

Lawrence Paterson

Desperaci Dónitza

*

Niemieckie żywe torpedy

i bezzałogowe łodzie podwodne

Przełożył z języka angielskiego Marian Baranowski

BELLONA Warszawa

Tytuł oryginału:

Weapon of Desperation. German Frogmen and Midget Submarines of the Second World War

Opracowanie graficzne: Michał Bernaciak

Redaktor prowadzący: Tadeusz Nowakowski

Redakcja merytoryczna i korekta: Tadeusz Nowakowski

Skład i łamanie: Dariusz Ziach

Druk i oprawa:

Wojskowa Drukarnia w Łodzi, Spółka z o.o ul. Gdańska 130, 90-520 Łódź

© Copyright Lawrence Paterson, 2007

© Copyright for the Polish language edition by Bellona SA, Warszawa 2008

Bellona SA prowadzi sprzedaż wysyłkową swoich książek za zaliczeniem

pocztowym z rabatem do 20 procent od ceny detalicznej.

Nasz adres: Bellona SA

ul. Grzybowska 77, 00-844 Warszawa

Dział Wysyłki: tel. 022 457 03 06, 022 652 27 01

fax 022 620 42 71

www.bellona.pl

e-mail: biuro@bellona.pl

www.ksiegarnia.bellona.pl

ISBN 978-83-11-11051-4

Podziękowania

Książka ta nie mogłaby powstać bez pomocy i wsparcia wielu życzliwych mi ludzi.

Chciałbym wyrazić szczególne podziękowania Sarze, Megz, Jamesowi i Erniemu

Patersonom. Specjalne podziękowania należą się Audrey „Mumbles” Paterson i Donowi „Mr

Mumbles”, Rayowi i Phylly Patersonom. Kieruję swą wdzięczność do takich osób, jak:

Graham „Course I'm a Brummie” Jinks, Frank Bang, Gordon (Kapitan Ahab) Wadsworth,

Rob Halford, Glen Tipton, Ken Downing, Ian Hill, Scott Travis, Lionel Leventhal, Rob

Gardiner i wszyscy pracownicy Chatham/Greenhill, Maurice Laarman za jego cenne

informacje archiwalne, które udostępnił na potrzeby mojego przedsięwzięcia, Dennis Feary za

nieprzebrane zasoby materiałów, Teduardo Savas, Chokehold, Jurgen Weberowi i U-

Bootkameradschaft Monachium, ś.p. Cozy Powell, Eddie Naughton, Mike, Sheila, Mitch i

Claire French, Jo Lawler i Mike Hockin ze wspaniałego Explosion! Museum of Naval

Firepower w Gosport, Maggie „Mine's Haggis” Bidmead i Martin „Mine's a Sporrán” Towell.

Nie chciałbym pominąć Boba Hacketta i współautorów znakomicie prowadzonej witryny

<http://www.com-binedfleet.com/sensuikan.htm> za informacje dotyczące japońskiej marynarki wojennej.

Otrzymałem ogromne wsparcie ze strony weteranów oraz członków rodzin ludzi z

Kriegsmarine i marynarek wojennych krajów alianckich, którym dziękuję za cierpliwość, czas

i przekazane mi relacje. Na słowa szczególnego podziękowania zasługują: Norbert Keller,

Helmut Deppmeier, Jurgen i Esther Oesten, Eugen Herold, Ludwig i Inge Stoli, Gerhard i

Traudl Buske, Erich Schedler, Norman Ackroyd, Hans-Rudolf i Pani Rósing, Georg i Pani

Hógel, Georg i Pani Seitz, Hans-Joachim i Pani Krug, Gesa Suhren, Hannę Suhren, Herbert i Pani Waldschmidt, Karl i Annie Waldeck, Hans-Peter i Pani Carlsen oraz Volkmaar Kónig. Bardzo przepraszam te osoby, których nie wymieniłem, a brak ich nazwisk jest wyłącznie niezamierzonym niedopatrzeniem z mojej strony.

Wstęp

Załoga brytyjskiego okrętu wyraźnie widziała zarys błyszczącej kopuły. W środku czaił się skulony człowiek, a jego pływający wehikuł kołysał się na martwej fali Morza Śródziemnego. Dziwaczny pojazd sprawiał wrażenie bezdusznego obiektu, a jego pilot nie dawał znaków życia, gdy wraz z całym żelastwem zawisł na hakach podczas wciągania na pokład. Po zdjęciu zaparowanej kopuły z torpedokształtnego kadłuba wydobyło ciało śmiałka, który nie zdołał umknąć okrutnemu przeznaczeniu. Pierwsza jednostka niemieckich sił szturmowych, Kleinkampfverbände, weszła do akcji - jedną z jej ofiar okazał się młody pilot żywej torpedy typu Neger.

Siły szturmowe obejmowały całe mnóstwo różnych formacji i broni, z której część charakteryzowała się wyjątkową konstrukcją, a reszta sprawiała wrażenie wymyślonej ad hoc. Kriegsmarine była znacznie opóźniona w stosunku do Brytyjczyków czy Włochów pod względem wykorzystania niewielkich zanurzalnych środków walki na morzu. Niemieckie konstrukcje weszły do akcji dopiero w kwietniu 1944 r, kiedy sytuacja militarna Trzeciej Rzeszy była już bardzo niekorzystna. Ich zaangażowanie w walce i przypisywana im rola, jak się przekonamy, też znacznie różniły się od tego, co panowało w marynarce wojennej innych państw.

Siły szturmowe stanowiły swego rodzaju parasol dla operacji z udziałem żywych torped, miniaturowych łodzi podwodnych z jedno- i dwuosobową załogą, łodzi wybuchowych i pletwonurków. Była to także jedyna formacja morska, w której znaleźli się ludzie z armii, marynarki wojennej i Waffen SS.

Badanie dziejów Kleinkampfverbände jest bardzo trudnym zadaniem, które w dużej mierze polega na zbieraniu strzępów informacji z oficjalnych dokumentów, relacji bezpośrednich uczestników oraz prawdziwych historii autorstwa wielu pisarzy zajmujących się historią wojny na morzu, którzy przerabiają fakty na powieści. Nie można oczywiście umniejszać ich znaczenia, ponieważ często ożywiają suche dane statystyczne i pozwalają czytelnikom wczuć się w rzeczywisty klimat tamtych czasów. Mogą jednak, co się nieraz zdarza, nadać większego znaczenia romantyzmowi morza, niż faktom.

Nie zajmowałem się dogłębnie oddzielnymi jednostkami specjalnymi Abwehry czy Waffen SS, chociaż stanowiły one nieraz elementy sił szturmowych.

7

DESPERACI DÓNITZA

Skupiłem się na Kleinkampfverbände w strukturach Kriegsmarine, mając nadzieję, że efekt mojej pracy będzie bardziej korzystny, niż gdybym zgłębiał tajemnice wszystkich jednostek o specjalnym przeznaczeniu, które wykonywały zadania bojowe na morzu. Nie poświęciłem się także dokładnym studiom nad wyposażeniem i sprzętem, czy urządzeniami, z których wiele nie wyszło poza fazę prób i badań. Te wszystkie tematy znaleźć można w wielu innych, znakomitych opracowaniach, wśród których szczególnego polecenia warta jest książka Eberharda Rósslera pod tytułem The U-boat. Historia sił szturmowych nie jest jedynie studium wojskowej taktyki i całego towarzyszącego im tła, ale, co najważniejsze, opowieścią o młodych ludziach, którzy wpadli w zamęt wojny. Nigdy nie zapomnę emocji na twarzy pilota Seehunda, którego spotkałem w Monachium, w grudniu 2004 r. na zebraniu U-Bootkameradschaft. Ten wiekowy już pan wyrażał podziękowanie za to, że Stowarzyszenie Pilotów Seehundów zostało oficjalnie uznane przez organizację Weteranów U-bootów. Ludzie z sił szturmowych, którzy służyli w formacji żywych torped, łodzi wybuchowych, miniaturowych łodzi podwodnych czy komandosów zasługują, moim skromnym zdaniem, na

większe uznanie. Odwagi nie mierzy się dokonaniem, ani ideałami narodowymi symbolizowanymi przez flagę, ale bardziej zdolnością pojedynczego człowieka do działania w warunkach ogromnego napięcia, czego, mam nadzieję, ani ja, ani czytelnicy nie będziemy musieli doświadczyć.

ROZDZIAŁ PIERWSZY

Idealna obrona

Powstanie koncepcji małych jednostek bojowych

Kriegsmarine stosunkowo późno zaczęła prace nad koncepcją małych jednostek bojowych. Idea mobilnych, samodzielnych sił szturmowych jest prawie tak stara, jak historia walki na morzu, ale w czasie II wojny światowej potencjał i możliwości tego rodzaju broni zostały zademonstrowane w nocy, 18 grudnia 1941 r. Późnym wieczorem, przy spokojnej i wilgotnej aurze, trzy włoskie torpedy wolnobieżne SLC (włos. Siluro a lenta corsa), które wcześniej opuściły okręt podwodny „Scire”, przedostały się przez sieci brytyjskiego systemu zabezpieczającego port w Aleksandrii. Maiali (Świnie) były pierwszymi bojowymi żywymi torpedami przeznaczonymi do przenoszenia dwóch płetwonurków (ludzi żab) i uzbrojone w 300-kilogramowy ładunek wybuchowy. Dwa z trzech podwodnych pojazdów dotarły do celu, a czterech nurków zdołało przymocować ładunki do kadłubów pancerników HMS „Queen Elizabeth”, na którego pokładzie znajdował się admirał Cunningham, i „Valiant”. Podczas próby odwrotu cała szóstka Włochów została złapana, a dowódca grupy, hrabia Luigi de la Pene, i jego pilot zostali wzięci na przesłuchanie na pokład „Valianta”. Zapalniki umieszczone pod brytyjskimi okrętami powoli odmierzają czas do wybuchu. Jeńcy nie zdradzili żadnych informacji. Umieszczono ich zatem głęboko pod pokładem, ale de la Pene zorientował się, że upłynął już wystarczający okres czasu, aby eksplozja stała się nieodwracalnym faktem. Powiadomił kpt. Morgana, że za kilka minut jego okręt zatonie. Jeńców zabrano z cel. Znaleźli się na pokładzie, gdy potężne wybuchy wstrząsnęły kadłubami wielkich okrętów. Oba, z wyrwami w poszyciu, osiadły na mulistym dnie aleksandryjskiego portu.

Na szczęście dla Royal Navy, pancerniki nie doznały bocznego przechyłu i nadal sprawiały wrażenie, że są w pełni sprawne. Włoska marynarka wojenna, mimo straty sześciu ludzi, którzy znaleźli się w brytyjskiej niewoli, pozostawała w nieświadomości, jeśli chodzi o jej przewagę w siłach morskich na Morzu Śródziemnym. Upłynęło przecież zaledwie pięć dni od storpedowania i zatopienia HMS „Royal Oak” przez U-81, a za tydzień HMS „Barham” stał się ofiarą U-331. Uwzględniając sukces włoskiej akcji,

9

DESPERACI DÓNITZA

Royal Navy nie dysponowała zbyt wielkim potencjałem, jeśli chodzi o okręty nawodne.

Włosi jednak zbyt późno zorientowali się w sytuacji i nie wykorzystali powodzenia tej operacji dla swoich celów

Włoska 10. flotylla ścigaczy okrętów podwodnych była jedynym orężem państw Osi do prowadzenia operacji przy użyciu małych okrętów w basenie Morza Śródziemnego w okresie od sierpnia 1940 do zawieszenia broni przez Włochów we wrześniu 1943 r. Flotylla dowodzona przez księcia Junio Valerio Borghese miała w swoim składzie torpedy SLC, płetwonurków, motorowe łodzie wybuchowe i miniaturowe okręty podwodne, przy użyciu których prowadziła śmiało i często kończące się powodzeniem akcje nękające Brytyjczyków. Torpedy wolnobieżne nie były jedynym rodzajem broni w arsenale, którym dysponowały Włochy. Łodzie wybuchowe miały również swój udział w atakach na brytyjskie okręty wojenne, jednak to żywe torpedy przykuwały największe zainteresowanie. Włosi początkowo przewidywali ich użycie w tajnych akcjach skierowanych przeciwko portom w Aleksandrii, La Valetta i Gibraltarze. Działania przeprowadzone pod dowództwem de la Pene okazały się przełomowe, bo pięć wcześniejszych misji było zupełnie nieudanych. Royal Navy

zareagowała na te wydarzenia i powołała własną grupę pod nazwą The Under Water Working Party (UWWP), która miała rozpocząć prace studialne. W ciągu niecałego roku powstała oryginalna wersja torped wolnobieżnych pod nazwą Chariot (ang. kwadryga), które osiągnęły zdolność bojową w celu wykonania ataku na niemiecki pancernik „Tirpitz”, znajdujący się w Trondheimsfjord w Norwegii. Operacja zakończyła się fiaskiem, ponieważ dwie „kwadrygi” zerwały się z holu trawlera, który miał je dostarczyć w pobliże rejonu akcji i zatoniły. Trzeba jednak dodać, że użycie tego typu torped w Palermo i Trypolisie przeciwko jednostkom włoskim i niemieckim było wyjątkowo skuteczne i spowodowało znaczne straty po stronie nieprzyjaciela. Schwytanie członków załóg „kwadryg” zainspirowało Niemców, a adm. Dönitz zwrócił szczególną uwagę na wykorzystanie takiej broni. Sukcesy bojowe kwadryg i inne pomyślnie zakończone ataki Brytyjczyków w Afryce Północnej i Europie, a także pamiętna akcja w Saint Nazaire w marcu 1942 r. sprawiły, że sam wyraził chęć posiadania morskich sił specjalnych, o czym napisał w swoim pamiętniku:

Wyrażam życzenie, aby [w lutym 1943 r.] kontradmirał Heye został zwolniony z dotychczasowych obowiązków i pozostał do mojej dyspozycji. Chciałbym, żeby został, jak ja to mówię, „Mountbattenem niemieckiej marynarki wojennej”. Admirał lord Mountbatten ma pod swoim dowództwem komandosów, siły i środki do wykonywania zadań specjalnych na mniejszą skalę. Jak dotąd, ani takich sił, ani środków nie mamy w marynarce niemieckiej. Mam tu na myśli płetwonurków [...] miniaturowe łodzie podwodne, żywe torpedy, łodzie wybu-

10

IDEALNA OBRONA

chowe i podobną broń, która, po wprowadzeniu na stan, przy często niewielkich kosztach i małym udziale sił ludzkich, mogłaby przyczynić się do znacznych sukcesów.

Taki był początek Zespołów Sił Szturmowych (Kleinkampfverbände), chociaż weszły one do akcji dopiero po roku, kiedy to Niemcy były już w odwrocie na wielu frontach.

Niemcy postanowili skorzystać z japońskich doświadczeń związanych z miniaturową łodzią podwodną Ko-hyoteki z dwuosobową załogą. Zlecili attaché morskemu, kontradmirałowi Wennekerowi, żeby zdobył wszelkie niezbędne informacje. Trzeciego kwietnia Wenneker wraz z attache włoskim uzyskali zgodę na wizytę w Kure, gdzie dokonali inspekcji Ko-hyoteki typu A. Jednostki te brały udział w atakach na Pearl Harbor, oraz późniejszych akcjach skierowanych przeciwko portom w Sydney i Diego Suarez. Wenneker udał się na spotkanie z zamiarem znalezienia odpowiedzi na czterdzieści osiem pytań stawianych przez niemieckie dowództwo Marynarki Wojennej (OKM). Wiele z nich pozostało bez wyjaśnienia, ponieważ Japończycy zazdrośnie strzegli tajemnic swych technologii. Wenneker przekazał wszelkie wnioski do Berlina, jednak jego doniesienia aż do końca roku pozostawały bez żadnych efektów.

W rzeczywistości teoretyczne założenia Kleinkampfverbände były bardziej zbliżone do idei brytyjskich sił specjalnych, niż struktury marynarki wojennej, w której się znalazły. Niemcy byli w bardzo dogodnej sytuacji jeśli chodzi o miniaturowe łodzie podwodne, ponieważ mogli czerpać z doświadczeń swych sojuszników, Włoch i Japonii, jednak nie potrafili w pełni z tego skorzystać. Siły specjalne posiadające na wyposażeniu miniaturowe łodzie podwodne mogłyby siać spustoszenie, atakując liczne brytyjskie kotwicowiska w pierwszych latach wojny. Można sobie tylko wyobrazić skutki dobrze zaplanowanej akcji z udziałem takich małych jednostek na „Tirpitz”, mając w pamięci to, że Günther Prien ze swoim U-Bootem typu VIIB zdołał przedrzeć się do Scapa Flow.

Pierwsza niemiecka jednostka operacyjna nosiła nazwę Einsatz-Abteilung Heiligenhafen i była dowodzona przez pomysłowego i obdarzonego wyobraźnią oficera Kriegsmarine, K.K. Hansa Bartelsa. Ten był dowódca trałowca M1 i flotylli kutrów patrolowych stacjonującej w Norwegii po kapitulacji tego kraju był już wcześniej znanym i cenionym członkiem

Wehrmachtu. W 1941 r. napisał książkę (a przynajmniej przypisywano mu autorstwo dzieła, które wyszło spod pióra pracownika ministerstwa propagandy) zatytułowaną Tigerflagge heiss vor opisującą jego doświadczenia z walk w Norwegii w 1940 r., za które otrzymał Krzyż Rycerski. W czasie inwazji Skandynawii w 1940 r. Bartels zdobył norweski niszczyciel i całą flotyllę torpedowców. Sam zaprojektował potem trałowiec i nakazał budowę jedenastu podobnych

U

DESPERACI DÓNITZA

jednostek, a potem poprosił wielkiego admirała Raedera o ich sfinansowanie - co spowodowało przeniesienie Bartelsa na niszczyciel Z 34, gdzie miał przypomnieć sobie zasady protokołu obowiązujące w marynarce wojennej.

Po okresie służby na niszczycielu powrócił do Norwegii, gdzie w kilka miesięcy, dzięki swej zaradności i pomysłowości, zorganizował bardzo silny system obrony wybrzeża. W tym samym czasie pracował nad koncepcją rozszerzenia skąpego zakresu środków o wykorzystanie miniaturowych łodzi podwodnych, tworząc plany prototypów. W 1942 r. przedłożył memorandum w tej sprawie podkreślając, że Niemcy będą prawdopodobnie potrzebować znacznej ilości takich jednostek dla obrony liczącej tysiące mil linii brzegowej w okupowanych krajach. Jego wczesne ostrzeżenia spotykały się z lekceważeniem do czasu nominacji kontradmirała Heye na stanowisko odpowiedzialnego za tworzenie Zespołów Sił Szturmowych.

Na początku 1943 r. Bartels został awansowany na stopień komandora podporucznika i poświęcił się bez reszty sprawie tworzenia „jednostki sił specjalnych”. Jednostka ta składała się początkowo z dwóch kompanii, z których jedną dowodził właśnie Bartels, a drugą kolejny, niezwykle oficer, kpt mar. rez. Michael Opladen, pracownik Abwehry - niemieckiego wywiadu wojskowego. Abwehra powstała w 1921 r. a w 1943 r. była już potężną instytucją, obejmującą trzy wydziały: Abteilung I, zajmujący się szpiegostwem i zbieraniem materiałów wywiadowczych, Abteilung II, kontrolujący oddziały specjalne i przedsięwzięcia o charakterze sabotażowym oraz Abteilung III, odpowiedzialny za kontrwywiad. Każdy z wydziałów posiadał sekcje prowadzące sprawy armii lądowej, lotnictwa i marynarki wojennej, a sprawy zespołu sił szturmowych Heye znajdowały się w gestii sekcji marynarki w Abteilung II. Sam Heye uważał Opladena za „wyjątkowo przydatnego” tak, jak Bartelsa.²

Jednostka Bartelsa i Opladena, w której byli zarówno ludzie z armii, jak i marynarki, zrealizowała zaledwie etap wstępnego szkolenia, a jej rola jako wykonawcy ataków szturmowych na wybrzeża Anglii i cele w rejonie Morza Śródziemnego malała w miarę pogarszania się sytuacji militarnej Niemiec. Bartels miał mimo wszystko nieograniczone możliwości poszukiwania i rekrutowania ludzi, szczególnie tych, którzy znali języki obce. Opladen dołożył swe doświadczenie z pracy w Abwehrze oraz rozległe kontakty. Pełnił również rolę instruktora, ucząc rekrutów metod stosowanych przez brytyjskich komandosów. Einsatz-Abteilung Heiligenhafen, pod egidą Marineoberkommando Ost, prowadziło w dalszym ciągu szkolenie, ale wkrótce zostało rozwiązane, gdy Dönitz rozszerzył swą wizję zespołów sił szturmowych, a do głosu doszedł nowy dowódca Bartelsa. Człowiekiem tym był posiadacz Krzyża Rycerskiego, Hellmuth Heye, robiący błyskotliwą karierę oficer marynarki, chociaż nie wydaje się, żeby był zbyt osadzony w tradycji i nie doceniał znaczenia idei sił szturmowych.

12

IDEALNA OBRONA

Sytuacja na froncie w zimie 1943/1944 zmusiła nas do przejścia do defensywy. Byłem już wtedy przekonany o tym, że stoimy przed perspektywą większych szans dla odpowiednio uzbrojonych małych jednostek operacyjnych w porównaniu z dużymi jednostkami. Ponadto

rysują się różnice zdań między mną a niemiecką admiralacją, jeśli chodzi o dalsze prowadzenie wojny na morzu.³

Był absolwentem rocznika 1914 (VIII), a wśród pełnionych przez niego funkcji należy wymienić dowództwo ciężkiego krążownika „Admirał Hipper” oraz stanowisko dowódcy floty w rejonie Morza Czarnego. W lutym 1943 r., gdy nadszedł rozkaz Dönitza, Heye był szefem sztabu Marineoberkommando Ost i Flottenkommando. Z tego względu szef wydziału kadr przekonał admirała, że Heye nie może zająć się tworzeniem małych jednostek bojowych. Funkcję tę powierzono wiceadmirałowi Eberhardowi Weicholdowi, który miał praktyczne doświadczenia we współpracy z dowództwem włoskiej marynarki wojennej jako oficer łącznikowy. Ten pięćdziesięcioletni weteran, absolwent rocznika 1911, zaczynał działalność w 1939 r. jako członek sztabu dowództwa floty, zajmujący się sprawami walki z flotą handlową.

Zakres jego obowiązków był bardzo szeroki: opracować i zbudować niewielkie środki walki podwodnej do jednorazowego użycia, zaprojektować różne rodzaje niewielkich jednostek do przenoszenia torped, w tym środki wzorowane na włoskich łodziach wybuchowych, prowadzić szkolenie komandosów do walki z siłami brytyjskimi zdolnych do atakowania portów nieprzyjaciela na terytorium wroga. Pierwotny nacisk na sprawy sił lądowych ustępował powoli zagadnieniom poświęconym lekkim jednostkom morskim. Weichold osiągał większe sukcesy na płaszczyźnie teoretycznej i właściwie nie zanotował większych sukcesów, jeśli chodzi o rzeczywisty rozwój sił operacyjnych. Po stracie „Scharnhorsta” w wyniku źle zaplanowanej i niewłaściwie wykonanej operacji w grudniu 1943 r., Dönitz uznał, że Heye nie ma już właściwie nic do roboty i przeniósł go na stanowisko dowodzenia powstającego Zespołu Sił Szturmowych, który oficjalnie powołano do życia 20 kwietnia 1944 r.

Prace teoretyczne dotyczące uzbrojenia dla sił szturmowych prowadzone były w szybkim tempie, a szczególnie wpływ miały na nie wydarzenia związane z wybuchami pod stępką pancernika „Tirpitz”. 22 września 1943 r. sześć brytyjskich miniaturowych łodzi podwodnych typu X przeprowadziło atak na osłonięte kotwiczowisko, na którym przebywał największy z niemieckich okrętów wojennych. Dwie z nich zaginęły w drodze, pozostała czwórka po odłączeniu się od okrętów podwodnych, które je holowały, skierowała się do Altafjord, gdzie znajdował się „Tirpitz”. Niemcy zorientowali się o ataku krótko po 7.30, gdy zauważyli X7 poza zaporą przeciwtorpedową. Brytyjska „miniaturka” zdążyła już podłożyć ładunek wybuchowy. Dowódca okrętu szybko zdał sobie sprawę z niebezpieczeństwa grożącego pancernikowi

13

DESPERACI DÓNITZA

i rozkazał wybierać cumy z prawej burty, żeby odciągnąć dziób z miejsca, w którym, według jego rozeznania, znajdował się niebezpieczny ładunek. Taki manewr faktycznie ograniczył skutki wybuchu materiałów podłożonych przez X6 i jednej z bomb z X7, jednak nie zapobiegł zniszczeniom spowodowanym przez eksplozję tego, co znajdowało się bezpośrednio pod maszynownią. Rufa pancernika uniosła się o 6 stóp w górę, a 500 ton wody wdarło się do wnętrza kadłuba. Silniki główne zostały unieruchomione, rufowe wieże działowe zostały uszkodzone, zginął jeden członek załogi a czterdziestu zostało rannych. Żadna z miniaturowych łodzi typu X nie wróciła do bazy, a wielu załogantów dostało się do niewoli. Powodzenie ataku miało ogromny wpływ na potencjał Kriegsmarine w Norwegii. Pancernik właściwie dokonał żywota, gdy został zabrany do naprawy z Altafjord do Tromsøfjord i znalazł się w zasięgu brytyjskich bombowców. Dwunastego listopada 1944 r. został zaatakowany przez flotyllę trzydziestu dwóch Lancasterów bombami Tallboy. Trzy bezpośrednie trafienia spowodowały olbrzymią wyrwę w kadłubie. Okręt wywrócił się i zatonął pociągając za sobą 971 ofiar.

Kriegsmarine jeszcze wcześniej przeprowadziła akcję wydobywania łodzi typu X spod uszkodzonego „Tirpitz”. Na ich bazie opracowano pierwsze niemieckie miniaturowe łodzie podwodnych typu Hecht. Idea wykorzystania jednostek zdolnych do przenoszenia dużych min była od dawna rozważana przez niemieckich wojskowych. Cajus Bekker, autor barwnej relacji o operacjach zespołów sił szturmowych wydanej kilka lat po wojnie napisał, że 17 stycznia 1944 r. kpt mar. Opladen wezwał dwóch ochotników z trzeciej Schnellbootsflottille, Pettkego i Potthasta (stanowiących nierozdzielny duet określany mianem „dwóch P”) do pilnie strzeżonego domku nad brzegiem morza koło Lubeki. Dwaj młodzi oficerowie po raz pierwszy zapoznali się z tym, co ich czeka, gdy obejrzą wydobyte elementy łodzi typu X, które poddano całej serii badań mających na celu odkrycie tajemnic służących opracowaniu niemieckiej miniaturowej łodzi podwodnej.

Następny sukces Kriegsmarine dostarczył jeszcze więcej cennych materiałów. Royal Navy skonstruowała pojazd podwodny o nazwie Welman - z jednoosobową załogą, który mógł przenosić ładunek wybuchowy o wadze 560 funtów, ale przewidywany był początkowo do akcji rozpoznawczych na terenie nieprzyjaciela. Załogi do wykonywania zadań z użyciem Welmanów rekrutowano przeważnie z Grupy Desantowo-Dywersyjnej Nr 2 Królewskiej Piechoty Morskiej (Special Boat Service). Gen. sir Robin Layock, który przejął dowództwo działań połączonych sił zbrojnych od Mountbattena uznał, że pojazdy podwodne tego typu nie są przydatne dla jego celów i przekazał je do Royal Navy. Admirał sir Lionel Wells, kierujący operacjami w rejonie Orkadów i Szetlandów, wypowiadał się przychylnie na temat Welmanów i przewidywał ich użycie do atakowania niemieckich jednostek pływających w Norwegii. Ludzie wchodzący w skład załóg 30. Flotylli Kutrów Torpedowych

14

IDEALNA OBRONA

Królewskiej Marynarki Wojennej Norwegii wykonali 21 listopada 1943 r. pierwsze uderzenie z udziałem czterech Welmanów (W45-48) na dok pływający w Bergen i statki znajdujące się w tym rejonie (Operacja Barbara). Misja ta zakończyła się niepowodzeniem. W46 nadział się na sieć zaporową, musiał się wynurzyć i został zauważony przez niemiecki okręt patrolowy. Pilot i cały pojazd zostały przechwycone przez nieprzyjaciela. Niemcy, zaalarmowani tym faktem, wszczęli gorączkowe poszukiwania pozostałych łodzi podwodnych, które zostały ostatecznie porzucone przez pilotów i zatopione. Załogantom, po przejęciu przez kutry torpedowe, udało się przedostać do Wielkiej Brytanii.⁴ Pilot schwyty przez Niemców przebywał do końca wojny w obozie jenieckim, a jak się później przekonamy, jego Welman (W46) stanowił pierwowzór niemieckiej miniaturowej łodzi podwodnej typu Biber. Po stworzeniu podwalin pod siły szturmowe, najważniejszą sprawą pod koniec 1943 r. stała się kwestia uzbrojenia tej formacji.

Trudno się dziwić, że stworzenie nowej formacji zupełnie od zera i przygotowanie całkowicie nowego uzbrojenia w piątym roku wojny następczo ogromnych trudności. Z uwagi na pośpiech nie mogło być mowy o długich próbach i badaniach. Szef sztabu, za moją namową, udzielił mi odpowiedniego upoważnienia, które umożliwiło mi omijanie uciążliwości biurokratycznych procedur i bezpośredni kontakt ze wszystkimi wydziałami Dowództwa Marynarki, a co szczególnie ważne, ze środowiskami przemysłowymi [...] Właśnie tam znalazłem wiele zrozumienia i poparcia, gdyż bardziej przewidujący zdawali sobie sprawę z bezsensowności kontynuowania prowadzonych programów w zakresie konstrukcji okrętów wojennych [...] Inżynierowie i robotnicy okazywali wielkie zainteresowanie i udzielali mi wszelkiej pomocy.⁵

Dwa lata wcześniej dr Heinrich Dräger aktywnie prowadził w zakładach Dräger Werke w Lubece prace nad niewielkimi okrętami podwodnymi o wyporności 70 i 120 ton. Pierwszego października 1941 r. przedstawił memorandum zawierające plany serii konstrukcji jednostek napędzanych silnikiem wysokoprężnym w obiegu zamkniętym oraz z napędem spalinowo-

elektrycznym. Jego technologie były bardzo ambitne. Kładły nacisk na niedoskonałości przyjętych metod wytwórczych stosowanych przy budowie okrętów wojennych i zwracały się ku idei linii produkcyjnej stosowanej powszechnie w przemyśle lotniczym i przy wykonywaniu pojazdów opancerzonych. Drager proponował produkowanie elementów kadłuba i późniejsze ich scalanie - co wprowadzono dopiero przy budowie okrętów podwodnych typu XXI pod koniec wojny. Przewidywał, że niewielkie łodzie podwodne mogą być z łatwością przewożone kolejną, transportem drogowym lub wodnym, a czasochłonne prace wykończeniowe mogłyby być wykonywane w dowolnym miejscu, które nie byłoby narażone na ataki lotnictwa, zamiast w wysoko specjalizowanych stoczniach.

15

DESPERACI DÓNITZA

Projektant zakładał, że sekcje kadłuba sztywnego zostaną wykonane w ciągu 14-20 dni, roboty obejmujące wyposażenie zajmą 30 dni, a kolejne 30 będzie przeznaczone na spawanie kadłuba i doprowadzenie do stanu gotowości. Na tym etapie wojny idea budowy kadłuba U-boota w sekcjach, niezależnie od wielkości okrętu, nie znajdowała uznania wśród wyższych rangą dowódców Kriegsmarine i ich doradców z przemysłu stocznioowego, więc pomysł został odłożony do lamusa jako nienadający się do realizacji. Drager nie zraził się i propagował budowę niewielkich łodzi podwodnych,

o wyporności 23-25 t, które mogły być przenoszone w rejon działań bojowych przez inne jednostki pływające, 100-tonowego okrętu przeznaczonego do działania na powierzchni morza w nocy - był to zanurzalny kuter torpedowy oraz „torpedokształtnego” U-boota o dużej prędkości w zanurzeniu. Jak na ironię, oba typy jednostek, to znaczy U-boot Waltera oraz szybka łódź Engelmana były już w fazie prób, chociaż nie okazały się udane.

Pomysły Dragera nie zostały zrealizowane. Rudolf Blohm, (sekretarz stanu), 22 stycznia 1942 r. oficjalnie odrzucił jego propozycje stwierdzając, że są one nieodpowiednie: dla celów operacyjnych, ponieważ dwie torpedy stanowią zbyt słabe uzbrojenie, a ponadto przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu, małe jednostki nie będą w stanie stworzyć żadnego zagrożenia.⁶

Po dwóch latach losy wojny odwróciły się na niekorzyść Niemiec. Pojawiła się pilna potrzeba broni defensywnej, którą można by szybko produkować w obliczu rosnącego zagrożenia zakładów przemysłowych nalotami alianckich bombowców. Projekt budowy miniaturowej łodzi podwodnej nabrał nowego tempa pod dowództwem Heye. Skorzystano nawet z rady takich japońskich ekspertów w dziedzinie broni podwodnej, jak kmdr ppor. Hideo Tomonaga, twórca automatycznego stabilizatora zanurzenia. Obrazuje to pośpiech, z jakim wdrażano w życie koncepcję uzbrojenia zespołów sił szturmowych, przy czym nie była to zwykła wymiana doświadczeń z zakresu przemysłu

1 wojskowości między Japonią i Niemcami w ramach porozumienia państw Osi, ale sprawa bardziej poważna, dla dobra której zrezygnowano z uprzedzeń rasowych.

Po rozwiązaniu jednostek Barterlsa i Opladena oraz włączeniu ich pod dowództwo Heye, sam Bartels rozpoczął prace konstrukcyjne nad miniaturową łodzią podwodną, będąc szefem ośrodka szkoleniowego Blaukoppel w Lubece, który stał się w przyszłości centrum szkoleniowym dla pilotów łodzi typu Biber. Prototyp o nazwie „Adam” został zwodowany w stoczni Flender w Lubece - gdzie niestety szybko zatonął. Konstruktor, mimo początkowego niepowodzenia, kontynuował prace nad modelem tej łodzi i jeszcze kilku innych typów łodzi oraz żywych torped. Opladen natomiast otrzymał

16

IDEALNA OBRONA

najpierw stanowisko FI (oficer ds. operacji ogólnych) w sztabie Heye w Tim-mensdorf Strand. Jego obowiązki obejmowały opracowanie planów operacyjnych dla nowej formacji z wykorzystaniem doświadczeń z Abwehry. Kpt mar. Thomsen, oficer mający za sobą służbę

na ścigaczach i torpedowcach, zastąpił w lipcu 1944 r. Opladena, któremu zarzucano brak wiedzy praktycznej i lat spędzonych w marynarce wojennej. Opladen natomiast został skierowany do realizacji zadań, które bardziej odpowiadały jego uzdolnieniom i objął stanowisko o charakterze prawie wywiadowczym, jako doradca Heye do spraw polityki zagranicznej monitorujący wydarzenia na świecie mogące mieć wpływ na działania zespołów sił szturmowych.

Heye wprowadził do zespołów sił szturmowych zasady koleżeństwa i nie przestrzegał postanowień regulaminów i tradycji obowiązujących w Kriegs-marine. Rzadko noszono pagony i naszywki. Powszechna była swoboda i bezpośredniość, co sprzyjało rozbudzeniu poczucia przynależności do jednostki elitarnej. Organizacja rozwijała się bardzo szybko stając się skomplikowaną strukturą, w której znalazło sobie miejsce wielu zasłużonych i doświadczonych ludzi z Kriegsmarine. Bezpośrednim podwładnym Heye w zespołach sił szturmowych był odznaczony Krzyżem Rycerskim Fritz Frauenheim, były kapitan U-boota i dowódca 29. Flotylli Podwodnej w La Spezia.

Dönitz przejął entuzjazm i wizję Heye i Frauenheima. Skierował wielu weteranów z U-bootów i trałowców na stanowiska dowódców grup jednostek podwodnych w ramach sił szturmowych. Hans Bartels okrzepł pełniąc funkcję dowódcy Lehrkommando 250 zajmującego się szkoleniem załóg łodzi typu Biber. Hermann Rasch, były dowódca słynnego U-106 objął dowodzenie jednostkami Seehund w ramach Lehrkommando 300, ale w okresie późniejszym, w lutym 1945 r., został zastąpiony przez jednego z dwóch najbardziej odznaczonych oficerów Kriegsmarine, kmdr. Albrechta Brandi. Kpt mar. Heinz Franke, były dowódca U-262, dowodził jednostkami łodzi typu Neger, Marder i Moich jako szef Lehrkommando 350 i 400, a później zastąpił go na tym stanowisku kpt mar. Horst Kessler, były kapitan U-985. Do innych jednostek sił szturmowych rekrutowano specjalistów z różnych dziedzin. Kpt mar. Ulrich Kolbe, weteran służby na ścigaczach otrzymał stanowisko dowódcy Lehrkommando 200 i zespołów łodzi wybuchowych Linsen, a jego zastępcą mianowano byłego oficera z niszczyciela i torpedowca, kpt. mar. Helmuta Bastiana.

Weterani służby w marynarce wojennej mogli wnieść swe cenne doświadczenia oraz tradycję do nowo powstającej formacji, jednak podjęto ostatecznie decyzję, na mocy której flota podwodna nie mogła stanowić źródła kadr niższego stopnia dla zespołów sił szturmowych. Rekrutowano w związku z tym ochotników z Wehrmachtu oraz Waffen SS. Pod koniec 1944 r., z uwagi na rozwój wypadków wojennych, to swoiste embargo na pozyskiwanie ludzi z U-bootów zostało zdjęte. Dowódców U-bootów obowiązywał jednak nadal

17

DESPERACI DONITZA

zakaz zgłaszania się na ochotnika do służby w siłach szturmowych w charakterze pilotów czy członków załogi miniaturowych łodzi podwodnych.

W ramach sił szturmowych można wyróżnić trzy odrębne grupy. Pierwsza obejmowała wybuchowe jednostki nawodne i łodzie desantowe takiego typu, jak będące już na wyposażeniu włoskiej Decima Mas na Morzu Śródziemnym. Drugą grupę stanowili Kampfschwimmer - pływaki bojowi przygotowani do akcji skierowanych przeciwko portom i żegludze nieprzyjaciela. Podobna formacja istniała już w ramach Abwehry, jednak nie miała na swoim koncie większych sukcesów. Ostatnia grupa składała się z żywych torped i miniaturowych łodzi podwodnych zdolnych do przenoszenia i użycia albo min, albo głowic bojowych torped G7e.

Pewien inżynier z Torpedoversuchsanstalt (TVA - ośrodek badawczy broni torpedowej) w Eckenförde przedstawił pierwszy projekt, który spełniał stawiane wymagania i dawał szansę szybkiej realizacji. Richard Mohr, doradca ds. konstrukcji morskich, omówił swój pomysł na spotkaniu pod przewodnictwem szefa TVA, kontradm. Rudolfa Junkera, które odbyło się 21 grudnia 1943 r. Teoria była bardzo prosta. Pojedyncza torpeda G7e o napędzie elektrycznym

miała być pozbawiona głowicy i wyposażona w nieskomplikowany układ sterowania umieszczony w specjalnym przedziale, w którym z trudem mieścił się pilot. Należało pod nią podwiesić uzbrojoną torpedę bojową, przetransportować w rejon uderzenia i zwolnić. Torpeda transportowa przybywała w rejon celu a po ustawieniu namiaru przy użyciu najbardziej podstawowego celownika następowało zwolnienie torpedy bojowej przy pomocy niewielkiej dźwigni. Po wypuszczeniu torpedy z głowicą, pilot wracał na przyjazny brzeg. Idea prostej, taniej broni, której można masowo używać przeciwko jednostkom pływającym nieprzyjaciela wydawała się czymś wspaniałym i dlatego Mohr zyskał entuzjastyczne poparcie decydentów. Dönitz, słusznie zauważył, że: „Budowa pancernika trwa cztery lata.... a potrzeba jedynie czterech dni na przygotowanie dziesięciu załogowych torped”.⁷ Osiemnastego stycznia 1944 r. Hitler wydał zgodę na zbudowanie pięćdziesięciu miniaturowych łodzi podwodnych zdolnych do przenoszenia min i torped skonstruowanych przez Mohra, o których w protokole ze spotkania Dönitza z fiihrerem napisano że „...mają być wykorzystywane szczególnie jako broń defensywna na wypadek desantu nieprzyjaciela” z uwagi na prostotę budowy. Były one faktycznie bardzo proste w konstrukcji. Silnik elektryczny AEG i bateria 110 V zapewniały im prędkość zaledwie 4 węzłów. Miały wyporność 2,7 tony i zasięg 30 mil morskich. Próby z nową bronią rozpoczęto w TVA w Eckenförde pod nadzorem Mohra i jego niewielkiego zespołu współpracowników oraz szefa sztabu sił szturmowych Frauenheima. Por. mar. Johann Otto Krieg, były dowódca U-81, został przez Dönitza odwołany ze służby na morzu i powierzono mu zająć się próbami prototypu, mimo zakazu wstępowania dowódców U-bootów do

18

DESPERACI DÓNITZA

sił szturmowych. U-81 miał na swoim koncie zatopienie HMS „Royal Oak” w 1941 r., gdy Krieg służył pod rozkazami por. mar. Fritza Guggenberga. Po odejściu Guggenberga i objęciu dowództwa okrętu przez Kriega, pocziwy U-boot typu VIIC został 4 stycznia 1944 r. zatopiony w Pola w wyniku bombardowania przez alianckie lotnictwo. Krieg został więc bezrobotnym bez przydziału a w przeddzień swego ślubu wezwano go do Berlina przed oblicze wielkiego admirała, który osobiście zlecił mu niezwłoczne rozpoczęcie prób. Do pomocy przydzielono mu wspomnianych już wcześniej chorążych marynarki, Pettke i Potthasta. Cała trójka energicznie przystąpiła do realizacji zadania, a Krieg został dowódcą pierwszej jednostki sił szturmowych, 361. Flotylli Szturmowej.

Koszary sił szturmowych mieściły się najpierw w Timmendorferstrand, w okolicach Lubeki, w otoczeniu lasu świerkowego, nad brzegami rzeki Trave. Różne bazy, które w kolejnych miesiącach przeznaczano dla sił szturmowych, określane były kryptonimami z przyrostkiem „koppel”, (niem. wybieg, padok lub zagroda), stąd Timmendorferstrand, gdzie znajdowało się dowództwo sił szturmowych, zwane było Strandkoppel.

W tym samym okresie formowano pierwsze jednostki MEK (Marine-Ein-satz-Kommando), mające w swoim składzie jednego oficera, dwudziestu dwóch żołnierzy, piętnaście pojazdów, przyczepy i niezbędne wyposażenie. Struktura sił szturmowych, po wchłonięciu ludzi z Abwehry i innych jednostek, była już gotowa do użycia. Dowództwo MEK60 przydzielono por. Prinzhornowi, MEK65 por. Richertowi, a MEK71 por. Waltersowi. Była ta kadra jednostek, które miały wykonać najtrudniejsze zadania sił szturmowych.

Tymczasem prowadzono także intensywne próby z żywymi torpedami, którym nadano nazwę Neger, dosłownie „czarnuch”, być może w związku z tym, że nazwisko konstruktora, Mohr, oznacza w niemieckim również Maura, albo kogoś o pochodzeniu mauretańskim. Broń była bardzo prosta; torpeda z pilotem, który sterował jej ruchem przy pomocy joysticka.

Umożliwiał on skręcanie w lewo lub prawo i niewielkie zmiany kąta nachylenia, a lepszą manewrowość uzyskiwano dzięki zwiększeniu powierzchni sterowania tylnych płetw

standardowej G7e, których ułożenie zmieniano przy pomocy ciężarów. Siedem centymetrów poniżej takiego elementu nośnego podczepiano torpedę elektryczną z głowicą bojową zawierającą 279 kg materiału wybuchowego. Krieg zabrał pierwszego Negera na Bałtyk bez właściwej osłony dla pilota, którego zabezpieczała jedynie tarcza z podgumowanego brezentu. Okazało się to niewystarczające i zamontowano klosz z pleksi-glasu. Był to w gruncie rzeczy element osłony strzelca pokładowego z samolotu Dornier produkowanego w Friedrichshafen. Taki klosz spełniał jeszcze inne zadanie - w jego dolnej części znajdowała się skała, z którą pilot zgrywał ustawienie krótkiego wskaźnika przyspawanego do czoła torpedy nośnej, co pełniło rolę celownika. Pleksiglas nastroczał pewnych trudności dotyczących

20

IDEALNA OBRONA

Neger

powietrza dla operatora. Próby z udziałem trzech pierwszych pilotów wykazały, że zapas powietrza wewnątrz torpedy wystarczy na siedem godzin żeglugi z prędkością 4 węzłów. W warunkach operacyjnych mogło to jednak wyglądać zupełnie inaczej i stanowić zagrożenie dla życia pilota.

Pierwsza grupa czterdziestu pilotów ochotników (w tym „dwaj panowie P”) znalazła się w Eckenförde (Blaukoppel), kiedy jeszcze prowadzono intensywne próby z torpedami. Ludzie wywodzący się ze wszystkich możliwych jednostek Wehrmachtu przeszli wcześniej wyczerpujące szkolenie, jak dla komandosów, w ośrodku w Heilgenhafen (na wschodnim wybrzeżu Zatoki Kilońskiej) pod kierunkiem kpt. mar. (Sonderfuhrera) Michaela Opladena. Większość z nich, mimo doskonałego stanu zdrowia i formy fizycznej oraz chęci służby w nowej broni, nie miała właściwie żadnego doświadczenia morskiego. Opladen podjął się nauczania ich zasad nawigacji i umiejętności używania torped. Po zakończeniu pierwszych prób przez Kriega i poznaniu wszystkich walorów Negrów, przyszedł czas na to, aby przyszli piloci rozpoczęli praktyczne szkolenie.

Po opanowaniu podstawowych tajników nowej wiedzy, Krieg szybko zaczął szkolenie ludzi w warunkach nocnych, czyli takich, w których przyjdzie im wykonywać rzeczywiste działania operacyjne. Nie obyło się niestety bez ofiar. Przynajmniej jeden z ludzi zginął, gdy nie udało się odłączyć uzbrojonej torpedy podczas ćwiczebnego ataku na zakotwiczony statek. Pilot nie mógł zwolnić klosza od wewnątrz i nadział się na kil ponosząc śmierć na miejscu.

W trakcie trwania okresu szkolenia Mohr zdołał dobrać odpowiedni aparat oddechowy dla potrzeb młodych pilotów. Kolejny raz skorzystano z dorobku przemysłu lotniczego. Na wyposażenie weszły wkładki z potażem (technicznym węglanem potasu) i aparaty oddechowe stosowane przez pilotów myśliwców Luftwaffe. Należało przy tym poświęcić część miejsca na akumulator, aby zmieścić urządzenie, ale kompromis był nieodzowny.

Piloci nabywali pewności i umiejętności, a kolejna kwestia wymagała rozwiązania. Neger nie mógł się zanurzać i klosz z pleksiglasu cały czas pozostawał nad powierzchnią wody. Był widoczny w świetle księżyca, co mogło zdradzić miejsce napastnika przygotowującego się do wykonania ataku. Pierwsza próba zamontowania zanurzalnego klosza była nieudana.

21

DESPERACI DÓNITZA

Sam klosz i zbiornik sprężonego powietrza niezbędny do usunięcia wody zabierały sporo miejsca, a do tego utrzymanie przegłębienia było niemożliwe, przez co czoło torpedy opadało na dno. Był to bardzo uciążliwy problem, wydawało się, że nie da się go rozwiązać.

Po trzech tygodniach od rozkazu Dónitza Negry były gotowe do akcji. Heye odwiedził ludzi znajdujących się w składzie pionierskiej flotyli i potwierdził ich gotowość bojową, gdyż istniała pilna potrzeba użycia nowej broni. Wojska alianckie, po wylądowaniu we Włoszech

we wrześniu 1943 r., powoli posuwały się naprzód w marszu na północ wzdłuż Półwyspu Apenińskiego, napotykając na silny opór feldmarszałka Alberta Kesselringa. Gen. Mark Clark, dowódca 5. Armii amerykańskiej, był zwolennikiem ataku na tyły frontu, na stanowiska obrony na Linii Gustawa, utrzymywanej przez wojska Kesselringa.⁸ Clark uważał, że uchwycenie przyczółku przyczyni się do wycofania niemieckich wojsk ze stanowisk obrony, a być może zagrozi bezpośrednio Rzymowi. Próba obejścia Linii Gustawa doprowadziła do lądowania kolejnego desantu przeprowadzonego tym razem przez siły VI Korpusu pod dowództwem gen. dyw. Johna Lucasa, na południe od Rzymu, pod Anzio w styczniu 1944 r. Kesselring zdołał jednak powstrzymać ofensywę aliantów, ponieważ Lucas zwlekał z rozkazem przegrupowania swoich sił z wybrzeża i pójścia w kierunku Rzymu, który był zupełnie pozbawiony obrony. W ciągu sześciu dni bezczynności po wysadzeniu desantu, Kesselring zebrał wszystkie dostępne wojska i stworzył szczelny pierścień otaczający aliancki przyczółek. Siły 1. korpusu desantowego mające w swoim składzie ludzi z 3. Dywizji Grenadierów Pancernych i Dywizji Pancernej „Hermann Göring” szybko zajęły pozycje i uzyskiwały stopniowo wsparcie ze strony innych formacji ściąganych z frontu południowego. Alianci w końcu ruszyli naprzód, ale zostali odparci i utknęli na cztery miesiące krwawego impasu.

Kesselring ostrzeliwał Anzio potężnym ogniem artyleryjskim a Luftwaffe rozpoczęło pierwszy z wielu udanych ataków na alianckie jednostki pływające przy użyciu rakiet kierowanych Henschel. Dönitz musiał w takiej sytuacji udzielić pomocy na morzu. Zapewnienie bezpiecznej drogi zaopatrzenia przyczółka pod Anzio drogą morską było jednym z najważniejszych zadań alianckich strategów. Poczynając od 28 stycznia, sześć konwojów okrętów desantowych wychodziło codziennie z Neapolu wioząc 1500 ton różnych materiałów załadowanych na 50 ciężarówek. Po dotarciu do Anzio, ciężarówki zjeżdżały na ląd i dowoziły amunicję, paliwo i żywność bezpośrednio na linię frontu. W drodze powrotnej okręty desantowe zabierały te ciężarówki, które przywiozły ładunek dzień wcześniej. Ponadto co tydzień przybywało piętnaście mniejszych jednostek, a co dziesięć dni cztery statki typu Liberty dostarczały ciężki sprzęt. System zaopatrzenia był piętą achillesową alianckiej operacji, a Dönitz zamierzał zrobić wszystko, aby przerwać strumień

22

IDEALNA OBRONA

dostaw dla wojsk nieprzyjaciela. Konwencjonalne okręty podwodne nie sprawdziły się w działaniach przeciwko flocie inwazyjnej, którą skutecznie ochraniały wszędobylskie niszczyciele. Nadchodził czas specjalistów od trudnych zadań - siły szturmowe szykowały się do akcji.

ROZDZIAŁ DRUGI

Chrzest bojowy

Anzio

Wizytacja przeprowadzona przez Heye 16 marca była poświadczeniem gotowości operacyjnej 361. Flotyli Sił Szturmowych. Odbывała się w towarzystwie profesora dr Orzechowskiego, pełniącego funkcję Marinestabsarzt (farmaceuty Marinekommando Ostsee) oraz dr Arnima Wandela (lekarza Marine Einsatzabteilung Heiligenhafen). Wandel był obecny w okresie szkolenia pilotów Negrów i miał okazję zapoznać się z obciążeniem i wymaganiami stawianymi młodemu mężczyznom.⁹ Ci dwaj przedstawiciele służby medycznej pozostawali podczas wizyty Heye w gotowości do rozwiązywania ewentualnych problemów związanych z długotrwałym zamknięciem pilotów w ciasnym pomieszczeniu w okresie misji bojowych. Środek, który miał zaradzić niekorzystnym skutkom i był podawany żywym torpedom, to mieszanka leków pod nazwą DIX. Były to tabletki, które miały nie wywoływać żadnych niepożądanych skutków ubocznych, a jedynie stanowić chemiczne źródło bodźców pobudzających organizmy młodych pilotów. W składzie tego specyfiku było 5 mg Eukodalu,

narkotyku podobnego do morfiny i kodeiny, wywołującego niekorzystne objawy euforii i dysforii, 5 mg kokainy i 3 mg Pervitinu, metamfetaminy wywołującej euforię, dysfориę, poważne zaburzenie o charakterze społecznym, zmiany osobowości i psychozę. Pięćset tabletek DIX zawierającego trzy substancje wysoce uzależniające dostarczono do wydziału żywych torped. Po długotrwałym zażywaniu stwierdzono, że po okresie wyczerpanego wysiłku fizycznego pacjent popada w stan euforii, ale po około jednego do trzech dni, mogą wystąpić objawy wyczerpania.¹⁰

Negry poddano końcowym ustawieniom i regulacjom z racji różnicy ciężaru właściwego wód Bałtyku i Morza Tyrreńskiego. Zmiana zasolenia powodowała albo wynurzenie się Negra, albo zatopienie. Morze Tyrreńskie jest bardziej słone, stąd Neger miałyby tendencję wynurzenia się ponad powierzchnię. Każda z podwójnych torped została w Eckernförde włożona w specjalny zbiornik, do którego dodawano kupionej w sklepie soli, do czasu uzyskania właściwego stopnia zasolenia wody. Regulacja przegłębienia wszystkich jednostek wymagała dorzucenia odpowiedniego obciążenia.

24

CHRZEST BOJOWY

Szóstego kwietnia 1944 r. ludzi Kriega, określanych kryptonimem MEK175 dla potrzeb tej operacji, załadowano do pociągu wraz z czterdziestoma Negrami przykrytymi plandeką. Skład udał się w kierunku Rigano Sull'Arno, 20 km na południowy-wschód od Florencji, nad rzeką Arno." Dalsza podróż koleją była niemożliwa, ponieważ naloty alianckie i działania partyzantów uszkodziły tory, pozostawał więc jedynie transport drogowy. Po wyładunku, w małym miasteczku nastął okres dziesięciu dni wyczekiwania na ściągnięcie ciężkich pojazdów i przyczep, które mogły przewieźć torpedy na miejsce przeznaczenia. Ostatni etap operacji transportowej wykonały ciężkie ciągniki artyleryjskie Sdkfz 9. W nocy 13 kwietnia sprzęt dotarł do lasku piniowego koło małej wioski Pratica di Mare, na południowy-zachód od Pomezia, w połowie drogi pomiędzy starożytnym portem Ostia Antica i ruchliwym portem rybackim Anzio. Miejsce to znajdowało się zaledwie 5 km od linii frontu, a droga prowadziła w stronę pokrytego krzakami brzegu leżącego około 33 km od Nettuno, portu w którym zgromadzono flotę wsparcia alianckiej inwazji. Trzy cenne, podwójne torpedy Neger spadły w czasie transportu i uległy zniszczeniu. Pozostało i tak trzydzieści siedem śmiertelnych maszyn stanowiących znaczną siłę uderzeniową.

Krieg i oficerowie z jego sztabu rozpoczęli niezwłocznie rozpoznanie terenu, aby znaleźć odpowiednie miejsce do wodowania torped. Okazało się, że to nie jest taka łatwa sprawa. W najbliższej okolicy nie było żadnej przystani, a dno u wybrzeża opadało bardzo łagodnie, przez co trzeba było ręcznie przesuwac torpedy na dużą odległość, aby mogły uzyskać pływalność. Poważny problem wodowania sprzętu stanowił nie lada wyzwanie logistyczne dla Kriega; 500 spadochroniarzy z pobliskiej jednostki szkoleniowej, którzy mieli zasilić szereg 4. Dywizji Desantowej, zostało wykorzystanych jako siła niezbędna do opuszczania 5-tonowych Negrów na wodę.

Krieg i jego ludzie uznali w końcu, że wybrzeże w pobliżu Torvaianica będzie nadawać się do wodowania. Na końcu drogi prowadzącej z Pratica di Mare nad morze znajdowało się opuszczone kąpielisko Torvaianica, do którego w czasie pokoju ściągały rzesze bogatych rzymian. Wybrzeże rozciągające się od Ostii do Capo d'Anzio jest piaszczyste, o nieznacznym nachyleniu, a plaża kończy się wydmami porośniętymi kępami gęstych krzaków. Mimo łagodnego pochylenia terenu powyżej lustra wody, dno opada gwałtownie w odległości około 30 m od brzegu. Rejon ten oddalony było o co najmniej 18 mil morskich od kotwicowiska floty alianckiej w Nettuno, a maksymalny zasięg Negra, wynoszący 48 mil, zapewniał możliwość dotarcia do celu, wycofanie się i szukanie bezpiecznego schronienia w

najbliższym miejscu na brzegu pozostającym w rękach Niemców. Po zakończeniu misji pilot dokonywałyby zatopienia torpedy nośnej i po jej porzuceniu docierałyby na brzeg. Koordynacja ataku leżała w gestii komandora Paula Friedricha Diiwela, którego oddelegowano z dowództwa Floty Morza Północnego powierzając

25

DESPERACI DÓNITZA

mu stanowisko Einsatzleiter für 1-Mann Torpedos Nettuno i dając odpowiednią liczbę ludzi oraz kompetencje do prowadzenia przełomowej operacji. Rola Einsatzleiter (szefa operacji) w działaniach sił szturmowych była wieloaspektowa i wiązała się z odpowiedzialnością za: nadzór nad przygotowaniem operacji i zapewnieniem wsparcia, zarówno dla dowódców flotylli, jak i załóg, pomoc w negocjacjach pomiędzy dowódcą flotylli sił szturmowych a lokalnymi jednostkami armii i lotnictwa w zakresie wymagań dotyczących transportu i zaopatrzenia, wymianę informacji między sztabem a dowódcą flotylli, szczególnie za dostarczanie miejscowemu dowódcy wszelkich informacji taktycznych oraz wywieranie „łagodnego wpływu na młodych i często niedoświadczonych dowódców flotylli”.¹²

Ponadto Einsatzleiter sprawował ogólną kontrolę nad wszystkimi operacjami na obszarze swego rejonu i mógł zgłaszać sprzeciw wobec zaleceń i planów zgłaszanych przez dowódców flotylli. Nie trzeba dodawać, że realizacja tych wszystkich zadań wymagała ogromnej siły charakteru oraz silnej osobowości. Einsatzleiter znajdował się w szczególnej sytuacji wobec młodszych oficerów flotylli, którzy często - aczkolwiek nie zawsze - wykazywali pewną antypatię w stosunku do starszych i bardziej powściągliwych zwierzchników.

Diiwel i Krieg uzgodnili, że przeprowadzą atak w nocy z 20 na 21 kwietnia w okresie nowiu, bo całkowita ciemność przyczyni się do większego zaskoczenia przy ataku żywymi torpedami. Dowództwo Abwehry planowało również wykonanie ataku w rejonie Wysp Poncjańskich przy użyciu dwóch zespołów nowo zbudowanych łodzi wybuchowych. Ludzie z sił szturmowych mieli więc jeszcze kilka dni na przygotowanie nieuniknionej misji, ale odgłos artylerii dobiegający z linii frontu przypominał o czekających ich niebezpieczeństwach. Pod osłoną nocy przenieśli się z lasu piniowego do opuszczonych domów letniskowych, które znajdowały się w pobliżu wydm. Stanowiły one także doskonałe miejsce dla torped, które nadal przykryte były ciężkimi plandekami.

Plan Kriega zakładał, że trzydzieści siedem maszyn zostanie podzielonych na trzy grupy bojowe. Pierwszą miał poprowadzić por. mar. Leopold Koch, były członek załogi U-boota, odznaczony Krzyżem Żelaznym I klasy. Dwudziestopięcioletni Koch służył jako pierwszy oficer na U-97 zanim objął dowództwo okrętów podwodnych typu VIICs, U-258 i U-382, a w listopadzie 1943 r. przeszedł do tworzących się sił szturmowych.¹³ Koch miał poprowadzić swą grupę Negrów wokół Capo d'Anzio do Zatoki Nettuno w poszukiwaniu celów. Druga grupa - największa ze wszystkich - dowodzona przez ppor. mar. Seibicke miała nękać jednostki pływające znajdujące się w rejonie redy Anzio, a zadaniem st. chor. mar. Karla Heinza Potthasta i jego pięciu Negrów było niszczenie celów w samym porcie Anzio.

Miejscowe placówki Wehrmachtu na bieżąco aktualizowały doniesienia o wchodzących i wychodzących statkach i okrętach alianckich obsługujących

26

CHRZEST BOJOWY

przyczółek pod Anzio i ustalono ostatecznie, że co najmniej cztery statki znajdują się w porcie i wyladują żołnierzy oraz amunicję. Jednostki armii, które zajmowały pozycje z flanki zwróconej w stronę morza, miały rozpalić wielkie ogniska, które wyznaczałyby punkty orientacyjne na bezpiecznym brzegu dla wracających z akcji Negrów. Bitwa pod Anzio toczyła się tak, że trudno było ustalić dokładny przebieg frontu, a linia brzegowa widziana od morza pozbawiona była cech charakterystycznych. Jednostki artylerii przeciwlotniczej otrzymały rozkaz strzelania pociskami oświetlającymi w kierunku Nettuno co dwadzieścia

minut, aby ułatwić atakującym rozpoznanie celów. Zasięg ostrzału był zbyt duży dla realizacji tego zadania, ale ogień artylerii był przydatny pilotom Negrów do określania kierunku. Wczesnym rankiem 20 kwietnia zauważono aliancki konwój zmierzający w stronę przycółku, a po zapadnięciu zmroku Krieg rozpoczął operację, chociaż grupa wypadowa łodzi wybuchowych została w ostatniej chwili wycofana przez rejonowy sztab Kriegsmarine z uwagi na niewielką ich liczbę i brak doświadczenia załóg. Zmuszeni do pomocy spadochroniarze zjawili się na miejscu, a ciężkie Negry na dwukołowych podwoziach przygotowano do opuszczenia na wodę. Każdy z pilotów zajął miejsce w małym kokpicie, przykręcono klosze i sprawdzono układ sterowania. Dla celów wodowania torped przygotowano sześć torów wykonanych z mat kokosowych wzmocnionych siatką z drutu i włókien konopi. Żołnierze z trudem przepychali Negry do wody. Nie było to łatwe, a problemy pojawiły się na samym początku akcji. Grube maty chroniły koła przed ugrzęźnięciem w piasku, ale nie sięgały zbyt daleko w morze. Niezdarne i nieporęczne podwozia zapadały się po osie kół, a żołnierze nie byli w stanie utrzymać ciężaru, który ściągał ich na głębszą wodę. Próby ruszenia zablokowanych torped kończyły się często niepowodzeniem. Niektóre Negry wywracały się na bok. W takiej sytuacji 5-tonowy kolos zapadał się w piach i trzeba było szybko uwolnić zagrożonego pilota. Starannie ułożone maty wplątywały się w koła, gdy żołnierze przeciągali torpedy do wody, na przemian pchając i wycofując podwozia. Część bezużytecznych Negrów pozostała w wodzie i trzeba je było zniszczyć następnego dnia.

Czternaście torped unieruchomionych na „pochylni” wysadzono w powietrze. Pozostałe dwadzieścia trzy zdołały wyjść w morze w swój pierwszy patrol bojowy. Każdy pilot miał mały kompas, który okazał się jednak mało użyteczny. Kierowano się kursem wyznaczonym według położenia gwiazd, ale torpeda była na tyle nisko osadzona w wodzie, że najważniejszy okazał się bezpośredni kontakt z najbliższymi Negrami, albo orientacja na podstawie przebiegu linii brzegowej. Po dotarciu w wyznaczony rejon słońce rozświetli włoskie niebo i ułatwił nawigację do celu, ale jednocześnie zwiększył niebezpieczeństwo wykrycia przez nieprzyjaciela. W ramach przygotowania ataku sił szturmowych samoloty Luftwaffe dokonały w nocy trzech

27

DESPERACI DÓNITZA

ataków na pozycje aliantów, a o świcie samoloty typu Focke Wulf Fw 190 operujące na niskim pułapie przeprowadziły bombardowanie. Miało to na celu wprowadzenie przeciwnika w błąd i osłabienie czujności przez ciągle ogłaszanie alarmu.

Negry miały wykonać atak z zaskoczenia, co nie w pełni się udało. Ostrzeżenia o planowanym przez Niemców użyciu miniaturowych łodzi podwodnych dotarły do Brytyjczyków w grudniu 1943 z „Delfina”, zespołu kryptologów korzystających z Enigmy. Rozszyfrowane meldunki potwierdzały, że łodzie typu X zaginione podczas ataku na pancernik „Tirpitz” zostały wydobyte i stały się podstawą do opracowania niemieckich konstrukcji tego typu jednostek. Zagrożenie zostały zidentyfikowane, a kolejne przechwycone meldunki Kriegsmarine i Luftwaffe były źródłem informacji o ataku z 20 kwietnia. Aliancki wywiad marynarki wojennej w Neapolu został powiadomiony o przybyciu „dwuosobowych torped” do Fumicino w celu wykonania akcji przeciwko jednostkom pływającym, zdążającym do Anzio.¹⁴ Ogłoszono specjalny alarm (pod kryptonimem „Widewake”) i wprowadzono najwyższy stopień działań patrolowych wraz z obrzucaniem bombami głębinowymi zewnętrznych granic obszaru kontrolowanego przez aliantów w celu powstrzymania potencjalnych napastników.

Okręt USS PC591 przekazał drogą radiową informację o pierwszym kontakcie z siłami szturmowymi wykonując patrol „H” (rejon patrolowy „How” przebiegał od punktu o namiarze 267° w zasięgu 5,4 mili do punktu 240° w zasięgu 8,7 mili). Okręt amerykański

znajdował się w gotowości bojowej z racji zagrożenia ze strony Luftwaffe i zameldował o kontakcie radarowym 9 mil na północny-zachód od latarni Anzio, chociaż cel nie został zidentyfikowany, mimo wystrzelenia wielu pocisków oświetlających. Zdziwienie por. J.L. Clarka i jego załogi było tym większe, że tajemniczy podwodny wybuch aż zakołysał USS PC591 od rufy o godz. 3.07. Przyczyna tego zdarzenia nie została wyjaśniona ale przypuszczalnie był to nieudany atak torpedowy. Clark poświęcił resztę nocy na pogoń za tajemniczymi obiektami ukazującymi się na radarze na kursie okrętu, a nieraz okazywało się, że były to boje wyznaczające tor wodny. Alarm trwał mimo wszystko, a alianci wzmocnili intensywność patrolowania po rozpoczęciu niemieckiego ataku.

Pierwszy kontakt wzrokowy został podany o 7.25, kiedy to obserwator na pokładzie PC558 pełniącego służbę patrolową w rejonie „P” zauważył „krążącą torpedę” w odległości 3000 jardów uznając, że jest to żywa torpeda z kloszem z pleksiglasu i widoczną częścią rufową. W kierunku celu otwarto ogień z działek kalibru 40mm i 20mm, wyrzucono dwie bomby głębinowe i rozpoczął się pościg. Po dwudziestu pięciu minutach od nawiązania kontaktu wzrokowego torpeda została zatopiona, a cały i zdrowy st. chor. mar. Walter Schulz podjęty na pokład. PC558 ponownie natknął się na nieprzyjaciela, gdy atak niemieckich Negrów osiągnął swe apogeum, a inny amerykański

28

CHRZEST BOJOWY

patrolowiec, PC626 dołączył do PC558, gdy ten zauważył kolejną torpedę. Dwie amerykańskie jednostki rozpoczęły śmiały atak ogniem z działek 20 mm i bombami głębinowymi. Kilkanaście serii pocisków 20 mm dosięgło pleksiglasowej kopuły. Neger skrył się pod powierzchnią wzburzonego morza. Pilotowi udało się awaryjnie wydostać z kokpitu. Hans Fligel, który nie miał na sobie żadnych oznak stopnia wojskowego (w sprawozdaniu sporządzonym przez wywiad aliancki podano później, że był to „praktykant, cieśla okrętowy”) był tak wycieńczony, że trzeba go było wciągnąć na pokład amerykańskiego okrętu, gdzie otoczono go niezbędną opieką przed przekazaniem w ręce Brytyjczyków. PC526 pod dowództwem por. E.E. Harveya kontynuował akcję patrolową, zrzucając często bomby głębinowe, ponieważ stan alarmu „Widewake” utrzymywano przez noc i następny dzień. Amerykanie natknęli się na kolejnego Negra o 10.03 i zmusili go bombami głębinowymi do wyjścia na powierzchnię. Torpeda została zatopiona wraz z pilotem na skutek ostrzału artyleryjskiego. Następny kontakt wzrokowy PC526 z Negrem nastąpił o 7.00, 23 kwietnia, dwa dni po rozpoczęciu ataku, kiedy na powierzchni wody napotkano kolejnego Niemca. Załoga okrętu Harveya wyciągnęła z morza Georga Hoffa, chociaż okazało się, że nie miał tyle szczęścia, co jego koledzy, ponieważ był już martwy. Został pochowany na morzu, a jego rzeczy osobiste przekazano odpowiednim organom w Neapolu.

Inny amerykański patrolowiec dokonał ostatniego, potwierzonego tego dnia zatopienia, gdy Harvey wykonywał atak na swego drugiego Negra. Raport sporządzony po tym zdarzeniu przedstawiał barwny obraz całego zamieszania, które panowało pod Anzio.

9.45 [...] USS SC651 otrzymuje polecenie drogą radiową od por. Nocco, przedstawiciela trałowców eskortowych na pokładzie LST358, aby udać się niezwłocznie w celu udzielenia pomocy PC558, który właśnie zatopił miniaturową łódź podwodną albo żywą torpedę pięć mil na północny-zachód od latarni na Przylądku d'Anzio, na pozycji 41° 30'N i 12° 30' 30" E. Po minięciu Przylądka d'Anzio obserwator zauważył okrągły przedmiot na powierzchni morza z prawej burty od dziobu w odległości 4000 jardów. Na pierwszy rzut oka obiekt ten nie przypominał okrętu podwodnego ani torpedy, ale zajęliśmy stanowiska bojowe i przemieściliśmy więcej ludzi na górny pokład, ponieważ wychodziliśmy z bezpiecznego akwenu w rejon, gdzie mogły być zapory minowe [...] Po zbliżeniu się na odległość 2000 jardów dostrzegliśmy ślad torowy za kopułą i ster wystający ponad powierzchnię wody jakies

15 stóp za czasą. [...] Znajdował się wtedy około 4000 jardów od kotwiczowiska i zmierzał wprost na dwa statki typu Liberty i okręt szpitalny. Zmieniliśmy kurs, żeby mieć ten obiekt od strony dziobu i ominąć ewentualnie jego wyrzutnie rufowe (sądziłyśmy wtedy, że mamy do czynienia z małym okrętem podwodnym). Mając go już w niewielkiej odległości postanowiliśmy

29

DESPERACI DÓNITZA

wejść na maksymalną prędkość, żeby go staranować. Zarządziliśmy alarm na stanowiskach wyrzutni bomb głębinowych i ustawiliśmy je na 50 stóp.

Podeszliśmy kursem kolizyjnym na 500 jardów, kiedy stwierdziliśmy, że obiektem tym jest żywa torpeda a taranowanie nie jest najlepszym rozwiązaniem [...] Zaczęliśmy ostrzelać z działek 20 mm i 40 mm, kiedy byliśmy w odległości 400 jardów, a gdy mieliśmy go na trawersie, w odległości 75 jardów, odezwały się wyrzutnie bomb głębinowych z lewej burty. Ładunki głębinowe nie wybuchły, a torpeda nie przestawała sunąć w kierunku kotwiczowiska, chociaż wydawało się nam, że kilka pocisków 20mm dotarło do celu.15

Amerykański kapitan J. W. Barr wspomina w swoim raporcie, że pierwszy raz usłyszał o żywych torpedach, kiedy w „Office of Naval Intelligence Weekly” przeczytał artykuł zatytułowany Włoskie morskie jednostki szturmowe. Mając te informacje na uwadze postanowił nie taranować nieprzyjacielskiego obiektu, żeby uniknąć ewentualnej detonacji głowicy bojowej i uszkodzenia własnej jednostki.

Pierwszy atak nie zdołał zatrzymać Negra, więc SC651 przeszedł na prawą burtę obiektu i ponownie ostrzelał go ogniem z działek 20mm i 40mm. Kolejny raz obrzucono intruza bombami głębinowymi, które nie wybuchły.

Tym razem ogień z działek 20mm i 40mm był skuteczny i torpeda gwałtownie się zanurzyła. Odbiliśmy w lewo i zaczęliśmy dokładne przeszukiwanie, ale wkrótce zobaczyliśmy, że obiekt pojawił się przed nami. Zakładaliśmy, że jest to torpeda i ostrzelaliśmy ją ogniem działek 40mm. Podeszliśmy bliżej, a obiekt zaczął do nas wymachiwać i wiedzieliśmy już, że jest to pilot.16

Po wystrzeleniu dwudziestu pocisków 40mm i dwudziestu pięciu kalibru 20mm Barr rozkazał wstrzymać ogień i zmniejszyć prędkość, ponieważ SC651 podchodził pod Niemca, którego wyciągnięto z wody. Okazał się nim mocno wstrząśnięty Günther Kuschke, przemoczony do suchej nitki. Po zdjęciu wierzchniej odzieży i oliwkowo-zielonego munduru, został okryty suchym kocem. Poczęstowano go kawą i papierosami, a zastępca dowódcy okrętu, ppor. mar. H.C. Tee, opatrzył mu zranione pociskiem ramię. Pytania dotyczące charakterystyki jego „jednostki pływającej” zbywał, mówiąc po prostu „Nie chcę rozmawiać. Jestem niemieckim żołnierzem”. Ten 23-letni pilot torpedy został wkrótce przekazany na pokład niszczyciela eskortowego USS „Frederick C. Davis” w celu dokładnego przesłuchania.17

Dziesięć Negrów dotarło do wyznaczonych celów, a przynajmniej wykonało akcję z powodzeniem. Grupa, która osiągnęła Zatokę Nettuno, nie znalazła żadnego celu, który wart byłby ataku. Niektórzy piloci odpalali torpedy w kierunku lądu, mając nadzieję, że na ich drodze znajdzie się coś ciekawego. Jeden z Negrów z tej grupy, pilotowany przez mar. Horsta Bergera, skierował się na morze i natknął się na zaciemniony okręt, który wykonywał dziwaczne

30

CHRZEST BOJOWY

manewry. Pilot twierdził później, że wystrzelił swą torpedę i trafił w idący zygzakiem patrolowiec lub korwetę, bo w świetle błysku po wybuchu zauważył działo zamontowane z przodu nadbudówki. Gdyby tak się faktycznie stało, to byłby to nie lada wyczyn, ponieważ celownik Negra zapewniał dobrą dokładność w przypadku mierzenia do celów nieruchomych, a nie wykonujących manewry. Inny pilot, st. chor. mar. Hermann Voigt, także meldował o

trafieniu i poważnym uszkodzeniu statku z odległości 400 m. Trzy z pięciu Negrów skierowanych do portu Anzio przepłynęły obok posterunków wartowniczych rozmieszczonych na betonowym falochronie i odpaliły torpedy w stronę zatłoczonych basenów. Piloci twierdzili, że widzieli błyski wybuchów wśród małych jednostek zgromadzonych przy nabrzeżu.

Powrót pilotów po wykonaniu zadaniu nastroczał wiele trudności i nerwów, jak przy wychodzeniu na misje. Wszyscy myśleli o ograniczonej wytrzymałości torped nośnych, kiedy gorączkowo wypatrywali płonących ognisk, które miały znaczyć odcinki wybrzeża zajęte przez swoje wojska. Dziesięć Negrów nie powróciło z akcji. Jeden z tej dziesiątki, pilotowany przez chor. mar. Pettke, wylądował na tyłach pozycji nieprzyjaciela, ale sam pilot uniknął niewoli i zdrowy i cały wrócił do bazy. Niemcy odnaleźli ciało jednego z dziesięciu zaginionych. Neger dotarł na brzeg zajęty przez swoich, ale uderzył w dno i zakopał się w gęstym piasku, zanim pilotowi udało się wydostać z kokpitu.

Operacja została uznana za pomyślną. Dwa okręty zostały trafione z całą pewnością, a kilka prawdopodobnie na terenie portu w Anzio. Alianci potwierdzili, że patrolowce zatopiły co najmniej czterech napastników, a jeden został wyrzucony na brzeg, cztery i pół mili na północ od Anzio - jego pilot został złapany przez amerykańskich żołnierzy. Trzy torpedy dotarły do brzegu i nie wybuchły. Trzeba powiedzieć, że fakty zostały stworzone niejako na życzenie. Alianci nie potwierdzili ani trafienia, ani uszkodzenia, które można by przypisać atakowi wykonanemu przez Negry. Co gorsza dla Kriegsmarine, nienaruszony Neger został znaleziony przez aliantów, jak powoli krążył z martwym pilotem w kokpicie. Pilot zmarł z braku tlenu, a akumulatory silnika napędowego nie były jeszcze wyczerpane. Przechwycenie podwójnej torpedy odebrało Niemcom przewagę zaskoczenia, którą mieli nadzieję jeszcze długo utrzymywać. Siły szturmowe pokazały się w akcji, ale jej skutki były, w najlepszym razie, wielkim rozczarowaniem.

Po pionierskiej misji Kriega w Niemczech czekały nowe, gotowe do użycia Negry i ulepszone, zanurzalne Mardery. Podjęto jednak decyzję o powrocie MEK175 do ojczyzny, bo ich tajny charakter został wykryty poprzez przejęcie całego, nieuszkodzonego Negra, a do tego trzeba było przekazać zdobyte doświadczenia kolejnej grupie rekrutów. Nie minęło wiele czasu, a okazali się oni bardzo potrzebni do stawienia oporu inwazji, której skali nikt nie był w stanie nawet przewidzieć.

31

ROZDZIAŁ TRZECI

Działania sił szturmowych we Włoszech

Łodzie wybuchowe Linsen i łodzie szturmowe

Akcja Negrów w rejonie Anzio-Nettuno jest słusznie uważana za pierwszą operację przeprowadzoną przez siły szturmowe, ale Niemcy już od września 1943 r. prowadzili działania z wykorzystaniem włoskich łodzi wybuchowych.

Niewielkie jednostki bojowe państw Osi wykonywały zadania na Morzu Śródziemnym od sierpnia 1940 r, ale przez trzy kolejne lata dominowała tu włoska 10. Flotylla Ścigaczy Okrętów Podwodnych, Decima Mas. Po podpisaniu przez Włochy bezwarunkowej kapitulacji z aliantami, 8 września 1943 r, faszystowski przywódca Benito Mussolini został aresztowany i osadzony w małym, alpejskim hotelu w Gran Sasso, który, jak na ironię, został zbudowany w ramach programu rozwoju kultury fizycznej włoskiej młodzieży. Hotel stał się także widownią spektakularnej akcji uwolnienia duce przez oddział komandosów SS dowodzonych przez Otto Skorzeny'ego i doborową grupę wiernych reżimowi włoskich spadochroniarzy. Dyktator, który po odzyskaniu wolności, był już tylko cieniem przywódcy i marionetką w rękach Hitlera, utworzył marionetkowe państwo - Repubblica Sociale Italiana (RSI). Niewielka flota wojenna RSI nie mogła mieć istotnego wpływu na losy wojny, a Niemcy wydali rozkaz, na mocy którego tylko jednostki wchodzące w skład Decima Mas mogły

pływać pod banderą włoskich faszystów, chociaż i tak stanowiły one trzon sił morskich Mussoliniego.

Decima Mas dowodzona przez księcia Borghese znajdowała się, po rezygnacji rządu, w ośrodku szkoleniowym Sesto Calende nad Jeziorem Magiore oraz frontowych bazach La Spezia i Livorno. Do czasu kapitulacji jednostka ta miała na swoim koncie czterdzieści osiem nieprzyjacielskich jednostek pływających zatopionych lub poważnie uszkodzonych, o łącznym tonażu 450 596 ton. W akcjach bojowych używano wszelkich dostępnych środków, a to, że zniszczone statki i okręty znajdowały się w silnie umocnionych i dobrze strzeżonych portach w Suda Bay, Gibraltarze, Aleksandrii i Algierze, wyjątkowo dobrze świadczy o osiągnięciach Włochów. Większość ludzi pozostających pod komendą Borghese wybrała lojalność wobec Osi, a tylko

32

DZIAŁANIA SIŁ SZTURMOWYCH WE WŁOSZECH

nieliczni po dezercji weszli w skład oddziałów partyzanckich współpracujących z aliantami. Następnego dnia po zawieszeniu broni Borghese zebrał załogi pływające, lojalne wobec RSI, w bazie w La Spezia, gdzie zakomunikował o swej wierności i posłuszeństwie wobec armii niemieckiej a następnie wyruszył w objazd po kraju w celu zwerbowania nowych ludzi. 18 Kpt mar. Mantey, oficer łącznikowy Kriegsmarine z Decima Mas, otrzymał 19 września instrukcje dotyczące przywrócenia jednostce gotowości operacyjnej, szczególnie chodziło o załogi dwuosobowych łodzi torpedowych i jednoosobowych łodzi wybuchowych, ponieważ lądowanie aliantów pod Salerno spotkało się tylko ze szczątkowym oporem ze strony niemieckiej marynarki wojennej. Mantey poświęcał najwięcej uwagi dwuosobowym łodziom szturmowym (MTSMA - Motoscafo da Turismo Silurante Modificato Allargato, czyli „zmodernizowanym i powiększonym turystycznym łodziom torpedowym”), które stosowane były przez siły włoskie, a ich uzbrojenie stanowiła jedna torpeda 45 cm, dwie 70 kg bomby głębinowe i broń strzelecka członków załogi. Oprócz tego istniały również łodzie MTM (Motoscafo da Turismo Modificato), które przypominały bardziej niemieckie łodzie typu Linsen, z jednoosobową załogą, które pilot ustawiał na cel a następnie porzucał w odległości 300 m, aby ratować się na małej, dmuchanej tratwie. Łodzie nie miały możliwości zdalnego sterowania, chociaż głowica bojowa działała na takiej zasadzie, że zatapiała się koło planowanej do zniszczenia jednostki pływającej, a odpalał ją mechanizm zegarowy. Koncepcja łodzi wybuchowej nie powstała w czasie II wojny światowej. Zarówno Niemcy, jak i Włosi z różnym skutkiem używali takich środków walki w okresie I wojny. W latach II wojny, kiedy oba państwa były sojusznikami, Włosi znów mieli na tym polu przewagę. Wykorzystywali łodzie wybuchowe na Morzu Śródziemnym, a krążownik HMS „York” został poważnie uszkodzony przez jedną z nich w zatoce Suda Bay w rejonie Krety w marcu 1941 r.

Przebudowa Decima Mas przez Mantey'a przebiegała bardzo wolno, głównie z powodu niezadowolenia Włochów, a także niespokojnej sytuacji w zakładach przemysłowych produkujących łodzie szturmowe i ich wyposażenie. W związku z kiepskim morale wśród ludzi Decima Mas, Marineoberkom-mando Italien zaleciło utworzenie oddzielnej jednostki niemieckiej w celu wykorzystania kilku istniejących łodzi szturmowych oraz włączenia kadry niemieckiej do stanu osobowego włoskiej flotylli.

Jednostka mająca w składzie mieszane, niemiecko-włoskie załogi wykonała w grudniu pierwszy nieudany morski atak skierowany przeciwko alianckim kutrom torpedowym i okrętom podwodnym u wybrzeży Ligurii. Rozkaz Mussoliniego wydany 16 stycznia 1944 r. w sprawie aresztowania księcia Borghese stanowił zagrożenie dla istnienia flotylli, gdy ludzie z Decima Mas wyrazili swe poparcie dla swego dowódcy. Szybka interwencja Niemiec

33

DESPERACI DÓNITZA

doprowadziła do przywrócenia księcia na stanowisko, a Kriegsmarine uznała powody aresztowania za wyjątkowo błahe. Kolejne patrole bojowe nie przynosiły efektów. Dwudziestego drugiego stycznia, po wylądowaniu oddziałów alianckich pod Anzio, trzy łodzie szturmowe sprowokowały ostrzał z nieprzyjacielskich niszczycieli i kanonierek. To niepewne włosko-niemieckie współistnienie trwało, z różnym skutkiem, w formie sporadycznych akcji przeciwko jednostkom pływającym nieprzyjaciela. W wyniku nacisku ze strony Berlina, aby podporządkować Decima Mas, 1765 Niemców przeniesiono do flotylli, którą przeformowano, tworząc trzy oddzielne jednostki: łodzie szturmowe i torpedy wolnobieżne Maiale, ścigacze torpedowe i jednostki sabotażowe (kontrolowane nadal przez Abwehre). Ponadto adm. Heye, który mocno angażował się wtedy w budowę sił szturmowych zażądał, aby od kwietnia kierować 75% dostaw łodzi szturmowych do dyspozycji Niemiec i wykwaterować włoskich kursantów z Sesto Calende, aby zwolnić miejsce dla niemieckich załóg. Nie trzeba dodawać, że Włosi uważali taką propozycję za obraźliwą. Podział łodzi szturmowych między partnerów z państw Osi spowodował wiele nieporozumień i sporów. Niemcy zaangażowali policję, służbę bezpieczeństwa i wojsko, aby odzyskać swój przydział. Pierwsza, pionierska niemiecka jednostka mająca w składzie łodzie wybuchowe nie znajdowała w strukturach Kriegsmarine. Wywiad Abwehry opracował koncepcję niewielkich łodzi do przewożenia nurków w akcjach sabotażowych w operacjach rzecznych. W okresie działania specjalnego pułku „Brandenburg”, jednostka sił specjalnych Wehrmachtu łącząca ludzi Abwehry i armii lądowej, utworzyła oddzielną formację wyposażoną w głowice bojowe podwójnej mocy i łodzie zbudowane według włoskiego projektu.

Załączki Kustenjager Abteilung w ramach pułku „Brandenburg” zaczęto tworzyć na wiosnę 1942, głównie z przeznaczeniem do operacji rzecznych. Ludzie z lekkiej kompanii saperów pułku przeszli podstawowe szkolenie morskie w Świnoujściu, a pierwsze jednostki Kustenjager Abteilung w niewielkim składzie osobowym brały udział w akcjach Afrika Korps w 1942 r., a także uczestniczyły w działaniach na Krymie i innych terenach południowej części ZSRR.

Pierwsza kompania rozpoczęła pod dowództwem por. Kuhlmana doświadczenia z motorowymi łodziami wybuchowymi pod koniec 1942 r. Brała udział w pracach projektowych i budowie łodzi oraz zaczęła szkolenie na spokojnych wodach Jeziora Bodeńskiego, mając swą siedzibę w Langenar-gen. Szkolenie to, jak się okazało w czasie pierwszych akcji bojowych, było zupełnie nieprzydatne. Niewielkie łodzie typu Linsen załadowano na wagony 24 marca 1944 r. w celu przewiezienia koleją z Niemiec do Włoch. Miały być następnie użyte przez pułk „Brandenburg” w akcji pod Anzio jako wsparcie ataku Negrów w kwietniu 1944 r., chociaż zrezygnowano z tego zamierzenia.

34

DZIAŁANIA SIŁ SZTURMOWYCH WE WŁOSZECH

Łodzie wykorzystano wreszcie 1 lipca, kiedy to wyszły z La Spezia na wody Zatoki Genueńskiej. Okazało się, że nie nadają się do użycia w warunkach wzburzonego morza, ponieważ zachowują się inaczej, niż na śródlądowym jeziorze. Lekkie kadłuby wykonane ze świerku nie poddawały się kontroli niedoświadczonych pilotów, a cała akcja zakończyła się fiaskiem, nawet bez spotkania z nieprzyjacielem. Heye, całkiem słusznie domagał się, aby operacje morskie pozostawić w gestii Kriegsmarine i przedstawił swoje stanowisko Naczelnemu Dowództwu Wehrmachtu, które ostatecznie tak postanowiło, a ludzie z pułku „Brandenburg” dostali szansę wyboru, tak o tym w swych wspomnieniach ze służby na łodziach Linsen opowiada Ernst Ertel:

Rozpocząłem służbę 19 grudnia 1944 r. na Skaldzie, potem, jako Rottenfuhrer znalazłem się w legendarnej flotylli łodzi Linsen dowodzonej przez kpt. mar. Bastiana [...] do 18/19 kwietnia, a na koniec uczestniczyłem w ostatniej operacji łodzi wybuchowych na Tamizie.

