rejs należał do niebezpiecznych, 500 mil przez gęste mgły, w których czaił się gdzieś [niemiecki] pancernik kieszonkowy *Deutschland,* udało się bezpiecznie przeprowadzić konwój.

Eagle eskortował pierwszy australijski konwój do Adenu, a w różnych okresach wojny wszystkie lotniskowce [brytyjskiej] floty wykorzystywano do obrony wodnych szlaków handlowych, zazwyczaj wraz z co najmniej jednym okrętem liniowym. Połączenie zalet pancernika, krążownika i lotniskowca z osłoną niszczycieli sprawdzało się najlepiej w siłach osłonowych. Z lotniskowca startowały lotniskowce rozpoznawcze, ostrzegające przed ruchami przeciwnika lub przed okrętami podwodnymi, natomiast pokładowe myśliwce przechwytywały tropiące konwój nieprzyjacielskie maszyny i atakowały wrogie formacje; niszczyciele polowały na okręty podwodne zauważone przez lotników, krążownik mógł podjąć walkę z okrętami nawodnymi, a wielkie działa pancernika mogły odpierać nieprzyjacielskie ataki albo prowadzić ostrzał zaporowy w osłonie sił eskorty oraz konwoju.

Przez wiele miesięcy *Ark Royal* prowadził takie działania na wschodnim Atlantyku i w zachodniej części Morza Śródziemnego, wchodząc w skład Zespołu H, podczas gdy *Eagle,* a później także *Illustrious* i *Formidable* współdziałały z Flotą Śródziemnomorską. Lotniskowce nie tylko zapewniały osłonę powietrzną – wchodząc w skład konwojów, same przetransportowały ponad 800 samolotów RAF-u do zamorskich krajów, w tym do Norwegii i na Maltę.

Najsilniejszego przeciwnika napotkały konwoje płynące na Maltę. Gdy przeciwnik skierował przeciwko nim większe siły, konieczne okazało się zapewnienie tym konwojom osłony powietrznej. Było to możliwe tylko przez wykorzystanie więcej

niż jednego lotniskowca do odpierania nieprzyjacielskich ataków lotniczych, tak więc 9 sierpnia 1942 roku trzy lotniskowce przeszły przez Cieśninę Gibraltarską, aby eskortować wielki konwój z pomocą dla Malty: były to *Victorious, Indomitable* i *Eagle.* Na ich pokładach było łącznie około 70 myśliwców, w tym maszyny typu Sea Hurricane, Martlet i Fulmar. W skład konwoju wchodził również *Furious,* przewożący samoloty na Maltę. *Argus* pozostał w Gibraltarze wraz z zapasowymi samolotami. Wiceadmirał E.N. Syfret, którego flaga powiewała na okręcie HMS *Nelson,* dowodził siłami osłonowymi (Zespołem F). Kontradmirał H.M. Burrough (kawaler Orderu Łaźni) dowodził eskortą.

Pierwszy dzień rejsu upłynął spokojnie. Na bezchmurnym błękitnym niebie świeciło gorące słońce, a konwój zmierzał na wschód. Myśliwce stały na pokładach lotniskowców w gotowości do startu. Załogi [rozpoznawczych] samolotów typu Albacore przydzielono do obsługi okrętowych dział; było to dla nich nowe zadanie. Piloci myśliwscy nalegali, aby nie obarczano ich obowiązkami innymi niż zwalczanie nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Następnego ranka konwój znalazł się w zasięgu niemieckich maszyn zwiadowczych. Jeden z myśliwców wystartował do lotu patrolowego z samego rana, a klucz złożony z czterech płatowców czuwał nad bezpieczeństwem konwoju przez cały dzień.

W godzinach przedpołudniowych udało się wykryć tropiciela: była to pierwsza pewna wskazówka, że konwój został wykryty. Myśliwce z lotniskowca *Indomitable* odpędziły prześladowcę, który z palącym się jednym z silników zaczął tracić wysokość.

Późnym przedpołudniem pokazało się kilka następnych maszyn zwiadowczych. Na lotniskowcach przestrzegano zdrowego morskiego obyczaju informowania marynarzy pod pokładem o przebiegu działań bojowych. Od czasu do czasu odzywały się głośniki:

»Słuchajcie! Niewielka grupa samolotów, zapewne nieprzyjacielskich, zbliża się do konwoju od północnego wschodu. Nasze myśliwce wystartowały, żeby je przechwycić«.

Jednak do ataku lotniczego na razie nie dochodziło. Ale na morzu niebezpieczeństwa zagrażają nie tylko z powietrza. O 13.16 seria eksplozji wstrząsnęła pokładami okrętów *Victorious* i *Indomitable.*

»Boże!« – zawołał ktoś. »*Eagle!* Patrzcie na *Eagle'a!*«.

Z *Eagle'a* dobywał się dym. Wielki pokład startowy był już wyraźnie przechylony na lewą burtę. Bliźniacze okręty zwiększyły prędkość, zygzakując ostro, żeby uniknąć torped. Rozpętało się istne piekło podwodnych eksplozji. Głośniki rozbrzmiały znowu: »*Eagle* został trafiony przez wiele torped wystrzelonych przez okręt podwodny i tonie. Wybuchy, które słychać, to bomby głębinowe miotane przez niszczyciele. Nalot powietrzny na konwój został odparty przez nasze myśliwce, a co najmniej jeden nieprzyjacielski samolot zestrzelono«.

Eagle zatonął w ciągu zaledwie dziesięciu minut od storpedowania. Uratowano 67 oficerów, w tym dowódcę, komandora Mackintosha, oraz 862 marynarzy. Wraz z okrętem poszło na dno wiele samolotów. Ci z pilotów, którzy znajdowali się w powietrzu w czasie ataku, wylądowali na lotniskowcach *Victorious* i *Indomitable.*

Jeden z tych pilotów, który nadał sygnał o uszkodzeniu i konieczności awaryjnego lądowania, krążył w powietrzu nad okrętem, póki na pokładzie *Victoriousa* nie wylądowały maszyny z tego lotniskowca. Owiewka uszkodzonego samolotu była zachlapana olejem silnikowym, a zapas benzyny niemal mu się skończył, ale z obawy, że może rozbić maszynę w czasie lądowania, i na wypadek zatarasowania pokładu startowego wrakiem swojego płatowca wolał, aby przed nim wylądowali inni.

Kilka minut po zatonięciu *Eagle'a* ślad torpedy przeciął kurs *Victoriousa* tuż przed jego dziobem. Tego popołudnia dostrzeżono w pobliżu co najmniej sześć U-Bootów. Okręt wciąż zygzakował. Niszczyciele zrzucały kolejne bomby głębinowe. Spitfire'y z *Furiousa* przeleciały na Maltę i po wykonaniu swojego zadania jednostka ta zawróciła do Gibraltaru.

Na pewien czas zapanował złudny, złowieszczy spokój. Popołudniowe i wieczorne wachty pozostały na straży; pojawiła się tylko mała grupa nieprzyjacielskich samolotów. Nie podjęły walki i zostały odpędzone. Zmierzch zaciemnił morze i niebo. Załogi lotniskowców czekały na atak, który, jak wiedziano, musiał nastąpić.

To, co się działo na *Victoriousie,* opisał jeden z oficerów na pokładzie tego okrętu: »Dywizjon alarmowy czekał na pokładzie w gotowości, piloci siedzieli w kabinach, zerkając na niebo i żując suchary. Obsługa stała przy ściągaczach linowych lub siedziała okrakiem na osłonach silników. Oficerowie z pokładu trzymali w rękach chorągiewki, a dowódca pokładowego lotnictwa dzierżył mikrofon. Wszyscy wyczekiwali: czekali na tych 17 arcyważnych sekund, które następowały po komendzie bosmanmata: Myśliwce w gotowości do startu. Od osiemnastej sekundy okręt ustawiał się pod wiatr, a myśliwce wzbijały się w powietrze.

I nagle taka komenda rozbrzmiała. Dywizjon Fulmarów wystartował i wtopił się w gęstniejący mrok. Hurricane'y z *Indomitable'a* już walczyły z napastnikami – 35 samolotami Ju-88. Niektóre z nich udało się odgonić, lecz zapadające ciemności utrudniały prowadzenie walki. Dwie wrogie maszyny zdołały się przedrzeć.

»Salwy! Salwy!« – pilotów myśliwskich ostrzeżono, aby nieco się oddalili i usunęli się ze strefy ognia dział przeciwlotniczych, które włączyły się do walki. 114-milimetrowe armaty z lotniskowca oraz liczne działka wielolufowe i Oerlikony postawiły zaporę na wieczornym niebie, a wielki okręt wykonywał ostre zwroty, aby uniknąć bomb. Dwie z nich spadły blisko *Victoriousa;* sylwetka bombowca, który je zrzucił, zarysowała się na tle zachodu słońca, gdy wszedł pod lufy okrętowych dział. Jeden z bombowców zapalił się i spadł do morza „jak pochodnia rzucona w stóg siana". Pozostałe zrzuciły bomby byle gdzie, aby umknąć myśliwcom, czekającym na nie poza strefą zapory ogniowej.

Kiedy nalot się skończył, te myśliwce, które wzbiły się w powietrze najwcześniej, musiały w pośpiechu lądować. Pewien Hurricane z *Indomitable'a* po wyczerpaniu zapasu benzyny musiał wylądować na pokładzie *Victoriousa,* kiedy okręt ten jeszcze wykonywał zwrot, ustawiając się pod wiatr. A ponieważ pokład startowy był w dalszym ciągu przechylony na prawą burtę, Hurricane uderzył w inny samolot, stojący koło pokładowej wysepki od strony rufy i zaczął się palić. Pilotowi nic się nie stało. Grupa ludzi pod rozkazami kierownika zespołu mechaników pospieszyła, żeby usunąć z wraku amunicję, nim doszłoby do jej wybuchu, a pomogli im w tym ustawieni w żywy łańcuch piloci maszyn Albacore, skierowani do obsługi najbliższego działka Oerlikon. Wrak usunięto w ciągu sześciu minut; pokład został oczyszczony, by mogły na nim wylądować pozostałe myśliwce.

Na *Victoriousa* nie powróciło sześć z nich. Okręt obrał swój dawny kurs i dołączył do konwoju. Po dłuższym czasie niebieskie świetlne sygnały z *Indomitable'a* powiadomiły załogi innych okrętów, że zaginione samoloty się odnalazły. Podobno jeden z pilotów przesiedział bezczynnie 20 minut, nim się zorientował, że wylądował na nie swoim okręcie.

