


ENCYKLOPEDIA TOP WOJNY SWIATOWEJ



9

■ HISTORIA II WOJNY ŚWIATOWEJ	
POWRÓT NA ATLANTYK	145-148
ROK 1941 - DALSZE STRATY I NIEPOWODZENIA	149-153
ZATOPNIENIE „BISMARCKA”	154-156
BITWA O ATLANTYK DO SIERPNI 1942 R.	157-158
SUKCESY ALIANTÓW	159-162

BITWA O ATLANTYK

ZATOPNIENIE „BISMARCKA” - SUKCESY ALIANTÓW



POWRÓT NA ATLANTYK

Sprzymierzeni nie ochłonęli jeszcze po przegranej kampanii w Norwegii, a już zaczynała się następna. 10 V 1940 r. ruszyła niemiecka ofensywa na Zachodzie.

W trakcie działań na Morzu Północnym niemieckie okręty podwodne nie odniosły znaczących sukcesów. Zmiana taktyki działania polegającej na niszczeniu jednostek handlowych na taką, której celem było atakowanie dużych okrętów Royal Navy, nie przyniosła oczekiwanych sukcesów. Okręty Floty Macierzystej były osłaniane przez samoloty lotnictwa Obrony Wybrzeża (Coastal Command) oraz eskortowane przez niszczyciele. Dowódca okrętów podwodnych, adm. Karl Dönitz, podjął decyzję o skierowaniu U-Bootów na Atlantyk. Pierwszym okrętom wyznaczono rejony patrolowania na Atlantyku już w maju.

Rozpoczęcie niemieckiej ofensywy na Zachodzie było również początkiem

decydujących zmagania dla floty państw sprzymierzonych. Kampania niemiecka na Zachodzie zakończyła się pełnym sukcesem agresora. Wojska niemieckie w szybkim tempie zajęły Luksemburg, Belgię, Holandię oraz większą część Francji. W trakcie walk uwidoczniła się ignorancja alianckich wyższych dowódców wojskowych, spotęgowana biernością polityków oraz ich defetystyczną postawą (zwłaszcza po stronie francuskiej). Do niewoli trafiły dziesiątki tysięcy żołnierzy, brytyjski Korpus Ekspedycyjny ewakuował się wprawdzie z portów w Dunkierce i Calais, jednak na plażach pozostał cały sprzęt ciężki. W zajętej części Francji Niemcy zdobyli doskonale usytuowane porty na wybrzeżu atlantyckim (Brest, Lorient, Saint-Nazaire i Bordeaux). Po upadku kontynentalnego sojusznika trud prowadzenia dalszej wojny spoczął na Wielkiej Brytanii. Po stronie Niemiec zadeklarowały się Włochy, któ-



Kiosk niemieckiego okrętu podwodnego wracającego do bazy z patrolu bojowego. Chorągiewki wywieszone na peryskopie oznaczają zatopione statki wroga, jest na nich podana ich przybliżona wyporność. Warto zwrócić uwagę na malowanie kiosku, utrudniające dostrzeżenie wynurzonego U-Boota.

re 10 VI 1940 r. wypowiedziały wojnę Wielkiej Brytanii i Francji, rozszerzając tym samym strefę działań wojennych na Morze Śródziemne. Dla Royal Navy jednym z priorytetów wojny morskiej stała się ochrona linii komunikacyjnych na Atlantyku. Bez dostaw dostarczanych drogą morską prowadzenie wojny nie było możliwe. Zwycięstwo lub przegrana w bitwie o Atlantyk mogły zadecydować o losach całej wojny.

PODWOJNY ATAK

Ofensywa niemieckich U-Bootów, zapoczątkowana w maju, a w pełni rozwinięta w czerwcu 1940 r., spowodowała duże straty w żegludze państw sprzymierzonych. W czerwcu straciły one 140 statków o łącznej pojemności

585 496 BRT, z czego łupem U-Bootów padło 58 jednostek o pojemności 284 113 BRT. W porównaniu z majem (13 statków, 55 580 BRT) i kwietniem (7 statków, 32 467 BRT) był to znaczny wzrost liczby zatopień. Sukces ten Kriegsmarine zawdzięczała skierowaniu do walki nowych jednostek. Adm. Dönitz dzięki nowym bazom zorganizowanym w portach francuskich mógł skierować na Atlantyk mniejsze jednostki o wyporności 250 t (U-Booty typu II). Równocześnie całe południowe wybrzeże Wysp Brytyjskich było zagrożone bezpośrednim działaniem sił nawodnych Kriegsmarine oraz jednostek Luftwaffe. Pierwsze U-Booty już na początku lipca rozpoczęły rejsy bojowe z portów w Norwegii i Francji.

Do działań przeciwko brytyjskiej żegludze na Atlantyku i w kanale La Manche włączyły się jednostki nawodne Kriegsmarine oraz lotnictwo. W Breście sta-

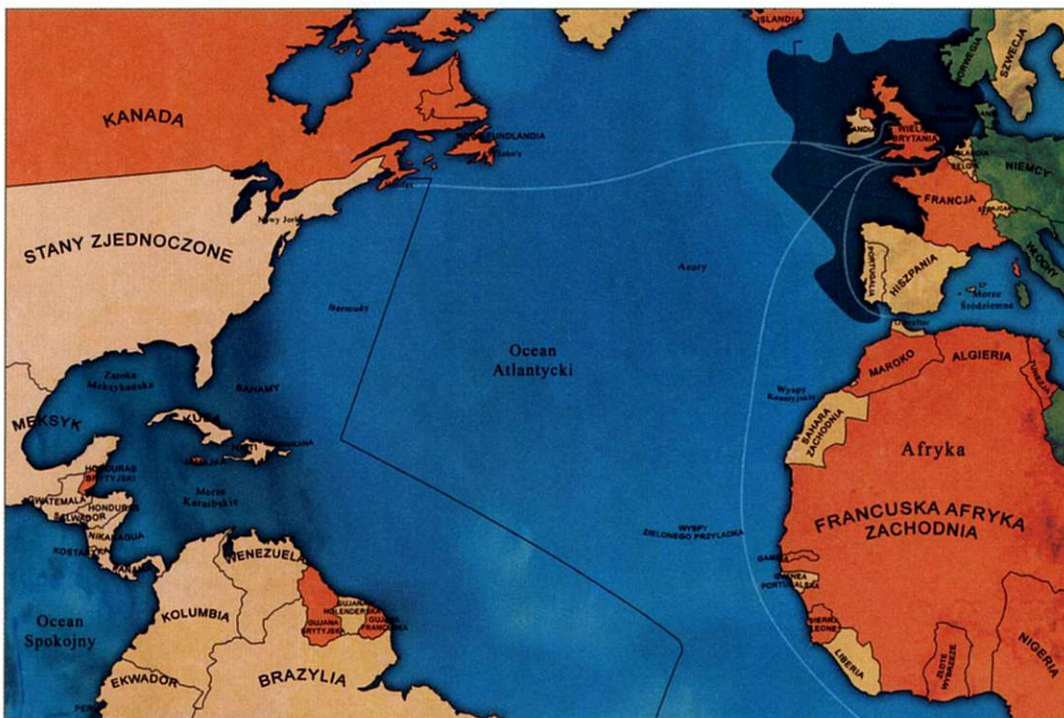
cjonowała KüFlGr 606 wykorzystująca samoloty bombowe Dornier Do 17. W Stavanger bazowała KüFlGr 406 wyposażona w łodzie latające Dornier Do 18. Obie te jednostki wykonywały liczne loty rozpoznawcze i patrolowe, przekazując dane o ruchach statków nieprzyjaciela.

W tym okresie Royal Navy borykała się z brakiem dostatecznej liczby okrętów eskortowych. Marynarka brytyjska poniosła duże straty, znaczna część jednostek znajdowała się w remoncie lub w trakcie szkolenia – raport Admiralicji z 5 VI 1940 r. stwierdzał, że spośród 94 niszczycieli stacjonujących w Wielkiej Brytanii tylko 43 znajdowały się w gotowości bojowej. W tej sytuacji rząd brytyjski zwrócił się o pomoc do Stanów Zjednoczonych. W wyniku ustaleń międzyrządowych Wielka Brytania otrzymała od USA 50 niszczycieli, w zamian za nie Stany Zjednoczone dostały w 99-letnią dzierżawę brytyjskie bazy lotnicze i morskie na Atlantyku. Niszczyciele przekazano stronie brytyjskiej we wrześniu i październiku 1940 r. Były to stare okręty, zbudowane w latach 1917–1921, o wyporności 1020–1090 t. Po przejęciu przez Brytyjczyków wyposażono je w urządzenia do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych, zmodernizowano także uzbrojenie, usuwając część wyrzutni torpedowych i armat, montując

w zamian lekkie uzbrojenie przeciwlotnicze. Okręty te służyły w Royal Navy do końca 1941 r., 5 jednostek obsadziły załogi norweskie, 7 otrzymała marynarka kanadyjska, a 9 przekazano w końcu ZSRR.



Eskaadra samolotów Fairey Swordfish nad brytyjskim lotniskowcem klasy „Courageous”.



	Strefa największej aktywności U-Bootów
	Szlaki konwojów
	Linia wyznaczająca granicę wód neutralnych

Mapa I fazy bitwy o Atlantyk, trwającej od września 1939 r. do maja 1940 r. Widoczne są główne szlaki, którymi pływały konwoje, miejsca aktywności niemieckich U-Bootów, a także linia wyznaczająca granice wód neutralnych.

Pomimo wprowadzenia do służby niszczycieli przekazanych przez rząd amerykański i wybudowanych we własnych stocznjach (łącznie Royal Navy do końca 1940 r. otrzymała 50 jednostek amerykańskich i 18 zbudowanych w stocznjach krajowych) oraz uzbrajania statków handlowych na Atlantyku trwało pasmo zwycięstw niemieckiej U-Bootwaffe. Jedynie w listopadzie i grudniu zanotowano spadek traconego tonażu BRT, było to jednak spowodowane nie zwiększeniem skuteczności brytyjskiej ochrony, a zmniejszeniem aktywności U-Bootów z powodu fatalnych warunków pogodowych panujących na Atlantyku. Według szacunkowych danych od września 1939 r. do grudnia 1940 r. żegluga sprzymierzonych straciła 1102 jednostki o łącznym tonażu 4 000 000 BRT (na wszystkich akwenach objętych działaniami wojennymi).

Jako przykład typowej taktyki działań niemieckich U-Bootów i samolotów można podać zatopienie brytyjskiego transportowca „Empress of Britain”. Był to wówczas jeden z największych liniowców na świecie, zbudowano go w 1930 r., przy wyporności 42 348 BRT zabierał 1183 pasażerów. W czasie wojny pływał jako transportowiec. 26 X 1940 r. na północny zachód od Irlandii wytropił go niemiecki samolot typu Focke-Wulf Fw 200C-1 Condor (pilotowany przez por. Bernharda Joepgo). Pomimo ognia artylerii przeciwlotniczej pilot trafił jednostkę dwiema bombami, które wywołały po-

Niemiecki U-Boot powraca do bazy z patrolu bojowego. Początkowa faza walk na Atlantyku była dla załóg okrętów podwodnych stosunkowo bezpieczna. Statki były słabo chronione, a załogi okrętów eskortujących nie miały doświadczenia w walce z podwodnym przeciwnikiem.