W 1942 r.[...] pojechałem do Świnoujścia na okręt żaglowy „Gorch Fock” w składzie oddziału marynarzy Brandenburczyków. Powołano lekką kompanię saperów, a ja wraz z nią, pod dowództwem kpt. Kriegsheimera, zostałem wysłany nad Morze Czarne.[...] Ja i 50 towarzyszy broni wróciliśmy do Langenargen/ Bodensee, gdzie pod komendą naszego niezapomnianego dowódcy, rotm. Konrada („Conny”) von Leipzig sformowano Kustenjager Abteilung 800.

Nasza 4. (ciężka) kompania otrzymała niewielkie jednostki torpedowe oznaczone kryptonimem Linsen [...] Zgodnie z założeniami taktycznymi, łodzie te miały być użyte w ramach operacji przybrzeżnych przeciwko przeszkodom o charakterze wojskowym, jak np. mosty, itp.

Wynalazcą tej łodzi był nasz mjr Golbach, (późniejszy kmdr ppor. Kriegsmarine), który już w czasie I wojny prowadził próby z wykorzystaniem technik zdalnego sterowania.

Mieliśmy nadzieję, że uda się nam pierwsza akcja wykonana w kwietniu pod Anzio/Nettuno. Niestety, było zupełnie inaczej. Kriegsmarine pod dowództwem adm. Heye uważała, że decyduje o wszystkich działaniach na morzu, których nie można wykonywać bez ich zgody! Doprowadziło to później do wyjątkowej sytuacji, kiedy to my, niewielka formacja „Lordów” Kustenjager, mogliśmy wybierać, czy wrócić pod skrzydła Kustenjager Abteilung i naszego uwielbianego „Con-ny'ego”, czy opowiedzieć się za adm. Heye i jego siłami szturmowymi, aby brać udział w operacjach inwazyjnych z udziałem łodzi. Ja postanowiłem pozostać pilotem łodzi, bo miałem do czynienia z Linsen w ramach 1. oddziału łodzi szturmowych od czasu budowy, poprzez próby na Jeziorze Bodeńskim i chciałem poczuć atmosferę prawdziwej walki.

Staliśmy się, jako zintegrowana flotylla łodzi wybuchowych, częścią istniejących sił szturmowych wraz z nurkami, żywymi torpedami, miniaturowymi łodziami podwodnymi.[...] Często mówiono o nas „samobójcy”. Uważam to za nieuzasadnione. Stawiano przed nami trudne zadania, ale nie były one, ani łatwiejsze, ani trudniejsze niż to, co robili koledzy z innych formacji.

35

DESPERACI DÓNITZA

Jednostka szkoleniowa sił szturmowych, Lehrkommando 200, powstała na bazie dawnego oddziału łodzi Linsen z Kustenjager Abteilung. Kriegsmarine przejęła znaczną część specjalnego pułku Brandenburg, pewną ilość instruktorów, którzy zostali następnie przeniesieni do marynarki wojennej, a także kilkanaście łodzi Linsen wraz z załogami. Łodzie poddawano próbom w Zatoce Lubeckiej, gdzie szybko zwrócono uwagę na ich słabe strony. Niestety, z uwagi na potrzeby frontu w Normandii, zostały pilnie wysłane do walki po zwiększeniu zbiorników paliwa, które zainstalowano w ramach remontu.

Jednostka łodzi Linsen nie była pierwszą formacją nawodnych jednostek pływających w ramach sił szturmowych. W lutym 1944 r. adm. Heye skierował kpt mar. Heinza Schomburga (byłego dowódcę U-561 i szefa komendy uzupełnień) na Morze Śródziemne. Powierzył mu dokonanie przeglądu istniejących włoskich lekkich sił morskich oraz powołanie na tej podstawie niemieckiego systemu szkolenia. Schomburg przyjechał do Włoch 22 lutego 1944 r. wraz z por. Hartingiem jako oficerem ds. administracyjnych. W miejscowości Castelletto założyli siedzibę sztabu Kommando Stab Siid, chociaż na początku używano nazwy Einsatz und Ausbildungs Stab Sud. Jednocześnie Niemcy utworzyli szkołę w Sesto Calende, którą później przemianowano na Lehrkommando 600. Mieściła się w obiektach używanych przez Decima Mas. Dowódcą niemieckiego kontyngentu był ppor. mar. Bloomenkamp. Oddzielne dowództwo oraz programy szkolenia ograniczały możliwości niewielkiego Lehrkommando 600, które później przemianowano na 601. W maju por. mar. S. Frenzmeyer zastąpił Bloomenkampa, który objął drugi ośrodek szkoleniowy założony przez Schomburga w Stresa, nazwany z kolei Lehrkommando 602.

Einsatz und Ausbildungs Stab Sud uzyskało środki transportu w maju 1944 r., kiedy to pod jego dowództwo przekazano utworzoną kolumnę zmotoryzowaną Kraftfahreinsatzzug Siid. Kolumna ta dysponowała zarekwirowanym sprzętem włoskim i miała na wyposażeniu sześćdziesiąt ciężarówek marki Fiat i Lancia o ładowności od 2,5 do 6 ton, osiemdziesiąt przyczep, dwanaście samochodów osobowych i motocykle. Jej dowódca, por. Briiggemann, rezydował w sztabie w Sesto Calende i był także odpowiedzialny za utrzymanie gotowości technicznej Einsatz und Ausbildungs Stab Siid i zaspokojenie potrzeb transportowych czterech flotylli łodzi szturmowych, Lehrkommando 700 i niemieckiej grupy Maiale. Pozostałe jednostki, które w późniejszym okresie podlegały Einsatz und Ausbildungs Stab Siid były już zmotoryzowane i samowystarczalne pod tym względem. Kolumna transportowa Briiggemanna, oprócz realizacji zadań operacyjnych, odbierała nowe łodzie wybuchowe z fabryk i woziła je nad Jezioro Maggiore, gdzie przechodziły próby i skąd trafiały według przydziału do odpowiednich flotylli. W październiku 1944 r. jednostka Briiggemanna została połączona z Abnahmekommando w Sesto Calende, a nowa struktura otrzymała nazwę Gruppe

36

DZIAŁANIA SIŁ SZTURMOWYCH WE WŁOSZECH

n_o_cl

7

u

Linsen

Nachschub i działała w ramach nowo powstałego Kommando Stab Sud. Bruggemann piastował swe stanowisko do marca 1945 r., a później zastąpił go kmdr ppor. Herbert Burckhardt z kwatermistrzostwa sił szturmowych.

Na początku kwietnia 1944 r. Decima Mas była w stanie kompletnego nieładu, a mieszane, włosko-niemieckie akcje łodzi szturmowych wykonywane we wcześniejszym okresie, nie przyniosły większych sukcesów. Dwudziestego maja flotylla znalazła się pod pełną kontrolą operacyjną ze strony Niemców, a wkrótce po tym Borghese zrezygnował ze stanowiska dowódcy. Świadczyło to o załamaniu się morale, a 2 sierpnia, po rozpadzie jednostki na mniejsze zespoły, część łodzi znalazła się w rękach partyzantów. Dążenia adm. Heye oraz porozumienie z faszystami zaowocowały włączeniem lojalnych i sprawnych pozostałości flotylli do sił szturmowych, co faktycznie oznaczało pełną dominację niemieckiej marynarki wojennej w zakresie sił specjalnych na Morzu Śródziemnym.

Dziewiątego sierpnia, po rozpoczęciu zażartych walk u wybrzeży Normandii Heye wydał rozkaz, żeby użyć wszystkich dostępnych jednostek sił szturmowych we Francji, dlatego stacjonujące we Włoszech jednostki łodzi szturmowych przygotowano do przerzucenia kolejną na nowy front.

Wcześniejsze lądowanie aliantów w południowej Francji wymusiło zmianę ustaleń i wydanie nowych rozkazów użycia sił szturmowych na Morzu Śródziemnym. Łodzie torpedowe z niemieckimi załogami szybko skierowano na pole walki, a sztab łodzi szturmowych znalazł się w Monaco, gdzie oczekiwano na przybycie nowego dowódcy.

Pod koniec sierpnia z Niemiec przybył kmdr. ppor. Haun, który objął dowodzenie pierwszego oddziału łodzi SMA i MTM przeznaczonego dla sił szturmowych, a formacji tej nadano nazwę Einsatzstab Haun. Jej geneza sięga

37

DESPERACI DÓNITZA

22 sierpnia 1944 r., kiedy to w Sesto Calende Haun i około 100 osób personelu niemieckiego z Lehrkommando 600 rozpoczęło szkolenie pięćdziesięciu Włochów. Połowa z dwudziestu sprawnych i dostępnych łodzi MTM, z których dwie lub trzy były typu SMA, była wykorzystywana przez siły włoskie, reszta pozostawała w dyspozycji Niemców stanowiących

Einsatzstab Haun. Kolumna transportowa Briiggemanna przewiozła połączoną flotyllę włoską i niemiecką do Villefranche 22 sierpnia 1944 r.

Flotylla przeprowadziła stamtąd cztery akcje bojowe przeciwko jednostkom pływającym w rejonie Nicei. W nocy 25 sierpnia łódź typu SMA dowodzona przez Sottotenente Siccola z włoskiego kontyngentu zgłosiła zatopienie krążownika, a członek sił szturmowych, ppor. mar. Kind, zatopił aliancką kanonierkę. Dwa dni później bosman Grunwald zameldował, że pilotowana przez niego wybuchowa MTM zatopiła „jakaś pomocniczą jednostkę floty nieprzyjaciela”. Źródła alianckie nie potwierdzają jednak tych sukcesów. W wyniku tych akcji zanotowano, jak podają niemieckie dane, jedną ofiarę w ludziach - ppor. mar. Bloemenkamp, były dowódca Lehrkommando 601, zmarł w wyniku odniesionych ran. Bliski śmierci był jeszcze jeden człowiek, który uczestniczył w walkach z 27/28 sierpnia. Młody niemiecki pilot ostatniej z ośmiu dwuosobowych łodzi szturmowych podszedł do nieprzyjacielskiej kanonierki za blisko, aby użyć torpedy i postanowił wystrzelić z panzerfausta. Mierzył w ruchomy cel, ale broń nie wypaliła. Drugi pilot widząc, co się dzieje, bez wahania wyciągnął granat, ale zamachnął się tak energicznie, że stracił równowagę i wypadł za burtę. Łódź szturmowa dostała się pod intensywny ogień i stanęła w płomieniach. Pilot robił wszystko, żeby ugasić pożar i skierował się do bazy. Jego towarzysz po trzech godzinach dopłynął do Villefranche. Niemcy uznali, że użycie sił szturmowych zakończyło się sukcesem.

W przedostatni dzień sierpnia flotylla została przeniesiona do San Remo, gdzie 5 września kpt mar. Wilhelm Ullrich objął jej dowództwo. Jednostka nosiła odtąd nazwę 611. Flotylli Sił Szturmowych. Haun udał się do Istrii, gdzie potem dowodził tzw. VI Dywizją Sił Szturmowych stacjonującą w Opicina i utworzoną we wrześniu 1944 r. w ramach Dowództwa Marynarki Adriatyku, które miało stanowić ogniwo koordynujące działania dywizji i regionalnych sił szturmowych. W tym samym miesiącu kadra dowódcza Einsatz und Ausbildungs Stab Siid została przeniesiona do Meina nad Jezioro Maggiore, na granicy ze Szwajcarią.

Kmdr ppor. Hugo Gerdts, pełniący wcześniej obowiązki oficera łącznikowego między dowództwem sił szturmowych adm. Heye a Decima Mas w Genewie, został mianowany na stanowisko Einsatzleiter 611. Flotylli, kiedy flotylla odpoczywała i regenerowała siły po realizacji pierwszych zadań operacyjnych. W okresie późniejszym pełnił on także funkcję szefa operacji wszystkich jednostek sił szturmowych stacjonujących wzdłuż wybrzeża Ligurii.

38

DZIAŁANIA SIŁ SZTURMOWYCH WE WŁOSZECH

Co dziwne, Gerdts sprawował również bezpośrednie dowództwo czterech dużych łodzi MAS w Imperii, chociaż uważano je za niesprawne z uwagi na zbyt duże zużycie benzyny.

Pierwszego września 1944 r. kpt mar. Ullrich odwiedził Drezno wraz z ośmioma ludźmi ze składu 611. Flotylli Sił Szturmowych. Wzięli oni udział w potężnej demonstracji Hitlerjugend, na której był także obecny Dónitz. „Wielki admirał” wychwalał wysiłek wojenny Kriegsmarine na forum potencjalnych rekrutów. Reichsjugendleiter Artur Axmann, przewodniczący nazistowskiej organizacji młodzieżowej, w imieniu fuhrera, przyznał flotylli Ullricha tytuł „Hitlerjugend”. Od tego momentu do służby we flotylli powinni być powoływani wyłącznie członkowie organizacji młodzieżowej, a wszyscy powinni nosić opaski podobne do tych, które mieli żołnierze 12. Dywizji Pancerniej SS, jednak, co symptomatyczne, ze względów bezpieczeństwa nigdy ich nie zakładali.

ROZDZIAŁ CZWARTY

Walki u wybrzeży Normandii

Ataki na flotę inwazyjną

Długo oczekiwane zmasowane uderzenie aliantów na wybrzeże Normandii rozpoczęło się 6 czerwca 1944 r. Nastąpiło otwarcie tzw. drugiego frontu, chociaż określenie to nie jest zbyt fortunne biorąc pod uwagę krwawe walki we Włoszech trwające już od 1943 r. Żąrtowa bitwa toczyła się o przełamanie Wału Atlantyckiego, a dni niemieckiego panowania w Europie były policzone.

Wszystkie jednostki wchodzące w skład sił szturmowych przeznaczone do użycia we Francji zostały oddane pod komendę kmdr. Friedricha Böhme, który w czerwcu otrzymał stanowisko szefa sztabu Kommando Stab West. Kariera Böhme miała bardzo interesujący przebieg. W 1916 r. młody Friedrich zgłosił się na ochotnika do marynarki wojennej. W chwili wybuchu II wojny światowej pełnił funkcję instruktora ciężkiej artylerii przeciwlotniczej w szkole artylerii Kriegsmarine w Świnoujściu. We wrześniu 1939 r. został dowódcą niszczyciela „Anton Schmidt” i brał udział w inwazji na Norwegię w kwietniu 1940 r. Podczas bitwy pod Narvikiem jego niszczyciel został storpedowany i zatopiony, a Böhme, jak setki jego towarzyszy broni, znalazł się na lądzie i uczestniczył w zaciętych walkach jako oficer służby zaopatrzenia. Po triumfalnym zwycięstwie Niemiec został komendantem morskim Narviku, a następnie, w sierpniu 1940 r. otrzymał dowództwo niszczyciela Z23. W maju 1942 r. objął na rok stanowisko oficera łącznikowego marynarki wojennej z Luftflotte 5 w Oslo, po czym powrócił do Świnoujścia jako komendant szkoły artylerii, w której działał w 1939 r. Drugiego czerwca 1944 r. Böhme został przeniesiony do Timmensdorfer Strand, aby objąć funkcję szefa operacji 361., 362. i 363. Flotyli Sił Szturmowych. Wiązało się to z kierowaniem operacjami tych sił w Zatoce Sekwany z miejsca dowodzenia znajdującego się w Villers-sur-Mer, 10 km na zachód od Trouville. W drugiej połowie czerwca pierwsze jednostki sił szturmowych pojawiły się na wybrzeżu kanału La Manche, gdy w Normandii trwały żąrtowe walki. Konwencjonalne okręty podwodne nie zdołały wyrządzić większych szkód alianckiej flocie inwazyjnej, ponieważ przestarzałe U-booty typu VIIC były skutecznie zwalczane przez marynarkę wojenną i lotnictwo nieprzyjaciela. Ścigacze, torpedowce i niszczyciele spotkał podobny

40

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

los, więc Dönitz sięgnął po jedyną broń, która mogła okazać się bardziej skuteczna, chociaż on sam nie miał takich wątpliwości, jakie trapiły szefa jego sztabu:

Admirał Dönitz wspominał [...] o trudnościach, kiedy 29 czerwca 1944 r. przekazywał meldunek Hitlerowi. W tamtym czasie Negry [...] były planowane do szybkiego użycia na froncie inwazyjnym.

Dönitz powiedział: „Powinniśmy być także gotowi, aby szybko rozpocząć działania łodzi wybuchowych. Zależać to jednak będzie od warunków pogodowych”. Hitler nie przejmował się tymi zastrzeżeniami i miał wielkie oczekiwania. „Oczywiście - stwierdził - nieprzyjacielskie okręty wojenne, a szczególnie pancerniki należy atakować tak, jak statki handlowe. Wyobraźcie sobie, jaki efekt strategiczny miałoby zniszczenie sześciu do ośmiu angielskich pancerników u ujścia Sekwany”.

Dönitz parzył na Hitlera w osłupieniu. Czy faktycznie wierzył, że żywe torpedy mogą zatopić pancernik? A co dopiero sześć albo osiem!”

Przetransportowanie sześćdziesięciu Negrów stanowiących wyposażenie 361. Flotyli Sił Szturmowych do Normandii stanowiło nie lada zadanie dla przeciążonych kolei. W związku z częstymi nalotami alianckich bombowców większość drogi odbyła na kołach.

Dziewięćdziesiąt dwie ciężarówki przewiozły ładunek z Rudolstadt w Turyngii, przez Paryż, aż do Normandii. Pierwsza partia trzydziestu Negrów przybyła do Trouville wczesnym popołudniem 28 czerwca. Stamtąd zostały przewiezione do bazy operacyjnej w Villers.

Nieporęczne przyczepy wraz z ładunkiem zostały ukryte w lesie Favrol, a pilotów zakwaterowano w pobliskim dworku. Na czas transportu tablice rejestracyjne marynarki

wojennej zostały zakryte, a przewożony ładunek został odpowiednio osłonięty i zakamuflowany. Wszelkie znaki identyfikacyjne flotylli były usunięte, a ludzie z Kriegsmarine zostali zaopatrzeni w zwykłe mundury Wehrmachtu.

Drugi transport Negrów dotarł do lasu 6 lipca, a dzień wcześniej znalazł się w tymczasowej bazie w Pont l'Eveque. Tym razem podróż równie często przerywały naloty alianckich myśliwców bombardujących, które całkowicie panowały nad francuskim niebem. W ciągu dnia można było próbować zmieniać lokalizacje, ale należało zachowywać czujność, żeby nie paść ofiarą pilotów atakujących każdy konwój. W czasie jednego z takich ataków, 30 czerwca, ranny został Krieg, a na stanowisku dowódcy flotylli zastąpił go chor. mar. Potthast. Dwunastu ochotników z Waffen SS dołączono do składu jednostki; byli to ludzie z nowo utworzonej przez Otto Skorzeny'ego formacji SS-Jagdverbände skupiającej gotowych na wszystko twardego.

Siły szturmowe pozostają jedyną formacją Kriegsmarine, która świadomie wcieliła w swe szeregi członków SS. Nie było to oczywiście wszystkim wiadome. W czerwcu 1944 r. Böhme po raz pierwszy się o tym dowiedział,

41

DESPERACI DÓNITZA

o czym świadczy raport z jego przesłuchania w obozie jenieckim ujawniony po zakończeniu wojny:

Obecność ludzi z SS wśród personelu flotylli wyszła po raz pierwszy na jaw w czerwcu 1944r., kiedy Böhme towarzyszył ośmiu osobom, które w Berlinie miały odebrać odznaczenia. W czasie ceremonii pojawił się Skorzeny i powiedział, że czwórka z tych ludzi to członkowie SS.

Böhme został następnie poinformowany przez adm. Heye, że w maju 1944 r. nastąpiły uzgodnienia ze Skorzenym, na mocy których do sił szturmowych na ochotnika dołączą mający wyrok ludzie z SS gotowi do podjęcia akcji samobójczych (Totaleinsatz), co ma stanowić formę dozoru sądowego.

Flotylle podległe Kommando der Kleinkampfverbände otrzymywały ludzi z SS z Lehrkommando, nic nie wiedząc o ich prawdziwym pochodzeniu.^{2'}

Nie wiadomo dokładnie, ilu ludzi z SS służyło w siłach szturmowych i do jakich jednostek trafili. Faktem jest, że dwunastu członków Waffen SS znalazło się w 361. Flotylli Sił Szturmowych, po ośmiu w 362. i 363., sześciu w 611., ośmiu w MEK 80 i dziesięciu w Lehrkommando 700. Można jedynie domniemywać, czy ochotnicy z SS znaleźli się tam warunkowo, czy raczej byli zmotywowani poczuciem solidarności zespołowej panującej w formacji Skorzeny'ego; jednak powyższy fragment sugeruje to pierwsze, a wiedza o działaniach jednostki SS w czasie wojny przemawia za drugim.

Negry nie były jedyną częścią sił szturmowych, która miała być użyta. Pojedyncza miniaturowa łódź szturmowa Biber została także wysłana z Kilonii, poprzez Aachen, Paryż i Rouen, aby wykonać atak na mosty na Kanale Caen

1 rzecze Orne znajdujące się w rękach Brytyjczyków. Misja ta, o czym będzie mowa później, została przerwana jeszcze przed użyciem Bibera. Podobnie, jak we Włoszech, najpierw do akcji miały wyruszyć łodzie wybuchowe Linsen.

Po wcieleniu batalionu Kustenjäger z pułku „Brandenburg” do Kriegsmarine, które miało miejsce po nieudanej akcji łodzi wybuchowych pod Anzio, pierwotna kadra Lehrkommando 200 została w czerwcu 1944 r. przeniesiona na południowy brzeg rzeki Trave, między Lubeckę a Travemünde. W utworzonej tam bazie o nazwie Blaukoppel działał kpt mar. Kolbe, który dowodził jednostką szkolną przygotowującą przyszłych pilotów i załogi łodzi Linsen. W stałej obsadzie Lehrkommando (obejmującej co najmniej dwudziestu byłych żołnierzy z „Brandenburga”) znajdował się por. Taddey, specjalista do spraw łączności, którego doświadczenie okazało się nieocenione dla działania systemu zdalnego sterowania łodzi

wybuchowych. Niewielki pomocniczy ośrodek szkoleniowy zajmujący się sterowaniem łodzi Linsen powstał nad Jeziorem Miiritz. Został nazwany Grunkoppel i znalazło się w nim około stu ludzi oraz sześć łodzi.

Pierwsza partia łodzi używanych przez siły szturmowe pochodziła z pułku „Brandenburg”, ale Kriegsmarine szybko podjęła decyzję o skonstruowaniu

42

I

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

i zbudowaniu własnych łodzi w ramach oddzielnego programu. Podstawy teoretyczne struktury i działania były wyjątkowo proste. Każda zespół bojowy łodzi Linsen, (zwany rotą, niem. Rotte), obejmował sterującą jednostkę pływającą oraz dwie łodzie wybuchowe, (zespół był dowodzony przez Rotten-fuhrera). Łódź sterująca miała na pokładzie trzech ludzi, pilota i dwóch radiooperatorów, z których każdy zdalnie sterował przydzielona mu łodzią wybuchową. Na łodzi wybuchowej z kolei znajdował się pilot, który z niej wyskakiwał, gdy uzyskiwała właściwy kurs i została, o ile wszystko dobrze poszło, przejęta przez radiooperatora. Łodzie Linsen budowane dla sił szturmowych miały 5,75 m długości (25 cm dłuższe niż w wersji dla „Brandenburga”), 1,75 m szerokości (5 cm węższe) i 80 cm wysokości, przez co były prawie niewidzialne na radarze. Wyporność wynosiła 1,85 t. Pod pokrywą w części środkowej znajdował się silnik benzynowy Ford V8 o poj. 3,6 l i mocy 95 KM, który zapewniał prędkość maksymalną rzędu 33 węzłów, chociaż zasięg 100 mil morskich był obliczony dla 15 węzłów. Dwa 5-litrowe zbiorniki zawierające specjalną ciecz służyły do postawienia zasłony dymnej, gdy łódź z 300-400 kg ładunkiem wybuchowym w części rufowej pędziła w kierunku nieprzyjaciela. W części dziobowej, w odległości 15 cm od górnej krawędzi nadburcia, na spiralnych sprężynach zawieszona była specjalna rama. Rama ta stykała się z krawędzią nadburcia, gdy siła wywierana na sprężyny przekroczyła 80 kG. Następowo wtedy zamknięcie obwodu elektrycznego, który odpalał niewielki ładunek wybuchowy na dziobie. Oderwanie części dziobowej powodowało zatonięcie łodzi, a jednocześnie uruchamiało zapalnik ze zwłoką głównego ładunku na rufie ustawiony przeważnie na dwie do siedmiu sekund. Teoretycznie łódź powinna zatonać obok celu, a detonacja wywoływać potężne uszkodzenie kadłuba statku czy okrętu.

W praktyce zespół bojowy złożony z trzech łodzi zbliżał się ukradkiem do nieprzyjaciela, aż łodzie wybuchowe znajdą się wystarczająco blisko, aby rozpocząć uderzenie. W odpowiednim momencie dwie łodzie wybuchowe nabierały maksymalnej prędkości do wykonania ataku. Piloci korygowali kurs i prędkość, a następnie włączali dwa światła nawigacyjne widoczne tylko od rufy, przełączali sterowanie na zdalne i wyskakiwali za burtę. Radiooperator w łodzi sterującej miał niewielką skrzynkę, którą trzymał na kolanach, służącą do sterowania łodzi wybuchowej opuszczonej przez pilota. Dźwignia kontrolna miała sześć położeń: w prawo, w lewo, silnik stop, silnik start, wolno naprzód i przyspieszenie. Włącznik ładunku wybuchowego był elementem wykonawczym systemu sterowania. Urządzenie radiowe było podobne do tego, jakie stosowano w armii w zdalnie sterowanych transporterach materiałów wybuchowych Goliath. Obserwując przebieg ułożenia linii światła nawigacyjnych, zielonego na dziobie, czerwonego na rufie operator wiedział, czy łódź zmierza wprost do celu. Produkcję ulepszonych łodzi Linsen

43

DESPERACI DÓNITZA

uruchomiono pod koniec maja 1944 r. w stoczni Empacher & Kalisch w Królewcu, ale później rozdzielono ją między różne firmy na terenie całych Niemiec.

Lehrkommando 200 kpt. mar. Ulricha Kolbe wysłało łodzie Linsen 211. Flotylli Sił Szturmowych por. mar. Helmuta Plikata z Niemiec w dniu inwazji. Transport, który nadzorował sam Kolbe, przybył 19 czerwca do Bolbec, na wschód od Le Havre. Cała flotylla

liczyła około 250 ludzi, w tym także personel pomocniczy dowodzony przez szefa służby technicznej, por. Maxa Beckera. Piloci zostali zakwaterowani w luksusowych willach należących do rodziny Rotschildów w Molitor. Zasadniczy trzon jednostki stanowiły dwadzieścia cztery łodzie, ale towarzyszące jej służby łączności, uzbrojenia, transportu i inne komórki logistyczne (w tym grupa artylerii przeciwlotniczej) znacznie zwiększały obsadę kadrową. W ciągu kolejnych dwóch dni flotylla została przeniesiona z Molitor do Honfleur, gdyż miejscowość ta była bazą operacyjną, z której rozpoczęto operacje bojowe. Niemieckie siły szturmowe napotkały dobrze zorganizowanego, silnego nieprzyjaciela, który był gotów podjąć walkę z nową bronią na całym froncie inwazyjnym, co potwierdza ocena amerykańskiej marynarki wojennej dotycząca rozmieszczenia alianckiej floty oraz wrogich jednostek:

Sity nieprzyjacielskiej marynarki wojennej w kanale La Manche obejmowały nieokreśloną ilość żywych torped, bezzałogowych nawodnych łodzi wybuchowych, miny morskie stawiane przez samoloty i [...] 195 różnych jednostek pływających.

Dla odparcia wroga, dowódcy sił specjalnych utworzyli specjalną osłonę [...] Obsada osłony wymagała starannego harmonogramu użycia tych jednostek. Do czasu pojawienia się sił alianckich w rejonie natarcia, nie było takiej osłony. Po ich przybyciu część eskortowców i patrolowców podjęła patrolowanie osłaniające. W późniejszym okresie, inne jednostki, które zakończyły swoje wcześniejsze zadania kontroli żeglugi, wsparcia ogniem czy jeszcze inne, przejęły obowiązki patrolowe, a część eskortowców powróciła do Anglii towarzysząc konwojom.

B. Siły specjalne wschodnie... [które przyjęły na siebie główne uderzenie niemieckich sił szturmowych]. System obrony zastosowany w rejonie wschodnim przedstawiał się następująco: ciągłe patrolowanie ku otwartemu morzu przez korwety, trałowce i czasami przez niszczyciele.

Co 24 godziny wyznaczano do służby w całym rejonie jeden dywizjon w składzie czterech niszczycieli, a dwa pozostałe pełniły role osłony w rejonie O i J. W ciągu dnia niszczyciele wykonywały inne wyznaczone zadania, ale pozostawały w gotowości na wezwanie na wypadek zagrożenia. W godzinach nocnych zajmowały pozycje według zaleceń Kapitana (Patroli). W żadnym wypadku nie przeprowadzały patrolowania linii obrony. Kapitan kierował je przeciwko siłom nieprzyjaciela, jeśli zostały wykryte przez radar lub za pomocą innych środków.

W warunkach ciemności lub małej widoczności taki system obrony był uzupełniany przez trałowce zakotwiczone co 5 kabli od siebiePrzyp. tłum.

44

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

kabel = 1/10 mili morskiej, 185,2 m] wzdłuż linii obrony równoległe do brzegu, w odległości 6 mil od lądu.

Linia obrony przebiegała w kierunku wschodniej flanki, a dalej przechodziła w tzw. linię pstrąga, składającą się z dział i dział przeciwlotniczych na barkach desantowych zakotwiczonych co 1 kabel od siebie. Zadaniem trałowców i barek desantowych na takiej linii obrony było uniemożliwienie jednostkom nieprzyjacielskim wchodzenie w strefę brytyjskiego natarcia, oświetlanie zewnętrznych obszarów oraz zwalczanie wykrytych okrętów podwodnych.

Dwa lub trzy dywizjony kutrów torpedowych pozostawały na stanowiskach zmierzając w kierunku północno-wschodnim północno-wschodniej części linii obrony; dwie lub trzy grupy niszczycieli zajmowały stanowiska patrolowe na północ od zachodniej połowy rejonu, nieco dalej na północ od kutrów torpedowych; reszta lekkich sił znajdowała się w skupieniu wewnątrz linii obrony spełniając rolę wzmocnień lub atakującego. Trałowce klasy BYMS i

MMS stały na kotwicy jako wykrywacze min, początkowo na kanałach podejściowych, a w okresie późniejszym na rozminowanym bocznym kanale wytyczonym w rejonie.

Specjalna jednostka pływająca stawiała zasłonę dymną o świcie, o zmierzchu czy w razie konieczności, co uzupełniało istniejący system obrony.

Działania nieprzyjaciela w ciągu dnia ograniczały się do ataków torpedowych z dużej odległości w wykonaniu torpedowców operujących z Le Havre, o 4.50 w dniu inwazji [...]

Wieczorem ataki nieprzyjaciela były bardziej zdecydowane. Zanotowano cztery akcje torpedowców i osiem akcji łodzi wybuchowych i szturmowych we wschodnim rejonie działania sił specjalnych. W każdym wypadku, poza jednym, nieprzyjaciel został zmuszony do odwrotu i nie zanotował żadnych sukcesów. Linia obrony z barek desantowych z działami i działami przeciwlotniczymi zakotwiczonych na wschodniej flance poniosła znaczne straty w wyniku działań żywych torped w czerwcu.²²

Alianci osiągnęli olbrzymią przewagę nad niemieckimi siłami szturmowymi, gdy w maju 1944 r. złamali system Enigmy pracujący na potrzeby adm. Heye. Sieć szyfrująca Enigmy zwana Eichendorff i określana przez aliantów kryptonimem „Bonito” została rozpracowana w marcu 1944 r. i pracowała do końca wojny. Pierwsze złamanie szyfrów miało miejsce w maju, ale dopiero w czerwcu 1944 r. alianccy kryptolodzy dysponowali pełną wiedzą na jej temat. Na szczęście dla nieprzyjaciela Heye i wyżsi dowódcy bardzo rzadko w swoich raportach wymieniali konkretne rejony lub podawali ściśle terminy. Mimo wszystko i tak nie byli świadomi tego, co się stało.

Wieczorem 25 czerwca łodzie Linsen przygotowano do wykonania pierwszej misji. Osiem łodzi sterujących i dziewięć wybuchowych zostało przeholowanych na pełne morze przez trałowiec z 4. Flotyli Trałowców (2. Siche-rungsdivision). Flotylla trałowców motorowych (R-boote) stacjonowała w Boulogne-sur-Mer od upadku Francji w 1940 r., ale jej potencjał zmalał w wyniku przypadkowych eksplozji min i strat poniesionych w następstwie zmasowanych ataków alianckich poprzedzających inwazję. Kapitanowie

45

DESPERACI DONITZA

i załogi jednostek pozostających w służbie doskonale znali miejscowe akweny i dlatego wykorzystywano je do holowania małych łodzi Linsen. Na nieszczęście dla Niemców, piloci łodzi wybuchowych nie byli zbyt dobrze wyszkoleni. R46 zwolnił hol z lewej burty, a kierujący łodzią Linsen nie zapanował nad sterami i zaczął się okręcać przechodząc wzdłuż burty trałowca a następnie zderzył się z nim z siłą, która spowodowała zamknięcie obwodu powodującego detonację. Zarówno trałowiec, jak i nieszczęsna łódź oraz jeszcze dwie łodzie wybuchowe i jedna sterująca wyleciały w powietrze.

Po eksplozji okazało się, że pozostałe łodzie mają poplątane liny holownicze. Całe to zamieszanie sprawiło, że akcja została odwołana i następnego dnia reszta trałowców i łodzi powróciła do Honfleur. W czerwcu podjęto jeszcze dwie akcje, które również zakończyły się niepowodzeniem. Przypadkowe staranowanie i zderzenia łodzi wynikające z braku doświadczenia pilotów doprowadziły do znacznych strat w sprzęcie, a do tego doszły jeszcze awarie uzbrojenia. Trzydziestego czerwca Böhme zameldował Dönitzowi, że pozostałe łodzie Linsen z 211. Flotyli Sił Szturmowych są niesprawne. W związku z tym do akcji wprowadzono żywe torpedy.

Tym razem miało się obyć bez problemów z wodowaniem, które wystąpiły pod Anzio. Dwie kompanie saperów Wehrmachtu przeznaczono do przygotowania terenu. Należało po pierwsze usunąć szeroki pas umocnionych stanowisk obronnych wzniesionych przez Niemców oraz przygotować tor biegnący przez piaszczyste cyple, które były prawie suche w okresie odpływu. Zbudowano na nich dwa drewniane ześlizgi, które miały służyć do przetaczania torped na głębszą wodę. Całość przykrywano siatką maskującą, na wypadek rekonesansu samolotów RAF-u.

Niemiecki nasłuch radiowy (B-Dienst) zdobył informacje o alianckich konwojach zmierzających do Sword Beach, ochranianej przez tzw. linię pstrąga utworzoną 5 czerwca przez przerobione barki desantowe a piloci Negrów wodowali swe pojazdy po raz pierwszy do kanału La Manche w nocy, tego samego dnia. Dwudziestu sześciu śmiazków weszło w zimne wody kanału pod baczynym okiem Bóhme. Panowały idealne warunki po kilku dniach szkwałów; noc była jasna, a odpływ wyniósł torpedy na pełne morze w kierunku Zatoki Sekwany w poszukiwaniu celów. Przyptyw, oczekiwany po kilku godzinach, ułatwiłby powrót na brzeg. Dwie torpedy musiały zrezygnować z misji z powodu problemów z silnikami, a pozostałe Negry ruszyły do boju, co odzwierciedlały entuzjastyczne raporty o powodzeniu akcji. Walter Gerhold, były urzędnik, był jednym z pilotów wykonujących atak na nieprzyjaciela.

Zauważyłem pierwszy okręt przed drugą i zorientowałem się, że jest to niszczyciel. Ocenilem, że jest w odległości 1200 do 1500 m ode mnie. Wkrótce dojrzałem drugi niszczyciel. Minałem pięć tego typu okrętów z lewej burty. Otrzymaliśmy

46

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

rozkaz, aby odpalać torpedy między 4.00 i 5.00, a ja znajdowałem się w wyjątkowo korzystnym położeniu. Odpaliłem torpedę. Dwa albo trzy razy wyskoczyła ponad powierzchnię wody. Trzeba było skorzystać ze stopera, żeby obliczyć czas dotarcia do celu. Pociłem się i denerwowałem, zanim nastąpiła eksplozja. Potem zawróciłem. Zorientowałem się, że za mną podążają trzy niszczyciele. Przeczyściłem osłonę i obejrzałem je w lusterku kieszonkowym. Pomyślałem sobie - „Aha... prowadzą nasłuch” i wyłączyłem silnik. Potem niszczyciel znalazł się z mojej lewej burty i zatrzymał się, a ja też unieruchomiłem swoją torpedę nośną. Potem włączyli szperacze i przeczesywali powierzchnię morza reflektorem. Wszyscy mieliśmy ze sobą ręczniki, więc zawiązałem ręcznik na głowę i skuliłem się, jak tylko się dało. Pozostało mi tylko ufać Bogu i powiedziałem sobie - „na pewno ci się uda”. Dręczyłem się prawie do łez. Wczesnym rankiem pomyślałem sobie, ilu ludzi zginęło z tamtym okrętem; ile matek straciło synów, ile żon straciło mężów i ile dzieci zostało bez ojców [...] strasznie mnie to męczyło i dużo o tym myślałem. Do dzisiaj mnie to porusza. Sam straciłem ojca na wojnie.²³

Gerhold odpalił torpedę o 3.40. Po czterdziestu sekundach zauważył potężny wybuch, gdy śmiertcionośny ładunek trafił w cel. Pilot zdołał umknąć przed pościgiem nieprzyjacielskich okrętów i szczęśliwie dotarł na brzeg niedaleko Honfleur, gdzie został wyciągnięty z wody przez żołnierzy Wehrmachtu po zatopieniu swej torpedy nośnej. Alianci schwytali dwóch innych pilotów, których Negry zostały wykryte i zatopione. Gerhold trafił brytyjski niszczyciel HMS „Trollope” wypożyczony od US Navy (wcześniej oznaczony jako DE566) 10 stycznia 1944 r. w ramach umowy pożyczki-dzierżawy. „Trollope”, na którego atak przypisywano torpedowej łodzi motorowej, został tak poważnie uszkodzony, że został spisany ze stanu jako strata całkowita, odholowany i w późniejszym okresie pocięty na złom w Szkocji.

Potthast, który kierował atakiem, doznał sromotnej klęski, ponieważ jego podwieszona torpeda zaczęła przeciekać i nabrała tyle wody, że groziło to zatopieniem torpedy nośnej. Porzucił torpedę bojową, ale i nośna okazała się nieszczelna, więc musiał się z niej ewakuować. Znalazł się w efekcie u ujścia rzeki Orne i przy pomocy niemieckich żołnierzy dotarł do bazy flotylli.

Obserwatorzy, którzy na rozkaz Bóhme zostali rozmieszczeni na wybrzeżu meldowali o licznych silnych eksplozjach na morzu i intensywnych ogniu artylerii, a następnego ranka okazało się, że dziesięć Negrów należy spisać na straty. Pozostali piloci zgłosili zatopienie krążownika klasy Aurora (HMS „Trollope” trafiony przez Gerholda), dwóch niszczycieli, statku handlowego o wyporności około 7000 ton i dwóch barek desantowych (w tym jednej

zgłoszonej przez st. mar. Horsta Bergera, który również zgłaszał zatopienie kutra patrolowego pod Anzio) o wyporności 2000 ton. Zameldowali również o uszkodzeniu innego krążownika, niszczyciela, dwóch barek desantowych i dwóch parowców. Efekty tego ataku uzasadniały celowość użycia żywych torped.

47

DESPERACI DÓNITZA

Fakty nie były jednak aż tak pomyślne. Trzy okręty zostały rzeczywiście uszkodzone, HMS „Trollope” oraz brytyjskie trałowce HMS „Cato” i „Magie”. HMS „Magie” został trafiony jako pierwszy z trałowców, gdy znajdował się w odległości 10 mil od Quistreham. Wielu członków załogi spało, gdy o 3.55 czasu brytyjskiego torpeda trafiła w kadłub. Trałowiec szybko zatonął pociągając za sobą dwudziestu pięciu ludzi. Taki sam los dotknął HMS „Cato” niecałą godzinę później. Okręt, który również zatonął bardzo szybko, stał się grobowcem dla jednego oficera i dwudziestu pięciu marynarzy. Na szczęście dla floty alianckiej zgromadzonej w okolicach utworzonego przez Brytyjczyków przyczółku, były to jedyne, potwierdzone sukcesy pilotów niemieckich sił szturmowych.

Propaganda Wehrmachtu i tak głosiła, że były urzędnik zniszczył krążownik przy pomocy nieskomplikowanej broni. Dónitz podzielał ten optymizm, a Gerhold został pierwszym człowiekiem z sił szturmowych odznaczonym Krzyż Rycerskim, co miało miejsce 6 lipca. Dwa dni później jego dowódca otrzymał podobne odznaczenie, a Krzyż Rycerski został mu nadany za zasługi w dowodzeniu 361. Flotyllą Sił Szturmowych.

Drugi atak został szybko zaplanowany na następną noc. Dwadzieścia jeden Negrów wyszło w morze z zadaniem realizacji powierzonej misji przeciwko alianckim jednostkom pływającym. Żadna z torped nie wróciła do bazy, a znaczna ich część padła łupem lotnictwa, co 9 lipca zmusiło Hitlera do szukania pomocy ze strony samolotów Luftwaffe w celu stawiania zasłon dymnych ułatwiających powrót pilotom Negrów. Potthast przeżył całą akcję i tak relacjonował przebieg wypadków w książce Cajusa Bekkera zatytułowanej K-Men:

Byłem wśród ostatnich, których torpedy były wodowane i pamiętam, jak ludzie z obsługi lądowej pukali w kopułę kokpitu mego Nebra, życząc mi w ten sposób powodzenia. Wodowanie przebiegło bardzo sprawnie; wkrótce płynąłem na spotkanie z nieprzyjacielem. Około 3.00 zauważyłem pierwszą linię okrętów patrolowych, które przeszły koło mnie w odległości mniej więcej trzysta jardów. Po półgodzinie usłyszałem pierwsze wybuchy bomb głębinowych i odgłosy ognia artyleryjskiego. Być może któryś z kolegów został zauważony w świetle księżyca, bo Brytyjczycy ogłosili alarm. Bomby głębinowe wybuchły za daleko i nie stanowiły dla mnie niebezpieczeństwa. Wyłączyłem silnik na piętnaście minut i czekałem na rozwój wypadków. Z lewej burty przeszedł konwój statków, ale był za daleko, żeby go zaatakować. Bardzo chciałem natknąć się na okręt wojenny.

Płynąłem dalej i około 4.00 zobaczyłem niszczyciel klasy Hunt, ale zrobił zwrot w odległości poniżej pięćset jardów. Morze robiło się trochę niespokojne; byłem zadowolony z tego, że pięć godzin spędzonych dotychczas w kokpicie nie osłabiło moich sił. Niedługo w zasięgu wzroku pojawiło się kilkanaście okrętów przecinających mój kurs. Szły szykiem ukośnym. Postanowiłem zaatakować ten, który znajdował się na końcu i najwyraźniej zwolnił, żeby umożliwić przegrupowanie eskorty. Zbliżałem się do tego okrętu, a po dościsaniu na jakieś

48

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

trzysta jardów nacisnąłem dźwignię torpedy i zrobiłem zwrot. Czekanie na odgłos wybuchu przeciągało się na wieki, a mój Neger prawie cały wynurzył się na powierzchnię. Ściana ognia pojawiła się w miejscu trafionego okrętu. Prawie natychmiast spowił mnie gęsty dym i straciłem orientację.²⁴

Przechwycone, choć zniekształcone radiogramy nieprzyjaciela potwierdzały, że Niemcy zatopili jeden niezidentyfikowany krążownik. Potthast, jak się okazało, skutecznie trafił polski krążownik, ORP „Dragon”, a co najmniej dwa inne Negry pogrzyły trałowiec HMS „Pylades”.

W następstwie potwornego wybuchu, który zniszczył polski krążownik, Potthast stracił orientację i nie był w stanie prowadzić prawidłowej nawigacji. Nie było gwiazd, według których mógłby określić kurs, a posiadany przez niego niedokładny kompas na nic się zdał w ciemnym kokpicie. Po prawie godzinie z tyłu zaczęło wychodzić słońce, więc pilot zmienił kurs o 180° i zorientował się, że oddalał się coraz bardziej od bazy. Udało mu się uniknąć spotkania z kilkoma okrętami, chociaż zaczął odczuwać coraz większe zmęczenie.

Musiałem się zdrzemnąć, bo ocknąłem się na metaliczny odgłos uderzenia o klosz.

Odwróciłem głowę i zobaczyłem korwetę [sic] o niecałe sto jardów ode mnie. Instynktownie starałem się uchylić przed gradem kul spadających na Negra, które roztrzaskały klosz i unieruchomiły silnik. Miałem zakrwawione ramię i zasłabłem.²⁵

Jakimś cudem udało mu się wydostać z wnętrza, zanim Neger zatonął. Ledwo przytomny Potthast utrzymywał się na wodzie. Ktoś z załogi korwety HMS „Orestes” chwycił go bosakiem i wciągnął na pokład, gdzie opatrzono mu rany. Potthast dowiedział się, że jeszcze jeden pilot został uratowany przez nieprzyjaciela - później okazało się, że są oni jedynymi członkami sił szturmowych, którzy przeżyli drugi atak przeprowadzony w Normandii.

Cel Potthasta, krążownik „Dragon” klasy „D”, zapisał się chwalebną służbą od wejścia do eksploatacji w sierpniu 1918 r. Krótko uczestniczył w I wojnie światowej w składzie 5.

Eskadry Lekkich Krążowników. W okresie międzywojennym „Dragon” przebywał na wodach Ameryki, Chin, Morza Śródziemnego, a 16 lipca 1937 r. został skierowany do rezerwy. We wrześniu 1939 r. okręt wszedł w skład 7. Eskadry Krążowników w ramach Home Fleet (floty bliskiego zasięgu). Znalazł się początkowo w siłach operujących na Morzu Śródziemnym, a następnie Południowym Atlantyku. W sierpniu 1940 r., u wybrzeży Kongo, przechwycił francuski statek handlowy „Touareg” pływający pod francuską banderą rządu Vichy. W czasie operacji pod Dakarem we wrześniu 1940 r. atakował bez powodzenia francuski okręt podwodny „Persee” i przebywał w Singapurze pełniąc zadania eskortowca, służył

49

DESPERACI DÓNITZA

w siłach zbrojnych Chin od początku 1942 r. do lutego tego roku i upadku brytyjskiej twierdzy. Po przeprowadzeniu kilku akcji z bazy w Dżakarcie pod koniec lutego, „Dragon” popłynął do Kolombo. 28 lutego został włączony do Eastem Fleet i wszedł w skład Slow Division. Po powrocie do Home Fleet okręt znajdował się w 10. Eskadrze Krążowników aż do zwolnienia ze służby w grudniu 1942 r. W czasie remontu w stoczni Camdell-Laird „Dragon” został przekazany Marynarce Wojennej RP która przejęła jednostkę 15 stycznia 1943 r. Zmiana bandery nie oznaczała zmiany nazwy. Zamiar przemianowania okrętu na „Lwów” nie zyskał, ze względów politycznych, poparcia Brytyjczyków w sytuacji, kiedy to polskie miasto znajdowało się pod okupacją sojusznika. Po krótkim okresie służby „Dragon” w konwojach kierowanych do Rosji okręt włączono w skład 2. Eskadry Krążowników jako wsparcie dla sił inwazyjnych pod Sword Beach (Siły B) w czerwcu 1944 r. ORP „Dragon” ostrzeliwał baterie nieprzyjaciela pod Calleville-sur-Orne, Trouville, Houl-gate i Caen a także niemieckie formacje pancerne w pierwszej fazie inwazji do wczesnych godzin 8 czerwca, kiedy to torpeda wystrzelona przez Potthasta trafiła w śródkręcie, na linii magazynu materiałów wybuchowych. Fala uderzeniowa wywołała eksplozję amunicji. Okręt zachował pływalność, ale straty w ludziach w wyniku wybuchu i pożarów były bardzo poważne. Orzeczono całkowitą stratę konstrukcyjną, „Dragon” został odholowany i osadzony na mieliźnie portu Gooseberry pełniąc rolę falochronu osłaniającego przyczółek.

Zatopienie krążownika z całą pewnością można przypisać Potthastowi, jednak drugie udane trafienie torpedą dopiero niedawne zostało potwierdzone jako sukces żywej torpedy. HMS „Pylades” pełnił prawie nieprzerwaną służbę u wybrzeży Normandii od pierwszego dnia inwazji, tj. 6 czerwca 1944 r. Trwała ciągła walka z niemieckimi polami minowymi stawianymi przez jednostki lotnictwa i marynarki wojennej, które na bieżąco uzupełniały wszelkie luki. Dwa wybuchy, który nastąpiły w miarę blisko siebie, wstrząsnęły kadłubem okrętu wczesnym rankiem 8 lipca i trałowiec zatonął w ciągu kilku minut. Dowódca zameldował, że wybuch spowodowały dwie niemieckie miny, ale przez długi okres trwały dyskusje o tym, czy to przypadkiem nie był atak Negrów. W 2004 r. BBC nagrała program z udziałem francuskiego nurka Yvesa Marchalanda, który wraz z angielskim dziennikarzem telewizyjnym zbadał wrak trałowca „Pylades”, leżącego do góry stępką na głębokości 34 m. Warunki w czasie tej wyprawy były niekorzystne i trzeba było użyć pojazdu bezzałogowego, aby sfilmować wrak i zbadać przyczynę zatonięcia okrętu. Rufowa sekcja trałowca była mocno poskręcana siłą wybuchu, ale specjalista z Ministerstwa Obrony, David Manley, porównał wzorce charakterystycznych uszkodzeń przez miny i uderzenie torpedy. Miny bezkon-taktowe tego typu, jakich używali Niemcy u wybrzeży Normandii, powodują sfałdowania poszycia po wybuchu pod kadłubem. Eksplozja torpedy nie

50

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

powoduje takich odkształceń, a „Pylades” nie miał typowych śladów po minach na porozrywanych i skorodowanych blachach. Trałowiec padł ofiarą dwóch torped; pierwsza z nich unieruchomiła jednostkę, a druga spowodowała olbrzymią wyrwę w kadłubie, co przyczyniło się do jego szybkiego zatopienia i pogrążenia zszokowanych marynarzy w wodach Normandii. Obaj piloci Negrów pozostają nieznanymi do dziś dzień.

Cała akcja była bolesnym doświadczeniem dla Böhme. Wiedział, że w jej wyniku zatopiony został krążownik, ale żaden z pilotów Negrów nie wrócił z morza. Pięciu z nich zostało schwytanych przez Brytyjczyków, reszta padła ofiarą artylerii i samolotów RAF-u i Wolnej Francji. Jeden nieuszkodzony Neger został wyrzucony na brzeg i przejęty przez nieprzyjaciela. Wyczyny niektórych pilotów, szczególnie Waltera Gerholda, mogły zachęcać młodych ludzi do wstępowania w szeregi sił szturmowych, chociaż niekonieczne do żywych torped. Werner Schulz, mechanik z miniaturowej łodzi podwodnej Seehund, wspomina rozmowę wśród nowo wcielonych członków sił szturmowych z 1944 r., która pokazuje, że propaganda nie była w stanie ukryć niebezpieczeństw związanych z tą specyficzną formacją, kładąc nacisk na dumę z przynależności do grupy wybrańców:

Słyszałem - powiedział nam Obermaschinist, który później przedstawił się jako Kurt Keil z Uelzen - że w kanale La Manche jednoosobowa torpeda zatopiła polski statek i angielski niszczyciel. Jeden pilot, starszy chorąży marynarki, został nawet odznaczony Krzyżem Rycerskim. Czytałem o tym w komunikacie Wehrmachtu.

To fakt - przytaknął Oberfunkmaat Papkę. Mówili o tym w radio.

Jednoosobowe torpedy to jednak coś dla samobójców. Tam nie ma nawet prawdziwych marynarzy. Przychodzi jakiś Tom, Dick czy Harry, siada na cygaro [torpedę], naciska guzik i albo trafia, albo nie.²⁶

Kolejny atak, mimo wcześniejszych niepowodzeń, miał nastąpić nocą 20 lipca, po ściągnięciu wzmocnień dla floty z Niemiec. Tym razem jedynym sukcesem było zniszczenie niszczyciela HMS „Isis”, siedem mil na północ od Arromanches, co często, aczkolwiek niesłusznie, przypisywano działaniu niemieckich min. Okręt o wyporności 1370 ton został trafiony w śródkręcie z prawej burty. Wybuch torpedy wywołał kolejne dwie eksplozje z lewej burty, co doprowadziło do powstania tak wielkiej wyrwy w kadłubie, że niszczyciel przechylił się gwałtownie na tę burtę i zatonął w ciągu kilku minut. Dziś wydarzenie to jest tylko mało znaczącym faktem historycznym, ale tragedię „Isis” przeżyło tylko dwudziestu

rozbitków. Relacja spisana przez Kena Daviesa, jednego z uratowanych, przedstawia szczegóły tamtego zdarzenia:

Znalazłem się na pokładzie „Isis” dziewięć albo dziesięć dni przed wejściem na minę [sic] i byłem świadkiem nie tylko bombardowania niemieckich pozycji brzegowych,

51

DESPERACI DÓNITZA

ale brałem także udział w ataku bombami głębinowymi na domniemanego U-boota. Nic z tego nie pamiętam. Wygląda na to, że wybuch miny i to, co po nim nastąpiło, wywołało jakąś zasłoną pamięci czy zaćmienie umysłu. Mam przed oczami obraz tego, co spowodowała mina [sic] oraz przebywania na pływaku ratunkowym i podjęcia mnie przez kuter Amerykańskiej Straży Przybrzeżnej.

Byłem na pokładzie, gdy okręt wszedł na minę. Krótco po jej detonacji nastąpiła druga eksplozja, która według mnie oznaczała wybuch kotła. Za każdym razem zostałem rzucony na pokład. Widząc, że odpada luk dziobowy, zacząłem zwalniać jeden z pływaków ratunkowych. Kilkunastu ludzi stało przy relingu z lewej burty, zupełnie w szoku, niezdolnych do jakiegokolwiek działania. Ocknęli się, gdy pływak był na wodzie. Znaleźli się na nim, oczywiście, jako pierwsi. Stan silnego napięcia emocjonalnego wywołanego zaistniałą sytuacją zaczął szybko dawać znać o sobie. Na mojej tratwie był chłopak, który wciąż rozmawiał ze swoją matką i za nic nie chciał oddać wiosła, które kurczowo trzymał w rękach. Inny, miał na sobie płaszcz marynarski i sweter z golfem. Prosimy go, żeby zdjął płaszcz, bo chcieliśmy okryć poparzonego faceta ubranego tylko w podkoszulek, ale odmówił. Ktoś zasugerował, żeby odebrać mu ten płaszcz siłą, ale co mądrzejsi stwierdzili, że bójka mogłaby doprowadzić do wywrotki i kąpieli, z której nie wszyscy wyszliby cało.

Pamiętam, jak szybko ludzie rozstawali się z życiem. Mój najbliższy sąsiad powiedział, że nareszcie jest mu ciepło. Wiedziałem, że to symptom hipotermii. Robiłem wszystko, żeby nie zasnął, zagadywałem go, ale nic z tego. Błyskawicznie zeszytniał i wrzuciliśmy go do morza.

Na krótko przed zachodem słońca zobaczyliśmy sylwetki dwóch okrętów. Były nie dalej, niż o milę od nas. Facet w płaszczu marynarskim stał i krzyczał w ich kierunku. Nie wiem, czy sam się zachwiał, czy ktoś mu w tym pomógł, ale wpadł do wody. Nie wiem, czy został wciągnięty na tratwę, bo mnie to nie obchodziło, a akurat wtedy zajęty byłem przyczepianiem lampek z pasa ratunkowego do wiosła.

W końcu zauważył nas kuter Amerykańskiej Straży Przybrzeżnej i podszedł między nasz pływak i jeszcze drugi nie wiedząc, że są one związane liną. Doprowadziło to skręcenia naszego pływaka pod jego prawą burtę. Musieliśmy szybko przeskoczyć na kuter. Ja byłem drugi w kolejce do skoku. Bałem się, że jak źle obliczę skok, to wyląduję w wodzie. Na szczęście wszystko dobrze poszło, zostałem zabrany pod pokład i ułożony na koi w czystej pościeli!"

W Niemczech coraz głośniejsze mówiło się o mankamentach Negrów. W związku z tym opracowano i wykonano ulepszoną ich wersję, która otrzymała nazwę Marder. Podwójna torpeda nowej konstrukcji wyposażona była w 200 kg zbiornik sprężonego powietrza umieszczony bezpośrednio za siedzeniem pilota, a w części dziobowej miała 30 l zalewany zbiornik, który zwiększał całkowitą długość jednostki pływającej o 65 cm, do 8,3 m.

Wyporność Mardera wzrosła do 3 m³, w porównaniu do 2,7 m³ wyporności Negra. Do zanurzenia potrzeba było, teoretycznie, 10 kg sprężonego powietrza, czyli do wyczerpania zapasu torpeda mogła zanurzać się 20 razy. Marder miał także doprowadzenie

52

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

mieszaniny tlenu dla pilota za pośrednictwem gumowej rurki. Po otwarciu zaworu, mieszanka przepływała przez czynnik oczyszczający, a zużyte powietrze wydostawało się na zewnątrz

przez niewielką dyszę. Używano, podobnie jak w Negrze, maski tlenowej z myśliwców oraz zbiorników z powietrzem, jako wyposażenia zapasowego.

Pilot miał możliwość zamknięcia pokrywy kioska od wewnątrz. Specjalnie zaprojektowany klucz służył do obracania metalowego pierścienia wjazdu. Pierścień po dociśnięciu przyciskał gumową uszczelkę kopuły kioska zapewniając wodoszczelność. Trzeba pamiętać, że w Negrze istniała możliwość zdejmowania czaszy tylko od zewnątrz. Na wyposażeniu nowej broni był mały wskaźnik głębokości ze skalą do 30m, poziomnica w lewej części kokpitu wyskalowana od +15° do -15° służąca do orientacji w warunkach przebywania pod powierzchnią wody. W praktyce piloci byli szkoleni, aby zanurzać się i wychodzić na powierzchnię pod kątem 7-8°. W małym kokpicie znajdowały się również wskaźniki ciśnienia w zbiorniku ciśnieniowym, zbiorniku tlenu i samym kokpicie. W wielu Marderach montowane były części produkcji włoskiej, a przynajmniej rufowy przedział silnikowy pochodził z Włoch i był dostarczany w komplecie z wygrawerowanymi znakami dla śrub regulacyjnych.

Regulacje były oczywiście zbędne, ponieważ sterowanie i decyzje dotyczące użycia broni pozostawały w rękach pilotów.

Wzmocnienia były już w drodze do Francji wtedy, gdy miała miejsce zagłada 361. flotylli Negrów. Jej siostrzana jednostka, 363. flotylla przeszła w lipcu trzytygodniowe szkolenie, przez przetrzuceniem do Saalburga koło Rudolstadt i odebraniem sześćdziesięciu żywych torped z Torpedoarsenal Mitte. Arsenal ten był głównym magazynem, skąd wychodziły torpedy, akumulatory i naładowane zbiorniki ciśnieniowe. Pochodziło z niego także całe wyposażenie przeznaczone dla pilotów. Młodzi piloci skorzystali z krótkiego wypoczynku w Paryżu, skąd w początkach sierpnia dotarli do Villers. Dołączyli tam do nich nowi ludzie, którzy już też posiadali odpowiednie doświadczenie.

Nowe załogi podwójnych torped otrzymały specjalne instrukcje na wypadek dostania się do niewoli. Obejmowały one specjalny kod służący do informowania Kriegsmarine o wynikach podejmowanych akcji bojowych. W liście pisanym z obozu jenieckiego i przekazywanym za pośrednictwem Czerwonego Krzyża, pilot miał użyć odpowiedniej litery jako pierwszej w trzecim wierszu, aby podać atakowany cel: K oznaczało krążownik (niem. Kreuzer), Z - niszczyciel (niem. Zerstörer), B - eskortowiec (niem. Bewacher), S - kuter torpedowy (niem. Schnellboot), L - barkę desantową (niem. Landungsboot), T - transportowiec (niem. Transportschiff) a N oznaczało brak celu (niem. Nichts). Pierwsza litera w piątym wierszu miała podać skutek ataku: V - oznaczało zatopiony (niem. versenkt), T - storpedowany (niem. torpediert) a B, że cel został uszkodzony (niem. beschadigt).

53

DESPERACI DÓNITZA

Pierwsze Mardery, które skierowano do akcji, należały do 362. Flotylli Sił Szturmowych. Zostały przewiezione na linię frontu i dostarczone do bazy w Villers-sur-Mer 2 sierpnia. Tej samej nocy wyszły w morze. Stanowiły część większego zgrupowania uderzeniowego, które wraz z Negrami z 361. flotylli liczyło pięćdziesiąt osiem żywych torped. Do udziału w tej operacji przeznaczono także szesnaście sterujących i dwadzieścia osiem wybuchowych łodzi Linsen z 211. flotylli z Houlgate. Niemcy pragnęli odwrócić uwagę od sił szturmowych poprzez wykonanie ataku przez Luftwaffe i grupy kutrów torpedowych z Le Havre wchodzących w skład 2. S-Bootflottille. Pierwszy raz miały być użyte torpedy Dackel. Torpedy Dackel (THId) miały służyć jako broń obrony wybrzeża. Opracowane zostały na bazie standardowych torped z napędem elektrycznym G7e. Miały być bronią dalekosiężną przeznaczoną do zwalczania takich celów, jak skupiska statków i okrętów w czasie inwazji, gdzie szybkość nie jest najważniejszym parametrem. Torpedy te, wyposażone w urządzenie LUT (Lage unabhangiger Torpedo) umożliwiające odpalenie pod dowolnym kątem i przemieszczanie po żądanym kursie, mogły pokonywać odległość 57 km z prędkością 9

węzłów i przenosić głowice bojowe o wadze 620 funtów. Zmodernizowane LUT zapewniało przebieg po prostej na odległość 34 600 m i przejście na odcinki kursowe o długości do 2650 m. Torpeda została wydłużona do 36 stóp poprzez umieszczenie zaraz za głowicą pustej komory akumulatora, w którą wkładano butle ze sprężonym powietrzem zapewniające zapas niezbędny do operacji zanurzania i sterowania w trakcie ponad trzygodzinnego wypadu. Torpeda mogła być odpalana z kutrów torpedowych lub tratw, przez co unikano kosztów budowy specjalnych naziemnych wyrzutni. Przyjmowano, że w przypadku wystrzelenia torped Dackel z rejonu wejścia do portu w Le Havre, byłyby one w stanie docierać do akwenu, gdzie alianci utworzyli stanowiska wyładunku i lądowania niedaleko rzeki Orne oraz bombardowania artyleryjskiego pod Courselles w odległości odpowiednio 29 km i 37 km. Marinegruppenkommando West wiązało z całą akcją wielkie nadzieje, chociaż Schnellbootfuhrer miał obawy, że z uwagi na niewielką wysokość kutrów torpedowych, cele odległe o 29 km pozostaną poza zakresem widoczności. Słusznie zauważył także, że pierwotny plan zakładający rozpoczęcie misji bojowej o zmierzchu, nie ma racji bytu z uwagi na alianckie myśliwce bombardujące. Kutry torpedowe będą musiały wychodzić w morze pod osłonę nocy. Sądził również, że jedyny sposób odpalenia torpedy to namiar kompasowy z wykorzystaniem dwóch punktów meldunkowych i triangulacji w celu uzyskania właściwego namiaru ewentualnych celów i przekazani tej informacji kutrom torpedowym drogą radiową. Obawiał się również tego, że niedokładności przy odpaleniu, niewłaściwy kurs oraz wpływ silnych prądów mogą doprowadzić do tego, że wolnobieżne torpedy zostaną wyrzucone na brzeg i alianci rozpracują urządzenia LUT. Wszystkie te zarzuty i wątpliwości

54

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

zostały zignorowane. Jak się potem okazało, nowa broń nie odegrała planowanej roli w wydarzeniach z 2/3 sierpnia. W trakcie silnego bombardowania sprzęt niezbędny do załadunku został wycofany, a torpedy pozostały na lądzie.

Dywerysyjna grupa kutrów torpedowych, zgodnie z planem, wyszła z portu Le Havre. W ciągu nocy wielokrotnie dochodziło do potyczek z, jak wtedy sądzono, trzema brytyjskimi kutrami torpedowymi, SI67 doznał uszkodzenia w wyniku kolizji a SI68 i SI81 zostały trafione ogniem nieprzyjaciela. Pozostałe kutry meldowały o uszkodzeniach od odłamków i ognia broni maszynowej, chociaż nie były one poważne. Luftwaffe miała rozpocząć działania nad zgrupowaniem jednostek pływających pod Sword Beach 3 sierpnia między północą a 2.00. Godzinę później siły szturmowe miały ruszyć do akcji. Po rozpoczęciu operacji doszło do poważnego opóźnienia z wodowaniem, szczególnie żywych torped, a cztery łodzie sterujące Linsen i osiem wybuchowych w ogóle nie wyszło w morze. Po wykonaniu zadania wróciło tylko siedemnaście Negrów i dziesięć łodzi sterujących. Meldowano o poważnych sukcesach i zatopieniu znacznej ilości nieprzyjacielskich jednostek pływających mimo silnego ognia i nękania przez Spitfirey z 132. eskadry po wschodzie słońca. Żywe torpedy przypisały sobie zniszczenie dwóch niszczycieli, dwóch korwet, jednego krążownika o wyporności 10 000 t lub transportowca wojska oraz jednego statku handlowego o nośności 3000 t. Piątego sierpnia 24-letni st. chor. mar. Herbert Berrer z 361. Flotylli Sił Szturmowych otrzymał, podobnie jak jego towarzysz broni Gerhold, Krzyż Rycerski za udział w zatopieniu dziesięcioletnika i wcześniejsze zatopienie innego nieprzyjacielskiego statku pod Anzio. Piloci Negrów z 361. flotylli, mając w swym składzie dwóch odznaczonych Krzyżem Rycerskim, zostali wycofani do Niemiec w celu uzupełnienia stanu osobowego. Skierowano ich do Suhrendorf/Eckernförde (Dorfkoppel), gdzie otrzymali udoskonalone Mardery, a później, 30 września, przerzucono ich do Danii.

Żywe torpedy, z racji samej istoty tej broni, często określano jako broń samobójczą, podobną do japońskich Kaiten, które w gruncie rzeczy były typowymi żywymi torpedami bez możliwości odłączania głowicy bojowej. Wspominaliśmy już wcześniej o tym, że w siłach

szturmowych pojawiali się ludzie z SS na zasadzie okresu próbnego, czy stażu, a może nawet gotowi na śmierć samobójczą. Jest jednak zupełnie niezgodne z prawdą w odniesieniu do Negrów czy Marderów. Zapal do walki, który panował wśród ochotników do służby, może stanowić swoiste potwierdzenie gotowości do poświęcenia życia, o czym można przeczytać we wpisie do dziennika wojennego SKL (Seekriegsleitung) dotyczącego tej operacji morskiej: Tuż przed rozpoczęciem operacji trzech oficerowie z flotyli Marderów, oraz jeden podchorąży, jeden podoficer i pięciu innych żołnierzy, oświadczyli, że nawiążą kontakt z nieprzyjacielem i zniszczą każdy cel, bez względu na zasięg działania i nie zważając na własne bezpieczeństwo. Ludzie ci nie powrócili do bazy.²⁸

55

DESPERACI DÓNITZA

Po powrocie zespołu łodzi Linsen, który stracił jednego oficera i ośmiu innych ludzi, zameldowano, że zatopił on jeden transportowiec, jeden statek handlowy z „masztem kratowym” oraz barkę desantową. Optymistyczna ocena wyników spowodowała kolejny wybuch entuzjazmu wśród jednostek sił szturmowych, którego echa dotarły aż do Berlina. Siedem sterujących łodzi Linsen także podało, że musiało z przyczyn technicznych²⁹ wysadzić w powietrze po jednej łodzi wybuchowej, które już były w drodze do celu. Załogi łodzi Linsen i Negrów podały, że zatopiono jednostki pływające nieprzyjaciela o łącznej wyporności rzędu 40 000 - 50 000 ton. W związku z tym obserwatorzy znajdujący się na stałym lądzie zameldowali:

Siedem eksplozji, niektórym z nich towarzyszyły słupy ognia i dymu oraz kolejne głośnie wybuchy [...] pomiędzy 2.30 a 6.00.30

Fakty potwierdziły zatopienie trzech jednostek. Pierwszą był niszczyciel klasy „Hunt”, HMS „Ouorn”. Okręt ten wiele przeszedł w okresie swej służby, dwukrotnie wchodził na miny i był jednym z pięciu niszczycieli, które na wodach kanału La Manche przechwyciły niemieckiego rajdera „Komet” w 1942 r. W czerwcu 1944 r. „Quorn” pełnił funkcję eskortowca transportowców wojska w Operacji Neptune, aż do zatopienia w wyniku ataku sił szturmowych. Siła eksplozji była tak wielka, że kadłub niszczyciela rozleciał się na dwie części. Zginęło wtedy czterech oficerów i 126 marynarzy.

Christopher Yorston, który wcześniej przeżył już dwa ataki torpedowe na Morzu Śródziemnym, był w wieży artyleryjskiej w chwili, gdy „Quorn” został trafiony. „W ciągu paru sekund znalazłem się w wodzie i widziałem, że okręt jest przepołowiony - powiedział. - Gdyby zdarzyło się to na krążowniku, gdzie wieża artyleryjska jest zupełnie zamknięta, to byłoby już po mnie. Chwyciłem za coś, co pierwsze nawinęło mi się pod rękę, kawał drewna a z wody podjął mnie amerykański trałowiec. To kwestia szczęścia”.³¹

Norman Ackroyd to również członek załogi HMS „Quorn”, który przeżył katastrofę okrętu. Był członkiem obsady działa nr 3 na tylnym pokładzie. Nie pamięta, żeby ktokolwiek mówił o jednostkach niemieckich sił szturmowych, które zniszczyły okręt:

Nie, wcześniej nie ostrzegano nas o żadnych łodziach wybuchowych czy żywych torpedach, ale gdyby nawet, to i tak nie zrobiłoby to na nikim większego wrażenia, bo my też stosowaliśmy podobną broń.

Jedna, dość niezwykła rzecz, miała miejsce przed wypłynięciem tamtej nocy. Powiedziano nam, że każdy, kto nie będzie nosił pasa ratunkowego, podlega karze (niewielu w ogóle nosiło pasy). Rozkazano nam sprawdzić ich stan techniczny, a w przypadku jakichkolwiek wątpliwości, pobrać nowy z magazynu.

56

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

Okazało się, że mój nie daje nadmuchać, więc pobrałem nowy. Musiał być jednak uszkodzony, bo nie nadmuchał się, gdy byłem w wodzie. Wracając do tamtych okoliczności,

to musiało być wiadome, że rankiem następnego dnia będziemy brać udział w jakiejś niebezpiecznej misji.

Okręt stanowił wcześniej część obrony przyczółku; w nocy 3 sierpnia płynęliśmy, jak zwykle, przed samym świtem [...] mając koło siebie amerykański radarowiec, a przez megafon ogłoszono, że o świcie idziemy pod Le Havre bombardować schrony, w których stacjonują łodzie wybuchowe. Okręt amerykański miał pomóc w kierowaniu ogniem. Przed samą północą nastąpił potężny wybuch w rejonie śródkręcia i zdałem sobie sprawę, że dostaliśmy trafienie w kotłownię. Okręt przełamał się na dwie części i zatonął w parę minut. Siła eksplozji wyrzuciła mnie za burtę. Znalazłem się w wodzie w pełnym umundurowaniu. Wielu kolegów musiało pójść na dno razem z okrętem, chociaż sporo z nas utrzymywało się na powierzchni morza. Amerykański okręt opuścił miejsce zdarzenia na pełnej szybkości, co było powodem wielkiego rozżalenia z naszej strony, ale wyjaśniono nam później, że istniały obawy o to, że i Amerykanie podzielą los „Quorna”.

Ja sam nie widziałem, jak Amerykanie odpływają, ale dowiedziałem się o tym od innych rozbitków, gdy wszyscy dziwili się, dlaczego nie podjęli nas z morza. Po zatonięciu „Quorna”, w wodzie było nas dość dużo, ale rano, kiedy zostaliśmy wzięci na pokład, to okazało się, że została garstka. Stu trzydziestu chłopaków zginęło z załogi liczącej około 150 ludzi. Poinformowano nas, że okręt został zatopiony przez niemiecką żywą torpedę [...] a jej pilota wziął na pokład jeden z naszych niszczycieli. Powiedziano nam także, że sporo tych torped niosły wody przyływu w kierunku przyczółka, ale po zatopieniu „Quorna” ogłoszony został alarm, który wzmógł czujność naszych okrętów.³²

Dwa pozostałe potwierdzone zatopienia to HMS „Gairsay”, trałowiec klasy Isles o wyporności 545 ton, zajmujący się oczyszczaniem niemieckich zapór minowych, w który uderzyła łódź wybuchowa Linsen oraz LCG764, trafiona jednocześnie przez dwie łodzie. LCG (barka desantowa wyposażona w działa) to przykład „czołgu” desantowego Mark 4 Landing Craft Tank, który został przerobiony i służył do wsparcia ogniowego na lądzie podczas desantu z morza. Barka tego typu mogła zabierać około pięćdziesięciu ludzi, w tym oddział piechoty morskiej, była wyposażona w dwa działa kalibru 4,7 cala prowadzące ostrzał przed siebie, umieszczone jedno nad drugim na wzmocnionym pokładzie nad przedziałem czołgowym. Ponad linią wodną znajdowały się pokaźne zapasy amunicji i trzy działa kalibru 20 mm.

Oprócz trzech wymienionych jednostek, jeszcze trzy doznały tak poważnych uszkodzeń, że zostały spisane na straty. Transportowiec, s/s „Fort Lac la Rouge” wycarterowany brytyjskiemu Ministerstwu Transportu przez amerykańską Komisję Morską na zasadzie czarteru „gołego” statku (bez kapitana i załogi) oraz statek typu Liberty, s/s „Samlong” uznano za straty

57

DESPERACI DÓNITZA

Marder

tam&ćb przyspieszonego programu wymuszonego ogromnymi stratami ponoszonymi przez aliancką flotę handlową w początkowym okresie wojny. Jednostki takie pochodziły ze stocznii amerykańskich i kanadyjskich i przeznaczone były dla brytyjskich firm żeglugowych. Nazwy statków produkcji kanadyjskiej zaczynały się od „Fort” i „Park”, a zbudowane w Stanach Zjednoczonych nosiły nazwy zaczynające się od „Ocean”. „Fort Lac la Rouge”, trafiony i poważnie uszkodzony, został osadzony na brzegu w Quistreham po wcześniejszym rozładunku. Przecholowany do Cardiff, a następnie do Newport w celu dokonania oględzin, frachtowiec ten został ostatecznie zakotwiczony na rzece Torridge i zezłomowany w 1949. „Samlong” także został poważnie uszkodzony i przecholowany do Blackwater River jako strata strukturalna. Ostatnim z pechowej trójki był okręt, przestarzały krążownik HMS „Durban”. Była to największa zdobycz żywych torped. Służył w Royal Navy od 1921 r., a do

najbardziej spektakularnych jego zadań można zaliczyć eskortowanie ostatniego konwoju z uciekinierami z Singapuru do Dżakarty w 1942 r., które realizował wraz z niszczycielami HMS „Jupiter” i „Stronghold”.

Torpedy Dackel zostały użyte wtedy, gdy siły szturmowe korzystały z odpoczynku, przygotowując się do kolejnego ataku. Wczesnym rankiem 6 i 7 sierpnia odpalano je z kutrów torpedowych z rejonu boi podejściowej Le Havre: sześć kutrów (S 174, S 176, S 177 z 2. Flotylli Kutrów, S 97, S 132 i S 135 z 6. Flotylli Kutrów) wystrzeliło torpedy pomiędzy 1.36 a 2.43 pierwszej nocy, trzy kutry pomiędzy 2.26 a 2.50 następnej nocy.

Łodzie Linsen wyszły do akcji w nocy 9 sierpnia. Dwanaście sterujących i szesnaście wybuchowych wystartowało z rejonu ujścia rzeki Dives w trzech grupach z zadaniem atakowania jednostek pływających pod Sword Beach. Cztery łodzie sterujące nie wróciły do bazy. Uderzenie łodzi wybuchowych miało nastąpić w tym samym czasie, co wystrzelenie torped Dackel, między 3.59 a 4.20, przez trzy kutry torpedowe. Uratowani rozbitkowie twierdzili, że trafiono jeden niszczyciel, jeden eskortowiec, jedną barkę desantową i sześć statków handlowych. Propaganda niemiecka nie omieszkała i tym razem wykorzystała efektu tego ataku dla swoich celów. Dwunastego sierpnia ppor. mar. Alfred Vettner, dowódca zespołu 211. Flotylli Sił Szturmowych został odznaczony Krzyżem Rycerskim.

58

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

Nasza grupa [4 rot] pod dowództwem por. mar. Alfreda Vettnera wyszła [...] z Trouville z zadaniem ataku na aliancką flotę inwazyjną. Łodzie Linsen z pilotami zostały przepchnięte na wózkach przez plażę do wody, gdzie nastąpiło sformowanie szyku. Podano kurs i w drogę, najpierw łódź dowodzenia, potem wybuchowa nr jeden i nr dwa. Morze było spokojne i świecił księżyc [...] Nieprzyjaciel wkrótce rozpoczął przeszukiwanie przy pomocy reflektorów skierowanych w naszą stronę. Ja dowodziłem łodzią sterującą, za mną siedzieli operatorzy z aparaturą do zdalnego sterowania. Na jakiś czas wyłączyliśmy silniki, ale nabraliśmy prędkości, gdy nieprzyjaciel zaczął strzelać rakietami oświetlającymi. Po osiągnięciu celu daliśmy sygnał pilotowi łodzi wybuchowej nr jeden, żeby zwiększył obroty, a tamten ruszył ostro do przodu. My podążaliśmy za łodziami wybuchowymi także na maksymalnej prędkości. Operator przejął sterowanie przed samym uderzeniem w cel. Ja jako pilot łodzi dowodzenia miałem podjąć pozostałych pilotów z wody. W miarę szybko dojrzałem jednego z nich i sprawnie wciągnąłem do swojej łodzi. Zobaczyłem nagły błysk przy łodzi Linsen, co oznaczało, że nieprzyjaciel został trafiony. Musiałem zająć się zapewnieniem bezpieczeństwa moim towarzyszom broni. Potężna eksplozja była potwierdzeniem naszego sukcesu.

Teraz przyszła kolej na cel nr dwa, ale szczęście nas opuściło. Eskortowce grzmociły w naszą stronę i druga łódź została zatopiona. Udało się po jakimś czasie odszukać pilota i wyłowić go z wody.

Prawie każda łódź wybuchowa zyskała trafienie. W drodze powrotnej zostaliśmy zaatakowani przez alianckie myśliwce bombardujące i straciliśmy łódź dowodzenia z całą załogą.³³

Ponowne użycie torped Dackel w nocy 10 sierpnia (trzy kutry torpedowe wystrzeliły dziesięć torped) i 14 sierpnia (dwa kutry torpedowe wystrzeliły osiem torped) stworzyło znaczne zagrożenie dla floty alianckiej operującej na wodach Normandii. W wyniku tych akcji uszkodzone zostały: krążownik HMS „Frobisher”, frachtowiec „Iddesleigh”, trałowiec klasy „Algerine”, HMS „VestaJ” oraz okręt warsztatowy flotylli trałowców, HMS „Albatros”, (dawny lotniskowiec o wyporności 4800 ton służący do przenoszenia hydroplanów). „Albatros” został trafiony w część dziobową, a w wyniku eksplozji zginęło ponad 100 członków załogi. Okręt został spisany na straty, w późniejszym okresie pozostawał w rezerwie, a w końcu pełnił rolę gołego kadłuba trałowca.⁵⁴

HMS „Frobisher” wchodził w skład Sił Bombardujących D osłaniających lądowanie na plaży Sword Beach w dniu inwazji. Uszkodzony przez bombę został następnie wyznaczony do służby jako okręt-baza dla portu inwazyjnego Mulberry Harbor B w Arromanches. Leslie Finlay przypomina fakt trafienia „Frobishera” w artykule opublikowanym 60 lat później w „The Newcastle Evening Chronicle”.

Byłem pod pokładem, była 7.30 rano i akurat zrobiłem sobie herbatę. Działo się to 9 albo 10 dni po lądowaniu w Normandii, więc zrobiłem herbatę i nagle

59

DESPERACI DÓNITZA

usłyszałem wybuch. Najważniejsze w takiej chwili to wydostać się na górę. Jako jedyny doznałem obrażeń, bo czajnik spadł mi na nogę. Nikt poza mną z 800-osobowej załogi nie ucierpiał.³⁵

Wartość bojowa torped Dackel okazała się znikoma, nawet w opinii bardzo optymistycznie nastawionej kadry niemieckiej marynarki. Dowódca flotyli kutrów torpedowych (FdS) zgłaszał wiele wątpliwości do SKL (Seekriegslei-tung), co do wiarygodności zgłoszeń o zatopieniach, w materiale z 16 sierpnia:

[...] sprawdzenie sektora użycia torped Dackel od 4 do 11 sierpnia, obejmującego sześć operacji w rejonie Le Havre z wykorzystaniem 76 torped. FdS jest przekonany o wiarygodności dwóch stacji radionamierników, jeśli chodzi o prowadzenie obserwacji w nocy i o zmroku pod kątem efektów bojowych. To samo dotyczy punktu obserwacyjnego służby operacyjnej Bohme. Z drugiej strony obserwacje prowadzone przez baterie nadbrzeżne są nierzetelne i nie do przyjęcia podobnie, jak obserwacje ze stanowisk Luftwaffe. Rozpoznanie lotnicze nie jest wiarygodne, ponieważ często bierze się salwy dział okrętowych za wybuchy. FdS, bez formułowania ostatecznego wniosku odnośnie znaczenia operacji z torpedami Dackel, wyraża sceptyczne stanowisko w związku z większością zgłoszonych sukcesów, a faktyczne obserwacje z zatopionych jednostek nie są dostępne i nasłuch radiowy nie zgłaszał dotychczas meldunków o storpedowaniu, awarii, zatopieniach, itp.³⁶

Kolejny raz piloci Negrów zostali skierowani do akcji w nocy 15 sierpnia. Ich celem było zgrupowanie alianckich jednostek pływających w rejonie ujścia Dives. Do ataku wyznaczono pięćdziesiąt trzy Negry z 363. Flotyli Sił Szturmowych (sześć okazało się niesprawnych w wyniku uszkodzenia podczas transportu z Niemiec). Niesprzyjające warunki pogodowe, burze i obfite opady deszczu oraz niedoświadczona obsługa lądowa udaremniła powodzenie akcji przed jej rozpoczęciem. Zwodowano tylko jednaście żywych torped, siedem z nich zawróciło z uwagi na złe warunki. Pozostała czwórka dzielnie realizowała plan i zgłosiła trafienie i zatopienie transportowca amunicji. Pięć Negrów zostało zniszczonych na miejscu wodowania.

Ostatni akt służby Negrów z 363. Flotyli nastąpił następnej nocy, kiedy czterdzieści dwa wyszły w morze z Villers-sur-Mer. Ich użycie mało być skoordynowane z działaniem innych jednostek Kriegsmarine biorących udział w operacjach torpedowania na południowych akwenach Zatoki Sekwany, w rejonie Dungeness oraz stawiania min u wybrzeży North Foreland. Do bazy wróciło tym razem szesnaście Negrów, pozostałe padły ofiarą bomb głębinowych, ognia artylerii brzegowej i ataków lotnictwa. Matrosengefreit-er Wolfgang Hoffmann był jednym z niewielu szczęśliwców, którym udało się powrócić z morza. Patrolował ujście Sekwany w poszukiwaniu celów aż do poranka następnego dnia. Nie natknął się na żaden większy obiekt i już miał odpalić

60

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

torpedę w kierunku barki, do której przymocowany był balon zaporowy, gdy zauważył aliancki ścigacz idący kursem prostopadłym do Negra. Hoffmann zwolnił torpedę, ale oczywiście nie trafił. Wziął następnie kurs w kierunku lądu. Trzymał się blisko brzegu, ale

około 10.00 został zauważony i zaatakowany przez alianckie myśliwce. Hoffmann szybko wyłączył zasilanie. Torpeda zanurzyła się na rufę, a młody pilot miał nadzieję, że będzie to wyglądało, jakby tonął lub był pionową boją. Myśliwce nie dały się na to nabrać i nie przerwały ataku, jeden pocisk trafił w klosz z pleksiglasu, rozbił go, przez co woda zaczęła przedostawać się do środka. Hoffmann ponownie uruchomił silnik, powrócił do pozycji poziomej, wystrzelił raketę wzywania pomocy przez rozbity klosz, a samoloty wstrzymały atak i oddaliły się z miejsca zdarzenia. Hoffmann miał szczęście i po dwóch godzinach zdołał wydostać się na brzeg na terenach pozostających w rękach Niemców.

Siedmiu pilotów Negrów dostało się w ręce nieprzyjaciela, jeden śmiertelnie ranny został wraz ze swoją torpedą, która była w nienaruszonym stanie, znaleziony przez barkę wsparcia LCS251, gdy już bez znaku życia siedział za sterami Negra. Pojazd został szybko przewieziony do Portsmouth w celu przeprowadzenia badań i ekspertyz. Piloci niemieccy utrzymywali, że zatopili jeden niszczyciel i jeden statek handlowy, a także prawdopodobnie uszkodzili inny niszczyciel. Okazało się, że zatopiono jedną małą barkę desantową LCF11 oraz niewielką jednostkę o wyporności 757 ton z dwudziestoma ludźmi na pokładzie, HMS „Fratton”, która wchodziła w skład systemu balonów zaporowych. Dwie torpedy uderzyły w stary francuski pancernik „Courbet”, chociaż i tak był już zatopiony i pełnił rolę blokady portu inwazyjnego Gooseberry. Trafienie zanotowano również na transportowcu „Iddesleigh” o wyporności 5205 ton, który po ataku torpedy Dackel sześć dni wcześniej był tak mocno uszkodzony, że został wyrzucony na brzeg. Powrót ocalałych Negrów doskonale ilustrował dramatyczne położenie Niemców na linii frontu w Normandii: piloci otrzymali rozkaz udania się do Le Havre, bo nie udało się utrzymać bazy w Villers. Böhme wraz ze swoim sztabem przeniósł się do Le Havre 18 sierpnia, a niedługo potem dalej, do Amiens.

W ten sposób dobiegły końca działania Negrów w zachodniej Francji. Pierwotny zamiysł wykorzystania miniaturowych jednostek pływających

zwalczania jednego typu, przewidywano wprowadzanie nowej broni. Negry nie były żadną tajemnicą dla aliantów, a poza tym ich słabą stroną był brak możliwości zanurzania się. Utrzymywanie tych torped na froncie nie miało już uzasadnienia i wkrótce zostały one wycofane, a na ich miejscu pojawiły się Mardery. Łodzie wybuchowe Linsen także nie stanowiły już zaskoczenia dla nieprzyjaciela. W związku z powyższym 18 sierpnia zarówno flotyly 363. i 211. zostały wycofane z linii walk na wybrzeżu.

Negry z 363. Flotyli przeniesione zostały do St Armand Tournai w Belgii, a łodzie Linsen do Strasbourga w celu przygotowania do przerzutu na południe

61

DESPERACI DÓNITZA

Francji, gdzie 15 sierpnia rozpoczęła się nowa operacja inwazyjna pod kryptonimem Operacja Barbara. Ostatnie Negry przekroczyły Sekwanę 20 sierpnia, gdy nowa partia sześćdziesięciu żywych torped typu Marder stanowiąca 364. Flotyllę Sił Szturmowych pod dowództwem por. mar. Petera Bergera przybyła do Le Havre z Reims w Niemczech. Została ona skierowana do Tournai w celu o oczekiwania na przerzut na południe Francji, chociaż stratedzy z marynarki wojennej zdawali sobie doskonale sprawę z trudności, na jakie napotykał transport z Belgii na francuskie wybrzeża Morza Śródziemnego.³⁷ Krótko potem Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych (OKW) zarządziło przerzucenie obu flotyli, 363. i 364. nad Morze Śródziemne. Przekazane zostały pod dowództwo lokalnego Kommando Stab Italien, a wcześniej dowodził nimi Böhme. Miały osiągnąć gotowość do udziału w walkach przeciwko siłom alianckim realizującym Operację Dragoon.