Tak zakończył się dzień drugi. Żaden ze statków i okrętów konwoju nie doznał uszkodzeń. Noc, która nastała, była czasem czuwania dla ludzi na pokładach, a w zatłoczonych hangarach i warsztatach naprawczych szykowano się na następny dzień, gdy marynarze ze służb technicznych w pocie czoła pracowali, aby do świtu przysposobić każdy z samolotów do lotu. W jednym z Hurricane'ów trzeba było wymienić całą część ogonową i śmigło oraz naprawić wiele przecieków w układzie hydraulicznym: w bazie na lądzie taka praca mogła trwać 48 godzin.

Problemy operacyjne, związane z konwojowaniem statków handlowych płynących na Maltę, nie różniły się zasadniczo od tych, które trapiły konwoje do Murmańska czy Archangielska. Tak jak na Morzu Śródziemnym, szlak na Morzu Barentsa znajdował się w zasięgu nieprzyjacielskich cięższych bombowców i poza zasięgiem brytyjskich myśliwców z baz lądowych, więc i tam jedyną skuteczną osłonę powietrzną zapewniały lotniskowce. Przebieg konwojów na Maltę dowiódł, że na Morzu Śródziemnym możliwe było zorganizowanie ich ochrony z wykorzystaniem myśliwców pokładowych. We wrześniu 1942 roku podobną osłonę zapewniono w Arktyce największemu i najcenniejszemu konwojowi, wysłanemu do tego czasu do Rosji.

Skład owych zespołów eskortowych był jednak bardzo różny i do wspomnianego zadania użyto tylko jednego lotniskowca. Nim jeszcze konwój wyszedł w morze, wiadomo było, że dowództwo Luftwaffe wzmocniło bazującą w Norwegii V Flotę Powietrzną samolotami Heinkel He-111 (uzbrojonymi w dwie torpedy), bombowcami nurkującymi Junkers Ju-88, Focke-Wulfami Kurier [Condor] oraz myśliwcami Me-109F. Samych bombowców owa flota powietrzna miała 300.

Samoloty zwiadowcze oraz U-Booty wykryły konwój 9 września, ale niemiecki atak rozpoczął się dopiero 12 września, kiedy statki i okręty znalazły się na północ

od Narwiku. Hurricane'y zestrzeliły jednego Heinkla He-111, lecz niestety skoncentrowały się głównie na ściganiu silnie uzbrojonych samolotów rozpoznawczych Blohm und Voss BV-138 na zachmurzonym niebie, więc główny nalot zaskoczył alianckie myśliwce, a formacja 37 niemieckich samolotów torpedowych przedarła się i zatopiła kilka jednostek konwoju.

Nazajutrz piloci Hurricane'ów, wyciągnąwszy odpowiednie wnioski, operowali w powietrzu rozważniej, oszczędzając siły. Nieprzyjaciel próbował wywołać zamieszanie wśród eskorty i statków konwoju, zrzucając z samolotów miny i przeprowadzając z małego pułapu naloty bombowe, nim rzucił do walki samoloty torpedowe. Heinkle weszły do akcji, nadlatując w szeregu, w zwartym szyku zaledwie kilka metrów nad morzem, rozchodząc się na boki dopiero blisko celu. Wysoko ponad Junkersami i Heinklami leciała eskorta myśliwskich Messerschmittów.

»Widać ich było, jak nadlatują partiami na różnych wysokościach, jak warstwy weselnego tortu«, wspominał jeden z pilotów lotnictwa pokładowego, »a kiedy wystartowaliśmy, wyglądało to tak, jak gdyby po trzy nasze samoloty przypadały na każdą formację Niemców. Nasz dywizjon musiał się rozdzielić, żeby zetrzeć się z różnymi grupami szkopów, a w końcu razem z kolegą z klucza – pewnym matem, który wspaniale latał i świetnie walczył w powietrzu – podjęliśmy bój z czternastoma Ju-88, lecącymi w formacji rombu, bardzo trudnej do rozbicia, bo jeśli utrzymywały taki szyk, to osłaniały się nawzajem ogniem krzyżowym. Jednak przeprowadziłem z ukosa atak na prowadzący samolot, a potem błyskawicznie zająłem się jedną z maszyn na bocznym skraju formacji. W ostatniej chwili przemknąłem pod nim; nabrał się na tę sztuczkę i zadarł nos swojej maszyny wysoko w górę, a wtedy mat, lecący obok mnie tuż po prawej, wpakował w niego piękną serię, która weszła jak w masło. Formacja się rozpadła, a po całym niebie rozsypały się kawałki szmelcu. I tak to mniej więcej trwało przez cały dzień. Kiedy tylko kończyła się nam amunicja albo benzyna, wracaliśmy na lotniskowiec, lądowaliśmy, uzupełnialiśmy amunicję i paliwo i startowaliśmy znowu. Na obiad łyknąłem trochę zimnej herbaty. Tego dnia nasz dywizjon przeprowadził siedemnaście lotów bojowych. Widziałem dwa Heinkle, zrzucające torpedy, przelatujące tuż obok lotniskowca dokładnie na wysokości mostka kapitańskiego. Strzelcy wyczekali, aż [niemieckie bombowce] znajdą się w odległości zaledwie metrów, i wtedy otworzyli ogień – a na niebie i w morzu pełno było kawałków Heinkli; niesamowity widok«.

Popołudniem 14 września nieprzyjaciel postanowił wyeliminować z walki myśliwce i skierował do ataku na lotniskowiec silne zgrupowanie Heinkli i Junkersów, które zrzuciły na ten okręt siedemnaście torped i grad bomb. Jednak myśliwce zaatakowały nadlatujące Heinkle i udaremniły ich załogom precyzyjne celowanie. Dowódca brytyjskiego okrętu, który miał spore doświadczenie jako pilot samolotu torpedowego, tak doskonale pokierował jednostką, że wyszła z tego bez

szwanku. Później nadano sygnał na okręt flagowy osłony konwoju, w którym poinformowano, że lotniskowiec »miał zaszczyt być jedynym celem [niemieckiego] ataku« i zapisał na swoim koncie cztery nieprzyjacielskie samoloty zestrzelone na pewno oraz trzy prawdopodobnie.

Następnego dnia przeciwnik zaprzestał ataków torpedowych, jednak przez trzy godziny bombardował z dużej i niewielkiej wysokości eskortę i sam konwój. Podczas tego rejsu nie został zatopiony żaden okręt nawodny, i choć Niemcy zniszczyli pewną liczbę alianckich statków handlowych, to alianci wyszli z relatywnie mniejszymi stratami niż w czasie któregokolwiek z poprzednich konwojów, nie tylko dzięki potężnej sile ognia przeciwlotniczego osłony, która zestrzeliła 35 niemieckich samolotów, ale także za sprawą Hurricane'ów z pokładu lotniskowca.

»Nigdy nie zapomnę brawury pilotów lotnictwa morskiego i determinacji, z jaką wdzierali się w szyki wroga, mimo naszego zmasowanego ognia przeciwlotniczego«, pisał kontradmirał R.L. Burnett. Piloci ci zniszczyli pięć niemieckich samolotów, trzy prawdopodobnie i uszkodzili 14, przy stracie czterech Hurricane'ów, przy czym ich trzech pilotów uratowano. W trakcie całego rejsu Swordfish [brytyjskie lotniskowce torpedowe] patrolowały akweny w poszukiwaniu okrętów podwodnych, czasami latając w lodowato mroźnym powietrzu na wysokości 500 stóp [ok. 170 metrów]. Ich załogi wypatrzyły wiele U-Bootów, i zmusiły je do zanurzeń poprzez zrzut bomb głębinowych oraz naprowadziły na nie niszczyciele; co najmniej jedna z takich akcji przyniosła zatopienie nieprzyjacielskiej jednostki.

Lotniskowiec powrócił do Anglii wraz z zespołem eskortowym kontradmirała Burnetta i statkami konwoju. Przed wyruszeniem w rejs powrotny dowódca lotniskowca nie szczędził starań, aby wszystkie samoloty na pokładzie okrętu nadawały się do lotu. Kontradmirał Burnett pogratulował mu w nadanym sygnale takiej ojcowskiej zapobiegliwości. Odpowiedź brzmiała: »Drzwi pokoju dziecinnego są dobrze zamknięte«. Zwycięstwo w tym starciu z Luftwaffe było jednak tak wyraźne, że rejs powrotny odbył się bez ataków z powietrza.

Taka była riposta brytyjskiego lotnictwa morskiego na słowa tych, którzy twierdzili, że lotniskowce nie mogą operować w zasięgu nieprzyjacielskich samolotów startujących z baz na lądzie".

„NIE PODAWAĆ W MELDUNKACH ZBYT WIELU ZŁYCH WIADOMOŚCI, ABY NIE DEPRYMOWAĆ ZAŁÓG INNYCH OKRĘTÓW".

treść radiogramu nadanego przez admirała Dönitza do załóg wszystkich U-Bootów 5 sierpnia 1943 roku

„Jedyną rzeczą, która najbardziej mnie trwożyła w czasie tej wojny, było zagrożenie ze strony U-Bootów. Inwazja, sądziłem, jeszcze przed stoczoną bitwą powietrzną, nie powiedzie się. Po zwycięstwie w powietrzu batalia miała dobry dla nas przebieg. Mogliśmy ścigać i niszczyć tego straszliwego wroga w warunkach nam sprzyjających, złych zaś dla przeciwnika, z czego najwyraźniej zdawał sobie

sprawę. Był to rodzaj batalii, z której prowadzenia winniśmy, w okrutnych wojennych warunkach, być zadowoleni. Ale zagrożona była nasza arteria życiowa, wiodąca przez rozległy ocean, zwłaszcza u brzegów naszych wysp. Rezultat tej batalii niepokoił mnie jeszcze bardziej od wyniku wspaniałej walki, zwanej [powietrzną] bitwą o Anglię”.

Druga wojna światowa (Winston S. Churchill)

ROZDZIAŁ 16

Koniec

„Anglik, jak warto zauważyć, rzadko ucieka się do przemocy; kiedy jest dość rozjuszony, po prostu otwiera się jak ostryga i pożera przeciwnika”.