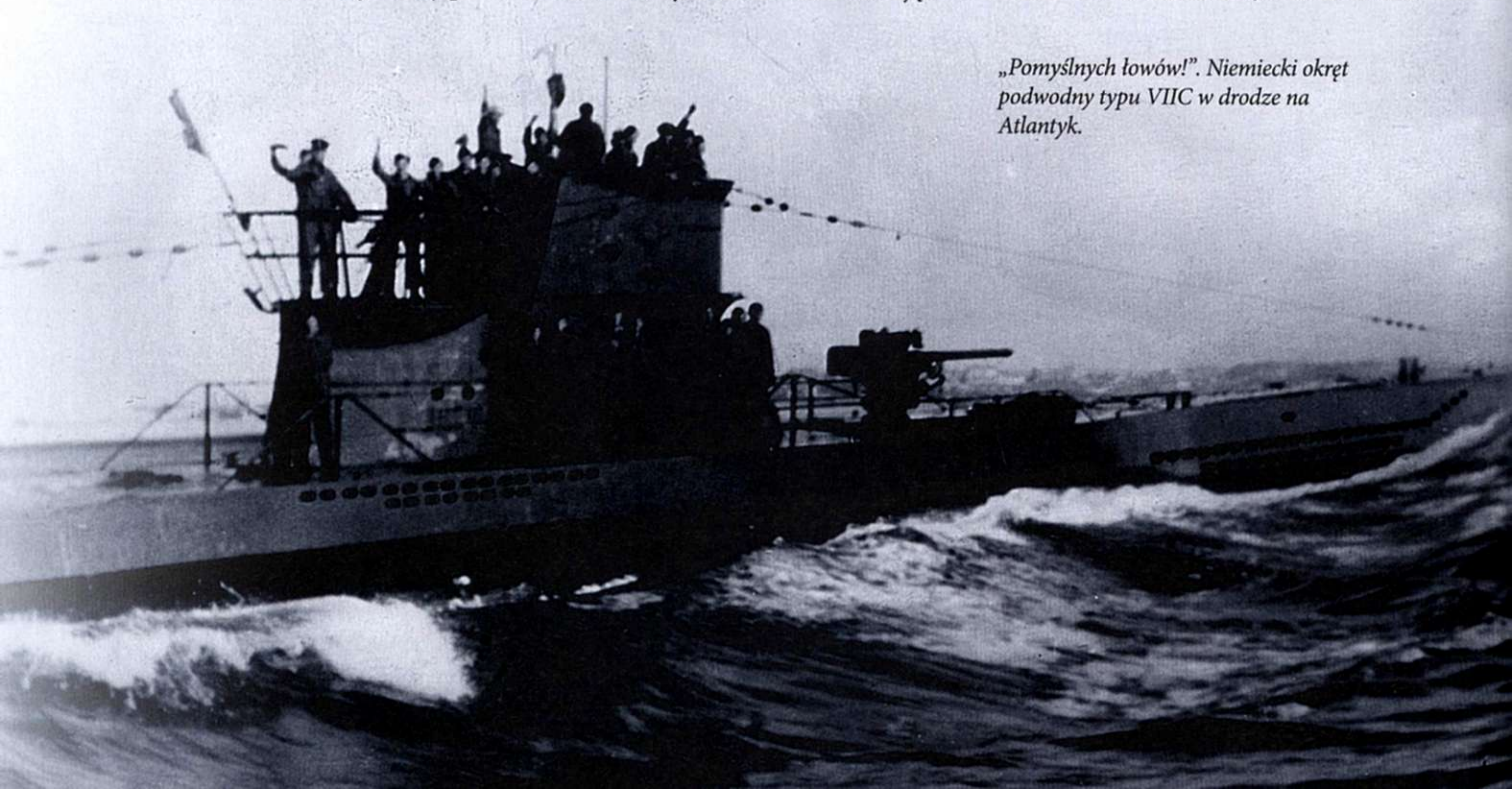


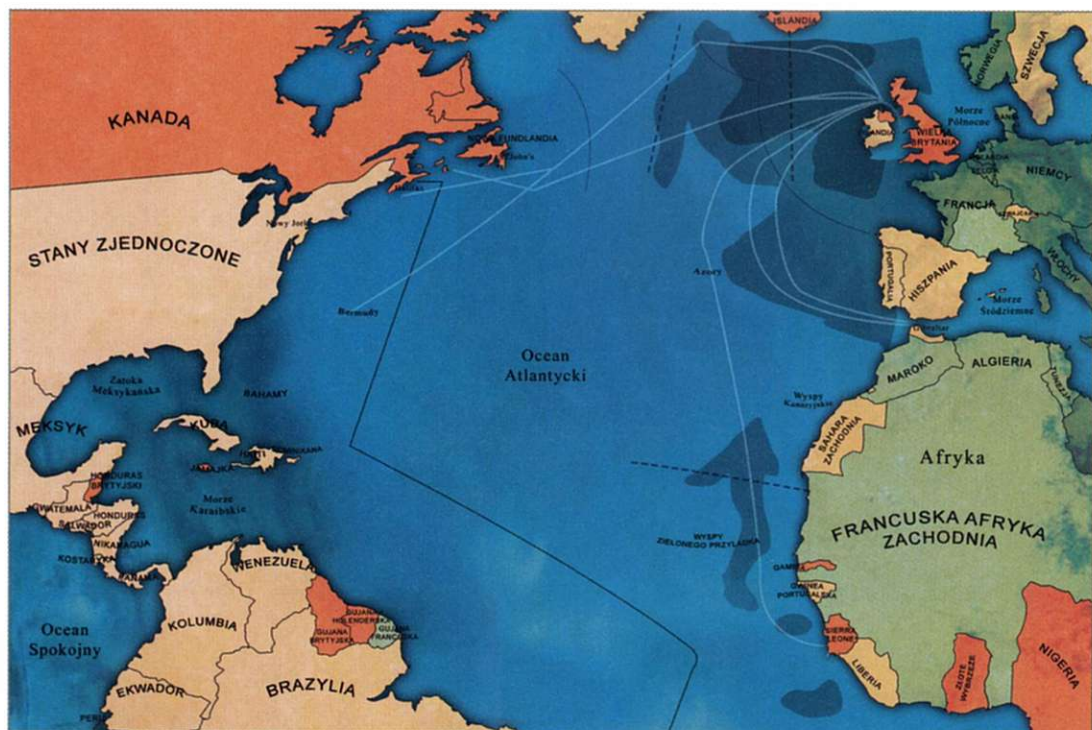
żar. Samolot w trakcie nalotu otrzymał trafienie w jeden z silników, zdołał jednak dolecieć do bazy w Breście. Pilot podał też pozycję brytyjskiego statku. W rejon walki dowództwo niemieckie skierowało 3 U-Booty (U-28, U-31 i U-32). Uszkodzony statek wzięły na hol 2 oceaniczne holowniki, ubezpieczały go także 2 niszczyciele. Rankiem 28 X 1940 r. grupę brytyjskich jednostek odnalazł U-32 (dowódca – por. Hans Jenisch), który zatopił uszkodzony transportowiec – był to największy statek tego rodzaju zatopiony w czasie II wojny światowej. Szczęście już wkrótce opuściło jednak załogę U-32. 30 X 1940 r. U-Boot natknął się na frachtowiec „Balzac”. Wydawało się, że statek stanie się kolejną ofiarą okrętu podwodnego, jednak odpalona torpeda wybuchła w dużej odległości od burty frachtowca, alarmując

niszczyciele osłony. HMS „Harvester” i „Highlander” obrzuciły U-Boota bombami głębinowymi, których wybuchy uszkodziły silniki elektryczne okrętu podwodnego, zmuszając go do wynurzenia. Niszczyciele ostrzelały okręt, którego dowódca wydał wkrótce rozkaz opuszczenia pokładu jednostki. Do brytyjskiej niewoli dostało się 33 niemieckich marynarzy. Nie przeszkodziło to niemieckiej propagandzie. Kilka dni po zatopieniu U-32 w niemieckiej kronice filmowej ukazał się film pokazujący powrót z patrolu tegoż okrętu, dowódca udzielił nawet wywiadu, w którym mówił, jak dzielni byli jego podwładni.

Pod koniec 1940 r. dowództwo Kriegsmarine skierowało na Atlantyk duże okręty nawodne – ciężkie krążowniki „Admiral Hipper” (dowódca – kmdr Wilhelm Meisel) oraz „Admiral

„Pomyślnych łowów!”. Niemiecki okręt podwodny typu VIIC w drodze na Atlantyk.





Mapa II fazy bitwy o Atlantyk, trwającej od czerwca 1940 r. do marca 1941 r. Widoczne są główne szlaki, którymi pływały konwoje, miejsca aktywności niemieckich U-Bootów, a także linia wyznaczająca granice wód neutralnych.

	Strefa największej aktywności U-Bootów
	Strefa aktywności U-Bootów
	Szlaki konwojów
	Linia wyznaczająca granicę wód neutralnych

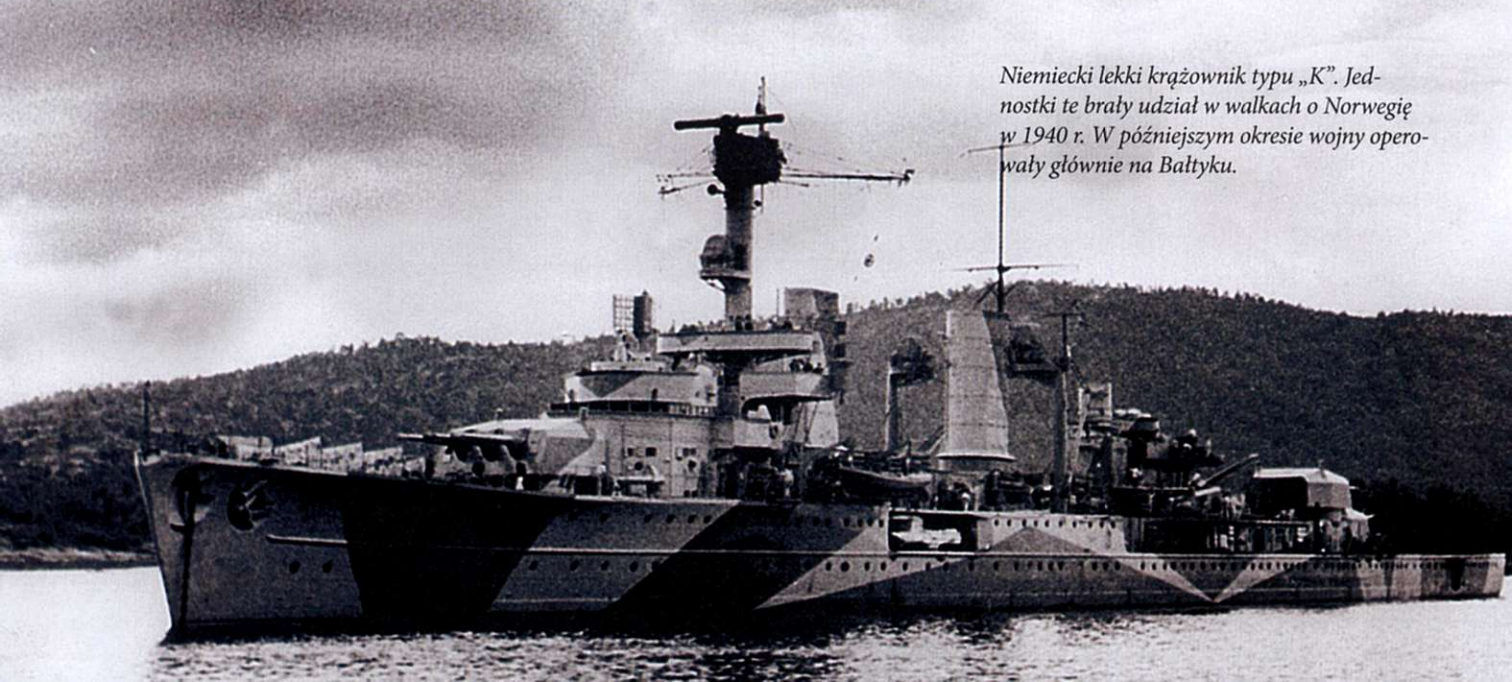
Scheer” (dowódca – kmdr Theodor Krancke). „Admiral Hipper” nie odniósł większych sukcesów. 25 XII 1940 r. dostrzegł konwój WS-5A, lecz zdołał zatopić tylko jeden statek (parowiec „Jumma”), gdyż do akcji włączył się brytyjski ciężki krążownik HMS „Berwick”. Po krótkiej wymianie ognia „Admiral Hipper” przerwał walkę – jego dowódca obawiał się napotkania kolejnych okrętów osłony. Decyzja okazała się słuszna, w pobliżu znajdowały się bowiem dwa krążowniki – HMS „Bonaventure” i „Dunedin” – oraz lotniskowiec HMS „Furious”. 27 XII 1940 r. „Admiral Hipper” zawiązał do Brestu jako pierwszy duży okręt niemiecki. Sama jego obecność w tym porcie zagrażała żegludze

alianckiej i zmuszała Admiralicję brytyjską do wzmocnienia sił na tym akwenie. Okręt przeszedł w porcie remont, a na początku 1941 r. powrócił do zwalczania żeglugi na Atlantyku.