Przed zmianą miejsca stacjonowania pozostałości stanu osobowego zdziesiątkowanych 362. i 363. flotyli wróciły do Suhrendorf poprzez Amiens, Tournai i Lubekę, aby przejąć udoskonalone torpedy Marder, chociaż droga przez coraz bardziej nieprzyjazne terytorium

okupowanego kraju nie była łatwa. Oprócz zagrożenia atakami z powietrza, trzeba się było liczyć z niebezpieczeństwem ze strony innych sił wrogich Wehrmachtowi - Mechani-kermaat Dienemann został zabity przez francuskich partyzantów.

W tamtym okresie doświadczeni i zasłużeni piloci z Flotylli Sił Szturmowych przejmowali niektóre tradycje obowiązujące na U-bootach. Członkowie 362. Flotylli zaczęli paradować w czapkach z emblematem w postaci małego srebrnego konika morskiego, piloci z 363. nosili małego srebrnego rekina z ogonem ozdobionym czerwonym paskiem za każdą udaną misję. Zdobyli także niezliczoną ilość wyróżnień za męstwo. Siły szturmowe, także dzięki wysiłkom propagandy, uznawano już za poważny element maszyny wojennej. Po przybyciu do Niemiec dowódca 363. flotylli, ppor. mar. Wetterich, który odniósł rany w akcji u wybrzeży Normandii, został zwolniony z czynnej służby i pozostał w Suhrendorf, aby nadzorować szkolenie, a jego miejsce we flotylli zajął ppor. mar. Miinch. Wetterich zachował tytuł dowódcy taktycznego. Flotylla otrzymała sześćdziesiąt Marderów, które ze względu na wymogi programu szkolenia podzielono na sześć grup po dziesięć torped. Dowódcą grupy musiał być żołnierz w stopniu co najmniej chorążego marynarki. Flotylla, podobnie jak w przypadku wyposażenia w Negry, miała łącznie liczyć 110 ludzi, chociaż niektóre służby logistyczne włączano do stanu tylko na czas akcji bojowych i były one wspólne dla kilku jednostek żywych torped. Obsada kadrowa obejmowała sześćdziesięciu pilotów, sześćdziesięciu kierowców ciężarówek przewożących Mardery na pozycje z najbliższej stacji kolejowej, dokąd dowożono je na kolejowych platformach, do tego dochodziło piętnastu - dwudziestu mechaników oraz do trzydziestu pięciu sztabowców i personelu administracyjnego.

62

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

Punktem zbornym sił szturmowych stało się Tournai, dokąd 21 sierpnia dostarczono również z Niemiec dwadzieścia pięć jednoosobowych łodzi podwodnych typu Biber dla 261. Flotylli. Flotylla łodzi podwodnych typu Moich miała także tam dotrzeć osiem dni później, ale zorientowano się w ostatniej chwili, że nie ma w tamtym rejonie miejsc do wodowania tych jednostek, więc skierowano je do wykonywania operacji na południu Francji i Morzu Śródziemnym.

Łodzie typu Biber i Moich były właściwie pierwszymi, w pełnym tego słowa znaczeniu, miniaturowymi łodziarni podwodnymi, które wysłano na front z rozkazu OKW. Biber został skonstruowany przez kmdr. ppor. Hansa Bartelsa i zbudowany w stoczni Y\en&erweiY.e w Ysibece. Jego piójeY\Y>yi flotowany na brytyjskich Wellmanach, które zostały przechwycone w Bergen, 22 listopada 1943 r. Łodzie typu Biber rodziły się w wyjątkowo szybkim tempie biorąc pod uwagę fakt, że rozmowy między stoczną a projektantem rozpoczęły się 4 lutego 1944 r., a po sześciu tygodniach prototyp był gotowy do prób - otrzymał wtedy nazwę Bunteboot na cześć dyrektora Flenderwerke, Bunte, chociaż powszechniej używano nazwy Adam. Wyraźnie różniący się od ostatecznej wersji Bibera, miał 7 m długości, oraz po 96 cm szerokości i zanurzenia. Przy wyporności 3 ton mógł się zanurzać na głębokość 25 m i płynąć z prędkością sześciu węzłów przez dwie godziny i piętnaście minut. Prędkość podwodna nie była wiele niższa od prędkości przy wynurzeniu wynoszącej siedem węzłów. Zasięg pływania wynosił 91 mil morskich przy napędzie silnikiem benzynowym.

Pierwsza próba Adama zakończyła się niespodziewanym zatonięciem łodzi, ale kolejne przeprowadzone na rzece Trave, były wyjątkowo udane. Zamówiono niezwłocznie serię dwudziestu czterech jednostek, w których wprowadzono nieznaczne ulepszenia, co doprowadziło do ostatecznej wersji Bibera. Łódź nie była oczywiście idealna, a największym mankamentem był silnik benzynowy, zamiast wysokoprężnego, do napędu przy żegludze w wynurzeniu. Heye miał poważne wątpliwości dotyczące stosowania benzyny i ryzyka zatrucia

kapitana tlenkiem węgla oraz wybuchu na skutek gromadzenia się łatwopalnych oparów z silnika. Projektanci i oficerowie z Marinegruppen-kommando Nord odpowiedzialni za próby, nie podzielali tych obaw. W uzasadnieniu swego stanowiska podali, że występuje dotkliwy brak odpowiednich silników wysokoprężnych przy prawie nieograniczonej podaży silników benzynowych, które mogą służyć do napędu łodzi podwodnych i są tanie. Obawy adm. Heye zostały odrzucone i Biber wszedł szybko do produkcji w stoczni Flenderwerke oraz włoskiej Ansaldo-Werke, a w okresie późniejszym prace kadłubowe zlecano zakładom Klöckner-Humboldt-Deutz w Ulm i innym przedsiębiorstwom. Trzy sekcje łodzi budowane były w trzech oddzielnych miejscach, a potem montowane tak, jak przewidywał przed laty Drager. Do transportu gotowych łodzi podwodnych używano specjalnych przyczep wykonywanych w Halle, a przystosowanie do transportu szczególnie ceniło

63

DESPERACI DONITZA

dowództwo sit szturmowych. Sugerowano nawet, że można będzie przerzucić łodzie Biber do Egiptu na pokładzie wodnosamolotów łodziowych Bv222, które miałyby lądować, albo na Wielkim Jeziorze Gorzkim, albo na Kanale Sueskim. Zadaniem łodzi podwodnych byłoby zlokalizowanie i storpedowanie statku, aby zablokować żeglugę na tym strategicznym szlaku wodnym. Na szczęście dla pilota takiej łodzi podwodnej, dalekosiężny plan został uznany za niewykonalny i zarzucony.

Biber w swej ostatecznej wersji kosztował 29 000 Reichsmarek. Miał 3,645 t wyporności, długość powiększoną do 9,035 m, szerokość z uwzględnieniem torped 1,57 m, a zanurzenie takie, jak Adam. Uzbrojenie Bibera stanowiły dwie lekkie torpedy, które musiały charakteryzować się neutralną pływalnością, żeby nie zatopić macierzystej łodzi pod działaniem swego ciężaru i nie wywoływać przegłębienia przy odpaleniu. Zmniejszenie ciężaru uzyskano dzięki zastosowaniu mniejszego akumulatora zgadzając się na spadek prędkości. W wyniku takiego zabiegu konstrukcyjnego, torpedy TH1b (Marder) i TH1c (Biber, Seehund i inne torpedy do miniaturowych łodzi podwodnych) miały zasięg wynoszący tylko 5000 m przy prędkości 17,5 węzła. Dwie torpedy podwieszano do Bibera na szynach umieszczonych z każdej burty w górnej części półokrągłego wgłębienia. Wystrzelivano je pod działaniem sprężonego powietrza pod ciśnieniem 200 bar, magazynowanego w pięciu stalowych butlach. Sprężone powietrze służyło także do opróżniania zbiorników balastowych. Biber, oprócz torped, był przystosowany do przenoszenia min. Były to przeważnie miny z mechanizmem MAD (Magnet-Akustich-Druck) - magne-tyczno-akustyczno-ciśnieniowym. Były mniejsze od standardowych torped dla miniaturowych okrętów podwodnych, miały 5 m i 5,5 m długości, ale taką samą średnicę. Zapalnik torpedy był ustawiony tak, że wyzwał się przy przejściu statku lub okrętu o wyporności ponad 6000 ton. Głowica bojowa eksplodowała dzięki reakcji wszystkich trzech mechanizmów. Miny były cięższe od torped, w związku z czym półkuliste zakończenia obejmowały komory pływakowe, które miały równoważyć ujemną pływalność. Bibery narażone były na niewielki przechył na jedną stronę, gdy torpeda była przenoszona na szynie z drugiej strony. Po zwolnieniu miny następowało również zwolnienie dźwigni mechanizmu sprężynowego, która znajdowała się z każdej strony szyny nośnej, przez co komory pływakowe zostały wyrzucane ku górze i przebijane. Przy wyrzucaniu miny zdarzało się, że unosiła się ona ku górze na skutek nieznacznie dodatniej pływalności i pozostawała tam przez około trzy minuty do czasu napełnienia przedziurawionych komór wodą, a potem ponownie się zatapiała. Co gorsza, Biber miał tendencję do wychodzenia na powierzchnię po zwolnieniu miny, gdyż środek ciężkości tej miniaturowej łodzi był przesunięty nieco ku części rufowej, a to z kolei powodowało przegłębienie dziobu przy pełnym obciążeniu. Niezbyt doświadczony

64

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

pilot mógł mieć po zwolnieniu torped problemy z powstrzymaniem zbyt gwałtownego unoszenia dziobu.

Na szczęście nie była to najbardziej istotna wada konstrukcyjna. Piętą achillesową Biberów, zgodnie z obawami adm. Heye, był benzynowy silnik oraz gromadzenie się trujących i palnych gazów wewnątrz małej łodzi. Jednostkę napędową stanowił silnik benzynowy o poj. 2,5 l i mocy 32 KM używany w ciężarówkach. Zbiornik paliwa o poj. 225 l zapewniał zasięg 100 mil morskich przy żegludze nawodnej z prędkością 6,5 węzła. Wydech z silnika był wyprowadzony na zewnątrz przez rurę biegnącą z komory silnikowej do niewielkiej osłony z tyłu kiosku. Napęd w zanurzeniu zapewniały trzy baterie akumulatorów (typu 13 T210) obejmujące łącznie cztery akumulatory (dwa dwudziestosześciocelowe i dwa dwunastocelowe) oraz torpedowy silnik elektryczny o mocy 13 KM. Silnik napędzał śrubę o średnicy 47 cm. Zasięg pod wodą wynosił 8,6 mili morskiej przy prędkości 5,3 węzła plus dodatkowe 8 mil przy prędkości 2,5 węzła. Głębokość zanurzenia została nieznacznie zwiększona do 20 m poprzez odpowiednie zrównoważenie wielkości łodzi i ciężaru, co wyrażało się zastosowaniem blachy poszyciowej o grubości 3 mm do budowy sztywnego kadłuba. Wewnętrzny kadłub zbudowany z trzech sekcji (skręcanych z użyciem gumowego kołnierza na złączach) był wzmocniony wręgami z płaskownika rozmieszczonymi co 25 cm. Kołnierze czasem przeciekały, stąd pilotom zalecano, aby zanurzali łodzie na 2 godziny i sprawdzali szczelność przed oddaniem jednostki do służby bojowej. Jeden z weteranów Biberów, Heinz Hubeler, opowiadał później, że wykonywał takie zanurzenia, opadał na dno i czytał książkę czekając aż zadzwoni budzik ustawiony na dwie godziny.³⁸

Pewną słabość kadłuba takiej konstrukcji dodatkowo pogarszały półkoliste wgłębienia, które ułatwiać miały opływowe ułożenie torped, ale jednocześnie zmniejszały one odporność na wybuchy bomb głębinowych. Do górnej powierzchni części dziobowej oraz rufowej kadłuba zamontowane były dwa potężne ucha do podnoszenia jednostki przy pomocy dźwigu. Dodatkowe ucho na rufie służyło do holowania jakiegoś obiektu za małą łodzią podwodną, a ucho na dziobie umożliwiało zaczepienie liny i holowanie w rejon operacyjny. Próby holowania Biberów przez łodzie wybuchowe Linsen zakończyły się niepowodzeniem, bo motorówki nie miały wystarczającej mocy, a kutry torpedowe też nie nadawały się do tego celu, bo wytwarzały za silny ślad torowy. Zadanie holowania spadało w takim razie na trałowce, które i tak były mocno obciążone zadaniami bojowymi. Były one jednak idealne w tej roli, szczególnie te, które posiadały śruby kierunkowe Voigt-Scheider. Flotyllę sił szturmowych mogły tylko na nie liczyć.

Niewielki kiosk, w którym mieściła się głowa pilota, był wykonany z odlewu ze stopu aluminium i był przykręcany do owalnego otworu w kadłubie. Sześć prostokątnych okien, jedno z tyłu, jedno z przodu i po dwa

65

DESPERACI DÓNITZA

z boku, zapewniało widoczność. Okrągły właz nad głową z dodatkowym oknem zamykany jednym zaczepem umożliwiawał obserwacje ku górze. Pierwsze doświadczenia w trakcie szkolenia niosły ogromne nadzieje związane z tą bronią.

Biber nie był łatwy do sterowania. Dwa koła, w tym jedno o mniejszej średnicy, ale oba zamocowane na tej samej osi, znajdowały się przed samym pilotem. Służyły do operowania drewnianym sterem i płatem wodnym. Do tego trzeba było równocześnie kontrolować wskazania kompasu, głębokościomierza i peryskopu, a czasem korzystać z pompy zęzowej. Biber poruszał się prawie cały wynurzony, a wysokość konstrukcji nadwodnej przy normalnym przegłębieniu wynosiła około 60 cm. Łódź zanurzała się tylko w przypadku absolutnej konieczności.

Biber nie posiadał zbiorników przegłębnych i wyrównawczych, a w czasie przygotowania do działań operacyjnych odpowiednio rozmieszczano ciężary balastowe. W trakcie pobytu w

morzu, zmiany ciężaru i przegłębienia można było uzyskać tylko na drodze dynamicznej lub poprzez częściowe zalanie zbiorników zanurzeniowych znajdujących się na rufie i dziobie. Były to zbiorniki swobodnie zatapialne z małymi odpowietrznikami w górnej części. Uniemożliwiało to z kolei utrzymanie głębokości peryskopowej, co oznacza, że atak torpedowy musiał być wykonany z powierzchni, chociaż teoretycznie istniała możliwość odpalania torpedy w zanurzeniu. Piloci do perfekcji opanowali umiejętność cichego przebywania na dnie na płytkich wodach w oczekiwaniu na odpowiedni moment do wyjścia na powierzchnię i zaatakowania celów. Zdarzało się jednak, że przy opróżnianiu zbiorników Biber wyskakiwał nagle na powierzchnię zamiast cichego, skrytego wynurzenia się z wody. Peryskop także stwarzał wiele problemów. Z uwagi na szczupłość miejsca w małym, aluminiowym kiosku, peryskop dawał jedynie możliwość obserwacji przed siebie przy kącie 40° na lewo i prawo. W zimie okna często pokrywały się lodem i nic nie było przez nie widać. Peryskop także nie sprawdzał się w takiej sytuacji. Obserwacja przez peryskop nie ułatwiała określania odległości. Przyrząd miał krzyż celowniczy, ale operacja wystrzelenia torpedy była prowadzona prawie automatycznie. Torpedy podążały w kierunku celu ponad 3 m pod powierzchnią wody. Przy kiosku umieszczony był celownik pierścieniowy z krzyżem celowniczym, który można było zgrać z kulką na dziobie, co ułatwiała odpalanie na powierzchni, ale tylko wtedy, gdy widać było cokolwiek przez przednie okna. Nawigacja prowadzona była przy pomocy kompasu projekcyjnego, którego magnesy umieszczone były w górnej części szczelnej rury z brązu o długości 75cm zamocowanej w przedniej części kiosku, przed samym peryskopem i przechodzącej przez pokrywę kiosku na zewnątrz, na wysokość 45 cm. Za peryskopem znajdował się wlot powietrza. Początkowo wystawał tylko

66

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

30 cm ponad kiosk, ale został wydłużony do metra, a wszystkie trzy maszty były połączone metalowym usztywnieniem. Powietrze, podobnie jak w później skonstruowanej miniaturowej łodzi podwodnej Seehund, po drodze do przedziału silnikowego przechodziło przez pomieszczenie pilota. Po zamknięciu kiosku pilot miał zapas tlenu z butli, który wystarczał na około trzydzieści sześć godzin.

Szkolenie dla załóg Biberów odbywało się w Blaukoppel, niedaleko Schlutup, naprzeciwko stoczni Flenderwerft, gdzie początkowo montowano sekcje łodzi. Obóz złożony z drewnianych domków był odosobniony i znajdował się około trzy czwarte mili od najbliższej linii tramwajowej. Pierwsza partia pilotów, która miała szkolić się przez osiem tygodni, zakończyła cykl w trzy tygodnie i była gotowa do podjęcia pierwszych zadań. W okresie pobytu w ośrodku przygotowawczym piloci zapoznawali się z konstrukcją Biberów, które były w stoczni na etapie budowy lub w remoncie. Potencjalni piloci byli następnie przekazywani na okręt-bazę „Deneb”, który stał w Zatoce Lubeckiej. Bibery oddane już do służby stacjonowały w pobliżu albo na barkach u wybrzeży Travemunde, ci, którzy mieli smykałkę do miniaturowych łodzi podwodnych szkolili kolegów z flotylli, a Bartels pełnił rolę szefa wyszkolenia w Blaukoppel mając do pomocy niewielki sztab ludzi w składzie: adiutant, por. Mitbauer, szef służby technicznej, por. Endler, oficer sztabowy, ppor. Steputtat, oficer broni podwodnej, ppor. Preussner, oraz st. instruktorzy, por mar. Bollmeier, ppor. mar. Bollmann, ppor. Dose i st. chor. mar. Breske.

Pierwsze trzy łodzie Biber dostarczone zostały do Blaukoppel w maju 1944 r. i przekazane pełnym entuzjazmu rekrutom z 261. Flotylli. W następnym - wrześniu wykonano 117 Biberów.³⁹ Każda z planowanych dziesięciu flotylli miała składać się z trzydziestu łodzi i pilotów a wraz z obsadą pomocniczą miała liczyć łącznie prawie 200 ludzi. Przykładem struktury organizacyjnej tych jednostek bojowych może być kadra sztabu 261. Flotylli wyznaczonej do operacji we Francji:

Dowódca: kpt mar. Wolters (w miejsce Bartelsa, który pozostał w Lubece)

Szef służby technicznej: ppor. Schwendler

Oficer broni podwodnej: por. Dobat

St. podoficer (nawigator): Obersteuer. Kramer

Lekarz: Oberassistentarzt Borchert.

Specjalista do spraw min oraz kadra lądowa w liczbie około 100 ludzi podlegała Schmidtowni mającego stopień Stabsoberfeldwebel.

Po zarządzeniu gotowości operacyjnej w sierpniu, flotylla Biberów kpt. mar. Woltersa ruszyła w mozolną drogę z Blaukoppel na linię frontu do Francji. Kolumna ciężarówek wioząca przykryte plandekami łodzie była

67

DESPERACI DÓNITZ A

r—J

Biber

coraz bardziej zajadle atakowana z powietrza w miarę zbliżania się do pozycji nieprzyjaciela. Opór Wehrmachtu na froncie zachodnim zaczynał się załamywać pod naporem silnym zgrupowań pancernych przeciwnika.

Nowa flotylla łodzi Linsen została skierowana do Fécamp w kilka dni po wysłaniu Biberów z Niemiec. Sytuacja militarna na lądzie zmieniła się tak radykalnie, że jednostka łodzi wybuchowych została zatrzymana w Brukseli. Dowództwo Naczelne Marynarki Wojennej rozważało użycie jej przeciwko brytyjskim konwojom u wybrzeży Boulogne lub Calais. W obliczu pogorszenia sytuacji na froncie łodzie Linsen wycofano z tego rejonu i wysłano przez Ghent do Miinchen-Gladbach, skąd miały być przerzucone na południe Francji. Na początku drogi jednostka natknęła się na brytyjskie oddziały pancerne, co spowodowało znaczne straty w ludziach i sprzęcie. Pozostałości tej flotylli wycofano do Lubeki w celu uzupełnienia przed planowanym wysłaniem do Francji. Jak się później okazało, flotylla łodzi Linsen dotarła 23 października do Groningen - miasta leżącego w Holandii, niedaleko granicy z Niemcami.

Jednostka Biberów Woltersa została tymczasem przeniesiona do portu Fécamp, nastąpiło to 29 sierpnia. Po drodze także poniosła straty na skutek ataków lotniczych nieprzyjaciela. Miniaturowe łodzie podwodne miały być niezwłocznie użyte przeciwko alianckiej żegludze w Zatoce Sekwany, ale trudności z wodowaniem spowodowały 24-godzinną zwłokę. W nocy, 30 sierpnia, dwadzieścia dwa Bibery opuszczono na wodę, jednak w związku ze zniszczeniem urządzeń portowych, uszkodzeniem kilku łodzi i stratami w ludziach w wyniku uporczywych ataków lotniczych, do walki nadawało się tylko czternaście łodzi. Wyszły one w morze między 21.30 a 23.30. Dwanaście z nich, które nie dotarły w wyznaczony rejon, wróciło po prawie dziewięciu godzinach zmagania się z wysoką falą i silnym wiatrem. Pozostałe dwie, które pilotowali przez ppor. mar. Dose i Funkmaat Bosch, po szczęśliwym powrocie do portu zgłosiły zatopienie statku typu Liberty oraz innego dużego statku handlowego.

68

WALKI U WYBRZEŻY NORMANDII

W czasie akcji piloci Biberów przebywali w takich samych uciążliwych warunkach, jak piloci żywych torped. Większość wypraw bojowych Biberów trwała jeden - dwa dni, a późniejszych łodzi Seehund nawet dziesięć dni. Załogi miniaturowych łodzi podwodnych otrzymywały w związku z tym specjalne „pożywienie”. W ciągu pierwszych 24 godzin żeglugi zalecano spożywanie specjalnej żywności w tabletkach, a następnie tabletek ener-getyzujących zawierających amfetaminę, co miało zapewnić siły na kolejną dobę. Ci, którzy nie tolerowali amfetaminy z racji znanych skutków ubocznych, dostawali „Schoka-Kolę”, rodzaj czekolady zawierającej 52,55% kakao, 0,2% kofeiny i cukier. Wielu pilotów Biberów cierpiało na chorobę morską i wymiotowało do wnętrza łodzi mając zamkniętą pokrywę kiosku. Nie

należało to do przyjemności, a do tego piloci musieli uważać, gdyż jednym z początkowych objawów zatrucia tlenkiem węgla są właśnie wymioty i nudności.

Po niezbyt szczęśliwej i okupionej stratami akcji prowadzonej z portu Fécamp, Bibery wycofano do Miinchen-Gladbach. W trakcie transportu drogowego doszło do poważnych strat w ludziach na skutek ataków alianckiego lotnictwa szturmowego, które za dnia całkowicie panowało w powietrzu. Konwoje drogowe szukały bezpiecznego schronienia, a alianci deptali po piętach jednostkom sił szturmowych pozostawionych na francuskich drogach. Jednym z żołnierzy alianckich był Patrick Dazel-Job, z piechoty morskiej, doświadczony komandos, który od 1942 r. brał udział w działaniach połączonych sił zbrojnych. Miał za sobą, jak na ironię, szkolenie na miniaturowych łodziach podwodnych Welman. W 1943 r. został przeniesiony do 30. jednostki szturmowej, specjalistycznego oddziału piechoty morskiej i oficerów marynarki wojennej, który miał za zadanie dotarcie do sprzętu i ludzi zaangażowanych w programy dotyczące tajnej broni do zastosowań na morzu oraz zbieranie materiałów wywiadowczych na temat Kriegsmarine.

Drugiego września Patrick dotarł do Fécamp i dowiedział się od przedstawicieli miejscowej ludności, że na krótko przed wyzwoleniem Niemcom udało się wysłać osiem Biberów, które umieszczono na niskopodwoziowych przyczepach przykrytych brezentowymi plandekami i holowanymi przez potężne ciężarówki. Patrick i jego ludzie dowiedzieli się, że łodzie podwodne kierowano do Abbeville i znaleźli jedną z nich na drodze z Amiens do Bapaume. Została tam porzucona po ataku alianckiego lotnictwa:

Długotrwałe poszukiwania zakończyły się powodzeniem; nareszcie to mamy, przy drodze, gdzie musiała spaść z przyczepy - miniaturowa łódź podwodna, w stanie nienaruszonym, na wypalanej przyczepie. Była bardzo podobna do miniaturowego okrętu podwodnego, zupełnie inna niż brytyjskie Welmany, które znałem i była przystosowana do przenoszenia dwóch dwudziestodzieci-cioćalowych torped, a nie ładunku wybuchowego o opóźnionym działaniu umieszczonym w części dziobowej. W odpowiednich warunkach działania i z doświadczonym pilotem była to bez wątpienia bardzo groźna broń.⁴⁰

69

DESPERACI DÓNITZA

Wnętrze zdobycznego Bibera było wypalone albo w wyniku ataku, albo celowego podpalenia. Łódź została przewieziona do Portsmouth, gdzie poddano ją szczegółowym badaniom. Kommando Stab West, kmdr Böhme i jego sztab udały się 1 września również tam, gdzie wycofywane Bibery, co oznaczało koniec obecności sił szturmowych podległych komendanturze West we Francji.

ROZDZIAŁ PIĄTY

Akcje rzeczne

Niemieccy pływonurkowie w akcji

Łodzie wybuchowe Linsen to nie jedyna formacja sił szturmowych mająca nierozzerwalny związek z jednostkami specjalnego pułku „Brandenburczyków”. Kolejna to Kampfschwimmer (pływonurkowie) stanowiąca grupę złożoną z ludzi Waffen SS i Sicherheitsdienst (służby bezpieczeństwa SS) oraz Abwehry.

Pomysł użycia pływonurków do przenoszenia ładunków wybuchowych zrealizowany został w niemieckich siłach zbrojnych w 1915 r., w okresie I wojny światowej. Pierwszą specjalistyczną jednostką była 2. Rezerwowa Kompania Saperów z 2. Stettiner Pionier Battaillon. Po przeszkoleniu na Renie w okolicach Mainz została ona skierowana do akcji 17 sierpnia 1915 r. przeciwko rosyjskim dozorcówcom w pobliżu Kowna. Pływonurkom udało się unieszkodliwić rosyjskie jednostki. Był to pierwszy, a zarazem ostatni wypadek użycia takiej broni w czasach cesarskich Niemiec.

Włosi kolejny raz podsunęli inspirację niemieckim pływonurkom, bo Decima Mas z wielkim powodzeniem wykorzystywała takie siły na Morzu Śródziemnym. Abwehra skwapliwie

skorzystała z tego pomysłu i stworzyła własne jednostki sabotażowe do działań na morzu. Jednym z pierwszych, którzy zanotowali na swym koncie znaczne sukcesy był Friedrich Hummel. Brał on udział we włoskich atakach na Gibraltar i Sewillę. W młodości pływał na żaglowcu „Passat”, który pływał m.in. do Chile, Południowej Afryki, Japonii i Chin. Wstąpił w Altonie do policji kryminalnej i przeszedł do budzącej grozę SD awansując w 1942 r. do stopnia Hauptsturmführera. Uczestniczył również w działaniach wywiadowczych Abwehry w Polsce w przededniu wybuchu wojny i w Madrycie między 1942 i 1944 r. Abwehra rozpoczęła tworzenie niewielkich jednostek służby morskiej, Marine-Einsatz-Kommandos (MEK), które miały wykonywać zadania rozpoznawcze, niszczyć mosty, stawiać miny itd. Pierwszymi tego rodzaju jednostkami utworzonymi przez Abwehrę były MAREI i MARKO w Hamburgu, na których w późniejszym okresie wzorowała się Kriegsmarine, gdy siły szturmowe adm. Heye podejmowały działania specjalne na morzu. Niemcy posiadały znaczną przewagę w pracach nad rozwojem teorii dotyczącej wojskowych nurków. Jacques Cousteau, oficer marynarki francuskiego

71

DESPERACI DÓNITZA

rządu Vichy uznawany jest co prawda za wynalazcę akwalungu, ale to austriacki pionier nurkowania Hans Hass opracował pierwszy aparat oddechowy o zamkniętym obiegu, z którego nie uwalniały się żadne pęcherzyki powietrza mogące zdradzić miejsce przebywania nurka. Aparat taki wzorowany był na opatentowanym w 1912 r. przez firmę Drager urządzeniu służącym do awaryjnego opuszczania okrętów podwodnych. Firma kontynuowała prace badawcze do czerwca 1942 r., kiedy to udało się opatentować aparat o zamkniętym obiegu ze zbiornikiem powietrza umieszczonym na plecach. Hans Hass używał właśnie takiego urządzenia w czasie wyprawy na Morze Egejskie w lecie 1942 r. Hass zadziwił świat realizując podwodne zdjęcia do filmu Pirsh unter Wasser w czasie wyprawy zorganizowanej w 1939 r. z udziałem swoich przyjaciół, Austriaka Alfreda von Wurziana i Jórgea Böhlera. Ich podróż obejmowała wizyty w Curacao i Bomaire, ale po wybuchu wojny cała trójka musiała wrócić do Wiednia przez Stany Zjednoczone.

W 1942 r. Hass planowała kolejną wyprawę, ale jej trasa została zmieniona z uwagi na trwające działania wojenne i ograniczyła się do Morza Egejskiego. W czasie jej trwania przeprowadzono próby z nowym aparatem oddechowym o zamkniętym obiegu Drager-Gegenlunge. Umożliwił on nurkowanie do głębokości 20 m z uwagi na zagrożenie toksycznością tlenu, ale był idealny dla zastosowań wojskowych. Hass i Alfred von Wurzian zademonstrowali swe pionierskie opracowania dowódcy Kriegsmarine w rejonie Morza Egejskiego, wiceadmirałowi Erichowi Förste oraz szefowi jego sztabu kmdr. ppor. Rothe-Roth w czasie eksperymentów w Pireusie 11 lipca 1942 r. Co dziwne, mimo bardzo udanych prób z tym aparatem oddechowym, Kriegsmarine niezwykle powoli przekonywała się do nowego urządzenia. Von Wurzian był cierpliwy i wytrwały starając się daremnie wzbudzić oficerów z kręgu saperów pracujących nad wykorzystaniem płetwonurków do celów wojskowych. Dopiero rozmowy z Ausland Abteilung II Abwehry odpowiedzialnym za sabotaż przebiegały bardziej konstruktywnie, chociaż Abwehra posiadała już wtedy pięciu specjalistów zajmujących się sabotażem żeglugi - w tym Hummela.

Von Wurzian miał szczęście, że spotkał na swej drodze człowieka ze specjalnego pułku „Brandenburg”, który miał podobną wizję dotyczącą wojskowych płetwonurków. Gefreiter Richard Reimann został jego asystentem

I pomagał mu w opracowaniu różnych narzędzi niezbędnych w tym nowym rzemiośle, jak odpowiednie kompasy i głębokościomierze. Wiosną 1943 r. ci dwaj ludzie znów zostali poproszeni o zademonstrowanie możliwości i potencjału broni podwodnej na olimpijskim basenie w Berlinie, na którego widowni zasiedli włoscy i niemieccy oficerowie. Po udanych próbach Von Wurzian i Reimann zostali poproszeni o wstąpienie do jednostek szkolnych

włoskiej Decima Mas, co nastąpiło w maju. Do września 1943 r. obaj pracowali wraz z włoskimi partnerami szkoląc się pod okiem znakomitego sportowca

72

AKCJE RZECZNE

Tenente di vascello (kmdr. ppor.) Eugena Wolka i zdobywając wiedzę w zakresie technik stosowanych przez tę formację. Wołk urodził się w Czernichowie na Ukrainie w mieszanej rodzinie niemiecko-rosyjskiej. W czasie rewolucji październikowej 1917 r. przeniósł się do Niemiec, ale przybysze nie zostali zbyt ciepło przyjęci w bliskich kapitulacji Niemczech. Rodzina przeprowadziła się do Konstantynopola, a potem do Rzymu. Mody Wołk, za namową ojca, wstąpił do akademii marynarki wojennej w Livorno. Komendant akademii, Angelo Belloni, był jednym z czołowych włoskich ekspertów w dziedzinie nurkowania i brał udział w kursach dla nurków Decima Mas (zwanymi ludźmi Gamma). Zaszczepił w Wolku entuzjazm do operacji z udziałem płetwonurków.

Von Wurzian został dejacto członkiem Abwehry w czasie pobytu we Włoszech

1 z ochotą rozpoczął pracę. Przebywał z Reimannem w Rzymie, gdy 8 września Włosi poddali się bezwarunkowo aliantom. Obaj Niemcy postanowili uciec, aby uniknąć uwięzienia. W nocy dotarli piechotą do pozycji zajętych przez wojska hitlerowskie. Dowiedzieli się, że większość sił wchodzących w skład Decima Mas pozostała lojalna wobec rządu sprawowanego przez faszystów. Wzięli następnie razem udział w szkoleniu w Valdagno, na północny-wschód od Werony, które prowadzone było na basenie wchodzącym w skład kompleksu obiektów sportowych zakładów włókienniczych Manzotti.

Wołk i von Wurzian przyjechali do małego miasteczka leżącego u stóp Alp

2 stycznia 1944 r. Wołkowi towarzyszyło osiemdziesięciu włoskich płetwonurków i jego zastępca, Luigi Ferraro. Ferraro był jednym z członków grupy, która miała na swoim koncie zatopienia alianckich statków i okrętów w tureckich portach Iskenderun i Mersin. Von Wurzian natomiast miał ze sobą Reimanna i trzydziestu niemieckich rekrutów, którzy mieli wejść w skład nowo tworzonego Lehrkommando 700. Jednostka ta miała przejść najbardziej skomplikowane szkolenie w całych siłach szturmowych łącząc w sobie różne służby sił zbrojnych i aparatu wywiadowczego. Została powołana pod koniec marca 1944 r. i pozostała w ośrodku Decima Mas, w kompleksie basenów w Valdagno.

Po utworzeniu sił szturmowych powołano Einsatz und Ausbildung Siid pod dowództwem kpt. mar. Heinza Schomburga, który wcześniej uczestniczył w formowaniu jednostek łodzi Linsen w basenie Morza Śródziemnego. Schomburg podjął próbę podporządkowania sobie ośrodka Valdagno dla potrzeb sił szturmowych, ale napotkał zdecydowany sprzeciw ze strony, zarówno Abwehry, jak i SS, które zainteresowane były rozwojem Kampf-schwimmer. Trzydziestu niemieckich rekrutów, których szkolił von Wurzian, zostało i tak przerzuconych do sił szturmowych, przez co weszli w skład Kriegsmarine. W ośrodku, oprócz tych ludzi oraz personelu Decima Mas, było jeszcze piętnastu członków Abwehry pod dowództwem kpt. Neitzera oraz dziesięciu SS-manów odbywających szkolenie razem z ekipą z Kriegsmarine.

73

DESPERACI DÓNITZA

Wołk wywołał zainteresowanie swoim ośrodkiem głównie po to, aby zdobyć uznanie i środki ze strony włoskiej marynarki wojennej ignorującej fakt jego istnienia. Niezależnie od takich pobudek, podjęty wysiłek przyniósł wyniki i trzy niemieckie formacje działały w ramach istniejącej infrastruktury. Dominacja adm. Heye w zakresie kontroli nad siłami specjalnymi przeznaczonymi do walki na morzu doprowadziła do wykrystalizowania się obszarów kompetencji poszczególnych formacji w Valdagno, a siły szturmowe zostały w kwietniu włączone pod ogólne dowództwo niemieckiego kontyngentu. Von Wurzian zrezygnował ze stanowiska w Abwehrze po utworzeniu Lehrkommando 700 i został oficjalnym członkiem sił szturmowych.

Wolk i von Wurzian do kwietnia 1944 r. szkolili Niemców ze wszystkich trzech formacji łącznie, ale po utworzeniu Lehrkommando Wolk zajął się włoskimi nurkami, a dwie nacje ściśle rozdzielono na czas pobytu w Valdagno. Po przejęciu ośrodka przez siły szturmowe kierował nim por. mar. Sowa, który zastąpił Neitzera, „prześciowego dyrektora” z Abwehry. Neitzer pozostał w Valdagno, aby nadzorować oddzielne szkolenie prowadzone przez von Wurziana dla piętnastu ludzi z Abwehry. Stosunki pomiędzy Sową a Neitze-rem nie układały się pomyślnie i Sowa został przeniesiony do Heilgenhafen. Jego miejsce zajął kpt Friederich Hummel z Abwehry, który szybko zrezygnował z działalności wywiadowczej i został wcielony do sił szturmowych w stopniu kapitana marynarki.

W Valdagno prowadzone było wstępne szkolenie rekrutów z sił szturmowych, a kolejny ośrodek otwarto w maju 1944 r. na wyspie San Giorgio położonej na Lagunie Weneckiej, gdzie kursanci nabywali specjalistycznych umiejętności. Dowództwo Lehrkommando 700 także niedługo przeniesiono do Wenecji. W miarę rozwoju formacji nurków sił szturmowych dokonano zmiany numeracji i nazewnictwa centrów szkolenia: Valdagno określano jako Lehrkommando 704, a San Giorgio - Lehrkommando 701. W Valdagno zaczęło brakować miejsca w związku z czym następne centrum powstało w bawarskim Bad Tölz na terenie obiektów SS Junkerschule i otrzymało nazwę Lehrkommando 702.

Wenecka siedziba Lehrkommando 701 stanowiła idealne miejsca na prowadzenie działalności szkoleniowej. Wyspa San Giorgio in Alga leży w Dolnej Lagunie, blisko wysp Trezze i San Angello della Polvere. Benedyktyni założyli pierwszy klasztor i zbudowali kościół pod wezwaniem Św. Jerzego w jedenastym wieku na małej wyspie, w strategicznym miejscu między stałym lądem a Wenecją. W 1717 r. wybuchł pożar, który strawił klasztor i kościół, a wyspa służyła następnie jako miejsce zesłania, a od 1806 r. jako magazyn amunicji armii włoskiej. Wyspa zajmująca powierzchnię 15 113 m² o w miarę regularnym, czworokątnym kształcie otoczona była potężnym murem, przez który od północnego-zachodu prowadziło wejście do małego portu. Do czasu przybycia Lehrkommando 701 stacjonował tam włoski oddział

74

AKCJE RZECZNE

artylerii przeciwlotniczej dysponujący przestarzałymi działami Vickers Armstrong wzór 1914 kalibru 76 mm, jednym Oerlikonem 20 mm i trzema działkami Bredas 20 mm, pod dowództwem niemieckiego artylerzysty, ppor. Kummera.

Ludzie z sił szturmowych przechodzili szkolenie zarówno na ziemi, jak i na wodzie. Na wodach Laguny Weneckiej ćwiczyli atak na dwa stare statki służące tym celom, frachtowiec „Tampico” i zbiornikowiec „Illiria”. Zadaniem rekrutów było opanowanie umiejętności niezbędnych w działaniach komandosów - nawigacji, walki wręcz i wytrzymałości; nurkowiec byli wyrzucani na wodę i musieli dopłynąć do bazy na wyspie pokonując liczne prądy. Wiele informacji dostarczały Niemcom przechwytywane rozkazy dla brytyjskich komandosów lądujących pod Dieppe oraz materiały szkoleniowe z podręczników stosowanych przez nieprzyjaciela. W niedługim czasie por. mar. Fölsch został mianowany dowódcą Lehrkommando 704 w Valdagno, von Wurzian dostał awans na porucznika i nominację na szefa wyszkolenia w San Giorgio.

Niemieccy pływaki nie pozwalali sobie na różne sztuczki w stosunku do swych włoskich sprzymierzeńców, wykradali im łódzie wiosłowe, czy podejmowali próby przejęcia motorowego kutra torpedowego, ale wartownicy z reguły odstraszały intruzów używając broni na postrach. Wydarzenia tego typu stanowiły swego rodzaju odskocznię od trudów codzienności i podsycaly poczucie przynależności Kampfschwimmer do elity. Zdarzały się mimo wszystko wypadki, w wyniku których śmierć poniosło co najmniej dwóch ludzi. Dwudziestego czerwca 1944 r., Verwaltungsmaat i doświadczony pływak Werner Bullin

zginął w czasie szkolenia, a 31 sierpnia 1944 r. do listy ofiar dołączył spadochroniarz Obergefreiter Herbert Klamt.

W czerwcu 1944 r. rozpoczęło się formowanie jednostek bojowych. MEK MARKO, przejęte przez siły szturmowe od hamburskiej Abwehry i przemianowane na MEK20 w kwietniu 1944 r. oraz oddane początkowo pod dowództwo Sonderführera kpt. mar. Michaela Oppladena, zostało później przekazane por. Bróckerowi po przejściu Oppladena do sztabu sił szturmowych. MEK60 dowodzone przez por. Hansa Friedricha Prinzhorna, MEK65 por. Karla-Ernsta Richerta, MEK71 por. Horsta Waltersa i MEK80 kpt. mar. dr. Waldemara Krumhaara także osiągnęły gotowość. Każda z jednostek składała się z jednego oficera i dwudziestu dwóch żołnierzy, dysponowała piętnastoma ciężarówkami służącymi do transportu sprzętu i wyposażenia osobistego. W czasie akcji Niemiec płetwonurkowie nosili gumowe kombinezony o grubości 3 mm, które miały elastyczne ściągacze na kostkach i przegubach rąk oraz uszczelnienie wokół szyi. Pod kombinezon wkładano wełniany komplet oraz wełnianą bieliznę. Gumowy strój składał się ze spodni połączonych w jedną całość z butami oraz oddzielnej kurtki. Połączenia obu części zawijano i uszczelniano grubym, gumowym pasem. Na taki szczelny „suchy kombinezon” nakładano brezentowy kamuflaż przyczepiany sznurkami. Dopełnieniem

75

DESPERACI DÓNITZA

ubioru był kaptur; do tego często twarz pokrywano czarną farbą. Aparat oddechowy był noszony na klatce piersiowej. Płetwonurek płynął do celu na plecach, stylem grzbietowym korzystając w miarę konieczności z ustnika i zacisków na nos. Ciężarki rozmieszczone na przegubach rąk miały kompensować naturalność pływalność wynikającą z powietrza znajdującego się wewnątrz kombinezonu.

Niemiec płetwonurkowie posiadali różnego rodzaju broń do działań sabotażowych przeciwko statkom i okrętom. Mina sabotażowa I składała się z okrągłego gumowego pływaka, w którego środku umieszczony był ładunek wybuchowy i mechanizm wyzwalający. Pływak, po napełnieniu powietrzem, był umieszczany pod kadłubem jednostki pływającej.

Mina sabotażowa II

0 kształcie torpedy zbudowana była z czterech skręcanych śrubami sekcji. Miała bardzo prosty zaczep do mocowania do stępki, a mechanizm wyzwalający reagował na ruch wody. Mina III była podobnej konstrukcji. Miała około 33 cm długości, elipsowaty przekrój i wypukłe końce. Komory powietrzne można było przymocować do samej miny, a tę z kolei do stępki kadłuba. Mechanizm zegarowy, podobnie jak detonator reagujący na ruch, znajdował się w zapalniku, w przedniej części korpusu miny. Alianci informowali, że zaciski podłączone były do mechanizmów zwalniających, tak że wszelkie próby odczepienia ładunku wybuchowego kończyły się detonacją. Ponadto mechanizmy zwalniający i uzbrajający znajdowały się na obu końcach miny, tak że wybuch mógł nastąpić przy ruchu statku naprzód albo wstecz.

Do ataków na mosty, bramy pływających doków czy inne tego typu cele siły szturmowe używały ładunków w kształcie walca, o nazwie Muni Pakete

1 Nyr Pakete, zawierających odpowiednio 600 kg i 1600 kg kruszących materiałów wybuchowych. Wyposażone one były w mechanizm zegarowy wzorowany na włoskim systemie 10-godzinnym. Rozbrojenie było możliwe tylko po odkręceniu pierścienia mocującego. Ponadto do burzenia mostów stosowane były ulepszone miny GS. Dwie komory pływakowe znajdowały się na końcach broni o kształcie torpedy, co umożliwiło jej przenoszenie przez płetwonurków wodą i mocowanie do wybranych celów. Mechanizm zegarowy mógł być nastawiony na okres do sześciu dni, chociaż nastawy na godziny były bardziej dokładne. W ataku na most Nijmegen mechanizm zwalniający nastawiony był na 4 godziny.⁴¹

Płetwonurkowie z sił szturmowych po raz pierwszy weszli do akcji w czerwcu 1944 r., kiedy wyznaczono ich do zniszczenia dwóch mostów położonych 6 km na północny-wschód od Caen, Pont de Ranville nad kanałem Orne i Pont d'Heronville na rzece Orne, dwiema równoległymi drogami wodnymi. Mosty znajdowały się na wschodnich krańcach strefy lądowania aliantów i stanowiły bardzo ważne obiekty zabezpieczające lewą flankę brytyjskiej Sword Beach. Na wschód od rzeki i kanału znajdują się wzgórza Breville, które stały na drodze Brytyjczyków do miasta Caen. Stratedzy

76

AKCJE RZECZNE

aliancy postanowili, że wzgórza należy zdobyć pozostawiając nietknięte mosty, aby zapewnić drogę zaopatrzenia i wzmocnienia dla desantu po zajęciu tego rejonu. Most na rzece znany jest obecnie jako Most Pegaza zajęty przez brawurowy desant wysadzony przez Brytyjczyków 6 czerwca rano przy użyciu szybowców. Po udanej akcji desantowej zbudowano kilka mostów pontonowych, ale dwa stałe mosty miały znacznie większą nośność niż prowizoryczne konstrukcje.

Z uwagi na znaczenie pierwszej operacji, w składzie sił ofensywnych znajdowali się Friedrich Hummel i von Wurzian, chociaż ten drugi nie brał udziału w bezpośrednich walkach i pełnił rolę doradcą. Ci dwaj wraz z dziesięcioma płetwonurkami zostali wysłani w konwoju trzech ciężarówek Lancia z Wenecji w pozostający w rękach Niemców rejon leżący koło Caen. Jeden z pojazdów uczestniczył w wypadku na drodze między Dijon a Paryżem, w wyniku którego czterej nurkowie, w tym Hummel, odnieśli obrażenia i wylądowali w szpitalu. Na odcinku Paryż-Caen pozostałe dwie ciężarówki ledwo umknęły przed samolotami RAF-u, znajdując schronienie w przydrożnych zaroślach.

Sześciu płetwonurków i von Wurzian dotarli do Caen bez dalszych kłopotów i niezwłocznie zaczęli przygotowywać atak. Spotkali się z por. Hansem--Friedrichem Prinzhornem, dowódcą MEK60 i szefem zbliżającej się misji bojowej, jako członkiem sztabu

Marinegruppenkommando Siid podległego adm. Heye. Płetwonurkowie zostali podzieleni na dwa trzyosobowe zespoły. Pierwszy w składzie Feldwebel Karl-Heinz Kayser, Funkmaat Heinz Bretschneider i Obergefreiter Richard Reimann miał dostarczyć jeden cylindryczny ładunek do celu, jakim był most na kanale Orne. Druga grupa, tj. por. S. Sowa, st. chor. Albert Lindner i chor. Ullrich „Ulli” Schulz (były pilot żywych torped) miała przenieść identyczny ładunek do mostu na rzece Orne. Oba mosty były oddalone od siebie o około 400 m. Wyznaczone grupy miały przedostać się pod nowo zbudowanymi mostami pontonowymi i przeprowadzić atak na stałe budowle, o które przelano tak wiele brytyjskiej i niemieckiej krwi w pierwszym dniu inwazji. Prinzhorn i von Wurzian planowali przeczekać atak na brzegu rzeki Orne w pobliżu miejsca, do którego mieli wrócić płetwonurkowie.

Po południu, 22 czerwca, dwa ładunki torpedowe 1600 kg przygotowano na brzegu rzeki, ale krótkotrwały ogień brytyjskiej artylerii spowodował rozproszenie pracujących przy torpedach z wyjątkiem mechanika, który uparcie trwał przy pracy mimo spadających pocisków. Udało mu się ustawić zapalniki na 5.50. Ładunki wykonano i sprawdzono w stoczni Kieler Werft. Były skonstruowane tak, że pozostawały około pół metra pod powierzchnią wody, co ułatwiało płetwonurkom przeniesienie ich na wyznaczone pozycje. W związku z tym, że woda słodka ma ciężar właściwy niższy od morskiej, dwa ładunki wybuchowe zaraz po wodowaniu osiadły w gęstym mule na

77

DESPERACI DÓNITZA

dnie rzeki. Prinzhorn wysłał swych ludzi po puste bańki po benzynie, które powiązał liną i przymocował po bokach torpedy, co zapewniło jej wystarczającą pływerność.

Pierwsza grupa pod dowództwem Kaysera weszła w wody kanały po zapadnięciu nocy. Linia frontu znajdowała się w odległości jednego kilometra, jednak płetwonurkowie musieli

pokonać dystans 12 km w jedną stronę, żeby dotrzeć do celu. Kayser i Bretschneider płynęli na przedzie, ciągnąc torpedę i zmagając się ze słabym prądem. Reimann trzymał się z tyłu sterując „cygarem” i robił wszystko, aby utrzymać właściwy kierunek. Okazało się, że zadanie to jest niezwykle trudne, bo bańki zamocowane z tyłu były nieszczelne i tylna część torpedy zapadała się pod wodę i grzęzła w mule. Reimann musiał stale się zanurzać i unosić ją ku powierzchni. W końcu opierał cały ciężar na ramionach brnąc wolniutko po dnie. Potem zobaczyliśmy przed sobą pierwszy most, pod którym mieliśmy przejść. Widoczność była kiepska; słychać było coś, jakby kroki wartowników na drewnianym pomoście. Zanurkowaliśmy i przeszliśmy pod tym mostem pod wodą. Linami ściągnęliśmy pływający dziób miny w dół, a Reimann trzymał cały ciężar tylnej części na ramionach.⁴² Wśród odgłosów niemieckiej artylerii bombardującej ten sam most, cel wreszcie wyłonił się przed nimi. Zmęczeni spokojnie przymocowali ładunek wybuchowy do środkowych pali przy użyciu kotew osadzonych w dnie, na którym na szczęście nie zalegał muł. Po ustawieniu miny w odległości około metra ponad dnem nastavili mechanizm zegarowy. Następnie cała trójka wróciła płynąc głównym nurtem w kierunku niemieckich pozycji. Wszyscy trzymali się razem, ale Reimann był najbardziej wyczerpany zmaganiem się z ciężarem miny. Misja okazała się udana. Mechanizm zegarowy zwolnił minę na krótko przed planowanym czasem niszcząc most, który Niemcy uważali za najważniejszy na kanale Orne. Druga misja była także udana i nie mniej dramatyczna. Grupa bojowa popłynęła z prądem w dół rzeki w kierunku mostu na rzece Orne. Schulz i Sowa zajęli miejsca na przedzie, a Lindner pchał minę z tyłu. Odpłynęli zaledwie kilkaset metrów i nie zdążyli zniknąć z oczu kolegom na brzegu, gdy Sowa zaczął narzekać na ból stóp spowodowany najpewniej przez płetwy. Odłączył się od grupy i dopłynął do brzegu. Dobiegli do niego ludzie ze służby wsparcia. Wszyscy namawiali go, aby dołączył do kolegów, ale Sowa załamał się i zaczął szlochać trzymając się kurczowo brzegu. Mimo takich nieprzewidzianych komplikacji pozostała dwójka z ładunkiem wybuchowym i mechanizmem zegarowym postanowiła nie rezygnować.

Udało im się pokonać drewnianą zaporę rozciągniętą w poprzek rzeki. Niedługo potem zobaczyli to, co według nich było wyznaczonym celem. Przymocowali ładunek do dna rzeki, ale okazało się, że prąd jest za silny i utrudnia

78

AKCJE RZECZNE

powrót. Posunęli się trochę naprzód, ale przestraszyli się hałasu, gdy coraz mocniej musieli pracować płetwami. Zdecydowali się popłynąć z prądem, minęli most i znaleźli schronienie na brzegu - dół okazał się jednak dawną, aliancką latryną. Po wschodzie słońca musieli pozostać w cuchnącej kryjówce. O 5.30 usłyszeli potężny wybuch na potwierdzenie sukcesu misji. Przesiedzieli bez ruchu do nocy, na 23 czerwca. Podjęli w końcu trudną decyzję. Postanowili przepłynąć na drugi brzeg rzeki, przejść 400 m do kanału i popłynąć dalej pokonując spokojne wody. Dwójka wyczerpanych płetwonurków dotarła, mimo niebezpieczeństw, do swoich, gdzie spotkało ich bardzo ciepłe powitanie. Wśród witających nie było Sowy. Było mu wstyd i z niecierpliwością czekał na wieści od swoich kolegów. Sam postanowił ich szukać, gdy nie wrócili z wyprawy w nocy ani następnego dnia. Został zauważony przez zaalarmowanych wybuchem brytyjskich wartowników i wzięty do niewoli, ranny w wyniku ostrzału z broni palnej.

Chrzest bojowy należało zatem uznać za udany - ale nie w pełni. Po powrocie pierwszej grupy i przy składaniu meldunku Prinzhornowi na brzegu rzeki wyszło na jaw, że wyznaczony cel i miejsce osadzenia torpedy to nie to samo. Wyszadzano niewłaściwy most z uwagi na, jak to określają historycy, „błędny szkic”. Po drodze do wyznaczonego celu, mostu zwanego dziś Mostem Pegaza, należało pokonać dwa inne. Dwójkę płetwonurków z drugiej grupy zmyliło to, że most Pont d'Heronville nadal stał po wybuchu ładunku.⁴³

Siły szturmowe udowodniły mimo wszystko, że są na równi z komandosami zdolne do wykonywania specjalnych zadań. Zniszczono dwa mosty kosztem życia jednego człowieka. Nie było czasu na upajanie się sukcesami. Od samego początku lądowania aliantów w Normandii do ostatecznego złamania się niemieckiego frontu we Francji, pływonurkowie z sił szturmowych wykonali łącznie dwadzieścia cztery misje, w większości zakończone powodzeniem. Do najważniejszych osiągnięć tej formacji można zaliczyć zniszczenie słuz na rzece Orne przez ośmiu ludzi pod dowództwem byłego SS-mana, Obermaata Orłowskiego, w lipcu oraz uszkodzenie przechwyconych dział niemieckich przez Prinzhorna i siedmiu jego ludzi, 26 sierpnia. Wcześniej, w tym samym miesiącu, nacierające wojska brytyjskie zdobyły działa nadbrzeżne 15 cm L/45 z baterii Vasouy, które miały służyć do obrony ujścia Sekwany. Działa, których obsadę stanowili ludzie z MAA26 zostały porzucone w stanie gotowości bojowej wraz amunicją w obliczu nadciągającego nieprzyjaciela. Działa znajdowały się między Honfleur i Trouville, umieszczone w betonowych bunkrach doskonale nadawały się do bombardowania Le Havre pozostającego w rękach Niemców i leżącego po drugiej stronie ujścia Sekwany w odległości 7 km. Prinzhorn i jego ludzie pod przewodnictwem artylerzysty, który doskonale znał teren, podpłynęli pod stanowiska dział na dwóch zarekwiro-

79

DESPERACI DÓNITZA

wanych łodziach sterujących Linsen i wylądowali niecałe 100 m od pierwszych bunkrów. Działa rozmieszczone były powyżej brzegu okalającego zaminowaną plażę, a grupa Prinzhorna podeszła do celu, założyła ładunki wybuchowe w lufach a także w składowisku amunicji. Bunkry nie były chronione przez wartowników i napastnicy mogli zniszczyć działa bez wielkiego zagrożenia ze strony kilku brytyjskich strażników obchodzących cały teren. Nie wszystko było w porządku w ramach Lehrkommando 700. W czerwcu 1944 r. Heye postawił lekarza, dr Armina Wandela, na czele całej formacji pływonurków stanowiącej część sił szturmowych, na miejsce barwnego Friedricha Hummela. Wandel miał na początku problemy ze zdobyciem akceptacji ze strony pływonurków, bo Hummel cieszył się ogromnym szacunkiem z racji swego doświadczenia w działaniach podwodnych. Wandel z kolei miał za sobą służbę jako lekarz na pokładzie U-129 w 1941 r., zanim trafił do sztabu 26. i 11. flotylli U-bootów. Od kwietnia do czerwca 1944 r. wchodził w skład Ausbildungs Stab Siid, oraz wypowiadał się na temat doskonałego stanu obiektów szkoleniowych i ludzi w Valdagno i na weneckiej wyspie San Giorgio. Admirał był zbudowany opinią młodego oficera i wyznaczył go na dowódcę Lehrkommando 700, mimo tego, że konwencje genewskie zabraniały lekarzom dowodzenia jednostkami bojowymi.

Wandel był bardzo pracowity, ale nie miał zupełnie wiedzy technicznej, ani znajomości strategii działań swoich ludzi. Wielu z nich uważało, że brakuje mu zdecydowania i bezwzględności do wspierania ambicji pływonurków z Lehrkommando 700. Były to cechy, których Hummel, a także sam szef SS Otto Skorzeny, miał w nadmiarze. Istnieją pewne niedomówienia w sprawie tych zmian kadrowych. Böhme powiedział później przesłuchującym go alianckim śledczym, że spotkał Hummela w Paryżu, 10 sierpnia 1944 r., a ten twierdził, że nadal pełni funkcję dowódcy Lehrkommando 700, zaś Wandel jest tylko „przejściowym” szefem pod jego nieobecność. Istnieje prawdopodobieństwo, że Hummel został faktycznie zwolniony przez Heye, który dążył do ograniczania podstępnych i zaborczych wpływów Abwehry. Jak się później okaże, zrobi to samo z ludźmi z SS w siłach szturmowych dążąc do odzyskania pełnej kontroli całej formacji i przeciwdziałając podziałom w wyniku niezdrowej i szkodliwej rywalizacji, która odbijała się niekorzystnie na sytuacji w Trzeciej Rzeszy.

Otto Skorzeny odwiedził Valdagno 30 czerwca, mając świadomość istnienia pewnych napięć w Lehrkommando, a potem udał się do San Giorgio wraz z Wandelem. To, co zobaczył,

musiało wyrzucić spore wrażenie na komandosach SS, którzy także prowadzili próby z aparatami oddechowymi w Lagunie Weneckiej. Skorzeny przekonał Heye do przyjęcia ludzi z SS, skazanych na kary dyscyplinarne, do sił szturmowych, a w następnym miesiącu wyznaczył Untersturmführera Waltera Schreibera jako przedstawiciela SS w Valdagno, oficera łącznikowego między organizacją kierowaną przez Himmlera a siłami szturmowymi.

80 AKCJE RZECZNE

Na froncie pływonurkowie nie mieli czasu na roztrząsanie wewnętrznych konfliktów, które trapiły dowództwo. Ostatnia misja MEK60 i MEK65 w sierpniu 1944 r. została podjęta w celu wsparcia Biberów z 261. Flotylli Sił Szturmowych.

Po tragicznym w skutkach wejściu do akcji 30 sierpnia Bibery zostały wycofane, a ludzie Prinzhorna otrzymali zadanie zniszczenia porzuconego sprzętu i torped, gdy reszta Biberów wróciła z Normandii. Jednostki MEK były ostatnimi oddziałami Kriegsmarine, które opuściły port Fecamp, a ich wycofaniu do Ghent towarzyszyło wiele problemów z uwagi na panowanie aliantów w powietrzu i zniszczenie przez Wehrmacht przepraw przez szlaki wodne i dróg. Były one przerywane 3 września z Ghent do Schouten, koło Antwerpii, a stamtąd do Utrechtu, gdyż nieprzyjaciół przesunął się naprzód w bardzo szybkim tempie. Pływonurkowie mieli być przeniesieni do Danii w celu przebrojenia i wzmocnienia, ale Marinebefehlshaber Niederland (Oficer Flagowy Holandii), wiceadmirał Gustav Kleinkamp zażądał, aby pozostali i uczestniczyli w akcjach w rejonie Antwerpii. Zostali w Utrechcie, gdzie 11 września otrzymali uzupełnienia w sile trzydziestu oficerów i marynarzy niższych stopni z MEK40, dodatkowy sprzęt w postaci trzech łodzi Linsen, trzech Marderów i min burzących. Grupa z Sesto Calende, licząca początkowo jedenastu ludzi, która miała także do nich dołączyć, nie dojechała na czas. Została zastąpiona dziesięcioma pływonurkami z Lubeki, których wcześniej przerywano z Wenecji.

Kmdr Böhme otrzymał ósmego września dowództwo wszystkich flotylli sił szturmowych i MEK w rejonie Skaldy. Planował użycie wszystkich tych sił przy nadarżającej się okazji; pierwszym zadaniem, jakie otrzymał od OKW było zniszczenie śluz Kruisschans i Royer na Skaldzie, a akcja ta zyskała nazwę Operacji Bruno. Antwerpia została szybko zdobyta przez brytyjskie siły pancerne 4 września, a tempo ofensywy 11. Dywizji Pancерnej całkowicie zaskoczyło niemieckich obrońców miasta. Brytyjskie wojska z pomocą członków belgijskiego ruchu oporu zdobyły port. Śluzy regulujące poziom wody w basenach portowych podczas przyływu i odpływu nie zostały uszkodzone, a komendant portu wojennego Kriegsmarine (Hafenkommandant Antwerpen), kmdr por. Joachim Syskowitz zginął w trakcie walki, kiedy usiłował zrealizować plan zniszczenia śluz i urządzeń portowych.⁴⁴ Antwerpia jest od lat jednym z największych portów w Europie. Nie jest portem naturalnym, a rozległe baseny zostały zbudowane w północno--zachodniej części miasta. Jego historia sięga czasów średniowiecza. Położony nieco w głębi lądu, na rzece Skaldzie, jest portem pływowym. Na początku dwudziestego wieku zbudowana została pierwsza śluza. Śluza Royers miała 30 m długości i 7 m szerokości i po raz pierwszy umożliwiała korzystanie z portu przez całą dobę. W związku z rozwojem żeglugi konieczne okazało się wybudowanie nowych śluz dla większych statków. W 1928 r.

81

DESPERACI DÓNITZA

u wejścia do Antwerpii zbudowano śluzę Kruisschans. Böhme otrzymał zadanie sprawdzenia możliwości zniszczenia śluz i unieruchomienia portu.

Wstępne rozpoznanie przeprowadzone 10 września przy użyciu łodzi Linsen z ludźmi z MEK65 na pokładzie wykazało, że śluza Royers nie daje się otwierać, a Kruisschans nie jest uszkodzona. Böhme zwrócił się do Prinzhorna

O wykonanie misji bojowej. Prinzhorn zapoznał się z zadaniem i zaakceptował je w imieniu swoich ludzi. Zniszczenie głównej śluzy mogłoby uniemożliwić aliantom korzystanie z portu w Antwerpii przez dłuższy okres. Z uwagi na konieczność bardzo dokładnego umieszczenia ładunków wybuchowych oraz pokonania nowo założonych sieci ochronnych, do wypełnienia misji bardziej przydatni byli płetwonurkowie niż Mardery. Śmiałkowie mieli być przewiezieni łodziami Linsen z wyciszonymi silnikami w rejon celu z małej wioski Lilio, leżącej na polderze w pobliżu ujścia Skaldy i granicy holendersko-belgijskiej. Planowano użycie dwóch dublujących się grup, aby zwiększyć szansę powodzenia.

Problemy wewnętrzne Lehrkommando 700 ponownie wyszły na światło dzienne podczas spotkania Böhme z Friedrichem Hummelem w Utrechcie. Hummel, używając także nazwiska Hellmers, przybył do sztabu Böhme w mundurze kapitana armii twierdząc, że pracuje bezpośrednio dla RSHA (Urzędu Ochrony Rzeszy), rzekomo w ramach Jagdverbande Otto Skorzeny'ego. Poinformował swego rozmówcę, że został wybrany osobiście przez adm. Heye do wykonania akcji mającej na celu zniszczenie śluzy Kruisschans

I zażądał oddania pod swą komendę niezbędnych ludzi i sprzętu. Böhme poczuł się mocno znieważony takim oświadczeniem i kategorycznie odmówił wyjaśniając, że misję powierzono już Prinzhornowi. Po krótkiej, burzliwej dyskusji Hummel wyszedł, a Böhme złożył skargę na jego zachowanie adm. Heye, na co uzyskał odpowiedź, że Hummelowi nigdy nie wyznaczono takiego zadania. Heye omawiał co prawda ten problem z Hummelem i zezwolił mu na wyjazd do Utrechtu, aby był doradcą Böhme.

Przyjazd płetwonurków, którzy mieli działać pod wodzą Prinzhorna, do Utrechtu opóźnił się, a pierwszy termin akcji, 12 września, został przesunięty o jedną noc. Jedna łódź Linsen, zgodnie z harmonogramem, wypłynęła z portu o północy, a za nią, po upływie pół godziny, druga. Przeciwnie prądy spowodowały rezygnację z misji i sabotażyści wrócili do portu. Następnego dnia ponowili próbę, tym razem z większym powodzeniem.

Grupa uderzeniowa składała się z dwóch łodzi Linsen z 216. Flotyli Sił Szturmowych, w każdej znajdował się oficer, szef grupy, sternik i trzech płetwonurków z jedną przerobioną miną GS na holu. Jedną z łodzi dowodził sam Prinzhorn, a drugą por. Dörpinghaus, który lepiej sobie radził i wkrótce obie rozdzieliły się we mgle i ciemności. Dörpinghaus postępował ściśle według planu operacyjnego i trzymał się blisko wschodniego brzegu rzeki szukając „delfinów” - drewnianych pali wyznaczających wejście do samej

82

AKCJE RZECZNE

śluzę. Po kilku godzinach denerwujących i bezskutecznych prób, zawiedziony Dörpinghaus wydał rozkaz zmiany kursu na wsteczny bojąc się, że przeoczy śluzę. Mała łódź cofnęła się w kierunku środka nurtu szerokiej rzeki i jeden z „delfinów” wynurzył się z mglistej ciemności. Dörpinghaus zorientował się, że jest niecałe 1000 m od śluzy i przymocował swoją łódź do pylonu. Cekał wraz z całą załogą do godziny uzgodnionej z Prinzhornem, żeby rozpocząć podejście i skoordynować ataki. Przyszła wreszcie wyczekiwana pora i trzech płetwonurków, Feldwibel Karl Schmidt, Mechanikmaat Hans Greten i Maschinenmaat Rudi Ohrdorf, wsunęło się do wody. Po odczepieniu miny od łodzi sabotażyści skierowali się w stronę śluzy orientując się według „delfinów”.

Ja [Schmidt] płynąłem z przodu, a pozostali dwaj trzymali tylną część miny, aby zachować odpowiednie położenie w wirach przy „delfinach”. Byliśmy bardzo blisko jednego z nich, chyba siódmego, gdy zahaczyłem skafandrem o jakiś wystający element. Zrobiła się dziura i poczułem, że do wnętrza przedostaje się zimna woda, która wypycha ze środka ciepłe powietrze. Koledzy pospieszili mi z pomocą i starali się mnie przekonać, żebym wrócił do łodzi, ale stanowczo odmówiłem. Wpuściłem trochę tlenu do zbiornika kompensacyjnego aparatu oddechowego i udało mi się odzyskać pływalność.⁴⁵

Schmidt, Greten i Ohrdorf posuwali się powoli naprzód w kierunku śluzy, łatwo pokonali pierwszą zaporę z sieci, ale dłużej zeszło im przy kolejnej, gdzie napotkali sieci o mniejszych oczkach. Musieli obejść ją wąską szczeliną między końcem zapory a brzegiem, cały czas holując minę. W końcu, w ciemności dostrzegli zarys śluzy. Odpoczęli przy kamiennych podporach, które znajdowały się obok potężnej metalowej furty śluzy. Z góry dochodził do nich odgłos miarowych kroków wartownika, gdy przygotowywali się do podłożenia miny pod próg furty. Można było regulować pływalność ładunku poprzez wypuszczenie powietrza znajdującego się w zbiornikach na obu jego końcach za pomocą zaworu uruchamianego przyciskiem. Po osadzeniu miny na dnie albo blisko dna, drugim przyciskiem zwalniało się mechanizm zegarowy. Siła wybuchu, dzięki ciśnieniu wody, skupiała się na wybranym celu. Schmidt i Ohrdorf trzymali końce miny operując dwoma małymi dźwigniami służącymi do koordynacji wypuszczania powietrza. Na znak dany przez Schmidta nacisnęli przycisk, a nagły wzrost obciążenia wciągnął ich pod wodę tak szybko, że płetwy Schmidta wystrzeliły z pluskiem ponad powierzchnię, zanim udało mu się opaść na dno. Greten zamarł ze strachu, że wartownik usłyszy podejrzany hałas. Po kilku sekundach dało się słyszeć kroki wartownika przechodzącego po furcie z jednej strony śluzy na drugą, ale nie znamionowały one żadnej nadzwyczajnej reakcji. Atakujący nie zostali wykryci.

83

DESPERACI DÓNITZA

Nagły wzrost ciśnienia na głowę z racji szybkiego zejścia na dół spowodował to, że ja i Ohrdorf poczuliśmy odrętwienie. Był to czas przyływu i zeszliśmy do około 18 metrów, a mina ciężko opadła na próg furty. Była dobrze ułożona więc wcisnąłem przycisk zapalnika, po czym szybko zaczęliśmy się wynurzać, według mnie za szybko. Wypuściłem powietrze ze zbiornika kompensacyjnego, żeby zwolnić tempo wychodzenia na powierzchnię, ale i tak obaj wyskoczyliśmy na górę, jak korek, sapiąc i dysząc.⁴⁶

Szczyście ich nie opuszczało, bo wartownik i tym razem niczego nie zauważył. Po krótkim odpoczynku cała trójka zaczęła się wycofywać, aż Schmidt, po pokonaniu zaledwie jednej sieci, został pokonany przez zimno wnikające do wnętrza przedziurawionego skafandra. Mimo jego sprzeciwu, koledzy dociągnęli go do Dórpinghausa czekającego w łodzi. Schmidt i pozostali dwaj płetwonurkowie weszli do łodzi, która wzięła kurs powrotny w ciemność. W drodze do bazy Niemcy zauważyli drugą motorówkę, która szła bezpośrednio na nich. Zapominając o zachowaniu ostrożności zwiększyli maksymalnie obroty silnika i wyprzedzili „pogoń”. Po czasie okazało się, że była to łódź Prinzhorna, która holowała minę, ponieważ załoga nie znalazła furty śluzy. Zdublowanie misji było bardzo sprytnym rozwiązaniem. Prinzhorn dostrzegł śluzę dopiero wtedy, kiedy zobaczył, że łódź Dórpinghausa opuszcza rejon akcji i prawidłowo wnioskował w oparciu o jej prędkość, że kolegom udało się podłożyć minę.

Krótko po 5.00 potężny wybuch wstrząsnął zewnętrzną furką śluzy Kruisschans.

Rozpoznanie lotnicze przeprowadzone przez Luftwaffe wykazało, że furta się wygięła, przez co poziom wody w porcie opadał przy odpływie. Oznaczało to, że misja się powiodła i port w Antwerpii, przynajmniej czasowo, był wyłączony. 13 października kwestia akcji wymierzonej przeciwko wykorzystywaniu tego portu przez aliantów była szczegółowo omawiana na spotkaniu w kwaterze Hitlera, w Wilczym Szańcu. Tej samej nocy, kiedy Prinz i Dórpinghaus zaatakowali śluzę w Antwerpii, kolejna grupa dziesięciu płetwonurków miała wykonać uderzenie na most w rejonie Vught, na południe od Hertogenbosch, chociaż źródła niemieckie nie podają żadnych informacji o jego skutkach.

Niemieccy płetwonurkowie potwierdzili swą wartość bojową, a MEK60 otrzymało wkrótce szereg zadań do wykonania na Skaldzie. Jednym z nich było zniszczenie statków cumujących przy nabrzeżu portu, których nie zdążono zatopić przed ewakuacją Niemców; zatopienie niemieckiego trałowca zakotwiczonego koło Fort Philip; zniszczenie boi nawigacyjnych na

Skaldzie przy użyciu płetwonurków i łodzi wybuchowych Linsen; atak na most, na południe od Eindhoven. Ludzie biorący udział w Operacji Bruno otrzymali rozkaz zburzenia mostów i tuneli w rejonie linii frontu. Zniszczenie trałowca i boi między Hansweerth i Antwerpią zostało dokonane w nocy, 20 września, chociaż jedna z łodzi Linsen została trafiona ogniem karabinu maszynowego z południowego brzegu rzeki.

84

AKCJE RZECZNE

Wiceadmirał Kleikamp zaangażował w międzyczasie MEK65 do przeprowadzenia rozpoznania, ponieważ sytuacja na froncie uległa znacznemu pogorszeniu. 17 września marszałek polny Montgomery postanowił wykonać natarcie siłami pancernymi na naturalną przeszkodę jaką był Ren, a następnie ruszyć na centrum Niemiec zagrażając Zagłębiu Ruhry w kierunku Berlina. Operacja pod kryptonimem Market Garden przewidywała uchwycenie trzech najważniejszych mostów w Eindhoven, Nijmegen i Arnhem przez desant powietrzny oraz wielu mniejszych przepraw, aby umożliwić natarcie sił brytyjskiego XXX Korpusu. Historia kojarzy te wydarzenia z „jednym mostem za daleko”, ale 20 września Eindhoven zostało zdobyte, a most Nijmegen został przejęty w stanie nienaruszonych po brawurowym szturmie w świetle dnia w wykonaniu 82. amerykańskiej dywizji powietrznodesantowej. Siły brytyjskie pod Arnhem zostały ciężko doświadczone przez przeważające liczebnie oddziały Waffen SS, a dzień po zdobyciu Nijmegen zostały zmuszone do poddania północnego przyczółka mostu i znalazły się w okrążeniu. XXX Korpus przeszedł do obrony w Nijmegen, a plan Montgomery'ego załamał się.

Siły MEK65 brały udział w rozpoznaniu terenu wokół Arnhem-Hertegen-bosch po zrzuceniu polskiego desantu na południowy brzeg rzeki w celu nawiązania łączności z wojskami brytyjskimi, które znalazły się w pułapce w Arnhem, po stronie północnej. Ludzie z sił szturmowych jako pierwsi podjęli wiele prób, które miały nie dopuścić do utrzymania mostów przez aliantów. Prowadzili przygotowania do zniszczenia pozostających w rękach aliantów przepraw pod Nijmegen, które obejmowały most kolejowy oraz most drogowy, będący większym wyzwaniem. W tamtym okresie MEK65 otrzymało wzmocnienie w postaci ludzi z Nffik.60 Pimzhoma. Niemcy umieścili swój sztab w stodole, niedaleko granicy niemiecko-holenderskiej, mając na względzie kolejną akcję. Ren rozgałęzia się w pobliżu tej granicy; Waal przepływa obok Nijmegen, a Lek przecina Arnhem. Z uwagi na wartki nurt Waal oraz wielkość celu, Prinzhorn oraz starszy oficer z MEK65, kpt. mar. Richard, mieli zupełnie odmienne opinie na temat sposobu zniszczenia mostu. Richard był przekonany, że tylko płetwonurkowie mogą niezauważeni dotrzeć do mostu, a Prinzhorn utrzymywał, że trzeba będzie użyć łodzi Linsen, aby poradzić sobie z nurtem i prądami. Ostry zakręt rzeki, około 150 m przed celem wiązał się z tym, że płetwonurkowie mogą mieć trudności z umieszczeniem ładunku o wielkości wymaganej do zniszczenia potężnych podpór mostu. Każda z nich miała lim długości i 4 m grubości, co stanowiło ogromny cel do zniszczenia przez ładunki wybuchowe płynące w dół rzeki. Samo uszkodzenie fundamentów nie prowadziło do istotnych zniszczeń - cała podpora musiała być uniesiona znad podstawy, aby runęło przęsło. Prinzhorn i Richard byli zgodni co do tego, że trzeba użyć pary min torpedowych zawierających po 1,2 tony materiałów wybuchowych, połączonych grubą liną. Przy pomocy

85

DESPERACI DÓNITZA

tej liny należało następnie przymocować całość do filaru, osadzić na odpowiedniej głębokości po obu stronach i jednocześnie zdetonować. Przewidziano jedną parę min na most kolejowy i dwie pary na most drogowy.

Dowódcy nie mogli uzgodnić wspólnego zdania w zakresie sposobu dostarczenia ciężkiego ładunku wybuchowego do mostów, stąd dwaj płetwonurkowie, jeden wywodzący się ze

specjalnego pułku Brandenburg i członek Jag-dverbande Donau, kpt Kurt Wimmer, zgłosili się na ochotnika, aby pokonać 35 km po rzece i wyjść na brzeg już na terenach znajdujących się w rękach Niemców. Ich zadanie miało dwa cele: przeprowadzić rozpoznanie w rejonie mostu i sprawdzić prądy na rzece. Misja ta została wykonana z pełnym sukcesem. Dwójka płetwonurków weszła do wody około północy, a następnego ranka wyszła w przewidywanym miejscu na brzeg. Wyniki tej eskapady nie nastrajały zbyt optymistycznie, ponieważ płetwonurkowie zostali zniesieni przez prądy koło mostów i nie byli w stanie przeciwstawić się wartkiemu nurtowi, żeby przejść między środkowymi podporami, gdzie trzeba było umieścić ładunki wybuchowe.

Wrócił więc problem sposobu dostarczenia ładunku wybuchowego do miejsca akcji. Friedrich Hummel ponownie zrobił coś, na co nie było powszechnego przyzwolenia. Wymachując podpisanym upoważnieniem ze strony „najwyższych władz”, przejął dowodzenia akcją w imieniu RS HA. Cajus Bekker, niemiecki pisarz, podaje, że Hummel nie zachował zasad poufności i tajemnicy służbowej oraz oznajmił, że atak na most podejmie zespół bojowy złożony z łodzi szturmowych i płetwonurków. Łodzie miały ściągnąć na siebie ogień nieprzyjaciela, a płetwonurkowie podłożyć ładunki wybuchowe. Byłoby to jednak niedorzeczne, a Prinzhorn nie był zadowolony z faktu, że jego Kommando zostało przejęte przez SS i skontaktował się z adm. Heye. Upoważnienie do realizacji zadania udzielone Hummelowi przez Hitlera okazało się autentyczne i Prinzhorn wkrótce wyjechał, aby nadzorować wspomniany wcześniej atak na służbę Kruisschans.

Hummel niezwłocznie rozpoczął planowanie akcji. Chciał użyć dwóch torped, jak Prinzhorn i Richard, a do manipulowania ładunkiem w wodzie potrzebnych było czterech ludzi - po jednym z każdego końca trzymających liny przymocowane do korpusu. Hummel, według relacji Bekkera, postanowił sam sprawdzić teren i wziął dwie łodzie, żeby przeprowadzić rekonesans w rejonie mostu. Ściągnął ogień nieprzyjaciela i postawił na nogi brytyjskie straże, co zagrażało bezpieczeństwu płetwonurków. Gdyby faktycznie tak było, to oznaczałoby to złą ocenę sytuacji przez tak doświadczonego specjalistę od sabotażu. Ponadto potwierdzałoby to brak możliwości dotarcia do mostu przy użyciu łodzi. Jedyny sposób przeprowadzenia ataku polegał na wykorzystaniu płetwonurków. Krótco po wątpliwej celowości rekonesansie Hummela, Brytyjczycy rozświetlili cały rejon powyżej mostu reflektorami, żeby odstraszyć potencjalnych napastników. Wzdłuż brzegów Waal roz-

86

AKCJE RZECZNE

mieszczono oddziały brytyjskie i kanadyjskie i kazano im strzelać do wszystkiego, co może wydawać się podejrzane. Alianci nie chcieli wypuścić z rąk mostu, którego zdobycie okupione zostało tak wieloma ofiarami mimo tego, że 25 września resztki brytyjskich sił wchodzących w skład 1. Dywizji Powietrz-nodesantowej wycofały się z Arnhem za Dolny Ren zostawiając za sobą licznych zabitych i wziętych do niewoli. Operacja Market Garden nie powiodła się, a jeden, najważniejszy most pozostał do przekroczenia Renu.

Niezależnie od faktów stojących za postawą Hummela, atak został ostatecznie podjęty w nocy, 28 września. Pierwsza grupa w składzie Funkmaat Heinz Bretschneider (weteran, mający za sobą akcję na most na rzece Orne) oraz trzech ludzi w stopniu Obergefreiter, Walter Jager, Gerhard Olle i Adolf Wolchendorf, weszła do wody około 10 km w górę rzeki od miejsca położenia celu taszcząc miny - dwa połączone ze sobą cylindryczne ładunki. Czwórka płetwonurków przedostała się w zanurzeniu pod oświetlonym mostem drogowym i przygotowała do przymocowania miny do filarów mostu kolejowego, gdy z ciemności wyłoniła się niespodziewana przeszkoda w postaci przeprawy pontonowej. Zanurkowali głębiej, aby ominąć tę przeszkodę i o mało co nie pozbyliby się min, kiedy zaczepili się o jeden z pontonów. Sytuacja była wyjątkowo niebezpieczna, bo Niemcy uczeplieni byli liny podtrzymującej i musieli się wynurzyć, aby spróbować uwolnić ładunek wybuchowy

zachowując przy tym absolutną ciszę. Bretschneider wspominał, jak wyszedł na powierzchnię i zobaczył cienie brytyjskich saperów pracujących na drodze oraz ogniki papierosów. Jakimś cudem czwórce Niemców udało się wyswobodzić ładunek wybuchowy bez zwracania uwagi nieprzyjaciela, a potem ruszyć dalej w kierunku mostu kolejowego. Mieli niewiele czasu na to, aby rozdzielić dwie miny, po jednej na dwóch płetwonurków, złączone dotychczas liną pełniącą rolę kotwicy. Zdołali zaczepić ładunki do kamiennej konstrukcji podpór, opuścić je na odpowiednią głębokość, uruchomić mechanizm zegarowy i oddalić się z prądem rzeki. Po podłożeniu materiałów wybuchowych, płetwonurkowie rozdzielili się i mieli zamiar dotrzeć Renem do pozycji zajmowanych przez swoje wojska. Bretschneider wspominał, że od czasu do czasu, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, strzelały białe race informujące o tym, gdzie zaczyna się przyjazne terytorium. O świcie zaczął szukać jakiejś kryjówki i natknął się na łódź rybacką, w której przespał kilka godzin. Po zapadnięciu zmroku postanowił płynąć dalej. Kierując się według białych rac, wyszedł na brzeg i znalazł się wśród swoich, gdzie spotkał Waltera Jagra. Ten również musiał się chować poprzedniego dnia, o mało co zostałby schwytany przez dwóch żołnierzy, z którymi musiał podjąć walkę, zanim udało mu się uciec. Znalazł schronienie w pustym pniu drzewa. Obaj, jak się okazało, byli jedynymi z całej grupy, którzy wrócili z akcji. Olle i Wolchenberg zostali wykryci i schwytani przez Brytyjczyków.

87

DESPERACI DÓNITZA

Druga i trzecia grupa, które wykonywały atak na most drogowy, nie miały tyle szczęścia. Pierwsza z nich została wyniesiona w kierunku brzegu, gdy znalazła się na ostrym zakręcie rzeki nie mogąc opanować min, kiedy wpadli w prąd. Ludzie znaleźli się w wodzie po pas próbując wciągnąć miny, centymetr po centymetrze, na głębszą wodę i obawiając się brytyjskiego ostrzału z pobliskiego brzegu. Strzelanina na Renie rozgorzała nagle, gdy ostatnia grupa została wyrzucona na brzeg, nieco bardziej w górę rzeki. Niemcy dostali się w ogień 5. batalionu (Gloucester), który zabił jednego i ranił dwóch płetwonurków. Trójka pozostałych przy życiu została wyciągnięta z wody, a holowane przez nich miny poszły na dno.

Czwórka ludzi z drugiej grupy, Bootsmaat Henze, podoficerowie Kramer i Kamhuber pod wodzą budzącego respekt Untersturmführera Waltera Schreibera z SS Jagdverbände Donau, mozolnie posuwała się w kierunku wolnej wody, narażając się na strzelaninę. Schreiber uruchomił mechanizm zegarowy miny, obawiając się wykrycia, chociaż zdołali uwolnić minę, która płynęła z prądem. Płetwonurkowie zostali w końcu wykryci. Kule zaczęły padać coraz bliżej i w końcu zdali sobie sprawę z tego, że prąd nie umożliwi podłożenia min pod filar mostu. Nie namyślając się wiele zalali komory pływakowe i zatopili miny w Renie, zbyt daleko, aby mogły spowodować jakiegokolwiek zniszczenie mostu w Nijmegen. Schreiber, Kramer i Kamhuber zdołali dotrzeć do swoich, ale Henze został złapany w ciągu dnia przez brytyjski patrol.

Miny Bretschneidera eksplodowały w wyznaczonym czasie. Most kolejowy został zniszczony, a zwiad lotniczy Luftwaffe wykazał tylko nieznaczne uszkodzenia mostu drogowego przez ładunki pozostawione przez Schreibera. Bretschneider i Jager zostali odznaczeni Złotym Krzyżem za wykonanie udanego ataku. Niemiecka propaganda wykorzystała całe zdarzenie do swoich celów, a wielkie plakaty przedstawiały płetwonurków podkładających ładunki wybuchowe. Brytyjska prasa też była pod wrażeniem, bo londyński „Times” z 6 października napisał, że akcja pod Nijmegen była jedną z „najbardziej śmiałych operacji w czasie wojny”.

Kampania prowadzona przez Marinę Einsatz Kommandos toczyła się mimo wszystko w szybkim tempie. Operacje dotyczące Antwerpii zakończyły się sukcesem, a działania na mniejszą skalę uzupełniające akcje na Skaldzie zostały wykonane. Ofensywa aliantów

związana z Market Garden wymusiła wycofanie łodzi wybuchowych Linsen i Marderów z bazy w Lilio w bezpieczniejszy rejon Groningen. Kolejną próbę ataku na most w Nijmegen podjęło MEK60 z użyciem dwóch wypożyczonych łodzi Linsen i przejętych w podobny sposób dwóch Marderów. Niewielka grupa uderzeniowa wyruszyła 15 października, o godz. 19.30 z miejsca położonego o trzy kilometry na zachód od Tolamer. Każda z łodzi Linsen holowała jedną minę. Po przebyciu 9 km ładunki wybuchowe zostały przejęte przez Mardery, które z kolei miały

88

AKCJE RZECZNE

dotrzeć do mostu, przyczepić miny (w sposób, o którym nie wspominają żadne źródła) a następnie wrócić do Zaltbommel. Łodzie faktycznie przekazały holowane ładunki Marderom, ale żywe torpedy zaniechały ataku z powodów, o których nie wspominają niemieckie źródła. Podjęta została następna próba, ale tym razem miny przepadły w drodze z Utrechtu w czasie alianckiego nalotu. 23 października miała miejsce kolejna próba, ale również się nie powiodła. Łodziom nie udało się wyciągnąć min na głęboką wodę. Ciężkie ładunki wybuchowe opadły na dno i ugrzęzły w gęstym mule, a później zostały zniszczone.

Próba ataku na most w Nijmegen podjęta przez nowo utworzone MEK40, które przybyło do Holandii złuzować MEK60 i 65, zakończyła się przedwcześnie 14 listopada, chociaż poprzedniej nocy MEK60 Prinzhorna zniszczyło most w Moerdijk nad Hollandsche Diep. MEK40 zostało uwikłane w walki na Skaldzie, a niewielka grupa uderzeniowa została wysłana do North Beve-land, skąd nie wróciła jeszcze pod koniec listopada.

Wylew Renu w grudniu i zanik punktów orientacyjnych uniemożliwił kolejne próby zniszczenia mostu w Nijmegen. W gotowości, mimo wszystko, pozostawali ludzie z MEK40 oraz dwadzieścia cztery Bibery, aby po opadnięciu wody powodziowej ruszyć do akcji. Reszta sił MEK40 została rozmieszczona na wyspach Biebosch, w Rotterdamie i Zeist, biorąc w grudniu udział w likwidacji gniazd nieprzyjacielskich karabinów maszynowych oraz schwytaniu łodzi przewożącej ośmiu alianckich agentów.