Wisdom of the Heart (Henry Miller)

„Po zakończeniu wojny wszystkie niemieckie okręty nawodne i podwodne, które jeszcze nadawały się do użytku, rozdzielono między tak zwane mocarstwa, Wielką Brytanię, Rosję, Stany Zjednoczone i Francję, a każdemu z nich przypadło kilkanaście U-Bootów na mocy porozumienia obligującego te państwa do zatopienia wszystkich tych jednostek na głębokich wodach lub też pocięcia ich na złom przed upływem dwóch lat. Gdy zbliżał się koniec tego okresu, szykowaliśmy się do wprowadzenia w życie warunków owego postanowienia i wtedy dowiedziałem się, że *U-505* nie został objęty wspomnianym porozumieniem czterech mocarstw, ponieważ dotyczy ono wyłącznie U-Bootów, których załogi skapitulowały z końcem wojny. Tymczasem *U-505* się nie poddał; został zdobyty w walce na otwartym morzu. Wobec tego stanowił własność Stanów Zjednoczonych, nie dotyczyły go podpisane zobowiązania i mogliśmy zatrzymać ten okręt na tak długo, jak nam to odpowiadało. Wtedy nie miałem konkretnych planów związanych z tym okrętem podwodnym, ale moi ludzie w swoim czasie stanęli na głowie, żeby zapobiec zatopieniu tego U-Boota u wybrzeży Afryki, więc nie bardzo podobał mi się pomysł zatopienia go po wojnie. Rządowi biurokraci zawsze chcą mieć jakiś precedens albo świstek papieru na uzasadnienie swoich decyzji, a w tej sprawie takiego precedensu nie było. Ale narobiłem takiego hałasu w Departamencie Marynarki Wojennej, że ostatecznie – cokolwiek niechętnie – zmienili zdanie i odwołali polecenie zatopienia tego U-Boota”.

Twenty Million Tons Under the Sea (kontradmirał Daniel V. Gallery, US Navy)

Marynarze i grupa desantowa z amerykańskiego lotniskowca eskortowego *Guadalcanal* na zdobytym okręcie podwodnym *U-505*. Po latach okręt ten trafił jako eksponat do chicagowskiego Museum of Science and Industry.

Członkowie załogi zatopionego U-Boota.

Wielu badaczy przyznaje, że nic tak bardzo nie przyczyniło się do zwycięstwa aliantów w drugiej wojnie światowej – i nic nie było istotniejsze – od długiej, zaciętej, niezwykle trudnej kampanii o utrzymanie żeglugi transportowej na arcyważnych szlakach oceanicznych, bez której Wielka Brytania by nie przetrwała, a radzieccy sojusznicy Anglosasów nie mogliby prowadzić dłużej wojny na froncie wschodnim. Bez zwycięstwa w tej wyczerpującej i rozpaczliwej walce na morzach Wielka Brytania nie mogłaby stanowić odskoczni do inwazji w Normandii.

Prawdziwymi bohaterami tej kampanii byli najczęściej nieznani z nazwisk, na ogół zapomniani marynarze brytyjskiej, amerykańskiej i kanadyjskiej floty handlowej. Za niezwykłą odwagę i niezrównane poświęcenie, okazywane w najtrudniejszych, skrajnych warunkach, w obliczu niemal nieustannego zagrożenia ze strony nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, lotnictwa oraz okrętów nawodnych, należy im się szacunek po wsze czasy. Nie oznacza to przy tym rzecz jasna negowania zasług dzielnych załóg alianckich samolotów i okrętów eskortowych, które przez wiele lat tego konfliktu zbrojnego dokładały nadludzkich wysiłków i zapisały na swym koncie wiele osiągnięć.

Ważne jest również odnotowanie bezcennej i ogromnej pomocy udzielonej

Wielkiej Brytanii przez Stany Zjednoczone i Kanadę w ramach programów „Cash and Carry” oraz „Lend-Lease”, dostaw niszczycieli oraz ciężkich bombowców typu Liberator i Flying Fortress, a także udziału Amerykanów i Kanadyjczyków w konwojach – w różnych rolach, w tym w jakże istotnym zapewnianiu konwojom osłony. Wypada dodać, że Brytyjczycy rewanżowali się z nawiązką, wystawiając do wspólnej walki w eskorcie konwojów uzbrojone trawlery, dzieląc się swymi doświadczeniami z zakresu taktyki, informacjami zdobywanymi dzięki programowi wywiadowczemu Ultra oraz technologią HFDF („Huff Duff”), to jest urządzeniami do wykrywania źródeł fal radiowych wysokiej częstotliwości.

Zalety oraz wkład w ostateczny sukces, wniesiony przez samoloty morskie dalekiego zasięgu, wyposażone w najnowocześniejsze podówczas radary, są nieocenione. Ostatecznie zamknęły one lukę na środkowym Atlantyku, co umożliwiło aliantom wykrywanie, atakowanie i niszczenie U-Bootów oraz niemieckich okrętów nawodnych na rozległych akwenach oceanicznych. Wobec zmiennej pogody na głównych szlakach morskich sprawność i skuteczność nowych radarów w bombowcach dalekiego zasięgu jeszcze bardziej przechyliła szalę na korzyść sprzymierzonych. W owym czasie właśnie dzięki technologii HFDF oraz ludzkiemu oku udało się wykryć na morzu większość U-Bootów. Admirał Dönitz przeceniał jednak skuteczność alianckich radarów, głównie z powodu nietrafnych sugestii niemieckich naukowców, i w rezultacie wprowadził środki zapobiegawcze przeciwko czemuś, co aż tak skuteczne nie było. Potem jednak połączenie radaru emitującego fale centymetrowe z nieustannym wzrostem alianckiej potęgi lotniczej przeobraziło morskie szlaki w cmentarzyska U-Bootów.

Do zwycięstwa aliantów w tej wielkiej atlantyckiej kampanii przyczyniły się też zastosowanie przez komandora Fredericka Johna „Johnniego” Walkera agresywnej zespołowej taktyki walki z „wilczymi stadami” U-Bootów oraz, od 1943 roku, organizowanie przez Royal Navy i flotę amerykańską grup nawodnych do zwalczania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Dla marynarzy na pokładach slupów klasy *Black Swan* działania bojowe na pełnym oceanie często bywały trudne (na niewielkich slupach nawet najtwardszym ludziom morza dokuczały mdłości), lecz okręty te okazywały się bardzo zwrotne, a w walkach kojarzyły się Walkerowi z myśliwskimi psami węszącymi zwierzynę. Gdy jego slup, HMS *Starling,* wypływał z historycznego portu w Liverpoolu, Walker odegrał przez głośniki „A-hunting We Will Go” (XVIII-wieczną pieśń łowiecką), aby dodać zapału bojowego załodze okrętu. W trakcie kampanii dowodzona przez Walkera 2. Grupa Wsparcia zaatakowała i zatopiła 21 U-Bootów, z czego sześć z nich zniszczyła podczas jednej z operacji. Jemu samemu zaliczono posłanie na dno *U-264,* pierwszego użytego w walkach U-Boota wyposażonego w chrapy.

Innym osławionym pogromcą U-Bootów był kapitan Donald Macintyre, a niektóre z jego wyczynów zostały przedstawione w jednym z rozdziałów niniejszej książki.

I wreszcie cenny udział w dostarczaniu danych wywiadowczych o działaniach U-

Bootów mieli świetni kryptolodzy z brytyjskiego ośrodka deszyfracyjnego (GCCS) w Bletchley Park w hrabstwie Buckinghamshire. Bez wątpienia wnieśli oni ogromny wkład w zwycięstwo aliantów w tej wojnie. Informacje wywiadowcze, zdobywane dzięki odczytywaniu przechwyconych zaszyfrowanych niemieckich meldunków, były rozkodowywane i przekazywane następnie przez wydział łączności GCCS w Bletchley (obecnie GCHQ w Cheltenham), po ich przejęciu przez służbę nasłuchu radiowego.

Trudność stanowiło to, że depesze radiowe nadawane do jednostek niemieckich sił zbrojnych kodowano z użyciem skomplikowanej maszyny szyfrującej Schlüssel M, znanej także jako Enigma. Wykorzystanie Enigmy polegało na zapisaniu meldunku za pomocą typowej klawiatury, jak w maszynie do pisania, a następnie na przesłaniu go, przetworzonego na impulsy elektryczne, do trzech rotorów czy też bębnów, z których każdy miał inny układ liter alfabetu. Po wpisaniu informacji przy użyciu klawiatury każda z liter meldunku przechodziła przez kolejne obrotowe bębny, zmieniając się za każdym razem, aż wreszcie zakodowana w ten sposób litera wyświetlała się na ekranie ponad klawiaturą i potem przesyłano ją w postaci sygnału z alfabetu Morse’a. Odbierający taką wiadomość operator dysponował analogicznym urządzeniem oraz listą ustawień bębnów na dany dzień i po prostu stosował odwrotną procedurę. Liczba kombinacji ustawień rotorów i kombinacji elektrycznych impulsów była praktycznie prawie nieograniczona. Sama maszyna była stosunkowo niewielka i prosta w obsłudze, a jej kod – niemal nie do złamania.

Na terenie nabytej przez brytyjski rząd w trakcie wojny posiadłości Bletchley Park znajdowały się między innymi prefabrykowane blaszane baraki, w których pracowali deszyfranci – uczeni, specjaliści od rozwiązywania krzyżówek i szarad, szachiści – którzy poświęcali długie godziny na odcyfrowywanie meldunków zakodowanych za pomocą Enigmy. Początkowo nie byli w stanie odnaleźć wzorca czy też powtarzalnych elementów w masie zaszyfrowanych niemieckich radiogramów. Każdy z rodzajów niemieckich sił zbrojnych stosował własne ustawienia bębnów Enigmy, ponadto codziennie zmieniano kod morski, zwany Hydrą. A maszyny liczące, z których korzystać mogli kryptolodzy z Bletchley, choć miały gigantyczne rozmiary, były w istocie mniej sprawne od dzisiejszych laptopów.

Ostatecznie pomoc nadeszła z Polski, gdzie skonstruowano jedną z pierwszych kopii Enigmy, a polskie służby wywiadowcze stale monitorowały postępy w tej dziedzinie. Polacy przekazali posiadane informacje na ten temat rządowi brytyjskiemu w Londynie, ale specjalistom z Bletchley były potrzebne bardziej szczegółowe dane o kodach i obrotowych bębnach Enigmy. W tej sytuacji Royal Navy powierzono zadanie zdobycia nieprzyjacielskiego okrętu z egzemplarzem Enigmy oraz kodami i odpowiednią dokumentacją.