Większy rozgłos zdobył rajd drugiego korsarza. 5 XI 1940 r. „Admiral Scheer” napotkał liczący 37 statków konwój HX-84, eskortowany przez krążownik pomocniczy HMS „Jervis Bay” (dowódca – kmdr Edward Fegen). Fegen zdecydował się podjąć nierówną walkę, chcąc dać szansę ucieczki statkom z konwoju. „Jervis Bay” ostrzelał niemiecki ciężki krążownik ogniem sześciu armat 152 mm, Niemcy odpowiedzieli ogniem armat 280 mm, natomiast uzbrojenie pomocnicze

kalibru 150 mm skierowano przeciwko uciekającym statkom handlowym. Po 22 minutach „Jervis Bay” zamienił się w płonący wrak, poważnie uszkodzone

były także 2 brytyjskie statki. Ostatecznie poświęcenie załogi krążownika pomocniczego uratowało większość konwojowanych jednostek – „Admiral Scheer” zatopił jedynie 5 statków („Maidan”, „Trewellard”, „Beaverford”, „Kabane Head” i „Fresno City”). „Admiral Scheer” operował na Atlantyku do 1 IV 1941 r., zatapiając w sumie 17 statków (o łącznym tonażu przekraczającym 113 000 BRT) i krążownik pomocniczy. Pomimo intensywnych wysiłków Brytyjczyków udało mu się także uniknąć wykrycia, udowadniając tym samym, że w sprzyjających okolicznościach możliwe jest zwalczanie alianckiej żeglugi handlowej za pomocą dużych jednostek nawodnych.



Niemiecki lekki krążownik typu „K”. Jednostki te brały udział w walkach o Norwegię w 1940 r. W późniejszym okresie wojny operowały głównie na Bałtyku.



ROK 1941 – DALSZE STRATY I NIEPOWODZENIA

Straty alianckiej żeglugi w 1940 r. były Solbrzymie. Same tylko U-Booty zatopiły 520 statków. Wzrost strat nastąpił pomimo coraz większego doświadczenia załóg brytyjskich okrętów, a także lepszego wyposażenia eskortowców i samolotów przeznaczonych do walki z okrętami podwodnymi (radary ASV). Niemieckich okrętów podwodnych w połowie 1940 r. było 51, jednak już

pod koniec roku w służbie znajdowało się 89 U-Bootów. Było to możliwe dzięki wzmożonej produkcji. Niemiec podwodniacy doskonalili metody ataku i wykrywania wroga. Zdecydowanie wzrosła efektywność współpracy pomiędzy Luftwaffe i dowództwem Kriegsmarine. Okręty podwodne coraz częściej były naprowadzane na cel przez niemieckie samoloty rozpoznawcze

i patrolowe (Focke-Wulf Fw 200 Condor, Blohm und Voss BV 138, Heinkel He 115, Junkers Ju 88A4 i A6).

W norweskich i francuskich portach budowano potężne schrony dla okrętów podwodnych i ich załóg. Odporne na brytyjskie bomby, były miejscem stacjonowania okrętów podwodnych w trakcie remontów i przygotowywania ich do kolejnych rejsów.

22 I 1941 r. niemieckie okręty liniowe „Scharnhorst” i „Gneisenau” (dowódca zespołu wiceadm. Günther Lütjens) wyruszyły na Atlantyk do działań przeciwko żegludze alianckiej. Była to już druga próba przedarcia się tego zespołu na Atlantyk. Pierwszą podjęto 28 XII 1940 r., jednak ze

względu na uszkodzenie przez sztorm okrętu „Gneisenau” obie jednostki powróciły do bazy.

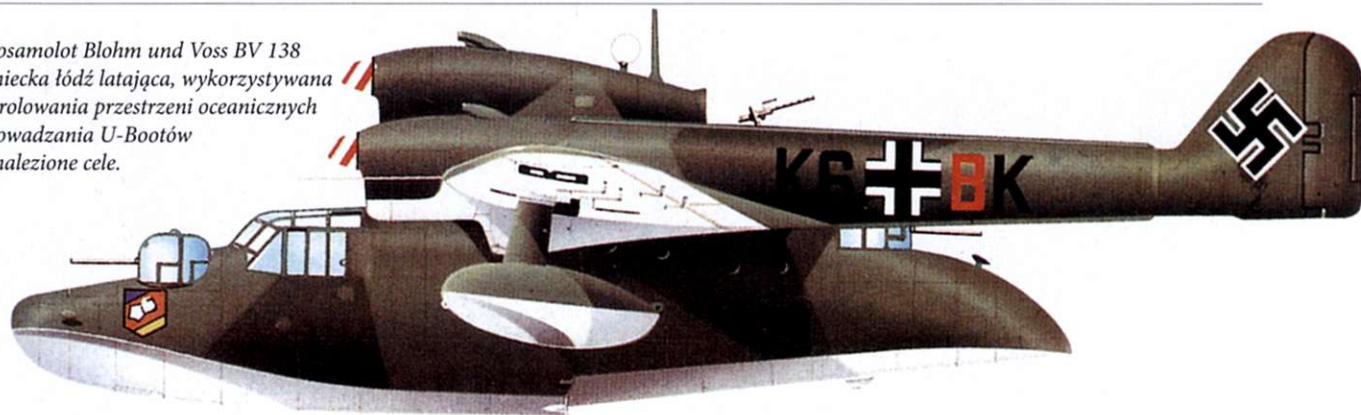
8 II 1941 r. niemieckie okręty liniowe natknęły się na konwój HX-106, zrezygnowały jednak z ataku, gdyż w jego składzie płynął brytyj-

Asdic – skrót od *Anti-Submarine Detection Investigation Committee* (z ang.), urządzenie do wykrywania okrętów podwodnych, określenia kierunku, odległości i prędkości przemieszczania się obiektu. Działa na zasadzie echosondy, tj. odbicia fal ultradźwiękowych od obiektu. Fale są wysyłane z urządzenia zamontowanego obrotowo pod dnem okrętu, pozwalającego na przeszukiwanie okolic okrętu w sektorze obejmującym 190 stopni. Asdic powstał w okresie I wojny światowej, w 1918 r. przeprowadzono pierwszą udaną próbę tego urządzenia. Udoskonalono je w okresie międzywojennym. W chwili wybuchu II wojny światowej wszystkie nowo zbudowane niszczyciele były wyposażone w asdic. W czasie wojny urządzenie to zamontowano na wszystkich okrętach eskortowych. Mimo swych ograniczeń asdic w poważnym stopniu przyczynił się do skutecznego zwalczania niemieckich okrętów podwodnych. W 1940 r., po klęsce Francji, części tego urządzenia trafiły w ręce Niemców. Instalowane na okrętach amerykańskich podobne urządzenie określano nazwą sonar, taka też nazwa przyjęła się po 1943 r. również w brytyjskiej marynarce wojennej.

Marynarze Królewskiej Marynarki Kanady uczą się obsługi skomplikowanych urządzeń walki elektronicznej na trenażerach w ośrodku szkoleniowym.



Wodnosamolot Blohm und Voss BV 138 – niemiecka łódź latająca, wykorzystywana do patrolowania przestrzeni oceanicznych i naprowadzania U-Bootów na odnalezione cele.



ski okręt liniowy HMS „Ramillies”. Do zakończenia rejsu oba niemieckie okręty zatopiły jednak 22 statki, a 22 III 1941 r. zawinęły do Brestu. Ofiarami niemieckich jednostek były samotnie płynące frachtowce, rozkazy dla wiceadm. Lütjensa mówiły bowiem wyraźnie o unikaniu silnych okrętów nieprzyjaciela (np. 8 III zespół niemiecki wykrył konwój ubezpieczony przez okręt liniowy HMS „Malaya”, lecz go nie zaatakował). Działalność niemieckich okrętów liniowych ułatwiła zadanie innemu atlantyckiemu rajderowi. 1 II 1941 r. z portu w Breście wypłynął ciężki krążownik „Admiral Hipper”, który w krótkim, trwającym do 13 II rejsie, zatopił 8 statków sojuszniczych. Działalność tych okrętów w poważnym stopniu zdeorganizowała żeglugę aliancką.

Ciężka zima 1940/1941 r. ograniczyła działalność U-Bootów.

Niezwykle silne, nawet jak na tę porę roku, sztormy na Atlantyku zatrzymały niemieckie okręty w portach, pozwoliły też nieco odetchnąć załogom eskortowców. W grudniu 1940 r. sprzymierzeni zanotowali stratę jedynie 21 statków zatopionych przez okręty podwodne – były to najniższe straty od czerwca tego roku. Wzrosła natomiast aktywność Luftwaffe, której samoloty zatopiły 20 jednostek, ustanawiając tym samym rekord miesięczny mijającego roku.

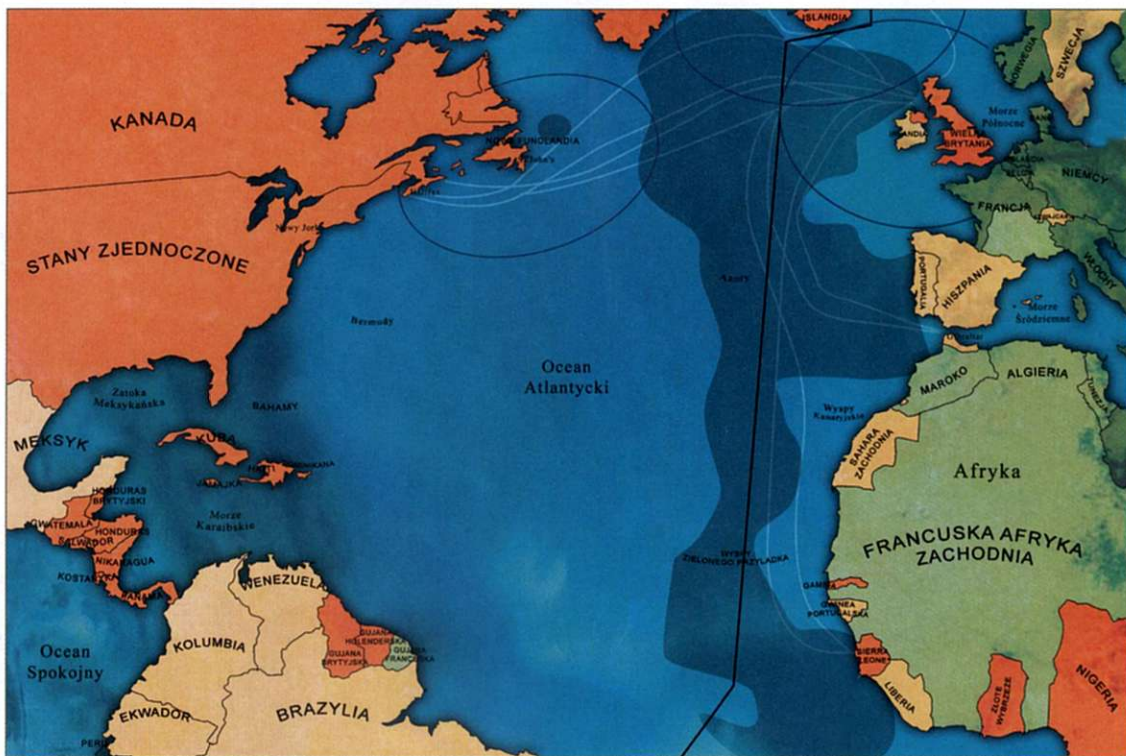
Od początku 1941 r. Admiralicja brytyjska położyła szczególny nacisk na wyszkolenie bojowe załóg wchodzących do służby eskortowców. Program szkolenia obejmował indywidualną walkę z U-Bootem, współpracę z dowódcą eskorty i komandorem konwoju oraz współdziałanie z innymi eskortowca-

mi. W wyniku doświadczeń bojowych stwierdzono, że największe efekty osiągają okręty stale ze sobą współdziałające. W związku z tym zasadą Admiralicji było pozostawienie grup eskortowych w stałym składzie, dzięki czemu współpraca znajdujących się załóg była coraz bardziej efektywna.