Pod koniec 1944 r., zapewne na skutek antypatii, z jaką oficerowie sił szturmowych traktowali Hummela, adm. Heye postanowił całkowicie wyeliminować ludzi Abwehry i SS ze swojej formacji i w listopadzie wydał rozkaz ich usunięcia. Böhme był przekonany, że decyzja ta wywołana została działaniami Hummela w Utrechcie, które Heye mógł odebrać jako próbę przejęcia przez SS splendoru należnego siłom szturmowym. Pewne znaczenie i wpływ mogło mieć rozżalenie w szeregach Lehrkommando 700 związane z włączeniem do jednostki Wandela SS-manów skazanych za różne przewinienia. Rozdrażnienie wśród oficerów sił szturmowych wywoływało to, że przysyłani przez Skorzeny'ego mieli przeważnie na sumieniu kary za wykroczenia na froncie, degradację, a niebezpieczne misje miały dać im okazję do odzyskania dobrego imienia. Ludzie z Kriegsmarine początkowo nic o tym nie wiedzieli, ale po wyjściu różnych szczegółów na jaw, w tym tzw. nieprzyjemnych zdarzeń, odbierali to jak afront i zniewagę sił szturmowych. Pod koniec miesiąca czyszczenie szeregów z elementów Abwehry i SS dobiegło końca - z sześciu jednostek sił szturmowych usunięto co najmniej pięćdziesięciu SS-manów, którzy wrócili do swych macierzystych oddziałów. Wielu z nich służyło później swym doświadczeniem w Jagdverbande Skorzeny'ego.

W styczniu 1945 r., Wandel został ostatecznie usunięty ze stanowiska dowódcy Lehrkommando 700, a jego miejsce zajął kmdr ppor. Hermann Liidke.

89

DESPERACI DÓNITZA

Czyniło to zadość zarzutom stawianym przez tych wszystkich, którzy uważali, że lekarz nie nadaje się do pełnienia tej funkcji. Baza Lehrkommando została przeniesiona z uwagi na

nieubłaganą ofensywę aliantów. Jednostki stacjonujące w rejonie Wenecji przerzucono na wyspę Sylt 21 października 1944 r., a nieco później także Lehrkommando 704.

Niemieccy pływaczki nie tylko na Zachodzie znaleźli dla siebie miejsce w 1944 r. Dziesiąty grudnia 1944 r., godz. 15.00. Szef Sztabu Armii podkreśla znaczenie zniszczenia mostów na Dunaju, które znajdują się w rękach Rosjan. Dowódca Marynarki Wojennej dodaje, że do takich zadań w rejonie Grupy Armii „Południe” można użyć oddziałów szturmowych oraz, że lokalne władze odpowiadają za planowanie i realizację szczegółów.⁴⁷ Podobną prośbę do sił szturmowych wystosowała także Grupa Armii A, a sprawa dotyczyła mostów na Wiśle. Przyczółki mostowe zdobyte przez Rosjan na Wiśle i Dunaju stanowiły poważne zagrożenie dla Wehrmachtu i SS, które walczyły o powstrzymanie ofensywy. Do stycznia 1945 r. na froncie panował pewien bezruch, ponieważ Armia Czerwona zbierała siły przed ostatecznym szturmem na zachód.

Rosjanie utrzymywali w swoim posiadaniu prawie trzydzieści przyczółków mostowych na Wiśle. Pływaczki nie byli przydatni do wykonania ważnego zadania, w związku z czym z Plon wysłano do Krakowa osiemdziesiąt cztery łodzie Linsen pod bezpośrednim nadzorem Liidke. Łodzie z zachowaniem największej tajemnicy dowieziono do Wisły i przygotowano do działania czekając na rozkaz z Grupy Armii A. Plan był absurdalnie prosty. Wszystkie łodzie miały popłynąć Wisłą. Na każdy most przeznaczono dwie łodzie. Miały one uderzyć w konstrukcję, zatonać a potem zostać zdetonowane pod działaniem mechanizmów zegarowych. Było to, w najlepszym razie, wysoce optymistyczne.

Wszystko było gotowe do akcji, a Liidke z niecierpliwością czekał na rozkaz rozpoczęcia wiedząc, że ciągle spada temperatura powietrza, a zalodzenie rzeki stanowić będzie nie lada trudność dla lekkich kadłubów jego łodzi. Generaloberst Josef Harpe 19 grudnia zezwolił na przeprowadzenie operacji, ale po spuszczeniu łodzi na wodę, plan został odwołany. Zdjęcia lotnicze wykonane przez Luftwaffe wykazały grubą warstwę lodu w rejonie pierwszych dwóch mostów.

Ludzie z MEK71 zostali także przydzieleni na front rosyjski i przeszli do Grupy Armii „Południe” na potrzeby operacji na Dunaju. MEK71 stacjonowało na Adriatyku, ale czternastu ludzi (w tym czterech nurków) zostało skierowanych do Weissenberg w Bawarii, gdzie najpierw przeznaczono ich do działań obejmujących mosty na Dunaju. Grupa kierowana przez st. chor. mar. Schulza została wzmocniona o szesnastu ludzi dowodzonych przez

AKCJE RZECZNE

por. Tegethoffa, a cała jednostka oficjalnie wyodrębniona z MEK71 otrzymała kryptonim Kommando Wineto. Pierwsze zadania w ramach Grupy Armii Południe otrzymała 4 grudnia i przy użyciu min pływających zaatakowała most w Paks, na południe od Budapesztu, chociaż źródła nie podają rezultatu tej misji bojowej.

Rok 1944 charakteryzował się załamaniem potęgi militarnej Niemiec na wszystkich frontach. Dalszy rozwój sytuacji doprowadził do klęski, ale za sprawą sił szturmowych, jak i większości Wehrmachtu, nieprzyjaciół płacił krwią za każdy zdobyty kawałek ziemi.

ROZDZIAŁ SZÓSTY

Front południowy

Sity szturmowe na Morzu Śródziemnym

Kriegsmarine nie miała wiele pożytku z chrztu bojowego Biberów dowodzonych przez Bartelsa we Francji. Jednostka została zdziesiątkowana podczas chaotycznego odwrotu do Niemiec przez Sekwanę, a przywrócenie zdolności bojowej wymagało znacznych wzmocnień.

W tym okresie zbudowana i włączona do służby została druga jednoosobowa niemiecka łódź podwodna. W TVA w Eckernförde, gdzie zaprojektowano wcześniej Negra i Mardera, prowadzono gorączkowe prace związane z nową konstrukcją. Tym razem efektem działań

inżynierów była miniaturowa łódź podwodna, która mogła się zanurzać i przenosić dwie torpedy. Trzeba pamiętać, że przyczyną pokaźnych strat dotyczących Negrów był przede wszystkim łatwo zauważalny klosz z pleksiglasu oraz brak zdolności schodzenia pod powierzchnię wody.

Nowa łódź, początkowo oznaczona symbolem Thomas II, weszła do produkcji jako Moich. Była to jednostka o napędzie elektrycznym przystosowana do przenoszenia torped. Moich, w celu uproszczenia projektu, został zbudowany przy użyciu jak największej ilości części z torped dostępnych w TVA i dysponował układem napędowym podobnym do tego, jaki zastosowano w innych, mniej udanych konstrukcjach. Łódź miała lim długości i przypominała kształtem wydłużoną torpedę z przedziałem pilota w części rufowej kadłuba. Do napędu służyło dwanaście baterii akumulatorów typu 13 T210, jak w Biberze. Znajdowały się one w części dziobowej. Tylne części torpedy elektrycznej wykorzystano do budowy sekcji rufowej. Większych rozmiarów płaty wodne i płetwy stabilizacyjne umożliwiały ich użycie przy niższej prędkości łodzi.

Wyporność Molcha ważącego 8,4 t bez torped była, z uwagi na rozmiar baterii akumulatorów, znacznie większa niż Bibera. Zasięg działania nowej łodzi był mniejszy, ale jej charakterystyka podwodna była bardzo dobra. Silnik elektryczny o mocy 13,9 KM napędzający pojedynczą śrubę trzyskrzydłową zapewniał zakres 50 mil przy prędkości 3,3 węzła (przy bardzo wolnych obrotach) plus 50 mil z prędkością 5 węzłów. Moich charakteryzował się znakomitymi właściwościami manewrowymi w zanurzeniu, ale dużych

FRONT POŁUDNIOWY

rozmiarów płaty wodne były narażone na uderzenia fal, gdy łódź pływała na powierzchni. Pilot miał wtedy problemy z prowadzeniem i utrzymaniem kursu. Ster, w związku z zachodzeniem płatów wodnych, mógł być używany tylko wtedy, gdy znajdowały się one w położeniu poziomym. Oznaczało to, że łódź nie mogła wykonywać skrętów, jeśli nie znajdowała się na powierzchni lub nie pływała na stałej głębokości zanurzenia. Nadbudówka Molcha zakończona była kloszem o wysokości 30 cm z małymi okienkami z pleksiglasu na całym obwodzie. Pilot był wyposażony w maskę tlenową i miał do dyspozycji sześć zbiorników tlenu, bez których mógł działać tylko przez 30 minut.

Maksymalna, zalecana głębokość zanurzenia wynosiła 40 m, chociaż zanotowano największą głębokość rzędu 60 m, co przekraczało wskazania głębokościomierza wyskalowanego do 50 m, który umieszczony był wewnątrz kiosku. Zgrubny głębokościomierz przy burcie miał zakres wskazań do 15 m. Przewidziano również ładunki wybuchowe służące do zatapiania łodzi, które odpalano poprzez pociągnięcie odpowiedniej linki. Dwa pedały umieszczone w kokpicie zwalniały klocki na szynach torpedowych uruchamiając jednocześnie silniki elektryczne torped, co było równoznaczne z wystrzeleniem ładunków. Odpalenie jednej torpedy wywoływało tylko nieznaczny przechył boczny. W przypadku niewielkiej głębokości zanurzenia konieczne było jednak napełnianie zbiorników wyrównawczych i manewrowanie płatami wodnymi, aby przeciwdziałać wyjściu na powierzchnię.

Mankamentem Molcha, podobnie jak Bibera, był peryskop zwrócony w kierunku dziobu z zakresem tylko po 30° w obu kierunkach od osi. Nowa łódź miała również tego samego typu kompas magnetyczny znajdujący się na maszcie biegnącym przy peryskopie. Moich nie posiadał żadnego systemu podwodnego wykrywania. Tylko niewielka ilość próbnych łodzi była wyposażona w automatycznego pilota i urządzenie nasłuchowe. Udoskonaleniem w stosunku do Bibera był system zbiorników balastowych, kompensacyjnych i wyrównawczych, który wymagał dokładnego ustawienia przed wypłynięciem, ale ułatwiał eksploatację w warunkach zmiennego zasolenia wody.

Początkowe próby nowej łodzi nie były udane. Pierwsza z nich miała miejsce 19 marca 1944 r. Moich pozostawał na powierzchni, a jego sporych rozmiarów część dziobowa nie chciała się zanurzyć. Problem ten udało się rozwiązać

93

DESPERACI DÓNITZA

do 12 czerwca i kolejne próby w Eckernförde przebiegały już pomyślnie. Budowę łodzi rozpoczęto w stoczni Deschimag AG Weser w Bremie, a pierwsze jednostki były gotowe w czerwcu 1944 r. Ze stoczni wysłano je niezwłocznie do Suhrendorf, gdzie przeprowadzono ustawianie kompasu.⁴⁸ Pierwsza jednostka bojowa wyposażona w nowe czterdzieści sześć łodzi Moich -411. Flotylla Sił Szturmowych została sformowana w czerwcu 1944 r. w Suhrendorf pod dowództwem por. Heinricha Hille. Personel pomocniczy (Boden-staffel) przeszedł początkowe szkolenie w List na wyspie Sylt (Weisskoppel), a piloci byli szkoleni w Lubece (Steinkoppel), a oficjalne ogłoszenie gotowości bojowej nastąpiło 20 sierpnia w Gettdorf.

Poniższa relacja, która została napisana przez pracownika wywiadu US Navy i dotyczy przesłuchania wziętych do niewoli pilotów Molchów, dostarcza podstawowych informacji na temat 411. flotylli:

Pierwsza flotylla (411. Flotylla Sił Szturmowych) została podzielona na osiem grup, z których dwie, każda pod kierunkiem oficera, były zawsze wysyłane razem na ćwiczenia. Szkolenie teoretyczne obejmowała szereg wykładów, a jeden był chyba wygłoszony przez konstruktora łodzi Moich.

Szkolenie praktyczne odbywało się początkowo w Eckernförde, a łodzie znajdowały się w ośrodku TVA, z prawej strony od wejścia do portu. Pod koniec lipca była tylko jedna łódź do celów ćwiczebnych, ale na początku września już trzy. Stwierdzono, że Eckernförde leży za daleko od Suhrendorf: łodzie przeniesiono do Suhrendorf, gdzie odtąd realizowano cały proces szkolenia.

Jeden z jeńców podczas szkolenia odbył dziesięć do dwunastu rejsów łodzią Moich; najdłuższy trwał dwie i pół godziny i wykonał dwa ćwiczebne ataki na stary stawiacz min M.T 1. Jako cel służyły także „Glucksborg” oraz normalne, ćwiczebne cele. Inny z jeńców, który przyjechał do Suhrendorf 26 sierpnia, wypłynął tylko pięć razy, a najdłuższy rej trwał pół godziny. Powiedział, że każdorazowo motorówka zabierała po pięciu ludzi do punktu odległego o dwie mile od brzegu, gdzie czekały łodzie podwodne Moich. Liczba szkolonych Pod koniec lipca 1944 r. pierwsza, (411.) flotylla Molchów miała w składzie 33 ludzi. Nieco później doszło pięciu lub sześciu nowych, ale kilku wyjechało lub zostało przeniesionych do drugiej (412.) flotylli. Na początku września, po zakończeniu szkolenia, w 411. flotylli było 32 pilotów.⁴⁹

Flotylla miniaturowych łodzi podwodnych Moich (411. Flotylla Sił Szturmowych) była przygotowywana do wysłania na front przez Tournai, gdy klęska Wehrmachtu w Normandii była już przesądzona. Po gwałtownym załamaniu i wycofaniu jednostek sił szturmowych do Belgii i Niemiec, odwołano rozkazy dla flotylli, którą wraz z żywymi torpedami skierowano na Morze Śródziemne. Pierwszego września - kiedy dwanaście Marderów Is z 364. Flotylli Sił Szturmowych przybyło do Genui w gotowości do przerzutu do San Remo i podjęcia zadań - w Gettdorf, koło Kilonii rozpoczął się załadunek

94

FRONT POŁUDNIOWY

pięćdziesiąt Molchów z 411. flotylli na wagony kolejowe. Flotylla miała zostać podzielona: Dwadzieścia miniaturowych łodzi podwodnych 411. Flotylli Sił Szturmowych zostanie przerzuconych do San Remo w celu wykonania zadań na wybrzeżu południowej Francji. Trzydzieści Marderów z 364. flotylli będzie wysyłanych w rejon Padwy [wraz z resztą 411. flotylli] do akcji na północnym Adriatyku.⁵⁰

Zmotoryzowana flotylla w liczbie 400 ludzi opuściła Niemcy po drodze do Włoch zaliczając trzydniowe opóźnienie z powodu alianckich nalotów. Dalsza droga, mimo początkowych trudności, przebiegała bez zakłóceń i wszyscy, nawet przed terminem, dotarli 13 września do Capo di David, koło Werony. Nastąpił tu postój w oczekiwaniu na dostawy paliwa do pojazdów oraz rozdzielenie flotylli na dwie grupy zgodnie z planami SKL. Większa grupa obejmująca trzydzieści łodzi podwodnych Moich i służbę wsparcia, skierowała się do Padwy (niedaleko Wenecji), reszta, następnego dnia, ruszyła autobusami i ciężarówkami do San Remo podróżując przeważnie nocą w celu uniknięcia ataków z powietrza i dotarła na miejsce 24 września po południu. Ludzie zostali zakwaterowani w hotelu na wzgórzu, z dala od morza, a łodzie Moich przygotowywano do akcji bojowych.

W tym samym czasie, kiedy jednostka dowodzona przez Hille dotarła do punktu zbornego, Mardery wysłano do akcji a potem wycofano w obliczu całkowitego niepowodzenia. Dwanaście pierwszych żywych torped z Grupy 1 wchodzącej w skład 364. flotylli przybyło 3 września do San Remo, po dwudniowym przetrzymaniu z Geniu. Cała podróż odbywała się z problemami. Po wyjeździe z Suhrendorf ludzie zetknęli się ze sprzętem w Saalburgu, koło Rudolstadt. Tu nastąpił załadunek Marderów, najpierw na ciężarówki, a później na wagony w celu dostarczenia do Genui. Zniszczony most w górach Trentino Altoadige w pobliżu Bolzano wymusił postój. Mardery w związku z tym przeładowano na ponton i przetransportowano rzeką Isarco do Mezzo-lambardo, skąd w dalszą drogę ruszyły koleją do Werony i dalej do Genui. Po zmontowaniu przeniesiono je do małej wioski Menton, 1 km na wschód od Monte Carlo, w okolicach San Remo. Młoda tu była to la O'allenicwa dla kolejnych operacji. Piloci zamieszkali w hotelu w Ospedalette, a mechanicy i obsługa lądowa w położonym nieopodal, podobnym obiekcie. Mardery i całe wyposażenie pomocnicze złożono w nieużywanym tunelu kolejowym biegnącym z Caponero. Flotylla por. mar. Bergera szykowała się do akcji, oficer broni podwodnej Worm i jego niewielka ekipa techniczna sprawdzała uzbrojenie. Planowanym celem pierwszej akcji były zgrupowanie alianckich sił wsparcia lądowania u wybrzeży Riwiery Francuskiej, szczególnie krążowników niszczycieli nękających wojska Wehrmachtu na granicy włosko-francuskiej. Po szybkim przygotowaniu do działania, dwanaście Marderów ruszyło do

95

DESPERACI DÓNITZA

ataku, chociaż znane już problemy z wodowaniem sprawiły, że tylko pięć znalazło się na morzu. Jeden z nich zdołał wrócić po nieudanej próbie zniszczenia niszczyciela klasy Fantasque. Amerykański niszczyciel USS „Tudlow” i francuski niszczyciel „Le Malion” zauważyły atakujące Mardery i zniszczyły cztery z nich bombami głębinowymi i skoncentrowanym ogniem broni maszynowej i artylerii u brzegów Cape Ferrat. Trzech niemieckich jeńców podjęto z powierzchni morza.

365. flotylla por. mar. Hansa-Georga Baropa i 366. flotylla por. mar. Paula Heinsius wyruszyły z Niemiec na front włoski wtedy, kiedy Grupa 1 Marderów weszła do akcji. 7 września dodatkowe piętnaście Marderów z Grupy 2 dotarło do San Remo po nieplanowanym przestoju spowodowanym zniszczeniami tunelu kolejowego w rejonie Savony. Liczba zdatnych do użytku żywych torped flotylli wzrosła do dwudziestu pięciu. Osiągnęły one natychmiast gotowość bojową w Ventimiglia, chociaż decyzja o ich użyciu została opóźniona o dzień lub dwa, ponieważ niemieckie i włoskie łodzie szturmowe próbowały szczęścia w noc przybycia Marderów, ale bezskutecznie.

Połączony atak łodzi szturmowych i żywych torped przeciwko alianckim niszczycielom pod Menton był planowany na 8 września. Ze względu na fatalną pogodę akcja została przełożona i rozpoczęła się następnej nocy. Czternaście Marderów, trzy niemieckie i dwie włoskie dwuosobowe łodzie szturmowe i jedna włoska jednoosobowa uczestniczyły w misji. Z morza powróciły tylko cztery żywe torpedy. Łodzie szturmowe meldowały o potyczkach z

alianckimi kanonierkami, a jedna została zniszczona ogniem artyleryjskim. Mardery nie zanotowały żadnych sukcesów, a chociaż meldowano o kilku eksplozjach, to nikt z uratowanych rozbitków nie potwierdził trafień. Niszczyciele, USS „Madison” i „Hilary P Jones” z 7. Eskadry Niszczycieli (DesRon 7) oraz ścigacz torpedowy zatopiły dziesięciu napastników, a połyskujące kopuły Marderów stanowiły łatwy cel dla strzelców i artylerzystów strony przeciwnej.⁵¹ Jeden z niemieckich pilotów został lekko ranny w wyniku ostrzału z broni ręcznej z „Madisona”, ale ze strzaskaną kopułą zdołał wrócić do bazy, gdzie Marineoberassistentarzt dr Jung udzielił mu pomocy.

Amerykanie zostali docenieni za bohaterską obronę. USS „Hilary R Jones”, jako jeden z dwóch niszczycieli uzyskał oficjalną pochwałę Dowództwa Marynarki, między innymi za: Działania w obliczu śmiałego ataku baterii brzegowych nieprzyjaciela oraz zagrożenia ze strony okrętów podwodnych, łodzi wybuchowych, ścigaczy, żywych torped i miniaturowych łodzi podwodnych...

Komandor Daniel A. Stuart podobnie, jak dowódca USS „Madison”, także otrzymał pochwałę i 23 grudnia został odznaczony Srebrną Gwiazdą za zneutralizowanie ataku Marderów.

96

FRONT POŁUDNIOWY

10 września, gdy znaczna liczba żywych torped ruszyła do ataku na USS „Madison” i towarzyszący mu niszczyciel, zanotowano dziesięć pewnych i jedno prawdopodobne zatopienie w wyniku podjętych działań. Komandor Stuart, wykonując umiejętne manewry i przeprowadzając nieustraszony kontratak, uniknął zagrożenia i uzyskał co najmniej cztery zatopienia.

Pozostałe jedenaście sprawnych Marderów wycofano do San Remo. Dołączyły do nich Grupy 3 i 4. Grupa 3 odnotowała pięciu rannych w wyniku nalotu i uszkodzenie lokomotywy oraz ciągnika drogowego. Grupa 4 musiała pokonać przeszkodę w postaci zniszczonego mostu nad rzeką Po, wykonać objazd i użyć łodzi. Nalot 5 września spowodował obrażenia u dwudziestu ludzi z tej grupy. Mardery uznano za nieprzydatne do atakowania riichomych celów, w związku z czym pozostawiono je w rezerwie do wykorzystania przeciwko celom stacjonarnym lub na wypadek nowego desantu aliantów.

Łodzie szturmowe wzięły tymczasem udział w kolejnej, nieskutecznej misji w nocy z 14 na 15 września, ale wróciły do bazy nie nawiązując nawet kontaktu wzrokowego z nieprzyjacielem. Dzień później nastąpiło starcie z grasującymi niszczycielami, ale amerykańskie okręty miały miazdzącą przewagę i ostrzelały bazę w San Remo niszcząc trzy łodzie i powodując uszkodzenia jeszcze trzech, zanim którejkolwiek udało się wyjść w morze.

Jeszcze

97

DESPERACI DÓNITZA

jedno bombardowanie działami artylerii okrętowej następnego dnia zniszczyło trzynaście łodzi. Po tej akcji zostało tylko siedem sprawnych jednostek. San Remo było cały czas narażone na aliancki ostrzał, mimo tego, że kilkanaście łodzi podwodnych Moich przybyło 19 września do portu, aby podjąć próbę odpędzenia napastników. Planowano użyć ich przeciwko niszczycielom, chociaż z uwagi na braki paliwa dla potrzeb transportu ich liczba była mniejsza, niż pierwotnie zakładano. Nie trzeba było szukać wroga - przeciwnik pojawił się bez wezwania.

Werona stała się wkrótce miejscem ześrodkowania sił szturmowych. Do obecnych już tam Marderów 20 września dołączyła druga grupa dziesięciu łodzi Moich, będąca w drodze do San Remo, a jeszcze tego samego dnia pojawiły się łodzie wybuchowe Linsen z 213. flotylli wycofane z zachodniej Francji i planowane do przerzutu do Padwy. Łodzie wybuchowe wkrótce przeniesiono w rejon Rawenny, gdzie szykowano im miejsca na południe od Porto

Corsini i na północ od Cesenatico. Mardery z kolei wysłano do Treviso, gdzie oczekiwały na zbudowanie stanowisk do wodowania w Garibaldi.

Znaczenie Marderów, które ciągle brały udział w akcjach, powoli malało. Łodzie Moich z 411. flotyli przygotowywały się do chrztu bojowego w San Remo. Szybko okazało się, że trzeba uwzględnić różnicę zasolenia Bałtyku i Morza Śródziemnego. Pierwszy zwodowany Moich zanurzył się w niekontrolowany sposób do 60 m po zalaniu zbiornika dziobowego. Miniaturowe łodzie podwodne ulokowano na bocznicach kolejowej, gdzie wykonywano niezbędne czynności serwisowe. Dwie trzecie objętości zbiornika balastowego wypełniono innym materiałem, żeby zmniejszyć jego pojemność, a tym samym ilość wody przy zanurzeniu łodzi.

Dowódca Kommando Stab Siid, as U-bootów, kmdr Werner Hartmann osobiście przekazał por. mar. Heinrichowi Hille rozkazy bojowe dla 411. flotyli. W nocy z 25 na 26 września dziewięć Molchów miało podjąć akcję przeciwko alianckim okrętom patrolującym rejon u wybrzeży Nicei i Menton. Każdy z pilotów łodzi otrzymał indywidualne instrukcje dotyczące kursu, celów oraz czasu powrotu. Wydano także tabele dewiacji dla poszczególnych Molchów (z których piloci po raz pierwszy dowiedzieli się o numerach swoich jednostek) oraz niewielkich rozmiarów szkice ołówkowe obejmujące wyznaczony akwen działania. Hille zawiózł nawet swoich ludzi aż do Ventimiglia, w pobliże granicy francusko-włoskiej, żeby zapoznali się z przebiegiem linii brzegowej.

Szczegółowe odprawy nie pomogły, bo pierwsza i ostatnia operacja jednostki kierowanej przez Hille zakończyła się katastrofą. Dziewięć Molchów wypłynęło z San Remo, M58 wrócił po pół godziny, o 21.30, po tym, jak pilot stwierdził przecieki na kołnierzu u podstawy peryskopu. Po szybkiej naprawie ponownie wyszedł w morze o 23.30, jako szósta z kolei łódź. Z akcji wróciły tylko dwa Molchy. Raporty dotyczące patrolu i zatopienia sporządzone przez trzech ocalałych ilustrują tragiczny przebieg wydarzeń.

98

FRONT POŁUDNIOWY

M58 wyszedł o 23.30 i „małą naprzód” płynął przez półtorej godziny z wystawionym peryskopem. Sternik zszedł następnie na głębokość 5 m i utrzymywał tę samą prędkość do 3.00, a potem zwiększył prędkość na 3/4 obrotów (7 węzłów). O 4.00 znalazł się w rejonie działania, u wybrzeży Nicei, około 4-5 mil na południowy-zachód od Cap Ferrat utrzymując kurs 230°. Zwiększył głębokość zanurzenia na 12 m i powoli krążył w wyznaczonym rejonie. Krótco przed 6.15 okazało się, że łódź ma przegłębienie na dziób, a sternik ma trudności z wyrównaniem położenia [...] wyszedł na głębokość peryskopową i wtedy łódź została wypatrzona przez samolot, który zrzucił wokół niej ładunki dymne. Wkrótce pojawiły się niszczyciele i nawiązały kontakt; sternik obawiając się bomb głębinowych, postanowił pozostać na 5 m. Faktycznie zrzuciono osiemnaście do dwudziestu bomb, które wybuchły poniżej łodzi podwodnej. Potem nastąpiły jeszcze dwie kolejne serie, a detonacja ostatniej bomby spowodowała wdzieranie się wody z lewej burty, poniżej centrali, łódź dostała przegłębienia na rufę, a po wyzwoleniu ładunków zatapiających, sternik otworzył kopułę i opuścił łódź o 8.45.

M54 wypłynął między 23.00 a północą i wziął kurs 274°, idąc z tą samą prędkością i na tej samej głębokości, jak M58. O 3.00 sternik zwiększył głębokość do 15 metrów. O 6.15 wyszedł na głębokość peryskopową a o 7.00 w odległości 2-3 mil zauważył niszczyciel, idący w jego kierunku od strony pełnego morza. Podeszedł bliżej do niego i o 7.16, gdy niszczyciel [prawdopodobnie USS „Madison”] znalazł się w odległości 600 m, odpalił torpedę z prawej burty. Niszczyciel zrobił zwrot na lewą burtę i torpeda chybiła. Moich został wykryty przez azdyk i obrzucony bombami głębinowymi; sternik postanowił w tej sytuacji zejść na 30 metrów. Na 25 metrach pękła kopuła. Sternik pociągnął sznurek ładunku zatapiającego, opuścił łódź i wypłynął na powierzchnię.

M50 wyszedł w morze około 23.00 idąc przez trzy godziny z prędkością 3/4 obrotów, a potem „małą naprzód” do 6.00, cały czas na głębokości 5 metrów. O świcie znalazł się w miejscu, skąd widać było brzeg. Sternik krążył w tym rejonie przez jakiś czas wychodząc okresowo na głębokość peryskopową i wypatrując alianckich jednostek pływających. Nie zauważywszy żadnych okrętów usłyszał nagle odgłos około dziesięciu wybuchów bomb głębinowych, w niezbyt dużej odległości. Zszedł na 20 metrów, krążył przez jakiś czas, a potem zmniejszył głębokość zanurzenia do 10 metrów. Po godzinie usłyszał kolejną serię 6-8 wybuchów, wyszedł na głębokość peryskopową i zobaczył jakiś cień, w kierunku którego odpalił lewą torpedę. Torpeda chybiła, a zaraz potem, po drugim ataku bombami głębinowymi z mniejszej odległości, zszedł na 30-35 metrów. Ster został uszkodzony, a dziób nie dawał się ustawić. Prawa torpeda urwała się z tylnego zamocowania i zwiślała na dziobie powodując przegłębienie. Na 30 metrach woda zaczęła wchodzić przez kopułę i sternik opróżnił wszystkie zbiorniki. Przez pewien czas M50 nie chciał się wynurzyć, a poziom wody w centrali sięgał już wysokości klatki piersiowej sternika, jednak na 5 metrach pilot założył awaryjny aparat oddechowy, pociągnął za sznurek ładunku zatapiającego i opuścił łódź.

99

DESPERACI DÓNITZA

Francuski niszczyciel „Forbin” nawiązał kontakt po zauważeniu kiosku i zrzucił bomby głębinowe o 7.55, 26 września zatapiając prawdopodobnie dwa Molchy. „Forbin” podjął jednego rozbitka a „Madison” dwóch. Była to prawdziwa klęska 411. flotylli.

Odpowiedzialnością za tę katastrofę obarczono czynnik ludzki, czyli załogi, które były zmuszone podjąć trud dotarcia w rejon działania ze stanowisk wodowania łodzi. Krótki okres uczestnictwa w misjach bojowych dobiegł końca i cały sprzęt wycofano do Triestu, a potem w rejon ześrodkowania do Sistiana, gdzie ludzie wykonywali remonty łodzi i ćwiczyli próbne ataki, a ich miejsce na froncie zajęły łodzie szturmowe. W radiogramie nadanym z Dowództwa Marynarki Wojennej do Heye z 30 września winę za niepowodzenie operacji sił szturmowych zrzucano na niewystarczającą liczebność załóg i niedostateczny poziom wyszkolenia. Uznano przynajmniej ich przydatność pod kątem związania alianckich okrętów wojennych wyznaczonych do zwalczania zagrożenia ze strony Niemiec.

Ostra krytyka poziomu wyszkolenia sił szturmowych była dość powszechnym zjawiskiem w całym okresie prowadzenia działań wojennych. W miarę pogarszania się ogólnej sytuacji na froncie zalecenia Wehrmachtu radykalnie skracaly okres przygotowania nowej broni do wejścia na arenę działań. Okres szkolenia w zakresie Biberów wynosił początkowo sześć tygodni, ale jak zeznawali jeńcy wojenni schwytani przez aliantów, skracano go do dwóch tygodni intensywnych zajęć.

Wymuszona rozbudowa sił szturmowych i włączanie całego szeregu nowych broni, a przez to, przynajmniej teoretycznie, utrzymywanie elementu zaskoczenia nieprzyjaciela, oznaczało, że prawie każdy sprzęt wymagał odrębnych instrukcji. Wiązało się to jednak z małym stopniem wymienności załóg i pilotów.⁵² Oddzielne Lehrkommando, każde specjalizujące się w poszczególnych typach broni, prowadziły programy szkoleniowe w ustalonym zakresie:

Lehrkommando 200 - łodzie Linsen

Lehrkommando 250 - miniaturowe łodzie podwodne typu Biber Lehrkommando 300 -

miniaturowe łodzie podwodne typu Seehund Lehrkommando 350 - żywe torpedy (Neger i Marder) Lehrkommando 400 - miniaturowe łodzie podwodne typu Hecht i Moich

Lehrkommando 600 - łodzie szturmowe MTM i SMA Lehrkommando 700 - pletwonurkowie MEK zbV - komandosi

Do września 1944 r. jedynym celem poszczególnych Lehrkommando było stworzenie kadry instruktorów dla potrzeb szkolenia flotylli, opracowanie projektów technicznych różnych nowych typów broni w oparciu o badania i doświadczenia oraz zadania administracyjne związane z formowaniem

FRONT POŁUDNIOWY

flotyli bojowych. Po wrześniu, gdy siły szturmowe rozrosły się do prawie 8000 ludzi, dowództwo tej formacji zdecentralizowało zagadnienia administracyjne i zaopatrzeniowe oraz przekazało je w gestię różnych Lehrkommando. Wcześniej sztab Heye bezpośrednio kontrolował jednostki bojowe, ale potem Lehrkommando przejęły większy zakres odpowiedzialności. W listopadzie 1944 r. zajmowały się również dostawami miniaturowych łodzi podwodnych oraz niezbędnego do nich wyposażenia produkcji niemieckiej.

Siły szturmowe w sprawach logistyki korzystały z zaopatrzenia armii lądowej i marynarki wojennej. Paliwo dla jednostek pływających pobierane było wyłącznie ze składnic marynarki za pośrednictwem MOK Sud, które do końca stycznia 1945 r. nie uskarżało się na żadne braki w tym zakresie, ponieważ dysponowało pokaźnymi zapasami regionalnymi. Samochody i inne pojazdy zaopatrywano w paliwo z magazynów armii, ale zdarzały się oczywiście okresowe trudności. Pod koniec wojny sytuacja paliwowa w transporcie samochodowym była beznadziejna.

Obecność sił szturmowych na Morzu Śródziemnym była widoczna w 1944 r. oraz 1945 r. Po przeniesieniu dowództwa Einsatz und Ausbildungs Stab Sud z Castelletto do Meina we wrześniu 1944 r., miejsce Schomburga zajął wielokrotnie odznaczony as U-bootów, kmdr Werner Hartmann, który został odpowiedzialny za wszystkie jednostki sił szturmowych na włoskim teatrze działań, w tym wspomniane powyżej fiasko misji Molchów. Einsatz und Ausbildungs Stab Siid został ponownie przemianowany, tym razem na Einsatzstab Hartmann i miał kierować następującymi jednostkami: Ausbildungs Stab Sud, Lehrkommando 600, Lehrkommando 700, Maiale Gruppe Lehmanns, 213. flotyllą, 363. flotyllą, 411. flotyllą, 611. Flotyllą i MER80. Pod jego dowództwo przeniesiono w późniejszym okresie: 612. flotyllę (w październiku 1944), MEK71 (w październiku 1944 r.), 364. flotyllę (w grudniu 1944 r.), 613. flotyllę (w styczniu 1945 r.) i Gruppe Dexlinga (w lutym 1945 r.).

Schomburg został mianowany, aby przejąć w pełni szkoleniowe biuro Ausbildungs Stab Siid w Meina zajmujące się formowaniem i programami szkolenia na rzecz Lehrkommando 600 i 700 oraz Maiale Gruppe Lehmanns. Nadzorował on również regionalną sekcję zaopatrzenia. W listopadzie 1944 r. Ausbildungs Stab Siid zostało rozwiązane po przerzuceniu Lehrkommando 600 i 700 do Niemiec.

Hartmann również opuścił Włochy pod koniec 1944 r. zrzekając się swego stanowiska w październiku, a na jego miejsce wyznaczono dawnego starszego oficera z Kommando Stab West, kmdr. Böhme. Hartmann wrócił do

Niemiec i Objął VolkSS Sturm W Gdańsku i w Prusach Zachodnich, później dowodził 6. Pułkiem Grenadierów Morskich, w szeregach których walczył do końca wojny.

Po przyjeździe Böhme do Włoch, dowództwo sił szturmowych ZÓStół kolejny raz przemianowane, otrzymując nazwę Kommando Stab Italien,

DESPERACI DÓNITZA

a w grudniu 1944 r. - Kommando Stab Sud. Ostatnia zmiana siedziby miała miejsce w kwietniu 1945 r., kiedy to przeniesiono je do Vigo Di Fassa. Działania Kommando Stab Siid, jak wszystkich regionalnych dowództw, wymagały zatwierdzenia przez Heye, albo szefa jego sztabu, Frauenheima. Szczegóły operacyjne należało przekazać teleksem, drogą radiową albo poprzez kuriera. Nie stanowiło to w zasadzie problemu dla Böhme, ponieważ ataki planowane były z co najmniej dwutygodniowym wyprzedzeniem. Dowództwo sił szturmowych (KdK) odsyłało z kolei uzgodnione hasło na znak zatwierdzenia planu. W nadzwyczajnych okolicznościach, np. desantów nieprzyjaciela, Böhme był upoważniony do wysłania flotyli do boju bez konsultacji z KdK. Taka sytuacja zdarzyła się tylko raz, 23 kwietnia 1945 r., kiedy 611., 612. i 363. flotylla zostały skierowane do ostatnich akcji bez wcześniejszego

upoważnienia. Z kolei żaden z dowódców podległej jednostki sił szturmowych nie mógł wykonywać samodzielnej misji z wyjątkiem „śmiertelnego niebezpieczeństwa”, chociaż interpretacja tego określenia stwarzała pewien margines. Mimo to, chociaż interpretacja tego określenia stwarzała pewien margines, nawet i z mocą wsteczną. Taka aprobata dawała Heye przekonanie, że akcje były podejmowane „zgodnie z duchem sił szturmowych”, co sprzyjało inicjatywnemu i niezależnemu myśleniu.

Regionalne dowództwo Kriegsmarine, Marineoberkommando Siid, też musiało zatwierdzać proponowane misje bojowe. Rozmowy w tych sprawach prowadzone były między Böhme a najważniejszą osobą w MOK Siid, kmdr. Giintherem Wachsmuthem, a po kwietniu 1945 r. z jego następcą, kmdr. Albertsem. MOK Siid z kolei mogło sugerować Böhme określone operacje, ponieważ miało szersze spojrzenie na ogólną strategię w zakresie wojny na morzu i układ sił w regionie. Odbywało się to tylko na zasadzie doradztwa (weisungsberechtigt), ale zarówno Böhme, jak i Heye mogli nie skorzystać z tych wskazówek. MOK Siid mogło zwracać się, między innymi, o zapewnienie sprzętu niezbędnego agentom wysadzonym na tyłach wroga. Każdy przypadek rozpatrywany był indywidualnie, a jeśli Böhme, a ostatecznie Heye, zgodził się na udział w proponowanej operacji, to misja była przekazywana flotylli lub MEK, które koordynowały planowanie z jednostkami macierzystymi agentów.

Jedną z najbardziej niezwykłych jednostek stacjonujących we Włoszech sił szturmowych była Maiale Gruppe Lehmana. Por. mar. Lehmann i st. chor. Wirth zostali w marcu 1944 r. wysłani z Niemiec, aby stworzyć grupę do zadań specjalnych. Mieli zorganizować ośrodek szkoleniowy dla niemieckiego personelu obsługującego włoskie Maiale, które dotychczas były wykorzystywane wyłącznie przez włoską marynarkę wojenną. Lehmann i Wirth zabrali ze sobą ośmiu ludzi z sił szturmowych, którzy mieli stanowić kadrę instruktorską dla przyszłych operatorów sprzętu. Przybysze zainstalowali się w dawnej bazie hydroplanów na wyspie San Andrea pod Wenecją, gdzie

102

FRONT POŁUDNIOWY

zostali przeszkoleni przez por. Tadiniego z Decima Mas. Lehmann również przeszedł instruktaż, a potem sam prowadził szkolenie. Książę Borghese zwrócił się w marcu 1945 r. do Böhme stwierdzając, że nie ma on odpowiednich uprawnień i jest niedouczony. Stosunki między Tadinim a Lehmannem były początkowo bardzo serdeczne, ale szybko uległy pogorszeniu, gdy Niemiec przejął większą kontrolę nad szkoleniem jednostki. Był w dalszym ciągu zależny od Tadiniego w zakresie dostaw sprzętu i narzędzi, ale ich stosunki nie wróciły już do dawnego stanu. Manfred Lau był jednym z członków drugiej grupy ludzi ściągniętych przez Lehmana do obsługi Maiale.

Będąc dowódcą drużyny, czekałem wraz z kolegami w obozie przejściowym w Kappeln na rozpoczęcie szkolenia na małych łodziach podwodnych Seehund. Wszystko się przedłużało - była już późna jesień - więc zgłosiliśmy się na ochotnika do wykonywania podwodnych akcji ratowniczych na Morzu Śródziemnym. Wraz z 26 kolegami w różnym stopniu znaleźliśmy się w niemieckiej grupie kierowanej do Włoch. Mieliśmy dotrzeć do szkoły nurków w Valdagno [...] Nasz nowy dowódca, por. mar. Lehmann powiedział w czasie egzaminu wstępnego, że nasze Kommando jest ściśle tajne. W związku z wysokimi wymaganiami dotyczącymi stanu zdrowia i sprawności fizycznej mieliśmy przejść dokładne badania lekarskie i otrzymać przydział do najwyższej kategorii zaopatrzenia żywnościowego uwzględniającej dodatkowe przydziały masła.⁵³

W listopadzie 1944 r. grupa była już w pełni gotowa, chociaż brakowało jej praktycznego doświadczenia. Ćwiczenia zostały zawieszono w okresie od października 1944 r. do stycznia 1945 r. ze względu na zbyt niską temperaturę wody. W związku z tym ludzie zajmowali się remontem czterech starych jednostek typu SSC Chariots i dwóch nowszych SSB. W firmie Caproni z Mediolanu złożono zamówienie na szesnaście SSB z dostawą w marcu 1945 r.

Sprzęt lokalnej produkcji był dostarczany dla Kommando Stab Siid po złożeniu zapotrzebowania na włoskie kadłuby i łodzie do dowództwa sił szturmowych, które następnie przechodziło do Hauptausschuss Schiffbau w Dowództwie Marynarki (OKM). OKM z kolei wystawiało niezbędne zamówienia do Abteilung Schiffbau w RuK (Rüstung und Kriegsproduktion - Służba Uzbrojenia i Produkcji Wojennej) w Mediolanie. Ta ostatnia organizacja odpowiadała za złożenie zamówienia w firmach włoskich i nadzorowanie produkcji. RuK Mediolan kierowane przez oficera marynarki handlowej, kpt. Sembta, któremu pomagał Oberbaurat Kertscher z biura w Mediolanie przy Via Mascheroni 2, odbierało także gotowe jednostki i rozdzielało je, albo do Niemiec, albo dla Kommando Stab Siid w celu przydziału do odpowiednich flotylli.

W sierpniu 1944 r., z uwagi na pogorszenie się sytuacji wojennej, kmdr ppor. inż. Burckhardt został mianowany oficerem łącznikowym między

103

DESPERACI DÓNITZA

Hauptausschuss Schiffbau (Zarządem Przemysłu Stoczniowego) w Berlinie i Abteilung Schiffbau w RuK Mediolan z zadaniem zapewnienia prawidłowego wykorzystania potencjału przemysłu włoskiego dla Kommando Stab Siid, szczególnie w zakresie budowy łodzi szturmowych SMA i MTM. Miał także nadzorować włoskie osiągnięcia technologiczne w trakcie prac nad własnymi rozwiązaniami.

Kommando Stab Siid zamawiało cały sprzęt, poza łodziami i kadłubami, za pośrednictwem Sonderstab Marinę w Como, oddziału RuK Mediolan, kierowanego przez kmdr. por. Carla Siegfrieda Rittera von Georga, weterana I wojny światowej, posiadacza Pour Le Meriti, odznaczonego 24 kwietnia 1918 r. za służbę na stanowisku dowódcy łodzi podwodnych U-57 i U-101. Poniższe firmy dostarczały sprzęt dla Kommando Stab Sud, czasami podzlecając wykonawstwo ze względów na wydajność produkcji:

Siai-Marchetti, (Sesto Calende) - łodzie MTM i SMA

Cabi, (Mediolan) - łodzie MTM i SMA

Alfa Romeo, (Mediolan) - silniki do łodzi MTM i SMA

Isotta Fraschini, (Mediolan) - silniki do nowych łodzi torpedowych (Isotta Fraschini 183 i 184D)

Caproni, (Mediolan) - kadłuby łodzi i Maiale Pirelli, (Mediolan) - sprzęt dla płetwonurków

W październiku 1944 r. Heye wydał nowe instrukcje dotyczące użycia sił szturmowych stacjonujących na Morzu Śródziemnym.

Pozytywnych skutków można oczekiwać tylko w przypadku zmasowanych akcji. W związku z tym nie wolno pochopnie używać posiadanego potencjału, trzeba wszystko gromadzić dla potrzeb zmasowanych akcji. Admirał spodziewa się sukcesów [...] bardziej na Morzu Liguryjskim niż na Adriatyku.⁵⁴

Nowa, 612. Flotylla Łodzi Szturmowych została stworzona z ludzi Lehrkommando 600 w październiku i miała być wykorzystana na Morzu Śródziemnym. W jej składzie znalazło się trzydzieści łodzi MTM i piętnaście SMA z Sesto Calende. W listopadzie 1944r. komendę nad nią sprawowała VI Dywizja Sił Szturmowych. Współpracowała z MEK71 i 1. Dywizjonem Ścigaczy przy wysadzaniu agentów poza linią aliantów na wybrzeżu Włoch i Dalmacji. Flotylla nie brała udziału w operacjach skierowanych przeciwko jednostkom pływającym nieprzyjaciela.

We wrześniu i październiku 1944 r. łodzie wybuchowe Linsen i łodzie szturmowe w dalszym ciągu brały udział w walkach, ale nie notowały większych sukcesów, niż siostrzane jednostki w Normandii. Często osiadały na mieliźnie i ginęły na skutek braków paliwa, nawet nie nawiązując kontaktu wzrokowego z nieprzyjacielem. Ich bazy w San Remo i Corsini były ciągle

104

FRONT POŁUDNIOWY

atakowane przez siły morskie i lotnictwo. Bombardowanie artyleryjskie skutecznie niszczyło ich potencjał bojowy. Planowany na noc 20 października zmasowany atak z wykorzystaniem łodzi Linsen i łodzi szturmowych miał być genialnym posunięciem realizowanym w tym miesiącu na Morzu Śródziemnym. Zrezygnowano jednak z użycia łodzi szturmowych, ponieważ zbyt mała ich liczba nie gwarantowała wystarczającej siły uderzenia. Czterdzieści osiem łodzi wybuchowych zostało jednak przerzuconych 18 października z Corsini do San Remo. Transport łodzi przygotowywanych do użycia był odpowiednio ukryty na rynku. Dwa dni później, w terminie planowanego wyjścia w morze, salwa z alianckiego niszczyciela trafiła w port, pociski dosięgły i zniszczyły wszystkie łodzie. Cztery jednostki, które już były w porcie, także zostały zniszczone.

Ostatni zryw w tym miesiącu był udziałem największej dotychczas liczby łodzi szturmowych, które uczestniczyły w akcji na Zatoce Juan, w nocy 23 października. W morze wyszły dwie grupy, pierwsza w składzie dwudziestu łodzi niemieckich, druga złożona z sześciu włoskich. Jedenaście niemieckich nie wróciło do bazy. Słychać było odgłosy pięciu potężnych eksplozji, jednak po zakończeniu akcji nie zgłoszono żadnych zatopień. Włosi nie nawiązali żadnego kontaktu z nieprzyjacielem i wrócili bez szwanku. Nieskuteczny atak podjęty pod koniec katastrofalnego miesiąca naruszył potencjał jednostek łodzi szturmowych i wybuchowych, który właściwie nie został już odbudowany.

Osiemnastego października wycofane Mardery stacjonujące w Treviso otrzymały rozkaz przerzutu do Savony, jednak w trakcie transportu nastąpiła zmiana i w końcu dotarły do Wenecji w celu przeglądu akumulatorów i naprawy wyposażenia. Przebywały tam do początku listopada, a tymczasem dokonano zmiany wcześniejszego polecenia i zostały skierowane do Triestu, ponieważ spodziewano się alianckiego lądowania na północnych wybrzeżach Adriatyku.

W październiku nastąpiła także ewakuacja wielu środków szkoleniowych, znajdujących się w gestii sił szturmowych. Lehrkommando 700 (Valdagno) i Lehrkommando 701 (San Giorgio, Wenecja), gdzie szkolono nurków zostały 21 października przeniesione do List na wyspie Sylt. Weneckie centrum miało być ponownie otwarte na wiosnę 1945 r., gdyby pozwoliła na to sytuacja na froncie, więc jednostka artylerii przeciwlotniczej Kummera pozostała pod nazwą Rothenburgsort. Wyspę przemianowano na „Ausbildungslager Wenecja”, chociaż nie prowadzono już tam później żadnej działalności szkoleniowej. Powód opuszczenia Valdagno był bardziej prozaiczny - woda w basenie była za zimna, a ogrzewanie dostarczane z miejscowym fabryk nie działało, gdyż wystąpiły braki węgla.

Lehrkommando 600 zostało także przeniesione do List w tym samym miesiącu, ponieważ polityka szkoleniowa została radykalnie zmieniona po

105

DESPERACI DÓNITZA

tym, jak kmdr Böhme skrytykował fakt, iż wcześniejsze treningi odbywały się na spokojnych wodach jeziora. Nacisk miał być położony na warunki morskie i działania w nocy.

Schomburg włączył się w ten proces, ponieważ Lehrkommando 601 i 602 zostały rozwiązane w sytuacji zagrożenia ze strony zbliżającego się nieprzyjaciela. Nieliczna kadra pomocnicza została w Sesto Calende, aby przejąć łodzie SMA i MTM, które miały być dostarczone z zakładów Siai-Marchetti i Cabi. Lehrkommando 600 było całkowicie wyposażone we włoskie łodzie szturmowe i producenci nalegali na odbiór sprzętu, jednak sprzęt wysłany z Sesto Calende do Niemiec w marcu nie dotarł na miejsce przeznaczenia z uwagi na trudności transportowe.

Minęło siedem tygodni od nieudanego, październikowego ataku niemieckich i włoskich łodzi szturmowych i wznowienia działalności sił szturmowych na Morzu Śródziemnym. Taka bezczynność spowodowana była oficjalnie „brakiem odpowiednich celów” chociaż trzeba też

pamiętać o osłabionym potencjale i zdolnościach bojowych. Działania wznowiono w nocy 9 grudnia, kiedy to trzy włoskie łodzie torpedowe z niemiecką załogą i dwadzieścia jeden łodzi szturmowych wypłynęło z San Remo z celu przeprowadzenia ataku na konwój, który według informacji wywiadu, miał iść z Marsylii do Villefranche. Akcja zakończyła się fiaskiem, ponieważ łodzie szturmowe musiały wracać do bazy ze względu na fatalną pogodę, a jedna z nich zatonała. Łodzie torpedowe szybko natknęły się na siły alianckie, a jedna została przechwycona przez nieprzyjaciela.

Jednostki żywych torped uzyskały w tym okresie wzmocnienia. Szesnaście Marderów z 363. flotylli dowodzonej przez ppor. mar. Miincha załadowano 5 grudnia na pociąg w Suhrendorf i wysłano do San Remo. Pozostałe czterdzieści cztery Mardery miały dołączyć pięć dni później. Na terenie Włoch 363. flotylla otrzymała do swojej dyspozycji kolumnę transportową z pułku transportowego sił szturmowych, złożoną z trzydziestu ciężarówek o ładowności 3 ton, trzy samochody osobowe, radiostacje na kołach i trzy motocykle.

Kmdr Bóhme odwiedził Miincha i jego zastępcę, ppor. Kóhna, w nocy 17 grudnia, gdy reszta flotylli była jeszcze w drodze i przekazał im nowe instrukcje. Następnej nocy, 18 grudnia, piętnaście Marderów zaatakowało aliancki krążownik u wybrzeży San Remo, który nękał zgrupowanie niemieckich wojsk celnym ogniem artyleryjskim. Piloci Marderów otrzymali dokładne dane kursowe, mieli trzymać się w sektorze między 210° a 230° z lewej burty przez okres pięciu godzin i płynąć z prędkością 3 węzłów, a następnie pozostać na stanowiskach i czekać na kontakt z alianckimi jednostkami pływającymi. Krótco po północy udało się spuścić na wodę czternaście Marderów, które wychodziły w morze kierując się według reflektorów, jednego zamontowanego na statku wewnątrz portu, a drugiego na wraku leżącym poza terenem portu. Piętnasty pilot nie mógł wyjść w morze z powodu kontuzji ręki, której nabawił się w czasie przygotowań do misji. Sześciu, z czternastu,

106

FRONT POŁUDNIOWY

wróciło do bazy po nieudanej misji. Pięciu podało, że ich torpedy chybiły w wyniku błędu człowieka, albo awarii sprzętu. Jeden z zaginionych Marderów został przejęty w stanie nienaruszonym przez Amerykanów. Pilot, 19-letni Wolfgang Hoffmann był artylerzystą w marynarce wojennej, zanim 20 czerwca 1944 r. zgłosił się na ochotnika do sił szturmowych. Jego Marder płynął przez sześć godzin, zanim młodzian zorientował się, że jest na niewłaściwym kursie, bo wciąż trzyma się blisko brzegu. Pilot, winiąc wadliwy kompas za tę sytuację, starał się wrócić na właściwy kurs, widząc po nastaniu świtu w oddali światła znaku nawigacyjnego. Uznał, że musi znajdować się w rejonie Cap Martin, co oznaczało znaczne zboczenie z kursu. Hoffmann postąpił zgodnie z instrukcjami operacyjnymi - nie znajdując celu odpalił torpedy na pełne morze. Zmierzał w stronę kotwicowiska, które, jak mu się zdawało, powinno być w rękach Wehrmachtu. Około południa wszedł do Menton Harbour i osiadł na płytkiej wodzie w pobliżu Antibes. Mocno zdezorientowany próbował obrócić swego Mardera i wycofać się na pełne morze, ale dostrzegł żołnierzy nieprzyjaciela i chciał wydostać się z kokpitu oraz zatopić Mardera uwięzionego w kleistym, mokrym piachu. Został jednak

107

DESPERACI DÓNITZA

otoczony przez amerykański patrol po tym, jak nie udało mu się zatopić torpedy. Szczegółowe przesłuchanie Hoffmanna rozpoczęło się 2 stycznia 1945 r. i trwało trzy dni. Dostarczyło wiele cennych informacji wywiadowczych, chociaż jeniec udzielał początkowo bardzo wykrętnych odpowiedzi. W protokole zapisano między innymi to, że Hoffmann: ... oceniał średni wiek pilotów torped we flotylli na 21 lat. Wszyscy byli pełni entuzjazmu i popierali nazizm a do służby przyciągnęło ich, oczywiście, łatwe życie na łodzi i przywileje, które im przysługiwały. Piloci torped nie zajmowali się obsługą i naprawami sprzętu. Mieli do

tęgo przydzielonych mechaników. Byli również zwolnieni z wart i obowiązków administracyjnych. Dostawali lepsze jedzenie niż w innych jednostkach marynarki wojennej. Hoffmann stwierdził również, że młodych idealistów mogła przyciągać magia łatwej i szybkiej sławy.

Nagrodą za zniszczenie statku handlowego lub niszczyciela jest przeważnie Złoty Krzyż, a za krążownik przyznaje się Krzyż Rycerski. Krzyż Żelazny (I klasy) wręczany jest z reguły za sukcesy w zwalczaniu mniejszych jednostek, jak kutry torpedowe, barki desantowe, itp. Krzyż Żelazny (II klasy) dostają załogi, które uczestniczyły w operacji niezależnie od sukcesu. Po każdej operacji przysługuje dwutygodniowy urlop.⁵⁵

Strata Hoffmanna to nie jedyny kataklizm, który dotknął czołową grupę 363. flotylli - większość jej pilotów zaginęła w akcji, łącznie z dowódcą, ppor. mar. Miinchem i jego zastępcą, ppor. mar. Kóhnem. Pozostałości stanu osobowego flotylli przerzucono wkrótce do Suhrendorf.⁵⁶

Ostatni, nieudany atak Marderów z 364. flotylli rozpoczął się w Sylwestra i skierowany był przeciwko alianckim jednostkom pływającym u wybrzeży Villefranche. Mimo silnego ognia obronnego po stronie strat zapisano tylko jednego Mardera. Jeden z pilotów meldował o próbie ataku na nieprzyjacielski patrolowiec, inny na zauważony konwój, chociaż nie zgłoszono sukcesów. Ocalałe Mardery z frontowych flotylli wycofano w końcu do Sanory, koło Padwy. Inne utrzymywane w rezerwie w Treviso, małej miejscowości odległej o 30 km na północ od Wenecji, otrzymały rozkaz udania się do Savony, skąd przeniesiono je do Grenze na północnym brzegu Adriatyku. Tak prawie zakończyły wojnę, poza ostatnim tchnieniem pod koniec kwietnia 1945 r.

MEK80 także prowadziło działania w ostatnich miesiącach 1944 r. W październiku jednostka ta znajdowała się w Stresa, nad Jeziorem Maggiore, na północny-zachód od Sesto Calende. W tamtym czasie liczyła około 160 ludzi, miała w składzie sześciu oficerów, w tym dowodzącego kpt. mar. Krumhaara. Jednostka otrzymała rozkaz podjęcia akcji przeciwko włoskim partyzantom, czemu sprzeciwiali się Heye i Böhme. Heye, okazując swoje niezadowolenie,

108

FRONT POŁUDNIOWY

wycofał połowę ludzi Krumhaara i przekazał ich do MEK zbV, do użycia na niemieckich wodach.

W połowie grudnia trzydziestu ludzi z MEK80 przeniesiono do San Remo, a pięćdziesięciosobowa straż tylna przerzucona została niedługo potem do Meina w celu nadzorowania żołnierzy z sekcji zaopatrzenia sił szturmowych. Stali się oni wkrótce obiektem ataku partyzantów. W połowie grudnia Krumhaar, na prośbę gen. Lieba, wykonał jeden wypad poza linię wroga, pod Menton. Celem tej akcji było przechwycenie alianckich jeńców dla „zdobycia języka”, ale jak większość śródziemnomorskich przedsięwzięć realizowanych przez siły szturmowe, i to zakończyło się niepowodzeniem.

ROZDZIAŁ SIÓDMY

Nowa broń

Hecht i Seehund

Biuro konstrukcyjne „K”, jako jedno z wielu pracujących na potrzeby Kriegsmarine, już w 1942 r. zajmowało się projektem małych łodzi podwodnych. Pomimo wcześniejszego odrzucenia koncepcji Dragera, polegającej na taśmowej produkcji miniaturowych łodzi, biuro to kontynuowało prace i na początku 1942 r. opracowało plany małego U-boota. Jednostka o wyporności 97,95 ton nieco przypominała japońskie miniaturowe łodzie Ko-Hyoteki, których użyto przeciwko siłom amerykańskim w Pearl Harbor, chociaż doniesienia o ich sukcesach były mocno wyolbrzymione przez kręgi wojskowe. Projekt trafił na półkę i dopiero po

wydobyciu brytyjskich łodzi typu X, które wzięły udział w udanym ataku na „Tirpitz” w Norwegii, we wrześniu 1943 r. biuro „K” znów przystąpiło do działania.

Tym razem miało opracować projekt dwuosobowej łodzi podwodnej przystosowanej do przenoszenia min dywersyjnych do wyznaczonych celów. W krótkim czasie udało się stworzyć łódź, znacznie mniejszą niż brytyjska X-craft, zdolną do dotarcia do celu w zanurzeniu. Łódź oznaczona jako typ XXVII musiała być transportowana do „punktu wypadowego” przez inną jednostkę pływającą. Przewidywany zasięg jej działania wynosił 145 km. Projektanci nie mogli zapewnić odpowiedniego kompasu i uznali, że potrzebny będzie duży żyrokompas z transformatorem, stąd zwiększono rozmiar łodzi, co spowodowało zmniejszenie zasięgu do 61 km przy prędkości 4 węzłów z uwagi na większy wydatek energii niezbędnej do napędu. Nowa konstrukcja znana była pod nazwą Hecht (Szczupak). Elementy składowe, podobnie jak wcześniejszych niemieckich miniaturowych łodzi podwodnych, były bardzo uproszczone. Projektanci wzięli pod uwagę to, że łódź będzie musiała przedzierać się przez sieci zaporowe przy ataku na nieprzyjacielskie jednostki pływające i z tego względu Hecht nie miał żadnych sterów głębokościowych. Do regulacji przegłębienia służyły obciążniki na wrzecionach umieszczone wewnątrz kadłuba - tak, jak w łodzi podwodnej „Brandtaucher” z 1850 r.! Rozwiązanie to okazało się niepraktyczne. Hecht został więc wyposażony w stery głębokościowe i płetwy stabilizacyjne na rufie, ale nie zapewniały one stałego utrzymania głębokości

110

NOWA BRON

zanurzenia. Łódź nie posiadała zbiorników balastowych, bo miała cały czas przebywać w zanurzeniu, a załoga dostawała się do wnętrza wykorzystując naturalną dodatnią pływalność, która była neutralizowana pod wodą poprzez zalewanie 200-litrowych zbiorników kompensacyjnych umieszczonych na bokach przedziału pilota w środkowej części kadłuba. Dziób łodzi mieścił odczepianą minę dywersyjną o wadze 800 kg. Torpedowy silnik elektryczny AEG o mocy 12 KM stanowił jedyne źródło napędu.

Po zakończeniu fazy projektowej SKL (Seekriegsleitung - Kierownictwo Wojny na Morzu) postawiło kolejne wymagania. Łódź miała być przystosowana do przenoszenia torped oraz min. Konieczność zapewnienia „jednostki pływającej do przenoszenia min przeznaczonej dla sił specjalnych” przestała mieć priorytetowe znaczenie, ponieważ siły szturmowe potrzebowały bardziej konwencjonalnej broni. Wyporność Hechta wynosiła zaledwie 9,47 t, co umożliwiało stosowanie torped bez ujemnej pływalności, bo inaczej łódź opadłaby na dno pod dodatkowym obciążeniem. Problem ten występował w przypadku wszystkich niemieckich miniaturowych łodzi podwodnych i żywych torped. Hecht mógł zatem albo przenosić tylko jedną podwieszoną torpedę, albo minę. W przypadku uzbrojenia w torpedę, w miejsca odczepianego nosa mieszczącego minę dywersyjną montowano pojemnik na trzy dodatkowe baterie, zwiększało to zasięg pływania. Takie prowizoryczne rozwiązanie i tak nie wystarczało na wykonywanie skutecznych patroli torpedowych. Projektanci uznali, że czas potrzebny na wszelkie niezbędne poprawki Hechta lepiej wykorzystać na zaprojektowanie nowej konstrukcji. Pojawiły się bowiem trudności związane z wyposażeniem łodzi w odpowiednie miny i zanim Hecht osiągnął gotowość bojową, całe przedsięwzięcie zostało zarzucone, a gotowe jednostki przeznaczono do celów szkoleniowych. Harald Sander, mechanik z załogi później budowanych łodzi typu Seehund, wspominał doświadczenia z Hechtem:

... Pojechałem do Gdyni [...] na pierwsze szkolenie mechaników na pokładzie łodzi VIIC. Była to jedna ze standardowych łodzi podwodnych, które weszły do służby. Zakończyliśmy szkolenie na tych łodziach na Bałtyku, najpierw w Gdyni, a potem odbył się drugi kurs w Bałtyjsku [...] Wejście do Neustadt był wyjątkowym przeżyciem. Ale przecież po co tam byliśmy? Nie mieliśmy za sobą nawet wstępnego szkolenia.

Najpierw nie mieliśmy nawet gotowej łodzi Seehund - małej łodzi podwodnej. Zamiast tego do dyspozycji były dwuosobowe łodzi o napędzie elektrycznym. Taka łódź była mniejsza od późniejszych, które miały zarówno silnik wysokoprężny jak i silniki elektryczne i zaczęliśmy na niej ćwiczenia na morzu. Potem było całe zamieszanie z odpalaniem torped - mieliśmy torpedę podczepioną pod kadłubem i pływaliśmy po Zatoce Neustadt, która nie jest bardzo głęboka. Siadaliśmy na dnie, kiedy chcieliśmy się zatrzymać na jakiś czas. W kiosku łodzi były okna, więc można było popatrzeć na ryby. Tak wyglądały początki.57

UI

DESPERACI DÓNITZA

p—Yf —^—^»

©

—• n —>—|

Hecht

Zmiany konstrukcyjne dotyczyły umieszczenia akumulatorów w odłączalnym nosie, a potem przerobienia tego elementu pod kątem możliwości umieszczenia tam dwóch płetwonurków, którzy mieliby uczestniczyć w tajnych operacjach, ale nie wyszło to poza etap projektu.

Dónitz, mimo niedoskonałości konstrukcji Hechta, omawiał możliwości produkcji większej liczby tych łodzi i uzyskał zgodę Hitlera na zbudowanie pięćdziesięciu jednostek przystosowanych do stawiania min i wykonywania ataków torpedowych.

Stocznia Germaniawerft w Kilonii otrzymała zamówienie na wykonanie prototypu, a 28 marca 1944 r. kolejne, na pięćdziesiąt trzy łodzi. Pierwsze dwie były gotowe w maju 1944 r., ale ze względu na kiepskie właściwości manewrowe i problemy z obsługą, a także trudności ze spełnieniem wymagań w zakresie łączenia funkcji stawiania min i przenoszenia torped, całe przedsięwzięcie było skazane na niepowodzenie. Zbudowano jednak wszystkie zamówione jednostki, które służyły do szkolenia załóg przeznaczonych do obsadzenia o wiele doskonalszej miniaturowej łodzi podwodnej - Seehund.58

Opracowanie projektu łodzi Seehund było szczytowym osiągnięciem w zakresie budowy miniaturowych łodzi podwodnych. Po wyjściu na jaw wszystkich mankamentów łodzi Hecht biuro „K” wykonało szereg nowych konstrukcji charakteryzujących się większym zasięgiem i uzbrojeniem w dwie torpedy. Seehund, oznaczony pierwotnie symbolem XXV11B, stanowił antidotum na wszystkie poprzednie opracowania, z których żadne właściwie nie spełniało minimalnych wymagań stawianych łodzi podwodnej, a było raczej rozwiązaniem awaryjnym na wypadek zagrożenia inwazją. Pierwsza wersja zaproponowana przez Stoczniowy Instytut Badawczy w Hamburgu przypominała Hechta, ale posiadała pokład dziobowy i zbiorniki na łożach w środkowej części kadłuba. Miała powiększoną stępkę, gdzie mieściły się akumulatory. Główny doradca ds. konstrukcji morskich, Kurzak, będący przedstawicielem Dowództwa Marynarki Wojennej w Germaniawerft w Kilonii sam skonstruował miniaturową łódź podwodną, którą zbudowano z wykorzystaniem zespołu napędowego o szczątkowym cyklu zamkniętym wpro-

112

NOWA BRÓŃ

wadzonym z powodzeniem w FKPS (Instytucie Badawczym Transportu Samochodowego i Konstrukcji Silników Samochodowych) w Stuttgarcie przez Dragera, który planował wykorzystanie tego układu w swoim programie dotyczącym małych U-bootów w 1941 r. Pierwszym modelem tej jednostki znany był pod nazwą Kleine U-Boot K (Mały U-boot K) i w niewielkim stopniu przypominał wcześniejsze niemieckie łodzi miniaturowe. Jej kadłub był przystosowany do żeglugi nawodnej, a zbiorniki wykorzystywane przy zanurzeniu rozmieszczone były po bokach, częściowo obejmując dwie przenoszone torpedy. W ten sposób znacznie zmniejszono przegłębienie na rufę. Drager kilka lat wcześniej stwierdził, że zamknięty układ napędu w tak małej jednostce musi się wiązać z poprawą sprawności. 21

maja 1944 r. projekt był omawiany przez OKM na spotkaniu, któremu przewodniczył Heye. Kurza-kowi zlecono później opracowanie ulepszonej jednostki napędowej, ale Mały U-boot K nigdy nie wszedł do produkcji.

Wywarł mimo wszystko ogromny wpływ na projekt bardziej konwencjonalnej, jednokadłubowej łodzi Seehund, który powstawał pod nadzorem Marinebauera Grima. Nowa konstrukcja nosiła oznaczenie Typ XXVIIB5, zmienione później na Typ 127 i bardzo przypominała projekt Kurzaka. Seehund posiadał stosunkowo mocny zespół napędowy spalinowo-elektryczny i był już miniaturową łodzią podwodną w pełnym znaczeniu tego terminu. Posiadał wszystkie ważniejsze układy i instalacje spotykane na okrętach podwodnych i przenosił dwie podwieszane na zewnątrz torpedy. Był wyposażony w standardowy 6-cylindrowy silnik wysokoprężny Bussing 60 KM z ciężarówki, dostosowany do warunków morskich, który miał prędkość obrotową 1300 obr./min i zapewniał prędkość 7,7 węzła przy żegludze w wynurzeniu. Silnik elektryczny AEG o mocy 25 KM gwarantował prędkość 6 węzłów w zanurzeniu. Zbiornik paliwa o pojemności 500 litrów umożliwiał zasięg 270 mil przy pełnej prędkości nawodnej, chociaż dodatkowo montowane zbiorniki zwiększały go o 230 mil. Osiem baterii akumulatorów 7MAL210 (sześć w części dziobowej i dwa w śródce, po trzynaście ogniw każdy) pozwalało na pokonanie 63 mil w zanurzeniu z prędkością 3 węzłów lub 19 mil na pełnych obrotach. Seehund był bardziej jednostką przystosowaną do żeglugi podwodnej, niż łodzią podwodną - pływał na powierzchni chyba, że znalazł się w sytuacji zagrożenia lub wykonywał atak. Silnik diesla był umieszczony za mechanikiem, a po załączeniu powodował niemiłosiernie wysoką temperaturę wewnątrz kadłuba. Po zanurzeniu z kolei temperatura gwałtownie spadała i obaj członkowie załogi byli zmuszeni zakładać coś ciepłego, żeby nie wychłodzić organizmu.

Założenia konstrukcyjne zostały przekazane przez Grima do Ingenieurbiuro Glticklauf (IBG), gdzie Marinebaudirektor (dyrektor ds. budownictwa okrętowego) dr Fischer i jego współpracownicy zajęli się szczegółami projektu i po zakończeniu pracy zlecieli stoczniom wykonanie prototypu. Trzy łodzie

113

DESPERACI DÓNITZA

I

Seehund

miała zbudować stocznia Howaldt-Kiel na podstawie kontraktu uzgodnionego 30 lipca 1944 r. Większość numerów i zamówień przekazano w kwietniu 1944 r., zanim zakończono prace nad projektem. Budową łodzi Seehund miały zająć się stocznie: Germaniawerft, Schichau w Elblągu, Klöckner-Hum-boldt-Deutz w Ulm i CRD w Montefalcone.

Minister uzbrojenia Albert Speer włączył łódź Seehund na listę priorytetowych wyrobów przemysłowych i 1 czerwca 1944 r. wydał zarządzenie o zbudowaniu 1000 miniaturowych jednostek typu XXVIIB, po czterdzieści pięć miesięcznie w Elblągu i dwadzieścia pięć w Germaniawerft. Początkowo tylko te dwie stocznie miały uczestniczyć w ich produkcji, bo w innych przewidywano budowę łodzi typu XXI i XXIII. Po rozpoczęciu planowanej produkcji typu XXIII Germaniawerft miała do maja 1945 r. przekazać produkcję Seehundów firmom w południowych Niemczech. W styczniu 1945 r. wprowadzono zmianę strategii i Germaniawerft pozostała kluczowym producentem, ale zalecono przyspieszenie budowy w Ulm i Hall. Speer został zmuszony przez wymogi totalnej wojny do wprowadzenia awaryjnego planu w przemyśle stoczniowym, który zezwalał tylko na prace remontowe i produkcję U-bootów o jak najkrótszym cyklu budowy, szczególnie typów XXI i XXIII opartych na konstrukcji modułowej. Zmniejszono docelową liczbę łodzi Seehund do 600 sztuk, a schron Konrad w Germaniawerft nie był już potrzebny nowym typom U-bootów, bo przekazano go pod potrzeby budowy miniaturowych łodzi. Prace w Ulm nigdy właściwie nie ruszyły pełną parą ze względu na niedostatki powiązań transportowych, a produkcja w Hall

nie została uruchomiona. Do końca wojny zbudowano 285 Seehundów, głównie w Germaniawerft i Elblągu, a tylko trzy prototypy powstały w innym miejscu, w Howaldt-Kiel.69 Braki w dostawach akumulatorów stanowiły jeden z problemów utrudniających produkcję U-bootów, w tym także miniaturowych łodzi Seehund.

Seehund miał 11,86 m długości, 1,68 m szerokości i 14,9 t wyporności. Kadłub sztywny o grubości 5 mm zapewniał głębokość zanurzenia 30 m, chociaż bez problemu można było zejść na 70 m. Bardzo prosty manipulator

114

NOWA BRONŃ

służył do zmiany kierunku, początkowo przy pomocy steru profilowego. W późniejszym okresie uznano, że okrąg cyrkulacji nie jest najlepszym rozwiązaniem i planowano wprowadzenie dyszy Korta. Też nie była doskonała, a jak podawały alianckie raporty opisujące przechwyconą łódź Seehund, była „trudna w prowadzeniu” i w końcu zastosowano ster skrzyniowy.60 Taki ster trzepotał, co sprawiało sternikowi sporo kłopotu w utrzymywaniu żądanego kierunku i położenia. Automatyczne urządzenie sterowe było połączone z przednią częścią wału sterowego. Składało się z żyrokompasu podłączonego do przekaźnika przewodami elektrycznymi i sterowało pracą silnika elektrycznego. Przełącznik zdalnego sterowania był połączony z tym urządzeniem, składał się z wyłącznika dwustawnego i przełącznika lewo-prawo. Silnik wysokoprężny mechaniczny i nawrotny "i wszeWie manewry "w^YotTy-wane były przy użyciu silnika głównego. Żyrokompas automatycznego pilota znajdował się na tablicy sternika i był napędzany elektrycznie. Drugi kompas, magnetyczny kompas projekcyjny, miał oświetlaną płytkę na górze 8,8 cm mosiężnej rury o długości ponad jednego metra, która odwzorowywała się na płytce umieszczonej przed mechanikiem. Łódź oprócz tego wyposażona była w standardowy kompas magnetyczny znajdujący się nieco powyżej stanowiska mechanika. Kompas ten był montowany wewnątrz kiosku, aby nie oddziaływało na niego pole magnetyczne samego kadłuba.

Telefon akustyczny zapewniał łączność między mechanikiem a pilotem (sternikiem), jeśli ten znajdował się na pokładzie. Na zewnątrz można było wychodzić poprzez właz w środkowej części kadłuba zakończony 30-cm kopułą z pleksiglasu. Po zamknięciu włazu głowa pilota mieściła się w kopule, która zapewniała odpowiednią widoczność w całym zakresie okręgu. Dwa wzierniki ustawione na część dziobową znajdowały się po obu stronach kopuły i zapewniały widzenie w zakresie po 30° od osi oraz cztery skierowane ku górze obejmujące odpowiednio 15°, 25°, 35° i 45° od dziobu. Dowódca mógł z nich korzystać przy ataku z powierzchni. Sam właz był szczelnie zamykany za pomocą trzech zacisków montowanych na pierścieniu zębatym obracanych przez koło na korbie włazu. Istniała również możliwość otwarcia z zewnątrz przy użyciu teownikowej dźwigni.

W czasie ataku wykonywanym w zanurzeniu posługiwano się jednooko-łarowym obrotowym, ale niewysuwanym czy przedłużanym peryskopem o długości 1,5 m, który miał możliwość wychylania się o 50° przy wypatrywaniu samolotów. Peryskop charakteryzował się powiększeniem 1 1/2 do 2, punkt celowania w okularze miał postać pionowej kreski. Odchylenie obliczano z tabel i zaznaczano na peryskopie, a cała łódź obracała się na odpowiedni namiar w celu odpalenia torpedy. Uzbrojeniem Seehundów były torpedy TIIIc, stanowiące ulepszoną wersję G7e o mniejszej pojemności akumulatorów, które stosowano także w Negrach w celu zmniejszenia negatywnej pływalności. Mechanik odpalał je po otrzymaniu namiarów od pilota. Łodzie

115

DESPERACI DÓNITZA

były w późniejszym okresie wyposażone w podstawowe urządzenia do nasłuchu, ale nie posiadały radiostacji do łączności z innymi jednostkami, ani z dowództwem. Stożkowy dziób Seehunda posiadał zatapialną obudowę, która przechodziła poza sztywny kadłub, podobnie

jak w standardowym U-boocie. W części dziobowej kadłuba sztywnego znajdowały się zbiorniki balastowe i wyrównawcze, a za nimi mieściło się sześć baterii akumulatorów. Szybko okazało się, że Seehund posiada kilka cech szturmowej łodzi podwodnej, a do tego sylwetka jednostki przy żegludze na powierzchni była niezwykle trudna do wykrycia przy pomocy urządzeń optycznych czy elektronicznych. Charakteryzował się znakomitymi właściwościami morskimi w warunkach stanu morza poniżej 4, chociaż nieraz sprawiał trudności ze sterowaniem, o czym już wspominaliśmy. Nieraz udawało się to pokonać włączając automatycznego pilota, który umożliwiał sterowanie jednostką za pomocą żyrokompasu i odciążał załogę z wykonywania tej uciążliwej czynności podczas misji bojowych. Czas zanurzania wynosił tylko dwie do trzech sekund.

Łódź nie była oczywiście pozbawiona pewnych niedoskonałości. Miała ograniczony zasięg działania, a kadłub był zaprojektowany pod kątem funkcjonalności, a nie dostosowania do potrzeb załogi. Na pokładzie nie było żadnej toalety, stąd konieczna była odpowiednia dieta, stosowana już przez pilotów Biberów. Używali oni pustych puszek po jedzeniu do zbierania wszelkich odpadów wywarzanych przez człowieka w czasie misji bojowych, które mogły trwać nawet do siedmiu dni.

Piliśmy płyny, ale nie wydalaliśmy dużo z organizmu. Wcześniej dostawaliśmy jedzenie i trawienie było spowolnione, bo był to pewien problem. Jedzenie znajdowało się w dużych puszkach, które służyły jako pojemniki na odchody, które potem wyrzucaliśmy za burtę, ale nie było to możliwe, jak morze było wzburzone. Przez pierwsze dwa, czy trzy dni nie było takiej potrzeby, jak w normalnych warunkach, ale potem - siła wyższa - jeśli można tak powiedzieć. Załatwiało się tak, jak robią to dziś kolarze w Tour de France. Nie tracą czasu.⁶¹ Wszystkie miniaturowe łodzie podwodne bez wyjątku borykały się z typowym problemem - bardzo małym polem widzenia, co utrudniało celowanie. Rekonesans lotniczy mógłby być środkiem zaradczym, ale w okresie wejścia łodzi Seehund do służby, na początku 1945 r., lotnictwo w zasadzie nie realizowało takich zadań.

Początkowe szkolenie załóg Seehundów prowadzono na pokładzie miniaturowych łodzi Hecht w ramach Lehrkommando 300 w Neustadt (Neukoppel), w ośrodku na obrzeżach Wiksbergkaserne stanowiącym bazę 3. U-boot-slehrdivision. Kursanci byli także okrętowani na pokładzie motorowca Frida Horn, frachtowca o nośności 3184 t zarejestrowanego w Hamburgu i zaskoczonego wybuchem wojny w 1939 r. w drodze z Trynidadu do portu

116

NOWA BRONĀ

macierzystego. Udało mu się dotrzeć do Niemiec przez coraz silniejszą brytyjską blokadę. Seehundy stopniowo wypierały łodzie typu Hecht wykorzystywane w procesie szkolenia. W grudniu dwadzieścia pięć nowych jednostek znajdowało się już w Neustadt. Szkolenie obejmowało cztery tygodnie zajęć teoretycznych poświęconych opanowaniu umiejętności manewrowania łodzią na morzu oraz dwa tygodnie praktycznych strzelań torpedowych. Ludzi dzielono na dziesięcioosobowe grupy, a wszystkie dostępne Seehundy wykonywały w grudniu trzydniowe próby na Bałtyku przed wysłaniem do zadań operacyjnych. Istnieje przypuszczenie, że przynajmniej pięć takich jednostek nie wróciło z próbnego rejsu.

Pierwszym dowódcą powołanej w czerwcu jednostki był ppor. mar. Kiep, który uczestniczył w kursie dla oficerów wachtowych dla potrzeb U-bootów. W lipcu zastąpił go kpt mar.

Hermann Rasch, bardziej znaczący oficer, kawaler Krzyża Rycerskiego i weteran służby na okrętach podwodnych. Kiep natomiast został starszym oficerem flotylli, a jego zastępca do spraw technicznych, por. Palaschewski, objął funkcję głównego mechanika flotylli.

Piloci i mechanicy Seehundów nie byli w żadnym wypadku ochotnikami. Eugen Herold Obermaschinist na początku 1944 r., doskonale pamięta, jak trafił do sił szturmowych.

Szkoliłem się na członka załogi U-boota. Byłem zafascynowany morzem jeszcze przed wojną, po pobycie na obozie letnim na Łabie, koto Hamburga. Dla Bawar-czyka było to

wspaniałe przeżycie. Po kilku tygodniach szkolenia na pokładzie okrętu typu NttC \ uostatem fcfav&Y. cttymA s\ sltumONJ^Ok?1

Pierwsza jednostka operacyjna Seehundów - 312. flotylla została sformowana pod nadzorem Rascha ze stanu pierwszej partii rekrutów. 24 grudnia pierwsze dwadzieścia pięć załóg pojechało pociągiem z Neustadt do Wilhelms-haven (Graukoppel). Dwadzieścia cztery łodzie wysłano wcześniej do Wil-helmshaven, gdzie Deutsche Werke przeprowadzało końcowe regulacje.

Podróż z Neustadt do Wilhelmshaven była bardzo skomplikowana; autostradą przez Lubekę, Hamburg, Bremen i Oldenburg. W czasie wojny zdarzały się częste przestoje z uwagi na ataki lotnictwa. W samym Hamburgu staliśmy pięć dni, a co noc braliśmy udział w obronie przeciwlotniczej. Fosfor lał się z nieba, pożary szalały bez względu na porę dnia czy nocy, musieliśmy zbierać do kupy okropnie okaleczonych ludzi. Każdy, kto był wtedy w Hamburgu, wie, co mam na myśli.

Przybyliśmy do Wilhelmshaven krótko po nalocie bombowym. Przedzieraliśmy się przez wypalone mury, powyginane stalowe belki, zwały blachy, płataninę żelastwa i drutu. W niektórych miejsca jeszcze się paliło i dymy snuły się nad portem.

Potem zobaczyliśmy miniaturowe łodzie podwodne. Były przykryte siatkami maskującymi, a na niektórych trwały jeszcze prace spawalnicze. To były nasze

117

DESPERACI DÓNITZA

Seehundy. Idylla w Neustadt przeszła do historii. Tu był prawdziwy front. Przesiedzieliśmy ostatnie bombardowanie w schronie. Odtąd bunkry i schrony stanowiły nasz dom codzienny. Było nas trzydziestu oficerów, podoficerów i marynarzy. Wszyscy byliśmy „mechanikami”. Członkowie załóg nawigacyjnych musieli jeszcze przejść specjalne szkolenie, chociaż upchnęli to nam w ciągu paru dni. Musieliśmy sprowadzić nowe łodzie, obsadzić je i niezwłocznie zapoznać się z tym nowym sprzętem.⁶³

Wszelkie więzi, które zrodziły się między członkami załóg w czasie szkolenia na łodziach Hecht zostały w jakiś dziwny sposób zerwane, gdy piloci i mechanicy zostali przemieszani po przybyciu do Wilhelmshaven. Łodzie znajdowały się w północno-wschodniej części Tirpitzhafen, niedaleko mostu Jachmann Briicke, niektóre na wodzie, inne, na których trwały jeszcze prace wykończeniowe, pod siatkami maskującymi. Ludzie z obsługi technicznej Seehundów byli zakwaterowani w koszarach Seefliegerhorst, a załogi w Roon poświęcając dwa dni w stoczni na zapoznanie się z jednostkami pływającymi i wyważenie oraz dostosowanie każdej z nich do konkretnego ciężaru pilota i mechanika. Seehundy wywierały ogromne wrażenie na przyszłych zało-gantach, którzy z niecierpliwością czekali na przekazanie łodzi do służby. W tym samym czasie młodzi rekruci poznali człowieka, który miał wkrótce objąć dowodzenie działaniami nowych jednostek w Holandii, jednego z dwójki najbardziej odznaczonych dowódców Kriegsmarine, kmdr. por. Albrechta Brandi. Pojawienie się tej wybitnej postaci pozwoliło umocnić poczucie przynależności do elity, o co zresztą bardzo mocno zawsze zabiegał adm. Heye. Kwestie praktyczne i tak bardziej zajmowały ludzi flotylli, chociaż nie można bagatelizować roli szanowanego dowódcy.

Szkolenie, oprócz ćwiczeń praktycznych w zakresie manewrowania łodzią, obejmowało strzelania torpedowe zarówno w zanurzeniu, jak i wynurzeniu. Tragedia, znana pilotom żywych torped, o mało co nie przyczyniłaby się do śmierci załogi w składzie st. chor. mar. Pettenkofer i Oberbootsmaat Werner Schulz, która usiłowała po raz pierwszy odpalić torpedę w zanurzeniu.

Spojrzałem raz jeszcze na kompas, tak, wszystko w porządku i łagodnie pociągnąłem dźwignię do tyłu. Stawiała opór. Pociągnąłem mocniej. Dalej nic, dźwignia się zacięła. Nie dawała się popchnąć, ani do tyłu, ani do przodu. Śruba torpedy obracała się, wyraźnie to słyszałem... ale nie wyleciała! Pociągnąłem mocniej. Dźwignia ani drgnęła.

- Herr Oberfahnrich, torpeda nie wyleciała!
- Co? - wrzasnął Oberfahnrich.
- Torpeda nie wyleciała!
- Zwariowałaś?

A potem - łódź ruszyła. Najwyraźniej torpeda poszła do przodu, ale razem z nami! Nie mogę zatrzymać łodzi, idziemy po krzywej balistycznej!

118

NOWA BRONŃ

- Głębokość 10 metrów - powiedziałem zdziwiony tym, że zesliśmy na taką głębokość.
- Wynurzenie! - zarządził dowódca.

Ustawiłem ster głębokościowy na wynurzenie i łódź od razu posłuchała polecenia, ale co to? Potężny huk, jak granat, uderzyliśmy w jakąś przeszkodę. Kadłub zaczyna się obracać, wyłączyłem silnik elektryczny. Łódź wpada w wir, jak karuzela, huknęliśmy w stalowy obiekt.

- Mamy przeciek - powiedział. Co teraz?! Woda wchodzi przez wał peryskopu, na razie jeszcze nie za dużo. Przecieka łącznik.
- Sprawdź, czy da się dokręcić - mówię. W porządku. Łódź znieruchomiała. Nie możemy się też wynurzyć. Coś nas trzyma.

Na dodatek wysiadło oświetlenie, widać tylko słabe migotanie lamp awaryjnych.

- Co teraz?! - wrzasnął Oberfahnrich.
- No właśnie... co teraz? - powtórzyłem.

Wymieniłem bezpiecznik i oświetlenie działało. Przynajmniej to jest w porządku. Naprawdę się boję. Mam spocone czoło. Twarz Pettenkorfera wygląda okropnie. Ja chyba też lepiej nie wyglądam.

- Gdzie jesteśmy? Gdzie nas zanosło?

- Cholera jasna! - krzyczy Pettenkorfer - co za gówno! Wpakowaliśmy się pod furkę śluzy! 64 Seehund obrócił się na lewą burtę pod wpływem szarpnięcia silnika torpedy, zanim wpadł na śluzę. Dwóch przerażonych załogantów zdołało wyswobodzić łódź przy pomocy silnika elektrycznego. Seehund wynurzył się, rozdygotani marynarze dotarli do flotylli a Brandi udzielił im później pochwały za dzielną postawę w trudnej sytuacji.