W lutym 1940 roku okrętom brytyjskiej marynarki wojennej udało się zająć *U-33*, który stawiał miny w zatoce Firth of Clyde; w ten sposób zdobyto trzy rotory Enigmy. Miesiąc później ściśle tajne dokumenty i kolejny rotor skonfiskowano na

niemieckim krążowniku pomocniczym *Krebs,* a 7 maja 1941 roku schemat ustawienia obrotowych bębnów odnaleziono na pokładzie statku meteorologicznego *München.* Po każdym z tych trzech incydentów rząd brytyjski ogłaszał, mając na względzie Niemców, że owe statki i okręty zatonęły, zanim Brytyjczykom udało się wejść na ich pokład. Jednak prawdziwy przełom dla ośrodka w Bletchley nastąpił 9 maja, gdy *U-110,* U-Boot pod dowództwem *Kapitänleutnanta* Fritza-Juliusa Lempa, zaatakował dwa statki handlowe opodal wybrzeży Grenlandii salwą trzech torped. Lemp to ten sam dowódca okrętu podwodnego, który jako szyper U-Boota *U-30* doczekał się surowej reprymendy po storpedowaniu i zatopieniu 3 września 1939 roku pasażerskiego liniowca *Athenia,* choć twierdził później, że statek ten przekształcono w istocie w uzbrojony krążownik pomocniczy.

U-110 Lempa znajdował się tuż pod powierzchnią morza w pobliżu przepływającego konwoju, kiedy peryskop tego okrętu został zauważony przez wachtę na jednym z eskortowców. U-Boota natychmiast zaatakowała korweta HMS *Aubretia* – obrzuciła go bombami głębinowymi i zmusiła do wynurzenia, po czym *Aubretia* i dwa inne okręty eskortowe otworzyły doń silny ogień z dział. Niedługo potem Lemp wraz z większością załogi opuścił okręt podwodny.

Gdy niszczyciel HMS *Bulldog* podpłynął, aby staranować U-Boota, kapitan brytyjskiej jednostki rozmyślił się w ostatniej chwili i postanowił zająć niezniszczonego U-Boota. Wysłał na jego pokład grupę uzbrojonych marynarzy, którzy znaleźli i zabrali egzemplarz Enigmy wraz z księgą kodów. Potem król Jerzy VI określił ten incydent mianem „najważniejszego wydarzenia w wojnie na morzu". Gdy Enigma i wiele jej sekretów znalazły się w rękach personelu Bletchley Park, tamtejsi eksperci zdołali złamać niemiecki szyfr morski Hydra. Ponieważ zależało im na tym, aby Niemcy nie zorientowali się, że do tego doszło, wszyscy, którzy brali udział w zajęciu *U-110,* musieli złożyć przysięgę, iż dochowają tajemnicy, i to przez następnych trzydzieści lat.

Przechwytywane przez Ultrę meldunki były dla Brytyjczyków bezcenne, a przez kolejne dziewięć miesięcy w wydziale śledzenia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych w Admiralicji znano pozycje wszystkich U-Bootów prowadzących aktywne działania bojowe. Jednakże w lutym 1942 roku kod Hydra zmieniono. Była to zmiana rutynowa i nie wynikała z tego, że Dönitz podejrzewał Brytyjczyków o złamanie tego szyfru. W trakcie trzech następnych miesięcy liczba zatopionych alianckich statków handlowych podwoiła się. Nowa zmiana miała miejsce na wiosnę 1943 roku, gdy Niemcy dołożyli do mechanizmu Enigmy czwarty wirnik, a kryptolodzy z Bletchley przez dwa tygodnie starali się usilnie rozwiązać ten nowy problem. W czasie tych dwóch tygodni konwoje płynące do Wielkiej Brytanii z Nowego Jorku straciły łącznie 22 statki. Później jednak znowu informacje dostarczane przez Ultrę w Bletchley były bardzo wartościowe. Churchill określał Ultrę mianem „drogocennego sekretu".

Odtąd dni sukcesów odnoszonych przez U-Booty były już policzone. Dążąc

z całych sił do likwidacji zagrożenia ze strony niemieckiej broni podwodnej, alianci skierowali do walki z nim ponad 100 000 ludzi, ponad 40 lotniskowców oraz setki eskortowych niszczycieli, korwet i slupów. I choć aliancka flota handlowa nadal ponosiła straty – od września do grudnia 1944 roku utraciła 24 zatopione statki – to działania te kosztowały Niemców 45 U-Bootów. Dowódcy Ubootwaffe i tych U-Bootów, które ocalały, nie musieli wysilać zbytnio wyobraźni, by zrozumieć i przyjąć do wiadomości, że ponieśli klęskę.

Batalia ta była długotrwała, żmudna i kosztowna dla obu stron, a przeciwnicy walczyli dzielnie, wytrwale i – z reguły – honorowo. Bywały jednak wyjątki, takie jak przypadek ostrzelania w wodzie przez załogę brytyjskiego okrętu podwodnego marynarzy z zatopionego U-Boota oraz, w 1944 roku, skierowania dział U-Boota w kierunku szalup ratunkowych storpedowanego greckiego frachtowca. Losy dowódców odpowiedzialnych za wydanie takich rozkazów ilustrują różnicę między losami zwycięzców i pokonanych: rzeczony oficer Royal Navy dostał odznaczenie – chociaż za inny, zacniejszy czyn – natomiast dowódca wspomnianego U-Boota, *Kapitänleutnant* Heinz Eck, wraz ze swoją załogą stanął przed sądem wojennym, został uznany za winnego popełnienia zbrodni wojennej i rozstrzelany przez brytyjski pluton egzekucyjny 30 listopada 1945 roku.

Zabójstwa, jakich dopuścili się marynarze Royal Navy, poszły w zapomnienie, natomiast ze zbrodni załogi U-Boota zrobiła się głośna sprawa. Niektórzy uważają, iż Brytyjczycy wykorzystali ją do przekonania sędziów procesu norymberskiego, że admirał Dönitz akceptował podobne okrucieństwa i wobec tego sam był winny zbrodni wojennych. Jeśli tak było naprawdę, to zamysł się nie powiódł. Admirał potępił ów zbrodniczy akt i przedstawił sensowne uzasadnienie: dowódcy okrętów podwodnych mieli niszczyć wraki utrzymujące się na wodzie (ale nie zabijać marynarzy), aby nie ułatwiały one późniejszego pościgu eskortowców za U-Bootem. Sędziowie w Norymberdze rozważyli przedstawione dowody w odniesieniu do kategorii zbrodni wojennych i uznali argumenty admirała.

Zdarzało się także, iż dowódcy U-Bootów podpływali do alianckiej szalupy, aby się dowiedzieć, jaką nazwę i jaki tonaż miał zatopiony przez nich statek, a potem wydawali rozbitkom nieco zapasów, papierosy i koniak, czasami też wskazywali kierunek do najbliższego lądu. W swojej książce pt. *Convoy* Martin Middlebrook wspomina o wypadku, gdy U-Boot wyszedł na powierzchnię morza, a ludzie w szalupach usłyszeli w ciemnościach zapytanie, czy potrzebne im jest jedzenie. Obawiając się podstępu, marynarze nie odpowiadali. Chwilę później posłyszeli ten sam głos ponownie: „Dobrej nocy, Brytyjczycy”, zawołał Otto Kretschmer, po czym jego *U-99* po cichu odpłynął. To prawda, że admirał Dönitz wydał dowódcom swoich okrętów rozkazy, aby na morzu ratowali tylko zestrzelonych nieprzyjacielskich lotników – którzy mogli mieć przydatne informacje – a wobec ciasnoty panującej w U-Bootach było to dość sensowne zalecenie, jednak nie znaleziono żadnego świadectwa, że aprobował zabijanie rozbitków. Kilku kapitanów U-Bootów

ostrzeliwało okręty eskortowe w trakcie zabierania na pokład marynarzy z jakiejś zatopionej lub uszkodzonej jednostki, robili to jednak z niezupełnie altruistycznych pobudek: w takiej sytuacji przeciwnik rzadko atakował U-Boota.

Podczas ciemnej nocy 16 marca 1942 roku samotny statek SS *Allendi* znalazł się koło Wybrzeża Kości Słoniowej w Afryce. Zmierzał do Freetown, gdzie miał dołączyć do konwoju płynącego do Wielkiej Brytanii. Załoga tego statku dosłyszała coś, co przypominało odgłos silników wysokoprężnych, i podejrzewała, że to U-Boot, który wypłynął na powierzchnię morza, aby naładować akumulatory. Wczesnym rankiem następnego dnia statek został storpedowany i zaczął tonąć. Oto cytat ze wspomnień Franka Lewisa, łącznościowca z SS *Allendi:* „Szyper wszedł do pomieszczenia z radiostacją i powiedział, że pora, abyśmy przeszli do ostatniej łodzi [ratunkowej]. Spieszyliśmy się, bo do tego czasu statek był już znacznie podtopiony. I dobrze, że się pospieszyliśmy, ponieważ nie odpłynęliśmy daleko, kiedy następna torpeda trafiła w statek, który zniknął pod wodą w ciągu kilku minut. Siedzieliśmy w trzynastu w małej szalupie, w dodatku uszkodzonej i przeciekającej". Wtedy podpłynął do nich U-Boot, a niemiecki dowódca dał im do wyboru: pozostanie w szalupie albo rejs do Niemiec jako jeńcy wojenni. Większość ludzi w szalupie była marynarzami i oficerami floty handlowej; postanowili zaryzykować i pozostać w łodzi. Lewis: „Kiedy U-Boot odpływał, spiętrzył taką falę, że nasza łódź się wywróciła i musieliśmy utrzymywać się na wodzie o własnych siłach. Zdołaliśmy wdrapać się na wywróconą łódź, ale kiedy nadeszła następna fala, sprawiła, że łódź znowu znalazła się na wodzie w prawidłowymi położeniu, ale nas zmyła do wody". Dalszy bieg wydarzeń dowiódł, że marynarze z floty handlowej dokonali właściwego wyboru. Po 36 godzinach dotarli do Wybrzeża Kości Słoniowej, a stamtąd ostatecznie dostali się do Anglii.