Rok 1941 był w dalszym ciągu, pomimo kilku sukcesów, pasmem porażek sprzymierzonych. U-Booty nadal znajdowały się w ofensywie, zatopiły w tym roku 457 statków o pojemności 2 298 714 BRT, jednak właśnie wtedy nastąpiła zmiana w układzie sił.

NOWI SOJUSZNICY

22 VI 1941 r. Niemcy zaatakowały ZSRR. Brytyjczykom przybył kłopotliwy sojusznik. ZSRR dotychczas



Bitwa o Atlantyk – faza III kwiecień – grudzień 1941 r. Na mapie przedstawione są obszary największej aktywności niemieckich okrętów podwodnych w tym okresie, trasy konwojów i granice zasięgu eskorty lotniczej.



Kpt. Otto Kretschmer, zwany także „królem tonażu”. Najskuteczniejszy niemiecki dowódca U-Boota w czasie II wojny światowej. Do chwili trafienia do niewoli 17 III 1941 r. zatopił 40 statków handlowych o łącznym tonażu 208 945 BRT i 4 okręty wojenne o łącznym tonażu 47 815 BRT. Wojnę zakończył w stopniu Fregattenkapitän, w 1955 r. wstąpił do Bundesmarine, służbę zakończył w 1970 r. w randze Flotillenadmirala.

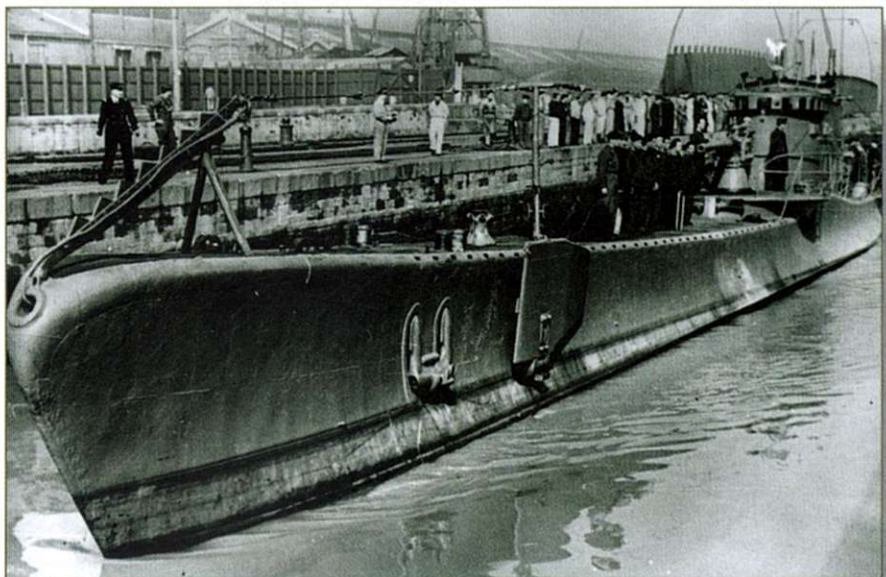
Drugim sojusznikiem były Stany Zjednoczone. 7 XII 1941 r. Japonia zaatakowała bazę Floty Pacyfiku w Pearl Harbor. Niemcy i Włochy natychmiast wsparły swojego sojusznika i 11 XII wypowiedziały wojnę Stanom Zjednoczonym. Stan wojny, w którym znalazły się Niemcy i USA, był – de facto – usankcjonowaniem stanu rzeczywistego. Stany Zjednoczone i Wielka Brytania i tak ściśle współpracowały, a konwoje atlantyckie nie były niczym innym jak pomocą dla Wysp Brytyjskich płynącą głównie z USA. Było to możliwe na mocy poprawki do amerykańskiej Ustawy o neutralności, wprowadzonej 4 XI 1939 r. Zmiana pozwalała Brytyj-

wspomagał III Rzeszę dostawami paliw i surowców. Kraj ten dysponował dużym potencjałem przemysłowym, jednak większość wyrobów cechowała się niską jakością wykonania i wykorzystaniem technologii z końca lat 20. Po podpisaniu układu z III Rzeszą ZSRR otrzymał licencje na niektóre typy nowoczesnego uzbrojenia, była to jednak kropla w morzu potrzeb Armii Czerwonej. W wyniku olbrzymich strat poniesionych w pierwszych miesiącach wojny na Wschodzie okazało się, że nowy sojusznik pilnie potrzebuje dostaw maszyn, materiałów i sprzętu wojennego. Związek Radziecki posiadał jedynie niemal niewyczerpane zasoby ludzkie. Brytyjczycy, kierując się pragmatyczną zasadą „wróg naszego wroga jest naszym przyjacielem”, zdecydowali się wspomóc komunistów dostawami sprzętu, wykorzystując północną drogę morską. Jesienią 1941 r. ruszyły pierwsze konwoje arktyczne. Wielka Brytania, i tak już obciążona działaniami na Atlantyku i Morzu Śródziemnym, musiała wydzielić siły do walki za kręgiem polarnym. Niemcy również przenieśli część swoich oddziałów do północnej Norwegii, osłabiając tym samym własne siły na Atlantyku.

Jeden z bardziej znanych włoskich okrętów podwodnych, R. Smg. „Barbarigo”, wpływa do portu w Bordeaux.

Start samolotu Supermarine Walrus z kaptuły krążownika „Southampton”, 22 VI 1938 r. Samoloty pokładowe, w jakie wyposażone były większe jednostki Royal Navy, odegrały znaczącą rolę w trakcie walk na Atlantyku, prowadząc rozpoznanie i zwalczając okręty podwodne nieprzyjaciela.

czykom kupować amerykańskie uzbrojenie. Amerykanie sprzedawali samoloty, pojazdy oraz żywność do Wielkiej Brytanii i Francji. Brytyjczycy zamówili w stocznjach amerykańskich jednostki transportowe – do grudnia 1939 r. zbudowano 28 takich statków. Jeszcze przed przystąpieniem do wojny okręty USA eskortowały konwoje w zachodniej części Atlantyku. We wrześniu 1941 r. naczelny dowódca Floty Atlantyckiej, adm. Ernest Joseph King, wyznaczył do służby eskortowej 6 okrętów liniowych, 5 ciężkich krążowników, 57 niszczycieli oraz 48 samolotów patrolowych (głównie typu PBY Catalina). Było to 90% stanu Floty Atlantyckiej. Amerykanie przejęli także planowanie operacji konwojowych (porozumienie ABC-1, podpisane przez USA, Wielką Brytanię i Kanadę). Oznaczało to, że dowództwo floty państwa teoretycznie neutralnego wyznaczało zadania marynarce jednej ze stron konfliktu (Królewska Marynar-





Kpt. Joachim Schepke początkowo dowodził dwoma niewielkimi U-Bootami typu II, po czym w maju 1940 r. objął dowództwo na U-100. Zatopił 37 statków o łącznym tonażu 155 882 BRT. Zginął 17 III 1941 r., w trakcie tego samego ataku, podczas którego do niewoli trafił kpt. Otto Kretschmer. Według opinii znających go innych dowódców U-Bootów Schepke był jednym ze stosunkowo niewielu dowódców rzeczywiście przekonanych do ideologii nazistowskiej.

ka Kanadyjska podlegała operacyjnie Amerykanom).

PIERWSZE SUKCESY

Alianci także jednak odnosili sukcesy. Niemcy z miesiąca na miesiąc wprowadzali do służby coraz więcej udoskonalonych okrętów podwodnych. Problemem okazało się jednak szkolenie załóg. Brakowało doświadczonych oficerów – wielu z nich poległo lub dostało się do niewoli. Sporym problemem był także stan zdrowia psychicznego wielu marynarzy – ciężkie warunki służby, ciasnota pomieszczeń, brak świeżej żywności, wielogodzinne podwodne patrole – wszystko to pozostawiało głębokie

piętno w psychice młodych ludzi. Royal Navy zaczęła odnosić spektakularne sukcesy. Jednym z nich było zatopienie U-110, dowodzonego przez kpt. Fritza Juliusa Lempa. Lemp był jednym z asów U-Bootwaffe, sprawcą zatopienia statku pasażerskiego „Athenia”. W nocy z 9/10 V 1941 r. U-110 zaatakował konwój OB-318, zatapiając 2 statki (parowce „Esmond” i „Bengore Head”). Był to jednak jego ostatni sukces – w odwecie okręty eskorty obrzuciły go bombami głębinowymi. Pierwszy do ataku przystąpił niszczyciel HMS „Bulldog”, następnie zaatakowały niszczyciel HMS „Broadway” oraz korweta HMS „Aubrietia”. Bomby zrzucone z korwety eksplodowały blisko U-Boota, uszkodziły silniki elektryczne, urządzenia sterowe oraz wię-

szość pokładowych. Kpt. Lemp nie miał wyboru, wydał rozkaz zniszczenia okrętu i poddania się załogi. Ponieważ nie było czasu na założenie ładunków wybuchowych, dowódca U-Boota nakazał otwarcie zaworów dennych. W zamieszaniu załoga okrętu nie wykonała jednak tego rozkazu. Dowódca przed opuszczeniem jednostki nie zniszczył dokumentów – map, rozkazów, książek kodowych oraz rzeczy najważniejszej – maszyny szyfrującej Enigma. Brytyjczycy wysłali oddział abordażowy, którego zadaniem było przejęcie uszkodzonego U-110. Kpt. Lemp był pewien, że dowodzony przez niego okręt tonie, wobec czego opuścił kiosk. U-Boot uparcie trzymał się jednak na wodzie, a Brytyjczycy z każdą chwilą zbliżali się do jednostki. Lemp chciał wrócić na swój okręt, jednak w chwili, w której wspinał się na pokład U-Boota, zastrzelił go jeden z marynarzy brytyjskiego oddziału abordażowego, który tymczasem dotarł już do uszkodzonego okrętu. Inna wersja wydarzeń mówi, że dowódca U-Boota popełnił samobójstwo, rzucając się do morza. Oddział abordażowy przetransportował zdobycz znalezionej wewnątrz okrętu na niszczyciel HMS „Bulldog”, którego dowódca otrzymał rozkaz doholowania U-Boota do Reykjavíku. Niestety, uszkodzony U-110 zatonął

BOMBA GŁĘBINOWA

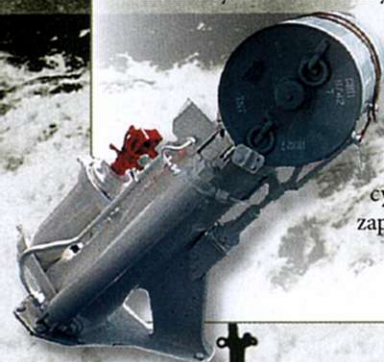
Pocisk zrzucający lub miotany przez okręt nawodny lub samolot w celu zniszczenia zanurzonego okrętu podwodnego. Pierwszy typ bomby głębinowej wprowadzono w Wielkiej Brytanii w 1916 r. Miała ona kształt cylindra o średnicy 30–40 cm, długości 60–80 cm i zawierała od 100 do 200 kg silnego materiału wybuchowego. Bomba głębinowa wybucha na odpowiednio zaprogramowanej głębokości w wyniku działania nastawionego uprzednio zapalnika hydrostatycznego, zegarowego lub wypalenia ścieżki prochowej. Bomby głębinowe są zrzucane z umieszczonych na rufie wyrzutni (pokładowych lub podpokładowych) lub wyrzucane z miotaczy znajdujących się na pokładzie wzdłuż burt okrętu. Z wyrzutni (grawitacyjnych pochylni zrzutowych) można było rzucać bomby seryjnie (nawet do 10 sztuk w serii). Miotacze

burtowe rzucały bomby pojedynczo. Okręt, przy użyciu wyrzutni i miotaczy, uzyskiwał pokrycie pasa o szerokości do 100 m za rufą okrętu. Skuteczniejsze były wprowadzone w 1944 r. bomby o ciężarze od 100 do 227 kg, wystrzeliwane z miotaczy moździerzowych na odległość 350–2750 m.