Wyczerpujące szkolenie dla załóg planowanych na kolejne łodzie trwało do momentu nadejścia rozkazu do stawienia się w Holandii, skąd miały być wykonywane ataki na alianckie konwoje u ujścia Skaldy. Rejon działań operacyjnych obejmował wschodnie krańce kanału La Manche i sięgał od Holandii i północnej Francji po wybrzeże brytyjskie. Harald Sander wspominał po latach okres poznawania nowej łodzi podwodnej i czas spędzony w północnej Holandii:

Łodzie, na których mieliśmy pływać [...] były w Wilhelmshaven. Zostałem wyznaczony na dowódcę, stanowiliśmy załogę i musieliśmy się zgodzić na wspólne działania. Dostaliśmy łódź i nauczyliśmy się z nich obchodzić w Wilhelms-haven. Wykonywaliśmy próbne rejsy w basenie portowym, schodziliśmy pod powierzchnię wody, ale w Wilhelmshaven nie było dużo widać, bo jest to „błotniste miasto”. Woda jest tam tak brudna, że przy zanurzeniu na dwa albo trzy metry niczego nie widać. Tam odbyliśmy całe szkolenie na łodzi, a potem wreszcie przybyło dziesięć jednostek. Wszystkie dziesięć załadowano na wielkie przyczepy. Ciągnęły je olbrzymie Bussingi, takie jakich używano pod koniec wojny. Łodzie były przykrywane maskującymi plandekami. Był to okres, w którym na francuskie i holenderskie wybrzeże wożono rakiety VI i V2, tzw. Yergel-

119

DESPERACI DONITZA

tungs-Waffen (broń zemsty), żeby Fihrer mógł stworzyć zagrożenie dla Anglii. My też mówiliśmy, że „Mamy te VI i V2 na przyczepach”. Potem przyjechaliśmy do Ijmuiden, u

ujścia Kanału Amsterdamskiego do morza, który łączy Amsterdam z Morzem Północnym. Założyliśmy obóz za furtą śluzy i tam przycumowaliśmy nasze łodzie ze względu na większe bezpieczeństwo.

Flotylla została podzielona na cztery grupy dowodzone odpowiednio przez Kiepa, por. mar. Wagnera, por. mar. Paulsena i por. mar. Krugera, który był również zastępcą dowódcy całej formacji. Każda z grup oddzielnie udała się do Holandii mając na hoku przyczepy ze swoimi Seehundami ukrytymi pod plandekami. Grupy pokonywały trasę przez Groningen, Allersvoort i Amsterdam do nowej bazy w Ijmuiden poruszając się przeważnie nocą i kryjąc się w lasach przed alianckimi samolotami w dzień. Kilka dni po wyjeździe z Wilhelmshaven kolumna została zaatakowana z powietrza i poniosła straty w ludziach. Pierwsza grupa dotarła na miejsce 28 grudnia, pozostałe w ciągu kolejnych trzech dni. Rasch i Kiep byli już w Ijmuiden, gdy pojawiły się tam załogi łodzi. Ijmuiden to właściwe niewielkie przedmieście miasta Velsen leżącego na końcu kanału łączącego Amsterdam z otwartym morzem. Kanał posiada system śluz i furt, które służą jako zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Kriegsmarine postanowiła wykorzystać ten fakt dla swoich celów. Cały ten rejon charakteryzował się dużą ilością małych wysep i rzek, które można było wykorzystywać jako kryjówkę dla Seehundów w przypadku zagrożenia ze strony lotnictwa nieprzyjaciela. Początkowo ludzi z

312.

720

NOWA BRON

flotylli umieszczono w nieogrzewanym dwupiętrowym budynku w pobliżu Rijkswaterstraat, ale później znaleźli zakwaterowanie w zarekwirowanych prywatnych domach, co wspominał Harald Sander:

Nadlecieli [Anglicy] i zaczęło się bombardowanie, chociaż bomby spadały tylko na wejście do portu, gdzie stacjonowały łodzie torpedowe. Nie mogli nas zbombardować, bo uszkodziliby furtę śluzy i zalali całą Holandię, więc byliśmy tam bezpieczni. Nas, pilotów, zakwaterowano w prywatnych domach blisko Haar-lemu. Przeważnie w jednym domu były tam trzy albo cztery „rodziny”, jak je nazywaliśmy. Dwóch ludzi (czyli jedna załoga) zawsze mieszkało razem, musieli się rozumieć i tworzyli, ze względów praktycznych parę, która musiała razem doskonale działać. Jakoś się to sprawdzało. Byliśmy wpuszczani przez wartowników, itd. [...] Nie wiedzieliśmy, co nas czeka, a potem popłynęliśmy kanałem. Wcześniej manipulowałem trochę przy silniku, próbowałem go podregulować, żeby osiągał wyższe obroty, ale z drugiej strony nie jest w stanie osiągać dużej prędkości, trudno odpala, itp. Tak to wyglądały nasze małe sprawy.⁶⁵

Oficerowie zajmowali małe domy na Driehuizerkerkweg, na południe od kanału, a niżsi stopniem mieszkali potem w willi po wschodniej stronie linii kolejowej prowadzącej do Den Haag. Mniej więcej setka personelu pomocniczego kwaterowała w szeregowcach koło małej śluzy kanału i w hotelu w Vesperbeck Park. Sztab operacyjny flotylli mieszkał i pracował w starym budynku misji przy kaplicy cmentarza Velsen, a magazyny kwatermistrzowskie urządzono w kaplicy i przyległym krematorium.

Seehundy, po przybyciu do Ijmuiden, pozostawiono przykryte siatkami maskującymi na przyczepach w odległości około 300 m od Śluzy Południowej. W Sylwestra zdjęto je dźwigami portowymi na nabrzeżu Hoogoven Pier. Sześć łodzi doznało w transporcie uszkodzenia peryskopu, ponieważ załogi i personel lądowy nie dopilnowały, aby je zdemontować przy przejeździe pod niskim mostem w Amsterdamie. Jednostek tych nie można było użyć w pierwszej akcji przeprowadzonej w Nowy Rok w 1945 r.

ROZDZIAŁ ÓSMY

Niderlandy

Walki na Skaldzie

20 września, w następstwie utraty Francji jako bazy uderzeniowej, zapadła decyzja o przeniesieniu floty i łodzi wybuchowych do Holandii w celu prowadzenia operacji przeciwko alianckim trałowcom i szlakom zaopatrzenia na Skaldzie. Pierwsze jednostki dotarły do Groningen koleją z Hamburga 26 września.

Baza wypadowa w południowej Holandii służyła nie tylko nękanii alianckiej żeglugi na wschodnich krańcach kanału La Manche, ale także celom podporządkowanym Operacji Kameraden - zaopatrzeniu obrońców Dunkierki przez Kriegsmarine. Początkowo przewidywano, że operacja ta zostanie wykonana przez małe, uzbrojone statki rybackie (Kriegsfischerkutter), jednak:

... zespół uzbrojonych statków rybackich, który został skierowany do akcji zaopatrzenia Dunkierki w ramach Operacji Kameraden wielokrotnie wchodził na mieliznę po minięciu Deurloo Gat. Operacja została przerwana [...] najwcześniejszy termin wznowienia z szansami powodzenia to 10 października.⁶⁶

Wcześniej rozpoczęła się bitwa o ujście Skaldy a sprawa utrzymania Dunkierki nabrała ogromnego znaczenia.

Powierzchnia dorzecza Skaldy wynosi 21 860 km² i obejmuje część północnej Francji, zachodnią Belgię i południowo-zachodnią Holandię. Zlewnie licznych strumieni i małych rzek tworzą cały system wodny zasilający takie rzeki, jak Leie, Dender i Rupel. Po fiasku Operacji Market Garden pod Arnhem we wrześniu 1944 r., uwaga aliantów skupiła się na Antwerpii i odblokowaniu podejść, aby umożliwić realizację pilnych dostaw zaopatrzenia na linię frontu. Marszałek Montgomery skierował brytyjską Drugą Armię na Zagłębie Ruhry. Kanadyjska Pierwsza Armia miała odblokować ujście Skaldy i umożliwić przepływ zaopatrzenia dla Brytyjczyków poprzez Antwerpię. Zdobycie tego miasta miało stanowić rozwiązanie wszystkich problemów zaopatrzeniowych, bo szacowano, że port będzie w stanie przeładować 40 000 ton towarów dziennie. Sam port byłby bezużyteczny bez przechwycenia akwenów podejściowych. Antwerpia leży nad Skaldą, w odległości około

122

NIDERLANDY

129 km od wybrzeża. Pomiedzy portem a otwartym morzem znajdują się wyspy Walcheren, Południowy i Północny Beveland a, jak na ironię, Niemcy wybrali dokładnie ten sam rejon dla ewakuacji wojsk z Pas de Calais. Około 100 000 żołnierzy załadowano w Breskens, w Holandii i skierowano do Vlissingen na wyspie Walcheren, skąd mieli wrócić do Niemiec. Hitler wydał rozkaz utrzymania Walcheren, dlatego też Wehrmacht musiał trwać na pozycjach i walczyć.

Niemiecki wywiad, co ciekawe, przekazał 9 października streszczenie artykułu napisanego w tej sprawie przez dziennikarza Jamesa Stuarta dla londyńskiego „Evening Standard”:

Duży port w Antwerpii jest od miesiąca w naszych rękach, jednak nie można z niego korzystać. Artyleria nieprzyjaciela stacjonująca na wyspie Walcheren skutecznie eliminuje żeglugę u ujścia Skaldy [...] Wykorzystanie portu w Antwerpii przyspieszy ofensywę aliantów. Port wpadł w nasze ręce bez żadnych zniszczeń, a strasznie męczące jest to, że wspaniałe urządzenia przeładunkowe stoją bezużyteczne."

Alianci, tym razem za przyzwoleniem opinii publicznej, rozpoczęli działania zmierzające do zdobycia ujścia Skaldy. Plany, jak to zwykle bywa, minęły się z rzeczywistością i bitwa trwała dłużej niż zakładano. Piętnasta Armia gen. Gustava-Adolfa von Zangena stawiała wyjątkowo twardy opór i ofensywa aliantów posuwała się w bardzo wolnym tempie.

Południowe obrzeża ujścia rzeki wokół miasta Breskens i Zeebrugge były płaskie, bagniste; większa ich część stanowiła polder i leżała poniżej poziomu morza. Łatwo można ją było zatopić w celach obronnych. Na północ od ujścia leżała wyspa Południowy Beveland, w dawnych czasach połączona ze stałym lądem poprzez wąski przesmyk. Niedaleko leżała bardzo ufortyfikowana wyspa Walcheren - gdzie znajdowały się silne baterie artylerii

nadbrzeżnej współdziałające z podobnymi bateriami na stałym lądzie, między Zeebrugge a Breskens - na którą można się było dostać z Południowego Beveland groblą bronioną przez zdeterminowanego nieprzyjaciela.

16 października 1944 r. Kanadyjczycy zdobyli Woensdrecht, miasteczko leżące u nasady przesmyku Południowego Beveland, a dwa tygodnie później połączone uderzenie sił lądowych i desantu z morza zakończyło się przejściem całego, wąskiego pasa ziemi. W połowie listopada południowy brzeg Skaldy został wyzwolony. Wyspa Walcheren została zaatakowana precyzyjnym bombardowaniem z powietrza, które przerwało tamy i zatopiło większą część jej obszaru. Wyspa przypomina płaski talerz ze stromym obrzeżem w postaci naturalnych wydm oraz sztucznych tam, które powstrzymują wody Morza Północnego przez wdarcie się do wnętrza polderu. Stratedzy alianccy byli przekonani, że Niemcy wysadzą tamy i zmuszą przeciwnika do prowadzenia ofensywy wzdłuż obwałowanych dróg.

Uprzedzając ten ruch mieli

123

DESPERACI DÓNITZA

nadzieję, że wykorzystają wody powodziowe dla wsparcia ataku komandosów i amfibii. 31 października Kanadyjczycy rozpoczęli natarcie na groblę i zdołali uchwycić przyczółek na wyspie. Kolejne ataki od strony wody i lądu trwały przez kilka dni, a opór Niemców ostatecznie złamano 8 listopada. Port w Antwerpii został otwarty dwadzieścia dni po oczyszczeniu akwenów podejściowych przez 100 trałowców. Ruszyły wreszcie alianckie konwoje, które stanowiły łatwy cel dla sił szturmowych nieprzyjaciela.

Siły szturmowe nie tylko operowały w rejonie Skaldy, ale także ochraniały niemieckie drogi zaopatrzenia prowadzące do Dunkierki, którą Hitler ogłosił fortecą i planował wykorzystać do powstrzymania alianckiej ofensywy. Początek bitwy o Skaldę zbiegł się ze zmianą struktury organizacyjnej wprowadzoną na szeroką skalę w jednostkach sił szturmowych. Wszystkie siły szturmowe i jednostki MEK stacjonujące między Dunkierką a Hanst-holm w Helgolandzie i Wyspami Fryzyjskimi znalazły się w gestii Kommando Stab Holland pod dowództwem kmdr. por. Wenera Musenberga. Dowodził on od drugiej połowy 1942 r. do stycznia 1944 r. doświadczalnym, szybkim U-bootem U-180, a potem przeszedł na stanowisko sztabowe.68 Dowodzone przez Böhme Kommando Stab West zostało rozwiązane, a o on sam przeniesiony najpierw do Danii, a potem ponownie do Włoch, gdzie pełnił stanowisko regionalnego dowódcy sił szturmowych.

Pierwsza operacja łodzi wybuchowych w Holandii była zaplanowana na noc 5 października, kiedy trwały zażarte walki lądowe wzdłuż Skaldy. Łodzie, które wtedy znajdowały się już w Groningen, zostały przerzucone do bazy wypadowej Vlissingen. Miały dostać wsparcie ze strony MEK60 por. Hansa-Friedricha Prinzorna. Początkowe instrukcje przewidywały użycie formacji łodzi Linsen jako eskorty konwoju realizującego zadania zaopatrzeniowe dla Dunkierki w ramach Operacji Kameraden, a pozostałe cztery grupy mogły wziąć udział w ataku na alianckie trałowce operujące u wybrzeży Flandrii. Misja ta szybko się skończyła, gdyż krótko po 20.10 dwie łodzie zostały omyłkowo zatopione przy wychodzeniu w morze przez niemiecki patrol ochrony portu. Grupy uderzeniowe łodzi Linsen wypłynęły około 23.00, ale wkrótce znacznemu pogorszeniu uległy warunki pogodowe - wiatr wiał z siłą pięciu stopni. Pojawiła się też uciążliwa fala denna, co dodatkowo utrudniało sytuację łodzi. O świcie dwadzieścia sześć jednostek powróciło do Vlissingen, a czternaście wpadło na brzeg i uległo zniszczeniu. Tamtego dnia baza łodzi została zaatakowana przez alianckie myśliwce bombardujące, ale nie wyrządziły one większych strat.

Nieco później, tego samego dnia, pozostałe łodzie flotylli wycofano do Rotterdamu, ale w drodze dwie padły łupem samolotów nieprzyjaciela. W ciągu zaledwie 24 godzin stan 214. flotylli dramatycznie się zmniejszył, z sześćdziesięciu do dwudziestu czterech jednostek,

które 7 października przewieziono transportem drogowym do Groningen, a stamtąd miały być przerzucone

124

NIDERLANDY

koleją do Plon, w Niemczech. Tego samego dnia sześćdziesiąt łodzi z 215. flotyli, które miały zastąpić przetrzebioną 214. flotyllę zgłosiło, że potrzebuje dwóch dni na osiągnięcie gotowości bojowej. Postawiono je w stan alarmowy na wypadek, „gdyby pojawiły się cele”. Po dwudniowej podróży z Niemiec do Groningen, flotylla ponownie otrzymała rozkaz przemieszczenia, tym razem do Rotterdamu. 22 października znów była w drodze do Vlissingen, dokąd dotarło dwadzieścia osiem łodzi na barkach transportowych (Marinefahrpram). Pozostała część flotyli miała opóźnienie spowodowane po części tym, że jedna z barek przewożących siedem łodzi weszła na mieliznę.

Nowa flotylla weszła od razu do akcji. Po rozpoczęciu Operacji Kamera-den Dónitz zmienił hierarchię celów, stawiając na pierwszym miejscu blokadę żeglugi na Skaldzie i zaopatrzenie jednostek Wehrmachtu w amunicję, a nie sprawy Dunkierki. Komendant fortecy Dunierka zwracał się o rozpatrzenie możliwości użycia miniaturowych łodzi podwodnych do zapewnienia zaopatrzenia, ale SKL uznało, że jest to „niemożliwe”, pozostawiając łodzi wybuchowe do jego dyspozycji, jeśli tylko zapewni paliwo na drogę powrotną z Dunkierki. W nocy 22 października 24 łodzi wypłynęły z Vlissingen w kierunku Dunkierki, cztery inne skierowały się do Kadzand i na przyczółek mostowy Breskens wioząc części do dział niezbędne obleganym przez nieprzyjaciela obrońcom. Łodzie doznały poważnych strat w wyniku ostrzału alianckiej artylerii na zachód od Vlissingen, czternaście jednostek wróciło do portu, a los reszty pozostał nieznany.

O świcie 26 października 215. flotylla została rozdzielona: dwanaście łodzi wzięło udział w próbie dotarcia z zaopatrzeniem do Dunkierki i wyszło w morze poprzedniej nocy, dwanaście kolejnych było w Vlissingen, dziewięć w Kidderburg i piętnaście w Rotterdamie. Tamtej nocy o 21.30 dwanaście jednostek z Vlissingen wyszło z portu, aby zaatakować alianckie stanowiska rozładunkowe na Południowym Beveland zapewniające zaopatrzenie dla Kanadyjczyków. Wszystkie z nich weszły na mieliznę i operacja nie doszła do skutku. Załogi tych łodzi cierpliwie czekały całą noc patrząc, jak alianckie statki wchodzą i wychodzą z ujścia Skaldy. Łodzie powróciły następnego ranka i wieczorem miały podjąć kolejną próbę ataku. Tym razem towarzyszyły im cztery łodzie desantowe MEK. W czasie akcji cztery jednostki wybuchowe ruszyły na cel, jedna z nich uderzyła w pirs rozładunkowy i eksplodowała niszcząc dwie 300-tonowe barki podczas rozładunku. Druga uderzyła w 600-tonową barkę na holu, ale nie wybuchła. Pozostałe dwie przestrzeliły i wpadły na zewnętrzny falochron. Łodzie desantowe ostrzelały cały rejon ogniem karabinów maszynowych i wycofały się pod osłoną nocy. Trzy łodzie sterujące i dwie wybuchowe wróciły do Vlissingen, jedna osiadła na mieliznie koło Południowego Beveland, a dwie łodzie wybuchowe zostały porzucone po awarii silnika.

125

DESPERACI DÓNITZA

Łodzie z Vlissingen zostały zdziesiątkowane w wyniku tej operacji. Planowano przenieść pozostałe piętnaście jednostek z Rotterdamu do Vlissingen dla zorganizowania następnej misji zaopatrzeniowej do Dunkierki. Małe łodzie, które wypłynęły na własnych silnikach, miały opóźnienie spowodowane złą pogodą panującą w rejonie Dordrechtu i trzeba je było załadować na pokład holenderskich motorowców, żeby dotarły do celu. Możliwość wykonania kolejnej wyprawy do Dunkierki na tym etapie zaczęła spadać. Siły szturmowe nie będą w stanie znów prowadzić działań przed planowanym wycofaniem się Niemców i oddaniem Vlissingen aliancom, jeśli pogoda nie poprawi się na tyle, żeby łodzie wybuchowe mogły wyjść w morze. Faktycznie, coraz gorsza sytuacja Niemców na Walcheren nie

przemawiała za użyciem łodzi wybuchowych. Wykonanie Operacji Kameraden przez siły szturmowe wiązałoby się z koniecznością użycia łodzi podwodnych.

Fatalna pogoda, uniemożliwiająca użycie łodzi wybuchowych przeciwko żegludze na Skaldzie, utrzymywała się do 30 października, kiedy to osiem jednostek przerzucono z Dordrecht do Veere na Walcheren, chociaż w drodze stale atakowały je alianckie myśliwce bombardujące. 24 października do Groningen, po remoncie wykonanym w Lubece (Schartau), przybyła jednostka łodzi Linsen, która w drodze z Francji ucierpiała od brytyjskich czołgów. Tu spotkała się z Biberami, które także wycofano z Normandii. Miniaturowe łodzie podwodne, zanim skierowano je do Groningen, zostały najpierw przeniesione na Jutlandię. Koniec października oznaczał także koniec Vlissingen jako bazy łodzi Linsen. Ostatnia misja bojowa sześciu łodzi wybuchowych na Zachodniej Skaldzie została uwieczniona zatopieniem statku do przewozu amunicji o ładowności 2000 ton, barki z zamontowanym reflektorem i barki z działem przeciwlotniczym, chociaż źródła alianckie nie potwierdzają tych dokonań. Resztki flotyli opuściły następnie Vlissingen. Sprzęt został przewieziony skonfiskowanymi barkami holenderskimi, a załogi popłynęły łodziami.

Na początku listopada siły szturmowe w rejonie Skaldy obejmowały dziewięćdziesiąt sześć łodzi wybuchowych (sześćdziesiąt nowych jednostek przybyło 31 października jako wzmocnienie) i trzydzieści Biberów z 261. flotyli, dalsze pięćdziesiąt dziewięć Biberów było w drodze z Danii. Wiele nowych łodzi Linsen miało stacjonować w Zierkzee i dlatego 2 listopada opuściły one Dordrecht, udając się do nowej bazy. Żadna nie dotarła na miejsce z powodu, jak to określiło SKL, „sytuacji nieprzyjaciela”. Sześć jednostek znalazło się w Zijpe, pięć osiadło na pobliskiej mieliźnie, dziewięć wróciło do Dordrechtu a cztery zginęły.

Pozostałe prawie natychmiast przeniesiono do Hellevoestsluis u wejścia do ujścia Waal/Moza, stanowiącego jedyną nadającą się dla nich bazę wypadową w pobliżu Skaldy. Nastąpiła przerwa w operacjach sił szturmowych. Następna, nowa flotylla łodzi wybuchowych przybyła do Den Helder 4 listopada. Kilka tygodni trwała

126

NIDERLANDY

bierność Niemców, którzy nie potrafili zorientować się w tym, jak zorganizowana jest aliancka żegluga w rejonie Skaldy. Dönitz deklorował Hitlerowi większe zaangażowanie jednostek sił szturmowych na początku listopada. Walcheren miała kluczowe znaczenie dla niedopuszczania alianckich konwojów z zaopatrzeniem do Antwerpii i dlatego Heye znalazł się pod ogromnym naciskiem w sytuacji, kiedy musiał za wszelką cenę udzielić wsparcia wojskom broniącym tej wyspy. 7 listopada powiadomił Dönitza, że jedynym sposobem osiągnięcia powodzenia w operacjach jest prowadzenie indywidualnych misji bojowych przez specjalnie dobranych ludzi, a reszta sił powinna zostać w rezerwie na wypadek przewidywanego przez niego lądowania aliantów w północnej Holandii. Dönitz, biorąc pod uwagę swą ostatnią deklarację, nie wyraził na to zgody, podkreślając konieczność rozmieszczenia nowych Biberów w Holandii.

Baza wypadowa dla Biberów z 261. flotyli została przygotowana w Poorters-haven, małym porcie nad Nieuwe Waterweg, tam gdzie Oranjekanal łączy się z Kanałem Mozy, na zachód od Rotterdamu, pomiędzy Maasluis i Hoek van Holland. Tamtejsza stocznia graniczyła od północy i wschodu z Wilhelmina Harbour, a od południa z Nieuwe Maas. Kwatera główna flotyli pozostała w Rotterdamie. W Poortershaven, niedaleko Maasluis, część Biberów znalazła miejsce w betonowych bunkrach specjalnie zbudowanych dla ścigaczy torpedowych, a reszta pozostała na powierzchni wody przykryta siatkami maskującymi. Baza była znakomicie zlokalizowana nie tylko ze względu na bliskość strefy walk na morzu, ale także dostępność urządzeń dźwigowych do podnoszenia i opuszczania jednostek na wodę. Obiekty służące ścigaczom torpedowym stanowiły niezły kąsek dla bombowców RAF-u.

3 lutego 1944 r. Lancastery zrzucały potężne, ważące po 12 000 funtów bomby nazywane Tallboy, dokonując spustoszenia w urządzeniach portowych. Do czasu przybycia Biberów port został przywrócony do normalnego życia.

Aliancki wywiad morski był wyjątkowo dobrze poinformowany o przygotowaniach sił szturmowych do operacji. W raporcie z 6 listopada 1944 r., którego autorem był H. Clancy (z wywiadu brytyjskiej marynarki wojennej) zawarto stwierdzenia, że siły szturmowe:

... zostały powołane pod koniec 1943 r., gdy było już wiadomo, że alianci mogą dokonać inwazji na kontynent europejski, a może również jako element wypełniający lukę między klęskę ofensywy U-bootów w 1943 r. i rozpoczęciem nowej ofensywy okrętów podwodnych pod koniec 1944 r. Niemiecka formacja została założona przez członków kontrwywiadu SS, który odgrywał wcześniej rolę podobną do 30. brytyjskiej morskiej jednostki szturmowej. Marynarka wojenna przejęła częściową kontrolę na początku 1944 r. Rywalizacja z SS osiągnęła stadium kulminacyjne, gdy na dowódcę jednostki wyznaczono w maju 1944 r. wiceadmirała Heye. [...] Po przejściu dowództwa przez Heye, jednostka zmieniła

127

DESPERACI DÓNITZA

nazwę z morskiej j jednostki szturmowej na sity szturmowe i stała się niezależną formacją podległą bezpośrednio Dónitzowi [...]

W przyszłości, siły szturmowe będą zapewne usiłować zwalczać żeglugę i łączność w Niderlandach oraz atakować wojska alianckie. Wybuchowe łodzie motorowe oraz miniaturowe łodzie podwodne będą prawdopodobnie użyte do działań w rejonie holenderskich wysp, a ataki na mosty będą podejmowane przez pływonurków.

Działania realizowane przez żywe torpedy, łodzie wybuchowe, miniaturowe łodzie podwodne i pływonurków będą również kontynuowane na zachodnim i wschodnim wybrzeżu Półwyspu Apenińskiego oraz południowym wybrzeżu Francji i Dalmacji. Istnieją także dowody, kategorii B2, że flotylle żywych torped rozmieszczone są w północnej Danii, a raporty kategorii C3 podają, że broń taką wysłano także do południowej Norwegii [...]

WNIOSEK: Niemcy rozbudowują system szkolenia i zakres sił szturmowych i prawdopodobnie zostaną one użyte do zmasowanych ataków na aliancką żeglugę przybrzeżną i systemy łączności, zarówno na Morzu Północnym, jak i Śródziemnym w miarę postępu alianckiej ofensywy na tych teatrach działań.⁶⁹

Według stanu na 15 listopada, łodzie Linsen rozlokowane były w trzech bazach: trzydzieści sześć w Den Helder, trzydzieści sześć w Scheveningen i dwadzieścia cztery w Hellevoetsluis. Bibery natomiast stacjonowały w Poortershaven, a dodatkowe pięćdziesiąt dziewięć z dwóch flotylli było nadal w Groningen czekając na przerzut do bazy operacyjnej. Problem znalezienia bazy wypadowej dla łodzi Linsen bliskiego zasięgu został rozwiązany po przeprowadzeniu rozpoznania lotniczego rejonu, w wyniku którego wybrano do tego celu port w Ouddorp. Łodzie zostały tam niezwłocznie przewiezione holenderskimi barkami z Hellevoetsluis.

Przerwa w działaniach operacyjnych skończyła się w nocy 21 listopada, kiedy to łodzie wybuchowe skierowano do Hollandsch Diep z zamiarem zniszczenia instalacji portowych w Willemstad i Moerdijk. Udało się zniszczyć tylko urządzenia w Moerdijk, bo mimo braku jakichkolwiek jednostek alianckich, które mogłyby stanowić zagrożenie, druga grupa łodzi nie wykonała zadania z uwagi na uszkodzenia mechaniczne sprzętu. Musenberg był bardzo zadowolony z tego, że aliancka obrona wybrzeża jest taka słaba i zwrócił się o zgodę na wykonanie kolejnych uderzeń w tym rejonie, żeby zmusić aliantów do przerzucenia sił w celu odpierania zagrożenia. Na nieszczęście dla Musenberga, miejscowe dowództwo Wehrmachtu wyraziło sprzeciw argumentując to tym, że zamierza zwiększyć aktywność swych ataków na południowym wybrzeżu Holandsche Diep. Niezrażony Musenberg oraz lokalne dowództwo marynarki zameldowali Dónitzowi 26 listopada, że istnieje spora szansa na akcję ofensywną

na Skaldzie. Poinformowali, że można przystosować łodzie Linsen do przenoszenia min BM250 oraz komandosów, a także wykorzystywać je zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem. Do stawiania

128

NIDERLANDY

min można wykorzystać Bibery. Sugerowano skorzystanie z bazy wypadowej w Hoek van Holland. SKL wahało się, uwzględniając podatność Biberów na kaprysy pogody i to, że gdyby nawet użyć całości sił szturmowych w rejonie trudnych pod względem nawigacyjnym akwenów Skaldy, to straty poniesione przez nieprzyjacielską flotę i tak nie spowodują wstrzymania żeglugi, ani skutecznej blokady drogi wodnej.

Łodzie Linsen nie pozostawały w miejscu. W pierwszym tygodniu grudnia dwanaście przerzucono z Hellevoetsluis do Burgsluis, gdzie oczekiwały w stanie gotowości bojowej do ataku „na cele, jak tylko się pojawią”. 4 grudnia Heye zażądał rozpoznania rejonu Skaldy w poszukiwaniu celów, ale Dónitz nie poświęcił tej sprawie wiele uwagi. Uważał bowiem, że w sytuacji, w jakiej znajdują się wojska niemieckie, łodzie wybuchowe nie mogą czekać na wyniki rozpoznania lotniczego, a muszą być niezwłocznie włączone do walki. Piloci łodzi powinni sami szukać celów ataku. Dónitz wydał jednocześnie rozkaz, na mocy którego jednostki wyposażone w łodzie podwodne Moich z Borkum i Heligoland miały zostać skierowane do Holandii w celu wsparcia ofensywy. Baza łodzi wybuchowych została zbombardowana, zanim ruszyły one do akcji, przez co nie można mówić o żadnym zagrożeniu z ich strony.

Obecność sił szturmowych w Holandii, 11 grudnia, przedstawiała się następująco:

Sześćdziesiąt łodzi Linsen w Groningen, przybyłych jako rezerwa regionalna

Trzydzieści sześć łodzi Linsen w Den Helder

Dwadzieścia cztery łodzie Linsen w Scheveningen

Dwanaście łodzi Linsen w Hellevoetsluis

Dwanaście łodzi Linsen w Dordrecht

Trzydzieści Biberów w Poortershaven (261. flotylla)

Pięćdziesiąt dziewięć Biberów w Groningen (262. flotylla i 266. flotylla).

Trzydzieści łodzi Moich z 412. flotylli zostało, zgodnie z poleceniem Dónitza, skierowanych z bazy na Borkum, najpierw do Assen, a stamtąd do Helle-voetsluis. Kolejne sześćdziesiąt takich jednostek z 413. flotylli przeniesiono do Zwolle z Heligoland i Groningen.

Następnego dnia, 12 grudnia, dwadzieścia siedem dodatkowych łodzi wybuchowych po niewielkich przeróbkach mających na celu poprawę ich zdolności żeglugowej i obsadzonych doborowymi załogami również przybyło do Groningen. Zostały one niezwłocznie przeholowane do nowej bazy w Hellevoetsluis w celu przygotowania do ataków na alianckie konwoje na Skaldzie. Wszyscy wiązali ogromne nadzieje z tą nową elitarną grupą, ale szybko okazało się one płonne. W pierwszy rejs bojowy wyszło dwadzieścia jeden łodzi, z czego pięć wypadło z powodu problemów z silnikiem albo

129

DESPERACI DÓNITZA

wejścia na mieliznę, a reszta zaniechała działań z uwagi na gęstą mgłę. Przygnębione resztki jednostki wycofano do Niemiec w celu dokonania remontu sprzętu.

W grudniu 1944 r, po zdobyciu Skaldy przez aliantów i uruchomieniu portu w Antwerpii, rozpoczęły się działania Biberów stacjonujących w Holandii. Przydzielono im trzy łodzie patrolowe z Flotylli Renu oraz grupę trałowców, które miały pełnić rolę holowników do użytku operacyjnego. Bibery mogły pływać przy sile wiatru do 4 stopni i dlatego niemieckie służby meteorologiczne sporządzały dla nich długoterminowe prognozy pogody poparte meldunkami U-bootów operujących na wschodnim Atlantyku. Radiostacje Wehrmachtu na

wyspie Schouwen przekazywały z kolei informacje dotyczące ruchu alianckich konwojów idących do Antwerpii.

Początkowo planowano operację na 19 grudnia. Bibery z Poortershaven podzielono na dwie grupy, aby zmniejszyć ewentualne straty na wypadek spotkania z nieprzyjacielem. Pierwsza grupa dwunastu jednostek pod dowództwem ppor. inż. Blessmanna miała wyjść z Hellevoetsluis, a druga, licząca szesnaście Biberów miała równocześnie wypłynąć z Hoek van Holland. Obie grupy miały atakować alianckie jednostki pływające w rejonie Skaldy. Gęsta mgła spowodowała przesunięcie akcji.

Dwudziestego grudnia pierwsza dwunastka wyszła na holu z Poorters-haven do bazy wypadowej w Hellevoetsluis. Pech zaczął się, jak tylko dwie małe łodzie podwodne zostały zatopione przez ślad torowy dwóch patrolowców rzecznych z Flotylli Renu pełniących rolę holowników. Dwaj młodzi piloci, Bootsmaat Nientiet i Oberbootsmaat Schmidt zostali podjęci z lodowatej wody i dołączyli do drugiej grupy, która wychodziła w późniejszym terminie. Pozostałe dziesięć Biberów płynęło dalej do Hellevoetsluis, gdzie następnie ukryto je pod siatkami maskującymi, a pilotów rozlokowano w prywatnych domach. Bartels przybył szybko do bazy, aby przekazać instrukcje dotyczące oczekiwanej misji oraz szkic rejonu działania. Każdy z Biberów został uzbrojony w minę i torpedę. Miny miały być stawiane na trasie alianckich konwojów z zaopatrzeniem, jak najdalej w głąb ujścia Skaldy a torpedy użyte do ataku na dogodny cel. Piloci, zgodnie z instrukcjami, mieli po akcji dotrzeć do jakiegokolwiek wyspy pozostającej w rękach Niemców i telefonicznie meldować Bartelsowi znajdującemu się w Amsterdamie

o sytuacji. Żołnierze Wehrmachtu zostali uprzedzeni o możliwości pojawienia się przemoczonych pilotów Biberów na wyspach. Łodzie miały starać się wracać do Hoek van Holland.

Druga grupa Biberów wypłynęła z Poortershaven 21 grudnia o 16.08. Trzy trałowce holowały po trzy łodzie podwodne, a czwarty pełnił rolę osłony. Po wyjściu z portu mała flotylla wzięła kurs na południe w kierunku Hoek van Holland i płynęła na pozycję pod Voorne. Pogoda załamała się

1 dziewięć Biberów postanowiło zrezygnować z misji bojowej, z wyjątkiem
130

NIDERLANDY

Steuermannsmaata Stocka, który porzucił hol i ruszył do akcji. Nigdy więcej go nie widziano. Pozostali zawrócili, ale trzy Bibery później poszły na straty: Obergefreiter Pryzkling zatonął, Bootsmaat Hadering wpadł na minę pod Hoek van Holland, a Bootsmaat Resin zatonął po dotarciu do Poortershaven. Tak pechowy był początek operacji.

O 17.30 następnego dnia, 22 grudnia, ta sama grupa Biberów, która przerwała misję bojową, ponownie wyszła do akcji. Pięć trałowców, cztery holujące po dwa Bibery, a ostatni mający na holu jeden, aby ograniczyć straty spowodowane zbyt dużą ilością łodzi na śladzie torowym trałowca, wyszło z Poortershaven i ponownie wzięło kurs na południe w kierunku Hoek van Holland. Klęska nadeszła znów pod Voorne, gdy grupa została zauważona przez brytyjskie kutry torpedowe i została dwukrotnie zaatakowane, kiedy miniaturowe łodzie podwodne były jeszcze na holu. Drugi atak, o 20.00 zmusił trałowce do porzucenia holu i wejścia do Hoek. Cztery Bibery prawie natychmiast zatonięły po ich ucieczce; jeden podczas zwalniania holu, inny nie

131

DESPERACI DÓNITZA

zdołał puścić liny holowniczej i został zatopiony, a ostatnie dwa porzucono w związku z uszkodzeniami mechanicznymi. Jedynie pięć z całej grupy weszło do akcji, spośród nich st. chor. mar. Langsdorff i Tank oraz Obergefreiter Kramer zaginęli, st. chor. mar. Karnmer został zatopiony i zabity a ciało Oberbootsmaata Schmidta, który znajdował się w składzie

pierwszej grupy zanim jego Biber zatonął, a potem brał udział w drugiej grupie, wyłowiono pod Dunkierką 29 grudnia.

Grupa dziesięciu Biberów, tych przerzuconych z Maasluis, także rozpoczęła swoją wyprawę na morze wyjściem z Hellevoetsluis o 17.00 na holu jednostek z Flotyli Renu, gdy dopełniał się los grupy Langsdorffa. Hole zostały zwolnione pod Schouwen o 21.30 i łodzie weszły do akcji. Jeden z holowników i Biber zatonął po drodze na minie pod West Schouwen Bank, inny został poważnie uszkodzony przez minę pod West Schouwen i wrócił do bazy, czyli osiem z pierwszej grupy faktycznie rozpoczęło realizację założonej misji bojowej.

Ppor. inż. Blessmann odłączył się od holownika i płynął w wynurzeniu z prędkością 3 węzłów do wyznaczonej strefy operacyjnej i postawił minę pomiędzy Breskens i Vlissingen. Blessman był doświadczonym pilotem Biberów. Po raz pierwszy przyjechał do Lubeki we wrześniu 1944 r., gdzie przez tydzień zapoznawał się z nową konstrukcją, gdy łódź znajdowała się w stoczni remontowej, a potem został wysłany z trzydziestoma rekrutami na statek hotelowy „Deneb” zakotwiczony na wodach Zatoki. On i pięciu innych, którzy wykazali uzdolnienia w kierunku nowej broni, zostali instruktorami i przez dwa tygodnie szkolili pozostałych ludzi na sterników. Blessmann wykorzystał swoje umiejętności pilota i postawił minę na szlaku żegludowym. W drodze powrotnej natknął się na nieprzyjaciela. O godz. 8.00, HMML1465 cumował przy boi na południowej stronie wejścia do ujścia Skaldy wypatrując okrętów podwodnych, gdy operator sonaru usłyszał dziwny dźwięk z lewej burty. Z charakterystyki sygnału można było wnioskować, że to mała łódź podwodna opróżnia zbiorniki balastowe. Obserwator na prawej burcie, mar. Stanley Lilburn Cordell zauważył „podejrzany obiekt”, który zaczął przesuwać się w kierunku wschodnim. Kapitan rzucił cumy, ogłosił alarm bojowy i na pełnych obrotach podążył za „obiektem”, który został zidentyfikowany jako peryskop i ostrzelany ogniem karabinu maszynowego Vickers i działa Oerlikon kalibru 20 mm. Barber rozkazał przygotować bomby głębinowe, ale Biber tymczasem częściowo się wynurzył, odsłaniając dziób, peryskop, kiosk, a po chwili z trafionej łodzi podwodnej, która niedługo zatonała, wydostał się jeden człowiek. Blessmann został wyciągnięty na pokład, rozebrany i przeszukany, a potem dostał coś gorącego do zjedzenia i suche ubranie.

Załoga Barbera zobaczyła niedługo drugi peryskop, około 400 jardów na północny-zachód i ruszyła za nim w pogoń, ale zdążył się zanurzyć. Okręt

132

NIDERLANDY

rzucił bombę głębinową, ale stracił kontakt z celem. Niestety, młody brytyjski porucznik miał tylko szczęście na początku dnia, bo później jego MLI 1465 wszedł na mieliznę, stracił kopułę azdyka i musiał czekać na przyptyw.

Dwudziestoletni Mechanikershauptgefreiter Karl Mandel dotarł do ujścia Skaldy, ale o 2.00, 23 grudnia zorientował się, że wskazania kompasu, według których żeglował, są niewłaściwe. Nie mając odpowiednich namiarów płynął prawie po omacku na powierzchni, aż uderzył w boję. Zamierzał posadzić Bibera na dnie i odczekać do rana, żeby ustalić pozycję. Przy próbie zanurzenia z przerażeniem stwierdził, że w wyniku zderzenia w kadłubie zrobiła się dziura, przez którą do wnętrza przedostają się duże ilości wody. Pozostał na powierzchni, szybko postawił minę i chciał jak najszybciej oddalić się z miejsca, w którym często pojawiały się alianckie patrole.

Po zatopieniu Bibera Blessmanna nadbrzeżne siły alianckie zostały postawione w stan podwyższonej gotowości z uwagi na obecność nieprzyjacielskich miniaturowych łodzi podwodnych. Niewielka eskadra ścigaczy eskortowych i trałowców prowadzona przez HMS „Tudno” w składzie ML915, ML221, BYMS2015 i BYMS218 podjęła poszukiwania łodzi podwodnych po otrzymaniu ostrzeżenia i płynęła z prędkością 13 węzłów, aby utrudnić zadanie potencjalnym napastnikom. O 10.30 zauważono peryskop w pobliżu boi NF15.

Brytyjskie jednostki zwiększyły prędkość i niezwłocznie rozpoczęły atak. Sonar szybko zgubił kontakt z celem, ale wychwycone zostały następnie silne impulsy potwierdzające obecność Niemca, który poruszał się z minimalną prędkością. ML915 por. R. H. Faulknera zrzucił jedną bombę głębinową ustawioną na 50 stóp, czyli siedem sążni głębokości, a krótko potem, następną. Po opadnięciu fontanny wody nie było już kontaktu z Biberem, chociaż sześć minut po pierwszym ataku brytyjski kuter torpedowy zauważył w wodzie człowieka rozpaczliwie wymachującego rękami z nadzieją na ratunek. ML221 podszedł do rozbitka i podjął Mandela na pokład. Jeniec był w stanie szoku po wybuchu i dodatkowo przemarznięty, a Brytyjczycy od razu zaczęli pierwsze przesłuchanie. Jego mapa i notatnik dostarczyły informacji na temat misji bojowej, chociaż Mandel przysięgał, że w tym rejonie nie ma innych jednostek, a on sam się tu znalazł w związku z awarią kompasu oderwanego od podstawy w wyniku wybuchu pierwszej bomby głębinowej. Dwie godziny później ML915 znów rozpoczął akcję bojową przeciwko podejrzanemu Biberowi i zrzucił dwie bomby na uciekający cel, który zdołał się oddalić. Nie znaleziono żadnych śladów, chociaż obserwatorzy meldowali o czarnym przedmiocie, który został wyrzucony z wody podczas wybuchu jednego z ładunków.

Przez cały dzień trwała likwidacja napastników. Trzy brytyjskie trałowce zgłosiły atak na miniaturową łódź podwodną na wschód od boi NF15. Najpierw dowódca grupy trzech jednostek był przekonany, że zauważył trał nawigacyjny Oropeza, ale obserwatorzy potwierdzili, że był to mały, szary

133

DESPERACI DÓNITZA

kiosk łodzi. Wszystkie trzy okręty ostrzelały kiosk ogniem ciężkich karabinów maszynowych. Widać było, jak kule roztrzaskały szyby okienek, a potem z wody wyłonił się dziób Bibera w przedśmiertnych drgawkach. Przy próbie wyrównania przegłębienia rufa także wyszła z wody, ale mała łódź poszła na dno, zapadając się dziobem w głębiny morza nie dając Brytyjczykom okazji do staranowania nieprzyjaciela. W ciągu dnia brytyjskie ścigacze eskortowe przeszukiwały cały akwen wzdłuż i wszerz zrzucając co jakiś czas bomby głębinowe z nadzieją na trafienie jakiegoś Bibera, chociaż niektóre ładunki nie wybuchły i ugrzęzły w mule. Nie zanotowano potwierdzonych zatopień, ale zgłoszono kilka prawdopodobnych trafień, co może tłumaczyć los tych załóg niemieckich łodzi, które nie wróciły do bazy.

Jeden z Biberów operujący w tym rejonie zanotował sukces zaliczony na konto akcji podjętej przez Niemców. Bootsmaat Schulze wypłynął z Helle-voetsluis w składzie pierwszej grupy holowany razem z Funkmaatem Hinz-mannem. Oba Bibery zwolniły hol o 20.32 22 grudnia. Schulze stracił kontakt z pozostałymi jednostkami i skierował się na szlak żeglugowy między Vlissingen a wybrzeżem Belgii. Dryfując z prądem, zauważył dwa maszty, podszedł bliżej i zaatakował statek, którym okazał się panamski frachtowiec. Pilot Bibera ocenił ładowność celu na 6000 - 8000. Faktycznie był to motorowiec „Alan A. Dale” o ładowności 4702 tony. Został storpedowany o 16.25 23 grudnia 1944 r, pięć mil w kierunku południowo-wschodnim ku wschodowi od Vlissingen. Statek wyszedł 29 listopada z Nowego Jorku do Antwerpii via Halifax z ładunkiem amunicji, żywności, samochodów i poczty. Płynął z prędkością 7,6 węzła, z zanurzeniem 26 stóp. Jedenastu obserwatorów wypatrywało ewentualnych zagrożeń na powierzchni spokojnego morza. Statek przy dobrej pogodzie szedł w konwoju jako szósta jednostka w prawej kolumnie. Pojedyncza torpeda, którą wystrzelił Schulze trafiła w prawą burtę frachtowca, który został opuszczony przez załogę o 8.30 następnego dnia po wielu próbach uratowania statku. Cała załoga w liczbie sześćdziesięciu pięciu ludzi została uratowana, a palący się pechowiec został osadzony na mieliźnie, ponieważ pożar strawił całe jego wnętrze. Alianci uznali statek za stratę całkowitą. Został on później odholowany i zatopiony w wodach Skaldy Zachodniej.⁷⁰

Schulze był dumny ze swego dzieła, ale jego radość trwała bardzo krótko. W czasie powrotu z misji zepsuł mu się kompas. Młody pilot prowadził nawigację na podstawie położenia słońca i gwiazd, aż ujrzał brzeg. Posadził łódź na mieliźnie, ale potem porwał ją odpływ. Schulze postanowił iść w głąb ładu, ale szybko się zorientował, że jest na tyłach aliantów i poddał się następnego ranka w West Kapelle.

Dzień wcześniej, 23 grudnia, dodatkowe jedenaście Biberów (sześć z 262. flotylli, pięć z 261.) przygotowanych zostało do operacji w ujściu Skaldy.

134

NIDERLANDY

Niektóre z nich były tym razem wyposażone w dwie torpedy, inne miały torpedę i minę. Ich zadanie polegało na przedostaniu się jak najdalej w górę rzeki i postawieniu min oraz wykonaniu ataków torpedowych na każdy nadarżający się cel. Pilotom powiedziano, że mogą co prawda polować na każdy cel, ale powinni w miarę możliwości czekać na konwój wchodzący i wychodzący z Antwerpii, który miał przechodzić koło Vlissingen między 13.00 a 14.00, przy przyływie. Takie warunki miały sprzyjać stawianiu min i oczekiwaniu na pojawienie się celu do ataku torpedowego. Dwa Bibery znów nie wzięły udziału w akcji, chociaż podawane są różne przyczyny takiego stanu rzeczy. Powodem mogły być problemy natury mechanicznej, albo, jak podają powojenne analizy dokonane przez aliantów, jeden wszedł na mieliżnę na West Schouwen pod Hamstede, a drugi nabrał wody i zatonął.

Pozostała dziewiątka nie wróciła z morza, a piloci dwóch jednostek dostali się do niewoli. Po doholowaniu w rejon pomiędzy Voorne i Goeree odczepili się od trałowców naprzeciwko potężnej, czworokątnej ceglanej latarni morskiej na północno-zachodnim krańcu Goeree. Po godzinie żeglugi prawie dokładnie na zachód, zrobili zwrot i weszli w wody Skaldy.

Biber pilotowany przez dwudziestoczteroletniego Funkmaata Friedricha Abele (z 261. flotylli), uzbrojony w dwie torpedy, miał poważne problemy ze sterem, jak tylko osiągnął rejon działania. Podejmował próby opanowania niesfornej łodzi, gdy został dostrzeżony przez obserwatora na pokładzie ML1402. Brytyjski okręt szedł kursem na wschód na Skaldę i znajdował się jedną milę od boi NF12 pełniąc rolę eskorty HMS „Blisworth” i MFV1029. Obiekt został zauważony w odległości 500 jardów z prawej burty i szybko zidentyfikowany jako miniaturowa łódź podwodna. Ogłoszono alarm bojowy, zwiększono ostrość, idąc ksa staja^o^amę, OteCtf^&tóu Pa\cA C^ęra otworzył właz kiosku i wychylił głowę, jak tylko ścigacz eskortowy ruszył w kierunku celu, ale po chwili zniknął by wyrzucić pneumatyczną tratwę ratunkową i opuścił swoją jednostkę. Przez otwarty właz do wnętrza kadłuba przechylonego na rufę wdzierała się woda. Brytyjczycy zwołali i przerwali ogień patrząc, co się dzieje. z otwartego kiosku zaczął się wydobywać dym, a ML1402 okrążył małą łódź, co zostało zaznaczone na szkicu dołączonym do raportu z akcji. Na kiosku wyraźnie było widać numer 73 i czarny „niemiecki krzyż” na szarych blachach poszycia. Abele został wyciągnięty z wody, a po przekonaniu Brytyjczyków, że Biber jest pusty i może eksplodować mając na pokładzie torpedy, ML1402 odpłynął na bezpieczną odległość i otworzył ogień ze wszystkich działek, chcąc zlikwidować źródło potencjalnego niebezpieczeństwa dla zbliżającego się konwoju. Mocno podziurawiony Biber zatonął po krótkim czasie. Raport młodego brytyjskiego porucznika rzuca ciekawe światło na stan pojmanego jeńca, jego rzeczy i zdobytych informacji o charakterze wywiadowczym dotyczących Biberów.

135

DESPERACI DÓNITZA

Jeniec [...] został zrewidowany w poszukiwaniu broni, potem zabrany pod pokład, gdzie został rozebrany i dano mu ciepłą odzież. Wstępne przesłuchanie ujawniło, że jest to podoficer w wieku 24 lat z Kiberachriss (Wurtemberg). Okazało się, że nic nie jadł od północy, dwudziestego trzeciego.

Abele był przygaszony i posłuszny, najwyraźniej niewystraszony. Był w dobrym stanie fizycznym, dobrze odżywiony i mówił, że spędził kilka lat w Norwegii. Jego morale było dobre, a ostrzał nie zrobił na nim większego wrażenia. Dostał ciepły posiłek. Jeniec wraz z rzeczami osobistymi został przekazany na pokład HMS „Cattistock” [...] w celu dostarczenia do Wielkiej Brytanii.

Wykaz rzeczy osobistych: 1 dowód tożsamości 1 portfel 1 czarna latarka

1 szczyrek

4 naboje do pistoletu

2 ołówki automatyczne 1 wieczne pióro

1 mały różowy grzebień 1 identyfikator osobisty 1 banknot holenderski 7 monet holenderskich

9 pinezek (czarnych) 1 mały notatnik

4 bezpieczniki 8-amperowe w pudełkach

10 krążków podobnych do guzików 1 klucz narzędziowy

3 metalowe guziki 1 para spodni

1 bluza mundurowa 1 granatowy sweter 1 furazerka

1 para skórzanych butów

1 para skarpet

2 podkoszulki 1 majtki

1 para krótkich getrów

1 kawałek papieru zawierający pokruszoną białą tabletkę [podkreślenie autora raportu] znaleziony w okładce notatnika

2 kawałki tektury

Klucz narzędziowy, do którego jeniec przywiązywał ogromne znaczenie był przyczepiony do zaworu dennego, tzw. kingstona i był podobny do klucza służącego do odpalania bomb głębinowych. Można go było wyjąć dopiero po otwarciu zaworu. Fakt posiadania klucza przez jeńca był potwierdzeniem tego, że usiłował on zniszczyć swoją łódź podwodną. 71
136

NIDERLANDY

Chor. Karl Heinz Hoffmann z 262. flotylli także znalazł się wśród uratowanych uczestników misji bojowej. Jego Biber był uzbrojony w torpedę i minę. Pilot odpalił torpedę, ale nie trafił w pojedynczy statek, który płynął przed konwojem, cs-ptóci "A&ifc S^y xvw9&ra,^c&Rsil, i postawił minę koło Zeebrugge zanim jego Biber został przechwycony i zatopiony przez ML1402 koło boi NF11.

W Wigilię Bożego Narodzenia planowane było wyjście dziewięciu Biberów w morze, ale uszkodzenie pociągu wiozącego torpedy spowodowało, że tylko trzy jednostki wyszły na akcję o 23.45. Żadna z nich nie wróciła. Kilka godzin wcześniej wysłano dziewięć łodzi Linsen; trzy sterujące w asyście dwóch wybuchowych każda. Problemy techniczne z silnikami zmusiły sześć z nich do powrotu, ostatnia grupa dotarła do Zeebrugge i podjęła próbę ataku. Jedna z łodzi wybuchowych uderzyła we wrak znajdujący się pod powierzchnią wody i zatoneła, druga nie trafiła we frachtowiec o ładowności około 9000 ton. Łódź sterująca wróciła do bazy z przemarzniętymi pasażerami na pokładzie, a była do tego tak mocno oblodzona, że prawie nie nadawała się do żeglugi.

Boże Narodzenie nie było czasem wytchnienia dla Biberów. Rezerwowa 266. flotylla w Groningen otrzymała rozkaz dyslokacji do Rotterdamu w celu uzupełnienia doznanych strat, a inna flotylla stacjonująca w Norden rozpoczęła przenosiny do Holandii, gdzie miała pozostawać w rezerwie.

Była to pomyślna data dla jednostek sił szturmowych - pierwsze sześć gotowych do akcji łodzi Seehund przewożono transportem drogowym do Ijmuiden. Sześciu pilotów z 262.

flotylli wyjechało ciężarówką z Rotterdamu do Hellevoestsluis. Dojechali na miejsce o 17.30,

gdzie kpt Schmidt i por. Isenbach przekazali im rozkazy dotyczące czekającej ich misji, a Obersteuer-mann Birck udzielił niezbędnych instrukcji nawigacyjnych. Były to typowe, specjalne instrukcje dla młodych pilotów, co potwierdzały ustalenia na podstawie zeznań alianckich jeńców wojennych:

Po zrzuconiu lin holowniczych koło latarni morskiej Goeree, Bibery miały przez trzy godziny iść kursem 230°, dwie godziny kursem 220°, godzinę kursem 170°, pół godziny kursem 90°, co miało je o 9.30, 26 grudnia doprowadzić do Vlissingen, gdzie miały podjąć atak na jednostki pływające nieprzyjaciela. Piloci otrzymali również informacje o konwojach, które miały przechodzić między 13.00 a 14.00 i stanowić dobry cel.⁷²

Sześć łodzi wyszło na holu z Hellevoestsluis w kierunku znanej już załogom trałowców rzecznych latarni morskiej Goeree. Po dwóch godzinach żeglugi Bibery zwolniły liny holownicze i dalej płynęły zgodnie z instrukcjami otrzymanymi od Bircka, mając nadzieję, że poprawnie uwzględnił charakterystyki pływów. Matrosengefreiter Stolp zбочzył z kursu i o 9.30 w drugi dzień Świąt Bożego Narodzenia znalazł się nieco na wschód od portu Zeebrugge.

137

DESPERACI DÓNITZA

Przy wzburzonym morzu i słabej widoczności sięgającej zaledwie 200 m Stolp nie był w stanie określić swojej pozycji na podstawie punktów orientacyjnych na niczym nie wyróżniającym się brzegu. Zmienił kurs o 90°, żeby podejść bliżej linii brzegowej i zauważył w oddali statek o ładowności rzędu 3000-4000 t oraz wrak innego frachtowca znajdujący tuż przed Biberem. Zastanawiał się, czy nie podążyć za parowcem, gdy od strony dziobu usłyszał odgłos pracujących silników - w szybkim tempie zbliżały się dwa brytyjskie trałowce klasy Yard. Stolp wykonał błyskawiczny zwrot o 180° i zaczął szaleńcze zygzakowanie. Nie miał czasu na odwrócenie łodzi i wykonanie nękającego ataku na trałowce. Stolp pozostał na powierzchni, otworzył właz, stanął na małym, zielonym, skórzanym składanym siedzeniu, aby poddać się atakującym.

W rzeczywistości to trzy trałowce dopadły Stolpa - BYMS2213, 2141 i 2221. Wykonywały trałowanie szlaku żeglugowego w pobliżu boi NF17, gdy ostatni z nich zauważył peryskop innego Bibera ze swojej lewej burty. Porucznik dowodzący całym zespołem z pokładu BYMS2213 prawie równocześnie dostrzegł peryskop Stolpa około 15° przed dziobem swego okrętu. Szybko okazało się, że jest to mały, szary kiosk Bibera i por. L.S. Hardy zarządził przerwanie akcji trałowania i wydał rozkaz „cała naprzód”. Nie miał czasu na rozpoczęcie ostrzału i polecił swemu zastępcy, A. H. Creightonowi, aby staranował jednostkę nieprzyjaciela.

Łódź podwodna zrobiła zwrot i zaczęła zygzakować, ale kiedy zbliżyliśmy się na odległość 1 kabla [1 kabel = 1/10 mili morskiej, przyp. tłum.], właz kiosku otworzył się i Niemiec zaczął energicznie wymachiwać rękami. Nie zatrzymaliśmy się i wpadliśmy na niego uderzając w kadłub przed kioskiem. Okręt uniósł się i łódź przeszła pod naszym dziobem, a potem wyszła spod prawej burty. Przeszła w stronę naszej rufy i zaraz zatonała, o 9.35."

Stolp wypadł ze swojej łodzi w wyniku tego zderzenia, a potem chwycił podaną mu linę ratunkową. Ppor. R.J. Lord wsiadł do pneumatycznej tratwy i powiosłował w kierunku rozbitka, który na chwilę zniknął z oczu Brytyjczyków, gdy wypuścił z rąk podaną mu linę. Lord odnalazł go, wciągnął do tratwy i wrócił z nim na pokład okrętu. Uratowany pilot Bibera otrzymał suche ubranie, a potem został przekazany holenderskim żołnierzom w Terneuzen. W trakcie ataku na Stolpa, BYMS2141 i 2221 podążyły za zauważonym peryskopem. Por. J. Jobson dowodził pierwszym z okrętów i podczas pościgu za uciekinierem wyłączył elektryczny trał. BYMS2221 pod dowództwem por. Nappera popłynął za pierwszym okrętem. Gęsta mgła wisząca nisko nad powierzchnią wody utrudniała widoczność, ale trałowce po omacku ruszyły w pogoń za ofiarą. Przez radio podano ostrzeżenia o niemieckich

miniaturowych łodziach podwodnych, które grasują w tym rejonie i ogłoszono stan zagrożenia dla jednostek przebywających na pobliskim kotwiczowisku Honte.

138

NIDERLANDY

Biber niedługo znów był widoczny. Robił wszystko, by umknąć pościgowi, starał się utrudnić obserwacje Brytyjczykom ustawiając się pod słońce. Okręt Jobsona uderzył w kadłub niemieckiej łodzi dziobem, z prawej burty. Biber prześlizgnął się wzdłuż trałowca, a potem dostał jeszcze ukośne uderzenie od drugiego okrętu. Niemiec obrócił się i mimo doznanych uszkodzeń kontynuował żeglugę na powierzchni starając się zniknąć we mgłę. St. mar. Rushton z BYMS2141 dostał rozkaz otwarcia ognia z działka 20 mm z lewej burty. Pociski dosięgły kiosku wzbijając snopy iskier i dym. Jobson postanowił zaczepić Bibera trałem, ale nieprzyjaciel i tak już był pokonany, o czym dowódca brytyjskiego jeszcze nie wiedział. Okrążyłem go, żeby zaczepić go trałem [...] zahaczyłem go jakieś 200 jardów za burtą podwójną liną trału. Położenie to sprzyjało podjęciu próby przechwycenia łodzi podwodnej. Przy wybieraniu trału można było skorzystać z użycia przewodu elektrycznego jako holu. Widać było, jak poważne uszkodzenia kiosku spowodował ostrzał z działka 20 mm, a człowiek siedzący za sterami, został zabity.

Łódź nabierała wody w następstwie uszkodzeń spowodowanych ogniem działka i była przegłębiona na rufę, a dziób utrzymywał się ponad powierzchnią zaczepiony o kabel. W ciągu paru minut kadłub nabrał wody, przechylił się na bok. Kabel zerwał się i łódź szybko zatonała na pozycji 51°25'42" N, 3°34'38" E, o 10.20.74

Walki Biberów z Royal Navy na innych akwenach trwały do nocy 26 grudnia. O 19.35 sonar znajdujący się na pokładzie niszczyciela HMS „Curzon” idącego w towarzystwie dwóch jednostek Sił Przybrzeżnych w czasie „patrolu nr 16 przeciwko łodziom wybuchowym” potwierdził prawdopodobny kontakt z okrętem podwodnym. Operator sonaru, mat W Phillips zameldował, że obiekt przechodzący pod dziobem niszczyciela z prawej na lewą burtę, jest wielkości „połowy boi”. Okręt zwiększył szybkość i zrzucił pięć bomb głębinowych. Pierwsza z nich wybuchła za wcześnie i spowodowała uszkodzenie sonaru, radaru i nadajników radiowych, które naprawiono po dwudziestu minutach, ale nie udało się ponownie nawiązać kontaktu z nieprzyjacielem. Po wznowieniu akcji patrolowej HMS „Curzon” jeszcze raz przepłynął przez miejsce ataku bombowego i zauważył niewielką smugę oleju napędowego unoszącą się na powierzchni wody. Sekretarz Admiralicji, adm. Tovey tak napisał w załączniku do raportu dowódcy „Curzona”:

Można przypuszczać, że szybka i zdecydowana akcja podjęta przez HMS „Curzon” po uzyskaniu sygnału z hydrofonu przynajmniej ostudziła zapal miniaturowej łodzi podwodnej, o ile jej faktycznie nie zniszczyła.⁷⁵

Adm. Tovey nie wspominał o dwóch innych niszczycielach, które uczestniczyły w akcji przeciwko domniemanej miniaturowej łodzi podwodnej. HMS

139

DESPERACI DÓNITZA

„Hambleton” i „Riou” wykonywały takie same zadania patrolowe, gdy w ich kierunku wystrzelone zostały dwie torpedy w półgodzinnych odstępach. Okręty uniknęły niebezpieczeństwa i zaczęły przeczesywać akwen przy pomocy sonaru, aby zlokalizować napastnika. Poszukiwania nie przyniosły rezultatu poza ogromną ilością sygnałów akustycznych związanych z zakrojoną na szeroką skalę akcją prowadzoną przez trałowce. Tovey uważał, że tak poważna reakcja niszczycieli byłaby bardziej uzasadniona w przypadku tropienia U-bootów, a nie miniaturowej łodzi podwodnej.

Ostatnia misja bojowa Biberów zaplanowana na 1944 r. miała ruszyć 27 grudnia. Czternaście jednostek przygotowywano w Hellevoetsluis do wyruszenia na kanał Voorneschen, ustawiając je w odpowiednim miejscu przy pomocy holowników w warunkach znacznego

zamglenia. Jak podaje Dziennik Wojenny SKL, dowódca Flotylli Renu przesłał o 16.30 pilną depeszę do Berlina.

Około 16.00 wybuchły dwa Biberzy. Pożar w porcie Hellevoetsluis. HR01 zatopiony, HR03 poważnie uszkodzony, straty w ludziach jeszcze nieznane.

Jeden z czekających Biberów przypadkowo wystrzelił dwie torpedy w furty śluzy. Jedenaście z czternastu zebranych tam łodzi zatopiły fale, które wdarły się do wnętrza kadłubów przez otwarte włazy kiosków, a trzy zawisły na cumach, gdy woda wydostała się z basenu śluzy po uszkodzeniu furty. Jeden z Judzi ze składu 262. flotylli zginął w wyniku wybuchu, trzech innych uznano za zaginionych. Straty poniesione przez Flotyllę Renu okazały się bardziej dotkliwe. Jeden holownik zatonął, drugi został poważnie uszkodzony, do tego pięciu ludzi zostało zabitych na pokładzie HR01 trafionej torpedą w część rufową. 76 Dowódca tej jednostki, Obersteuermann Richarz doznał urazu czaszki. HR01 zatonął przy wschodnim brzegu kanału Ost-Voorne. HR03 został poważnie uszkodzony przez wybuch na rufie, który zniszczył większość urządzeń pokładowych. Okręt zapalił się i zatonął na zachodnim brzegu kanału, ale później został wydobyty i wyremontowany. Na szczęście nie odnotowano na nim strat w ludziach. Podmuch był tak silny, że uszkodził dom zajmowany przez dowódcę 262. flotylli, a Kanał Voorneschen i śluzy były czasowe zamknięte dla żeglugi.

W wyniku natychmiastowego śledztwa podjętego w sprawie wyjaśnienia przyczyn tego incydentu stwierdzono, że łódź tworzący się na Biberach, które ruszyły za holownikami, wywołał zwolnienie dwóch torped. Pogłoski wśród weteranów służby na miniaturowych łodziach podwodnych obarczały odpowiedzialnością za całą tragedię któregoś z młodych pilotów, który musiał „bawić się” urządzeniami spustowymi. Zatopione Biberzy zostały wydobyte, wyremontowane i przywrócone do stanu gotowości bojowej. Zwarty opis tego tragicznego wypadku znajduje się w książce Cajusa Bekkera zatytułowanej Swastika At Sea wydanej kilka lat po zakończeniu wojny.

140

NIDERLANDY

Łodzie cumują w Hellevoetsluis, a „personel lądowy” dokonuje ostatniego sprawdzenia sprzętu. Piloci znajdują się na odprawie. Nagle do sali, w której odbywa się przekazywanie instrukcji dochodzą z zewnątrz okrzyki ostrzegawcze. Kilku ludzi rzuca się do drzwi, gdy potężny wybuch dosłownie rozrywa na kawałki mały basen portowy za śluzą. Dom się zapada, a odłamki spadają na głowy pilotów Biberów. Ktoś krzyczy „Nalot”!

Wszyscy wyskakują na zewnątrz przez okna i drzwi, aby szukać schronienia na otwartej przestrzeni. Po kilku sekundach dochodzi do następnej eksplozji. W basenie portowym panuje potworne zamieszanie. Koszarka (łódź z miejscami do spania), zacumowana przed śluzą została trafiona - w powietrzu fruwają kawałki drewnianej konstrukcji. Fala przyływu o wysokości jednego jarda z łatwością rzuca kadłuby łodzi podwodnych o ściany nabrzeża. Większość z nich znika pod wodą. Straty w ludziach i w sprzęcie są znaczne.

„Gdzie jest samolot, gdzie jest samolot?”. Nie słychać odgłosów wystrzałów artylerii przeciwlotniczej. W końcu wiadomo już, że nie było żadnego nalotu. Jeden z ludzi, którzy byli na zewnątrz, przy łodziach, wyjaśnia kolegom:

„Jakiś idiota musiał z czymś innym pomylić zawór sprężonego powietrza, które wyrzuca torpedy. Zaczęło syczeć, ale zanim zdążyliśmy kiwnąć palcem, torpeda wystrzeliła i jak opętana zaczęła robić spustoszenie - najpierw walnęła w ścianę, potem się odwróciła i pędziła w kierunku śluzy, jeszcze raz się odbiła i eksplodowała, tam, na brzegu”...

„Na szczęście nie wybuchła po uderzeniu w furty!” Zapalnik jeszcze wtedy nie zadziałał. To dlatego odbiła się kilka razy zanim wybuchła. „A druga eksplozja?”

„Fala przyływu rzucała łodziami o siebie, jedną o drugą. Jakaś torpeda musiała się wyczepić i huknęła w koszarkę”.⁷⁷

Trzy Bibery, które nie doznały żadnych uszkodzeń wypłynęły ze zdewastowanego basenu portowego i wyszły na akcje. Żaden z nich nie powrócił, chociaż jeden z nich był sprawcą dramatycznego zdarzenia na kanale La Manche. 29 grudnia trałowiec klasy „Algerine”, HMS „Ready” zauważył dryfujący obiekt koło boi NF3 w rejonie North Foreland. Przy podchodzeniu do niego okazało się, że jest to nieruchomy Biber z numerem 90 na kiosku. Spuszczono jedną z szalup, aby sprawdzić, czy uda się przejąć nieprzyjacielską łódź. Brytyjscy marynarze zobaczyli, że jej martwy pilot spoczywa przy sterach w małym kokpicie. „Ready” wziął Bibera na hol i popłynął do Dover przekazując go HMT „Brassey” przed samym portem docelowym. Gęsta mgła zmusiła okręt do rzucenia kotwicy na podejściu. Wejście do portu było możliwe rankiem następnego dnia. 30 grudnia Por. J. V Steele wyjechał do Dover z domu w Surrey, gdzie spędzał krótki urlop. Otrzymał zadanie nadzorowania zabezpieczenia zdobyczy. Steele dostał rozkaz, aby wyciągnąć Bibera na brzeg na zachodnim końcu portu, koło wraku niszczyciela „Cordington”. Kapitan „Brassey’a” nie zgodził się na taki plan, ponieważ zdobyczna łódź podwodna szybko nabierała wody. Steele pożyczył niewielki ściągacz i wyszedł na spotkanie wchodzącego do portu trałowca.

141

DESPERACI DÓNITZA

„Brassey” wszedł do portu od wschodu i nie bardzo wiedział, co ma dalej zrobić. Wykonywał zwrot o 360° na prawą burtę i zmniejszył prędkość. Po wykonaniu zwrotu hol przeszedł około 100 jardów od mojego ściągacza. Widać już wtedy było, że łódź podwodna szybko tonie. Przed wejściem do portu nad powierzchnię wody wystawał cały kiosk i przedni pokład, a teraz tylko skrajnik dziobowy i górny fragment kiosku. Byłem prawie przy burcie „Brassey’a” i widziałem, że łódź znika pod luźną liną holowniczą. Krzyknąłem coś na powitanie i poleciłem, żeby ruszyli w kierunku brzegu. Niestety, podjęli inną decyzję i rzucili kotwicę. Zorientowali się, że łódź szybko tonie, podnieśli kotwicę, ale było już za późno, bo po napięciu holu zdobycz zatonała rufą w dół. Nastąpiło to w sobotę, 30 grudnia, o 9.35.78 Nastąpił zanik łączności, który spowodował, że „Brassey” nadal ciągnął łódź, a dopiero po jakimś czasie zwolnił hol. Na szczęście Biber nie zniknął bez śladu, bo Steele widząc, co się dzieje, wyrzucił boję znakową w przybliżonym miejscu spoczywania wraku. Biber został zlokalizowany po dziesięciu dniach przy pomocy echosondy, azdyka, przeczesywania dna i pracy nurków Royal Navy z HMS „Vernon”. Potem został wyciągnięty na brzeg przy użyciu samobieżnej elektrycznej windy trałowej.

Steele natychmiast zajął się torpedą znajdującej się na lewej burcie Bibera. Łódź spoczywała przechylona o 50° na prawą burtę, co ułatwiało zdemontowanie torpedy z uchwytów. Została ona przeniesiona z plaży na arkuszach blachy. Później Steele zajął się samym Biberem. Próbowałem otworzyć właz kiosku, żeby wypompować wodę ze środka, ale zaciski trzymały od środka i za żadne skarby nie chciały puścić. Woda, a właściwie rozcieńczony roztwór kwasu siarkowego [pochodzącego z zalanych akumulatorów -uwaga autora] rozmiękczył kopułę z pleksiglasu, więc ją rozbiłem i mogłem potem odkręcić zaciski. Z wnętrza wyleciało sporo wody, a potem ciało pilota przytknęło otwór [...] Kolejny krok, to wyciągnięcie martwego pilota, więc, my, tzn. kmdr ppor. Powell i ja założyliśmy kombinezony przeciwgazowe i chcieliśmy jak najszybciej to zrobić - nie należało to do przyjemności. Ciekawa była reakcja pozostałych ludzi, którzy doskonale wykonywali swoje obowiązki na lądzie, a wcześniej nie mieli bezpośredniego kontaktu ze Szkopami; to zdarzenie musiało zostawić ślad w ich pamięci na całe życie.⁷⁹

Steele zamieścił dość dziwną uwagę w treści swojego raportu:

Pod siedzeniem znaleźliśmy butelkę z kartką napisaną po angielsku, która, jak się okazało, miała związek z przechwyceniem łodzi podwodnej i być może wyjaśniała, dlaczego pilot zakończył życie.

Nie byłem w stanie wyjaśnić tej intrygującej sprawy, a przeprowadzona później sekcja rozkładających się zwłok Niemca wykazała, że przyczyną śmierci pilota było zatrucie tlenkiem węgla.

142

NIDERLANDY

Biber był pierwszą tego typu jednostką przechwyconą w nienaruszonym stanie przez alianców, która została szybko poddana badaniom w celu określenia zalet i wad takiej broni. Wnioski były w miarę korzystne, chociaż nie w pełni zrealizowane do kwietnia 1945 r, kiedy to zagrożenie na morzu ze strony Biberów przestało praktycznie istnieć. Brytyjskie doświadczenia związane z tego typu podwodną są niezwykle ciekawe. 7 marca czterech oficerów sowieckiej marynarki wojennej w towarzystwie ludzi z Royal Navy przyjechało na jeden dzień z Londynu do stoczni Chatham. Rosjanie uczestniczyli w próbach z silnikami elektrycznymi prowadzonymi w basenie doświadczalnym po tym, jak Biber po uderzeniu o wodę musiał zostać poddany naprawie z racji nieszczelności. Potem okazało się, że kapryśny silnik benzynowy odmówił posłuszeństwa i Sowieci nie mogli oglądać dalszych prób eksploatacyjnych. Uszkodzenia spowodowały przerwę w 29 marca. Po ich wznowieniu nie wszystko przebiegało pomyślnie, o czym wspomina raport sporządzony przez kmdr. P.Q. Robertsa z 12 flotylli okrętów podwodnych:

Podczas montażu [...] bakelitowa kopułka aparatu zapłonowego rozleciała się na pięć kawałków. Wysłaliśmy jednego z oficerów do Chatham, żeby przywiózł stamtąd potrzebną część z innej łodzi. Podjęta została próba naprawy uszkodzonej kopułki. Nie udało się znaleźć podobnej części z innych źródeł, żeby dopasować ją do Bibera. Kopułka została wreszcie przywieziona w poniedziałek 2 kwietnia. Podczas prób stwierdzono poważną nieszczelność układu chłodzenia, co zmusiło nas do częściowego demontażu urządzeń i wymiany nieszczelnej rurki.

Rano 3 kwietnia Biber był gotowy do prób eksploatacyjnych [...] miały się odbyć z udziałem HMS „Curlew”, który przybył o 9.00.

Próby zaczęły się [...] o 9.19, ale po zakończeniu pierwszej rundy, jakieś dwadzieścia minut później, silnik zgasł. Nie udało się go uruchomić, a przyczyną niesprawności okazał się układ zapłonowy [...]. Podjęto próbę osadzenia łodzi na brzegu podczas odpływu, żeby po wyschnięciu sprawdzić zapłon przez otwór wyczystkowy w kadłubie sztywnym.

Okazało się to niemożliwe z uwagi na kształt dna i w końcu część rufową uniesiono nad wodę przy pomocy stojaka bomu trałowego na łodzi zacumowanej przy Innellan Range. W kopułce rozdzielacza zapłonu stwierdzono obecność wilgoci. Nie dało się go wyjąć, więc próbowano go osuszyć przy pomocy elektrycznej suszarki do włosów pożyczonej od dziewczyn z WRNS, [przyp. tłum. - Women's Royal Naval Service - Pomocnicza Morska Służba Kobiet]. Nic to nie pomogło, bo to nie woda, ale olej smarny był przyczyną problemów [...] Nie udało się naprawić uszkodzenia przy użyciu dostępnych środków i narzędzi. Podjęto w związku z tym decyzję, żeby wykonać jak najwięcej prób na silniku głównym.⁸⁰

Udało się wykonać dziesięć prób w wynurzeniu oraz dwie w zanurzeniu, a po wyładowaniu akumulatorów (80% wyładowania) dalsze próby zostały

143

DESPERACI DÓNITZA

wstrzymane. Udało się w końcu naprawić rozdzielacz zapłonu, ale po zwodowaniu łodzi i zwiększeniu prędkości do maksymalnych obrotów spalił się główny bezpiecznik. Po kolejnej naprawie w Biberze zakleszczyło się sprzęgło i trzeba było całą łódź zdemontować na dwie części, a potem wystąpiły problemy z silnikiem spalinowym, który strzelał w gaźnik i stukał, aż zupełnie odmówił posłuszeństwa. Do tego doszły jeszcze problemy z utrzymaniem położenia kadłuba, co uniemożliwiało prowadzenie dalszych prób. Uszkodzona pompa wodna

bryzgała wodą po całym wnętrzu kadłuba i doprowadziła do tego, że rufa zaczęła się tonąć. Roberts tak podsumował wyniki prób z Biberem:

Nie ma wątpliwości, że jest to broń „jednorazowego użytku” z racji kiepskiej jakości konstrukcji i wykonania [...] nie jest przystosowana do długotrwałej eksploatacji mimo dużego nakładu wykonanych prac naprawczych i obsługowych.⁸¹

Najgorszy dla Brytyjczyków okazał się wybuch oparów benzyny nagromadzonych we wnętrzu kadłuba podczas dalszych prób wykonanych po kolejnej naprawie silnika. Po włączeniu zapłonu nastąpił „gwałtowny wybuch” na rufie, a potężny płomień z kiosku spalił ubranie testowego pilota, kmdr. ppor. A. C. Halliday'a, opalił mu twarz i poparzył st. mar. J.B. Hastingsa, który stał koło Bibera. Obaj poszkodowani zostali odwiezieni do szpitala, ale szybko wrócili do swoich obowiązków. W związku z zagrożeniem dla załogi, Roberts odwołał wszelkie próby.

Nic dziwnego, że straty wśród młodych i często niedoświadczonych niemieckich pilotów były tak poważne, a w wielu przypadkach łodzie z niewyjaśnionych przyczyn przepadały bez wieści. Do końca 1944 r. bilans Biberów był bardzo niekorzystny. Po stronie strat widniały trzydzieści trzy jednostki - tylko osiem z nich padło łupem aliantów - a po stronie zysków jeden zniszczony statek handlowy. W rejonie Rotterdamu po wybuchu w Hellevoetsluis zostało zaledwie dwadzieścia sprawnych łodzi podwodnych, a w 1945 r. dalej brały udział w akcjach po wzmocnieniu sił szturmowych nowymi łodziami typu Seehund.

28 grudnia kmdr Werner Musenberg zalecił zawieszenie wszystkich operacji z udziałem Biberów do czasu zdobycia odpowiedniego doświadczenia bojowego z udziałem łodzi Seehund biorąc pod uwagę trudności i czas dotarcia jednostek do baz wypadowych, brak pewnych informacji dotyczących ruchu alianckich konwojów oraz mizerne efekty dotychczasowych misji. SKL w Berlinie nie wyraziło na to zgody uznając, że ciężka sytuacja na froncie zachodnim wymaga rzucenia na szalę wszystkich miniaturowych łodzi podwodnych starego typu przeciwko konwojom zmierzającym z zaopatrzeniem na wody Skaldy. Ponadto, łodzie typu Seehund były przeznaczone do działań na innych akwenach i ich doświadczenia nie miały przełożenia na misje

144

NIDERLANDY

bojowe Biberów. Musenberg zgodził się ze stanowiskiem SKL, chociaż ton jego odpowiedzi był nieco lekceważący, ponieważ utrzymywał, że nie można jeszcze nie powrócić. Dodał, że na podstawie niepotwierdzonych źródeł może zakładać pomyślne efekty działań i zamierza kontynuować operacje przy użyciu wszelkich dostępnych środków.

Dönitz usiłował zdjąć brzemień odpowiedzialności z młodych pilotów i wydał rozkaz, aby Musenberg i Heye koordynowali swe działania z dowódcą flotylli ścigaczy. Miałby on zapewnić eskortę dla jednostek z sił szturmowych, ponieważ alianci używali niszczycieli i kutrów torpedowych przeciwko miniaturowym łodziom podwodnym na Skaldzie. Ścigacze miałyby spowodować opuszczenie tego rejonu przez alianckie siły obrony wybrzeża. Nadzieja ta była bezpodstawna, bo ścigacze same toczyły walkę o przetrwanie z przeważającymi siłami wroga.

W przeddzień Nowego Roku piętnaście Biberów z 266. flotylli przybyło do Rotterdamu, a trzydzieści łodzi Moich z 413. flotylli znalazło się tego samego dnia w Assen. Wojska niemieckie miały przed sobą ostatnie, ciężkie miesiące wojny, w czasie których powoływano pod broń wszelkie możliwe rezerwy. Armie Hitlera rozpoczęły zakrojoną na szeroką skalę operację w Arde-nach i toczyły zażarte walki na lesistych terenach Belgii. Była to ostatnia szansa dla Wehrmachtu, w tym także ludzi z sił szturmowych.

ROZDZIAŁ DZIEWIĄTY

Zmierzch bogów

1945

Dönitz i kontradmirał Wagner przyjechali 1 stycznia do kwatery dowództwa Frontu Zachodniego w Ziegenberg, niedaleko Bad Nauheim, aby spotkać się z Hitlerem. Führer wraz z całym sztabem przebywał tam w czasie bitwy

o Ardeny. Wybrykiem fantazji były marzenia o przechyleniu szali zwycięstwa nad aliantami przez osłabione siły Wehrmachtu i Waffen SS. Dönitz przedstawił wodzowi informacje o zupełnie innej, trudnej operacji.

1 stycznia - godz. 15.00: Dowódca Kriegsmarine informuje Führera, że sześć miniaturowych todzi podwodnych Biber zostanie przetransportowanych przez U-booty do Zatoki Kolskiej, a następnie podejmą one działania skierowane przeciwko znajdującemu się tam pancernikowi i innych ważnym celom.⁸²

Siedemnastego sierpnia 1944 r., sowiecki pancernik „Archangielsk” o wyporności 32 000 ton, wypłynął z Wielkiej Brytanii w towarzystwie trzydziestu trzech statków z konwoju JW59. Był to brytyjski HMS „Royal Sovereign” (tej samej klasy, co zatopiony HMS „Royal Oak”), który na początku tego roku został wypożyczony Armii Czerwonej, aby wspomagać konwoje kierowane na wody Arktyki. Prezydent Roosevelt wyraził zgodę na odstąpienie Stalinowi jednej trzeciej floty włoskiej, która poddała się aliantom, chociaż Winston Churchill był temu zdecydowanie przeciwny. Wyrażał obawy, że będzie to miało niekorzystny wpływ na współpracę z nowymi władzami Włoch. Osiągnięto na szczęście kompromis i brytyjski pancernik, zbudowany w 1916 r.

I niedawno wyremontowany w USA, został przekazany Sowietom wraz z wypożyczonymi brytyjskimi okrętami podwodnymi i amerykańskim krążownikiem, do których później dołączono włoskie okręty podwodne i niszczyciele.⁸³

U-711 odpalił torpedy w kierunku okrętu, który został wzięty za krążownik płynący w eskorcie konwoju. Zameldował, że po ośmiu minutach torpedy trafiły „Archangielsk” i niszczyciel „Żarkij” (dawny HMS „Brighton”). Powojenne analizy nie potwierdziły powodzenia tego ataku.⁸⁴ Niemieckie U-booty operujące na wodach Dalekiej Północy stanowiły pewien potencjał

146

ZMIERZCH BOGÓW

zdolny do zaatakowania pancernika unieruchomionego na wejściu do Zatoki Kolskiej w rejonie kotwicowiska wykorzystywanego często przez okręty brytyjskie w czasie konwojów. Dwie kolejne próby szturm na „Archangielsk” nie powiodły się z uwagi na sieci zaporowe. W związku z tym dowódca Północnej Floty U-bootów, Reinhard „Teddy” Suhren, zwrócił się do SKL z prośbą o:

... działania małych jednostek bojowych w Zatoce Kolskiej, aby osiągnąć powodzenie w ataku na „Archangielsk” w Zatoce Wajenga, gdzie był ostatnio kilkakrotnie widziany. Małe łodzie podwodne (Bibery) można przewieźć U-bootami w rejon działań bojowych. Proszę o odpowiedź.⁸⁵

Po krótkiej debacie sztab marynarki wojennej wyraził akceptację takiego planu i sześć Biberów zostało przetransportowanych przez trzy U-booty, aby wykonać atak na „Archangielsk” w ramach akcji pod kryptonimem Operacja Cezar. Na Bałtyku przeprowadzono w pośpiechu próby dla sprawdzenia możliwości przerzutu sprzętu i operacja została zatwierdzona.

Bibery już wówczas stacjonowały w Norwegii. Trzydzieści łodzi z 263. flotylli przybyło do Kristiansand South 9 października, stanowiąc dowód coraz bardziej znaczącej obecności sił szturmowych w tym rejonie związanej z obawami Hitlera o potencjalnej inwazji aliantów. Wykonanie planowanego zadania powierzono nowym załogom z 265. flotylli, które zostały świeżo przerzucone z ośrodków szkoleniowych. Dowodził nimi por. mar. S. Fahje. Flotylla została wkrótce skierowana do Harstadt.

Do przewiezienia Biberów wyznaczono trzy U-booty z 13. flotyli z Narviku, U-295, U-716 i U-739. Każdy z nich miał zabrać dwie miniaturowe łodzie podwodne zamontowane na łożach na górnym pokładzie. Dwaj oficerowie ze sztabu Północnej Floty U-bootów, kpt mar. Hansjiirgen Zetzsche i kpt mar. Reinhart Reche (zastępca Suhrena ds. operacyjnych) uważali, że najlepszym miejscem przygotowania się do akcji jest niewielka zatoka na północ od Harstadt. Zetzsche napisał później:

Reche i ja nie byliśmy przekonani, co do powodzenia akcji, ponieważ wiedzieliśmy, że młodzi ochotnicy pilotujący torpedy nie będą mieć szans przeżycia w łodach.

Przeprowadzone na Bałtyku próby przenoszenia dwóch Biberów na górnym pokładzie U-boota typu VIIC w taki sam sposób, jak transportowane były włoskie i japońskie miniaturowe łodzie podwodne, potwierdziły teoretyczną możliwość wykonania takiego przedsięwzięcia, ale Niemcy zapomnieli przejąć od sojuszników jednej istotnej rzeczy. Włosi zwykle przewozili torpedy wolnobieżne SLC w wodoodpornych pojemnikach na górnym pokładzie okrętu podwodnego. Zapewniało to nie tylko ochronę delikatnych elementów przed uszkodzeniem, ale także stanowiło swego rodzaju sposób na tłumienie drgań

147

DESPERACI DÓNITZA

wywoływanych pracującymi silnikami diesla. Przeoczenie tego faktu okazało się brzemiennie w skutkach.

Termin podjęcia ataku był uzależniony od fazy księżyca i pływów, ponieważ należało wykorzystać okres ciemności, stąd planowano rozpoczęcie w nocy 8 stycznia. Liczne źródła podają, że niemieckie patrole przechwyciły pod koniec grudnia dwóch „miejscowych rybaków”, którzy ujawnili wiele cennych informacji dotyczących oczekiwanej operacji. Pewniejsze jest jednak to, że chodzi o okręt podwodny typu VIIC, U-995, który wziął na pokład dwóch rosyjskich marynarzy.

Przybrzeżne akweny w rejonie Murmańska były do końca wojny rejonem patrolowym U-995. W Boże Narodzenie na pokładzie zjawili się niespodziewanie „Aleks” i „Iwan”: mechanik zniszczonego rosyjskiego kutra i jedyny z uratowanych członków załogi uzbrojonego trawlera, których udało się podjąć z lodowatej wody.⁸⁶

Dwaj Rosjanie przekazali później szczegółowe informacje o środkach obrony, w tym patrolach skierowanych przeciwko okrętom podwodnym i sieciach oraz zaporach chroniących wejście do Zatoki po obu stronach Wyspy Salnyj. Bibery miały być odczepione z okrętów podwodnych w czasie zanurzenia i przepłynąć 64 km do kotwicowiska. Przewidywano dwanaście godzin od odczepienia na przejście do wejścia do Zatoki. Po wykonaniu ataku Bibery miały wycofać się do punktu spotkania pod Sjet Nawołok. W punkcie tym miały zejść pod wodę i nawiązać kontakt z „macierzystymi” U-bootami za pośrednictwem krótkofalówek. Po nawiązaniu łączności Bibery wyszłyby na powierzchnię, piloci mieli je zatopić i przejść na pokład okrętów podwodnych w celu kontynuowania drogi powrotnej do Harstadt.