Aliancka inwazja na kontynentalną Europę w czerwcu 1944 roku nie należała do największych tajemnic tej wojny. Większość Niemców w siłach zbrojnych Rzeszy była świadoma tego, co się szykowało, i domyślała się, gdzie na francuskim wybrzeżu alianci mogą wylądować. Ci bardziej pewni swego dali się przekonać, że Wehrmacht zdoła pokonać desant i zepchnąć go do morza, zanim nieprzyjaciel umocni się na przyczółkach, a ci z alianckich żołnierzy, którzy znajdą się na brzegu, zostaną zdziesiątkowani przez huraganowy ogień dział w umocnieniach sławetnego hitlerowskiego Wału Atlantyckiego, rozmieszczonych wzdłuż wybrzeża. Jednak niemieckie naczelne dowództwo miało pewne wątpliwości dotyczące tego, gdzie wylądują siły inwazyjne i jaki będzie wynik starcia z nimi. W opinii głównodowodzącego armii niemieckiej na froncie zachodnim, feldmarszałka Karla Gerda von Rundstedta, wojska alianckie miały wybrać najkrótszy szlak wodny na kanale La Manche, wiodący do Pas de Calais. Z kolei feldmarszałek Erwin Rommel, który dowodził bezpośrednio niemieckimi jednostkami mającymi się przeciwstawić alianckiej inwazji przez La Manche, był przeświadczony, że do desantu dojdzie na wybrzeżu Normandii. Nie wątpił też, że desant aliantów trzeba pobić na plażach,

bo w przeciwnym razie Niemcy przegrają wojnę.

Von Rundstedt dysponował łącznie 58 dywizjami, rozmieszczonymi na samym wybrzeżu i jego zapleczu, od Holandii po granicę hiszpańską. Nie oddawało to jednak faktycznego stosunku sił, a ogromne straty poniesione wcześniej przez te niemieckie jednostki na froncie wschodnim faktycznie zmniejszyły wartość bojową tego zgrupowania do równowartości niespełna trzydziestu dywizji. A na co Niemcy mogli liczyć, jeśli chodzi o lotnictwo i obronę powietrzną? Wskutek trwających od miesięcy zmasowanych nalotów USAAF i RAF-u oraz dominacji rojów alianckich myśliwców na niebie nad Europą Luftwaffe znacznie osłabły i rozpaczliwie brakowało im pilotów, paliwa oraz sprawnych samolotów. Wreszcie wobec utraty strategicznego znaczenia przez niemiecką flotę nawodną Dönitz musiał się zdać na to, co pozostało z Ubootwaffe, w prowadzeniu działań defensywnych i próbach odparcia alianckiej floty inwazyjnej. Później tak wspominał: „Każdy okręt uczestniczący w operacji desantowej stanowi cel o pierwszorzędnym znaczeniu, który trzeba atakować bez względu na ryzyko. Każdy okręt, który zada straty nieprzyjacielowi podczas lądowania [na plażach desantowych], odegra swoją rolę, jeśli nawet w trakcie tego ulegnie zniszczeniu”. Nie było wątpliwości, że przydzielenie tej roli niegdysiejszej głównej niemieckiej broni ofensywnej świadczyło o desperacji obrońców.

Inwazja sprzymierzonych na kontynentalną Europę miała kryptonim „Overlord” i, aby się jej przeciwstawić, 61 ocalałych U-Bootów admirała Dönitza skoncentrowano w schronach nad Zatoką Biskajską, a 22 kolejne w norweskich fiordach. Wśród 15 okrętów podwodnych stacjonujących w maju owego roku w Breście znajdował się *U-415 Oberleutnanta* Herberta Wernera: „Rozkaz nakazywał atakowanie i zatapianie jednostek floty inwazyjnej, a w ostateczności niszczenie nieprzyjacielskich okrętów poprzez taranowanie ich”. O północy 6 czerwca *U-415* był jednym z ośmiu U-Bootów, które wypłynęły z wielkiego schronu w Breście i wyszły w morze pod osłoną eskorty złożonej z kutrów patrolowych i uzbrojonych trałowców. Werner wspominał, że otrzymał rozkaz płynięcia w wynurzeniu z maksymalną prędkością ku południowemu wybrzeżu Anglii, aby tam wykonać polecenie admirała, w razie konieczności przypłacając to życiem. Jego okręt powrócił do Brestu dwa dni później, poważnie uszkodzony, jako jeden z zaledwie trzech U-Bootów, które przetrwały tę misję. W istocie nie można było realnie liczyć na sukces niewielkiej flotylli ocalałych U-Bootów w starciu z około 800 alianckimi okrętami i 4000 barkami desantowymi. Werner napisał później: „Do 30 czerwca działania U-Bootów, podjęte od chwili rozpoczęcia [alianckiej] inwazji, zakończyły się całkowitą klęską. Zatopiliśmy pięć alianckich transportowców i dwa niszczyciele i straciliśmy 22 U-Booty”.

Rozważając potencjalne możliwości i szanse floty U-Bootów w walce z inwazją sprzymierzonych przez kanał La Manche należy pamiętać, że U-Booty zostały zaprojektowane i zbudowane jako broń stricte zaczepna; nie przewidywano wcale

ich udziału w zmaganiach obronnych. Głównym ich wojennym zadaniem, wyłożonym zresztą przez samego admirała Dönitza, było atakowanie konwojów przeciwnika na otwartym morzu, najlepiej zespołowe – przez „wilcze stada" okrętów podwodnych. Dlatego za cel priorytetowy Niemcy nie uważali projektowania specyficznych typów U-Bootów, przeznaczonych do akcji defensywnych w rodzaju zastawiania pułapek na przybrzeżnych wodach. Tak więc w perspektywie działań obronnych w miesiącach poprzedzających *D-Day*, czyli dzień alianckiego desantu w Europie, Dönitz i jego podkomendni z Ubootwaffe nie mogli realnie liczyć na zwycięstwo, a tylko ewentualnie na honorową porażkę.

O 6.30 we wtorek 6 czerwca 1944 roku rozpoczął się desant wojsk sprzymierzonych na pięciu głównych plażach na wybrzeżu Normandii. Lądowanie to zostało poprzedzone, tuż po północy, powietrznym desantem przeprowadzonym przez 24 000 amerykańskich, brytyjskich, kanadyjskich i francuskich żołnierzy. Sprzyjająca oddziałom inwazyjnym nie najlepsza pogoda oraz sprytny plan dezinformacyjny, wprowadzony w życie przez aliantów w trakcie miesięcy przed operacją desantową, pomogły sprzymierzonym w wykorzystaniu elementu zaskoczenia, strategicznego i taktycznego. Chodziło głównie o przekonanie Niemców, że wojska inwazyjne, rzekomo pod dowództwem generała George'a Pattona, miały się przeprawić przez wody La Manche przez najwęższy odcinek tego kanału – z Dover do Calais. Nad fortelem tym pracowano tak drobiazgowo, że nawet po 6 czerwca Hitler nadal liczył się z groźbą desantu pod Calais i nie chciał wzmocnić swoich wojsk w Normandii formacjami wyznaczonymi do obrony Pas de Calais.

Naczelne dowództwo ekspedycyjnych wojsk alianckich zostało powierzone amerykańskiemu generałowi Dwightowi Eisenhowerowi, natomiast brytyjski generał (wkrótce awansowany do stopnia marszałka polnego) Bernard Montgomery otrzymał zwierzchnią komendę nad siłami lądowymi. Była to największa operacja desantowa w historii; wzięło w niej udział 73 000 żołnierzy amerykańskich, 61 715 brytyjskich i 21 400 kanadyjskich oraz 195 700 marynarzy, 4000 okrętów, statków i barek desantowych, wreszcie tysiące samolotów. Samo lądowanie odbyło się na około 50-milowym wycinku wybrzeża, przy czym amerykańskie oddziały znalazły się na plażach Omaha i Utah, brytyjskie na plażach Gold i Sword, a kanadyjskie na plaży Juno. 6 czerwca U-Bootom nie udało się skutecznie zaatakować alianckiego transportu morskiego.

W praktyce U-Booty nie wzięły udziału w walkach na kanale La Manche 6 czerwca 1944 roku, a i w następnych dniach nie były w stanie zmienić przebiegu nieprzyjacielskiej operacji inwazyjnej. Pod koniec sierpnia Niemcy postanowili uchronić od zatopienia ocalałe U-Booty i wycofali możliwie najwięcej z nich do portów w Norwegii i nad Bałtykiem.

Grzmotowi gąsienic amerykańskich czołgów wjeżdżających do Bretanii towarzyszył huk bomb spadających na schrony U-Bootów w Breście, St. Nazaire,

Lorient, La Pallice i Bordeaux. We wrześniu wojska alianckie przystąpiły do oblężenia Brestu, który skapitulował przed dowództwem amerykańskiej 6. Dywizji Pancernej. Te U-Booty, które pozostawały jeszcze w bazach nad Zatoką Biskajską, wyekspediowano w niebezpieczny sześciotygodniowy rejs wokół wybrzeży Irlandii, przez Kanał Północny, koło Orkadów i Szetlandów, gdzie nękane były nieustannie przez alianckie samoloty i okręty nawodne, by ostatecznie dotrzeć na kotwicowisko w fiordzie Bergen na południowo-zachodnim wybrzeżu Norwegii. Wspomnienia francuskich kafejek, promenad i słonecznych dni nader kontrastowały z widokiem surowych lodowców, mgły i szarego morza w Bergen, stanowiących symboliczne świadectwo upadku Ubootwaffe. Ewakuacja z Francji oznaczała praktycznie koniec poważniejszych działań U-Bootów podczas drugiej wojny światowej.

Propagandyści w Berlinie grzmieli na temat podjętych ataków na Anglię z użyciem niemieckiej broni odwetowej, pocisków rakietowych V-2, zapowiadając, że niebawem nastąpią podobne uderzenia na Amerykę, co miało zmusić aliantów do zawarcia pokoju. Nieco łatwiej już było uwierzyć w powodzenie zaskakującej grudniowej ofensywy, podjętej przez Niemców na froncie zachodnim na zalesionych ardeńskich wzgórzach Belgii, Francji i Luksemburga, znanej dziś jako kontrofensywa w Ardenach. To potężne niemieckie przeciwuderzenie miało na celu wbicie klina między wojska brytyjskie i amerykańskie, zdobycie Antwerpii i zniszczenie czterech alianckich armii, a następnie zmuszenie Anglosasów do podjęcia rokowań pokojowych z państwami „osi”. Osiągnąwszy to, Hitler mógłby rzucić wszystkie siły do walki z sowiecką Rosją. Początkowo okoliczności sprzyjały Niemcom. Wyjątkowo zła pogoda utrudniała przeciwnikowi efektywne rozpoznanie lotnicze, poza tym alianci byli nazbyt pewni swego i zanadto pochłonięci planami własnych działań zaczepnych, w rezultacie czego niemiecka ofensywa zaskoczyła ich dowództwo, mimo że wywiad 3. Armii Pattona uprzedzał o przygotowaniach do niej.