Podczas II wojny światowej zastosowano po raz pierwszy salwowe rakietowe miotacze bomb głębinowych typu „Hedgehog” i „Mousetrap”. Odpalały one pociski parami w krótkich odstępach czasu (0,1–0,2 s), pokrywając powierzchnię wody o średnicy do 60 m w odległości do 200 m przed atakującym okrętem. Te bomby głębinowe, zawierające niewielki ładunek wybuchowy – o masie 14 kg – miały zapalniki uderzeniowe, detonowały tylko przy bezpośrednim trafieniu w cel.



Rakietowy brytyjski miotacz bomb głębinowych „Hedgehog”.





Amerykański plakat propagandowy, przypominający o konieczności zachowania tajemnicy wojskowej.

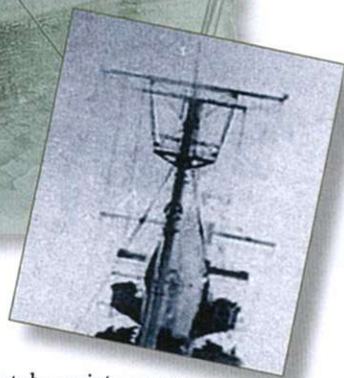
w trakcie holowania już w pobliżu Islandii. Sprawa przejścia maszyn szyfrujących i dokumentów U-110 była jedną z najpilniej strzeżonych tajemnic Royal Navy. Znalezione materiały przyspieszyły i ułatwiły złamanie niemieckich kodów stosowanych w Kriegsmarine.

W walkach o Atlantyk zginęli także inni znani dowódcy U-Bootów, m.in. kpt. Günther Prien, dowódca U-47. Jego okręt został zatopiony 8 III 1941 r. w trakcie ataku na konwój, sprawcą był niszczyciel HMS „Wolverine”. Kpt. Prien miał na koncie 32 zatopione statki i okręty, o łącznym tonażu 211 393 BRT.

Kolejnych dwóch doświadczonych dowódców U-Bootwaffe straciła 17 III 1941 r. podczas ataku na ten sam konwój – HX-112. Byli to kpt. Otto Kretschmer na U-99 i kpt. Joachim Schepke dowodzący U-100. Oba okręty po atakach niszczycieli z eskorty konwoju zostały uszkodzone i wynurzyły się. U-100 został staranowany przez niszczyciel HMS „Vanoc”, a dowódca – kpt. Schepke – zginął zmiażdżony w kiosku swojego okrętu. U-99 po wynurzeniu został zatopiony przez artylerię niszczyciela HMS „Walker”, natomiast załoga wraz z dowódcą dostała się do niewoli. Kpt. Schepke zatopił 37 statków i okrętów o łącznym tonażu 155 882 BRT, a kpt.

Radar – skrót od *Radio Aids for Defence and Reconnaissance* (z ang.), zespół urządzeń radiolokacyjnych (nadawczo-odbiorczych) służących do wykrywania, określenia położenia oraz prędkości i kierunku ruchu obiektów za pośrednictwem odbić fal radiowych wielkiej częstotliwości, wysyłanych w określonych kierunkach przez antenę kierunkową. Fale po napotkaniu obiektu odbijają się od niego i wracają, po czym na ekranie ukazuje się obraz zaobserwowanego obiektu. Po raz pierwszy nazwa radar została zastosowana w odniesieniu do urządzenia zamontowanego na francuskim statku pasażerskim „Normandie” w 1936 r. Radar tej jednostki ostrzegał przed górami lodowymi. Urządzenia te wprowadzono do uzbrojenia w 2. połowie lat 30. we flotach Wielkiej Brytanii, USA, Niemiec, Francji oraz Japonii. W czasie II wojny światowej radary znacznie udoskonalono oraz zminiaturyzowano, co pozwoliło instalować je na mniejszych okrętach, takich jak niszczyciele, fregaty, eskortowce i korwety, a także w samolotach. Służyły one do namierzania okrętów i samolotów oraz kierowania ogniem artylerii okrętowej.

Antena niemieckiego radaru morskiego FuMO 23 widoczna od tyłu. Radar tego typu był zamontowany m.in. na okręcie liniowym „Tirpitz”.



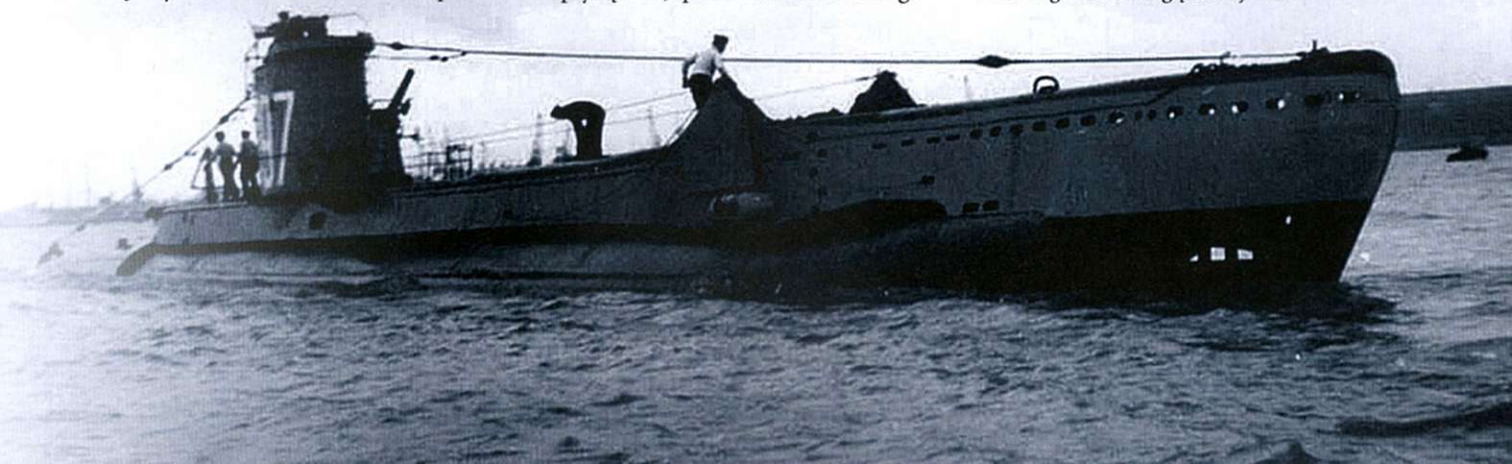
Kretschmer (44 jednostki, 256 760 BRT). Otto Kretschmer ustanowił też niepobity do końca wojny rekord zatopionego tonażu. Wcześniej dowodził okrętem U-23, a kpt. Schepke był dowódcą na pokładach U-3 i U-19.

Najwięcej zatopionych jednostek pływających państw sprzymierzonych i neutralnych miał na swym koncie kpt. Wolfgang Lüth. Ogółem zatopił 47 jednostek o łącznym tonażu 229 000 BRT. Dowodził kolejno: U-9, U-138, U-43 i jako ostatnim U-181. Ciekawa jest historia tego ostatniego okrętu podwodnego, który z baz na wybrzeżu Francji, przez Ocean Atlantycki, dopłynął do Japonii. Tam też zastał go

koniec wojny i kapitulacja Kriegsmarine.

W maju 1945 r. został przejęty przez Japończyków i pływał jako I-501 do końca wojny. Zdobyty przez wojska alianckie w Singapurze, został zniszczony 12 II 1946 r.

Niemiecki U-Boot U-97. Okręt ten w trakcie służby zatopił łącznie 15 statków alianckich o łącznym tonażu 64 404 BRT. Zatonął 16 VI 1943 r. na Morzu Śródziemnym wskutek ataku australijskiego samolotu Hudson z 459. dywizjonu, który obrzucił go bombami głębinowymi.





ZATOPIENIE „BISMARCKA”

18 V 1941 r. Gdynię (nazwaną przez Niemców Gotenhafen) opuścił zespół okrętów niemieckich w składzie z okrętem liniowym „Bismarck” i ciężkim krążownikiem „Prinz Eugen” (dowódca zespołu – wiceadm. Günther Lütjens). Okręty udały się do Bergen w Norwegii, skąd 21 V 1941 r. skierowały się na Atlantyk. Admiralicja brytyjska, powiadomiona o wyjściu niemieckich jednostek z Gdyni przez wywiad polskiego ruchu oporu, śledziła wszystkie ruchy zespołu okrętów wroga. Royal Navy chciała przechwycić i zniszczyć zespół niemiecki na Morzu Północnym. W tym celu zorganizowano blokadę wyjść na Ocean Atlantycki. 23 V

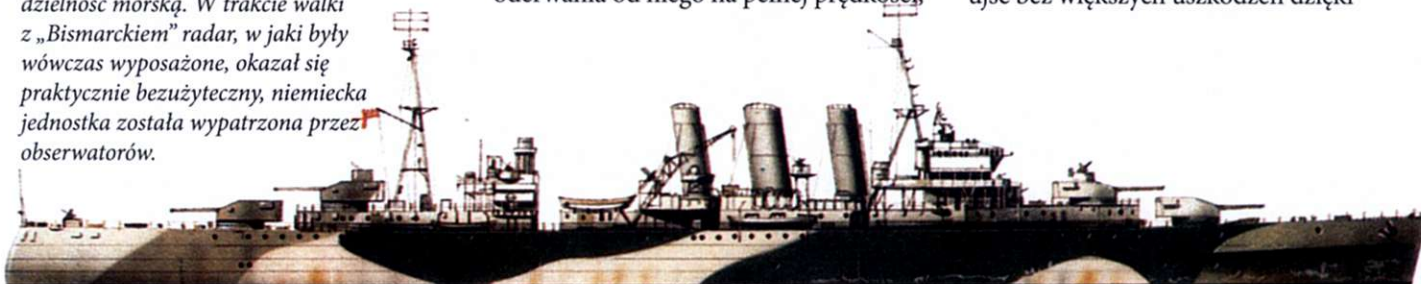
„Norfolk” i „Suffolk” były krążownikami typu „County”, o wyporności ok. 14 000 BRT. Załogi lubiły te jednostki ze względu na wysoką dzielność morską. W trakcie walki z „Bismarckiem” radar, w jaki były wówczas wyposażone, okazał się praktycznie bezużyteczny, niemiecka jednostka została wypatrzona przez obserwatorów.