Wyznaczony był także drugi punkt spotkania na wypadek, gdyby któremuś z Biberów nie udało się skontaktować z U-bootami za pierwszym razem. Piloci otrzymali instrukcje udania się do Persfjord, zatopienia tam swoich łodzi i dotarcia drogą lądową do Szwecji, gdyby nie zrealizowali innych ustaleń.

Trzy U-booty wyszły 5 stycznia z Harstadt z doczepionymi Biberami i prawie całą drogę płynęły w wynurzeniu. Silniki wysokoprężne i arktyczne wody, co było do przewidzenia, dokonały dzieła zniszczenia. W dwóch Biberach po kilku godzinach stwierdzono nieszczelności instalacji paliwowej, ale mechanikom udało się to naprawić. W trakcie kolejnego przeglądu, który dokonano po okresie kilku godzin żeglugi wszystkich trzech U-bootów w zanurzeniu z racji polarnego słońca, pozostałe łodzie wykazywały nieszczelności oraz pęknięcia dławnic rufowych, co spowodowało przedostawanie się wody do przestrzeni

maszynowej i nieprzydatność bojową. Dowódcy U-bootów zameldowali o pogarszającym się stanie miniaturowych łodzi podwodnych Suhre-nowi. Zetsche tak o tym pisał:

148

ZMIERZCH BOGÓW

Dowódca Floty Podwodnej Morza Północnego odetchnął z ulgą, gdy dowódcy U-bootów przysłali mu meldunki z opisem uszkodzeń w wyniku sztormu [sic!]....

Komandor [sic!] Reche wstrzymał operację i wydał rozkaz natychmiastowego powrotu okrętów podwodnych.⁸⁷

Krótki wypad przeszedł do historii i wszystkie trzy U-booty wróciły 8 stycznia do Harstadt. Jak na ironię, gdyby nawet Bibery zdołały dotrzeć w wyznaczony rejon bojowy, to i tak byłby pusty - konwój wypłynął a „Archangielsk” wyszedł w morze i spokojnie patrolował wody Morza Białego. Podobna operacja z użyciem udoskonalonych Biberów miała być rozpoczęta na jesieni 1945 r. Wydarzenia wojenne przybrały zupełnie inny obrót.

Misja Biberów to nie jedyne fiasko na koncie sił szturmowych w pierwszych tygodniach 1945 r. W Nowy Rok nastąpił debiut operacyjny łodzi typu Seehund, gdy 312. flotylla otrzymała rozkaz ataku na aliancki konwój u ujścia Skaldy i na redzie Ostendy. Dziennik Wojenny SKL zawiera główne dane dotyczące tego zadania:

Sztab sił szturmowych Północ: 312. flotylla: 17 [sic!] łodzi Seehund, wyjście o 17.00 z Ijmuiden w celu ataku na konwój aliancki w rejonie boi Ostend-Kwinte Bank. Kurs na Hoek van Holland, odległość 5 mil od brzegu, potem przez East-Hinder, kurs na Ostendę. Prędkość 7 węzłów. Czas realizacji zadania od trzech do pięciu dni. Kolejna operacja z udziałem ośmiu łodzi 3 stycznia.

Dönitz powiadomił Hitlera o planowanej misji podczas konferencji 1 stycznia, stwierdzając z przekonaniem:

Zakładając, że spośród 80 miniaturowych łodzi podwodnych Seehund planowanych do użycia w danym miesiącu, tylko 50 będzie sprawnych, to sto torped zostanie wystrzelonych na nieprzyjaciela. Gdyby tylko 20% z nich doszło do celu, to i tak zatopią statki o nośności 100 000 ton.⁸⁸

Okazało się już wkrótce, jak bardzo się pomylił.

Wszystkie osiemnaście gotowych do użycia łodzi z 312. flotylli, określanych jako 1. flotylla łodzi Seehund, otrzymało rozkaz zgrupowania w służbie w Ijmuiden o 14.00. Śluza mogła pomieścić tylko dziewięć jednostek, więc zostały one podzielone na dwie grupy. Łodzie wychodziły z portu w odstępach mniej więcej pięciominutowych. Po minięciu falochronu miały iść przez 10 minut kursem 290°, a potem zmienić na 214° i czekać na pojawienie się światła latarni Hardwijk, co miało nastąpić około 17.50. Kurs ten miał prowadzić łodzie równoległe do holenderskiego brzegu, 5 mil od lądu. O 21.20 na trawersie miało się ukazać światło latarni Hoek van Holland, a wtedy należało zmienić kurs na południowo-zachodni, minąć koniec Schouwen Bank i wejść na wody Kanału Hinder. Instrukcje zawierały jeszcze trzy

149

DESPERACI DÓNITZA

nawigacyjne punkty zgłoszeniowe, oprócz sondowania głębokości akwenu, które miały doprowadzić Seehundy na miejsce w ich rejonie operacyjnym niedaleko Boi Kwintę, o godz. 7.05, na trasie konwoju. Napastnicy mieli dalej płynąć na redę Ostendy, pozostając w zanurzeniu za dnia i wyczekując na wchodzące statki. Szczegółowe instrukcje pisemne zawierały następujące informacje:

Nieprzyjacieli prawdopodobnie na kotwicy poza zaporą. Po zapadnięciu zmroku udać się w wynurzeniu do Boi Kwintę. Atakować statki idące do Ostendy i Antwerpii. Po wyczerpaniu amunicji powrót nocą z 4/5....

Środki obronne nieprzyjaciela: wychodzące w morze i powracające z morza oraz w rejonie operacyjnym, spodziewane przede wszystkim kanonierki i ścigacze.

Na linii boja Kwintę Bank - Ostenda prawdopodobieństwo licznych trałowców i kutrów patrolowych.

Zagrożenie z powietrza: wszędzie.85

Załogom łodzi Seehund wydano rakiety i race sygnałowe a niemieckie wojska na lądzie powiadomiono o całej operacji na wypadek, gdyby któraś z jednostek musiała zejść na brzeg przed powrotem do macierzystego portu.

Pierwszym z Seehundów, który wyszedł ze służby o 15.00, był U-5318 pilotowany przez st. chor. mar. Hertleina z mechanikiem, Maschinenmaatem Heinze. Załoga realizowała otrzymane instrukcje, skierowała się do Bligh Bank, gdzie łódź została osadzona na dnie, na głębokości 30 m w celu określenia dokładnej pozycji. Okazało się, że Kwintę Bank jest niedaleko na połud-niowy-wschód i łódź wynurzyła się o świcie. O 10.15, gdy U-5318 płynął między Ostendą a Blankenberghe, Hertlein dostrzegł okręt eskortowy i bez wahania postanowił przeprowadzić atak. Dotychczas obowiązujące instrukcje nakazywały pozostawanie w zanurzeniu i wyczekiwanie do zmroku. Heinze musiał dołożyć ogromnych starań, aby przekonać pilota do zejścia pod wodę i czekania na nadejście nocy. Po zanurzeniu dziobu przestał działać kompas. Heinze stwierdził później, że spowodował to magnetyczny trął na holu zauważonego eskortowca.

U-5318 pozostawał w zanurzeniu na głębokości zaledwie 10 m do późnego popołudnia, 2 stycznia, kiedy to Hertlein i Heinze wzięli kurs na północ.

O 17.00 zauważyli boję i nie mając pewności, co do swojej pozycji, wynurzyli się, żeby sprawdzić położenie. Hertlein zidentyfikował boję jako NF12

I zaczął szukać jej na mapie. Heinze zameldował, że widzi zbliżający się pojedynczy statek handlowy. Hertlein podjął decyzję o wykonaniu uderzenia torpedowego z powierzchni morza. W trakcie wykonywania manewrów do zajęcia pozycji ataku, na horyzoncie ukazał się drugi statek i dwa niszczyciele, które natychmiast otworzyły ogień. Niemcy nie zdawali sobie sprawy, że znaleźli się na drodze konwoju ATM26 idącego z Tamizy do Antwerpii, a obserwatorzy z HMS „Cowdray” dostrzegli obiekt, który najpierw wzięli za

150

ZMIERZCH BOGÓW

tykę nawigacyjną, ale jak później powiedzieli „... tyka szybko się zapadła i włąz kiosku oraz łódź podwodna schowała się pod wodą”.

Brytyjczycy ruszyli w pościg, ale cel „pogalopował” i zanurzył się pod ostrzałem działa dziobowego. U-5318 został trafiony celnym ogniem. Do wnętrza podziurawionej łodzi zaczęła przedostawać się woda. Hertlein i Heinze zdążyli wyskoczyć za burtę, a ich Seehund szybko zatonął. „Cowdray” podjął spanikowanych Niemców, a miniaturowa łódź podwodna przepadła. Pierwsze spotkanie z nieprzyjacielem dobiegło końca. Dwóch ludzi z sił szturmowych dostało się do niewoli. Był to złowieszczy znak ponurego losu większości z osiemnastu łodzi Seehund, które wyszły z Ijmuiden.

HMS „Ekins”, jeszcze tego samego dnia zauważył kolejnego Seehunda na północ od Ostendy i szybko się z nim uporał przy użyciu celnie rzuconych bomb głębinowych. Brytyjski kuter torpedowy natknął się na opuszczoną dryfującą łódź podwodną Seehund, a siedem innych osiadło na mieliźnie przy próbie dostania się w rejony kontrolowane przez Niemców.

Większość załóg tych łodzi dotarła do swoich. Jeden z marynarzy został poważnie ranny, prawdopodobnie w wyniku ostrzału alianckiego samolotu. Ppor. mar. Fuchs i jego mechanik, Maschinenobergefreiter Egon Woliny, mogli zostać zaatakowani i następnie weszli na mieliżnę. Woliny musiał być tak poważnie ranny, że poprosił Fuchsa, aby go zastrzelił. Ten spełnił wolę kolegi, żeby skrócić mu cierpienia. Fuchs, według historyka Klausa Mattesa, mógł się też postrzelić w głowę, ale żołnierze Wehrmachtu wyciągnęli rannego z wraku

ścigacza, który służył mu za schronienie. Został opatrzony i przekazany do Apeldoorn, gdzie w szpitalu poddano go natychmiastowej operacji. Fuchs stracił wzrok w wyniku obrażeń głowy i później stanął przed komisją dla wyjaśnienia tragicznych okoliczności swojej misji bojowej. Autor nie zna wyników dochodzenia ani ewentualnego orzeczenia sądu wojennego. Ppor. mar. Ernst Wagner odpalił dwie torpedy z U-5311 w kierunku nieprzyjacielskiego niszczyciela, które chybiły celu. Pilot wraz z mechanikiem Hansem-Guntherem Wegnerem zdołali później pieszo dotrzeć do Ijmuiden. Ppor. mar. Winfried Scharge i Maschinenmaat Rósch także podjęli próbę zaatakowania nieprzyjacielskiego okrętu, ale nie trafili w cel. W drodze powrotnej silnik wysokoprężny zaczął przerywać. Musieli dopłynąć do brzegu koło Scheveningen i zostali uratowani przez załogę baterii artylerii przeciwlotniczej Luftwaffe. Ppor. mar. Pander i Maschinenmaat Baumgartl zameldowali, że stracili swoją łódź podwodną U-5309, po przetrzymaniu wybuchu przynajmniej siedemdziesięciu sześciu bomb głębinowych w trakcie ciągłego ataku. Ukrywali się w pobliżu boi NF8 przez dwanaście godzin, ale mała łódź została obrzucona bombami głębinowymi przez brytyjskie kano-nierki. Mały kadłub kołysał się na wszystkie strony, jak oszalały. Silnik diesla i kompas zostały uszkodzone, a załoga, która później zatopiła jednostkę niedaleko Hoek van Holland, została uratowana przez uzbrojony niemiecki

151

DESPERACI DÓNITZA

trawler rybacki. Podobny los spotkał ppor. mar. Markwortha i jego mechanika ppor. Spalleka, stanowiących załogę U-5024, na którego kiosku widniał napis „Nico”. Łódź została obrzucona bombami głębinowymi a następnie poważnie uszkodzona w wyniku nalotu. Seehund został osadzony na mieliźnie koło latarni morskiej Goeree, a załoga wróciła do swoich, do Ijmuiden. Ppor. mar. Kallmorgen i mechanik, ppor. Vogel także osadzili swego Seehunda na mieliźnie na południe od Katwijk i wrócili pieszo do Ijmuiden. St. chor. mar. Korbinian Pettenkoffer Maschinenmaat Werner Schulz z U-5305 wrócili do Ijmuiden, ale najpierw zostali złapani przez brytyjskiego żołnierza, a potem uwolnieni przez Wehrmacht, gdy niespodziewanie zmienił się przebieg linii frontu. Schulz w swoich wspomnieniach określił Petten-koffera jako „człowieka przebojowego”, ale nieco „chępliwego”. Ich wspólny los doprowadził już napięte wzajemne stosunki do granic wytrzymałości. Po wyjściu z Ijmuiden ich Seehund został zaatakowany przez nieprzyjacielski samolot, ale udało im się uniknąć zbombardowania przechodząc do błyskawicznego zanurzenia na akwenu o głębokości zaledwie 15 m. Po kilku godzinach, kiedy płynęli w wynurzeniu w kierunku Hoek van Holland Pettenkoffer zauważył z prawej burty obiekt, który wziął za zaciemniony tankowiec i odpalił dwie torpedy w kierunku nieprzyjacielskiego statku. Krzyknął jednocześnie do Schulza: „Ster lewo na burtę!” i wykonał zanurzenie na 20 m, ponieważ słychać już było odgłos śrub jakiegoś okrętu wojennego. Wkrótce łódź podwodna została obrzucona bombami głębinowymi. Schulz zapytał, czy atak torpedowy był udany, chociaż nie bardzo wierzył w jego powodzenie.

- O, Boże! - krzyknął Pettenkoffer - chybiliśmy. - Walnął pięściami w blachy poszycia. - Kurwa, dupa! Wszystko na nic!

- Tam byli ludzie - pomyślałem. - Gdybyśmy trafili w tankowiec, to nie chciałbym słyszeć tego całego huku. 90

Łódź oddaliła się na północ, a nieprzyjaciel daremnie prowadził polowanie. Odgłosy detonacji stopniowo słabły. Członkowie załogi Seehunda zjedli chleb z szynką, wypili napoje z dodatkiem kofeiny i Schoka-Colę, gdy już byli w bezpiecznej odległości od miejsca ataku. Wynurzyli się, żeby kontynuować powrót do bazy na silniku diesla. Morze robiło się coraz bardziej niespokojne. Fale rzucały Seehundem, Schulz chciał uruchomić silnik, ale jego starania nie zostały uwieńczone powodzeniem. Łódź straciła sterowanie i została skazana na łaskę pogody. Nie pozostawało już nic innego, jak tylko korzystać z silnika elektrycznego

z nadzieją, że akumulatory pozwolą dotrzeć do lądu. Nad załogą zawisło widmo wylądowania na tyłach nieprzyjaciela.

- Czy mamy chociaż ze sobą białą flagę?

- Pieprzysz -zareagował nerwowo. Nie chciał o tym głośno mówić, ale niedługo

152

ZMIERZCH BOGÓW

osiadą przy brzegu. St. chor. mar. Pettenkoffer, dowódca miniaturowej łodzi podwodnej, znak identyfikacyjny EJH, powiedział patetycznym tonem: - Zostanę tu do samego końca.

Zadowolony z siebie usiadł na swoim miejscu. Musiał to słyszeć na jakimś filmie. Zaraz opuścił go animusz. Wyobrażam sobie siebie na jego miejscu. Nie udało mu się."

Seehund powolutku zmierzał w stronę lądu zmagając się z odpływem. Brzeg Voorne stopniowo rósł w oczach, a dwaj załoganci przygotowywali się do opuszczenia łodzi.

Uruchomili zapalniki ładunków zatapiających, wyskoczyli za burtę i popłynęli wpław, na stały ląd. Nie tego się spodziewali - na brzegu natknęli się na słup z tabliczką, na której oprócz trupiej czaszki i dwóch skrzyżowanych kości był napis „Achtung Minen”!

Przypadkowo wylądowali na niemieckim polu minowym. Szli powoli po śmiercionośnej ziemi, jeden za drugim, trzęsąc się z zimna w przemoczonych kombinezonach. Wkrótce zostali zatrzymani przez brytyjski patrol, poczęstowani kanapkami z puszkowaną wołowiną i zamknięci w opuszczonym domu. Pettenkoffer był spokojny i zamknięty w sobie, jakby nękało go poczucie klęski. Zmianę nastroju przyniósł odgłos strzałów karabinu maszynowego i przybyły samochód pancernik, z którego wyskoczył niemiecki podoficer. Zapytał swoich ziomeków, kim są i skąd się tu wzięli. Po kilku godzinach Schulz i Pettenkoffer, przebrani w suche mundury Wehrmachtu, znaleźli się za sprawą załogi baterii przeciwlotniczej Luftwaffe z powrotem w Ijmuiden i dołączyli do swojej flotylli.

Mieli i tak więcej szczęścia niż inne załogi Seehundów, które musiały wyjść na brzeg.

Trzeciego stycznia brytyjscy żołnierze w Domberg, na wyspie Walcheren, zostali zaskoczeni przekazaniem dwóch przemoczonych pod-wodniaków przez przedstawicieli miejscowej ludności. Ppor. mar. Andersen i mechanik Maschinenmaat Haidacher wypłynęli z Ijmuiden, 1 stycznia

O 17.00 na pokładzie U-5327. Następnego ranka przybyli w wyznaczony rejon operacyjny koło boi Kwintę i przez dwa kolejne dni, albo leżeli na płytkim dnie, albo szukali celu płynąc w wynurzeniu. Zniechęcona załoga postanowiła 3 stycznia we wczesnych godzinach rannych, wziąć kurs na bazę. W nocy zepsuł się automatyczny pilot a o 3.00 ostry zgrzyt wyrwał pilota i mechanika ze snu, gdy Seehund osiadł na mieliźnie koło Domberg. Pozostawieni sami sobie opuścili łódź i włączyli zapalniki ładunków zatapiających. Zdołali uciec z miejsca zdarzenia. Niestety, wybuch nie nastąpił a oni sami zostali wkrótce schwytani przez holenderskich cywilów. Brytyjczycy zdobyli łódź i torpedy, chociaż wewnątrz kadłuba było zalane wodą z piaskiem w wyniku przyływu. Por. Coulan z oddziału Królewskich Saperów miał zająć się wydobyciem łodzi, a por. Waters odpowiadał za torpedy. Ten ostatni, przy użyciu młotka i przecinaka wyjął skorodowane pistolety, żeby je rozbroić. Ekipy saperów ciężko pracowały między kolejnymi sztormami i wichu-

153

DESPERACI DÓNITZA

rami, aż wyciągnęły Seehunda na brzeg w celu dokończenia dzieła, co nastąpiło na początku lutego.

Tylko dwie łodzie powróciły do Ijmuiden bez szwanku - U-5035 ppor. Sturzenbergera z mechanikiem Bootsmaatem Heroldem i U-5013 ppor. Hull-manna i ppor. Hinrichsena. Los czterech łodzi pozostaje nieznany, a ich zaginięcie przypisuje się niekorzystnym warunkom pogodowym. Wiele dni po zakończeniu misji bojowej ciało pilota Obersteuermanna Martina

Dragera zostało wyrzucone na brzeg w pobliżu Zouteland, a przyczyna zaginięcia jego łodzi jest nieznana.

Flotylla, oprócz Dragera i jego mechanika, Maschinenobergefreitera Kau-pera, straciła jeszcze cztery załogi: ppor. mar. Dietera Scharfenorta i mechanika Maschinenmaata Rappa, ppor. mar. Adolfa Dórra i Maschinenmaata Erwina Frommholda, ppor. mar. Wolfganga von Ebenera i Maschinenmaata Truske oraz por. mar. Heinza Paulsena i st. chor. Gerharda Hutha. Los U-5312 pozostawał nie wyjaśniony do 5 stycznia. Załoga tej łodzi: ppor. mar.

Lóbbermann i por. Plappert rozpoczęli operację bardzo obiecująco. Wyszli z Ijmuiden jako ostatni 1 stycznia o 17.30. Drugiego stycznia o 16.00 dotarli, jak im się wydawało, w miejsce leżące na północ od Ostendy unikając po drodze meptyxjac\sk\crv kanonierek patrolujących wody położone blisko wyznaczonego rejonu działania. Mniej więcej półtorej godziny później Lóbbermann zauważył czerwone światło za rufą statku handlowego idącego z Antwerpii.

Duża średnica skrętu Seehunda nie dawała już szansy na zajęcie pozycji do ataku.

Lóbbermann nie chciał stracić kontaktu ze statkiem, ale nagle zauważył niszczyciel w odległości zaledwie 90 m przed sobą. Zorientował się, że nieprzyjaciel musiał go widzieć. Nie zważając na zbyt małą odległość, która nie gwarantowała bezpieczeństwa, Seehund odpalił torpedę. HMS „Cattistock” prawie jednocześnie otworzył ogień z działa dziobowego trafiając w kiosk U-5312, na którym znajdowała się tarcza z symbolem łodzi w postaci muchomora.

Brytyjski okręt ruszył przed siebie, a mała łódź podwodna wykonała rozpaczliwe zanurzenie. Kadłub zygzakującego Seehunda, który wykonywał manewry na pełnej prędkości w wodzie o głębokości 8 m, wstrząsały sporadyczne wybuchy lekkich bomb głębinowych. Detonacje powoli słabły, aż ich odgłos pozostał za rufą. Seehund zmniejszył prędkość, potem osiadł na godzinę na dnie do czasu, gdy niemiecka załoga doszła do siebie.

Wieczorem, po wynurzeniu Lóbbermann zaskoczył widok dwóch świateł, które wyznaczały wejście do portu Zeebrugge, co oznaczało, że łódź znalazła się o wiele bardziej na wschód od wcześniej zakładanej pozycji. U-5312 popłynął na zachód patrolując powierzchnię morza do północy, gdy musiał zejść do zanurzenia z powodu pogorszenia warunków żeglugi. Poniżej Seehunda były tylko ruchome piaski. Nie było słyhać żadnych niepokojących odgłosów, poza szumem pracującego silnika. Trzeciego stycznia o 8.00 Lóbbermann wynurzył się. Na horyzoncie pojawiły się dalekie sylwetki

154

ZMIERZCH BOGÓW

kanonierek, co skłoniło Seehunda do wzięcia kursu na Boję Kwintę w poszukiwaniu bardz/ef nęających celów. Po dojściu do boi łódź ponownie wykonała

zanurzenie i wyszła na powierzchnię dopiero następnego dnia, w godzinach porannych.

Niespokojne morze nie miało litości dla U-5312, który 4 stycznia musiał wracać w kierunku Ostendy i dalej do Blankenberghe. Coraz gorszy stan morza sprawił, że Lóbbermann

postanowił wracać do bazy przez Kwintę Bank. Krótco po południu zauważył kilka lekkich okrętów i przynajmniej jeden statek idący w stronę ujścia Skaldy. Postanowił przypuścić

ostatni atak. Warunki panujące wewnątrz kadłuba łodzi znacznie się pogorszyły. Poszycie utraciło szczelność i rufa miała przegłębienie. Rufowa pompa zęzowa musiała się

zablokować. W takich warunkach trudno było przejść do zanurzenia. Wody zęzowe dałoby się wypompować, gdyby można było unieść część dziobową i uruchomić dziobową pompę.

Połączenie z tą pompą, niestety, nie działało. Udało się, mimo wszystko, odpalić jedną torpedę, która nie była dokładnie mierzona i chybiła. Pozbawiony uzbrojenia Seehund powoli płynął naprzód, a cele spokojnie oddalały się nawet nie zauważając obecności niemieckiej łodzi podwodnej.

U-5312 zdołał wreszcie przejść do zanurzenia, a załoga dokładała wszelkich starań, aby naprawić pompy. Poziom wody we wnętrzu kadłuba stale się podnosił i sięgał wysokości łydek załogantów. Okazało się, że pływak zaworu wlotu powietrza nie domyka się

całkowicie. Seehund od czasu do czasu wynurzał się, aż do momentu dotarcia do, jak się wydawało, Boi Kwintę. Tam zszedł do zanurzenia a załoga zajęła się naprawą uszkodzeń. Udało się usunąć wszystkie usterki poza rufową pompą i pompować wodę z wnętrza łodzi, gdy Seehund osiadł na głębokości 20 m.

Około północy 4 stycznia Lóbbermann postanowił opuścić zajmowany akwen, mając nadzieję na spotkanie jakiegoś konwoju i podładowanie akumulatorów podczas żeglugi na powierzchni. Naprawa usterki układu zasilania zajęła półtorej godziny, zanim udało się uruchomić silniki wysokoprężne. W tym czasie z uwagi na odłączenie nieszczelnego zaworu wlotu powietrza diesle pobierały powietrze z wnętrza łodzi. Skutkiem tego było powstanie podciśnienia o wartości 400 milibarów. Lóbbermann nie mógł z tego powodu przez pół godziny otwierać włazu. Potem wpuścił powietrze do wnętrza i ciśnienie się wyrównało. Warunki we wnętrzu łodzi były fatalne. Członkowie załogi siedzieli w wodzie zęzowej śmierdzącej olejem napędowym, wymieszanej z cuchnącą wodą morską i ludzkimi odchodami. Akumulatory były wyczerpane i Seehund dryfował w kierunku brzegu. Lóbbermann sądził, że łódź znajduje się koło Schouwen i, gdy woda we wnętrzu znów sięgała poziomu łydek załogantów, na horyzoncie w odległości około dziesięciu mil ukazał się ląd. Widać było trzy wysokie kominy, na podstawie których pilot uznał, że Seehund jest blisko Hellevoetsluis.

155

DESPERACI DÓNITZA

U-5312 powoli zbliżał się do brzegu, gdy Niemcy z przerażeniem dostrzegli alianckie patrolowce płynące w szyku. Zdali sobie sprawę, że są za daleko od swoich i nie mają szans powrotu do bazy. Postanowili szukać ratunku u aliantów. Lóbbermann wystrzelił dwie rakietki sygnałowe w powietrze, kiedy łódź zaczęła coraz głębiej osiadać w wodzie. Wyszedł na zewnątrz i zamknął właz, żeby woda nie zalewała Plapperta. Kazał mu otworzyć klapę, kiedy parowiec „Samarina” zmienił kurs i szedł w ich kierunku. Obaj załoganci opuścili łódź, zwalniając wcześniej ładunki zatapiające. Brytyjski statek uratował załogę U-5312, który szybko tonął nabierając wody przez otwarty właz.

Wejście łodzi Seehund do akcji nie było udane. Jedyńm sukcesem okazało się zatopienie brytyjskiego trałowca HMS „Hayburn Wykę” o wyporności 324 t, który został storpedowany przez dowódcę grupy, por. mar. Heinza Paulsena i mechanika, st. chor. Gerharda Hutha zanim obaj zaginęli na morzu. Flotylla utraciła szesnaście z osiemnastu łodzi oraz osiemnastu ludzi. Hays był zdruzgotany takim bilansem operacji. Został wraz z Raschem wezwany na odprawę do Dónitza.

Dónitz z kolei 18 stycznia przedstawił Hitlerowi raport na temat doświadczeń z pierwszej operacji z udziałem łodzi podwodnych Seehund wraz z opisem niepokojących zagrożeń czyhających na siły szturmowe:

Niespodziewany sztorm uniemożliwił powodzenie pierwszej operacji realizowanej przez miniaturowe łodzie podwodne. Zebrano jednak bezcenne doświadczenia i łodzie kontynuują działania. W związku z dużymi odległościami, inne małe środki bojowe można wykorzystywać wyłącznie do ataków samobójczych i tylko przy sprzyjającej pogodzie, bo w innych warunkach nie będą w stanie nawet dotrzeć do rejonów operacyjnych. Mimo tych ograniczeń będziemy nadal dokładać wszelkich starań, aby zakłócić funkcjonowanie żeglugi nieprzyjacielskich jednostek wiozących zaopatrzenie do Antwerpii.⁹²

Dónitz także bardziej otwarcie przedstawiał swoje poglądy na temat niepowodzenia działania łodzi Seehund. Uważał, że duże znaczenie mają warunki pogodowe, a w związku z tym, że jednostki te nie mogą pływać „stadami”, to muszą wychodzić w morze całkowicie samodzielnie, jak U-booty, najwyżej po cztery w jednej grupie. Struktura flotylli, podobnie do flotylli U-bootów, pozostała wyłącznie jednostką organizacyjną i logistyczną. Do wykonania planowanego ataku trzeba wykorzystywać wszystkie sprawne łodzie. Załogi Seehundów

otrzymały polecenie, aby pozostawać na powierzchni po zauważeniu nieprzyjacielskich jednostek pływających chyba, że wróg wcześniej wykryje obecność łodzi podwodnych. Dönitz był zadowolony z wytrzymałości małych łodzi na ataki bombami głębinowymi, co potwierdziły relacje uratowanych rozbitków. Pogoda była kluczowym czynnikiem rzutującym na powodzenie operacji. W przypadku spokojnego morza pilot mógł stać na zewnątrz kiosku i miał przez to znaczne zwiększony zakres widoczności.

156

ZMIERZCH BOGÓW

Siedząc wewnątrz kadłuba widział tylko tyle, na ile pozwalała pleksiglasowa czasza albo peryskop.

Morale wśród załóg łodzi, pomimo tragicznych wyników pierwszej operacji Seehundów, było wciąż względnie wysokie.

Boże, ile myśmy wtedy mieli lat? Był 1945 r., ja miałem niecałe 22 lata, bo urodziłem się w maju. Chciało się zrobić coś z niczego. Ludzie jeszcze dziś mnie pytają „Dlaczego to robiłeś? Po co pakowałeś się do tej łodzi?” itp. Muszę szczerze powiedzieć, że to właściwie była tylko łódź. To tak, jak dzisiaj jeździć motorówką i mieć z tego frajdę. W tamtych czasach dla nas, chłopaków, wypłynięcie taką łodzią, to było coś. Brało się wszystko bardzo poważnie, a może nie zdawaliśmy sobie w pełni sprawy z tego, co się dzieje. Nikt się nie bał. Wypływaliśmy zupełnie bez strachu. Tak nas wychowano. „Naprzód, do dzieła” - wpajano nam to od dzieciństwa. Francja i Anglia i inne państwa były naszymi wrogami, musieliśmy ich pokonać, itd. To była nasza postawa; najważniejsze, żeby dobrze wykonać manewr i, żeby nic się nikomu nie stało. Nie było to wcale takie pewne na tamtych łodziach... Nie zawsze chodziło o działania nieprzyjaciela, a często o ludzki błąd. Niektórzy nie radzili sobie ze sprzętem, bo nie było łatwo. W tamtych czasach nie było żadnej elektroniki, na której można polegać.⁹³

Osiem łodzi Seehund, jak wynika z Dziennika Wojennego SKL, miało wziąć udział w kolejnej misji planowanej na 3 stycznia. Klęska, która dotknęła 90% stanu flotylli zaledwie dwa dni wcześniej oraz fatalne warunki pogodowe spowodowały odwołanie akcji. Dodatkowe nieszczęścia spadły na 312. flotyllę zanim ponownie została użyta do celów operacyjnych.

Dwie łodzie Seehund miały wypadek 4 i 5 stycznia. Pierwsza wywróciła się do góry dnem i zatonała w basenie portowym przed samą furtą śluzy, druga przypadkowo wystrzeliła torpedę, która zatopiła zacumowaną barkę i zniszczyła okręt obrony portu w Kanale Morza Północnego. Nie tylko błędy człowieka były przyczyną nieszczęść flotylli Seehundów: zła pogoda udaremniła próbę wyjścia w morze ośmiu łodzi w nocy 6 stycznia. Musiały wrócić do portu, a niektóre borykały się przy tym z problemami dotyczącymi silników diesla.

Kolejna operacja sił szturmowych została podjęta 9 stycznia. Sześć łodzi Linsen wypłynęło z Hellevoetsluis w celu zaatakowania statków na Skaldzie. Przerobione wcześniej ścigacze torpedowe, (S130, S167 i S168 z 9 flotylli ścigaczy) były dostosowane do przenoszenia i wodowania łodzi wybuchowych. Na kanale żeglownym Mozy prowadzone były próby ich użycia do celów operacyjnych. Każdy ze ścigaczy mógł przewozić jedną łódź sterującą oraz dwie współpracujące z nią łodzie wybuchowe. Na pokładzie rufowym, w miejsce wyrzutni min zamontowano żurawik. Łodzie wybuchowe umieszczone były na małych pływakach z drewnianymi saniami. Po zajęciu wyznaczonej pozycji, łódź Linsen wraz z pływakiem była wystawiana za burtę

157

DESPERACI DÓNITZA

ścigacza i opuszczana na powierzchnię morza. Po wykonaniu tego manewru pływaki były zabierane z powrotem na pokład. Wodowanie jednej łodzi trwało około półtorej minuty. Do czasu opanowania tej czynności łodzie wybuchowe były holowane. Wychodziły w morze przy bardzo wysokiej fali i często musiały zawracać z racji niekorzystnej pogody i słabej widoczności. Jedna z łodzi zaginała.

Miniaturowe łodzie podwodne Seehund weszły ponownie do akcji 10 stycznia. Pięć wypłynęło z Ijmuiden w rejon Boi Dumpton, pod wybrzeże hrabstwa Kent, niedaleko Margate. Boja wyznaczała punkt tranzytowy dla statków idących przez kanał La Manche, z ujścia Tamizy na Skaldę. Seehundy wychodziły z portu między 18.30 a 19.30 kierując się bezpośrednio w rejon „polowania”. Problemy techniczne i tym razem dały znać o sobie. U-5311 musiał od razu zrezygnować z misji z uwagi na trudności dotyczące układu balastowego i automatycznego pilota, a dwie inne łodzie wycofały się następnego dnia; U-5035 został zaatakowany przez samolot pod Hoek van Holland a później został obrzucony bombami głębinowymi przez dwie brytyjskie kanonierki. Pozostałe dwa Seehundy płynęły w kierunku angielskiego brzegu, ale zostały zauważone przez nieprzyjaciela i znalazły się w opalach. Załoga pierwszego z nich składała się z dowódcy flotylli, por. mar. Kiepa i mechanika por. Heinza Palaschewskiego. Seehund, mocno doświadczony przez wiatr o sile 7 stopni („bardzo silny wiatr” w skali Beauforta) przedzierał się przez wzburzone morze i śnieżycę. Szansa dotarcia w rejon Dumpton była bardzo niska, ale upór Niemców został nagrodzony 12 stycznia o 4.15, kiedy zauważyli konwój trzech statków pod Kentish Knock. Twierdzili, że storpedowali jeden z nich o ładowności 3000 ton. Niemiecka służba nasłuchowa (tzw. B-Dienst) odebrała brytyjski radiogram o zatopieniu niezidentyfikowanego statku, co potwierdzało meldunek Kiepa.⁹⁴ Seehund wystrzelił dwie torpedy. Kiepa wziął kurs na bazę, ale paskudna pogoda zmusiła go do zanurzenia. Woda przedostawała się do wnętrza przez odpowietrznik silnika i nie można było ładować akumulatorów w trakcie żeglugi na powierzchni. Przy zejściu na zbyt dużą głębokość groziło uszkodzenie akumulatorów i wydostawanie się z nich chloru. Seehund zdołał jakoś dotrzeć do Ijmuiden na prawie wyczerpanych akumulatorach i z uszkodzonym silnikiem wysokoprężnym.

Druga z łodzi, U-5042, wynurzyła się mając pod sobą tylko 8 m wody koło Północnego Foreland, gdzie por. mar. Kruger (zastępca dowódcy 312. Flotylli Sił Szturmowych) dostrzegł dwa małe statki. Próby podejścia do celu i wykonania ataku nie powiodły się, ponieważ woda często wpadała do wnętrza kadłuba przez uszkodzony zawór wydechowy silnika wysokoprężnego, co groziło zalaniem Seehunda. Awaria ta uniemożliwiała ładowanie akumulatorów, a do tego przeciążone pompy zęzowe zapchały się płåtami farby aluminiowej, którą pokryte były od środka blachy poszycia. Załoga

158

ZMIERZCH BOGÓW

desperacko ruszyła do najbliższego brzegu zajętego przez wojska niemieckie, dotarła na piaszczyste plaże w pobliżu Zandwort i osadziła tóż na mietliź-nie chroniąc ją przed zatonięciem. Kruger i mechanik, pot Hellmuth Bahlmann, obaj doświadczeni marynarze, opowiadali później, że zostali poważnie dotknięci chorobą morską, co świadczy o wyjątkowo trudnych warunkach, w których przyszło im działać. Kiepa i Palaschewski zostali odznaczeni Krzyżem Żelaznym I Klasy mimo tego, że właściwie trudno zaliczyć całą misję do udanych, bo przecież tylko dwie łodzie Seehund dotarły w rejon operacyjny. Nadanie odznaczeń stało się okazją do świętowania w całej flotylli.

Pierwsze łodzie typu Moich dostarczono do celów bojowych 10 stycznia. Dwanaście jednostek przywieziono do Hellevoetsluis z Rotterdamu, aby rozpoczęły operacje skierowane przeciwko konwojom w ujściu Skaldy. Zostały one przeholowane przez przesmyk Vlissingen-Breskens przez małe trałowce z Flotylli Renu. Zła pogoda wymusiła przesunięcie planowanej misji, ponieważ łodzie Moich zupełnie nie słuchały steru i powróciły do Hellevoetsluis. Piloci i personel pomocniczy przez dwa dni obserwowali pogodę, która nie uległa poprawie. Dopiero 12 stycznia wydano rozkaz powrotu łodzi Moich do Rotterdamu, aby je wycofać z misji. Ten rejs też odbywał się z ogromnymi kłopotami. Trzy holowniki weszły na mieliznę w czasie potwornej śnieżycy, co spowodowało zatopienie jednej i poważne uszkodzenie sześciu łodzi Moich. Dwunastego stycznia trzy jednostki łodzi Linsen przerzucono z Den Helder do

Rotterdamu, chociaż planowane operacje z ich użyciem zostały zawieszono na trzy kolejne dni począwszy od 11 stycznia z powodu gęstej mgły, opadów deszczu i uszkodzeń wielu łodzi w wyniku nalotu na służę Hellevoetsluis, gdzie przygotowywano je do akcji.

Siła łodzi Seehund ciągle rosła. W styczniu rozpoczęło się formowanie 2. flotylli łodzi podwodnych Seehund (początkowo jako 313. Flotylla Sił Szturmowych). Jej dowódcą został wyznaczony kpt mar. Borm. Dziesięć załóg udało się do Wilhelmshaven z Neukoppel w Neustadt, piloci jako pierwsza grupa pod kierunkiem por. mar. Rossa, mechanicy, jako druga, którą kierował Obermaschinist. Po przegrupowaniu wszyscy zostali zakwaterowani w koszarach Roon. Łodzie Seehund ponownie znalazły się w stoczni West Werft, gdzie przechodziły ostatecznie przygotowania do operacyjnego użycia. Po trzech dniach spędzonych w Wilhelmshaven, cała flotylla została wysłana transportem drogowym do Ijmuiden, dokąd przybyła 15 stycznia. Dołączyli tam pozostali ludzie i siedem zachowanych łodzi z 1. flotylli Seehund, które były czasowo wyłączone z eksploatacji z powodu uszkodzeń mechanicznych. Dodatkowe trzydzieści Seehundów miało być dostarczonych do końca miesiąca po dotarciu załóg z Niemiec.

Dönitz tego samego dnia ponownie przekonywał Sztab Generalny Marynarki Wojennej w Berlinie o konieczności pilnego zaatakowania konwojów idących do Antwerpii. Powiedział, że siły szturmowe nie zanotowały poważ-

159

DESPERACI DÓNITZA

nych sukcesów z powodu uzależnienia od warunków pogodowych, które mają ogromny wpływ na realizację celów operacyjnych tych niewielkich jednostek pływających. Dönitz apelował o użycie niszczycieli i torpedowców w rejonie Skaldy, ale brakowało okrętów tego typu, a gdyby nawet zostały użyte, to napotkałyby zdecydowany opór sił nieprzyjaciela, co mogłoby się dla nich tragicznie skończyć. Kmdr por. Musenberg został przeniesiony do dowództwa ścigaczy dla polepszenia stosunków pomiędzy ścigaczami torpedowymi a siłami szturmowymi oraz wzmocnienia współpracy operacyjnej. Dönitz domagał się zdecydowanych środków do walki na Skaldzie i przeciwko konwojom kierowanym z Tamizy, a siły szturmowe adm. Heye miały odgrywać tam czołową rolę. Oficjalny komunikat podawał następujące rozmieszczenie sił szturmowych w Holandii według stanu na 20 stycznia:

26 łodzi podwodnych Seehund w Ijmuiden

27 łodzi wybuchowych w Hellevoetsluis

26 łodzi wybuchowych w Scheveningen

27 łodzi wybuchowych w Den Helder

30 łodzi podwodnych Moich w Rotterdamie

60 łodzi podwodnych Moich w Amersfoot

60 łodzi podwodnych Moich w Zeist

17 łodzi podwodnych Moich w drodze z Heligoland.

Nie podano liczby Biberów.

Wieczorem 20 stycznia 1945 r. ppor. Hinrichsen zgłosił Raschowi, że dwanaście Seehundów z dwóch flotylli jest sprawnych i gotowych do akcji. Ocena ta okazała się zbyt optymistyczna. Faktycznie tylko sześć łodzi było w stanie gotowości, chociaż Rasch i Kiep planowali użycie dwunastu, ponieważ mechanicy pracowali jak szaleni, żeby usunąć usterki. Plan zakładał wysłanie trzech grup po cztery łodzie podwodne: jedna grupa w rejon Great Yarmouth, jedna w pobliże Boi Dumpton koło Północnego Foreland a ostatnia w rejon boi używanych przez alianckie niszczyciele rozmieszczonych wzdłuż szlaku konwojów płynących z ujścia Tamizy do Belgii.

Następnego dnia o 12.00 dziesięć Seehundów było gotowych do wyjścia. Piloci zapoznali się z mapami i tabelami pływów, a Rasch z niewyjaśnionych przyczyn zmienił rejony działania poszczególnych łodzi. Cztery z nich miały udać się w pobliże Boi Dumpton i wyjść w morze

o 15.30, trzy skierował na szlak konwojów a ich wyjście zaplanowano na 17.00, trzy kolejne do Great Yarmouth miały wychodzić o 18.00. Wielu ludzi poświęciło ostatnie godziny na studiowanie niewłaściwych map, to teraz pozostało niewiele czasu na zapoznanie się z właściwymi materiałami, gdyż zarządzono gotowość na 14.00. Służba meteorologiczna podała sprzyjającą prognozę pogody i zapowiadała spokojne morze, więc Rasch zdecydował wysłać załogi do akcji

160

ZMIERZCH BOGÓW

mimo niepełnego przygotowania, chcąc wykorzystać okres przerwy między sztormami. Po wyjściu pierwszej grupy wysianej do Boi Dumpton, por. mar. Wagner jako pierwszy został zmuszony do przerywania misji z uwagi na problemy techniczne. Silnik jego łodzi „zgubił” olej smarowy, co groziło zatarciem. U-5033 W^{^^}aE^{^^} Pikieta i awaria systemu wentylacji, U-5339 doznał uszkodzenia obu kompasów przy wyjściu w morze i nie mógł kontynuować misji. U-5334 miał poważne uszkodzenia pomp zębowych, głównego kompasu i układu balastowego oraz znalazł się w sytuacji ciągłego zagrożenia z powietrza, a inny Seehund zakończył rejs po zderzeniu z boją na zewnątrz portu, co spowodowało uszkodzenia małej łodzi podwodnej. Ostatni z grupy tych, którzy musieli zrezygnować z uczestnictwa w misji bojowej był ppor. mar. von Dettmer, którego mechanik był tak mocno dotknięty chorobą morską, że pilot musiał osadzić Seehunda na mieliźnie i opuścić łódź w odległości 10 km na południe od Ijmuiden. Jego łodzi nie udało się wydobyć i została później wysadzona w powietrze.

Dwa z pozostałych trzech Seehundów prowadziły działania patrolowe i wróciły do Ijmuiden z ładunkiem torped, ponieważ żaden z nich nie natknął się na cel, który można by zaatakować. Ostatni z nich, który wyszedł w morze z Ijmuiden, był jedynym, który nie wrócił do bazy. Ppor. mar. von Neefe und Obischau i mechanik Maschinenmaat Scheidinger byli po raz pierwszy w Holandii wśród załóg 2. flotylli Seehund, które przybyły z Niemiec. Wyszli z portu zgodnie z ustalonym harmonogramem i żeglowali na południe z prędkością 6,5 węzła w wynurzeniu. W nocy, wraz z awarią kompasu magnetycznego, zaczęły się pierwsze problemy, ale Seehund płynął dalej przechodząc do zanurzenia o 8.00 i pozostając przez sześć godzin pod powierzchnią morza, a następnie wynurzył się na godzinę w celu podładowania akumulatorów. Wyznaczony rejon operacyjny dla tej łodzi podwodnej znajdował się w pobliżu Boi Dumpton i o 22.00 von Neefe zobaczył światło w odległości około 15 mil od Północnego Foreland. Po półtorej godzinie podjął próbę ataku odpalając torpedę w kierunku obiektu, który wziął za zakotwiczony parowiec. U-5303 wycofał się nie widząc skutków uderzenia i oddalał się w kierunku pełnego morza przez półtorej godziny. Łódź zmagająca się w tym czasie z licznymi problemami technicznymi, ponieważ nastąpiła awaria automatycznego pilota. Wczesnym rankiem 23 stycznia von Hoffe postanowił osadzić łódź na dnie i poczekać do zachodu słońca. Wynurzył się o 20.00 i ponownie skierował w stronę lądu, płynąc według położenia księżyca. Po upływie mniej więcej godziny U-5303 znów zszedł pod wodę i dryfował w kierunku północnym z prędkością prądu, rzędu pół węzła.

Następnego dnia, o 8.00 U-5303 wyszedł na powierzchnię, a po godzinie von Neefe zauważył statek handlowy o ładowności 400-500 t idący kursem południowo-zachodnim, chociaż nie miał pojęcia, w jakim kierunku sam

161

DESPERACI DÓNITZA

płynie. Statkiem tym okazał się trawler z Harwich, który z kolei dostrzegł łódź podwodną koło Boi South Barnhard mimo tego, że von Neefe zanurzył się, aby uniknąć wykrycia przez nieprzyjaciela. Trawler podał przez radio meldunek o położeniu nieprzyjacielskiej jednostki. Von Neefe wynurzył się po dwudziestu minutach i zobaczył okręt w odległości 200 m z prawej burty. Młody dowódca Seehunda natychmiast przeszedł do zanurzenia. Usłyszał nad

sobą odgłos śrub napędowych i wybuchy pierwszych czterech bomb głębinowych po ataku ML153. U-5303 został obrzucony dwudziestoma bombami, gdy leżał na dnie, na głębokości zaledwie 12 m. Seehund okazał się wyjątkowo wytrzymały i nie odniósł poważniejszych uszkodzeń, poza tym, że pompa balastowa została wyrwana z podstawy a kompas FK38 wypadł z zamocowania. Ścigacz eskortowy czyhał na powierzchni morza i zrzucił bomby głębinowe zgłaszając później prawdopodobne zatopienie łodzi podwodnej Seehund. Los U-5303 nie był jeszcze przesądzony. Von Neefe i Scheidinger pozostawali na dnie dopóki nie nabrali pewności, że napastnik się oddalił. Poobijani i wystraszeni, ale nie ranni, o 19.00 postanowili się wynurzyć i rozpoczęli powrót do Ijmuiden. Skierowali U-5303 na południowy-wschód i zmierzali, mając nadzieję, do macierzystego portu. Dwudziestego piątego stycznia, o 1.00 Seehund zatrzymał się niespodziewanie, gdy wbił się stępką w piach ławicy South Scroby Shoal koło Great Yarmouth. Załoganci czekali na przyptyw i dokonywali rozpaczliwych prób zejścia z mielizny, ale kadłub łodzi ani drgnął. Po kolejnej dobie bezowocnych starań opuścili swoją jednostkę i postanowili wysadzić ją w powietrze i poddać się. Zwolnili zapalnik ładunków zatapiających i przeprawili się na najbliższą ławicę odpalając rakiety oświetlające. Zostali od razu zauważeni przez należący do Trinity House statek „Beacon” (przyp. tłum. Trinity House - stowarzyszenie zajmujące się utrzymaniem znaków nawigacyjnych na wybrzeżu Anglii) oraz jednostkę ratownictwa lotniczego RAF HSL2507, która płynęła z Grimsby do Ramsgate. „Beacon”, o małym zanurzeniu, mógł podejść pod ławicę piaszczystą i podjąć Niemców na pokład opuszczając na wodę łódź ze sternikiem, Arthurem „Jockiem” Slaterem i jeszcze jednym członkiem załogi. W czasie podchodzenia łodzi załoganci U-5303 pobiegli na drugą stronę ławicy, ponieważ wybuchły ładunki znajdujące się we wnętrzu kadłuba Seehunda. Wyczerpani podwodniacy przeszli do łodzi, ale Slater nie mógł przez jakiś czas uruchomić silnika. W końcu wszyscy znaleźli się na pokładzie „Beacona”. Von Neefe und Obischau oraz Scheidinger zostali następnie przekazani na barkas RAF-u i przetransportowani do Ramsgate. Czerwony Krzyż powiadomił odpowiednie służby Trzeciej Rzeszy o schwytaniu jeńców a Radio Berlin nadało stosowny komunikat.

Brak sukcesów znów rozczarował adm. Heye. Po rozmowach przeprowadzonych w jednostkach łodzi podwodnych Seehund admirał wydał oświad-

162

ZMIERZCH BOGÓW

czenie z datą 22 stycznia, w którym stwierdził, że należy oczywiście atakować konwoje na trasie Tamiza-Skalda, ale problemem jest rozpoznanie ich trasy. Konieczne jest zidentyfikowanie punktów nawigacyjnych, według których określają swoją pozycję. Największą szansę powodzenia upatrywano w rejonach Kwintę Bank i Dumpton. Taktyka stad została zarzucona z uwagi na skoncentrowaną obronę aliantów i w przyszłości łodzie Seehund będą działać w czterech grupach: dwie z przeznaczeniem w rejon boi Kwintę i dwie boi Dumpton. Jedna z grup pozostanie w kontakcie z każdą z boi, a pozostałe dwie zostaną rozmieszczone na wschód i zachód od trasy konwojów. Wyjścia kolejnych łodzi były tak zaplanowane, aby wyznaczone stanowiska były cały czas zajęte. Ta ostatnia propozycja została jednak zmieniona po kilku dniach po to, żeby jak największa liczba sprawnych Seehundów mogła wypływać jednocześnie, uwzględniając łodzie, które zaniechały działań z powodu problemów technicznych.

Ponadto podjęto decyzję, aby w Rotterdamie zorganizować bazę dla Seehundów z miejscami dla 700 ludzi i stanowiskami dla co najmniej trzydziestu łodzi podwodnych. Dotychczasowe obiekty w Poortershaven należało opuścić, ponieważ zostały wykryte przez lotnictwo i były regularnie bombardowane. Heye po raz pierwszy meldował o problemach z rekrutacją ludzi do sił szturmowych. Nabór chętnych do szkoły U-bootów spadł poniżej niezbędnego poziomu

i admirał planował utworzenie nowego ośrodka szkoleniowego pod dowództwem kmdr. ppor. Heinricha Hoffmanna oraz wzmożenie działań w zakresie rekrutacji kandydatów.

Zła pogoda i lód w Niderlandach skutecznie opóźniały wyjście Seehundów w morze. Trzy łodzie sterujące Linsen, których jeszcze nie skuł lód i towarzyszące im łodzie wybuchowe wyszły z Hellevoetsluis godzinę przed północą 24 stycznia. Dwie łodzie sterujące wróciły rano następnego dnia po zniszczeniu łodzi wybuchowych, którym zabrakło paliwa. Trzecia, zmagając się z burzą śnieżną, wróciła dopiero wieczorem i też zniszczyła swe łodzie wybuchowe nie nawiązując kontaktu z nieprzyjacielem.

Próby z użyciem łodzi Biber i Moich zaplanowane były na styczeń. Ich celem miało być poszukiwanie odpowiedzi na pytania związane z nieskutecznością działań na Skaldzie. Główna kwestia, która wymagała wyjaśnienia, dotyczyła możliwości dotarcia w pełni wyposażonych miniaturowych łodzi podwodnych do rejonów, w które miały być wysłane. Próby z łodziami Biber rozpoczęły się dopiero 26 stycznia, kiedy cztery jednostki, każda uzbrojona w torpedę i minę, wyszły z Hoek van Holland z zadaniem dotarcia do Den Helder. Dwie z nich dopłynęły do miejsca przeznaczenia, ale pozostałe musiały odbić do IJmuiden. Wyniki, mimo wszystko, uznano za zadowalające i Bibery ponownie postawiono w stan gotowości.

Łodzie typu Moich były raczej niechętnie widziane przez Heye, który powiadomił Dönitza, że nie można ich używać na Skaldzie, ponieważ niska

163

DESPERACI DONITZA

temperatura skraca żywotność akumulatorów o 30 procent. Prowadzi to do ograniczenia zasięgu działania łodzi do nieco ponad 80 km. Heye uważał, że taki zasięg jest nie do przyjęcia w kontekście planowanych operacji i proponował, aby 180 łodzi typu Moich obecnych na zachodnim teatrze działań wojennych przerzucić na Morze Śródziemne. Dönitz nie wyraził na to zgody. Zasięg 88,5 km uznano za wystarczający, jeśli łodzie będą holowane do latarni morskiej Goeree. Dönitz był także zadowolony z udanych prób wodowania łodzi Linsen ze ścigaczy torpedowych. Heye podzielał poglądy swego zwierzchnika w tej sprawie i stwierdził, że metoda taka może być stosowana na szlaku konwojów z Tamizy, jak tylko poprawią się warunki pogodowe.

ROZDZIAŁ DZIESIĄTY

Miniaturowe łodzie podwodne i komandosi

Ostatnie akcje na Morzu Śródziemnym i Adriatyku

—
Początek 1945 r. nie był okresem wychnienia dla sił szturmowych na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych. Jednostki Marderów zostały prawie całkowicie wycofane, a na placu boju pozostały łodzie szturmowe, łodzie wybuchowe i pletwonurkowie. Naloty nękały siły szturmowe, jedenaście jednoosobowych łodzi szturmowych zostało zniszczonych 8 stycznia w trakcie ataku z powietrza na San Remo. Wieczorem następnego dnia pięć dwuosobowych łodzi szturmowych wypłynęło w morze w celu wykonania uderzenia na alianckie niszczyciele. Niemieckie stacje nasłuchowe w San Remo i w pobliżu Bolzano przechwytywały komunikaty radiowe nadawane przez alianckie okręty wojenne na Morzu Liguryjskim i przekazywały je do MOK Siid, które z kolei informowało siły szturmowe o potencjalnych celach. W przypadku 611. flotylli cała sprawa była jeszcze mniej skomplikowana. Flotylla ta miała bezpośrednie połączenie z komendantem portu, kmdr. ppor. Heinrichem Forsterem w San Remo, który komunikował się ze stacjami radiowymi w Bordighera i na Cap Arma. Pięć łodzi nawiązało kontakt z nieprzyjacielem o 22.15; dwie z nich wykonały atak z bliska, ale i tak nie trafiły celu. Jedna torpeda chybiła, a druga zakleszczyła się w wyrzutni. Wszystkie łodzie, pomimo intensywnego ognia obronnego, wróciły bez szwanku do San Remo.

611. Flotylla Sił Szturmowych działając z San Remo nie mogła poszczycić się większymi sukcesami, mimo dostępu do informacji o charakterze wywiadowczym i wielkiej woli walki swych ludzi. W okresie stacjonowania w tym porcie przeprowadziła około czterdziestu misji bojowych przeciwko okrętom nieprzyjaciela. Jedynym zwycięstwem, które flotylla zapisała na swoje konto, było uszkodzenie francuskiego niszczyciela „Trombe”. Został on trafiony, ale nie zatopiony przez torpedę wystrzeloną przez Włocha, pilota Sergio Denti. Działania nie ograniczały się do zwalczania jednostek pływających. Flotylla uczestniczyła w akcjach desantowych związanych z rozmieszczaniem agentów

165

DESPERACI DÓNITZA

i misji zwiadowczych na terenach wroga. Od początku 1945 r. w San Remo stacjonował kontyngent MEK80 kpt. mar. Krummhaara. W nocy 17 stycznia dwie łodzie torpedowe SMA otrzymały rozkaz podjęcia próby rozpoznania portu w Nicei. Na każdej z nich znajdowało się trzech płetwonurków z MEK80 i pneumatyczna tratwa ratunkowa. Dwadzieścia cztery godziny wcześniej misja ta została przerwana, ale około północy, przy drugim podejściu, grupa wypadowa dotarła do punktu położonego 6 km na południe od Nicei. W czasie przygotowania gumowych tratw dla płetwonurków łodzie zostały wykryte przez aliancki patrol. Jedna została zatopiona, a dwóch członków załogi dostało się do niewoli. Pierwsza próba wysadzenia agentów przez flotyllę została podjęta 20 lutego na wybrzeżach Francuskiej Riwiery. Dwie łodzie wykonujące to zadanie zostały jednak zmuszone do zawrócenia z racji silnego natężenia oświetlenia wybrzeża, które uniemożliwiało podejście do lądu. Początkowe niepowodzenie nie spowodowało zarzucenia tego typu akcji. W marcu 1945 r. Bóhme oddelegował sześć włoskich łodzi wybuchowych MTM, wchodzących w skład flotylli na wschodnie wybrzeże Włoch, do Wenecji i oddał je do stałej dyspozycji MEK71 i wyszkolonych agentów od sabotażu. Do 25 kwietnia flotylla rozmieściła dwudziestu ośmiu agentów, większość z nich została przetrzucona wraz z ludźmi MEK80 na Francuską Riwierę.⁹⁵

Pod koniec stycznia 1945 r. MEK80 Krummhaara zanotowało niepowodzenie przy drugiej akcji na tyłach nieprzyjaciela. Mała grupa ludzi została wysadzona przez łodzie szturmowe między Monaco a Menton. Agenci przypadkowo zdetonowali kilka min podłożonych na plaży i musieli się wycofać pod silnym ogniem nieprzyjaciela. W lutym i marcu 611. flotylla wykonała dwie misje wspólnie z Oberleutnantem Engelmannem z włoskiej placówki Abwehry (Mil. Amt. Führungsstelle Italien). W obu przypadkach wysadzono i następnie podjęto trzech Francuzów, za pierwszym razem między Monaco a Menton, za drugim razem w rejonie St. Juan. W marcu 1945 r. szczęście opuściło kpt. mar. Krummhaara, który został złapany przez włoskich partyzantów w drodze z Mediolanu do Genui, a później przekazany władzom alianckim.

Siódmego lutego 1945 r. ppor. mar. Heckner przejął dowództwo operacyjne 611. flotylli w San Remo, a dotychczasowy dowódca, kpt. mar. Wilhelm Ullrich, został przeniesiony wraz z czterdziestoma ludźmi do La Spezia w celu założenia nowej bazy wypadowej. Pięć nowych łodzi torpedowych SMA i jedenaście wybuchowych MTM zostało dostarczonych transportem drogowym i barkami desantowymi z Sesto Calende, ponieważ Ullrich pozostawał w pełnej gotowości na wypadek lądowania aliantów, które nigdy nie nastąpiło. W związku z naporem sił alianckich Ullrich został 27 marca skierowany do Genui zabierając siedem łodzi MTM i cztery SMA, pozostawiając resztę jako straż tylną w La Spezia. Wylądował ostatecznie na stanowisku sztabowym w Kommando Stab Sud w Levico, a 611. flotyllę przejął por. mar. Frenzemeyer.

166

MINIATUROWE ŁODZIE PODWODNE I KOMANDOSI

Ludzie z MEK71 oraz pomocnicze flotylle transportowe wykonywały większość działań sił szturmowych na Adriatyku. Całą obecność państw Osi w tym rejonie charakteryzował kompletny mieszmasz wszelkiego rodzaju jednostek i formacji, wśród których znajdowały się cztery włoskie miniaturowe łodzie podwodne CB14, CB15, CB16 i CB17 oraz włoskie podwodne okręty transportowe „Grono”, „Morena” i „Sparide”, pozostające w gotowości do użycia i przeznaczone dla sił szturmowych. Okręty te miały być obsadzone niemieckimi załogami i pozostawać pod kontrolą Kriegsmarine. W trakcie nalotu na stocznię w Puli 4 września podwodne okręty transportowe zostały zniszczone a ich załogi wróciły do Niemiec, gdzie miały być potem wykorzystane w działaniach Seehundów.

VI dywizja sił szturmowych, którą sformowano z pozostałości po Einsatz-stab Haun, została na początku grudnia 1944 r. przeniesiona do Puli na Półwyspie Istria i oddana pod dowództwo kpt. mar. Witta, zastępcy Böhme. Witt pełnił jednocześnie obowiązki dowódcy 612. flotylli, jednej z pięciu formacji wchodzących, obok 613. flotylli, 411. flotylli, MEK71 i włoskiej flotylli CBU porucznika Siervo, w skład VI dywizji sił szturmowych.

VI dywizja sił szturmowych, podobnie jak większość pośrednich szczebli dowodzenia, nie mogła działać samodzielnie i musiała przekazywać plany operacyjne do Kommando Stab Siid za pośrednictwem radia lub telefaksu. Ewentualna akceptacja zawierająca kryptonim była odsyłana do szefostwa dywizji. Witt miał bardzo dobre układy z 1. dywizją ścigaczy torpedowych stacjonującą w Puli i podporządkowaną MOK Siid.

Kwatera główna dywizji mieszcząca się w dawnej włoskiej szkole broni podwodnej Monumenti w Puli została w lutym 1945r. zbombardowana przez alianckie lotnictwo. W wyniku nalotu prawie całkowicie zostały zniszczone budynki a piętnastu ludzi zginęło po bezpośrednim trafieniu bomby w schron. W tym samym mieście znajdowała również 612. Flotylla Sił Szturmowych, która 18 lutego została zmuszona przez aliancką ofensywę do opuszczenia bazy w Cigale. Alianckie lotnictwo zniszczyło wiele łodzi szturmowych i wybuchowych tej flotylli. Część uratowanego sprzętu została oddana, sześć łodzi przerzucono do Vasana, a resztę wraz z paliwem i wyposażeniem na wyspę Brioni. Siostrzana, 613. flotylla, została sformowana w styczniu 1945 r. we Fiume na bazie Lehrkommando 600 z wyspy List. Nowa flotylla por. mar. Gerharda liczyła 150 ludzi i mogła na początek zaznajomić się z obsługą prowizorycznych łodzi szturmowych o kiepskiej jakości wyprodukowanych we Włoszech. Jednostki te prawie nie nadawały się do żeglugi i w kwietniu zastąpiono je dwunastoma nowymi łodziami MTM i pięcioma nowymi SMA z Sesto Calende. Całą flotyllę przeniesiono do Porto Rose koło Triestu. Posiadane łodzie szturmowe były wykorzystywane do wielu zróżnicowanych działań, głównie do wypadów komandosów na wyspy realizowanych z udziałem najbardziej chyba aktywnej jednostki sił szturmowych na Adriatyku -MEK71.

DESPERACI DÓNITZA

Ten w pełni zmotoryzowany oddział został sformowany na początku 1944 r. i liczył początkowo dwudziestu pięciu ludzi uzbrojonych w lekką broń automatyczną. Po sześciu tygodniach normalnego szkolenia żołnierze zostali wysłani do Aix, na południe od Marsylii, gdzie zarekwirowali kilkanaście francuskich łodzi motorowych Chris Craft do dalszych ćwiczeń. Jednostka stanowiła prawie samodzielną formację w Aix, chociaż podlegała bezpośrednio adm. Paulowi Wewerowi, dowódcy Południowego Wybrzeża Francji (Kommandierender Admiral der franzosische Sudkiiste). W czerwcu 1944 r. MEK71 miało już trzydziestu ludzi i otrzymało dodatkowe trzy znakomitej jakości francuskie łodzie motorowe „Popol”, „Owepy” i „Frigane”.

Po lądowaniu aliantów w południowej Francji MEK71 pozostawało bez przydziału zadań bojowych, chociaż zajmowało się przetrzymywaniem agentów Abwehry na Korsykę. W maju 1944 r., dowódca MEK, por. Horst Walters został przedstawiony mjr. Wernerowi z Abwehry w Aix i poproszony o oddanie do jego dyspozycji wszystkich środków, ponieważ Abwehra

zamierzała wysłać agentów na Korsykę. Zadanie to zaczęto realizować dopiero w lipcu, kiedy na pokładzie łodzi „Popol” przetransportowano dwóch Korsykańczyków na zachodnie wybrzeże wyspy. Agenci, którzy nie posiadali żadnej radiostacji, mieli przebywać na wyspie co najmniej przez trzy dni, a potem „Popol” miał wrócić i stamtąd ich zabrać. Po pięciu dniach łódź z Walterem na pokładzie wróciła na wyspę. Agenci, których było widać przez lornetkę, czekali na brzegu. Łódź podpłynęła bliżej lądu, gdy dwaj ludzie uciekli a silny ogień zaatakował nadpływających. W wyniku ostrzału ranny został radiotelegrafista, a „Popol” po wykonaniu zwrotu salwował się ucieczką do St. Tropez.

MEK71 działało następnie jako ochrona adm. Ernsta Scheurlina - następcy adm. Wewera - podczas odwrotu wojsk niemieckich, a w późniejszym okresie znalazło się w Friburgu, gdzie zostało czasowo rozwiązane. We wrześniu oddział został reaktywowany w Mommark, w Danii. Liczył wtedy siedemdziesięciu dwóch ludzi: dwudziestu kierowców ciężarówek, dwunastu radiotelegrafistów i czterdziestu marynarzy przeszkolonych do wykonywania zadań bojowych. Oddział został ponownie w pełni zmotoryzowany, mając na wyposażeniu trzy ciężarówki dużej ładowności, dwa samochody terenowe, trzy przewoźne radiostacje, trzy transportery opancerzone i cztery motocykle. Dodatkowym wyposażeniem było pięć łodzi wybuchowych Linsen umieszczonych na przyczepach.

Pod koniec września i na początku października oddział został przerzucony do Puli i zakwaterowany w tej samej szkole broni podwodnej, co VI dywizja sił szturmowych. Do składu osobowego włączono tam dwunastu płetwonurków z Lehrkommando 700, którymi dowodził Stabsfeldwebel Mietzschke. Do dyspozycji MEK71 oddano trzy łodzie SMA z 213. Flotylli, które zastąpiły łodzie wybuchowe Linsen.

Rejon Adriatyku był strefą całkowitego panowania nieprzyjaciela w powietrzu i na morzu, chociaż Niemcy uważali, że dzieje się tak tylko za dnia.

168

MINIATUROWE ŁODZIE PODWODNE I KOMANDOSI

Brytyjczycy chowają się w porcie po zapadnięciu zmroku, bo w nocy nie ma potrzeby zabezpieczania konwojów. Panowanie Niemiec sięgało wyspy Lussin na wybrzeżu Dalmacji, a oddziały komandosów śmiało sobie poczynały na wyspach rozsianych u brzegów Chorwacji.

W tym rejonie swą przydatność potwierdziła jeszcze inna komórka sił szturmowych oraz dr Konrad Voppel wraz z niewielką grupą badaczy w Niemczech, którzy ślęczeli nad różnymi tekstami, mapami, artykułami i innymi strzępkami informacji, aby zapewnić komandosom jak najdokładniejsze

i miał dostęp do 30 000 książek, 250 000 map i co najmniej 500 000 fotografii. Pełnił wraz z swoim zespołem dyżur na potrzeby adm. Heye, aby dostarczyć jak najdokładniejszych informacji na temat danego miejsca dotyczących topografii, głębokości wody, itd. Grupa określana kryptonimem „Kosmos” przekazywała bardzo szczegółowe dane adm. Heye, a ten kierował je do odpowiedniej jednostki. MEK71 także wykorzystywało je do swoich potrzeb. W październiku MEK71 straciło czternastu ludzi, w tym czterech płetwonurków przeniesionych do Weissenburga w Bawarii, skąd mieli prowadzić akcje przeciwko mostom na Dunaju. St. chor. Schulz odwiózł ich do Niemiec, a w grudniu do tej małej grupy dołączyło jeszcze szesnastu ludzi pod dowództwem ppor. Tegethoffa. Zostali oni wyłączeni z MEK71 i utworzyli Kommando Wineto. Ci, którzy zostali w Pułki, zaczęli działania w grudniu. Z materiałów brytyjskiej Admiralicji wynika, że pierwszy oficjalny wypad komandosów sił szturmowych na Adriatyku miał miejsce w nocy 15 września 1944 r., kiedy ścigacze torpedowe S45 i S71 przewożące łodzie szturmowe i szesnastu płetwonurków (w tym von Wurziana, autora planu operacyjnego akcji) wyszły w morze do ataku na port w Anconie. Misja zakończyła się kląpą, bo jedna z łodzi szturmowych wywróciła się do góry dnem

podczas wodowania. Druga próba podjęta po trzech dniach została również przerwana z uwagi na „alianckie reflektory i radary”.⁹⁶ Źródła niemieckie nie podają, czy misje te były faktycznie podejmowane przez MEK71.

Kolejna akcja komandosów, której celem był Sibenik, miała także miejsce w październiku. W czasie jej trwania utracono jedną eskortującą łódź szturmową. Dalsze straty poniesione przez 612. Flotyllę obejmują zatopienie 27 października dwóch łodzi szturmowych przez lekkie okręty alianckie w czasie służby eskortowej w rejonie Splitu.

W listopadzie w dalszym ciągu używano łodzi szturmowych do ataków na porty na wyspach Dalmacji. Łodzie przewoziły pływonurków, a same były dostarczane w rejon działania przez kutry torpedowe. Brały także udział w misjach zwiadowczych i akcji ratowniczej dla podejmowania rozbitków ze statku szpitalnego (dawnego francuskiego liniowca „Gouverneur General Tirman”), który został zatopiony koło Puli 18 listopada. Dziewiętnastego listopada, kiedy łodzie szturmowe brały jeszcze udział w akcji ratowniczej,

169

DESPERACI DÓNITZA

kwatery dowództwa w Cigale została zbombardowana przez alianckie bombowce szturmowe. Flotylla wzięła odwet za doznane straty i przewiozła ludzi MEK71, którzy zaatakowali Selve i Gruizza, gdzie zniszczyli latarnię morską.

W grudniu MEK71 wspomaganie przez łodzie szturmowe i ścigacze torpedowe z 1. Flotylli Ścigaczy zwiększyło intensywność działań. Celem akcji były stacje sygnalizacyjne, magazyny, jednostki pływające, mosty drogowe i kolejowe, składy paliwa, elektrownie, stacje radarowe położone na wybrzeżu Dalmacji, w tym na obszarach zajętych przez wojska brytyjskie i komunistycznych partyzantów Tity na chorwackich wyspach Olib, Silba, Molat, Ist i Dugi Otok. Próba ataku na lotnisko na wyspie Vis nie powiodła się, ponieważ dwie zarekwirowane włoskie łodzie motorowe zatoniły podczas opuszczania ze ścigaczy u brzegów wyspy. W nocy 11 lutego ścigacze przewożące łodzie szturmowe, komandosów MEK71 i pływonurków wyszły z Cigale z zamiarem przeprowadzenia ataku na port w Splicie, w Chorwacji. Komandosi wylądowali koło łodzi szturmowej, ale pływonurkowie zrezygnowali z powodu uszkodzenia jednostki, która ich przewoziła. Uszkodzenie to spowodowała barka z działem przeciwlotniczym i HMS „Delhi”, które znajdowały się niedaleko. W czasie wycofywania się pięć jednoosobowych łodzi szturmowych i nieokreślona ilość komandosów została odcięta i przedostała się na wyspę Lacieta, gdzie pozostała do końca wojny, bo alianckie kanonierki skutecznie udaremniały wszelkie próby przeprowadzenia akcji ratowniczej.

Gęsta mgła w marcu uniemożliwiła zaatakowanie magazynów paliwa, mostów i składnic zaopatrzenia w Anconie. Wzmocnieniem MEK71 okazało się przybycie ppor. Schmidta, który w kwietniu pokierował kolejną akcją na włoskie wybrzeże, w okolicy Senigallia. W związku z coraz silniejszymi nalotami na Pulę, MEK71 przeniosło się do Valbandon, a gros sił tego oddziału przetransportowano następnie do Treviso pozostawiając tylną straż w liczbie dwunastu ludzi, do których dołączyła kolejna dwunastka wycofana z Treviso pod dowództwem Schmidta. Straż tylna przeprowadziła w kwietniu 1945 r. atak na włoskie wybrzeże. Uderzenie obejmowało dwie fazy; w każdej uczestniczyły dwie łodzie MTM użyczone przez 213. Flotyllę. Efektem tej akcji było zniszczenie alianckiego składu paliw, poważne uszkodzenie rurociągu z benzyną w trzech miejscach oraz zniszczenie mostu drogowego, wagonów kolejowych i przerwanie kabli energetycznych. Komandosi z sił szturmowych odnosili sukcesy podobne do tych, które były udziałem ich alianckich odpowiedników, chociaż historia raczej milczy na ten temat.

Innym aspektem operacji MEK71 było przetrzymywanie agentów Abwehry na tyły wroga. Akcje tego typu przeważały w działaniach prowadzonych w kwietniu 1945 r. MEK71 utrzymywało do tego celu grupę sześciu łodzi MTM w Wenecji przeznaczonych dla Kommando

Eulenspiegel - Hauptmanna Pfannenstiela (alias Luxa) z Abwehry i jego agentów. W marcu 1945 r. Böhme polecił Waltersowi zgłosić się do Kommando Stab Siid na spotkanie, na którym

170

MINIATUROWE ŁODZIE PODWODNE I KOMANDOSI

obecny był także Pfannenstiel. Abwehra znOw uzyskała cfo swej dyspozycji środki od MEKTI, tym razem sześć łodzi MTM, które wcześniej przekazała 612. Flotylla.

Pierwsza misja została zaplanowana na początek kwietnia, kiedy trzech Włochów mieli zostać przetrzuceni w rejon Corsini w celu obserwacji ruchu statków w porcie. Błąd nawigacyjny st. chor. Beckera przydzielonego z 612. Flotylli spo wodo wał, że agenci wylądowali u ujścia rzeki Po i wrócili z niczym. Sześciu Włochów, którzy mieli ponownie wykonać wcześniej zakładane zadania, zostało zabranych 9 kwietnia, ale tym razem Obergefreiter Biittner z MEK71 poprowadził łodzie MTM dokładnie do celu i wysadził agentów zgodnie z planem. Czterech z nich wróciło na składanych gumowych tódkach 13 kwietnia z wiadomością, że w porcie znajdują się trzy lub cztery statki. MEK71 pozostało w Treviso do 24 kwietnia 1945 r., a potem z rozkazu Kommando Stab Siid przeniosło się do Vigo di Fassa, gdzie doczekało ostatecznej kapitulacji Niemiec w maju 1945 r.

Siły szturmowe wspomagały ewakuację wojsk niemieckich z Lussin i Cherso, ale jedne z ostatnich doniesień na temat ich działalności dotyczą alianckiego nalotu na Brioni, 24 kwietnia. W wyniku ataku z powietrza trwającego od 7.30 do 18.00, budynki mieszkalne znikły z powierzchni ziemi, trzy łodzie szturmowe zostały zatopione a inne uszkodzone, nie mówiąc o stratach w ludziach.

Niemieckie materiały źródłowe nie dokumentują dokładnie końca działań sił szturmowych na Adriatyku. MEK90 zaznaczyło swą aktywność w Czarnogórze i Albanii w pierwszych miesiącach 1945 r., chociaż niewiele wiadomo na temat szczegółów zaangażowania w operacjach bojowych. Radiogram do Naczelnego Dowództwa Sił Szturmowych (KdK) odebrany przez Kommando Stab Siid w marcu zawiera prośbę o zapewnienie pojazdów do ewakuacji z Jugosławii. Ostatnia depesza z Agram potwierdza, że udało się zorganizować ewakuację MEK90 kolejną. Źródła podają, że jednostka ta dotarła do Niemiec w połowie marca, ale potem wszelki ślad po niej zaginął. Istnieją materiały na dowód sporadycznych akcji dywersyjnych innych formacji prowadzonych prawie do ostatnich dni wojny. To samo dotyczy jednostek sił szturmowych stacjonujących na zachodnim wybrzeżu Włoch.

Operacje na zachodnim wybrzeżu w ostatnich miesiącach wojny obejmowały próby ataku na port w Livorno i pobliskie alianckie kotwice. 16 stycznia trzydzieści trzy łodzie Linsen wypłynęły z La Spezia z zadaniem uderzenia na nieprzyjacielskie jednostki pływające pod Livorno, Marinę di Pisa i Viaraggio. Szturm na Marinę di Pisa był całkowicie nieudany, a na redzie pozostałych portów nie było żadnych statków. Łodzie Linsen wpłynęły do tych portów, co Niemcy uznali za sukces, ale nie udało się tego potwierdzić z powodu braku rozpoznania lotniczego.

Logistyka nastroczała coraz większych problemów we Włoszech i Dalmacji.

171

DESPERACI DÓNITZA

Pod koniec 1944 r. i na początku 1945 r. występowały braki paliwa dla potrzeb transportu drogowego w tych rejonach. Benzynę potrzebną do przewiezienia trzydziestu łodzi MTM z Sesto Calende do Lehrkommando 600 trzeba było sprowadzić z Niemiec korzystając z niepewnego transportu kolejowego. Zapasy paliwa dla potrzeb marynarki wojennej były wystarczające do końca stycznia 1945 r., ale w następnych miesiącach sytuacja gwałtownie się pogorszyła. Pierwsze ograniczenia, które dotknęły siły szturmowe, wprowadzono już w styczniu. Zapasy powoli się wyczerpywały tym bardziej, że pojawił się zakaz korzystania z transportu kolejowego z Niemiec do Włoch. Miejscowe flotylle wykorzystywały rezerwy

operacyjne, ale musiały później ograniczyć skalę działań a rutynowe rejsy odbywały się na wyraźne rozkazy wydawane przez Böhme. Paraliżowało to jednostki operacyjne i w dużej mierze utrudniało utrzymanie gotowości bojowej; całkowicie został wstrzymany program szkoleniowy 611. Flotylli Sił Szturmowych. W takich warunkach 6 stycznia 1945 r., kmdr ppor. Hugo Gerdst opuścił stanowisko Einsatzleiter, gdyż okazało się ono zupełnie zbędne. Cztery ścigacze okrętów podwodnych, które mu podlegały, zostały przekazane pod komendę por. mar. Heckera, nowego oficera łącznikowego z resztkami Decima Mas. Jednostki te nie weszły już do akcji - skazane na bezczynność z powodu nadmiernego zużycia benzyny. Każda flotylla utrzymywała żelazne zapasy paliwa (Sperr-Bestand). Można je było naruszyć tylko na wyraźne polecenie Böhme lub w przypadku inwazji. Zostały one i tak całkowicie wyczerpane w trakcie wykonywania ostatniej akcji sił szturmowych Kommando Stab Siid 23 kwietnia 1945 r.

21 kwietnia wszystkie jednostki sił szturmowych otrzymały rozkaz wycofania się z wybrzeża Ligurii i przygotowania do przekazania ludzi do dyspozycji Dowódcy Morskiego Ligurii (Seekommandant italienische Revira), kmdr. Maxa Berninghausa. Mieli oni być wcieleni do oddziałów lądowych i użyci w walce z nacierającymi wojskami nieprzyjaciela. Böhme był później przesłuchiwany przez aliancką komisję śledczą i powiedział, że „z niechęcią” rozkazałby zniszczyć całe pozostałe wyposażenie sił szturmowych bez wykorzystania ostatniej szansy walki przeciwko aliantom na morzu. Wydał bowiem natychmiastowy rozkaz wszystkim pozostającym jeszcze pod jego dowództwem jednostkom przeprowadzenie ostatniego, desperackiego ataku - Totaleinsatz.

W ostatniej misji bojowej uczestniczyło jedenaście łodzi 611. flotylli, które stacjonowały w Genui pod dowództwem por. mar. Frenzemeyera i zostały przerzucone do Portofino w celu dołączenia do pięciu łodzi ppor. Buhnemanna. Połączone siły dwunastu jednoosobowych i czterech dwuosobowych łodzi szturmowych ruszyły na południe nocą 23 kwietnia i z pełną determinacją zaatakowały port w Livorno. Tylko dwie łodzie wróciły do bazy, ale nie potwierdzono żadnych strat po stronie aliantów. Frenzmeyer był na pokładzie jednej

172 MINIATUROWE ŁODZIE PODWODNE I KOMANDOSI

z dwóch ocalałych jednostek, ale zatopił łódź w Portofino. Pozostałe dwadzieścia łodzi z 611. flotylli pozostających w dalszym ciągu w San Remo także prawdopodobnie przeprowadziło atak w kierunku Menton i San Juan ze wsparciem sześciu Marderów z 364. flotylli i zatopiło jedną nieprzyjacielską jednostkę pływającą, ale nie ma informacji o stratach własnych. Po wykonaniu tych ostatnich akcji bojowych siły szturmowe praktycznie zaprzestały działalności w rejonie Morza Śródziemnego.

Pięćdziesięciu ludzi z MEK80, którzy wcześniej ochraniaли magazyny w Meina, toczyło walki z partyzantami w ostatnich dniach wojny. Ostatnia dziesiątka zdołała dotrzeć do Vigo di Fassa 28 kwietnia 1945 r., gdzie oddała się do niewoli. Kolumna transportowa Gruppe Nachschub kmdr. ppor. Buck-hardta była jednostką sił szturmowych, która brała udział w desperackiej akcji sił tyłowych Wehrmachtu na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych. Dwudziestego piątego kwietnia partyzanci zaatakowali kwaterę jej dowództwa i park samochodowy w Sesto Calende. Buckhardt i jego ludzie uciekli z pola bitwy i skierowali się do Mediolanu, gdzie poddali się pod koniec wojny.

Kummer przebywający w Wenecji uzyskał od Dowództwa Sił Szturmowych (KdK) zgodę na to, aby mógł wraz z załogami baterii przeciwlotniczych opuścić wyspę San Giorgio.

Opuszczony poligon Lehrkommando 700 stał się obiektem zacieklej ataków alianckiego lotnictwa, co spowodowało liczne straty w ludziach z jego jednostki, którzy nie mieli już czego ochraniać. Prośba Kummera o przeniesienie jednostki została załatwiona pozytywnie w kwietniu 1945 r. W tym miesiącu zwinięto obóz i czterdziestu ludzi wysłano do Innsbrucku do ochrony partii łodzi Linsen załadowanych na wagony kolejowe, które nigdy nie dojechały

do List. Kummer z pięcioma żołnierzami, jako straż tylna, przenieśli się do Vigo di Fassa 28 kwietnia 1945 r., gdzie czekali na kapitulację.

Jedna z najbardziej interesujących jednostek sił szturmowych, chociaż najmniej używana na froncie włoskim, znikła w mrokach historii prowadząc pogmatwane i niejasne walki w Jugosławii. Pod koniec stycznia 1945 r. oficer personalny sił szturmowych w Kappeln skierował czterdziestu rekrutów do Maiale Gruppe Lehmann, która w tamtym okresie nadal stacjonowała w Wenecji i prowadziła prace remontowe włoskiego sprzętu bojowego. Nowych ludzi wysłano do Valdagno na szkolenie pływackie w tym samym ośrodku, który był wykorzystywany przez Lehrkommando 700. Szkolenie to prowadzili Lehmann, Wirth (obecnie podporucznik) i ośmiu wcześniej wcielonych ludzi. Niska temperatura wody (12° C) nie sprzyjała prowadzeniu zajęć. Pod koniec marca wszyscy zostali przeniesieni do Wenecji, chociaż mimo wcześniejszych obietnic dotarły tam tylko cztery włoskie „kwadrygi”, które z racji poważnych wad konstrukcyjnych nie nadawały się do użytku.

173

DESPERACI DÓNITZA

Taki był smutny koniec działalności Mailale Gruppe Lehmanna we Włoszech. Cała formacja została wysłana w połowie marca do Zagłębia Ruhry i wcielona w skład Kommando Sioux, naprędce utworzonej grupy bojowej sił szturmowych pod dowództwem kpt. mar. Bartelsa, która prawdopodobnie nie została użyta do zadań operacyjnych. Grupa Lehmanna miała wykonać atak na pozostający w rękach aliantów most Remagen na Renie, chociaż zamiar ten ostatecznie nie został zrealizowany. W tamtym czasie skład osobowy Gruppe stanowili dwaj oficerowie, sześciu ludzi ze stopniem Ober-fahnrich i Oberfeldwebel, jeden chorąży, dziesięciu w randze Obermaat i Maat, siedemnastu szeregowców i chorąży sztabu medycznego. Lehmann i jego ludzie zostali ponownie wysłani koleją do Włoch, przybyli do Wenecji i na początku kwietnia 1945 r. rozlokowali się na wyspie San Andrea. Czekali beczynn timer na kapitulację Niemiec, a po jej ogłoszeniu zniszczyli sprzęt i usiłowali dostać się do Sistiana na pokładzie barki transportowej.

Wśród jednostek sił szturmowych, które zbierały się w Sistiana, znajdowała się również Gruppe Dexling: ppor. mar. Dexling wraz z sześcioma pływaczami, którzy trafili z Lehrkommando na wyspie Sylt do Puli, którą w grudniu Hitler ogłosił „twierdzą”.⁹⁷ Grupa ta podlegała bezpośrednio Kommando Stab Siid, była luźno powiązana z 612 flotyllą, ale nie brała udziału w zaplanowanych dla niej akcjach komandosów przeciwko Anconie i na wyspach Dalmacji. Została ostatecznie wcielona w skład VI dywizji sił szturmowych w Sistiana i była przygotowywana do użycia jako piechota. Dywizja ta, która stała się formacją lądową, objęła pozostałości flotylli numer 411, 612 i 613. Sprzęt do użycia na morzu został zniszczony w Sistiana, a potem siły te brały udział w walkach z 2. nowozelandzką dywizją pancerną i partyzantami Tity.

Wycofujące się niedobitki sił szturmowych uczestniczyły w zaciętych walkach ulicznych w Trieście, a po ich zakończeniu poddały się jugosłowiańskim komunistom.

ROZDZIAŁ JEDENASTY

Wojna konwencjonalna

Miniaturowe łodzie podwodne Seehund u ujścia Tamizy

29 stycznia 1945 r. lód w Ijmuiden nie stanowi już przeszkody dla powrotu łodzi Seehund do akcji. Podobnie było w Hellevoetsluis, gdzie gruby zimowy lód ustąpił i nie ograniczał działań Biberów. Dziesięć Seehundów wyszło w dwóch grupach przez małą śluzę w Ijmuiden: jedna kierowała się w rejon Dumpton-Margate, druga na South Falls. Operacje miały być przerwane, gdyby od południowego-zachodu nastąpiło pogorszenie pogody. Wszystkie jednostki wypłynęły bez żadnych kłopotów. Pierwsza z łodzi, która wróciła, U-5342, weszła do portu wieczorem. Obersteuermann Bócher i Obermaschinist Fróbel zostali

zmuszeni do przerywania misji z powodu awarii sprzęgła zaledwie po trzech godzinach pobytu na morzu.

W ciągu kolejnych dni siedem Seehundów wróciło, mając różne problemy techniczne lub z powodu zbyt wysokiej fali. Niektóre dotarły w przybliżony rejon operacji, ale zostały zmuszone do przerywania misji. Por. mar. Henry Kretschmer był jednym z tych, którzy musieli wrócić do bazy, a jego U-5041 został pokonany przez żywioł morski. Mechanik, Maschinenmaat Karl Radel był mocno dotknięty chorobą morską i dotarł do portu w stanie skrajnego wyczerpania.

Tylko dwie łodzie podwodne Seehund osiągnęły wyznaczony rejon patrolowy. Ppor. mar. Stiirzenberger i Obermaschinist Herold, stanowiący załogę U-5335, zauważyli trzy parowce i dwa eskortowce płynące w konwoju, ale nie zdołali zająć pozycji do odpalenia torpedy.

Musieli wkrótce przerwać misję z powodu wysokiej fali i dopłynęli do Ijmuiden 31 stycznia. Por. mar. Ross i por. Vennemann zameldowali o udanej akcji i storpedowaniu węglowca o ładowności około 3000 ton koło Boi Dumpton na redzie Margate 30 stycznia. Niemcy byli z siebie dumni, chociaż Brytyjczycy podali, że statek zatonął na minach. Było to trzecie zatopienie na koncie Seehundów (łączny tonaż zatopień 6324 tony), od czasu wprowadzenia ich do akcji.