O wiele silniejsze alianckie siły powietrzne nie mogły operować z powodu gęstych chmur, lecz stopniowo pogoda się poprawiła, a dzięki brawurowej obronie miasta Bastogne sprzymierzeni mogli znowu przerzucać na front odwody i zaopatrzenie, co doprowadziło do przełomu w walkach i do powstrzymania niemieckiej kontrofensywy. Była to jedna z największych i najbardziej krwawych bitew lądowych tej wojny.

W lutym 1945 roku sam Hitler przejął kierowanie obroną Berlina. W kwietniu zmarł amerykański prezydent Franklin Roosevelt, a jego następcą został Harry Truman, stosunkowo mniej zaangażowany w sprawę zniszczenia nazistowskich Niemiec. 1 maja w Rzeszy obwieszczono śmierć Hitlera: „Nasz wódz, walcząc do ostatniego tchnienia, poległ za Niemcy w swojej kwaterze głównej…”. Kilka dni później, pod sam koniec wojny, naziści planowali zatopienie swojej floty (jak to uczynili Niemcy z końcem pierwszej wojny światowej), w tym tych U-Bootów, które im pozostały, ale Brytyjczycy zagrozili, że jeżeli do tego dojdzie, nie będą

przerwane naloty bombowców na cele strategiczne w Niemczech – a raczej na to, co z nich jeszcze pozostało. W tej sytuacji Dönitz nie miał wyboru i 5 maja rozkazał kapitanom wszystkich U-Bootów podanie niezaszyfrowanym tekstem swoich pozycji i przepłynięcie do alianckich portów: „Niepokonani i nieposzlakowani składacie broń po heroicznej walce bez precedensu w dziejach”.

W tym czasie Niemcy wciąż mieli ponad 350 U-Bootów, w tym nowe okręty Typu XXI i XXIII, które nie zdążyły wziąć udziału w zbrojnych zmaganiach. Większość tych jednostek znajdowała się w niemieckich portach lub na kotwicowiskach w norweskich fiordach. Niektóre były na morzu i dwa z nich popłynęły do Argentyny, a pozostałe do portów brytyjskich i amerykańskich, gdzie ich załogi się poddały. Jednakże dowódcy prawie dwustu albo nie chcieli dać wiary, że ich admirał wydał taki rozkaz, albo też odmówili jego wykonania, i polecili marynarzom zatopić swoje okręty. Ze 156 U-Bootów, które poddały się do września 1945 roku, 110 zostało zatopionych albo zniszczonych ogniem artylerii przez Royal Navy opodal wybrzeży Irlandii Północnej. Prawie 30 000 z 39 000 niemieckich marynarzy, którzy pływali na U-Bootach, nigdy nie powróciło do domów.

„Chłopaki [z okrętów podwodnych] to obiegowa wojenna waluta. Jak ktoś mówi »nie wolno nami szastać«, to nic o nas nie wie”.

John Ciardi

DLACZEGO NADAL NIE BRAK CHĘTNYCH?

„Po co podjąłem służbę na okrętach podwodnych? Sam nie wiem. Po upływie stu lat mamy teraz czwartą generację marynarzy okrętów podwodnych, którzy poszli w ślady swoich ojców, ale ja do nich nie należę. Niezupełnie byłem też ochotnikiem, ale w swoim czasie, kiedy przechodziłem szkolenie w 1957 roku, bardzo brakowało oficerów na okręty podwodne, bo cała grupa marynarzy i podoficerów zginęła na pokładzie HMS *Affray,* który zatonął w 1951 roku, a ich brak był odczuwany przez kilka następnych lat. Łatwo dałem się namówić i ani przez chwilę nie żałowałem podjętej decyzji. Na pewno nie zrobiłem tego dla pieniędzy (w tamtych czasach dostawało się za służbę na okrętach podwodnych dopłatę w wysokości zaledwie pół korony [12,5 pensa] dziennie).

Ważne były kwestia odpowiedzialności w młodym wieku, okazja do sprawowania funkcji dowódczej w stopniu porucznika i poczucie braterstwa wśród niewielkiej załogi, w której wszyscy musieli wzajemnie na sobie polegać. A także duma z dożywotniej przynależności do międzynarodowego bractwa tych, którzy pływali w morskich głębinach. Ponadto prawdziwy profesjonalizm, sporo mocnych wrażeń i, rzecz jasna, pewien prestiż – przy tym miałem szczęście odbywania służby w czasie, kiedy pojawiły się większe, wygodniejsze okręty podwodne o napędzie nuklearnym, co sprawiało, że ludzie nie gnieździli się w nich w takiej ciasnocie, mimo iż trudności i wymagania związane z obsługą techniczną takich okrętów znacznie się zwiększyły. Poszczęściło mi się nadzwyczaj, że służyłem w tamtym okresie, początkowo na okrętach podwodnych z konwencjonalnym (dieslowskim) napędem, gdzie spędzałem dużo czasu na pokładzie, by wreszcie przejść na SSN [*Submersibe Ship Nuclear* – natowskie określenie atomowego okrętu podwodnego]”.

komandor (w stanie spoczynku) Mike Sizeland, Royal Navy

„Operujemy swobodnie w każdym akwenie, na który zdecydujemy się wpłynąć. To właśnie skusiło mnie do zaciągnięcia się do służby na okrętach podwodnych jako podchorąży marynarki wojennej; ponadto liczyła się możliwość zobaczenia kawałka świata, zamiast żmudnego ćwiczenia razem z innymi marynarzami US Navy. Chciałem spotykać prawdziwego przeciwnika w rzeczywistych warunkach i właśnie taką okazję miałem przez ostatnie cztery lata, a po czterech latach we flocie podwodnej mam niewzruszone przekonanie, że jesteśmy w stanie dotrzeć prawie wszędzie i nikt nie wykryje tam naszej obecności.

Moja matka pochodziła z marynarskiej rodziny. Jej ojciec był kapitanem na okręcie, a wszyscy jej bracia oficerami we flocie. Wszyscy trzej ukończyli Akademię Morską. W dzieciństwie jeździłem do swoich dziadków do Key West na Florydzie. Wtedy była tam baza okrętów podwodnych, a dziadek, który służył na okrętach

podwodnych w latach 20., oprowadzał mnie po tych jednostkach. Miał w domu książkę *Submarine Operations in World War II* Theodore'a Roscoe'a – rzetelną historię działań podwodnych podczas tej wojny. Za każdym razem, kiedy odwiedzałem dziadków, kładłem się z nią na podłodze i oglądałem ilustracje. Zapadły mi w pamięć. Gdy inne dzieciaki dostawały w prezencie zabawkowe rakiety kosmiczne, ja dostawałem modele okrętów podwodnych, które strzelały pociskami i torpedami oraz pływały w basenie.

Od zawsze chciałem pójść do Akademii Morskiej, a kiedy się do niej dostałem, tylko udawałem, że jestem otwarty na różne opcje, podczas gdy w rzeczywistości zależało mi jedynie na dostaniu się na okręt podwodny. Nigdy nie miałem co do tego wątpliwości. I wspominam swoją wojskową karierę z poczuciem całkowitego spełnienia i zadowolenia. Byłem wszędzie, na wszystkich morzach, uczestniczyłem we wszelkich podwodnych operacjach. Miałem dużo mocnych wrażeń, na które liczyłem.

Na okręcie podwodnym człowiek jest niezależnym operatorem, zdanym na siebie. Trzeba sobie radzić ze swoimi problemami. Nie ma radia, nie można zadzwonić do kraju i prosić o pomoc w problemach technicznych, w naprawie jakiegoś sprzętu. Nie ma: »I co teraz, szefie?«. Nie można wezwać śmigłowca, żeby dostarczył jakąś część zamienną. Nie da się ściągnąć na okręt profesjonalnego technika na pomoc. Nikt nie dośle żadnych wykresów ani szkiców. Trzeba sobie radzić samemu. Dwudziestotrzylatek na okręcie musi zaradzić każdemu problemowi, uporać się z naprawą. Bardzo często trzeba kombinować, korzystać z rzeczy przeznaczonych do czegoś innego; robić z nich ekwipunek, do którego zabrakło części. To rodzaj zaradności, samowystarczalności i pomysłowości – jest się zdanym na własne siły i trzeba rozwiązywać problemy samodzielnie. To bardzo satysfakcjonujące. Do tego potrzeba zgranej paczki chłopaków. Powiedziano mi, zanim trafiłem na okręty podwodne, że będę pracował z najlepszymi spośród marynarzy; że marynarze i oficerowie z okrętów podwodnych są energiczni, pracowici, inteligentni i oddani sprawie. I przekonałem się, że to prawda. Łatwo wykonywać ciężką robotę, taką jak ta, gdy ma się poczucie, że wszyscy z tobą współdziałają. Nie muszę się martwić o przejście do sektora prywatnego pewnego dnia i o to, z kim będę pracował, o konkurowanie z ludźmi ze swojej firmy. Na okręcie podwodnym nie ma wątpliwości, że wszyscy działają zgodnie i wspólnie dążą do tego, co trzeba. Nie przejmują się przypisywaniem sobie zasług. Po prostu robią, co do nich należy. A taka atmosfera to coś fantastycznego.

Służyłem wyłącznie na niszczycielach podwodnych i jestem bardzo dumny, że trafiłem właśnie na nie. Jest na nich trudniej [niż na okrętach podwodnych przenoszących pociski nuklearne]; wszyscy to potwierdzają. Zadania wymagają większej elastyczności, ciągle się zmieniają. Działania są bardziej złożone, trudniejsze. Na takich okrętach jest dużo mniej miejsca. Jest ciężej: marynarzom i oficerom. Jednak bez dwóch zdań niektórzy w takich warunkach dają z siebie

wszystko. I to mi się podoba. Tego właśnie szukałem: wyzwań. Trzeba kombinować, jak poradzić sobie z jakimś problemem, rozwiązywać go w mig – tak to jest. I to właśnie uwielbiam w tym wszystkim. Nie sądzę, żeby podobało mi się na okręcie podwodnym z balistycznymi pociskami rakietowymi, gdzie rozkład zajęć jest przewidywalny, gdzie można coś nastawić na określony czas – taka procedura sprawdza się najlepiej w ich przypadku. I bardzo dobrze. Myślę, że pewnie z połowa chłopaków z okrętów uzbrojonych w pociski balistyczne przechodzi z nich na inne okręty tego typu. Na pewno więcej niż połowa marynarzy z podwodnych niszczycieli trafia z czasem na inne podwodne niszczyciele. Prawdopodobnie jedna czwarta zawodowych marynarzy we flocie wojennej ląduje na okrętach innego typu niż te, na których spędzili większość czasu. Ja należę do wyjątków, bo służyłem na okrętach podwodnych do zwalczania innych okrętów podwodnych przez wszystkie cztery tury. To dość niezwykłe. Tylko poniżej 10 procent marynarzy z okrętów podwodnych może powiedzieć o sobie, że spędza cały okres służby na jednym typie okrętu. Należy mi się chyba »honorowa odznaka« za trudną służbę w czasie czterech kolejnych tur”.

komandor William Hoeft, dowódca USS *Salt Lake City*, SSN 716

„Kiedy w 1970 roku wstąpiłem do marynarki wojennej, cykl szkolenia przewidywał rok w Dartmouth [brytyjskim Królewskim Kolegium Morskim], a następnie rok na morzu w stopniu podchorążego. Potem znów wracało się na uczelnię na rok studiów, zanim przychodził czas na podjęcie decyzji o wstąpieniu do takiego czy innego oddziału floty wojennej, choć niekoniecznie trafiało się do niego od razu.