1941 r. jeden z zespołów dozoru, blokujący od południa Cieśninę Duńską, spotkał się z okrętami niemieckimi. W skład sił brytyjskich wchodziły okręty liniowe „Hood” i „Prince of Wales” oraz 6 niszczycieli (dowódca zespołu był wiceadm. Lancelot Ernest Holland). W pobliżu znajdowały się ciężkie krążowniki „Suffolk” i „Norfolk” (dowódca zespołu – kontradm. William Frederic Wake-Walker). Przejście na południe od Islandii dozorował zespół złożony z 3 lekkich krążowników: „Arethusa”, „Manchester” i „Birmingham”. Wieczorem 23 V załoga krążownika „Suffolk” dostrzegła zespół wiceadm. Lütjensa. Niemcy jednak również dostrzegli Brytyjczyków i natychmiast rozpoczęli przygotowania do walki. Dowódca „Suffolka”, wiedząc, że nie ma szans w spotkaniu z silniejszym przeciwnikiem, zdecydował się na próbę oderwania od niego na pełnej prędkości,

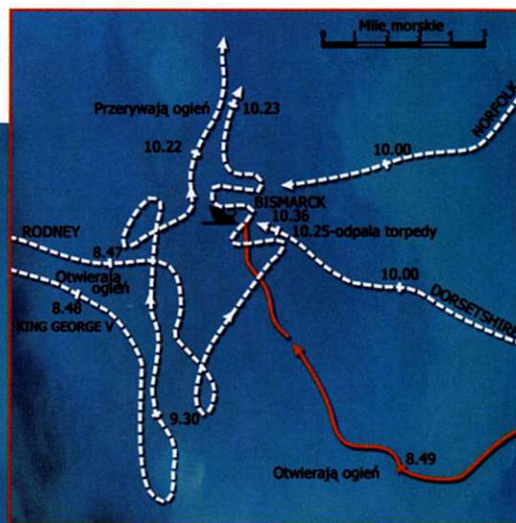
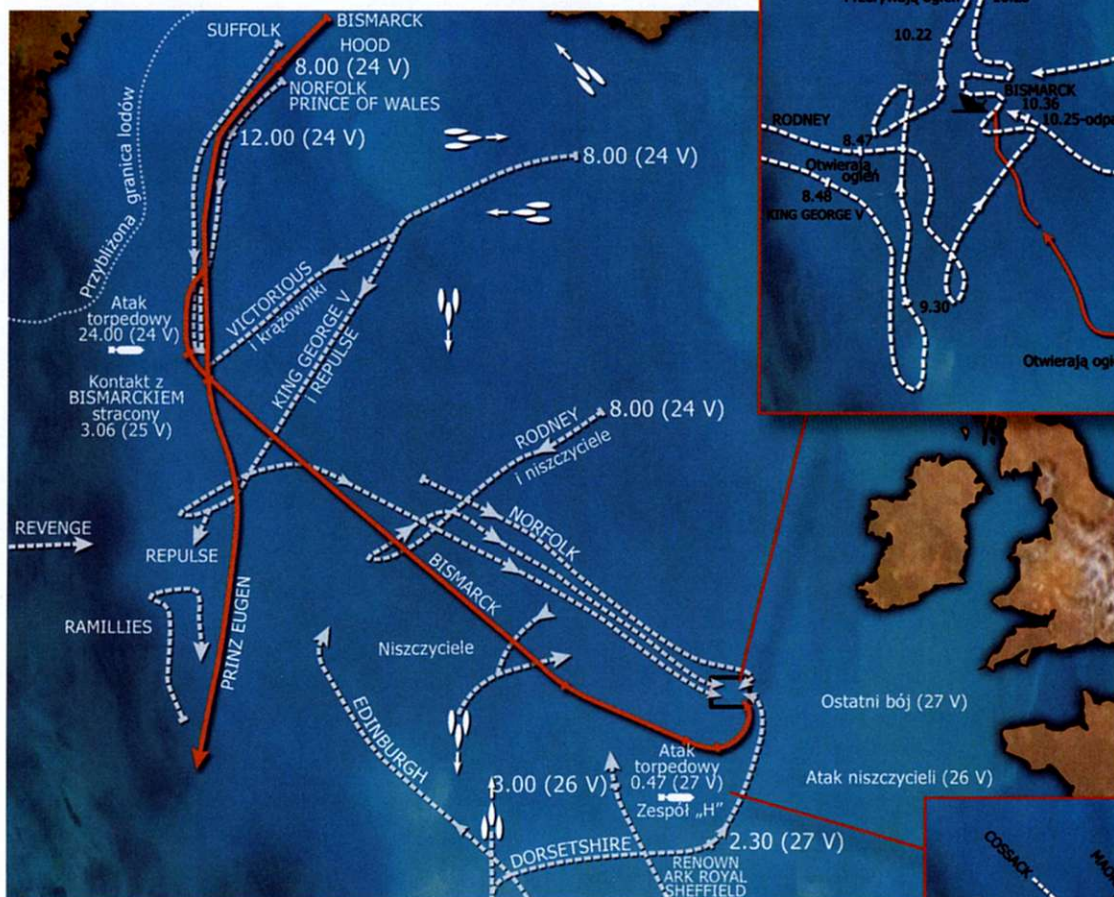


Brytyjski okręt liniowy HMS „King George V” był lżejszy od „Bismarcka”, jednak wraz z HMS „Rodney” zdołał pomścić zatopionego „Hooda”.

wysłał jednocześnie meldunek, w którym podał dokładną pozycję niemieckiego zespołu. Do śledzenia Niemców włączył się drugi brytyjski krążownik – „Norfolk”. Załoga „Bismarcka” zauważyła i ten okręt – „Norfolk” stał się celem ognia niemieckiego okrętu, zdołał jednak ująć bez większych uszkodzeń dzięki



MAPA POŚCIGU BRYTYJSKIEGO ZA „BISMARCKIEM” I „PRINZEM EUGENEM”



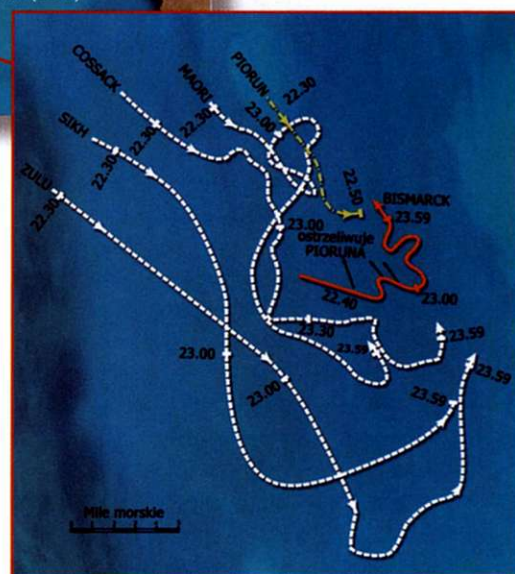
Powiększone fragmenty mapy pokazują szczegółowo atak sojusznicznych niszczycieli i ostatnią fazę bitwy, zakończoną zatopieniem niemieckiego okrętu liniowego.

postawionej zasłonie dymnej. Niestety, wskutek manewrów i niesprzyjającej pogody o północy Brytyjczycy stracili kontakt z niemieckim zespołem. Nad ranem 24 V 1941 r. „Suffolk” ponownie dostrzegł jednostki nieprzyjaciela. „Bismarck” i „Prinz Eugen” zbliżyły się do zespołu wiceadm. Hollanda, niemniej Brytyjczycy znajdowali się w niekorzystnej sytuacji, ponieważ ogień mogły otworzyć tylko rufowe wieże z „Hooda” i „Prince of Wales”. Brytyjczycy utracili tym samym swój największy atut, czyli przewagę salwy burtowej nad jednostkami niemieckimi.

ZATOPIENIE „HOODA”

Holland wydał rozkaz otwarcia ognia do pierwszego okrętu, który rozpoznano jako „Bismarck”. W rzeczywistości rozpoznanie było błędne – jednostką tą był „Prinz Eugen”. Kilka sekund po wydaniu rozkazu wiceadm. Holland zrozumiał swoją pomyłkę i wydał rozkaz korygujący, jednak na „Prince of Wales” zlek-

cważono go i o godz. 5:53 rozpoczęto ostrzał celu wskazanego pierwotnie. W tej samej minucie ogień otworzyli Niemcy. Początkowe salwy niemieckie oddał „Prinz Eugen”, już podczas trzeciej trafiając w „Hooda”, a następnie przenosząc ogień na drugi brytyjski okręt liniowy, gdyż ostrzał „Hooda” przejął „Bismarck”. Już druga salwa „Bismarcka” trafiła „Hooda”, jeden z pocisków przebił pokład tuż przed rufową wieżą głównej artylerii. Kilka sekund później, o godz. 6:01, zaledwie osiem minut od rozpoczęcia walki, olbrzymia eksplozja rozerwała okręt brytyjski. Zginęły 1393 osoby, w tym czterech podchorążych Polskiej Marynarki Wojennej odbywających staż na brytyjskim okręcie. Uratowało się tylko trzech marynarzy. Po zatopieniu „Hooda” Niemcy przenieśli ogień na drugi okręt brytyjski – „Prince of Wales”. Użytkali 7 bezpośrednich trafień, które wyeliminowały z walki działa kalibru 406 mm. Dowódca okrętu, kmdr John



Leach, postanowił przerwać walkę i jak najszybciej oderwać się od przeciwnika. Ostrzał zakończył się o godz. 6:09. Niemiecki zespół pokonał Brytyjczyków i mógł udać się na Atlantyk, jednakże wiceadm. Lütjens zmienił pierwotny zamiar. W dalszy rejs wysłał „Prinza Eugena”, a sam z „Bismarckiem”, który został uszkodzony w walce, postanowił się udać do Saint-Nazaire. Okazało się, że dwa pociski wystrzelone z „Prince of



Przestarzałe samoloty Fairey Swordfish wzięły udział w ataku na „Bismarcka”, przeprowadzając akcję torpedową.

tów torpedowych Swordfish z 810., 818. i 820. dywizjonów FAA z lotniskowca „Ark Royal” wystartowało z zamiarem zaatakowania „Bismarcka”. W pierwszym ataku samoloty Swordfish omyłkowo zaatakowały własny krążownik „Sheffield”, na szczęście okręt nie doznał żadnych uszkodzeń. Druga fala samolotów zaatakowała „Bismarcka”, uzyskując dwa trafienia torpedami. Po ataku lotnictwa do walki przystąpiły niszczyciele, w tym „Piorun”, który nawiązał kontakt ogniowy z pancernikiem. Wykorzystując tę walkę, pozostałe niszczyciele zaatakowały „Bismarcka” torpedami, uzyskując co najmniej dwa trafienia. Niemiecka jednostka została pozbawiona możliwości manewrowania, ponieważ jedna z torped uszkodziła urządzenia sterowe. Rano 27 V „Bismarck”, płynący z prędkością kilku węzłów i sterujący jedynie obrótami śrub, ostrzelał brytyjskie krążowniki „Norfolk” i „Dorsetshire”. Do walki włączyły się brytyjskie pancerniki „Rodney” i „King George V”, które otworzyły ogień z odległości ok. 23 tys. m. Po półtoragodzinnnej walce rozbite wieże artyleryjskie „Bismarcka” umilkły. Ciężki krążownik „Dorsetshire” zatopił niemiecki okręt liniowy salwą torped. „Bismarck” zatonął 27 V 1941 r. na północnym Atlantyku, ok. 400 Mm na zachód od Brestu. Z załogi liczącej ponad 2100 osób okręty brytyjskie uratowały tylko 110 rozbitek. Następnego dnia okręt niemiecki wyłowili jeszcze 5 marynarzy. Według najnowszych badań, dokonanych we wraku „Bismarcka”, można jednak stwierdzić, że to załoga niemiecka zatopiła swój okręt, otwierając zawory denne jednostki. „Prinz Eugen”, który początkowo miał kontynuować zadanie samotnie po uzupełnieniu zapasów z okrętu zaopatrzeniowego, był nękany serią drobnych awarii – 1 VI 1941 r. zawiął do Brestu, w którym pozostał przez kolejne 8 miesięcy.