Piętnaście Biberów wypłynęło z Hoek van Holland tego samego dnia, w którym Seehundy rozpoczęły swą misję bojową. Zostały przerzucone z Rotterdamu dzień wcześniej. Trzy z ich od razu zatonięły po zderzeniu

175

DESPERACI DÓNITZA

z małymi polami lodu o grubości dochodzącej do 20 cm. Kolejne pięć, uszkodzonych przez lód, osiadło na mieliźnie w pobliżu Hellevoetsluis po zaledwie 64 godzinach bezowocnego pobytu na morzu. Sześć nie wróciło do bazy, a ich los pozostaje nieznany.

Styczeń zamknął się niekorzystnym bilansem dla sił szturmowych. Heye, mimo wszystko nie tracił optymizmu, przynajmniej jeśli chodzi Seehundy. W raporcie z 4 lutego, w którym podsumowuje ich działania, napisał, że mimo trudnych warunków atmosferycznych i skromnych dokonań, jednostki te spełniły znaczącą rolę w pokonywaniu początkowych problemów dotyczących małych łodzi podwodnych i szkoleniu załóg - przynajmniej te, które przetrwały. Wyraził także wiarę w sukcesy po poprawie pogody.

3 lutego dokonano zmiany dowódcy Seehundów w Ijmuiden. Kpt mar. Rasch został odwołany do Niemiec, gdzie miał nadzorować działalność Lehrkommando 300 w Neukoppel. Na jego miejsce wyznaczono weterana U-bootów, kmdr. por. Albrechta Brandi, który został dowódcą 312. flotylli, a później VI Dywizji Sił Szturmowych. Brytyjczycy obawiali się zagrożenia ze strony miniaturowych łodzi podwodnych i także 3 lutego trzydzieści sześć Lancasterów z 5. Grupy zaatakowało betonowe bunkry w Ijmuiden (9. eskadra) i Poortershaven (617. eskadra) potężnymi bombami Tallboy o wadze ponad 5 t. W bunkrach tych chroniły się miniaturowe łodzie, a według RAF-u, przy sprzyjającej pogodzie tamtego dnia, oba cele zostały trafione bez strat własnych. Ocena Brytyjczyków była zgodna z prawdą: bunkry ścigaczy w Haringshaven zostały bezpośrednio trafione trzema bombami, ale nalot nie wyrządził szkód Seehundom - cztery sprawne i dwadzieścia siedem niesprawnych było w porcie. Bunkier nie został już później przywrócony do pierwotnego stanu.

Wyremontowano tylko dziesięć stanowisk z planowanych osiemnastu. Alianckie bomby zrzucone z dużą dokładnością nie spowodowały większych zniszczeń. Baza łodzi Moich została o wiele poważniej uszkodzona przez Spitfire'y z 2. Armii Powietrznej, które wzięły udział w nalocie na węzeł kolejowy Amersfoort. Nie uszkodzono samych łodzi, ale baza praktycznie przestała istnieć. Lancastery zaatakowały również bazę Biberów w Poortershaven. Także i tym razem łodzie nie ucierpiały, ale uszkodzenia instalacji portowych uniemożliwiły wykonywanie operacji w lutym. Brytyjczycy szybko wrócili i podjęli kolejny

atak na siły szturmowe. Piętnaście Lancasterów z 617. eskadry 8 lutego ponownie zrzuciło bomby Tallboy na stanowiska łodzi podwodnych w Ijmuiden nie ponosząc strat własnych. Podobne znaczenie miało bombardowanie przez RAF połączeń kolejowych między Niemcami a Holandią, co również przerwało dostawy Seehundów w rejon styczności z nieprzyjacielem. 11 lutego postanowiono przetransportować je samochodami drogą biegnącą przez Zuiderseedamm i użyć do działań na Skaldzie. Zneutralizowałyby to wpływ niekorzystnej pogody, ponieważ śródlądowe podejścia do portu są raczej

176

WOJNA KONWENCJONALNA

płytkie i nie tak wrażliwe na stan Morza Północnego. Istniały już plany podjęcia próbnej operacji Seehundów na Skaldzie.

W dalszym ciągu prowadzono działania skierowane przeciwko konwojom idącym z Anglii. 5 lutego wypłynęło osiem łodzi podwodnych: U-5368, U-5033 i U-5326 wróciły po stwierdzeniu uszkodzeń, U-5339 wszedł na mieliznę na północ od Hoek van Holland, U-5311 wszedł na mieliznę 14 km na północ od Ijmuiden, U-5329, U-5348 i U-5344 wróciły bez sukcesów z uszkodzeniami różnego stopnia spowodowanymi przez bomby głębinowe.

Wieczorem 10 lutego osiem Seehundów wyszło z bazy; U-5335 został zmuszony do zawrócenia do portu w celu naprawy urządzenia sterowego, chociaż następnego dnia był już gotów do wznowienia misji. Baza w Ijmuiden nadal dymiła po ataku 17 bombowców B-17 z 8. Armii Powietrznej, które przeprowadziły pierwszy nalot w ramach akcji Disney skierowanej przeciwko stanowiskom łodzi podwodnych z użyciem rakietowych bomb burzących. Trzy inne Seehundy - U-5363, U-5337 i dowodzony przez ppor. mar.

Polakowskiego - musiały wrócić 11 lutego z powodu uszkodzeń mechanicznych, a U-5330 dzień później, chociaż dostrzegł alianckie statki, ale nie mógł pochwalić się żadnymi osiągnięciami. U-5339 wszedł do Vlieland wieczorem 12 lutego; U-5345 do Ijmuiden a U-5347 osiadł na mieliznie na Texel, 30 km na północ od portu, rano 13 lutego, uszkodzony w wyniku ataku lotniczego. Jedynie U-5349 nie zdołał wrócić do bazy.

Kolejne pięć wyszło z Ijmuiden o 17.00 12 lutego i skierowało się na Północny Foreland. Dwie jednostki, U-5332 i U-5342 zawróciły z powodu problemów mechanicznych. St. chor. mar. Streck i Maschinenmaat Niehaus, stanowiący załogę U-5345, osiągnęli rejon operacyjny, ale zostali wykryci i obrzuceni bombami głębinowymi. Naliczyli 259 wybuchów, zanim napastnicy opuścili miejsce ataku. Łódź została poważnie uszkodzona. Roztrzęsiona załoga dowlokła się do Ijmuiden i zakończyła misję na wewnętrznym falochronie portu w Ijmuiden.

Czwarty Seehund, U-5361 z ppor. mar. Gótz-Godwin Ziepuitem i Maschinenmaatem Reckiem, wrócił 17 lutego i zameldował storpedowanie statku handlowego o nośności 5000 t w rejonie Północnego Foreland dwa dni wcześniej. Statkiem tym okazał się holenderski zbiornikowiec „Liseta” z konwoju TAM80, który został poważnie uszkodzony w wyniku ataku torpedowego, ale zdołał dotrzeć do portu o własnych siłach. Seehund nie był jedyny, który zgłosił trafienie. U-245, okręt podwodny typu VIIC także twierdził, że storpedował holenderski statek. Jakby nie było, tylko ten Seehund wrócił do Ijmuiden w chwale sukcesu. Ostatni z powyższej piątki, U-5356, zaginął bez wieści.

14 lutego, kiedy większość łodzi podwodnych Seehund znajdowała się jeszcze na stanowiskach bojowych, podjęto decyzję o zwiększeniu zakresu zadań operacyjnych i prowadzeniu działań w rejonach, do których dotarcie

177

DESPERACI DÓNITZA

umożliwia zasięg eksploatacyjny, w tym na Tamizie i u ujścia rzeki Humber. Dotychczas akweny te były zakazane dla Seehundów. Rozkazano również zaprzestać stawiania min przez siły szturmowe na trasie konwojów Tamiza-Antwerpia, aby umożliwić konwencjonalnym

okrętom podwodnym rozpoczęcie patrolowania tego szlaku jako ostatniego aktu kampanii na brytyjskich wodach przybrzeżnych.

Pewna liczba łodzi Moich została w tym czasie przeniesiona z Ametsfoort do Scheveningen w celu wykorzystania w ujściu Skaldy. Użycie tych jednostek było planowane na 12 lutego, ale pogarszająca się pogoda wymusiła przesunięcie terminu akcji. W nocy 14 lutego dwa zespoły łodzi Linsen przerzucono z Hellevoetsluis do Zeriksee na Schouwen z zamiarem ich użycia przeciwko Walcheren, gdy sity szturmowe ponownie zintensyfikowały swoje działania na Skaldzie. W związku z tym 16 lutego rozpoczęły się próby z wykorzystaniem Seehundów na tym akwenie.

Rano cztery Seehundy wypłynęły z Ijmuiden w kierunku Skaldy Zachodniej a nocą podążyły tam pięć zespołów łodzi Linsen. Miał to być chrzest bojowy dwuosobowych miniaturowych łodzi podwodnych w warunkach działania na ograniczonym akwenie i okazał się faktycznie nieudany. Seehundy nie dawały żadnego znaku życia do 20.00 18 lutego, kiedy U-5363 osiadł na brzegu 15 km na północ od Ijmuiden nie mając na koncie żadnego osiągnięcia. Inny, U-5332 także osiadł na mieliźnie, 3 km na północ od portu, o tej samej godzinie, ale dzień później. Ppor. Wolter odpalił dwie torpedy po zauważeniu nieprzyjacielskiego konwoju, ale nie zanotował trafienia, bo musiał trzymać się na dystans z racji osłony eskortowców i nie mógł podejść na właściwą odległość. Pozostałe dwie łodzie, U-5041 i U-5337 nie wróciły, Maschinenmaat Karl Radel z U-5041 został zniesiony na ląd na gumowej tratwie, ale zmarł i nie zdążył przed śmiercią zdać relacji ze swoich przeżyć. Pilot tego Seehunda, ppor. mar. Henry Kretschmer, został wzięty do niewoli po skutecznym ataku bombami głębinowymi przeprowadzonym przez HMMM901 22 lutego. Brytyjski ścigacz eskortowy został poważnie uszkodzony w czasie walki z miniaturową łodzią podwodną U-5041, w której bomba głębinowa spowodowała detonację torped. Pięć z sześciu serii bomb zrzuconych ze ścigacza trafiło Seehunda i Kretschmer został wkrótce podjęty z wody, a Radel, na gumowej tratwie oddalił się niezauważony w ciemności wczesnego poranka. Była to ostanía akcja użycia samych See-hundw w rejonie Skaldy, który pozostawiono równie nieskutecznym łodziom Linsen, Biberom i Molchom. Łodzie wybuchowe, które dotarły do Skaldy Zachodniej tego samego dnia co Seehundy, także nie zanotowały żadnych sukcesów. Tylko dwa zespoły osiągnęły docelowy rejon, gdzie nie znalazły żadnego obiektu do ataku, a reszta zawróciła z powodu gęstej mgły, tracąc po drodze dwie łodzie.

178

WOJNA KONWENCJONALNA

zła pogoda kołowała, a w tym czasie, które miały 19 lutego wypłynąć w rejon Dumpton. Następnego dnia łodzie podwodne mogły wyjść w morze. Jedna wróciła z powodu problemów z silnikiem i po naprawie, która trwała 24 godzin, wznowiła misję. Jeszcze trzy łodzie wyszły tego samego dnia w kierunku boi Elbow w rejonie South Falla, koło Północnego Foreland. Kolejny Seehund udał się w ten sam rejon, 23 lutego. U-5097 wrócił po zmaganiach z nieprzyjacielem, paskudną pogodą i złą widocznością. Po osiągnięciu akwenu, który miał być szlakiem żegludowym prowadzącym z południowej Anglii do ujścia Skaldy, niespodziewanie z mgły wyłoniły się dwie brytyjskie kanonierki i prowadziły intensywny ostrzał z karabinów maszynowych. Łódź wykonała awaryjne zanurzenie na 30 m i była zaciekle obrzucana bombami głębinowymi. Niemcy przez pleksiglasową kopułę zauważyli także oślepiający błysk wybuchów na Torpex. Po prawie 24 godzinach napastnicy odstąpili i Seehund zaczął mozolny powrót do bazy w Ijmuiden. Kadłub łodzi przeciekał w rejonie silnika elektrycznego, kompas był uszkodzony i Seehund nie mógł przejść do zanurzenia. Pilot, Wachsmuth, prowadził nawigację w oparciu o położenie Wielkiej i Małej Niedźwiedzicy, które na krótko ukazały się zza chmur. Za dnia, w warunkach silnej mgły, trudno było rozpoznać horyzont, a jedyną jego oznaką były najbardziej jasne miejsca w całym otoczeniu. W trakcie powrotu w kierunku holenderskiego

wybrzeża, Wachsmuth znalazł się nagle przed głazem, który wyłonił się z mgły, wykonał gwałtowny zwrot na lewą burzę, aby uniknąć zderzenia. Po fakcie okazało się, że obraz ten to tylko halucynacje spowodowane tabletkami Pervitinu, które załoga zażywała, żeby nie zasnąć. Kamienna ściana znikła równie szybko, jak się pojawiła.

Seehund dotarł do brzegu, kiedy paliwo i akumulatory były już na wyczerpaniu. Załoga nie była w stanie określić lokalizacji. Okazało się, że Seehund osiadł na mieliźnie pod Egmond aan Zee, 16 km na północ od IJmuiden, gdzie został wysadzony w powietrze. Żołnierz Wehrmachtu, który się nagle pojawił, powiedział im, gdzie się znajdują. Przybysz miał skośne oczy i zaprowadził ich do bunkra zajmowanego przez ludzi z artylerii przeciwlotniczej Luftwaffe. Musieli tam przekonać swoich wybawców, że nie są alianckimi komandosami, aż w końcu skontaktowali się telefonicznie z Brandim i wrócili do bazy.

U-5342, wykonujący pierwszą misję bojową, nie powrócił; członków jego załogi uznano za zabitych 1 marca 1945 r. Ostanía z trzech łodzi, także „nowicjusz”, wróciła do IJmuiden, ale Fróhnert i Beltrami nie mogli poszczycić się żadnymi dokonaniem.

Łódź podwodna U-5367 ppor. mar. Winfrieda Ragnowa była jedną z czterech w drugiej grupie, która wypłynęła wyszła 21 lutego. Ragnow relacjonował później swoje wyjście z IJmuiden, które przebiegało w podobny sposób w przypadku wszystkich Seehundów.

179

DESPERACI DÓNITZA

21 lutego moja łódź była pierwsza, która miała wyjść na patrol. Syte śniadanie, specjalnie przygotowane - dieta nieobciążająca żołądka - (w tym naszym pudle nie było przecież toalety). Kmdr por. Brandi zrobił nam odprawę o 8.00. Otrzymaliśmy na niej wszystkie istotne informacje dotyczące akwenu operacyjnego: prądy, pogoda, rozmieszczenie nieprzyjaciela, trasy konwojów z Tamizy na Skaldę, zasady bezpieczeństwa, system obronny, działania lotnictwa. Pogoda była niespecjalna, ale miało być lepiej nad Tamizą. Życzenia powodzenia, uścisk dłoni i odmeldowałem się. Sprzęt zabrany ciężarówką do portu, gdzie jest już mechanik, tak samo spięty przed misją, jak ja. KUB367 (U-5367) cumuje przy nabrzeżu. Mamy tym razem bojowe torpedy, każda z nich zawiera 300 kg materiałów wybuchowych. Zapaliliśmy ostatniego papierosa, pożegnaliśmy się z kolegami i chłopakami z obsługi. Potem w drogę. Przeszliśmy koło zewnętrznego falochronu. Wieje - stan morza 3 - fale przyboju obmywają łódź. Próbné zanurzenie koło boi znakowej IJmuiden a potem kurs na południowy zachód z prędkością 6 węzłów - na Anglię!98

Pomimo pomyślnego początku załoga nie mogła zaliczyć rejsu do udanych. Seehund okresowo wypatrywał celu i schodził do zanurzenia, aby uniknąć spotkania nieprzyjacielskich niszczycieli, kanonierek i samolotów, a raz musiał wykonać bezprecedensowe zejście na 76 m bez nieprzewidzianych problemów z łodzią, podejmując nieudaną próbę ataku na niszczyciel przed zmianą kursu i powrotem do Holandii. W końcu pilot i mechanik osadzili łódź na brzegu między stanowiskami obronnymi, znaleźli schronienie w bunkrze, gdzie rozgrzali się porcją alkoholu i zostali odnalezieni przez artylerzystów z Kriegsmarine a następnie wrócili do IJmuiden. Po ich powrocie Brandi wysłał grupę ludzi, którzy mieli odzyskać Seehunda, ale łódź musiała zdryfować i najprawdopodobniej zatoneła. Ragnow i Paul Vogel zostali wysłani do Wilhelmshaven po odbiór nowej jednostki; 28 lutego obaj zostali, jako pierwsi w swojej flotyli, odznaczeni Krzyżem Żelaznym II Klasy"

Trzy inne Seehundy, które wchodziły w skład grupy prowadzonej przez U-5367, zrealizowały misję z różnym skutkiem. Ppor. mar. Horst Gaffron i mechanik Maschinenmaat Huber wystrzelili obie torpedy w kierunku nieprzyjacielskiego niszczyciela i zgłosili trafienie, chociaż brytyjskie źródła nie potwierdzają tego faktu. Ppor. mar. Walter Hable i Maschinenmaat Karl Rettinghausen również zameldowali o powodzeniu. Płynąc do Anglii w czasie swej pierwszej misji, łódź szła na powierzchni w kierunku Tamizy. Młodzi członkowie załogi widzieli na niebie ślady rakiet V2 zmierzających na Londyn. O 9.00 zauważyli

nieprzyjacielski niszczyciel i odpalili w jego kierunku dwie torpedy, a potem zdążyli przejść do zanurzenia umykając przed brytyjską kanonierką, która potem przez dwanaście godzin obrzucała ich bombami głębinowymi. Zgłosili trafienie niszczyciela, który według nich nosił nazwę HMS „Mecki” albo „Mackay”, ale nie znalazło to potwierdzenia w źródłach brytyjskich. Okręt desantowy LST364 o ładowności 1625 ton należący

180

WOJNA KONWENCJONALNA

do konwoju TAM87, został trafiony torpedą i zatopiony przez niezidentyfikowanego Seehunda. Brytyjska załoga licząca łącznie 220 ludzi, z których dwudziestu czterech doznało ciężkich oparzeń, została wzięta na pokład trałowca HMT „Turquoise”. Łodzie Seehund były jedynymi jednostkami niemieckiej floty wojennej, które prowadziły działania w tym rejonie, ale nie udało się ustalić „tożsamości” atakującego. Ostatni z całej grupy U-5365, z ppor. mar. Hermannem i mechanikiem Holstem, wpadł na mieliznę podczas powrotu z akcji, w czasie której nie nawiązał kontaktu z nieprzyjacielem. Łódź znalazła się na płyciźnie w pobliżu stanowisk baterii niemieckiej artylerii na Katwijk. Hermann dotarł na brzeg na gumowej tratwie, aby zameldować o kłopotliwym położeniu swojej jednostki, a Holst został w Seehundzie. Wkrótce przyплыła holenderska łódź ratunkowa z Ijmuiden i ekipa ratowników odholowała pechowców do bazy.

Ostatnia misja bojowa w lutym została zrealizowana przez U-5330 z ppor. mar. Klausem Sparbrodtem i Maschinenmaatem Giintherem Jahnke. Seehund wyszedł w morze 23 lutego i mógł uznać swe działania za udane. Była to jedenasta operacja łodzi podwodnych Seehund, której celem był znów rejon Dumpton. W drodze na wyznaczony akwen łódź borykała się z problemami. Silnik diesla odmówił posłuszeństwa już w Scheveningen, co spowodowało przedwczesny powrót do Ijmuiden. Okazało się, że przyczyną awarii jest zatkany przewód olejowy. Usterka została szybko naprawiona i łódź wznowiła działania. W trakcie żeglugi na powierzchni z zamkniętym włazem z uwagi na stłoczoną falę Niemcy zostali zaatakowani przez myśliwiec Beaufighter „J” z 254. eskadry. Udało im się wykonać awaryjne zanurzenie, a samolot krążył jakiś czas w poszukiwaniu łodzi podwodnej.

O 22.00 podchodziliśmy pod nasz rejon patrolowy. Godzinę później zbliżyliśmy się do pławy świetlnej, która potwierdziła, że jesteśmy na szlaku z Dover. Nagle usłyszeliśmy wyraźny odgłos: uruchomione zostały silniki dwóch kanonierek czatujących między trasą konwoju a Goodwins. Natychmiast zesliśmy pod wodę i pozostawaliśmy na 58 m do 4.00 24 lutego. Wynurzailiśmy się potem co godzinę, żeby zorientować się w sytuacji, ale za każdym razem, gdy byliśmy na górze, słychać było odgłos kanonierek i szybko wracaliśmy pod wodę. O 7.00 zorientowaliśmy się, że kanonierki odpływają, więc wynurzyliśmy się i zobaczyliśmy, że idą na pełnej prędkości w kierunku Ramsgate.

Morze było gładkie jak stół - stan 0. Ruszyliśmy na pół obrotach w stronę Boi Dumpton, która znajduje się w środku naszego rejonu operacyjnego [...] Liczyliśmy na to, że napotkamy jakiś konwój i odpalimy torpedy w niezły cel [...] Lekka mgiełka wisiała nisko nad wodą a my patrolowaliśmy swój akwen na małej prędkości. Zaraz po 10.00 w gęstniejącej mgle zauważyłem coś, co wyglądało na stojący statek. Podeszliśmy bliżej, o 10.20 zesliśmy do zanurzenia i rozpoczęliśmy atak.

Zorientowałem się, że jest to okręt wojenny. Wyraźnie widziałem dziób, a resztę skrywała mgła. Zobaczyłem długą i wysoka dziobówkę, groźne działo,

181

DESPERACI DONITZA

ogromny mostek, maszt, komin; byia to przynajmniej korweta zasługująca na „cygaro”.

O 10.27 mechanik zameldował, że lewa torpeda jest gotowa. Obejrzałem cel przez peryskop. Dziób korwety był skierowany w lewo, jakieś 80° od nas i przez minutę nie zmienił położenia. Oznaczało to, że łagodny prąd ustawił okręt i Seehunda w tym samym kierunku.

Ocenił, że dzieli nas około 600 m i po minucie krzyknąłem „lewa torpeda - ognia!” i Jahnke pociągnął za dźwignię. „Cygaro” poleciało z łomotem i hukiem słyszalnym przez kadłub. Włączyłem stoper i położyłem ster prawo na burtę. Chciałem wykonać koło i wrócić w to samo miejsce do ataku. Uplęło 50, 60, 70 sekund i nic. Torpeda musiała chybić, a ja bardzo chciałem ponowić uderzenie.

Dopiero po 80 sekundach od odpalenia słychać było odgłos pęknięcia i nic poza tym.

Oznaczało to, że odległość do celu wynosiła 850 m. Zobaczyłem słup wody i dymu między mostkiem a kominem. Krzyknąłem „opróżnić balasty” i w ciągu paru sekund byliśmy na powierzchni. Zawołałem Jahnkego do kiosku. Zdążyliśmy zobaczyć ostatnie sekundy z życia okrętu - dziób uniósł się nad wodę i kadłub szybko tonął rufą w dół.'00

Seehund zanurzył się, a załoga świętowała udany atak, jedząc kurczaka z ryżem i truskawki. Nastrój triumfu zmąciło dziesięć bomb głębinowych spóźnionej zemsty, które przypomniały o wciąż grożącym niebezpieczeństwie. Niemcy pozostawali na dnie do czasu zaprzestania „polowania” i oddalenia się napastników. Późnym wieczorem, według licznych relacji, odpalili ostatnią torpedę w kierunku zauważonej jednostki pływającej, ale prawdopodobnie chybili i wrócili do Ijmuiden, gdzie spotkało ich entuzjastyczne powitanie. Po odprawie u dowódcy, na podstawie przechwyconych brytyjskich radiogramów potwierdzono, że zatopiony został francuski niszczyciel „La Combattante” o wyporności 1505 ton. Był to w gruncie rzeczy niszczyciel klasy Hunt, który rozpoczął swą służbę jako HMS „Haldon”, ale w 1942 r. przekazano go marynarce wojennej Wolnych Francuzów. Od marca 1943 r. patrolował wody kanału La Manche i wziął udział w inwazji na Normandię 6 czerwca 1944 r., później, 14 czerwca 1944 r., na swoim pokładzie przewiózł gen. Charlesa de Gaulle'a do wyzwolonej Francji. Cała załoga, sześćdziesięciu dwóch ludzi, w tym dwóch Brytyjczyków, poszła na dno. Niezwykle było także to, że kablowiec Brytyjskiej Poczty „Alert” został trafiony torpedą na wschód od Ramsgate, co nastąpiło w nocy 24 lutego. Statek o wyporności 941 ton zatonął tak szybko, że nie zdołał nawet nadać sygnału o swoim losie i został zapisany na konto U-5330. Czyżby był to cel, w który Sparbrodtowi „nie udało” się trafić?

Przyczyn kilkunastu zatopień przypisywanych albo minom, albo Seehundom, nie udało się do dziś potwierdzić. Nie wiadomo także, która z łodzi podwodnych zatopiła tajemniczego HMS „Mackay”, LST364 i kablowiec „Alert”. Nieznany z numeru Seehund zameldował o zatopieniu statku „Ram-part” w pobliżu boi NF8 koło Ostendy, rano 26 lutego, o czym informuje

182

WOJNA KONWENCJONALNA

wybitny niemiecki historyk Jurgen Rohwer. Lloyd's Register nie notuje statku o takiej nazwie, oprócz innych statków, które podjęty czterdziestu sześciu członków załogi. Ponadto, 26 lutego brytyjski zbiornikowiec „Auretta” o napędzie parowym, znajdujący się obok dwunastu innych statków i pięciu okrętów eskortowych w składzie konwoju TAM91, idącego do Antwerpii w czasie sztormu, został storpedowany lub wszedł na mnę. Podobny los spotkał amerykański parowiec „Nashaba”, który płynąc w tym samym konwoju stał się łupem albo torpedy, albo miny pociągając za sobą na dno jednego członka załogi i pilota.

Harald Sander, był mechanikiem Seehunda, który w lutym prowadził działania operacyjne: Niektóre były już u ujścia Tamizy. My też musieliśmy tam dotrzeć. Nigdy nie zapomnę tych dwóch dni i tego, co przeżyliśmy. Wiał wiatr o sile 10 lub 11, powodując potężną, martwą falę [...] Jakoś jednak dotarliśmy w wyznaczony rejon. Najgorszy był pech. Nawalił zawór powietrzny diesla i przy każdym wynurzeniu woda przedostawała się do wnętrza kadłuba. Zapadaliśmy się coraz głębiej na rufę, która jakby nie chciała wcale się wynurzać. Zapytałem dowódcy „Jaka jest tu głębokość?” Odpowiadał, że „Jesteśmy dość głęboko, w rynnicy biegnącej od Morza Północnego, poprzez kanał aż do Zatoki Biskajskiej”. Dodał, że „Jest chyba z pięćdziesiąt metrów”. Ja powiedziałem „To idźmy na dół”.

Trzydzieści metrów to dla naszych łodzi dość poważna sprawa, ale my opadaliśmy na dno, aż dotknęliśmy piasku i powiedzieliśmy sobie „No to jesteśmy na dole”. Trzeba pamiętać, że mieliśmy ciśnienie pięć atmosfer na centymetr kwadratowy, a grubość zewnętrznego poszycia wynosiła tylko pięć milimetrów. Wręgi usztywniające były co trzydzieści centymetrów, więc tworzyły jakby szkielet ryby [...] kadłub miał minimalną odporność.

Jakoś nie popękał. Łódź nie emitowała żadnego dźwięku. Najgorsze było to, że rufa przeciekała i woda przedostawała się do części dziobowej i obaj siedzieliśmy w wodzie. Dowódca siedział nieco wyżej, a ja niżej, za nim. Wzięliśmy głęboki oddech i zapytaliśmy „Co teraz robić?”, a potem podjęliśmy próbę rutynowego wynurzenia. Diesla nie można uruchomić pod wodą, bo potrzebuje powietrza, więc zdaliśmy się na silnik elektryczny. Podnieśliśmy płat dziobowego steru głębokościowego, włączyliśmy silnik elektryczny i podkręciliśmy obroty, aż łódź była na tyle w górze, żeby wystawić dziób nad wodę. W takim położeniu do diesla dochodzi już powietrze i można go uruchomić. Przy pomocy tego silnika wypompowuje się wodę ze zbiorników zanurzeniowych. Nie było w nich zbyt dużo wody, bo ich nie zalewałem. Sama łódź była wystarczająco ciężka. Statek pływa tylko wtedy, kiedy jego wyporność pozwala mu utrzymać się na wodzie. My i tak mieliśmy za duży ciężar. Nie mogliśmy też pompować wody, bo pompy zęzowe działają na głębokości 25 m. Panuje wtedy ciśnienie 2,5 atmosfery i trzeba sobie radzić przy użyciu ręcznej pompy. Było to możliwe, ale na 50 metrach [...] Mieliśmy jeszcze dość siły i nie chcieliśmy opuszczać łodzi. Wyjście na głębokości 50 m nie byłoby łatwe, wiązałoby się z poważnymi zagrożeniami. Nie rezygnowaliśmy.

183

DESPERACI DONITZA

Mieliśmy w łodzi dwa zbiorniki sprężonego powietrza na wszelki wypadek, więc wpuściłem powietrze do pierwszej komory zanurzeniowej na dziobie i w ten sposób łódź nieco uniosła dziób. Potem włączyłem silnik elektryczny i faktycznie przednia część kadłuba uniosła się ku górze. Możecie sobie wyobrazić, że praktycznie pół łodzi nadal znajdowało się pod wodą. Wtedy zaczęliśmy pompować. Cieszyliśmy się, że i tak byliśmy na powierzchni. Potem pojawiło się pytanie „Czy są tu jakieś statki?”. Pod wodą wyłapuje się dźwięki z dużej odległości. Słychać szum wytwarzany przez każdą śrubę. A tu nic. Czekaliśmy aż do nadejścia nocy. Nie zostaliśmy wykryci i zaczęliśmy energiczne pompowanie, żeby odciążyć łódź i płynąć dalej. Wiedzieliśmy, że zawór jest uszkodzony. Kołysaliśmy się tuż przy powierzchni. Powietrze wewnątrz kadłuba nie było za świeże, co nas niepokoiło. Dodawaliśmy sobie otuchy pokrzykując „Dalej, nie leń się, pompuj” itp. Po jakimś czasie, nie wiem dokładnie, kiedy, dowódca nagle powiedział „Harry, już nie mogę, nie wiem, co się dzieje. Uciekam” i mówił podobne rzeczy. Panikował i myślał, że nie da rady, ale musieliśmy się nie poddawać, bo gdybyśmy przerwali pompowanie, to znów zepchnęłoby nas na 50 metrów. Dla mnie to było [...] Nie wiem, ale jakoś się trzymałem, krzyczałem na niego, groziłem mu „Jak nie będziesz pompował, to zdziałę cię między oczy!”. Musiałem nim wstrząsnąć. Tak było. Dziś mnie pytają „Jak można wytrzymać w tak małej łodzi?” Ta ciasnota działała na nas obu, bo wtedy żaden z nas nie zachowywał się normalnie. Szło nam dobrze, ale w każdej chwili mogło się coś przydarzyć. Anglicy mogli nas staranować, albo obrzucić bombami głębinowymi, itd. Musiałem wziąć się w garść. Dobrze, że wszystko się udało. Nawet dziś powtarzam, że Bóg czuwał nade mną w czasie całej mojej służby w marynarce. Krótko mówiąc, wróciliśmy do Ijmuiden. Trochę płynęliśmy, potem pompowaliśmy i tak przez całą drogę do śluzu. Potem powiedzieliśmy śluzowemu, żeby odpowiednio ustawił dźwig i wyciągnął nas z wody, żebyśmy się nie zanurzyli, bo łódź ledwo zachowywała pływalność. To było najlepsze rozwiązanie. Nie bardzo się ucieszyli z naszego powrotu, ale najważniejsze, że dotarliśmy do swoich. Obie torpedy wciąż tkwiły na swoim

miejscu, więc się nie zmarnowały. Stanowiły przecież cenny materiał. Łódź jednak dostała za swoje."''

W lutym Seehundy wykonały trzydzieści trzy misje bojowe, cztery łodzie zostały stracone w akcji. Luty, mimo strat i uszkodzenia wielu jednostek, które wpadły na mieliznę, zamknął się po raz pierwszy optymistycznym bilansem, bo załogi zaczęły odnosić coraz więcej sukcesów. Operacje łodzi Linsen opóźniła niekorzystna pogoda w drugiej połowie lutego, chociaż trzy zespoły wyszły z Hellevoetsluis w nocy 21 lutego w poszukiwaniu celów na Skaldzie. Dwa z nich wróciły z powodu problemów technicznych z silnikiem, trzeci nie nawiązał kontaktu z nieprzyjacielem i został zmuszony do zatopienia jednej łodzi, w której zabrakło paliwa. Łodzie Moich również rozpoczęły działania na Skaldzie tej samej nocy. Dziesięć z nich zostało przeholowanych na Skaldę a cztery wyszły o własnych siłach z Hellevoetsluis. Operacja ta była początkiem samobójczych ataków określanych

184

WOJNA KONWENCJONALNA

jako Totaleinsatz. Stratedzy sił szturmowych przewidywali powrót maksymalnie czterech łodzi. 22 lutego na ochotnika zgłosiło się przynajmniej dwie trzecie załóg łodzi Moich, a oficjalnie powiadomiono wszystkich, że mogą to być akcje bez powrotu. Okazało się, że osiem jednostek wróciło, ale bez żadnych sukcesów bojowych. Służba nasłuchu B-Dienst podała, że siły alianckie zatopiły trzy i wzięły do niewoli dwie załogi pod Westkapelle. Kolejne trzy łodzie Moich zostały zniszczone w bazie w Assen, a jeszcze trzy doznały uszkodzeń podczas nalotu, 21 lutego.

Na początku marca ogólna sytuacja niemieckich sił zbrojnych była wyjątkowo niekorzystna. Na spotkaniu z Hitlerem 26 lutego Dönitz zaproponował, aby skoncentrować ataki Seehundów w rejonie Tamizy, ponieważ rozpoznanie lotnicze wykazało tam obecność licznych jednostek pływających. Ostatnie Seehundy miały zwiększony zasięg operacyjny dzięki zainstalowaniu dodatkowych zbiorników paliwa, co rodziło nadzieje na bardziej znaczące sukcesy. Podkreślił także konieczność utrzymania terenów w Holandii dla sił szturmowych, aby mogły one skutecznie działać. SKL potwierdziło później, że holenderskie drogi i sieć kolejowa miały istotne znaczenie, ponieważ tylko z Holandii Seehundy mogły dotrzeć nad Tamizę wykorzystując własny napęd, nie mówiąc już o działaniach Biberów, łodzi Moich czy Linsen. Dönitz sprzeciwił się wysłaniu kilku Seehundów na Morze Śródziemne przynajmniej do czasu, kiedy w Ijmuiden będzie stacjonować co najmniej osiemdziesiąt jednostek. Zaproponował przerzucenie jednostki Marderów na Rodos, ale przedstawiciel Luftwaffe w kwaterze Hitlera, Oberst-Leutnant von Greiff odpowiedział, że przedsięwzięcie tego typu będzie uzasadnione, jeśli przemówią za nim względy strategiczne, biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na paliwo i konieczność przydzielenia samolotów transportowych Ju290. Pomysł taki został natychmiast odrzucony i siły szturmowe kontynuowały walkę bez żadnych zmian. Jedynym uzupełnieniem dostępnego arsenału był tzw. fałszywy Marder, który składał się z pleksiglasowej czaszy prawdziwego Mardera, do której przymocowany był ładunek wybuchowy eksplodujący w przypadku staranowania przez nieprzyjaciela. Użycie tej broni nie zostało potwierdzone, ale partia takich urządzeń skierowana na front została zniszczona w trakcie nalotu na Rosenheim 6 marca.

Niesprzyjająca pogoda wymusiła zawieszenie operacji sił szturmowych do 6 marca, kiedy to Seehundy i Bibery ponownie postawiono w stan gotowości. Dla Biberów dzień ten oznaczał nieszczęście, które spadło na nie, gdy zgromadziły się przed wyjściem w morze. W zatłoczonym basenie portowym w Hellevoetsluis, dziesięć minut przed zaplanowanym początkiem manewru wychodzenia, jeden z pilotów przypadkiem zwolnił swą torpedę i w wyniku eksplozji zatopił czternaście siostrzanych jednostek i uszkodził kolejne dziewięć. Po tym wypadku zostało jedenaście sprawnych łodzi, które wieczorem wyszły na Skaldę. Żadna z nich nie powróciła do bazy. Jedna została prze-

DESPERACI DÓNITZA

chwycona przez brytyjski ścigacz eskortowy pod Breskens 7 marca, inną dzień później zatopiła artyleria nadbrzeżna koło Westkapelle, cztery porzucone znaleziono na brzegu w North Beveland, Knocke, Domberg i Zeebrugge. Pięć pozostałych zaginęło bez śladu. Atak na statki i okręty na Skaldzie kontynuowało mimo wszystko sześć łodzi wybuchowych, które wyszły z Helle-voetsluis w nocy 10 marca. Miały przeprowadzić akcję na kotwiczowisko u północnych brzegów Walcheren. Zostały jednak zauważone przez baterie brzegowe, które silnym ogniem zmusiły je do odwrotu. Dwie łodzie osiadły na mieliźnie.

Następnej nocy rozpoczęła się połączona, zmasowana operacja z udziałem piętnastu Biberów uzbrojonych w torpedy i miny, czternastu łodzi Moich i dwudziestu siedmiu łodzi Linsen, których celem były nieprzyjacielskie jednostki pływające na Skaldzie Zachodniej. Jej wynik, jak było do przewidzenia, okazał się katastrofalny: trzynaście Biberów, dziewięć łodzi Moich i szesnaście łodzi Linsen poszło na marne. Dwa, spośród zniszczonych Biberów, padły łupem 119. eskadry RAF-u, która zatopiła je pod Schouwen.

Kpt Campbell wystartował Ansonem do lotu w poszukiwaniu samolotu zaginionego 9 marca [...] Bystrooki pilot zauważył coś podejrzanego na morzu w odległości 10 mil na wschód od Schouwen i po zejściu na niższy pułap stwierdził, że jest to kiosk łodzi podwodnej Biber. Nie miał radiostacji, ale pamiętając początki szkolenia, przełączył urządzenie rozpoznawcze (przyp. tłum.: IFF - ang. Identification Friend or Foe, „swój - obcy”) na kanał 3, mając nadzieję, że ktoś odbierze i zrozumie sygnał. Anson był maszyną bez uzbrojenia, przez co nie było szansy na wykonanie ataku na miniaturową łódź podwodną, ale i tak można było solidnie postraszyć Szwaba. Po kilku próbach symulowania szturm pilot zrezygnował i samolot kierował się do bazy, kiedy milę dalej pokazał się drugi Biber. Campbell zastosował tę samą taktykę, ale tym razem jego wysiłki przyniosły skutek, bo „dowódca U-boota”, jak napisano później w gazecie, nie mógł najwyraźniej znieść ryczącego samolotu kilka metrów nad powierzchnią wody, bo przy trzecim zanurkowaniu pilot i obserwator zauważyli, jak „nieprzyjacielski kuper” znika obok łodzi. Po ostatnim nawrocie widać było, jak rozbitek próbuje wgramolić się na gumową tratwę, miniaturowa łódź wywraca się dnem do góry i powoli zapada się w morską toń. „Zabójca” Campbell wrócił, żeby zameldować o zdarzeniu, a wkrótce wystartował samolot torpedowy Swordfish „H” [...] za kilka minut następny „R” [...] w celu odszukania łodzi podwodnej, która wciąż była na wolności. 102

Por. Corble i por. O'Donnell stanowiący załogę Swordfish „F” zauważyli czasę kopuły wynurzającego się Bibera o 18.25 na pozycji 51° 48'N 03° 3' TE i rzucili cztery serie bomb głębinowych. Ostatnia wybuchła prawie pod samym Biberem, który zniknął w gejzerach wody pozostawiając jedynie tłustą plamę oleju na wzburzonym morzu. Drugi Swirdfish zrzucił jeszcze cztery bomby na ślad oleju, aby przypieczętować los łodzi podwodnej.

WOJNA KONWENCJONALNA

Następnego dnia Swordfish „E” ze 119. eskadry pierwszy raz zaatakował łodzie Linsen. Dostrzegł trzy z nich, zanurkował zrzucając bomby głębinowe i prowadząc ostrzał z broni pokładowej. Jedna z łodzi została „trafiona i zanurzyła się głębiej”, a później, porzucona kołysała się na martwej fali. Inny Swordfish natknął się na kolejną grupę łodzi. Zaatakował je i wezwał posiłki w postaci dwóch myśliwców bombardujących Tempest z 33. eskadry, które zniszczyły zauważone łodzie Linsen. Widziano także jednego rozbitka na miejscu zdarzenia. Szczęśliwa passa 119. eskadry trwała dalej, bo jeszcze tego samego dnia dwa inne samoloty torpedowe Swordfish spotkały Bibery, które zostały obrzucone bombami głębinowymi i ostrzelane z karabinów maszynowych. Obie łodzie podwodne zostały zatopione, w jednym przypadku wśród plam oleju zauważono małą, pomarańczową tratwę ratunkową, a w drugim nie zostało nic, oprócz szczątków wraku i plamy oleju. W książce lotów eskadry znalazł się

wpis: „Cztery Bibery w ciągu jednego dnia! Hurra!” Dwa dni później, Swordfish „D” wykonywał podobny patrol w poszukiwaniu Biberów i znalazł się w miejscu, w którym nad łodzią Linsen krążyły dwa samoloty, typu Warwick i Beaufighter. Wkrótce przybyła łódź latająca Walrus z 276. eskadry, siadła na wodzie koło Niemca i podjęła go z uszkodzonej jednostki.

Cztery Bibery zostały zatopione przez kanonierki koło Westkapelle, kolejne cztery padły łupem baterii artylerii brzegowej w Vlissingen i Breskens 12 marca. Tego samego dnia Spitfire zaatakował i zatopił Bibera koło Walcheren, a dzień później HMS „Retalick” zaatakował nieprzyjacielską łódź podwodną.

O 2.17 miniaturowa łódź podwodna typu Biber została zauważona pod kątem 90° na prawo, prosto od dziobu. Zwiększono prędkość do maksymalnej, a działo dziobowe otworzyło ogień. Łódź podwodna przeszła obok prawej burty. Zrzucano pięć bomb głębinowych nastawionych na 50 stóp. Łódź siedziała wtedy głęboko w wodzie i przeszła w odległości 10 stóp od prawej burty, o 2.27. Zrzucano pięć bomb głębinowych nastawionych na 50 stóp. Widziałem bombę z wyrzutni na prawej burcie, jak spadła na łódź podwodną. Nastąpił wyjątkowo gwałtowny wybuch i znikły wszelkie ślady. Nie ma wątpliwości, że łódź została kilkakrotnie trafiona i prawdopodobnie zatoneła przed zrzuconiem ostatniej serii bomb.¹⁰³

Artylerzyści z HMS „Retalick” zaklinają się, że podczas ataku widzieli jeszcze jednego Bibera, ale poszukiwania rozbitka były krótkie i bezowocne.

Masakra Biberów, łodzi Linsen i Moich trwała również w marcu. Łodzie Linsen zostały po raz pierwszy użyte w akcji w rejonie ujścia Tamizy w nocy 11 marca. W rejon operacyjny przetrzuciły je przerobione ścigacze. Łodzie zwodowano w pobliżu South Falls o północy z zamiarem zaatakowania konwoju TAM, który dostrzeżony został w odległości 18 mil. Atak nie powiódł się, a jedyna wzmianka w niemieckich źródłach podaje, że trzy łodzie sterujące

DESPERACI DÓNITZA

Linsen z pilotami na pokładzie obsługującymi łodzie wybuchowe, weszły na mieliznę następnego dnia, rano, koło latarni morskiej Goeree, gdzie zostały zniszczone, a ludzie zabici w wyniku akcji alianckich samolotów. Łodzie Linsen podjęły także misje bojowe w nocy 22 marca i 26 marca, które nie przyniosły żadnych efektów.

W nocy 23 marca szesnaście Biberów zbrojnych w miny i torpedy wyszło z Hellevoetsluis ponownie kierując się na Skaldę. Tym razem więcej załóg ocalało, ponieważ siedem jednostek zdołało wrócić nie mając żadnych sukcesów. Spośród pozostałych łodzi jedna, porzucona, została odnaleziona na Schouwen, a jeszcze jedną samoloty Beaufighter z 254. eskadry zatopiły koło Goeree. Samoloty Beaufighter „R” i „G” z tej eskadry, wykonujące patrol w poszukiwaniu Seehundów, zauważyły Bibera, o 9.40 25 marca. Krążyły nad nieruchomą łodzią, która miała lekki przechył, a jej pilot stał na pomoście, koło kiosku. Brano pod uwagę przechwycenie Bibera, więc samoloty krążyły czekając na potwierdzenie ewentualnego przybycia ścigacza eskortowego. Dwie godziny po nawiązaniu pierwszego kontaktu z nieprzyjacielem, samoloty otrzymały rozkaz zatopienia wrogiej jednostki i przystąpiły do natychmiastowego ataku.

„R” przeprowadził dwa ataki, a „G” - cztery; pilot łodzi podwodnej wyskoczył za burtę i znalazł się na tratwie ratunkowej. Widziano go później, jak rozgarniał wodę rękami kierując się w stronę odległego wybrzeża Holandii.⁰⁴

HMS „Retalick” zebrał obfite żniwo. W raporcie przedstawionym 24 marca po zakończeniu akcji znajduje się opis działań przeciwko atakującym miniaturowym łodziom podwodnym, kiedy na polu bitwy zapanował zupełny chaos.

O 19.14, kiedy znaleźliśmy się na pozycji 293°, 9,75 mil od Westkapelle, kurs 030°, prędkość 14 węzłów, radar wykrył jakiś obiekt na 030°, 2 mile [...] O 19.48 azdyk zarejestrował kontakt, dwa echa zarejestrowano na szlaku [...] zrzucano serie pięciu bomb głębinowych

nastawionych na 100 stóp [...] Utrzymywano kurs na zmniejszonej prędkości [...] przeprowadzono drugi atak.

Miejsce zdarzenia zostało oświetlone i o 20.15 usłyszeliśmy krzyki i dźwięk gwizdka, a potem zobaczyliśmy dwóch ludzi w wodzie. Wszyscy z mostka ich widzieli, jeden z nich (później wyłowiony) był bardzo aktywny, a drugi, któremu leciała krew z ust, był spokojniejszy. Ich szare ubrania i czerwone, albo pomarańczowe pasy ratunkowe nie budziły wątpliwości. Podjęto próby podjęcia ich na pokład, ale później zorientowaliśmy się, że może się to źle skończyć. Wystrzeliliśmy rakietę fosforową, FH3, MTB493 otrzymał polecenie wyłowienia rozbitków. Odnalazł tylko jednego z nich i po upływie pewnego czasu, o 21.14 chor. Heinz Lehne znalazł się na pokładzie.

Jeniec kategorycznie twierdził, że jego łódź była jednoosobowa, chociaż w wodzie znajdowało się dwóch ludzi. Wykres pokazuje rozbieżności, co do pozycji, może więc dwie miniaturowe łodzie podwodne były blisko siebie, jeden atak

188

WOJNA KONWENCJONALNA

nastąpił na jedną z nich, a drugi na drugą. O 21.24 [...] na radarze znów pokazał się mały ślad...

HMS „Retalick” potraktował trzeciego Bibera bombami głębinowymi i ogniem artyleryjskim, kiedy obiekt ukazał się na powierzchni. Artylerzyści utrzymują, że widzieli w powietrzu strzępy śruby miniaturowej łodzi podwodnej, gdy poszła na dno wśród spienionej kotłowniny. „Retalick” zatrzęsł się od wybuchów, prawdopodobnie torped Bibera. Trzecia „ofiara” nie zostawiła żadnego śladu, a o 2.37 pojawił się kolejny, interesujący obiekt. Tym razem artyleria podziurawiła Bibera, kiedy przechodził z prawej burty, a bomby głębinowe dopełniły dzieła zniszczenia. Dwie duże plamy oleju pozostały jako jedyny ślad po zatopionej łodzi podwodnej.

Na pokładzie „Retalicka” zapanowała zrozumiała radość po zniszczeniu czterech Biberów. Lehne został wkrótce wzięty na przesłuchanie. Sprawdzone też jego rzeczy osobiste, wśród których znajdowały się:

Karty urlopowe, album ze zdjęciami, fotografie (osobiste), wycinki i nekrologi z gazet.

Wstępne przesłuchanie wykazało, że:

... służył na łodziach podwodnych od sześciu miesięcy. Został trafiony pierwszą seria bomb i opuścił łódź, gdy w kadłubie pojawiła się dziura, korzystając z ratunkowego aparatu oddechowego; jest członkiem mobilnej jednostki i działał niezależnie w ramach grupy łodzi podwodnych.

Upierał się, że załoga jest jednoosobowa. Nie jest nazistą, ale jako obywatel Niemiec służy swemu narodowi. Nikt z jego jednostki jeszcze nie wrócił z misji. To akcje samobójcze, nie oczekiwał, że wróci do bazy. Ma dobre zdanie o Anglikach, jest nieprzyjaźnie nastawiony do Rosjan.¹⁰⁵

HMS „Retalick” zniszczył cztery z sześciu Biberów, pozostałe zaginęły bez wieści. Spośród pięćdziesięciu sześciu łodzi Biber i Moich, które wykonywały działania operacyjne w marcu, czterdzieści dwa zostały stracone nie osiągając żadnych sukcesów bojowych.

SKL było przerażone wynikami tych odważnych, a jednak z góry skazanych na niepowodzenie akcji. Występowało o zwiększenie wsparcia ze strony Luftwaffe, która miała bombardować urządzenia portowe i śluzę w Antwerpii, żeby paraliżować rozładunek alianckich zapasów. Siły szturmowe nie osiągnęły pożądanego efektów w walce przeciwko strumieniom zaopatrzenia nieprzyjaciela, z którym armia niemiecka prowadziła zaciekle boje na lądzie. Dowództwo Marynarki Wojennej informowało OKW o zintensyfikowaniu środków skierowanych przeciwko miniaturowym łodziom podwodnym, w tym o użyciu „starych dwupłatowców”, które z racji swej małej prędkości lepiej

DESPERACI DÓNITZA

sobie radzą z poszukiwaniem celów.

Na szczęście dla ludzi z 1. i 2. flotylli Seehund, dwuosobowe łodzie lepiej się sprawowały w marcu. Źródła niemieckie dotyczące tego okresu są niepełne, dlatego nie przedstawiają całościowego obrazu wydarzeń. W marcu działania prowadziło trzydzieści jeden Seehundów, ale dwa, które wyszły w morze 13 marca, zakończyły swój rejs na mieliźnie; jeden koło Katwijk, a drugi w pobliżu Hoek van Holland. Obie załogi uratowano, ale ich łodzie nie znalazły się na poniższej liście. Działania ofensywne przeprowadzono w dwóch oddzielnych falach skierowanych na różne rejony; pierwsza trwała od 6 do 19 marca, druga od 24 do 2 marca.

6 marca - pięć łodzi wypłynęło na redę Margate i w rejon boi Elbow, cztery w rejon Great Yarmouth.

9 marca - trzy łodzie wypłynęły w rejon Margate, jedna w rejon Great Yarmouth. 11 marca - wypłynęły dwie łodzie, po jednej w każdy z powyższych rejonów. 16 marca - znów po jednej łodzi w każdy z powyższych rejonów. 19 marca - dwie łodzie wypłynęły w rejon Great Yarmouth.

24 marca - trzy łodzie wypłynęły na szlak konwojów Tamiza-Skalda, dwie pod brytyjskie wschodnie wybrzeże na północ od Tamizy.

25 marca - po jednej łodzi w każdy z powyższych rejonów.

26 marca - dwie łodzie wypłynęły na szlak konwojów, jedna na Tamizę.

Harald Sander był na pokładzie jednego z Seehundów, który aktywnie uczestniczył w działaniach u wybrzeży Anglii. Po przeżyciach w lutym, kiedy to jego łódź została rozbita, otrzymał urlop, wyjechał do Niemiec, a potem znów znalazł się na morzu.

Admirał Haye [...] powiedział, „Harald, wracaj do domu, do Berlina na osiem dni, a potem jedź do Wilhelmshaven i odbierz nową łódź”. Ja powiedziałem, że nie bardzo układało mi się z drugim członkiem załogi. „W porządku, znajdź sobie innego dowódcę. Mamy paru ludzi na szkoleniu” [...] Droga do Berlina wcale nie była łatwa, bo wszędzie pełno było „psów łańcuchowych” [...] Pan Himmler i Adolf powołali do życia formację, która była swego rodzaju żandarmerią wojskową, a jej ludzie nosili łańcuchy. Wszyscy, którzy kręcili się wokół Berlina i gdzie indziej, byli przez nich wyłapywani i wcielani do obrony stolicy. Był już koniec lutego i wojska rosyjskie nacierały na Berlin. Ja miałem specjalną przepustkę, więc nie mi nie groziło ze strony „psów”. Miałem papiery od adm. Haye, z których wynikało, że jestem członkiem sił szturmowych i nie mogli mnie wysłać na Wschód.

Potem wszystko zaczęło się od nowa. Odbiór łodzi w Wilhelmshaven, docieranie sprzętu, podróż koleją. Wszystkie dziesięć nowych łodzi załadowano na wagon. Piechurzy stanowili ochronę i tak podróżowaliśmy nocami. W dzień staliśmy na bocznicy, a potem po dwóch nocach byliśmy w Ijmuiden. Znów trzeba było docierać i sprawdzać łódź. Zmieniła się sytuacja na Skaldzie.

WOJNA KONWENCJONALNA

Ofensywa nieprzyjaciela sięgała coraz dalej. Dostałem wraz z kolegą zadanie, aby udać się pod Great Yarmouth. Port i miasto Great Yarmouth leżą tam, dokąd dochodzi prosta narysowana z Ijmuiden w linii wschód-zachód [...] Żeglowaliśmy spokojnie przez dwie doby płynąc w dzień i schodząc na dno w nocy [...] Potem, pod Great Yarmouth weszliśmy w wyznaczony rejon i następnego dnia usłyszeliśmy z daleka szum dwóch jednostek i wyszliśmy na powierzchnię. Zobaczyliśmy niszczyciel i duży statek handlowy, jakieś dziesięć do dwunastu tysięcy ton. Był za niszczycielem. Jakby nie było cel, więc postanowiliśmy spróbować. Zeszliśmy pod wodę i poczekaliśmy, aż niszczyciel przejdzie nad nami, a potem opadliśmy na dno i dowódca podjął próbę. Musiałem pociągnąć dwie dźwignie, które były za

moim siedzeniem mechanika, żeby zwolnić torpedy - najpierw pierwsza dźwignia, później druga. I nic, żadnego wybuchu.

Po odpaleniu torped wykonaliśmy pełne zanurzenie i zesliśmy na dno, a potem musieliśmy zachować ciszę. Nie mogliśmy wydać żadnego dźwięku, żadnego odgłosu metalu, w przeciwnym razie Anglicy od razu zaczęliby atak. Ponad odezwał się sonar, „azdyk”, jak go nazywają [•••] słycać go było, jakby ktoś rzucał żwirem o kadłub łodzi. To taki tykający dźwięk, który pojawia się z przerwami. Potem przez jakiś czas było cicho i usłyszeliśmy, że powraca niszczyciel. Druga jednostka, frachtowiec, płynął dalej, a niszczyciel wrócił, żeby nas odszukać.

To wszystko trwało parę godzin. Albo oni zmienili pozycję, albo my, a jak oni zmienili, to my też się przesunęliśmy, bo słycać było dźwięk za dźwięk. My staliśmy bez ruchu, kiedy oni byli cicho i ruszali się, to nas szukali. Tak to się odbywało, a oni zrzucili na nas co najmniej trzydzieści bomb głębinowych. Żadna z nich bezpośrednio nas nie trafiła, bo nie byłoby mnie tu z wami. Rzucali bomby tam, gdzie mogliśmy się znajdować. Po jakimś czasie byliśmy już na tyle daleko, że stanowiliśmy rzeczywiście mały cel. Łódź ma niecały metr szerokości i dwanaście czy trzynaście metrów długości, stąd trudno ją dokładnie zlokalizować. Znow mieliśmy szczęście, a potem w nocy wróciliśmy do bazy. Wylądowaliśmy w Ijmuiden i wszystko miało się ku końcowi. Był już koniec marca, albo początek kwietnia 1945 r. Kanadyjczycy i Anglicy byli coraz bliżej. 106

6 marca wypłynęło dziewięć łodzi, ale jednostki dowodzone przez por. mar.

Rossa, ppor.mar. Gaffrona, ppor. mar. Góhlera, ppor. mar. Drexela i ppor. mar.

Markwortha zostały zmuszone do powrotu z uwagi na usterki techniczne. jedna została zatopiona 7 marca przez MTB675 26 mil na wschód od Ramsgate.

W późniejszym okresie marca zginęło jeszcze kilkanaście Seehundów. Z uwagi na chaos w alianckich dokumentach dotyczących terminów ataków i zatopień oraz brak niemieckich źródeł trudno dokładnie podać, ile łodzi podwodnych wróciło. Przypuszcza się, że po stronie strat należy zapisać przynajmniej piętnaście jednostek, a może jeszcze więcej.

Oprócz potwierdzonego zatopienia dokonanego przez MTB675, kilkanaście innych jednostek na pewno zginęło. Jeden Seehund padł łupem samolotu Beaufighter 10 marca, w rejonie Goeree, inny został zatopiony dzień później a ppor. mar. Newbauer został wzięty do niewoli.

Dwa Seehundy zatopił HMS

191

DESPERACI DÓNITZA

„Torrington”; pierwszego, U-5377, koto Boi Dumpton, na obrzeżach Goodwin Sands 11 marca, a drugiego, U-5339, trzy dni później 20 mil na północ od Dunkierki. Polowanie na tego drugiego Seehunda spowodowało uszkodzenia okrętu, bo silnik i kotłownia ucierpiały od wybuchu bomb głębinowych ustawionych na 50 stóp, które eksplodowały na płytkich wodach. W czasie bombardowania, po pierwszej salwie rozerwał się stalowy ściągnacz linowy, który był połączony z wyrzutnią na prawej burcie. Operator tego urządzenia, mat Charles Horton, owinał sobie głowę płaszczem i aż do czasu zniszczenia Seehunda zrzucił bomby ręcznie, doznając przy tym poparzenia twarzy i rąk. 107 Por. mar. Siegert i Maschinenmaat Heilhues z U-5377 zostali podjęci i wzięci do niewoli przez MTB621, a potem przekazani na pokład „Torrington”. Pięć trałowców zameldowało o zauważeniu i zaatakowaniu Seehunda 13 marca, na północny-wschód od Felixtowe. HMML466 zaatakował i zatopił łódź podwodną 12 marca w warunkach dryfującej mgły. Pilot Seehunda, ppor. mar. John, został schwytany, a mechanik, Teichmiiller, zginął od kul karabinu maszynowego. Ppor. mar. Hermann Bóhme i jego pilot zostali uznani za zabitych podczas ataku myśliwców bombardujących 12 marca na zachód od Schouwen. 21 marca nieprzyjacielski samolot zaatakował ppor. mar. Góhlera i mechanika Kasiera, gdy ich łódź wyszła z Ijmuiden po usunięciu usterek - łódź została zatopiona a załoga zginęła. Inny Seehund z pierwszej fali ataku został zatopiony przez

MTB394 22 marca 23 mile na południowy-wschód od Great Yarmouth, a obu członków załogi uratowano. Druga fala operacji obejmowała łodzie, które wyszły z Ijmuiden między 24 a 26 marca. Nie była dotknięta tak dużymi stratami, jak pierwsza. Jeden Seehund został skutecznie zaatakowany przez samolot Beaufighter, o 14.40

25 marca 20 mil na północny-zachód od Hoek van Holland, który jednak nie rozpoznał numeru taktycznego zatopionej łodzi podwodnej.

Samolot „Q” por. B.VEkbery, st. sierż. Thomas na patrolu w poszukiwaniu i zwalczaniu Seehundów, 14:40; 52° 12' N, 03° 45' E, zauważony ślad torowy obiektu zidentyfikowanego jako kiosk miniaturowej łodzi podwodnej, prawdopodobnie Bibera. Samolot wykonał atak ogniem z działka, gdy łódź wykonywała awaryjne zanurzenie. Trafienie prawdopodobne, cel znikł w fontannie wody. Około trzy minuty po ataku zauważono plamę oleju, średnica 15 stóp, w przybliżonym położeniu celu.'08

HMS „Puffin” staranował innego Seehunda pod Lowestoft, rano 26 marca. Uderzenie spowodowało eksplozję torpedy, zatopienie łodzi podwodnej i odkształcenie dziobu brytyjskiego okrętu. „Puffin” zdołał dotrzeć do Har-wich, ale uszkodzenie uznano za zbyt poważne i nie podjęto już naprawy. Jurgen Rohwer w swej książce na temat sukcesów broni podwodnej pisze, że: „HMS „Puffin” został staranowany przez wynurzającą się miniaturową łódź podwodną, którą wcześniej porzuciła załoga”.109

192

WOJNA KONWENCJONALNA

Ścigacz eskortowy Royal Navy ME 1471 zatopił Seehunda w dniu, w którym „Puffin” przeprowadził atak, a ostatnią ofiarą alianców w marcu, która dopełniła swój los dzień później, na zachód od Walcheren, była łódź zaliczona na konto ML586.

Działania niemieckich łodzi podwodnych też przyniosły pewne sukcesy bojowe. 10 marca U-5364 z załogą w składzie ppor. mar. Lanz i ppor. Gerhard Miihler, storpedował niszczyciel, chociaż źródła alianckie milczą na ten temat. 13 marca, kanadyjski parowiec „Taber Park”: o ładowności 2878 t, wiozący węgiel do Londynu, został storpedowany przez ppor. mar. Maximi-liana Hubera i ppor. Siegfrieda Ecklofffa. Statek płynął poza konwojem i szybko zatonął, a ofiary w ludziach to czterech artylerzystów DEMS i dwudziestu czterech spośród trzydziestu dwóch członków załogi. Dwa Seehundy, z działających u ujścia Tamizy, zgłaszały zatopienie dwóch statków; Fröhnert i Beltrami podali, że trafili parowiec, zanim zostali obrzuceni potężną serią bomb głębinowych, która wyrządziła im sporo szkód, ale dotrwali do Ijmuiden. U-5064 Krugera i Schmidta także meldował o zatopieniu parowca o ładowności około 3500 t u ujścia Tamizy, ale żaden z tych dwóch faktów nie znalazł potwierdzenia w źródłach alianckich.

21 marca U-5366 Hauschela i Hesela storpedował i zatopił amerykański statek typu Liberty, SS „Charles D. McIver”, na południowy-wschód od Lowestoft. Alianci sądzili początkowo, że „Liberciak”, idący z Antwerpii do Southend, wszedł na minę, ale okoliczności tego zdarzenia odpowiadają faktom opisującym atak przeprowadzony przez załogę U-5366. 22 marca, w wyniku trafienia torpedą, jak sądzono, zatopiony został ML466, ale żadna z ocalałych załóg Seehundów nie zgłosiła wykonania takiego ataku. Bardziej pewne jest storpedowanie brytyjskiego parowca SS „Newlands” przez Kullmera i Raschke na wodach ujścia Tamizy. „Newlands” został trafiony z odległości 320 m, a Seehund wrócił bez żadnych problemów do Ijmuiden. Ostatnie zatopienie na koncie Seehundów w marcu to storpedowany brytyjski kabotażowiec, SS „Jim” płynący z Goole do Dieppe.

Załogi miniaturowych łodzi podwodnych Seehund były pod coraz większą presją, kiedy to w marcu los osłabionych Niemiec, znajdujących się w kleszczach między siłami Rosjan i Zachodnich alianców, wydawał się przesądzony. Betonowe stanowiska łodzi podwodnych w Ijmuiden stały się celem dwukrotnych ataków amerykańskiego lotnictwa; dziewięć

bombowców B-17 obrzuciło te obiekty rakietami Disney 14 marca, a trzy po tygodniu wróciły z podobnym ładunkiem.

Straty w ludziach wśród załóg łodzi przysłoniły sukcesy Seehundów - oficjalnie zanotowano czternastu zabitych i co najmniej tylu samych dostało się do niewoli.

Powróciła także kwestia przydzielenia Seehundów do zapewnienia zaopatrzenia niemieckim obrońcom Dunkierki, co było przedmiotem Operacji Kameraden.

DESPERACI DÓNITZA

Tym razem Dónitz wyraził zgodę na taką akcję i Fróhnert i Beltrami, jako pierwsi z trzech wyznaczonych załóg, wyszli 27 marca z misją zaopatrzeniową. Łodzie pozbawiono uzbrojenia a w miejsce torped zamontowano pojemniki o takich samych wymiarach.

Pojemniki zwane „maślanymi torpedami” mieściły odpowiedni ładunek, a najczęściej była to potrzebna żywność, np. racje tłuszczu dla każdego z obrońców, oraz miny przeciwczołgowe czy amunicja dla artylerii przeciwlotniczej. Beltrami tak wspominał okoliczności akcji:

27 marca trzy zaopatrzeniowe Seehundy wyszły z Ijmuiden. Przepłynęliśmy bez przeszkód dwie lub trzy mile a potem wykonaliśmy obowiązkowe próbne zanurzenie w warunkach słonej wody. Zaraz po zamknięciu klapy wjazdu kiosku poczułem na szyi zimny prysznic. Położyliśmy się na dnie, żeby sprawdzić, skąd przedostaje się woda i stwierdziliśmy dwie nieszczelności wokół wjazdu. Przypuszczałem, że to skutek uszkodzenia z poprzedniej misji, kiedy zostaliśmy obrzuceni bombami głębinowymi. Bez możliwości przechodzenia do zanurzenia nie było szans realizacji trudnego zadania, które nam postawiono. Podjęliśmy decyzję, że musimy wracać. Po powrocie zameldowałem się w dowództwie u kmdr. por. Brandi i zgłosiłem zastrzeżenia co do jakości wykonanej naprawy naszej łodzi.

Poprawki trwały całą noc i następnego dnia Seehund był gotowy do drogi. Tym razem próbne zanurzenie odbyło się bez problemów i Fróhnert oraz Beltrami mogli rozpocząć realizację zadania. Zmierzali w kierunku niesprzyjającego frontu pogodowego, który zmusił ich do pozostawania w zanurzeniu przez wiele godzin i czekania na ustanie sztormu. Po wynurzeniu musieli, jak na ironię, przejść niezauważeni koło nieprzyjacielskich statków, które zawsze były upragnionym celem łodzi podwodnych.

Płynęliśmy wzdłuż wybrzeża i rano siódmego dnia zobaczyliśmy zarys Ostendy. W porcie było dużo nieprzyjacielskich statków i okrętów, a my mieliśmy tylko „maślane torpedy” [...] Trzymaliśmy się blisko brzegu aż do Dunkierki. Nie mogliśmy wejść do portu z powodu zapory minowej. Wymyśliłem taki plan: ja wyjdę na zewnątrz kadłuba i latarką będę dawał znaki stanowiskom na brzegu, że już jesteśmy. Morze było wciąż niespokojne - stan 4! Gdybym wypadł do wody, to mechanik miał płynąć prosto na południe, w stronę brzegu. Zrobiłem tak, jak powiedziałem: wygramoliłem się na zewnątrz, zamknąłem wjazd i trzymając się peryskopu dawałem znaki. Łódź zapadła się nieco głębiej i znalazłem się po pas w wodzie. Po chwili zauważyłem sygnał z główki falochronu: „Przesuńcie się 100 metrów na wschód, jesteście na polu minowym! Wyślemy łódkę, żeby was pokazać drogę!” Otworzyłem wjazd i znalazłem się w środku. Mechanik był w dobrym humorze. Przesunęliśmy się na wschód...”⁰ Po zacumowaniu w Dunkierce żołnierze zabrali członków załogi do szpitala, gdzie czekała na nich gorąca kąpiel. Tymczasem rozładowano łódź. Komendant

194

WOJNA KONWENCJONALNA

fortecy, adm. Frisius pofatygował się, aby osobiście pogratulować śmiałkom udanej akcji. Heye dołączył słowa uznania przekazane przez radio. Dziewiątego kwietnia Seehund wyszedł z Dunkierki pod osłoną rozgwieżdżonej nocy, mając w pojemnikach ładunek listów i meldunków od okrażonych żołnierzy. W drodze powrotnej do bazy łódź została zaatakowana ogniem broni pokładowej myśliwca bombardującego Mosquito, ale zdążyła przejść do zanurzenia i nie poniosła żadnych strat. Borykała się z problemami z silnikiem elektrycznym i

spalinowym, ale zdołała dotrzeć do Ijmuiden 11 kwietnia. Po pierwszych doświadczeniach misje zaopatrzeniowe były wykonywane do końca wojny.

W początkach kwietnia alianci całkowicie okrążyli rejony pozostające w niemieckich rękach. Problem zaopatrzenia sił szturmowych nabral szczególne znaczenia. Brano wtedy pod uwagę wycofanie Biberów i łodzi Linsen oraz przeniesienie ich do Emden w celu zapewnienia ochrony szlaku żeglugowego na rzece Ems. Koncepcja ta okazała się niewykonalna ze względów logistycznych i bardzo szybko z niej zrezygnowano, chociaż nadal rozważano przerzucenie Biberów, Molchów i łodzi Linsen z Borkum do Emden. Kwestie transportu wzięły jednak górę i dyskusji poddano jedynie sprawę użycia jednej flotyli łodzi Linsen, która już wcześniej działała jako wsparcie armii lądowej.

Adm. Frisius, komendant Dunkierki, stał na stanowisku, że jednostki sił szturmowych z Holandii powinny być przeniesione do twierdzy, skąd mogłyby prowadzić operacje przeciwko żegludze na Skaldzie. Opierał on swoje przekonanie na tym, że Seehundy, jako jedyne jednostki, posiadają wystarczający zasięg, aby dotrzeć w wyznaczony rejon z baz w Niemczech, jednak koncepcja ta została odrzucona i siły szturmowe nadal prowadziły walkę w Holandii.

Okres niesprzyjającej pogody, która prześladowała Fróhnerta i Beltrami w drodze do Dunkierki trwał do 5 kwietnia, potem operacje zostały wznowione. Seehundy niezwłocznie rozpoczęły swoje misje i były kierowane na trasy konwojów z Tamizy na Skaldę oraz na szlaki zaopatrzenia, które wiodły z rejonów leżących na wschód od Tamizy aż po Dungeness. Stan Seehundów w Ijmuiden na 8 kwietnia obejmował dwadzieścia dziewięć jednostek, z których może połowa była w stanie gotowości operacyjnej w tamtym czasie. Oczekiwano na posiłki z Niemiec; jedenaście Seehundów wyszło 18 kwietnia z Neustadt do Wilhelmshaven, a stamtąd do Ijmuiden, w towarzystwie uzbrojonego trałowca KFK445, który płynął z nimi do Brunsbüttel. Miały one pierwotnie być początkowo do Heligoland, ale coraz intensywniejsze naloty sprawiły, że wyspa pozostała poza zasięgiem zainteresowania. Cztery inne łodzie Seehund przybyły 20 kwietnia z Wilhelmshaven do Ijmuiden, a trzy kolejne na początku następnego miesiąca wraz z jeszcze dwoma z Heligoland.

Na patrole bojowe między 5 a 28 kwietnia wyszło łącznie trzydzieści sześć Seehundów, a najbardziej intensywny był 12 kwietnia, kiedy odprawiono aż

195

DESPERACI DÓNITZA

szesnaście todzi. Osiem z nich przedwcześnie powróciło na skutek problemów technicznych, piętnaście wróciło szczęśliwie do bazy, sześć uznano za ostatecznie stracone według stanu na 28 kwietnia, los trzech pozostawał nieznany a cztery były tamtego dnia jeszcze na morzu. Tylko trzy z nich meldowały o atakach zakończonych powodzeniem.

Pierwszy Seehund, U-5309 z załogą w składzie ppor. mar. Benediktus von Pander i ppor. Martin Vogel, zgłosił trafienie zbiornikowca o ładowności 1000 t na północ ku północnemu-zachodowi od Dunkierki 9 kwietnia, na dzień przed powrotem do Ijmuiden. Amerykański zbiornikowiec wojskowy Y1 7 został trafiony torpedą i stanął w płomieniach, gdy znajdował się w konwoju TAC90. Był to mały tankowiec o ładowności 484 t eksploatowany przez armię amerykańską. Jednostki tego typu były znormalizowanej konstrukcji, podobne co do wielkości i wyglądu do zbiornikowców zbudowanych w stoczniach marynarki wojennej i nosiły oznaczenia „Y”. Budowano je dla Transportation Corps w dwóch klasach, jako dwuśrubowce i jednośrubowce. Y1 7 zaliczał się do tej drugiej klasy. Zatonął w czasie krótszym niż pół godziny po tym, jak torpeda magnetyczna eksplodowała pod kadłubem i wywołała gwałtowny pożar jednostki.

Seehund U-5363 zaatakował konwój TBC123 niedaleko Dungeness wieczorem 9 kwietnia. Brytyjski „Liberciak”, SS „Samida” został trafiony i zatopiony, a amerykański „Soloman Juneau” doznał uszkodzeń przed północą. Nie ma ponownie zgody co do tego, kto trafił

oba statki. Niemiecki nasłuch radiowy B-Dienst przyznał sukces okrętowi podwodnemu typu VIIC, U-245 prowadzącemu działania w strefie przybrzeżnej, ale jego kapitan zaprzeczył, że ma z tym cokolwiek wspólnego. Prawdopodobnie sprawcą zdarzenia był Seehund ppor. Harro Buttmana i mechanika, Artura Schmidta, ale niemiecka miniaturowa łódź podwodna została utracona a członkowie załogi zabici podczas ataku przeprowadzonego przez ML 102 niedługo po całym zajściu.

Ciało Schmidta znaleziono w sierpniu 1945 r. w sieciach rybackich koło wyspy Fóhr i pochowano na cmentarzu w Wyk. Mniej więcej w tym samym czasie kiedy brytyjski ścigacz eskortowy zatopił U-5363, inny Seehund stał się łupem samolotu Beaufigther „W” z 254. eskadry.

U-5070 Markwortha i Spalleka uzyskał trafienie statku o tonażu rzędu 4500 t z konwoju UC63B w pobliżu Dungeness 11 kwietnia, torpedując brytyjski SS „Wyndham”, ale jednostka o ładowności 8400 t należąca do Port Line przetrwała atak. Dwukrotne trafienie, które przydarzyło się koło zewnętrznej Boi Lade pod Dungeness, spowodowało powstanie dziury w części dziobowej. Statek został odholowany rufą do przodu do Southampton, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy, a naprawy głównej dokonała potem stocznia, która go zbudowała.

U-5070 nie miał czasu na świętowanie sukcesu, bo przez kilka godzin był obrzucany bombami głębinowymi przez niszczyciel eskortowy HMS „Yesper” aż udało mu się oddalić z miejsca zagrożenia.

196

WOJNA KONWENCJONALNA

Ppor. mar. Reimer Wilken i Heinz Bauditz z U-5368 dokonali trzeciego zgłoszenia, chociaż po czasie ocena ich celu pozostaje optymistyczna. Zanotowali dwa trafienia, pierwszym była korweta, w stronę której odpalili torpedę 14 kwietnia z odległości 800m, drugim okazał się statek o ładowności 5000 t, który został trafiony torpedą z odległości 100 m dwa dni później o 18.30. Nie ma alianckich źródeł potwierdzających zatopienie pierwszej jednostki, ale 16 kwietnia kablowiec Brytyjskiej Poczty, SS „Monarch” został storpedowany koło Orford Ness i był to prawdopodobny cel, w który trafił Wilken. Był to mimo wszystko bardzo udany patrol, chociaż U-5368 po wyczerpaniu resztek paliwa, 18 kwietnia zdryfował na brzeg po pięciu dniach

I osiadł na mieliźnie w pobliżu Katwijk.

B-Dienst przekazała Brandiemu informacje o dwóch dalszych sukcesach jego ludzi. Ramo, osiemnastego kwietnia dwa statki z konwoju TAM 142 zostały storpedowane pół mili od boi South Falls - norweski frachtowiec „Karmt” i brytyjski parowiec SS „Frilleigh” - oraz zatopione. Przypisywanie ataku Seehundowi wydaje się niezgodne z prawdą, ponieważ U-245 miał w swoim dzienniku okrętowym wpis o ataku na te jednostki.

Powracające załogi zameldowały również o nieudanych próbach ataku w czasie patrolu.

Najbardziej dramatyczne wydarzenie spotkało st. chor. mar. Korbiniana Penzkoffera i Obermaschinista Wernera Schultza 10 kwietnia w rejonie South Falls po ataku ich U-5305 na niszczyciel. Lewa torpeda, gotowa do odpalenia w kierunku brytyjskiego okrętu, nie wystrzeliła się i ciągnęła Seehunda z przestraszoną załogą wprost na nieprzyjaciela. Niemiecka łódź zesłała gwałtownie pod okręt, ale magnetyczna głowica bojowa nie eksplodowała. Po bezwzględny kontrataku zaskoczonych Brytyjczyków z ostrzałem „oszałałej” miniaturowej łodzi podwodnej ogniem karabinów maszynowych nie doszło do staranowania niszczyciela klasy Hunt. U-5305 zdołał oddalić się z miejsca zdarzenia i wrócić do Holandii. U-5071 został zaatakowany, gdy wracał do bazy z niewykorzystanymi torpedami na pokładzie. Odłamek utkwiał w głowicy bojowej jednej z ich, ale na szczęście nie doszło do eksplozji.

Samoloty stanowiły ciągle zagrożenie dla Seehundów, a w patrolach mających na celu poszukiwanie i niszczenie tych miniaturowych łodzi podwodnych wzięło udział, oprócz 500

okrętów, co najmniej 1000 maszyn. Mosquito „H” z 254. eskadry, Wellington „V” z 524. eskadry i Beaufighter „M.” z 236. eskadry we wspólnej akcji przeprowadzonej 12 kwietnia zniszczyły Seehunda koło Hoek van Holland. Następnego dnia Barracuda „L” z 810. Eskadry Lotnictwa Morskiego zaatakowała kolejną łódź w tym samym rejonie.

Piątek trzynastego: nowe patrole wylatują nad wybrzeże Holandii [...] por. McCarthy zaatakował z powodzeniem miniaturową łódź podwodną około 14 mil od brzegu. Dwóch rozbitków wydostało się na powierzchnię morza!

197

DESPERACI DÓNITZA

Por. Taylor zaatakował znikający obiekt, ale bez widocznych skutków. Por. Bradbury przeprowadził atak w czasie ostatniego patrolu. Na powierzchni morza pozostała pustka. Można przyjąć prawdopodobne zatopienie.1"

Rozlew krwi zakończył się dla 5. Dywizji Sił Szturmowych 28 kwietnia. Ostatnie cztery Seehundy, które wyruszyły z zaopatrzeniem do Dunkierki, U-5365, U-5074, U-5090 i U-5107, były w ogóle ostatnimi jednostkami tego typu, które aktywnie wykonywały zadania patrolowe. Doczekały do końca wojny, a później, jeszcze przed kapitulacją Dunkierki, zostały zniszczone przez załogi.

W kwietniu wojska niemieckie w Holandii znalazły się w stanie chaosu. Porty i inne obiekty w tym kraju były przygotowane zarówno do obrony przed natarciem sił lądowych, jak i do zniszczenia w obliczu wycofania się obrońców. Oddziały gruzińskie służące w Wehrmachcie na wyspie Texel zbuntowały się 8 kwietnia. Rewolta została opanowana przez żołnierzy niemieckich po dwóch tygodniach, tego samego dnia, kiedy zburzono śluzy w Ijmuiden. Członkowie holenderskiego ruchu oporu informowali Brytyjczyków o upadku morale wśród Niemców, ale nie „młodszych pokoleń”, które mogą także obejmować siły szturmowe. W sytuacji załamania się wojskowego drylu, coraz liczniejsze były przypadki grabieży, chociaż ludzie adm. Heye do końca pozostali lojalni i zdyscyplinowani.

Seehundy niosły wojnę na brytyjskie wody przybrzeżne, ale Bibery i łodzie Linsen nie ustawały w swych desperackich atakach na Skaldę. Sześćdziesiąt łodzi Moich pozostawało w rezerwie w Amersfoort. Pięć Biberów, z których każdy był uzbrojony w minę i torpedę, wypłynęło wczesnym rankiem 9 kwietnia na wody ujścia Skaldy. Usterki techniczne zmusiły dwie jednostki do powrotu po dwóch dniach, jedna z nich weszła na minę i zatoneła przed dotarciem do bazy, trzy pozostałe zginęły bez większych sukcesów. Piloci samolotów Beaufighter z 236. eskadry i Swordfish ze 119. eskadry meldowali o atakach i trafieniach Biberów w tym rejonie.

Piloci Biberów mieli się zająć wyłącznie stawianiem min. Dwie jednostki wypłynęły 11 kwietnia z Zierikzee w celu postawienia min przed Sandkreek. Jedna zrealizowała zadanie z powodzeniem, a druga zginęła. Swordfish ze 119. eskadry prawdopodobnie zaliczył sukces, o którym może świadczyć wpis w księdze lotów będący typowym raportem alianckich lotników o żniwie zbieranym wśród Biberów.

Dwunasty kwietnia: Swordfish „F” [...] wystartował w poszukiwaniu Biberów, które mają znajdować się około 40 mil na północ od bazy. O 15.10 zauważono dwie jednostki na pozycji 0051° 54' N 0003° 17' E, jedna nieruchoma na powierzchni, druga wynurzała się 50 jardów dalej. Pierwszy Biber podjął próbę zanurzenia, ale wciąż było widać jego kiosk, gdy „F” zaatakował go czterema bombami głębinowymi. Bomby spadły między oba Bibery, pierwszy wyleciał z wody i pozostał unieruchomiony na powierzchni, drugiego już nie widziano.112

198

WOJNA KONWENCJONALNA

Przedostatnia misja Biberów w Holandii rozpoczęła się o 6.30 21 kwietnia - sześć jednostek wyszło stawiać miny na Skaldzie, ale tylko cztery z nich powróciły.

Ostatnia potwierdzona misja Biberów z terytorium Holandii miała miejsce 26 kwietnia, kiedy cztery jednostki wypłynęły z Poortershaven o 1.30, żeby znów stawiać miny na wodach ujścia Skaldy. Jedna łódź weszła na mieliznę po wyjściu z bazy, doznała uszkodzeń i musiała wrócić. Amerykańskie myśliwce Thunderbolt z Hoek van Holland zaatakowały pozostałą trójkę i zatopiły dwa Bibery. Jedyna ocalała łódź przerwała misję i powróciła do bazy. Dwadzieścia cztery jednostki z Rotterdamu także uczestniczyły w misjach w kwietniu. Dziewiętnaście z nich zginęło bez żadnych sukcesów w postaci zatopienia czy uszkodzenia nieprzyjacielski statków. W taki sposób dopełniła się klęska Biberów.

Ostatnią aktywną formacją sił szturmowych w Holandii były łodzie Linsen, które także nie zanotowały żadnych osiągnięć bojowych w kwietniu. Pogoda na tyle poprawiła się 11 kwietnia, że można było wznowić operacje. Pięć jednostek łodzi Linsen wyszło z Hellevoetsluis, aby wieczorem zaatakować statki i okręty u wybrzeży Ostendy. Jedna z nich weszła w rejon operacyjny i bez powodzenia zaatakowała aliancki patrolowiec. Kolejna zawróciła do bazy z powodu problemów technicznych, dwie nie odnalazły wyznaczonego rejonu a jedna zaginęła w trakcie działań. Podobna misja została powtórzona w nocy 12 kwietnia przez siedem zespołów. Dwie łodzie sterujące miały również wysadzić agentów na brzegu, na terenach zajętych przez nieprzyjaciela, ale akcja została przerwana z powodu wysokiej fali.

Pięć dni, a raczej nocy później, dwie formacje łodzi Linsen ponownie wyszły w morze. Dwa zespoły miały znów zaatakować nieprzyjacielskie statki w rejonie ujścia Skaldy, a pozostałe udać się w kierunku Dunkierki i kontynuować, zgodnie z sugestiami Frisiusa, działania paraliżujące konwoje na trasie Tamiza-Skalda. Ten pierwszy wrócił do bazy z powodu usterek z silnikami, a los ostatnich pozostaje nieznan.

Ostania operacja łodzi Linsen, która ma potwierdzenie w materiałach źródłowych, rozpoczęła się o 21.30 20 kwietnia. Cztery zespoły wyszły wtedy z Hellevoetsluis z zamiarem przeprowadzenia ataku na aliancki konwój, który miał się znaleźć koło boi NF8 o 2.10. Później, o 4.00 miały skierować się do Dunkierki. Dwa zespoły przerwały planowaną misję z powodu awarii silnika, a pozostałe dostały się tuż przed północą w ogień alianckich okrętów i samolotów na zachód od Schouwen, a ich los pozostaje nieznan.

Fregata HMS „Retalick” i cztery towarzyszące jej kutry torpedowe znów aktywnie uczestniczyły w walce z siłami szturmowymi. Brytyjski raport na temat tej akcji przynosi wstrząsający obraz agonii zespołu łodzi Linsen.

Noc pochmurna, ale księżyc zapewnia mimo wszystko nienajgorszą widoczność.

199

DESPERACI DÓNITZA

Oba zespoły kutrów (FH3 i FH4, po dwie jednostki każdy) zajęły pozycje [...] Samolot zameldował o 22.26 o trwałym kontakcie [...] O 0.16 pojawia się słabe echo na radarze, namiar 355°, odległość 1,8 mil, obiekt nieruchomy, prawdopodobnie miniaturowa łódź podwodna. Przemieszczenie na pełnych obrotach na bliższą odległość z użyciem flar oświetlających. Cel (I) okazuje się małą łodzią motorową, która zostaje trafiona, pali się i zostaje unieruchomiona.

W blasku płomieni palącej się łodzi widać drugi obiekt (II) [...] ruszyliśmy w pogoń, ale cel znikł o 00.21 [...] O 00.33 zauważono obiekt (III) po pojawieniu się wcześniejszego obrazu na radarze, po pościgu i trafieniu zapalił się o 00.38.

Wśród dymu z (III) dostrzeżono obiekt (IV), który został zniszczony o 01.00. Rozbitek został podjęty z wody. FH3 i FH4 skierowano na poszukiwania kolejnych rozbitków i szczątków łodzi. Bomby głębinowe zrzucono o 00.49.

HMS „Retalick”, zanim bitwa się skończyła, zanotował pewne zniszczenie czterech łodzi i jedno prawdopodobne. Brytyjczycy nie doznali żadnych uszkodzeń ani strat w ludziach, a sami podjęli kilku rozbitków.

Podjęci na pokład to dowódca, por. mar. [Karl] Feigl i sternik [Bootsmaat Robert] Klein. Obaj nieżywi, z odstrzelonymi częściami głowy. Żywi [Matrosengefreiter Walter] Kettmann i [Funkgefreiter Gunther] Mellethin, [Kettmann miał złamaną rękę w wyniku ostrzału], nie płynęli w tej samej łodzi. Pytali o Schulza, innego członka swego zespołu, którego jeden z nich widział w wodzie [...] Feigl miał przy sobie mapę i rozkazy.

Jeńcy powiedzieli, że po śmierci swego dowódcy [...] nie wiedzieli, co robić. Sami nie otrzymali żadnych instrukcji. Byli w doskonałej formie fizycznej i okazali się żarliwymi członkami Hitlerjugend.

Post scriptum do operacji sił szturmowych w Holandii wydaje się dość zaskakujące, biorąc pod uwagę tak wielkie poświęcenie ludzi wykazywane w walce. Dokumenty niemieckiej marynarki ujawniają, że w nocy 27 kwietnia co najmniej trzydziestu dobrze uzbrojonych ochotników z bliżej nieokreślonych jednostek tej formacji miało zostać przerzuconych samolotem do Berlina, aby pełnić rolę osobistej ochrony Fihrera, Adolfa Hitlera. Wiadomo, że zebrali się na lotnisku Rerick i szykowali się do wejścia na pokład samolotu transportowego Ju52, ale ich misja została zarzucona - jedynym powodem takiej decyzji wydają się przewidywane trudności związane z wylądowaniem i wysadzeniem ludzi w oblężonej stolicy Rzeszy.

Szóstego maja 1945 r. kanadyjskie pułki Royal Canadian Hastings i Prince Edward Regiment z 1. dywizji kanadyjskiej przyjęły kapitulację wojsk niemieckich w Ijmuiden. Członkowie sił szturmowych ze swoim dowódcą kmdr. Albrechtem Brandi szli do niewoli wraz z niedobitkami wielu formacji pokonanego Wehrmachtu.