W roku 1970 lotnictwo brytyjskiej floty [FAA] podupadało. W 1969 roku zapadła decyzja o organizacyjnym wyłączeniu z floty wojennej samolotów, z wyjątkiem tych o zmiennej geometrii skrzydeł, co oznaczało zamknięcie jednej z atrakcyjnych dróg kariery w marynarce. W moim odczuciu okręty podwodne, zwłaszcza te o napędzie nuklearnym, były okrętami liniowymi przyszłości. Ich siły się powiększały. Mieliśmy dużą liczbę konwencjonalnych okrętów podwodnych, a flota tych nuklearnych szybko się rozwijała. Kusiło to, że można było objąć dowództwo konwencjonalnego okrętu podwodnego w wieku 28 lub 29 lat, jeśli ktoś awansował, a konwencjonalny okręt podwodny stanowił dość potężną broń. Na pewno robił większe wrażenie od trałowca, a gdybym pozostał w ich flotylli, to będąc w tym wieku mógłbym liczyć tylko na dowodzenie trałowcem. A więc liczyły się [w dokonanym przeze mnie wyborze broni podwodnej] perspektywy rychłego objęcia stanowiska dowódczego, odpowiedzialnej funkcji oraz atrakcyjność tej broni, która wydała mi się przyszłościowa.

Wypłynąłem w morze z Dartmouth na pokładzie konwencjonalnego okrętu podwodnego na zaledwie jeden dzień i wtedy dużo się dowiedziałem i przypadło mi to do gustu. Było to zupełnie inne życie. Na uniwersytecie studiowałem fizykę. Fizyka była jedynym przedmiotem, z którym sobie nieźle radziłem, a okazało się, że moje zainteresowania fizyką jądrową dobrze się wpisują w moją wojskową karierę.

Byłem na tyle ambity, by uważać, że wykształcenie w dziedzinie fizyki przyda mi się w tej karierze. Potem w ramach floty zaliczyłem kilka kursów i w 1976 roku znalazłem się na okręcie podwodnym HMS *Swiftsure.* Służyłem na nim dużo dłużej niż inni, aż do 1979 roku, a w tym czasie stałem się doświadczonym podwodniakiem, dosłużyłem się specjalnych broszek [odznak z wizerunkiem delfina] i pamiętam, jaką dumą napawało mnie to, że mi je przyznano. Potem znalazłem się znowu na konwencjonalnym okręcie podwodnym, HMS *Orpheus,* co było trochę niezwykłe. Większość oficerów przechodziła z jednostek konwencjonalnych na nuklearne. Jako oficer odpowiadałem za sonar. Podczas pobytu na *Swiftsure* nadzorowałem torpedy, a potem łączność. Po HMS *Orpheus* przeszedłem znowu na SSN, *Superb,* na około dwa lata, gdzie nadzorowałem pokładowe wyrzutnie torpedowe i broń do zwalczania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, a stamtąd trafiłem prosto na *Perisher Course* [COQC; kurs dla przyszłych dowódców okrętów podwodnych]. Tuż po wybuchu wojny o Falklandy otrzymałem dowództwo HMS *Orpheus* i popłynąłem z tą jednostką w rejon Falklandów. Następnie znalazłem się jako jeden z instruktorów w instytucji zajmującej się szkoleniem dowódców okrętów podwodnych [CSST]. Później awansowałem do stopnia komandora porucznika i na dwa lata dostałem dowództwo HMS *Splendid.* Potem ponownie uczyłem innych dowódców na kursie kwalifikacyjnym [COQC] przez dwa lata. Następnie, po dziewięciu miesiącach w Ministerstwie Obrony, objąłem kierownictwo CSST, i nadzorowałem ćwiczenia naszej floty podwodnej”.

admirał Mark Stanhope, Royal Navy (w 2009 roku adm. Stanhope został Pierwszym Lordem Morskim i szefem Sztabu Morskiego)

„Przeczytałem wszystko o okrętach podwodnych drugiej wojny światowej i o tym, jak te machiny działały. I to mnie wciągnęło. Uważam te okręty za wspaniałe. Ich mechanika zawsze robiła na mnie wrażenie. Kiedy coś jest poddawane wielkiemu ciśnieniu i wybuchom bomb głębinowych, a mimo to wciąż działa, to musi robić wrażenie! Mówi się, że najbardziej złożonym wynalazkiem na świecie jest wahadłowiec kosmiczny. Następny w kolejności to okręt podwodny. Wystarczy pomyśleć, że wszystkie te systemy współpracują ze sobą, komputery, reaktor, cały ten sprzęt na rufie, wszystko to musi zadziałać, żeby okręt ruszył, zanurzył się i wypłynął z powrotem na powierzchnię”.

Douglas Cushman, akustyk z pokładu USS *Jefferson City,* SSN 759

PODZIĘKOWANIA

Poniżej znajduje się lista osób i instytucji, którym autor chciałby wyrazić podziękowania za owocną pomoc w opracowaniu i przygotowaniu niniejszej książki: William Anderson, Fiona Andrews, Jack Armstrong, Brooks Atkinson, Robert Atkinson, J.J.Banigan, Brian Barber, Malcolm Bates, Lance Bauserman, Susan Bergquist, Beverley Brannan, Horst Bredow, Joann Bromley, Geroffrey Brooks, R.M. Browning Jr., Piers Burnett, Brian Burns, Samuel Butler, Tami Calhoun, Joyce Camiel, Liz Campbell, Joseph Cereola, Debby Comer, Jane Constantini, Harry Cooper, Brian Coval, Jack Currie, Peter Donnelly, A.C. Douglas, Andy Duff, Rob Dunn, C.B. Eagye, Gary Eastman, Lee Edwards, Charles Eshelman, Harry Farmer, Gary Fisher, Malcolm Fisher, Jan Friedman, David Garetson, Florence Garetson, James Gibson, Keith Gill, Charles Graves, Peter Guy, Betty Hamilton, Peter Hamilton, H.G. Hall, Patrick Hannafin, Cyril Hatton, Thom Hendrickson, John Hersey, Charles Hill, William Hoeft, Eric Holloway, Ed Holm, Franc Isla, David Jones, Claire Kaplan, Hargita Kaplan, Joseph Kaplan, Margaret Kaplan, Neal Kaplan, Paul Kemp, Michael King, Albert Konetzni, John Lester, Steven Levingston, Peter Lewis, John Lily, Peter Macdonald, Otto Marchica, Edwin Markham, Wilson McArthur, Elise McCutcheon, Judy McCutcheon, Richard McCutcheon, Hans Milkert, Steve Nichols, David Noel, Michael O'Leary, Merle Olmsted, Peter Padfield, A.H. Pierce, Doug Prince, C.H. Rayner, Phil Richards, Francis Rockwell, Jim Roderick, Andy Rooney, Thomas Rowe, Owen Rutter, Leonard Sawyer, Vern Schwartz, Brian Sewell, Frank Shaw, Wendy Shaw, Christy Sheaff, Doug Siegfried, Susan Sirota, Mike Sizeland, Mark Stanhope, Ron Steed, Kevin Stephens, Lloyd Stovall, Mary Beth Straight, Jeff Tall, Mark Thistlethwaite, Gertrude Thaler, Neil Thomson, Jack Thompson, Nancy Turner, William Walders, Heather Walders, Peter Wakker, Robin Watson, Colin Watts-Tucker, Colin Way, Norm Wehner, David Werner, Herbert Werner, Robert Westall, James White, W. Whiting, J.W.S. Wilson, Roger Wise, E. Withers, Chris Worton, Peter Wright, Dennis Wrynn, John Zinner.
Serdeczne podziękowania należą się także osobom (lub właścicielom praw autorskich) i instytucjom, które wyraziły zgodę na wykorzystanie fragmentów ich opublikowanych i niepublikowanych tekstów. Są to: Joseph Addison, Ronald Bailey, Douglas Botting, Lothar-Günther Buchheim, James L. Cate, Winston Churchill, John Ciardi, Wesley F. Craven, Miles Delap, Karl Dönitz, James Doolittle, Bernard Edwards, Roger Freeman, Daniel Gallery, James A. Goodson, Peter Guy, Arthur Harris, Cyril Hatton, William Hazlitt, Thom Hendrickson, John Hersey, HMSO, Otto Kretschmer, Frank Lewis, Harry Ludlam, Paul Lund, Donald Macintyre, Henry Miller, Nicholas Monsarrat, Peter Padfield, Barrie Pitt, Günther Prien, Terence Robertson, Eric Sauder, Jak P. Mallman Showell, Michael Sizeland, Peter Wakker, William Walders, John Waters, Colin Watts-Tucker, Colin Way, Herbert Werner.

BIBLIOGRAFIA

Bailey C., *The Battle of the Atlantic, The Corvettes and their Crews*, Alan Sutton Publishing Ltd., 1994.

Beaver P., *U-boats in the Atlantic*, Patrick Stephens Ltd, 1979.

Bekker C., *The German Navy 1939–1945*, Dial Press, 1974.

Bishop C., *Firepower Sea Warfare*, Grange Books, 1999.

Blair C., *Hitler's U-boat War*, Cassell, 1998. (Wyd. pol. *Hitlera wojna U-Bootów,* Warszawa 1998).

Blake B. *Jane's Underwater Warfare Systems 1990–91*, Jane's Information Group, 1990.

Botting D., *The U-boats*, Time-Life Books, 1979.

Breyer S. i G. Koop, *The German Navy at War 1939–45*, Schiffer.

Brooks E., *The Gates of Hell*, Arrow Books, 1973.