Tovey). Z Gibraltaru wyszedł zespół „H” w składzie: okręt liniowy „Renown”, lotniskowiec „Ark Royal” i krążownik lekki „Sheffield” (dowódca zespołu – adm. James Fownes Somerville). W pobliżu znajdowały się również inne jednostki: z Halifaxu wypłynął okręt liniowy „Ramillies”, kolejny okręt liniowy – „Revenge” – odłączył się od konwoju HX-128 i został skierowany w rejon operacji. Do udziału w pogoni za „Bismarckiem” wezwano również 4. flotyllę, eskortującą konwój WS-8B, składającą się z 5 niszczycieli (dowódca flotylli – kmdr Philip Vian), w której składzie działał polski ORP „Piorun” (dowódca – kmdr Eugeniusz Pławski). Wezwano także okręt liniowy „Rodney” z 4 niszczycielami, które osłaniały atlantycki konwój. Uciekającego „Bismarcka” wysłedziły krążowniki „Suffolk” i „Norfolk”.

Wieczorem 24 V atak na niemiecki okręt liniowy przeprowadziły samoloty torpedowe Swordfish, należące do 825. dywizjonu FAA (Lotnictwa Floty) oraz samoloty Fulmar z 800. dywizjonu FAA, które wystartowały z lotniskowca „Victorious”. Podjęty atak torpedowy nie przyniósł oczekiwanego efektu, żadna z 9 torped nie trafiła w cel. 25 V okręty alianckie bezskutecznie próbowały odnaleźć „Bismarcka” który zgubił prześladców w ciemnościach nocy, ponowny kontakt uzyskały dopiero dzień później – 26 V. Wieczorem 15 samo-

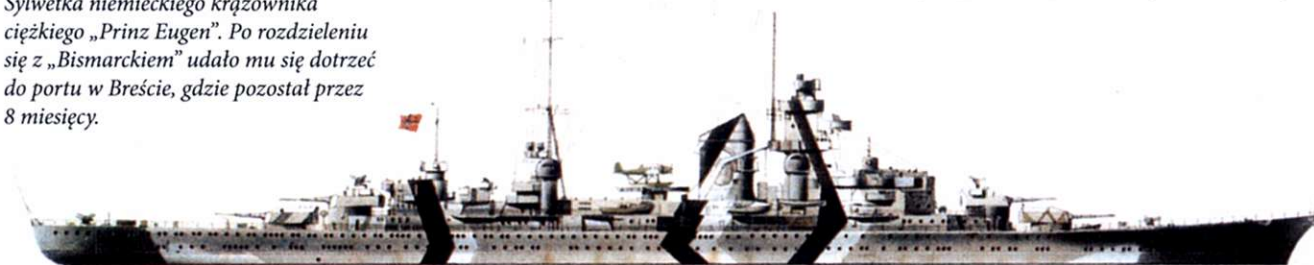
„Bismarck” na wodach norweskich. Duża stabilność niemieckiej jednostki i doskonałe urządzenia kontroli ognia czyniły z niej śmiertelnie niebezpiecznego przeciwnika.

Wales” uszkodziły poszycie i wywołały przeciek, który zmniejszył prędkość jednostki. Wskutek wybuchu uszkodzony został także zbiornik ropy, która zaczęła wyciekać z okrętu. Naprawy można było dokonać jedynie w stoczni.

W POSZUKIWANIU „BISMARCKA”

Po walce z niemieckim zespołem Brytyjczycy stracili kontakt z Niemcami. Admiralicja brytyjska, obawiając się przedarcia okrętów niemieckich na Atlantyk, zaczęła koncentrować większe siły, sprowadzając nawet okręty z Gibraltaru. Na południowy zachód od Islandii znajdowały się okręty liniowe „King George V” i „Repulse”, lotniskowiec „Victorious”, lekkie krążowniki „Galatea”, „Aurora”, „Kenya” i „Hermione” oraz 7 niszczycieli (dowódca zespołu – adm. John Cronyn

Sylwetka niemieckiego krążownika ciężkiego „Prinz Eugen”. Po rozdzieleniu się z „Bismarckiem” udało mu się dotrzeć do portu w Breście, gdzie pozostał przez 8 miesięcy.





BITWA O ATLANTYK DO SIERPNI 1942 R.

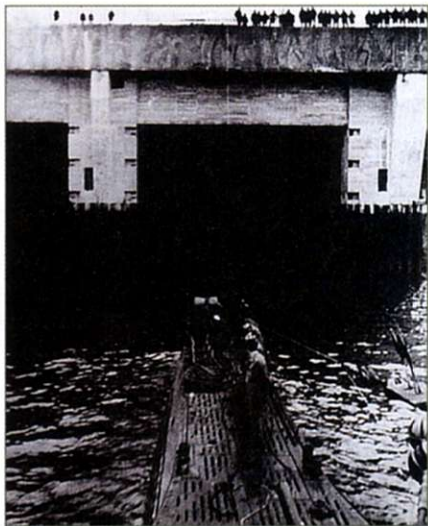
Z chwilą przystąpienia do wojny Stanów Zjednoczonych U-Booty rozpoczęły zwalczanie żeglugi u wybrzeży amerykańskich. Tonaż zatopionych statków osiągnął niespotykane dotychczas rozmiary. Niemieckie U-Booty wchodzące w skład „wilczych stad” były jedynymi jednostkami Kriegsmarine, jakie skutecznie walczyły przeciwko alianckiej żegludze na wodach amerykańskich. Nieliczne już rejsy korsarskie niemieckich krążowników pomocniczych oraz sporadyczne rajdy dużych okrętów nawodnych nie stanowiły takiego zagrożenia jak w poprzednim okresie ze względu na wzmocnienie ochrony konwojów i zwiększenie liczby ciężkich jednostek po stronie sojuszników. Jednak sama ich obecność na tych wodach stwarzała zagrożenie dla konwojów atlantyckich i zmuszała Royal Navy do stałego utrzymywania silnych zespołów patrolowych.

Wielkie straty wśród alianckiej żeglugi handlowej na wodach amerykańskich były

spowodowane głównie beztroską kapitanów statków. Statki handlowe w pobliżu brzegów Ameryki na ogół nie przestrzegały podstawowych środków ostrożności, pływały bez eskorty, czasem z zapalonymi światłami pozycyjnymi. Niemieckim okrętom podwodnym zadanie ułatwiały także oświetlone wybrzeża, na tle których płynące statki bardzo wyraźnie odcinały się od morza. Mało też było specjalistycznych okrętów do zwalczania U-Bootów, a te, które znajdowały się w służbie, działały często niezdecydowanie, a przez to mało skutecznie – ich załogom brakowało doświadczenia. Sztab Kriegsmarine podjął decyzję o wysłaniu okrętów podwodnych na zachodni Atlantyk 12 XII 1941 r. Operacja otrzymała kryptonim „Paukenschlag”. Rozpoczął ją U-123, który zatopił brytyjski statek pasażerski „Cyclops”. Jednocześnie z atakami u wybrzeży USA U-Booty wzmogły działalność w rejonie Afryki Zachodniej, gdzie wspomagały je włoskie okręty podwodne. Swoje działania



W czasie walk na Atlantyku istotną rolę odegrały siły powietrzne obu stron. W początkowym okresie spore sukcesy zanotował niemiecki samolot dalekiego zasięgu Focke-Wulf Fw 200 Condor, choć w zasadzie nigdy do akcji nie było gotowych więcej niż 12 maszyn tego typu. Samolot ten ulegał często uszkodzeniom – struktura płatowca, zaprojektowana zgodnie z wymaganiami stawianymi maszynie cywilnej, nie wytrzymywała obciążeń występujących podczas walki.



Po upadku Francji Niemcy uzyskali dostęp do baz morskich usytuowanych na wschodnim wybrzeżu Atlantyku – skróciło to czas potrzebny U-Bootom na dojście do strefy patrolowania, przedłużyło także czas patrolu bojowego o 10 dni.

nasiliło również niemieckie lotnictwo. Równocześnie alianci udoskonalili jednak metody zwalczania U-Bootów. Zespoły patrolowe ściśle współpracowały z lotnictwem Coastal Command. Jako standardowe wyposażenie maszyn patrolujących Atlantyk Brytyjczycy wprowadzili radary pokładowe ASV, dzięki którym mogli wykrywać jednostki nawodne i U-Booty. W pierwszym półroczu 1942 r. łupem sił sojuszniczych padło 46 okrętów podwodnych. Dzięki bardzo intensywnej produkcji straty okrętów wyrównano w ciągu zaledwie dwóch miesięcy, znacznie trudniejsze okazało się jednak wyszkolenie nowych załóg.

„MLECZNE KROWY”

Nasilona działalność okrętów podwodnych była możliwa dzięki wprowadzeniu do służby na szeroką skalę podwodnych okrętów zaopatrzeniowych. Wspomagały one bojowo okręty głównie typu VII i IX. W ładowniach tych okrętów przewożono paliwo, żywność, słodką wodę, a także

torpedy i amunicję do armat. Największymi podwodnymi okrętami transportowymi były jednostki typu XB, których powstało 8. Pierwotnie budowano je jako podwodne stawiacze min. Po modernizacji w latach 1943–1944 usunięto armatę 105 mm i miny, wzmacniając jednocześnie uzbrojenie przeciwlotnicze i przystosowując je do przewozu ładunku. Dwie inne jednostki transportowe należały do typu IXD1 (były to przebudowane okręty typu IXD). Zupełnie nowym typem zaopatrzeniowych okrętów podwodnych były specjalnie zaprojektowane U-Booty typu XIV. Zbudowano 10 takich jednostek. Zabierały one na swój pokład ładunek 432 t ropy i 4 torpedy. Były to oceaniczne okręty podwodne o zasięgu 9300–9900 Mm. Projektowane były również transportowe okręty podwodne typu XX, lecz ich budowa nie została rozpoczęta. Z zaopatrzeniowych okrętów podwodnych wojnę przetrwały tylko 3 jednostki. Dwie należały do typu XB (U-219 i U-234), trzecia była okrętem typu IXD1 (U-195). Zaopatrywanie bojowych okrętów podwodnych odbywało się na pełnym morzu, jedynymi urządzeniami przeładunkowymi, jakie znajdowały się na statku, były rury, którymi przepompowywano paliwo.