200

WOJNA KONWENCJONALNA

Wzięto nas, 3000 ludzi z sił szturmowych, którymi dowodził Brandi, do niewoli. On sam, „Diamentowy Brandi”, miał uznanie u nieprzyjaciela, chyba nawet większe niż wśród niemieckiego społeczeństwa, to kanadyjski generał i jego żołnierze potraktowali nas z szacunkiem [...] Po wyczyszczeniu i sprawdzeniu broni po raz ostatni, załadowaliśmy ją wraz z amunicją na samochody. Potem, w zorganizowanym szyku odmaszerowaliśmy jako „Morska Dywizja Brandi” do obozu złożonego z namiotów i dostaliśmy solidny obiad. Alianci zakazali noszenia jakichkolwiek oznak ze swastyką i przeszliśmy blisko rynku. Potem Brandi wygłosił przemówienie do zgromadzonych żołnierzy. „Nasze odznaczenia zostały nadane przez najwyższe dowództwo, a jeśli nie możemy ich nosić, to złożymy je tutaj”. Zdjął następnie Krzyż Rycerski z Liśćmi Dębowymi, Mieczami i Diamentami, a 3000 towarzyszy broni poszło za przykładem dowódcy. Wróciliśmy w milczeniu do obozu.”³

ROZDZIAŁ DWUNASTY

Na Wschód i Zachód

Działania na wodach śródlądowych

Na początku 1945 r. nie zaobserwowano spadku aktywności pływaczów ani na froncie zachodnim, ani wschodnim. To samo dotyczyło także działań formacji MEK w rejonie Adriatyku. Heye był ciągle zasypywany prośbami o wsparcie akcji niszczenia mostów na Odrze, Dunaju czy Renie, a specjalne grupy sabotażowe pojawiały się i znikwały z określoną regularnością, jak pokazują dokumenty i inne źródła z przejętych archiwów niemieckich.

25 lutego z ludzi Lehrkommando 700 utworzono Kampfschwimmergruppe Ost pod dowództwem ppor. Fredericka Kellera. Została ona wkrótce przerzucona na front wschodni i podjęła daremną próbę wysadzenia zajętego przez Rosjan mostu na Odrze w Głogowie. Kilka tygodni później został on zniszczony przez łodzie wybuchowe Linsen, ale nie miało to wielkiego znaczenia dla powstrzymania sowieckiej ofensywy. 11 marca dziewięćdziesięciu ludzi z MEK85 skierowano na Wschód, gdzie ta w pełni zmotoryzowana jednostka była także gotowa do akcji na Odrze.

Na Zachodzie kmdr Musenberg z Kommando Stab Holland zwrócił się do Naczelnego Dowództwa Sił Zbrojnych (OKW) z pytaniem, czy most w Nijmegen nadal pozostaje niezbędnym celem, biorąc pod uwagę ofensywę w Ardenach. Nadeszła odpowiedź twierdząca i Musenberg zarządził ponowne wysiłki w celu zniszczenia tej przeprawy. Brytyjczycy wzmocnili tymczasem ochronę obiektu i rozciągnęli sieci przez rzekę Waal. MEK40 otrzymało zadanie usunięcia tej przeszkody. W nocy 12 stycznia wypuszczono pięćdziesiąt cztery miny pływające w trzech rzutach w celu zniszczenia sieci. Miny były wypuszczone z tratw przeciąganych na miejsce przez holowniki, a potem prąd rzeki znosił ładunki wybuchowe na sieci. Zapalniki czasowe powodowały detonacje i rozerwanie sieci zaporowych. Jedna z tratw, na której było dziewiętnaście min, została zniszczona przez aliancką artylerię, ale ludzie z MEK nie rezygnowali i zdołali wysłać rzeką pozostałe trzydzieści pięć min.

Siedemnaście Biberów pozostających w rezerwie przeznaczonej dla tej misji wykonało drugą część zadania. Peryskopy łodzi zamaskowano gałęziami, aby zmylić nieprzyjaciela. Bibery uzbrojono w torpedy, które miały zaatakować

202

NA WSCHÓD I ZACHÓD

podpory mostowe. Łodzie holowane były pod cel. Osiem z nich szczęśliwie odpłynęło zaledwie 1 km od pierwszych sieci, ale siedem utknęło w gęstym mule zalegającym dno rzeki. Dwie łodzie z tej ósemki zginęły po zderzeniu z zatopionym wrakiem, a dwie inne wyleciały w powietrze, prawdopodobnie trafione ogniem alianckiej artylerii. Pozostałe wróciły informując z przygnębieniem o niepowodzeniu misji.

Znaczenie przeprawy w Nijmegen znacznie spadło 7 marca 1945 r., kiedy przerwana została ostania naturalna zaporę chroniąca zachodnie tereny Niemiec. Oddziały amerykańskie wchodzące w skład 9. Dywizji Pancernej działające z tak wielkim impetem, jaki kiedyś charakteryzował osławiony Blitzkrieg, zdobyły nietknięty most kolejowy Ludendorffa na Renie w Remagen. Jak na ironię, most ten został zbudowany w czasie I wojny na polecenie gen. Ludendorffa po to, aby ułatwić przemieszczenie wojsk na front zachodni. Po osiągnięciu wzgórz okalających miasteczko od zachodu, Amerykanie ze zdumieniem zobaczyli, że most nadal stoi. Niemcy planowali go wysadzić o 16.00. Zmotoryzowany pluton przemknął przez miasteczko pełne wycofujących się żołnierzy nieprzyjaciela, korzystających z ostatniej dostępnej przeprawy i dotarł nad rzekę o 15.50. Saperzy przecięli wszystkie widoczne kable podłączone do ładunków wybuchowych, a piechota prowadziła natarcie do momentu, kiedy zdetonowano niewielki ładunek. Po nim nastąpił kolejny wybuch, chociaż główny ładunek podłożony przez Niemców nie eksplodował. Przeszło zadrżało, ale nie poddało się.

Amerykanie popędzili naprzód spychając nieprzyjaciela na drugi brzeg Renu. W ciągu 24 godzin na wschodnim brzegu Renu znalazło się 8000 żołnierzy amerykańskich a przyczółek mostowy był niezagrożony.

Przełamanie naturalnej linii obrony, jaką stanowił szeroki Ren o wartkim nurcie, miało ogromne znaczenie psychologiczne, a także strategiczne. Hitler wydał rozkaz, aby ten most zniszczyć za wszelką cenę. Luftwaffe wykonała setki nieudanych nalotów przy użyciu najróżniejszych samolotów, w tym Junkersów Ju87 „Stukas”, Focke-Wulf Fw190, Messerschmitt Me109, odrzutowców Messerschmitt Me262 i Arado Ar134. Amerykanie szybko otoczyli most pierścieniem stanowisk artylerii przeciwlotniczej. Ogień niemieckiej artylerii też nie mógł sprostać zadaniu, więc pozostawała tylko opcja ataku od strony rzeki. W tamtym czasie w najbliższym otoczeniu Hitlera panowała bardzo napięta atmosfera. Dyktator gorączkowo poszukiwał winnych, których chciał oskarżyć o zaniedbanie obowiązków i defetyzm w związku z oddaniem mostu. Zastępca szefa służby prasowej Hitlera, Helmut Siindermann, w swoim dzienniku tak opisał nastrój panujący na codziennej konferencji 8 marca.

Fiihrer także planuje wysłanie latającego sądu wojennego, aby wypłenić oznaki rozkładu w armii. Zanotowałem dwie jego wypowiedzi: „Tylko ruskie metody
ZUJ

DESPERACI DÓNITZA

mogą nam teraz pomóc" i „Jeśli przegramy wojnę, to Niemcy i tak zostaną poddani eksterminacji - dobrze więc teraz wykończyć tych kilka kreatur".⁴

Pod sąd oddano co najmniej czterech oficerów, którzy zostali następnie rozstrzelani w lesie Westerwald za klęskę pod Remagen. Wielu oficerów kierując się instynktem samozachowawczym w tak trudnej sytuacji starało się zrzucić winę z siebie. Adm. Heye został natychmiast wciągnięty w całą sprawę, gdy podczas tej samej odprawy Generaloberst Alfred Jodl, szef sztabu OKW, powiedział, że:

... dwie grupy wyburzeniowe z Marynarki Wojennej zostały wyznaczone do zniszczenia mostu na Renie w Remagen [...] Rozmowa z dowódcą sił szturmowych wykazała, że nikt nie wiedział o takim zadaniu. Zarządzono w tej sprawie śledztwo."⁵

Heye bardzo szybko - i dobrze - odrzucił oskarżenie o to, że zadanie już zostało wyznaczone i nie osiągnięto żadnego celu, co naraziłoby go na gniew Hitlera. Zobowiązał się jednocześnie do przeprowadzenia ataku, o czym świadczy protokół z konferencji, która odbyła się dzień później.

9 marca [...] 17.00 Dowódca Marynarki Wojennej melduje Hitlerowi, że wybrano dwie grupy do wysadzenia mostu na Renie w Remagen i zostaną one jak najszybciej wysłane na miejsce akcji. Mają one podjąć próbę wysadzenia każdego z filarów przy pomocy dwóch połączonych ze sobą min. Trudno w tej chwili powiedzieć, kiedy zakończone zostaną przygotowania do akcji, ale czynione są wszelkie starania, aby je przyspieszyć."⁶

Brytyjczykom, a przynajmniej ludziom odpowiedzialnym za audycje propagandowe nadawane za pośrednictwem Atlantikersender i Soldatensender, pomysł użycia płetwonurków do zniszczenia mostu też przypadkowo wpadł do głowy. Denis Sefton Delmer, dziennikarz z zawodu, wymyślił powołanie radiostacji nadającej programy z Wavendon Towers w Anglii i podającej się za rozgłośnię niemiecką. Dwie stacje radiowe: Soldatensender, nadająca dla Luftwaffe i sił lądowych oraz Atlantikersender, kierująca swe audycje dla załóg U-bootów, wykorzystywały aluzję i fałszywe informacje, stanowiąc cenne narzędzia arsenału brytyjskiej propagandy. Delmer wspominał pewne wydarzenia w swoich pamiętnikach:

- Oczywiście, stuprocentowi faceci, którzy mają coś do zrobienia przy moście, muszą być z marynarki - powiedział Donald z kpiną w głosie, a ja od razu zwróciłem się do Frankie Lyndera.

- Gdzie są najbliższe jednostki płetwonurków? - zapytałem.

- Sądzę, że w Nijmegen, w siłach szturmowych adm. Heye. Można ich przerzucić

NA WSCHÓD I ZACHÓD

w górę rzeki i wykorzystać do wykonania ataku na most z użyciem specjalnych min TMC, sir. Frankie nie mógł się pozbyć nawyku zwracania się przez „sir" do swych zwierzchników, co przyniosło mu trzy paski w korpucie saperów. - Nie sądzę, żebyśmy chcieli opowiadać o samym ataku, sierżancie. Chcemy jedynie powiedzieć, że Fiihrer miał znakomity pomysł, żeby przeprowadzić podwodne uderzenie i że adm. Heye, który chce dostać diamenty do swych liści dębowych, czy jakiegokolwiek jeszcze inne odznaczenie, wyraził zgodę na poświęcenie swych dla Operacji Lorelei. Uważam, że facet nie powinien roztrząsać tego, czy akcja jest niemożliwa z racji nieprzewidywalnych prądów na Renie.

Była to zwyczajna mistyfikacja, podobna do wielu innych, które wymyśliliśmy. Musiała wywołać niezłe zamieszanie w kwaterze Hitlera w podziemnym schronie Kancelarii Rzeszy w Berlinie, kiedy puściliśmy to na antenie 11 marca! Nie wiedzieliśmy wtedy, że Fiihrer faktycznie wydał rozkaz [...] Dónitz dostał zadanie przeprowadzenia podwodnej operacji z wykorzystaniem płetwonurków, której celem było zniszczenie mostu [...] Potem, 11 marca,

Soldatensender i jej bliźniacza rozgłośnia, Atlantikersender, pracująca na falach krótkich, nadały swoje audycje."7

Był to decydujący cios w morale tych, którzy wiedzieli, że Brytyjczycy śledzą każdy ich ruch. Hitler wpadł w szal, a Dönitz usiłował udobruchać swego paranoidalnego szefa wykonaniem planu wierząc, że nieprzyjaciel blefuje. Heye zdawał sobie sprawę z tego, że akcja będzie trudna z bardzo prozaicznych powodów - zaczynał bowiem odczuwać brak ludzi. Notatka w sprawie sił szturmowych z 11 marca informuje, że trudno będzie zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na ludzi z jednostek specjalnych, ponieważ już działają na Odrze, Dunaju i Drau. Akcja w Remagen wymagałaby dwunastu pływunurków i cztery miny typu TMC, a operacje w rejonie Wesel-Arnhem - dwóch grup łodzi Linsen i 100 min kulistych oraz ośmiu typu TMB, a do tego 1200 kg min przygotowywano do użycia na most w Lohmannsheide. Wszystkie jednostki specjalne sił szturmowych tworzone na zachodzie i określane łącznym kryptonimem Lederstrumpf znalazły się w gestii nowo powołanego Kommandostb zbV pod dowództwem kmdr. Diiwela odpowiedzialnego za działania na niemieckich wodach opanowanych przez aliantów. Lokalne dowództwo przekazano kmdr. ppor. Bartelsowi, który miał pod sobą co najmniej dwie sekcje pod kryptonimem Puma i Sioux.

Dwunastką ludzi, których wyznaczono do przeprowadzenia ataku w Remagen, dowodził por. mar. Erich Dörpinghaus. Określano ich kryptonimem Puma. 7 marca zostali oni skierowani w inne miejsce, ale po naradzie, 8 marca, szybko zmieniono im przydział zadań. Dojechali tego dnia do Remagen, ale po drodze, dzień wcześniej, podczas nalotu na zatłoczone drogi zgubili dwie miny. Próba wysadzenia mostu została początkowo wyznaczona na 9 marca, ale wycofanie pułku saperów, którzy mieli stanowić wsparcie operacyjne,

205

DESPERACI DÓNITZA

opóźniło całą akcję. Tymczasem kmdr ppor. Bartels przybył 10 marca do dowództwa Grupy Armii „B” z Rotterdamu, przywożąc ze sobą sześć min. Nowy termin ataku planowano na następny dzień. W czasie przygotowania do operacji Bartels otrzymał nowe instrukcje od Jodła z OKW, aby czekać na posiłki - pływunurków z SS, z oddziałów Jagdverbande Skorzeny'ego, dowodzonych bezpośrednio przez RSHA.

Samolot wiozący Untersturmführera Waltera Schreibera, dowódcę jednostek Skorzeny'ego na Wschodzie, SS Jagdverbande Donau i jedenastu pływunurków z SS z tej samej jednostki, przyleciał do Frankfurtu z Wiednia, a połączone siły grupy z SS i Pumi z sił szturmowych szykowały atak na 12 kwietnia. Most był bardzo silnie broniony. Oprócz licznych jednostek alianckich, które przechodziły przez most Ludendorffa, po obu stronach mostu oraz na brzegach rzeki rozlokowani byli żołnierze z 9. Kompanii Żandarmerii. Spełniali oni zadania snajperów i mieli przede wszystkim przeciwdziałać atakom w wykonaniu pływunurków. Przystarzałe czołgi M3 Lee z 738. Batalionu Czołgów z ogromnymi reflektorami zamiast 75-mm dział oświetlały cały teren w nocy. Takie świecące czołgi wymyślone przez Brytyjczyków rozstawione były na brzegach powyżej mostu. Iluminacja o sile trzynastu milionów kandel i reflektory zapewniały doskonałą widoczność tego, co się dzieje na rzece.

Sam Skorzeny jednak nie bardzo wierzył w możliwość zniszczenia mostu.

Temperatura woda w Renie wahała się w granicach 6-8 stopni Celsjusza, a przyczółek amerykański ciągnął się co najmniej 10 kilometrów w górę rzeki. Wyjaśniłem im, że widzę bardzo małą szansę powodzenia. Postanowiłem sprowadzić swoich najlepszych ludzi, którzy na miejscu mają podjąć decyzję, czy przeprowadzą tę operację."8

Celny i silny ogień artylerii, który spadł na pływunurków szykujących sprzęt do wejścia w wartki nurt rzeki, spowodował czasowe zaniechanie akcji. Okoliczności uległy gwałtownej zmianie i proponowany atak stał się zupełnie bezsensowny. Przez rzekę, poniżej i powyżej mostu Ludendorffa, przerzucono dwa mosty pontonowe; 25-tonowy wzmocniony, ciężki most

pontonowy około pięć mil na południe (w górę rzeki) w Linzu i drugi, na dwóch pływakach, 137 m poniżej, na północ (w dół rzeki). Oba mosty zostały otwarte 11 marca, a żołnierze amerykańscy odpowiednio wzmocnili ochronę przyczółka.

Bartels, widząc, że prawdopodobna ofiara z jego ludzi jest całkowicie nieuzasadniona, proponował zastosowanie innych sposobów zniszczenia mostu. Miny puszczone z prądem rzeki nie przyniosły jednak spodziewanych efektów. Do wykonania ataku wyznaczono słynną niemiecką grupę Maiale Gruppe Lehmann, uzbrojoną we włoskie torpedy. Po jej przybyciu na miejsce 17 marca okazało się, że nie ma już nic do roboty. Był to dzień, w którym pływonurkowie z SS przeprowadzili prawie samobójczą akcję i dzień, w którym most

206

NA WSCHÓD I ZACHÓD

ostatecznie runął. Nowo utworzona bateria rakietowa SS Werfer Abteilung 500 stacjonująca w Helledoorn w Holandii wystrzeliła siedem rakiet V2 na most, gdy wylądowywano Maiale. Potężne rakiety chybiły, ale sponiewierany most wygiął się i runął do Renu. Dönitz przypisał sukces swoim ludziom, wyjaśniając Hitlerowi, że różne ładunki wybuchowe stopniowo osłabiały konstrukcję, aż uległa zniszczeniu. Hitler z kolei, gratulował jednostce SS użycia rakiet V2, które przyczyniły się do uszkodzenia mostu Ludendorffa. Nie miało to jednak żadnego znaczenia, ponieważ przeprawa przez Ren odbywała się przez mosty pontonowe. Siedmiu pływonurków z SS pod dowództwem Schreibera i tak weszło do wody po południu 17 marca, ich celem był most pontonowy w Linzu dostosowany do pojazdów mechanicznych. Każdy z nich niósł cztery ładunki plastycznego materiału wybuchowego. Żadnemu nie udało się dotrzeć do wyznaczonego celu, ponieważ zaraz po wejściu do wody dostali się w ogień. Od mostu dzieliła ich odległość 17 km, a temperatura wody wynosiła zaledwie 7°C. Do rana następnego dnia ze stanu ubyłó czterech pływonurków - w tym dwóch zmarło z zimna, a Amerykanie złapali pozostałych, w tym Schreibera.

Remagen jest jednym z etapów na drodze do ostatecznej klęski Rzeszy. W połowie kwietnia siły armii rosyjskiej przełamały obronę na Odrze i wkroczyły na tereny wschodnich Niemiec, idąc na Berlin. Łodzie wybuchowe Linsen uczestniczyły w walce przeciwko Rosjanom, ale bez większych sukcesów. Maschinenobergefreiter Norbert Keller, weteran 211. Flotylli Sił szturmowych był jednym z członków załogi łodzi wybuchowych przygotowywanych do walki z Armią Czerwoną.

W połowie grudnia 1944 r. wróciliśmy do Plon, a w styczniu utworzono 217. flotyllę. Celem jej działań miały być operacje na Dunaju, na Węgrzech. Podczas odwrotu armii niemieckiej w rejonie Budapesztu, mosty na rzece wpadły w stanie nienaruszonym w ręce wroga [...]

Pojechaliśmy pociągiem z całym naszym sprzętem, z Plon do Ganserndorf, koło Wiednia. Spędziliśmy tam dwa tygodnie kwaterując w wiejskiej szkole, a później, transportem drogowym dotarliśmy do Balatonalmádi [na północnym krańcu Balatonu - przyp. autora]. Tam prawie przez tydzień szykowaliśmy sprzęt. Ale, uwaga! Na wschodnim brzegu już czaił się wróg. Następnie ciężarówkami, przez Székesfehérvár, dojechaliśmy do Komárom, gdzie Dunaj tworzy zakole. Po wielu próbach stwierdziliśmy, że nie mamy szansy powodzenia i wróciliśmy do Ganserndorf.

Pierwszego kwietnia 1945 r. zostaliśmy po raz ostatni przetrzuceni koleją z Ganserndorf, przez Pragę i Berlin, do Plon. Podróż trwała dwa i pół tygodnia. Po drodze do wagonów towarowych zabraliśmy przerażone kobiety i dziewczyny, bo Rosjanie byli dosłownie o krok od Ganserndorf. Niemiecka żandarmeria zatrzymała pociąg w Czechosłowacji i wysadziła je."

207

DESPERACI DÓNITZA

W zniszczeniu wielu rosyjskich mostów aktywnie uczestniczyły Marine Einsatz Kommandos sił szturmowych, ale nie powstrzymało to bezlitosnej Armii Czerwonej. Klęska była

nieunikniona, ale ludzie z sił szturmowych byli wciąż gotowi poświęcić życie w akcjach przeciwko triumfującemu wrogowi. 29 kwietnia w dyspozycji MEK60 /Lederstrumpf pozostawało około dwudziestu jednostek, których w ogólnym rozgardiaszu nie dzielono już według obszarów działania, a kierowano nimi z kwatery głównej mieszczącej się 7 km na wschód od Hagenow. Poczyniono jednak odpowiednie przygotowania do wycofania się na północ na wypadek przełamania kruchych linii obrony. Istnieją potwierdzenia operacji prowadzonych pod koniec kwietnia na wschodzie i zachodzie, skierowanych przeciwko mostom w Bremen i przyczółkowi w Lauenburgu oraz akcji rozpoznawczych na pozycjach rosyjskich pomiędzy Werbellin i Altwarp wykonanych przez MEK85. W tamtym formowano i rozwiązywano różne jednostki, zależnie od bieżących potrzeb, na wszystkich frontach toczącej się do końca wojny. Marinę Einsatz Kommandos, a głównie płetwonurkowie, wykazywali niewątpliwie odwagę i brawurę, które towarzyszyły im od samego początku istnienia tej formacji, od 1944 r., ale dokonania i sukcesy zaginęły wraz z tragedią całego pokonanego narodu.

ROZDZIAŁ TRZYNASTY

Ostatni bastion - Norwegia

Sity szturmowe w Skandynawii

Podbita przez Niemcy Europa była zagrożona od wschodu, zachodu i południa. Hitler panicznie bał się tego, że w czasie wojny jego Tysiącletnia Rzesza znajdzie się w niebezpieczeństwie, które nadejdzie od strony Skandynawii. Zdobycie Norwegii i Danii zapewniło spokój na północnej flance, a co ważniejsze dało dostęp do norweskiego portu w Narviku. To miasto, leżące poza kołem podbiegunowym i wciśnięte między fiordy, miały ogromne znaczenie strategiczne, a poza tym przez tamtejszy port przechodziły miliony ton rudy żelaza, które trafiały do Niemiec ze szwedzkich kopalń w rejonie Gallivare.

Dania stanowiła bramę do Norwegii i jako pierwsze ze skandynawskich państw padło ofiarą Hitlera w 1940 r. W sierpniu przerzucono tam 365. flotyllę wyposażoną w Negry. Jej pobyt w Danii trwał bardzo krótko, ponieważ pod koniec miesiąca została wycofana do Suhrendorf w celu przeszkolenia pod kątem użycia Marderów, a jej miejsce zajęła 361. flotylla. Ta z kolei przybyła do Skaw 1 września a dziesięć dni później została przeniesiona do Aasa, 40 km na południe od Frederikshaven. Bibery z 263. flotylli były pierwszymi miniaturowymi łodziami podwodnymi, jakie pojawiły się w Norwegii; trzydzieści z nich przybyło 9 października z Travemiinde do Kristiansand.

W ciągu kolejnych kilku tygodni wiele jednostek sił szturmowych przybyło do Danii i Norwegii oraz na leżące na Morzu Północnym tereny zajęte przez Niemców. Rozmieszczenie tych jednostek w Skandynawii zgodnie z decyzją Dönitza przedstawiało się następująco według stanu na 2 listopada: w północnej Norwegii znajdowało się około sześćdziesięciu Biberów i sześćdziesięciu Marderów rozlokowanych między Vestfjord a Lofotami; sześćdziesiąt łodzi Moich i trzydzieści Biberów stacjonowało w południowej Norwegii, przede wszystkich w rejonie Oslo i Kristiansand (planowano przerzucenie Biberów pod Narvik, ale Dönitz zablokował to posunięcie); w Danii, sześćdziesiąt Biberów z Aarhus i Oesterhurup skierowano na zachodnie wybrzeże Jutlandii, sześćdziesiąt Marderów i dwanaście łodzi typu Hecht stacjonowało w Aasa. Ponadto na wyspie Heligoland, na Morzu Północnym znajdowało się trzydzieści łodzi Moich, dodatkowe trzydzieści w Borkum

209

DESPERACI DÓNITZA

i trzydzieści Biberów w Norden, w rejonie ujścia rzeki Ems oraz sześćdziesiąt łodzi wybuchowych Linsen w Fedderwardsiel.

Kmdr Friedrich Böhme objął początkowo dowództwo jednostek sił szturmowych w Danii i Norwegii na zasadzie „prześciowego” komendanta, by później podzielić kompetencje obejmujące znaczne terytorium między kmdr. Diiwela w Aarhus (Kommando Stab

Skagerrak) i kmdr. Becka (Kommando Stab Nord) w Oslo. Sam Böhme udał się potem na południe, w rejon morza Śródziemnego. Beck wraz ze sztabem dokonał inspekcji wybrzeża, które miał bronić oceniając, że do skutecznego odpierania alianckich ataków będzie potrzebował co najmniej czterdziestu flotylli.

Pogarszająca się w grudniu 1944 r. sytuacja w Holandii oznaczała, że łodzie Moich z Heligoland, Bibery z Norden i łodzie wybuchowe z Fedderwardsiel trzeba przenieść do działań na Skaldzie, ograniczając obecność sił szturmowych na północnym teatrze wojny. Kolejne straty miały miejsce wtedy, gdy z uwagi na brak ochotników chętnych do wstąpienia do tej formacji w styczniu 1945 r., wiele łodzi Hecht z Aasa trzeba było wycofać do Niemiec a ich załogi przeszkolić pod potrzeby Seehundów i wcielić w skład 5. Dywizji Sił Szturmowych Brandi'ego w Holandii.

W lutym 1945 r. Diiwel i jego adiutant Wenzel zostali przeniesieni z Kommando Stab Skagerrak do pełnienia obowiązków w Kommando Stab zby któremu wkrótce powierzono operacje na wodach niemieckich znajdujących się pod kontrolą aliantów. Diiwel miał się szczególnie zająć operacyjnym wykorzystaniem sił szturmowych na Dunaju, Drau i Odrze. Kontrolę nad jego skandynawskim rejonem sprawował w tym czasie bezpośrednio wydział Operacji Ogólnych adm. Heye.

Skandynawskie człony składowe sił szturmowych spędziły resztę wojny na niepotrzebnych przetasowaniach i przegrupowaniach w różne rejony obrony. Ludzie brali udział w ciągłych szkoleniach i konserwacji sprzętu przed spodziewanym, ostatnim starciem. Taktyka sił szturmowych dla jednostek w Norwegii była stosunkowo prosta. Miniaturowe łodzie podwodne Biber i Moich zgromadzono w centralnych bazach na lądzie. W przypadku inwazji miały być przerzucone na linię walk do wcześniej przygotowanych obiektów umożliwiających ich wodowanie. Bibery i Molchy były wyznaczone do ochrony fiordów i wejść do portów. Po zajęciu stanowisk obronnych na drogach wodnych, miały czekać na nieprzyjaciela, a potem przypuścić atak. Nieprzyjaciel miał wtedy ponieść znaczne straty. Miejsce miniaturowych łodzi podwodnych miały następnie zająć flotylle łodzi wybuchowych. Ostatnią linię obrony stanowiły żywe torpedy, prowadzące działania na płytkich wodach w portach. Istnieją dowody na to, że pewna liczba Biberów została skierowana w odległe rejony za pośrednictwem Marinefahrprogramm oraz przy użyciu okrętu-bazy U-bootów, SS „Black Watch” jako tymczasowego zaplecza remontowego i bazy, do czasu zatopienia tej jednostki, 4 maja 1945 r., przez brytyjskie samoloty Avenger i Wildcat startujące z lotniskowca.

210

OSTATNI BASTION - NORWEGIA

Wiele jednostek Marine Einsatz Kommando prowadziło wspólne działania z flotyllami sił szturmowych na norweskim wybrzeżu, często z użyciem komandosów oraz we współpracy ze służbą bezpieczeństwa (Sicherheit-spolizei - SiPo), co sugeruje ściślejsze związki z SS.

Pod koniec walk w maju 1945 r. w Norwegii znajdowało się osiem flotylli zorganizowanych w cztery dywizje i liczących osiemdziesięciu pięciu oficerów oraz 2500 ludzi innych stopni.

Struktura i rozmieszczenie tych jednostek przedstawiały się następująco:

1. dywizja sił szturmowych (kpt mar. Woerdeman, w Narviku)

1/265. flotylla, wyspa Engeløy, (por. mar. Ploger, łącznie 120 ludzi i trzynaście Biberów). W chwili zakończenia wojny jednostka była na etapie przenoszenia do Oslofjord;

2/265. flotylla, wyspa Engeløy, (por. mar. Doose, 80 ludzi i jedenaście Biberów, dwa Bibery w rękach aliantów w Lódingen na pokładzie okrętu MFP233); 1/215. flotylla, Ullvik, (ppor. mar. Hein, 100 ludzi i trzydzieści łodzi Linsen); 1/362. flotylla, Brenvik, (ppor. mar. Gotthard, 70 ludzi i dwadzieścia Marderów); MEK35, Harstad, (kpt mar. Breusch, 60 ludzi).

2. dywizja sił szturmowych (por. mar. Schuirmann, w Trondheim)

1/216. flotylla, Selvenes, (por. mr. Krause, 100 ludzi i trzydzieści sześć łodzi Linsen);

2/216. flotylla, Namsos, (por. mar. Thum, 80 ludzi i dwadzieścia cztery łodzie Linsen);

1/267. flotylla, Kristiansand, (por. mar. Sengbiel, 90 ludzi i piętnaście Biberów); 2/267. flotylla, Molde, (kpt mar. Sommer, 90 ludzi i piętnaście Biberów); (dwa Bibery w rękach aliantów na pokładzie MFP224 i dwa na pokładzie MFP241); MEK30, Molde, (kpt mar. Gegner, 80 ludzi).

3 dywizja sił szturmowych (kmdr ppor. Silex w Bergen)

1/362 flotylla, Herdla, (por. mar. Koch, 70 ludzi i dwadzieścia Marderów); 2/362. flotylla, Krokeidet, (70 ludzi i dwadzieścia Marderów); 2/215 flotylla, Flatøy, (por. mar. Schadlich, 100 ludzi i trzydzieści łodzi Linsen); 415. flotylla, Sola, (por. mar. Breckvoldt, 200 ludzi i trzydzieści łodzi podwodnych typu Moich);

1/263. flotylla, Hóllen/Tangvall, (por. mar. Erdmann, 90 ludzi i piętnaście Biberów);

2/263. flotylla, Tangen, (por. mar. Thieme, 90 ludzi i piętnaście Biberów).

4 dywizja sił szturmowych (kpt mar. Velguth w Oslo)

1/366. flotylla, Stavern, (por. mar. Lehmann, 60 ludzi i piętnaście Marderów); 21366.

Flotylla, Maagerø, (por. mar. Heinsium, 45 ludzi i piętnaście Marderów).

211

DESPERACI DÓNITZA

Większość sit niemieckich w Norwegii była niewykorzystana, a jednostki sit szturmowych, które 8 maja 1945 r. znajdowały się na terenie Skandynawii, poddały się bez żadnej walki. Część sprzętu i broni została zatopiona jeszcze przed nadejściem wojsk brytyjskich i norweskich, ale gros wyposażenia przekazano zwycięzcom na terenie baz, a potem zełomowano.

Nie zachowało się wiele materialnych śladów obecności sił szturmowych w Skandynawii, chociaż jeszcze dziś w ziemi albo zimnych wodach norweskich fiordów można natknąć się na fragmenty Molcha czy Bibera. W muzeum morskim w Narviku eksponowane są fragmenty Mardera. W dobrym stanie zachował się dziób i kopuła z pleksiglasu - które pewna kobieta chciała wykorzystać jako doniczki!

Zwycięzcy przejmowali to, co pozostało po siłach szturmowych. Wiele sprzętu pływającego zostało zatopione, w tym również trzy Seehundy w Dunkierce, chociaż akurat te jednostki szybko wydobyto, wyremontowano i przekazano francuskiej Marynarce Wojennej w celu prób i badań. Jedna miniaturowa łódź podwodna typu Seehund, co ciekawe, spoczywa obecnie w wodach amerykańskich, koło Key West. Została ona przejęta przez US Navy wraz z niemiecką załogą i przeszła cały szereg prób, a następnie została zatopiona podczas ćwiczeń artyleryjskich na wodach Florydy.

W ręce aliantów dostały się prototypy wielu jednostek pływających konstruowanych na potrzeby sił szturmowych. Były to ulepszone wersje łodzi szturmowych i łodzi wybuchowych, jedna nawet z napędem z pocisków kierowanych VI, a także różne miniaturowe łodzie podwodne. Wśród projektów tego typu jednostek trzeba wymienić Delfina, Schwertwala i miniaturowy okręt podwodny wyposażony w gąsienice do poruszania się po lądzie, Seeteufel. Opracowano również udoskonalone Bibery i Seehundy. W stoczni AG Weser w Bremie znaleziono żywą torpedę typu Hai, która powstała na bazie Mardera. Miała 12,7 m długości i akumulatory o zwiększonej pojemności zapewniające zakres działania rzędu 90 mil morskich. Żaden z tych prototypów nie wyszedł poza fazę wstępnych prób. Pozostały one tylko swego rodzaju ciekawostką techniczną.

Podkomendni adm. Heye poszli do niewoli wraz z towarzyszami broni ze wszystkich innych formacji niemieckich sił zbrojnych. Historia sił szturmowych powoli przeszła w zapomnienie, a o ich istnieniu przypominają jedynie skromne przypisy w opracowaniach dotyczących wojny na morzu w latach 1939-1945. Stało się to głównie za sprawą braku powodzenia tych jednostek. Operacje z udziałem brytyjskich, włoskich czy nawet japońskich miniaturowych łodzi podwodnych są tematem licznych relacji, w których podkreśla się ich heroiczne osiągnięcia, natomiast dokonania niemieckie, także i łodzi wybuchowych, czy żywych torped

nie zdobyły sobie uznania. Jedynie płetwonurkowie mogli poszczycić się pewnymi sukcesami.

Dlaczego niemieckie siły szturmowe nie miały większych osiągnięć bojowych? Ochotnikom wstępującym w ich szeregi nie brakowało przecież odwagi

212

OSTATNI BASTION - NORWEGIA

ani woli walki. Nie można także przypisywać winy poziomowi techniki, która miała służyć do walki z nieprzyjacielem. Siły szturmowe dysponowały całym arsenałem różnorodnych środków, od prymitywnego *Negera* aż do dopracowanej do ostatniego szczegółu miniaturowej łodzi podwodnej *Seehund*. Prawdziwym powodem może być zaangażowanie w walce. Włosi i alianci stosowali miniaturowe łodzie podwodne, przede wszystkim w akcjach komandosów, a nie do prowadzenia konwencjonalnej wojny na morzu. *Kriegsmarine* szybko postanowiła używać sił szturmowych jako kolejnej broni w arsenale środków bojowych marynarki wojennej rzucając żywe torpedy przeciwko alianckiej potędze. Niemieckie Dowództwo Naczelne traktowało je jako broń obronną, w przeciwieństwie do specjalistycznej broni ofensywnej używanej przez inne państwa. Łodzie podwodne *Seehund* wykorzystywano w taki sam sposób, jak konwencjonalne przybrzeżne okręty podwodne. Mogły one oczywiście osiągać podobne sukcesy, gdyby usunięto wszelkie problemy konstrukcyjne i niedoskonałości systemu szkolenia załóg, a także zapewniono wymaganą ilość jednostek. Niewykluczone, że jedyną bronią z arsenału sił szturmowych, która mogłaby stwarzać poważne problemy aliantom, był *Seehund*. Łódź ta miała co prawda ograniczony zasięg działania, ale miała takie samo uzbrojenie przy dwuosobowej załodze, jak *U-booty* typu *XXIII*, a do tego czas jej budowy był o wiele krótszy. *Seehundy* były trudne do wykrycia przez sonar oraz odporne na konwencjonalne bomby głębinowe, chociaż załoga odczuwała skutki ich eksplozji bardziej, niż sama łódź. Łodzie typu *Seehund* mogłyby być użyte na dużą skalę podczas inwazji w Normandii, gdyby stratedzy niemieccy o rok wcześniej rozpoczęli prace nad tą konstrukcją, ale oczywiście pozostaje to tylko w sferze gdybania. W dalszym ciągu istnieje wiele nieporozumień dotyczących obsady załóg jednostek pływających w składzie sił szturmowych. Problemu tego nie rozwiązują książki, jak choćby wspaniała powieść Jacka Higginsa zatytułowana *The Eagle Has Landed*, w której jest mowa o ludziach z wyrokami śmierci, którzy wyruszyli żywymi torpedami z Wysp Normandzkich na kanale La Manche. Piętno czynów przestępczych przylgnęło do członków sił szturmowych, chociaż jest w tym i ziarno prawdy. Można faktycznie powiedzieć, że większość ludzi z tej formacji stanowili, albo ochotnicy, albo zwyczajni poborowi, to jednak krążą pewne opowieści o tych, którzy kierowani byli do żywych torped po skazaniu przez sądy wojskowe, jak *SS-mani Skorzenny'ego*. Kwestia nie jest do końca zupełnie jasna, ale trudno mówić, że wykorzystywanie skazańców przez siły szturmowe było zamierzonym działaniem.

Siły szturmowe utożsamiane są nieraz z „załogami samobójców”. Odwołajmy się do jednego, oczywistego przykładu. W okresie od kwietnia 1944 r. do kwietnia 1945 r. żywe torpedy *Neger* i *Marder* wzięły udział w dwunastu misjach bojowych. W czasie ich trwania użyto 264 torpedy, z których 162 zginęły powodując śmierć 150 pilotów. Nie były to, jak wynika z historii sił szturmowych, z góry zamierzone misje samobójcze. Były oczywiście obarczone

213

DESPERACI DÓNITZA

wielkim ryzykiem i okazały się zabójcze dla wielu ochotników pilotujących torpedy.

Fragment opisu konferencji z udziałem Hitlera i Dónitza, (wcześniej wspomnianej na kartach tej książki), dodatkowo gmatwa całą sprawę:

18 stycznia - 16.00: nieoczekiwany sztorm przeszkadza w osiągnięciu sukcesu pierwszej operacji miniaturowych łodzi podwodnych *Seehund*. Zebrano jednak cenne doświadczenia i łodzie nie przerywają swych działań. Z racji dużych odległości, pozostałych małych środków

można używać wyłącznie jako broni samobójczej i tylko przy sprzyjającej pogodzie, bo w innych warunkach nie będą nawet w stanie dotrzeć w rejon operacyjny. Mimo tych ograniczeń będziemy robić wszystko, co w naszej mocy, aby zwalczać nieprzyjacielską żeglugę na szlaku zaopatrzenia do Antwerpii.'20

Padfield w swojej książce zatytułowanej *War Beneath the Sea* podaje, że w czasie przesłuchania Eberhard Godt (podwładny Dönitza i dowódca operacji okrętów podwodnych) wyraził pogląd, że miniaturowe łodzie podwodne były traktowane jako „przeznaczone do jednorazowego użytku” - z wojskowego punktu widzenia tanie w produkcji i nie wymagające znacznej obsady kadrowej.¹²¹

Losy Kriegsmarine, a szczególnie sił szturmowych, potoczyłyby się zupełnie inaczej, gdyby stratedzy od wojny na morzu wcześniej zajęli się koncepcją miniaturowych łodzi podwodnych, a nie dopiero wtedy, gdy znaleźli się pod przysłowiowym murem. Przywiązanie do tradycji i niechęć do nowatorskich rozwiązań, które cechowały szefostwo niemieckiej marynarki wojennej, sprawiły, że trudniej było przebić się z bardziej „zwarowanymi” pomysłami. W Anglii, na przykład, opracowano specjalny reflektor służący do zwalczania okrętów podwodnych, montowany na samolotach, tzw. Leigh--Light, czy „skaczące bomby” i cały szereg innych „dziwnych rzeczy” stosowanych przez siły zbrojne. W Niemczech nie brakowało wizjonerów, ale jak pokazuje historia, przy braku wsparcia ze strony przywódców wojskowych, ich działania na rzecz sił szturmowych pozostają jedynie hipotetyczne.

214

Aneks

Flotylle sił szturmowych & Organizacja sztabu

Dowódca sił szturmowych: wiceadmirał Hellmuth Heye

Szef sztabu: kmdr por. Fritz Frauenheim

↓

Wydział Operacji Ogólnych sprawował kontrolę nad pięcioma sztabami dowództw sił szturmowych lub dowództw operacyjnych, które mieściły się na lub w pobliżu teatru działań operacyjnych.

Oficerowie sztabowi (FI): kpt mar. Klaus Thomsen 07/44 - 05/45

Fla: kpt mar. Wache 08/44 - 05/45 (reprezentujący wszystkie formacje MEK)

Kpt mar. Michael Opladen 04/44 - 05/45 (doradca ds. międzynarodowych)

Kpt mar. Friedrich-Wilhelm Schmidt

F3: kpt mar. Erich Habelt (łącznie)

F4: kpt mar. Mohrstedt (wywiad)

Kpt mr. Joahnn Krieg 08/44 -05/45 (konsultant ds. uzbrojenia i operacji miniaturowych łodzi podwodnych)

Por. Hans Gregor

Por. Wolf Gericke

Por. Friedrich Wendel

Por. Kurt Scheifhacken

Por. Onaas 08/44 - 05/45 (konsultant ds. środków nawodnych, ścigaczy)

Zastępca ds. technicznych: kpt mar. Riidiger Burkhardts 07/44 - 05/45

Oficer polityczny: kpt mar. Hans-Konrad Perkuhn

Oficer ds. łączności: por. Felix Leffin

Oficer ds. prasowych: por. dr Wolfgang Frank

Oficer ds. korespondencji: por. Ilibert von Du fresne von Hohenesche

Kwatermistrzostwo

Odpowiedzialne za dostawy zaopatrzenia, broni i uzupełnień dla poszczególnych

Lehrkommando i formacji MEK, a także za ich administrację i rozwój techniczny uzbrojenia.

Operacje ogólne

215

DESPERACI DÓNITZA

Kwaternistrz: kmdr por. Dahle 02/45 - 05/45 Administracja: kmdr ppor. Wicke 01/45 - 05/45

- intendentura: kpt mar. Kattau 07/44 - 05/45

- Oficer sanitarny: Dr Hans-joachim Richert 04/44 - 05/45

- Oficer ds./ uzbrojenia : kpt mar. Moosmann 06/44 - 05/45 Torpedy: por. Scheifhake

- Verwaltungsoffizier: kmdr ppor. Liidke 05/44 - 01/45 Intendent: Bleese 04/44 - 05/45

Oficer sanitarny: Dr von Harling 01/45 - 05/45

Wydział techniczny: kmdr ppor. Herbert Burckhardt 04/44 - 05/45

- kpt mar. von Rakowski 08/44 -095/45

Oficer ds. kadrowych: por. M.A. Tegtmeier 02/44 - 05/45 Gericht des Admirals der K-
Verbände: Richter Wiegand

Kwatery główne & Ośrodki szkoleniowe

Kwatera główna sił szturmowych - Hotel w Timmendorferstrand (Strandkoppel)

Kwatera pułku samochodowego - Lubeka (Steinkoppel)

Centrum dyspozycji kadr - Bad Siilze/ Rostock

Ośrodek kartograficzny (Kosmos) - Schöneberg (Raumkoppel)

Lehrkommando 200 - Priesterbeck /Waren-Mtiritz (Griinkoppel)

Lehrkommando 200 - Plon (Netzkoppel)

Lehrkommando 250 - Lubeka/Schluttup (Blaukoppel)

Rejon koncentracji Biberów - Cuxhaven /Oxstedt (Fischkoppel)

Rejon koncentracji Biberów - Wilhelmshaven (Graukoppel)

Lehrkommando 300 - Neustadt (Neukoppel)

Lehrkommando 350 i 400 - Suhrendorf /Eckernförde (Dorfkoppel)

Lehrkommando 600 i 700 - List (Weisskoppel)

MEK zbV - Monmark, Dania (Gelbkoppel)

Regionalne sztaby sił szturmowych i dywizje sił szturmowych

Kommando Stab West

(Sengwarden)

Kmdr Friedrich Böhme 06/44 - 10/44 Oficer ds. operacyjnych: por. Hilliger

Kommando Stab Siid

Utworzone w sierpniu 1944 (Levico, Wochy)

(później 6. dywizja sił szturmowych - Pula) kmdr Werner Hartmann 08/44 - 10/44 kmdr

Friedrich Böhme 10/44 - 05/45 MVO: kmdr ppor. Hugo Gerdts

216

ANEKS

Operacje ogólne: kpt mar. Giinther Thiersch Łączność: por. Giinther Hering Tłumacz: ppor.

Ritter Emil von Thierry Oficer ds. zaopatrzenia: st. chor. Wilhelm Gehrke

(podporządkowane jednostki: Lehrokommando 600 & 700, Maiale Gruppe Lehmann, 213.,

411, 363. i 611. Flotylla Sił Szturmowych, MEK80. W okresie późniejszym także 612., 364. i

613. Flotylla Sił Szturmowych, MEK71 i Grippe Dexloing) Kommando Stab Holland

Utworzone we wrześniu 1944 i odpowiedzialne za operacje sił szturmowych na zachód od
Łaby

(Rotterdam, bazy w Groningen i Utrechcie) (później 5. dywizja sił szturmowych w Ijmuiden)

kmdr Werner Musenberg 08/44 - 03/45 FI: kmdr ppor. Josefi

(podporządkowane jednostki: Seehundy, jedna flotylla łodzi Moich, 211. i 214. Flotylla Sił
Szturmowych oraz MEK60)

Kommando Stab Nord

Utworzone w listopadzie 1944 do zadań w pełni obronnych w razie ewentualnej inwazji

Aliantów w Norwegii (Kristiansand)

Kwatera główna w Kristiansand, filia w Narviku Kmdr Wilhelm Beck 10/44 - 05/45 (później 1. dywizja sił szturmowych w Narviku) Einsatzleiter kpt mar. Graf victor von Reventlow-Crimine Dowódca K Stiitzpunkt Stavanger: kpt mar. Bosiimer Dowódca oddz. Sengwarden: kpt mar. Wilfried Karsten Oficer ds. wywiadu morskiego: por. Waldemar Heinemann por. Graf Horst von Korthus Oficer ds. nawigacyjnych: ppor. Gótz Hunger Oficer sztabowy: ppor. Fritz Barthel

(podporządkowane jednostki: dwie flotylle Marderów, jedna flotylla Biberów, jedna baza pomocnicza w Kristiansand)

Kommando Stab Skagerrak

Utworzone 26 września 1944, do zadań w pełni obronnych w razie przewidywanej inwazji Aliantów w Danii (Aarhus, Dania) kmdr Duwel 09/44 - 01/45 FI: kpt mar. Kolbe

217

DESPERACI DÓNITZA

Adiutant: por. Konrad Wenzel

Oficer ds. administracyjnych: por. Hilliger

Dowódca Stiitzpunkt Heligoland: kpt mar. dr Karl-Heinz Kinscher

(podporządkowane jednostki: 365., 263., 264. i 461. Flotylle Sit Szturmowych)

W styczniu 1945 Wenzel i Diiwel zostali przeniesieni do Kommando Stabzby a kontrolę nad tym rejonem przejął bezpośrednio wydział „Operacji ogólnych”.

Kommando Stab zbv

Utworzone w styczniu 1945 do prowadzenia operacji na niemieckich wodach śródlądowych pozostających w rękach Alaintów Patrz także MEK zbv. kmdr Diiwel 01/45 - 05/45 FI: por. Wenzel

1. dywizja sił szturmowych (Narvik): kpt mar. Wolfgang Woerdemann

2. dywizja sił szturmowych (Trondheim): por. mar. Schuirmann

3. dywizja sił szturmowych (Bergen): kmdr ppor. dr Silex

4. dywizja sił szturmowych (Oslo): kpt mar. Ludwig Vellguth 03/45

4. dywizja sił szturmowych (Holandia): kpt mar. Helmut Bastian 03/45 -05/45

5. dywizja sił szturmowych (Holandia/Ijmuiden): kmdr por. Albrecht Brandi 01/45 - 05/45

6. dywizja sił szturmowych (Opicina / Pula) kpt mar. Witt

(Była to jednostka dowodzenia powołana w celu usprawnienia koordynacji z Dowództwem Marynarki Adriatyku oraz zbliżenia Kommando Stab Siid do jednostek sił szturmowych na Półwyspie Istria)

Komenda uzupełnień (Lubeka): kpt mar. Heinz Schomburg 01/44 - 10/44

Wydział Szkolenia i Skierowań (Lubeka)

Kpt mar. Buschkamper 05/44 - 07/44

Kmdr ppor. Hans-Heinrich Damm 08/44 - 11/44

Służba zaopatrzenia utworzona została 1 października 1944. Wydział ten został następnie podzielony w listopadzie 1944, szkolenie i skierowania objęło Standorte Kappeln, a szkolenie MEK przeniesiono do Danii.

Szkolenie (Kappeln)

Kmdr ppor. Heinrich Hoffmann 11/44 - 05/45 Wydział szkolenia MEK (Sondenborg, później Silkeborg) Kmdr ppor. Hans-Heinrich Damm 11/44 - 12/44 Kmdr ppor. Buschkamper 04/45 -

05/45

218

ANEKS

Zaopatrzenie (Waren / Muritz)

Kpt mar. Heinrich Schliiter 10/44 - 04/45

Jedną kompanię wydziału zaopatrzenia przeniesiono w marcu 1945 do Flens-burga. Pozostałość stanu osobowego wcielono do 979. batalionu strzelców morskich, który w ostatnich dniach wojny walczył w rejonie Meklemburgii.

Baza sił szturmowych Helgoland

Kpt mar. Richard Becker 02/45 - 05/45

Służba bezpieczeństwa

Siły szturmowe powołały 12 Sicherungsabteilung z pięcioma grupami (Sonderkommando)

Sonderkommando Glatze

Sonderkommando Schomburg

Sonderkommando Seehund

Sonderkommando Zander

Sonderkommando Hydra

1. flotylla Hydra (por. mar. Eicken) powstała na wiosnę 1945 i stacjonowała najpierw w Kolding, a później przeniesiono ją do Langballigau.

Pułk samochodowy

Dönitz zwrócił się 12 lipca do dowódcy sił zbrojnych, feldmarszałka Keitela, o udostępnienie pojazdów mechanicznych z zasobów Dowództwa Sił Zbrojnych siłom szturmowym adm.

Heye. Wiosną 1944 adm. Heye utworzył 3. jednostkę transportową

(Kraftwageneinsatzabteilung). W lipcu 1944 utworzył także 5. jednostkę transportową.

3. Kraftwageneinsatzabteilung: kmdr ppor. Banditt (08/42) - 10/44 (Początkowo sformowana jako 3. w Fontainebleau, w sierpniu 1942 pod dowództwem Dowództwa Marynarki w Paryżu; przeniesiona w skład sił szturmowych w październiku 1944)

5. Kraftwageneinsatzabteilung: kmdr por. Sandel 07/44 - 10/44 W październiku 1944 zostały przeorganizowane jako pułk samochodowy mający w składzie cztery jednostki, których zadaniem było dostarczenie pojazdów i kierowców wszystkim jednostkom sił szturmowych.

Przeorganizowany pułk (z kwaterą główną w Steinkoppel w Lubece) obejmował początkowo cztery bataliony: 1. i 2. w Bad Schwartau, 3. i 4. we Flensburgu. W marcu 1945 sformowano

5. i 6. batalion w Wilhelmshaven. Każdy z batalionów miał w składzie około 100 pojazdów, podzielonych na trzy kompanie - lekką, średnią i ciężką - i był wyposażony w 3-tonowe ciężarówki Opel-Blitz, 5-tonowe ciężarówki i ciągniki Saurer oraz 12-tonowe przyczepy.

Każda kompania była niezależnym oddziałem ze swoim dowództwem, kancelarią,

219

DESPERACI DÓNITZA

kuchnią, warsztatami i radiostacją na kołach. Po przydzieleniu do określonej flotylli kompania stanowiła z nią operacyjną całość, ale administracyjnie podlegała swemu pułkowi.

Pułk samochodowy

Dowódca: kmdr por. Heinrich Illert 10/44 - 05/45 Oficerowie sztabowi: kmdr ppor. Helmut

Eddicks kmdr ppor. Triestech

Dowódcy oddziałów:

Kmdr ppor. Braków

Kmdr ppor. Helmut Eddicks

Kmdr ppor. Grathoff

Kmdr ppor. Heinrich Hartwig

Kmdr ppor. Liebnig

Kmdr ppor. Friedrich-Karl Schwarz

W marcu 1945, 4. Kraftwageneinsatzabteilung podporządkowano dowództwu sił szturmowych. Jednostka ta została przemianowana na Marinekraftwage-neinsatzabteilung

z.b.YOKM w maju 1945. Kraftwageneinsatzabteilung: kmdr por. Banditt 11/44 - 04/45

Marinekraftwageneinsatzabteilung z.b.YOKM: kmdr por. Banditt 05/45.

Dowództwa szkolenia i flotylle sił szturmowych

Lehrkommando 200

Kpt mar. Ulrich Kolbe 07/44

Kpt mar. Helmut Bastian 07/44 - 05/45 Priesterbeck / Waren/ Plon

Oddział powstał z dawnego Kustenjager Abteilung specjalnego pułku „Brandenburg”, którym dowodził Rittmesiter von Seydlitz. Kriegsmarine przejęła znaczną część tej specjalistycznej jednostki szturmowej, część jej kadry szkoleniowej oraz kilkanaście łodzi wybuchowych Linsen.

Pierwsza siedziba Lehrkommando 200, po utworzeniu w czerwcu 1944, mieściła się na południowym brzegu rzeki Trave, między Lubeką a Trave-miinde i nosiła nazwę Blaukoppel. Kpt mar. Kolbe dowodził jednostką szkoleniową dla przyszłych pilotów i załóg łodzi wybuchowych. Wśród pięćdziesięciu członków kadry Lehrkommando (z których co najmniej dwudziestu wywodziło się z „Brandenburga”) był por. Taddey, specjalista od techniki radiowej, który współpracował z Kolbe wnosząc bezcenne doświadczenie niezbędne do zdalnego sterowania łodzi Linsen. Niewielki pomocniczy ośrodek szkoleniowy łodzi Linsen został także utworzony nad jeziorem Miiritz i nosił nazwę Grunkoppel. Znajdowało się w nim około 100 ludzi i sześć łodzi wybuchowych.

220

ANEKS

W czerwcu 1944 Kolbe przebywał wraz z 211. Flotyllą Sił Szturmowych u ujścia rzeki Orne. Dwustu pięćdziesięciu ludzi i trzydzieści dwie łodzie Linsen zostały użyte w akcji, która nie przyniosła żadnych efektów. Po tej niefortunnej misji bojowej zostało tylko osiem łodzi.

W sierpniu tego samego roku Lehrkommando 200 zostało przeniesione do Plon otrzymując 300 łodzi wybuchowych i sterujących miesięcznie, co pozwoliło na utworzenie innych flotylli, które wchodziły do walki.

Ostatnia zmiana na szczelbu dowodzenia jednostki szkoleniowej miała miejsce w styczniu 1945, kiedy Bastian został przeniesiony do Holandii w celu kierowania operacjami bojowymi, a jego miejsce na ładzie zajął kpt mar. Witte z SKL, chociaż Bastian nominalnie zachował stanowisko dowódcy.

211. Flotylla Sił Szturmowych por. Helmut Plikat 04/44 łodzie Linsen

212. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Helmut Hinte 07/44 - 05/45 łodzie Linsen

213. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. dr Ernst Rosenfeldt 07/44 - 05/45 łodzie Linsen

214. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Ludwig Vellguth 11/44 łodzie Linsen

215. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Ludwig Vellguth 11/44 - 05/45 łodzie Linsen

216. Flotylla Sił Szturmowych por. Erich Doerpinghaus łodzie Linsen

217. Flotylla Sił Szturmowych por. dr Ulrich Muller-Voss łodzie Linsen

218. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Christoph Schiekel 11/44 - 05/45 łodzie Linsen

219. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Kiehn 01/45 - 05/45 łodzie Linsen

220. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Seipold łodzie Linsen

221. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Ekkehard Martinsen łodzie Linsen

Lehrkommando 250

Kmdr ppor. Hans Bartels 08/44 - 05/45 Lubeka / Schlutup Instruktorzy: por. mar. Dieter Erdmann 08/4 - 09/44

Jednostką tą, która przejęła ośrodek szkoleniowy Biberów w Blaukoppel po przeniesieniu w sierpniu 1944 Lehrkommando 200 do Plon, dowodził srogi Bartels. Początkowy stan obejmujący trzydziestu ludzi i dwa Bibery zwiększył się do prawie 300 ludzi i czterdziestu-pięćdziesięciu Biberów.

261. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Friedmar Wolters (następca Bartelsa, który był

dowódcą flotylli w chwili powstania) 08/44 - 05/45 Bibery kpt mar. Schmidt 01/45 Bibery

262. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Richard Sommer 01/45 - 04/45 Bibery

263. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Dieter Erdmann 09/44 - 05/45 Bibery
264. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Siegfried Timper 09/44 - 05/45 Bibery por. mar. Walter Fahje 10/44 - 02/45 Bibery

DESPERACI DÓNITZA

265. Flotylla Sił Szturmowych por. Plóger 02/45 - 05/45 Bibery
266. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Udo Heckmann 10/44 - 03/45 Bibery
267. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Richard Sommer 04/45 - 05/45 Bibery
268. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Joachim Steltzer ?/45 - 05/45 Bibery
269. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Kurt Halledt-Holzkapfel 1945
270. Flotylla Sił Szturmowych nieznany
Lehrkommando 300 Ppor. Kiep 06/44
Kpt mar. Hermann Rasch 07/44 - 02/45 Neustadt (Neukoppel) Kmdr por. Albrecht Brandi 02/45 - 05/45 Instruktorzy: kpt mar. Klaus Ohling 12/44 - 05/45
Jednostka zajmowała się szkoleniem załóg łodzi podwodnych Seehund wykorzystując na początku nieudany model łodzi Hecht. Utworzona w Neustadt (Neukoppel) we wrześniu 1944
Zastępca dowódcy ds. technicznych kmdr ppor. Erhardt (później dowódca Graukoppel)
311. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Felix Schaefer łodzi Hecht
312. Flotylla Sił Szturmowych por. Jurgen Kiep Seehundy
313. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Borm Seehundy
314. Flotylla Sił Szturmowych nieznany Seehundy

Lehrkommando 350

Kpt mar. Heinz Franke 07/44 - 03/45 Suhrendorf Kpt mar. Horst Kessler 03/45 - 05/45
Jednostka szkoleniowa dowodzona przez weterana Negrów, por. mar. Johanna Kriega, prowadziła szkolenie załóg „żywych torped” Neger i Marder. Powstała na bazie byłej niezależnej szkoły, która dzieliła Blaukoppel z sekcją łodzi wybuchowych Lehrkommando 200, a została wydzielona jako oddzielne kommando w sierpniu 1944, kiedy na jej czele stanął kpt mar. Franke

361. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Johann Kried 03/44 - 07/44 por. mar. Heinrich Frank 07/44 - 5/45 torpedy Neger

362. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Leopold Koch 04/44 - 04/45 torpedy Neger

363. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Siegfried Wetterich 09/44 - 05/45 torpedy Neger

364. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Peter Berger 07/44 - 05/45 torpedy Marder

365. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Hans-Georg Barop 07/44 - 05/45 torpedy Marder

366. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Paul Heinsius 12/44 - 05/45 torpedy Marder

222

ANEKS

Lehrkommando 400

Kpt mar. Heinz Franke 09/44 - 03/45 Suhrendorf Kpt mar. Horst Kessler 03/45 - 05/45
Jednostka utworzona z Lehrkommando 350 we wrześniu 1944. Prowadziła w Suhrendorf niezależne szkolenie pilotów łodzi podwodnych Moich pod dowództwem kpt. mar. Franke.

411. Flotylla Sił Szturmowych por. Heinrich Hille 07/44 łodzi Moich

412. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Kuno Arens 08/44 - 11/44 łodzi Moich

412/1. Flotylla Sił Szturmowych potmar. Kuno Arens 11/44 - 04/45 łodzi Moich kpt mar. Wolfgang Martin 04/45 - 05/45 łodzi Moich

412/2. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Wolfgang Martin 11/44 - 04/45 łodzi Moich

413. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Lothar Vieth 07/44 - 05/44 łodzi Moich

414. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Fritz Heinz łodzi Moich kpt mar. Graf Reventlow-Criminie 07/44 - 09/44 łodzi Moich

415. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Piilschen 09/44 - 05/44 łodzi Moich

416. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Friedrich Breckwoldt 11/44 - 05/44 łodzi Moich

417. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Wilhelm ter Glane 04/45 - 05/44 łodzie Moich Lehrkommando 600

Kpt mar. Heinz Schomburg 04/44 - 09/44 Kpt mar. Ernst Wilhelm Witt 09/44 - 10/44 Kpt mar. Heinz Schomburg 11/44 - 05/45

Jednostka została utworzona w kwietniu 1944 w ośrodku szkoleniowym Decima Mas, w Sesto Calende. Wielu Niemców, jeszcze przed jej oficjalnym powołaniem, zostało przeszkolonych przez włoskich instruktorów. Około trzydziestu członków sił szturmowych ukończyło szkolenie w okresie marca-kwietnia 1944. Przeszkoleni żołnierze Kriegsmarine byli wybierani spośród włoskiej załogi bazy, a następnie kwaterowano ich w oddzielnych obiektach bazy hydroplanów.

Dobór kadr przybrał na sile po oficjalnym powołaniu Lehrkommando w kwietniu. Włosi kontynuowali proces szkolenia w oparciu o ośrodek w Sesto Calende, ale całkowicie niezależnie od Niemców, a Lehrkommando 600 rozrosło się i otworzyło w maju 1944 drugi ośrodek w Stresa, wyłącznie do swego użytku. Utworzenie tego ośrodka stanowiło faktyczne powołanie dowództwa szkolenia; ośrodki uzyskiwały kolejną numerację; Sesto Calende nazwano Lehrkommando 601, a Stresa otrzymało nazwę Lehrkommando 602.

m

223

DESPERACI DÓNITZA

Ppor. Bloomenkamp został szefem wyszkolenia Lehrkommando 601 dowodzonego przez kpt. mar. Schomburga, a w maju objął to samo stanowisko w Lehrkommando 602, na którym zastąpił odwołanego do Niemiec por. Frenzemeyera.

W październiku 1944 Lehrkommando 600 przerzucono do List (Weisskoppel) na niemieckiej wyspie Sylt na Morzu Północnym w związku z pogorszeniem się sytuacji militarnej, a oba podległe oddziały - 601 i 602 - włączono do rodzimej formacji. W Sesto Calende pozostało niewielkie Abnahmekommando, które później weszło w skład sekcji zaopatrzenia nowo utworzonego Kom-mando-Stab Siid odpowiedzialnego za przyjęcie dostawy nowych łodzi SMA i MTM od Siai Marchetti i Cabi.

611. Flotylla Sił Szturmowych „Hitlerjugend” kpt mar. Wilhelm Ullrich 07/44 - 04/45 łodzie szturmowe

por. mar. Frenzemeyer 04/45 - 05/45

612. Flotylla Sił Szturmowych kpt mar. Ernst Wilhelm Witt 11/44 - 05/45 łodzie szturmowe

613. Flotylla Sił Szturmowych por. Wilhelm Gerhardt 02/45 - 05/45 łodzie szturmowe

614. Flotylla Sił Szturmowych nieznaną łodzie szturmowe

615. Flotylla Sił Szturmowych por. mar. Friedrich Böttcher 03/45 - 05/45 łodzie szturmowe Lehrkommando 700

Dr Wandel 06/44 - 01/45 pływonurkowie

Kmdr ppor. Hermann Liidke 01/45 - 05/45 pływonurkowie

Jednostka ta ma najbardziej złożoną strukturę w ramach całych sił szturmowych prowadząc różnorodną działalność w niemieckich siłach zbrojnych i aparacie wywiadowczym. Została powołana do życia pod koniec marca 1944 i utworzona na terenie kompleksu pływalni w Valdagno, który służył włoskiej Decima Mas.

Kpt mart. Heinz Schomburg usiłował przejąć kontrolę nad basenami dla potrzeb „Einsatz und Ausbildung Siid”, ale napotkał trudności, ponieważ zarówno Abwehra, jak i SS były także zainteresowane tymi obiektami. Na mocy wcześniejszych uzgodnień między Schomburgiem a instruktorami włoskiej flotylli, trzydziestu Niemców z sił szturmowych już od początku stycznia 1944 przechodziło szkolenie w Valdagno. Znajdowało się tam również piętnastu członków Abwehry i dziesięciu SS-manów, którzy szkolili się wraz z personelem Kriegsmarine.

Szef wyszkolenia Włochów, Ten di V Wolk wyolbrzymiał zainteresowanie Niemców, ponieważ chciał zdobyć większy rozgłos i uzyskać większe dostawy zaopatrzenia dla swojej szkoły, która była wyraźnie ignorowana przez szefostwo Decima Mas.

ANEKS

Do kwietnia 1944, von Wołk i st. chor. Wurzian z Abwehry szkolili Niemców ze wszystkich trzech formacji. Po utworzeniu Lehrkommando 700 Wurzian złożył rezygnację z etatu w Abwehrze. Z kolei von Wołk szkolił oddzielnie włoskich pływaków, co oznaczało ponowne rozdzielanie grup narodowościowych.

Ośrodek w Valdagno prowadził wstępne szkolenie rekrutów. Drugie centrum szkolenia otwarto w maju 1944 na wyspie San Giorgio w Zatoce Weneckiej. Kwatera główna Lehrkommando 700 została także przeniesiona do Wenecji. Poszczególne ośrodki filialne uzyskały nową numerację: Valdagno funkcjonowało jako Lehrkommando 704, a San Giorgio - Lehrkommando 701. Ośrodek w Bad Tólz na terenie pływalni SS Junkerschule otrzymał nazwę Lehrkommando 702.

Jednostki znajdujące się w Wenecji przeniesiono na Sylt, 21 października 1944, a wkrótce potem także Lehrkommando 704.

Lehrgangslager 701 St Giorgio / Venedig por. Strenge 06/44 - 08/44

ppor. Gerhardt Kummer 09/44 - 11/44 pływonurkowie

Lehrgangslager 702 Bad Tólz por. mar. Kiisgen 07/44 - 09/44 pływonurkowie

Lehrgangslager 703 List nieznany 12/44 - 05/45 pływonurkowie

Lehrgangslager 704 Valdagno por. mar. Herbert Vólsch 06/44 - 11/44 pływonurkowie

Lehrkommando 800 - dla jednostek lądowych Marinę Einsatz Kommandos

Podstawy powołania jednostek MEK w składzie sił szturmowych znajdują się w strukturze organizacyjnej Abwehry. Po utworzeniu sił szturmowych, jednostki MEK, które przeszły pod kontrolę adm. Heye, obejmowały, np.

MAREI i MARKO wykorzystywane przez hamburską Abwehrę, a z biegiem czasu na bazie tego modelu, powstawały kolejne jednostki.

MEK Ausb.Abt.: kmdr ppor. Hermann Buschkamper 04/45 - 05/45

MEK MAREI (Abwehra)

Sdf kpt mar. Michael Opladen

MEK Morze Czarne (Abwehra): kmdr ppor. de Armin Roth (były szef jednostki Abwehry w Bergen) 06/41 - 07/43

MEK MARKO (Abwehra - przemianowane na MEK20 w kwietniu 1944): Sdf kpt mar.

Michael Opladen Por. Broecker

MEK20: por. Broecker 04/44 - 05/45 MEK30: kpt mar. Wilhelm Gegner 44 - 05/45 MEK35:

kpt mar. Breusch 11/44 - 03/45 Kpt mar. Wolfgang Woerdemann 03/45 - 05/45

225

DESPERACI DÓNITZA

MEK40: kpt mar. Hermann Buschkamper 08/44 - 03/45 Por. Schuolz 03/45 - 05/45

MEK60: por. Hans-Friedrich Prinzhorn 03/45 - 05/45 MEK65: por. mar. Karl-Ernst Richert 05/44 - 05/45 MEK71: por. Horst Walters

MEK80: kpt mar. dr Waldemar Krumhaar 03/45 - 05/45 MEK85: por. Ernst Wadenpfulh

01/45 - 05/45 MEK90: por. Heinz-Joachim Wilke ? - 05/45 MEK z/b.V. : kmdr Diiwel 01/45 - 05/45 (patrz także Kommando StabzbV)

Członkowie sił szturmowych odznaczeni Krzyżem Rycerskim

6.07.44 Walter Gerhold, Schreiberobergefreiter, pilot Negra, 361. Flotylla Sił Szturmowych;

8.07.44 Johann Krieg, por. mar., dowódca 361. Flotylli Sił Szturmowych; 5.08.44 Herbert Berrrer, Oberfernschreibmeister, pilot Negra, 361. Flotylla Sił Szturmowych;

12.08.44 Alfred Vetter, ppor., dowódca grupy, 211. Flotylla Sił Szturmowych; 26.08.44 Friedrich Böhme, dowódca sił szturmowych we Frnacji; 19.10.44 Friedrich Hummel, kpt, czasowo pletwonurek, Lehrkommando 700; 3.11.44 Helmut Bastian, kpt mar., dowódca flotyli ścigaczy.

Przypisy

1. Kpt Muriano dowodził włoskimi miniaturowymi okrętami podwodnymi w 1940 r., Borghese, były dowódca okrętu podwodnego „Scire” przejął tę funkcję w późniejszym okresie.
2. Cajus Bekker, K-Men (tłumaczenie z.... und liebten doch das Leben), (William Kimber: 1955), s. 18.
3. Tamże.
4. Dok pływający został zniszczony w wyniku ataku łodzi typu X w 1944 r.
5. Słowa adm. Heye cytowane w książce autorstwa Bekkera, K-Men, s. 18-19.
6. Eberhard Rossler, The U-Boat (Arms & Armour Press: 1981), s. 285.
7. Bekker, K-Men, s. 29.
8. Filarem Linii Gustawa było Monte Cassino, słynna arena zaciekłych walk w 1944 r.
9. Wandel, weteran służby na U-bootach, był lekarzem w zespołach sił szturmowych, a w okresie późniejszym dowodził pletwonurkami.
10. W okresie późniejszym załogom łodzi typu Seehund podawano tylko Pervitin (z grupy amfetamin), a po kilkunastu dniach powszechnie stwierdzano halucynacje. Większość z załóg była przeciwna dalszemu stosowaniu tego środka. Stosowanie środków pobudzających miało miejsce nie tylko w niemieckiej marynarce wojennej, a właściwie w całych siłach zbrojnych Niemiec.
11. Krieg namówił dziesięciu wyszkolonych pilotów, aby pozostali w Niemczech jako instruktorzy przyszłych rekrutów.
12. Szczegółowy raport z przesłuchania ośmiu niemieckich oficerów - jeńców wojennych z Kommando Stab Sud, KdK, ADM 204/12809, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
13. Nie miał na swoim koncie żadnego zatopionego tonażu i zginął 20 kwietnia 1945 r.
14. Wstępny raport n/t ataku w wykonaniu niemieckich S.P.S. na kotwico-wisko pod Anzio- 21 kwietnia 1944, ADM 199/873, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
15. Tamże.
16. Tamże.

227

DESPERACI DÓNITZA

17. Kuschke otrzymał potem nr jeniecki N2466, a wg alianckiego wywiadu morskiego był pilotem żywej torpedy 96. Co ciekawe, niszczyciel USS „Frederick C Davis” został odwołany spod Anzio, ponieważ wyposażony był w specjalny sprzęt do zakłócania częstotliwości sterowania niemieckich bomb latających.
18. Borghese, na swoje nieszczęście, nie tylko opowiedział się za dalszą walką u boku Niemców, ale zaczął przekształcać Decima Mas w formację o charakterze lądowym. Włączyła się ona w wojnę domową, która wybuchła w północnych Włoszech i wzięła udział w krwawych akcjach przeciwko partyzantom. Borghese, zagrożony pod koniec wojny aresztowaniem, mimo posiadania Złotego Medalu za Odwagę, wybrał los wygnańca w Hiszpanii, gdzie doczekał śmierci.
19. Cajus Bekker, Swastika At Sea, (William Kimber:1955), s. 133.
20. Oddziały specjalnego pułku „Brandenburg”, którymi początkowo kierowała Abwehra Canarisa, zostały przekształcone w listopadzie 1942 r. w dywizję grenadierów pancernych „Brandenburg”, po 1943 r. stając się regularną jednostką Wehrmachtu. W listopadzie 1944 r. „specjalnie zaprawione do walki” oddziały dywizji grenadierów pancernych „Brandenburg”

wcielono do nowo utworzonej jednostki specjalnej SS-Jagd-verbande 502 i od tego czasu były kontrolowane przez RSHA.

21. ADM 204/12809, Brytyjskie Archiwum Państwowe.

22. United States Naval Administrative History of World War II #147-E, Historical Section, COMNAVEU. „Administrative History of U.S. Naval Forces in Europe, 1940-1946.”, t.5, (Londyn, 1946).

23. Nagranie rozmowy z Walterem Gerholdem w zasobach The Explosion! Museum of Naval Firepower, Gosport, Anglia.

24. Bekker, K-Men, s. 48-49.

25. Tamże., s. 50.

26. Werner Schulz, Im Kleinst U-boot, (Der Deutsche Bibliothek: 1995), s. 24.

27. Wspomnienia Kena Daviesa (D/JX, 420469) ze strony internetowej dotyczącej pomnika poległych w Portsmouth, Anglia: <http://www.memorials.inportsmouth.co.uk/churches/cathedral/isis.htm>.

28. Seekriegsleitung Kriegstagebuch (SKL KTB - Naval War Staff War Diary), cz. A, dowództwo M.W., Berlin 1939 - 1945. NARA Microfilm T1022. 3/8/44, ze zbiorów autora.

29. Tamże.

30. Tamże.

31. A Sacrifice Never Forgotten..., „Navy News” (27 sierpnia 2004); wspomnienia st. mar. Christophera Yorstona.

32. Wspomnienia Normana Ackroyda zaczerpnięte z korespondencji mailowej z autorem oraz relacji na stronie www.uboat.net.

228

PRZYPISY

33. Listy od kpt. łączn. Helmuta Doppmeiera, pilota łodzi wybuchowej Linsen z 211. Flotyli Sił Szturmowych z 17.04.1999 r. i 26.04.1999 r.; dzięki uprzejmości Maurice'a Laarmana.

34. „Vestal” został wyremontowany i pełnił później służbę na Dalekim Wschodzie, gdzie został zatopiony w wyniku ataku kamikaze niedaleko Phuket, 26 lipca 1945 r. Był to pierwszy tego typu atak Japończyków na Oceanie Indyjskim, a „Vestal” przeszedł do historii jako ostatni brytyjski okręt wojenny utracony w czasie II wojny światowej.

35. „Newcastle Evening Chronicle”, 31 maja 2004 r.

36. SKL KTB 16.08.1944 r.

37. Mardery z tej partii nie były zdolne do zanurzania się, jak wynika z relacji jeńca wojennego znajdującej się w Biber, Seehund, Marder

- Interrogation of Survivors Captured Between August 1944 and January 1945, N.I.D. I/PW/REP/15/45. Były to najprawdopodobniej zwykle Negry, w których znajdowały się aparaty oddechowe z Mardera, co stanowiło źródło błędnego określenia typu torpedy.

38. Heinz Hubeler gościł w telewizji przy remoncie Bibera 105 znajdującego się w Royal Navy Submarine Museum w Gosport. Fragmenty opowieści jego historii przytaczał później syn Heinza, Gerhard Hubeler.

39. Dostawy Biberów w 1944 r.: maj - 3; czerwiec - 6; lipiec - 19; sierpień - 50; wrzesień - 117; październik - 73; listopad - 56; łącznie zbudowano 324 szt.

40. <http://www.war-experience.org/collections/sea/alliedbrit/dalzel-job/>

41. ADM 223/609, Brytyjskie Archiwum Państwowe.

42. Bekker, K-Men, s. 77.

43. Patrz Michael Jung, Sabotage unter Wasser - Die deutsche Kampf-schwimmer im Zweitern Weltkrieg, „Militar & Geschichte”, Nr 20 (kwiecień/maj 2005), s. 106.

44. Syskowitz został za swe dokonania pośmiertnie odznaczony Krzyżem Rycerskim i awansowany do stopnia komandora.

45. Cajus Bekker,... Und liebten doch das Leben, (Wilhelm Heyne Verlag: 1973), s. 109.

46. Tamże., s. 111-112.

47. Jak Mallmann Showell (red.), Fiihrer Conferences on Naval Affairs (Chatham Publishing: 2005), s. 421.

48. Produkcja miniaturowych łodzi podwodnych Moich: czerwiec 1944 r. - 3; lipiec - 38; sierpień - 125; wrzesień - 110; październik - 57; grudzień - 28; styczeń 1945 r. - 32; łącznie 393 jednostki.

49. Archiwum Państwowe Stanów Zjednoczonych (NARA), dot.: 12 stronicowy raport zatytułowany MOLCH - ONE-MAN U-BOAT. INTERROGATION OF SURVIVORS. 'N.I.D.I.PW.REP/11/44'.

50. SKL KTB 14/9/44.

229

DESPERACI DÓNITZA

51. W skład DesRon 7 wchodziły: USS „Plunkett”, DD 431, okręt flagowy, 13 dywizjon niszczycieli: USS „Benson”, „Mayo”, „Gleaves”, „Niblack” (okręt flagowy), „Hilary E Jones” i „Charles F. Hughes” (okręt flagowy).

52. Wyjątkiem było szkolenie w zakresie broni typu Hecht i Seehund, ponieważ pierwsze stanowiło wprowadzenie do następnej. Ponadto ludzie, którzy służyli w żywych torpedach byli w późniejszym okresie członkami jednostek MEK.

53. Manfred Lau, Torpeoreiter - Ein kaum bekannte K-Verbdndes-Ausbil-dung, „Schiff & Zeit Panorama Maritime” nr 50 (1999), s. 48-52.

54. SKL KTB 11 października 1944 r.

55. First Detailed Interrogation of Hoffmann, Wolfgang: Admiralty Report, ADM 223/6019. Brytyjskie Archiwum Państwowe.

56. Pozostałości stanu osobowego 363. flotyli nie uczestniczyły już później w akcjach bojowych pozostając wraz z jednostką transportową w rejonie ześrodkowania aż do kwietnia 1945 r.: Adm 204/12809, Brytyjskie Archiwum Państwowe.

57. Wspomnienia Harald Sander umieszczone na stronie <http://www.me-mory2000.net/>. Rozmowa przeprowadzona przez Franjo Hiilcka.

58. Faktyczne liczby łodzi Hecht przekazanych w poszczególnych miesiącach: 2 w maju 1944 r., 1 w czerwcu 1944 r., 7 w lipcu i 43 w sierpniu.

59. Trzy Seehundy zbudowano w Howaldt-Kiel, 136 w Schichau Elbląg i 146 w Germaniawerft, łącznie 285 szt. Harmonogram dostaw przedstawiał się następująco: 3 we wrześniu 1944 r.; 35 w październiku; 61 w listopadzie, 70 w grudniu, 35 w styczniu 1945 r.; 27 w lutym; 46 w marcu i 8 w kwietniu.

60. Biber, Seehund, Marder - Inerrogation Of Survivors Captured Between August 1944 and January 1945, N.I.D. I/PW/REP/15/45, Brytyjskie Archiwum Państwowe.

61. Harald Sander, <http://www.memory2000.net/>

62. Wywiad z Eugenem Heroldem, Monachium, grudzień 2004 r.

64. Tamże., s. 54-56.

65. Harald Sander, <http://www.memory2000.net/>.

66. SKL KTB, 6 października 1944 r.

67. SKL KTB, 9 października 1944 r.

68. W trakcie dowodzenia tym okrętem przekazał hinduskiego nacjonalistę, Subhasa Chandra Bose na japoński okręt podwodny I-29 na środku oceanu.

69. AIR15/272 Smali Battle Units (Kleinkampfverbände) - N.I.D.U.C. Report No 553, Brytyjskie Archiwum Państwowe.

70. Przesłuchania Marynarki Wojennej USA, zbiór osobowy. Wrak został później zbadany i uznany w 2003 r. za zagrożenie dla żeglugi. Ekipy ratownicze odkryły we wraku zaskakująco duże ilości amunicji.

230

ANEKS

71. Awards of Mention in Despatches to 6 officers and men of HMML153 and ML1402 for sinking German midget submarines in the North Sea Aug 1944 - Aug 1945, ADM 1/30521, Archiwum Państwowe, Kew, Anglia.
72. Biber, Seehund, Marder - Przesłuchania rozbitków schwytanych między sierpniem 1944 r. a styczniem 1945 r., N.I.D. 1/PW/REP/15/5. Brytyjskie Archiwum Państwowe.
73. Report on sinking of two German midget submarines by BYMS 2213. 2141 and 2221\ por. L.S. Hardy BYMS2213, ADM20/0/1286, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
74. Report on sinking of midget submarines, por. J. Jobson, BYMS2141, ADM 20/0/1286,
75. Nore Covering Minutę - HMS Curzon Attacks on Midget Submarine on 26th December 1944, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
76. Zabici zostali Obersteuermannmaat Hans August Witt, Matr.Hpt.Gefr. Friedrich Bursy, Matr.Ob.Gef. Adam, Ballin i Mertens.
77. Bekker, Swastika At Sea, s. 145-145.
78. ADM 1/24295, Zdobycie niemieckiej miniaturowej łodzi podwodnej i torpedy. Dover. Styczeń 1945 r., raport sporządzony dla Director of Torpedoes and Mining, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
79. Zdobycie niemieckiej miniaturowej łodzi podwodnej i torpedy, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
80. List od kmdr. z 12. flotyli okrętów podwodnych do dowódcy Obszaru Zachodniego (Western Approaches), z 19 kwietnia 1945 r. w sprawie prób z niemiecką miniaturową łodzią podwodną typu Biber, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
81. Tamże.
82. Showell (red.), Führer Conferences on Naval Affairs, s. 42.
83. Patrz Winston Churchill, The Second World War: Vol. V Closing the Ring, (Casell & Co., 1954), s. 354-358.
84. Wg Jurgena Rohwera, Axis Submarine Successes of World War Two, (Greenhill Books, 1999) trafienie pancernika jest mało prawdopodobne, a drugi wybuch w rejonie niszczyciela był najprawdopodobniej spowodowany przez bombę głębinową zrzuconą przez „Żarkij”. Patrz także Friedrich Ruge, The Soviets as Naval Opponents, (UNSI, 1979), s. 177.
85. C. Rumpf, Les Castors Dans LArctique, „Navires & Histoire”, vol. 2 (marzec 2000), s. 77.
86. Hans Georg Hess, DieManner von U995, (Hess Press [nakładem własnym], 1999), s. 16.
87. C. Rumpf, Les Castors Dans LArctique, s. 79, z listu od Zetzsche w 1980 r.
88. Anthony Martienssen, Hitler and His Admirals, (E.E Dutton & Co., 1949), s. 224-225.

231

DESPERACI DÓNITZA

89. Biber, Seehund, Marder - Interrogation of Survivors Captured Between August 1944 and January 1945, N.I.D. 1/PW/REP/15/45, str. 30-31, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
90. Schulz, Im Kleinst U-Boot, s. 79.
91. Tamże., s. 84.
92. Showell (red.), Führer Conferences on Naval Affairs\ s. 426.
93. Harald Sander, <http://www.memory2000.net/>.
94. Przechwycone radiogramy - „B-Meldung 1425a”.
95. Jedna z udanych misji - przerzucenie czterech agentów w połowie marca na południe od Livorno - została uznana po czasie za niepowodzenie, ponieważ okazało się, że ludzie ci zostali wysadzeni na tyłach Niemców.
96. FDS 65/54 Działania niemieckich sił szturmowych, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
97. Komendantem twierdzy Festung Pula był kontradmirał Georg Waue, były szef sztabu Dowództwa Morza Egejskiego Kriegsmarine.

98. Klaus Mattes, Die Seehunde - Klein U-Boote (Verlag E. S. Mittler & Sohn, 1995), s. 112, 113.
99. Paul Vogel zginął podczas nalotu, 18 marca 1945 r., będąc na przepustce w Niemczech.
100. Bekker,... und liebten doch das Leben, s. 150-151.
101. Harald Sander, <http://www.memory2000.net/>.
102. Książka lotów 119. eskadry, AIR 29/910, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
103. ADM 1/30324, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
104. Książka lotów 254. eskadry, AIR 27/1516, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
105. ADM 1/30324, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
106. Harald Sander, <http://www.memory2000.net/>.
107. Horton został zgłoszony do pochwały w rozkazie dziennym, podobnie jak jeszcze dwóch innych członków załogi w zawiązku z akcją zniszczenia dwóch Seehundów.
108. AIR 27/1516 PRO, 256. eskadra, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
109. Rohwer, Axis Submarine Successes, s. 193.
110. Mattes, Die Seehunde, s. 136.
111. ADM201/11 810. eskadra, FAA Log, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
112. AIR27/910, Brytyjskie Archiwum Państwowe.
113. Wspomnienia Ernsta Etela, pilota łodzi Linsen z 211. flotyli, za zgodą Maurice'a Laarmana.
114. Cytowane w Darvng Irving, Mtlers War, (Avon Books, 1990), s. 781.
115. Showell (red.), Fuhrer Conferences on Naval Affairs, s. 459.
116. Tamże.
117. Sefton, Delmer, Black Boomerang, dostępne w internecie jako Black Propaganda - The World War Two Top Secret British Psychological Warfare Operation, <http://www.sewftondelmer.co.uk>.
- 232
- ANEKS
118. Otto Skorzeny, WirKamgfen-wirverloren (1962), s. 196, cytowane w Jung, Sabotage Unter Wasser, s. 130.
119. List Norberta Kellera do Maurice'a Laarmana z 30 marca 1987 r.
120. Showell (red.), Fiihrer Conferences on Naval Affairs; s. 426.
121. Peter Padfield, War Beneath the Sea, (Pimlico, 1995), s. 456, z przesłuchania adm. Godta, 12/5/45, PRO ADM 1 17617.
- Spis treści
1. Idealna obrona. Powstanie koncepcji małych jednostek bojowych.....9
2. Chrzest bojowy - Anzio.....24
3. Działania sił szturmowych we Włoszech. Łodzie wybuchowe
Linsen i łodzie szturmowe32
4. Walki u wybrzeży Normandii. Ataki na flotę inwazyjną.....40
5. Akcje rzeczne. Niemieccy pletwonurkowie w akcji.....71
6. Front południowy. Siły szturmowe na Morzu Śródziemnym.....92
7. Nowa broń. Hecht i Seehund..... 110
8. Niderlandy. Walki na Skaldzie 122
9. Zmierzch bogów - 1945 146
10. Miniaturowe łodzie podwodne i komandosi. Ostatnie akcje
na Morzu Śródziemnym i Adriatyku..... 165
11. Wojna konwencjonalna. Miniaturowe łodzie podwodne
Seehund u ujścia Tamizy.....175
12. Na Wschód i Zachód. Działania na wodach śródlądowych.....202
13. Ostatni Bastion - Norwegia. Siły szturmowe w Skandynawii209

| | |
|---------------|-----|
| Aneks..... | 215 |
| Przypisy..... | 227 |

Desperaci Dónitza

Miniaturowe łodzie podwodne, wypełnione materiałami wybuchowymi nawodne i podwodne jednostki pływające były niekonwencjonalnymi środkami bojowymi, które były wykorzystywane przez Trzecią Rzeszę i jej sojuszników w końcowej fazie II wojny światowej. Czy mogły pomóc pokonać aliantów, jak skuteczne były w akcjach dywersyjnych i w działaniach wojennych? Kim byli obsługujący je ludzie i jaki skutek przyniosły te nietypowe środki w walce na morzach i dużych rzekach Europy? Książka jest świetnym źródłem wiedzy na te tematy, jej wartość podnoszą mapy, szkice i ciekawe zdjęcia.