Broome J., *Convoy Is To Scatter*, William Kimber, 1972.

Buchheim L.-G., *Das Boot,* E. Piper Verlag, 1973. (Wyd. pol. *Okręt,* Warszawa 1996, wyd. III).

Burn A., *The Fighting Commodores*, Leo Cooper, 1999.

Cameron I., *Red Duster, White Ensign*, White Lion, 1974.

Cantwell J., *Images of War–British Posters*, HMSO.

Churchill W.S., *The Second World War*, Houghton Mifflin, 1948. (Wyd. pol. *Druga wojna światowa,* Gdańsk–Białystok 1995–1996).

Clancy T., *Submarine*, Berkley Books, 1993.

Compton-Hall R., *Submarine Boats*, Windward, 1983.

Cope H.F., *Serpent of the Seas*, Funk and Wagnells, 1942.

Costello J. i T. Hughes, *The Battle of the Atlantic*, Fontana Collins, 1977.

Crane J., *Submarine*, BBC, 1984.

Cremer P., *U-boat Commander*, Naval Institute Press, 1985.

Crowther J.G. i R. Whiddington, *Science At War*, HMSO, 1947.

De Launay J. i J. de Schutter, *Arromanches 44, The Normandy Invasion*, Editions J.M. Collet, 1984.

Desquesnes R., *Normandy 1944*, Editions Ouest-France Memorial De Caen, 1993.

Dickison A.-P., *Crash Dive*, Sutton Publishing, 1999.

Dönitz K., *Memoirs*, Greenhill Books, 1990. (Wyd. pol. *Wspomnienia: 10 lat i 20 dni,* Gdańsk 2001, wyd. II).

Edwards B., *Under Four Flags*, Percival Marshall, 1954.

Edwards B., *The Merchant Navy Goes To War*, Robert Hale, 1990.

Edwards B., *Dönitz and the Wolf Packs*, Cassell, 1996. (Wyd. pol. *Dönitz i wilcze stada,* Warszawa 1997).

Enever T., *Britain's Best Kept Secret – Ultra's Base at Bletchley Park*, Alan Sutton, 1994.

Farrago L., *The Tenth Fleet*, Drum Books, 1962.
Frank W., *The Sea Wolves*, Mann, 1973.
Franks N., *Dark Sky, Deep Water*, Grub Street, 1997.
Friedman N., *Submarine Design and Development*, Naval Institute Press, 1984.
Gabler U., *Submarine Design*, Bernard und Graefe Verlag, 1986.
Gallery D.V., *Twenty Million Tons Under The Sea*, Regnery, 1956.
Gannon M., *Operation Drumbeat*, Harper Perennial, 1990.
Giese O., *Shooting The War*, Naval Institute Press, 1994.
Graves C., *Life Line*, William Heinemann, 1941.
Gray E., *The Killing Time*, Scribners, 1972.
Gray E., *The Devil's Device*, Seeley, Service and Co., 1975.
Gretton P., *Crisis Convoy*, P. Davies, 1974.
Guske H., *The War Diaries of U-764*, Thomas Publications, 1992.
Hadley M.L., *Count Not The Dead*, Naval Institute Press, 1995.
Hampshire A.C., *The Blockaders*, William Kimber, 1980.
Harris A., *Bomber Offensive*, Collins, 1947. (Wyd. pol. *Ofensywa bombowa,* Warszawa 2000).
Hervy J., *Submarines*, Brassey's, 1994.
Hickam H.H., *Torpedo Junction*, Naval Institute Press, 1989.
Hill J.R., *Anti-Submarine Warfare*, Ian Allen, 1984.
Hirschfeld W., *Modern Sub Hunters*, Cassell, 1996.
HMSO, *The Battle of the Atlantic*, 1946.
HMSO, *Coastal Command*, 1942.
HMSO, *We Speak From The Air*, 1942.
HMSO, *The U-boat War in the Atlantic*, 1989.
HMSO, *Merchantmen at War*, 1942.
HMSO, *Fleet Air Arm*, 1942.
Holmes H., *The Last Patrol*, Airlife, 1994.
Hough R., *The Longest Battle*, Weidenfeld and Nicholson, 1986.
Horton E., *The Illustrated History of the Submarine*, Sidgewick and Jackson, 1974.
Hoyt E.P., *The U-boat Wars*, Robert Hale Ltd, 1984.
Humble R., *Undersea Warfare*, New English Library, 1981.
Humble R. i M. Bergin, *A WWII Submarine*, Naval Institute Press, 1991.
Hurd A., *The Battle of the Seas*, Hodder and Stoughton, 1941. (Wyd. pol. *Walka o morza,* Glasgow 1942).
Hutchhausen P., *Hostile Waters,* Arrow, 1997.
Ireland B. i E. Grove, *Jane's War At Sea 1897–1997*, Harper Collins, 1997.
Jackson G.G, *The Romance of a Submarine*, J.B. Lippincott, 1931.
Jenkins G., *Hunter Killer*, Fontana Collins, 1966.
John Jahr Verlag, *Waffen im Einsatz*, 1976.
Jones J., *Defeat of the Wolf Packs*, William Kimber, 1986.

Jones J., *Submarines Versus U-boats*, William Kimber, 1986.
Kemp P., *Convoy Protection*, Arms and Armour, 1993.
Kemp P.K., *H.M. Submarines,* Herbert Jenkins, 1952.
Knox C., *Atlantic Battle*, Methuen and Co., 1941.
Lamb C., *To War in a Stringbag*, Nelson Doubleday, 1977.
Lavo C., *Back From The Deep*, Naval Institute Press, 1994.
Lawliss C., *The Submarine Book*, Burford Books, 1991.
Lewin R., *Ultra Goes To War*, McGraw-Hill, 1978.
Lund P. i H. Ludham, *Night of the U-boats*, NEL, 1974.
Maas P., *The Terrible Hours*, Harpertorch, 1999. (Wyd. pol. *Godziny grozy,* Warszawa 2001).
Macintyre D., *The Battle of the Atlantic*, Pan Books, 1961.
Macintyre D., *The Naval War Against Hitler*, Batsford, 1971.
Margolin V., *Propaganda: Persuasion in World War II Art*, Chelsea House, 1976.
Mars A., *Unbroken*, Pan Books, 1953.
Mason D., *U-boat: The Secret Menace*, Ballantine Books, 1968.
Miller D. i J. Jordan, *Modern Submarine Warfare*, Salamander Books, 1987. (Wyd. pol. *Współczesne okręty podwodne,* Warszawa 1993).
Messenger C., *World War II in the Atlantic*, Warfare Books and Toys Ltd., 1990.
Metson G., *An East Coast Port: Halifax at War 1939-1945*, McGraw-Hill Ryerson, 1981.
Middlebrook M. i C. Everitt, *The Bomber Command War Diaries*, Penguin, 1990.
Middlebrook M., *Convoy*, Penguin Books, 1978.
Monsarrat N., *The Cruel Sea*, Penguin, 1951. (Wyd. pol. *Okrutne morze,* Warszawa 1957).
Morison S.E., *The Battle of the Atlantic*, Little Brown, 1947.
Morison S.E., *The Two-Ocean War*, Atlantic Little Brown, 1963.
Mulligan T.P., *Lone Wolf Werner Henke*, Praeger, 1993.
Murrow E.R., *This Is London*, Shocken Books, 1941.
Neitzel S., *Die Deutschen Ubootbunker und Bunkerwerften*, Bernard und Graefe Verlag, 1991.
Padfield P., *War Beneath The Sea*, Pimlico, 1995.
Parker M., *Running the Gauntlet*, Nimbus Publishing, 1994.
Pitt B., *The Battle of the Atlantic*, Time-Life Books, 1977. (Wyd. pol. *Bitwa o Atlantyk,* Warszawa 1998).
Preston A., *Flower Class Corvettes*, Bivouac Books, 1973.
Prien G., *U-boat Commander*, Tempus Publishing.
Robertson T., *The Golden Horseshoe*, Evans Brothers, 1955. (Wyd. pol. *Otto Kretschmer: prawdziwa historia bohatera „Okrętu",* Warszawa 2007).
Rogers S., *Sailors At War*, George G. Harrap, 1942.
Rossler E., *The U-boat*, Naval Institute Press, 1989.

Runyan T. i J. Copes, *To Die Gallantly*, Westview Press, 1994.
Rutter O., *Red Ensign*, Robert Hale, 1942.
Shaw F., *The Merchant Navy at War*, 1944.
Schofield B.B., *The Russian Convoys*, B.T. Batsford, 1964.
Showell J.P. Mallmann, *U-boats Under the Swastika*, Naval Institute Press, 1989.
Showell J.P. Mallmann, *The German Navy in WWII*, Naval Institute Press, 1991.
Showell J.P. Mallmann, *U-Boats Attack!*, Spellmount, 2011.
Smith P.C., *Arctic Victory*, Kimber, 1975.
Smith P.C., *Pedestal – The Malta Convoy of August 1942*, Crecy Books, 1994.
Syrett D., *The Defeat of the German U-boats,* Univeristy of South Carolina, 1994.
Tarrant V.E., *The U-boat Offensive 1914–1945*, Naval Institute Press, 1989.
Terraine J., *Business in Great Waters*, Leo Cooper, 1989.
The U-boat Commander's Handbook (praca zbiorowa), Thomas Publications, 1989.
Vause J., *U-Boat Ace: Wolfgang Luth*, Naval Institute Press, 1976.
Warlimont W., *Inside Hitler's Headquarters 1939–45*, Presidio Press, 1993. (Wyd. pol. *W Kwaterze Głównej Wehrmachtu,* Warszawa 1965).
Waters J.M., *Bloody Winter*, Naval Institute Press, 1967.
Werner H., *Iron Coffins*, Holt, Rinehart and Winston, 1969.
Westwood D., *The Type VII U-boat*, Naval Institute Press, 1984.
Williamson G., *U-boat Crews*, Osprey, 1995.
Winterbotham F.W., *The Ultra Secret*, Future Publications, 1976.
Winton J., *Ultra At Sea*, Leo Cooper, 1988.

Spis treści

Wprowadzenie
Słowniczek
„Lew”
Załogi
Idea broni podwodnej
„Ryby”, „węgorze” i „mikserzy”
Transporty
Okręty
Lusitania
Athenia
Schrony
Kapitanowie
Kiedy myśliwy staje się zwierzyną
Konwoje arktyczne
Życie codzienne na morzu
Śmierć z przestworzy
Pasywna obrona
Koniec
Dlaczego nadal nie brak chętnych?
Podziękowania
Bibliografia