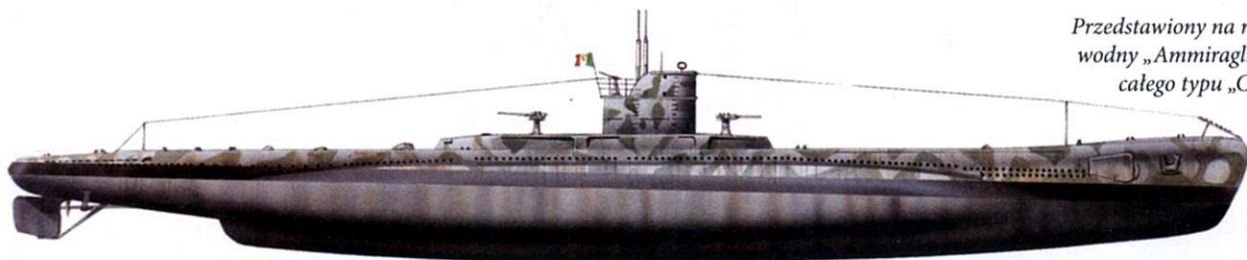
WŁOSKIE OKRĘTY PODWODNE W BITWIE O ATLANTYK

Pierwsze włoskie okręty podwodne wyruszyły z zadaniem walki na Atlantyku 5 i 6 VI 1940 r. z portu Cagliari na Sardynii. Były to „Comandante Cappellini” i „Giuseppe Finzi”. Jedynie „Giuseppe Finzi” zdołał przedrzeć się przez Cieśninę Gibraltarską 13 VI 1940 r., czyli trzy dni po wypowiedzeniu wojny Francji przez Włochy. Oba okręty nie odniosły żadnych sukcesów i na początku lipca powróciły do bazy. Po upadku Francji Benito Mussolini zaproponował Niemcom pomoc ze strony Włoch w postaci 30 oceanicznych okrętów podwodnych, jednak pod warunkiem wyrażenia zgody

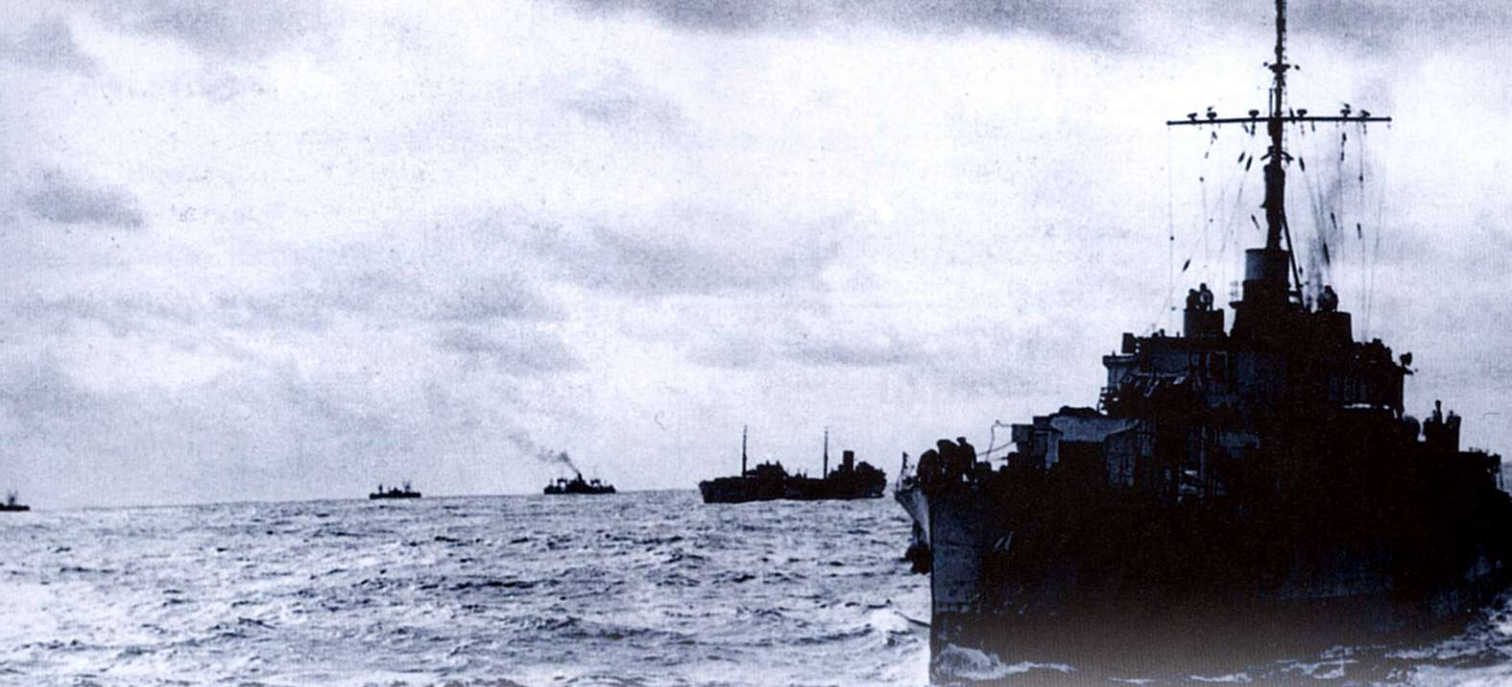
na ich bazowanie w Bordeaux. Okręty pozostały pod operacyjnym dowództwem włoskiego viceadm. Angela Perona. Pierwsze okręty włoskie weszły do Bordeaux we wrześniu 1940 r. W czasie trzyletniej działalności zatopiły 106 statków, w akcjach atlantyckich wzięły udział łącznie 32 okręty włoskie. Z tej liczby 16 okrętów zostało zatopionych, a 5 po kapitulacji Włoch przejęli Niemcy. Były to: „Giuseppe Finzi” (później niemiecki „UIT-21”), „Alpino Bagnolini” (później niemiecki „UIT-22”), „Luigi Torelli” (później niemiecki „UIT-25”), „Reginaldo Giuliani” (później niemiecki „UIT-23”), „Comandante Cappellini” (później niemiecki „UIT-24”), a „Ammiraglio Cagni” skapitulował we wrześniu 1943 r. w Durbanie.

Choć ogólny bilans działalności włoskich okrętów podwodnych na Atlantyku nie był specjalnie imponujący, zwłaszcza w porównaniu do U-Bootów, niektóre z nich odniosły wymierne sukcesy.

Rekordzistą był okręt „Leonardo da Vinci” (typ „Guglielmo Marconi”), który zatopił 17 statków (w tym 13 na Atlantyku) o łącznym tonażu 120 243 BRT (dowódca – kpt. Gianfranco Gazzana Priaroggia). Największą jednostką zatopioną przez kpt. Priaroggię był liniowiec pasażerski „Empress of Canada” (21 500 BRT), który poszedł na dno 13 III 1943 r. w pobliżu Freetown. Drugim włoskim atlantyckim asem wojny podwodnej był kpt. Carlo Fecia di Cossato, dowodzący okrętem „Enrico Tazzoli” (typ „Pietro Calvi”). Ofiarą jego działalności padło 16 (według innych źródeł 18) statków (86 535 lub 96 650 BRT). Oba te okręty zostały zatopione w trakcie działań – „Leonardo da Vinci” zatonął 23 V 1943 r. na północny wschód od Azorów, natomiast „Enrico Tazzoli” prawdopodobnie w maju 1943 r. w Zatoce Biskajskiej – stał się ofiarą brytyjskich samolotów patrolujących ten akwen.



Przedstawiony na rysunku włoski okręt podwodny „Ammiraglio Cagni” był wzorem dla całego typu „Cagni”. Na rysunku widać zmodyfikowany kiosk okrętu, podobny do montowanego na U-Bootach. Zmniejszył on sygnaturę radarową jednostki.

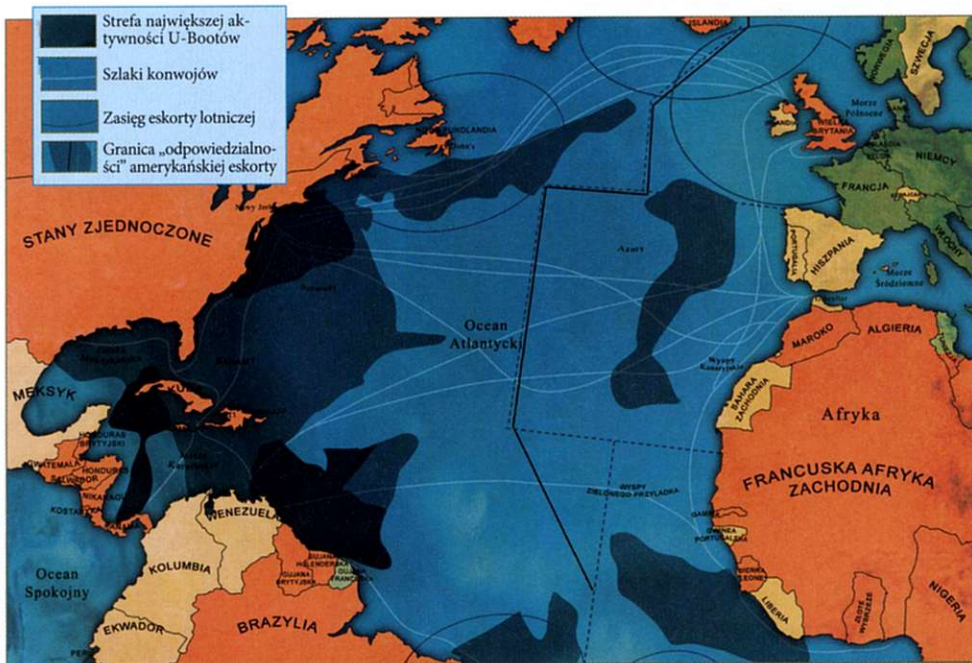


SUKCESY ALIANTÓW

Mimo rozszerzenia się akwenu, na którym działały niemieckie okręty podwodne, alianci przygotowywali się do kontrataku. Podstawą działania sił sprzymierzonych było przede wszystkim eskortowanie konwojów atlantyckich, arktycznych i śródziemnomorskich. Oprócz tego tworzone grupy zwalczające okręty podwodne oraz blokowane bazy wykorzystywane przez Kriegsmarine. We wszystkich działaniach istotną rolę odgrywało lotnictwo, działające zarówno z baz lądowych, jak i pokła-

dowe. W tym okresie do służby weszły tzw. CAM-Shipy (Catapult-Aircraft-Merchant-Ships), zbudowane z myślą o osłonie konwojów przed niemieckimi samolotami dalekiego zasięgu Fw 200 Condor. Były to statki handlowe (masowce o wyporności ok. 9000 BRT, rozwijające prędkość 10–12 węzłów), wyposażone w katapultę i dwa samoloty Hawker Hurricane. Samoloty zostały przystosowane do startu z katapulty, w czasie którego wykorzystywano specjalny zestaw rakiet wspomagających.

Zakładano, że po walce pilot Hurricane – bo tak nazwano samolot – zdoła dotrzeć do bazy lądowej, w przeciwnym wypadku pozostawało mu wodowanie i nadzieja na ratunek. Pierwszy sukces piloci Hurricane'ów odnieśli 3 VIII 1941 r., gdy por. Bob Everett wystartował ze statku „Maplin” i zestrzelił Condora pilotowanego przez sierż. Hanseka, należącego do I./KG 40. Prawdziwy zwrot w walce o panowanie w powietrzu nad Atlantykiem nastąpił jednak dopiero na przełomie 1942 i 1943 r., gdy Brytyjczycy wprowadzili do służby na szeroką skalę samoloty Bristol Beaufighter Mk VIC oraz de Havilland Mosquito Mk II. Maszyny te dysponowały dużym zasięgiem i bez trudu mogły zwalczać niemieckie okręty podwodne oraz samoloty. Co więcej, konwoje otrzymywały wreszcie prawdziwą eskortę lotniczą. Zapewniały ją lotnikowce eskortowe, okręty o wyporności kilkunastu tysięcy ton z lekkim uzbrojeniem przeciwlotniczym, zabierające na pokład ok. 20 samolotów (głównie Hawker Seahurricane oraz amerykańskie Wildcaty). Lotnikowce eskortowe stanowiły też



Mapa IV fazy bitwy o Atlantyk, styczeń 1942 r. – luty 1943 r.



Po wejściu na minę tonie brytyjski statek pasażerski zamieniony na transportowiec. Niemcy z powodzeniem wykorzystywali rozmaite rodzaje min, stawianych nie tylko przez okręty podwodne i nawodne, lecz również przez samoloty dalekiego zasięgu.

podstawę samodzielnych grup zwalczających okręty podwodne. W skład takiej grupy wchodziło – oprócz lotniskowca – również kilka okrętów eskortowych. Działalność lotnictwa spowodowała, że niemieckie okręty podwodne miały coraz mniej możliwości do wynurzenia się, zostały „zepchnięte pod wodę”.

Do walki z U-Bootami włączyło się lotnictwo bombowe operujące z baz lądowych, przeprowadzając wiele ciężkich nalotów na porty, w których stacjonowały okręty podwodne. Nie przyniosły one jednak większych rezultatów. W 1942 r. dokonano kilku spektakularnych akcji. Jedną z nich rozpoczęła się 26 III 1942 r., kiedy z portu w Falmouth wyszła flotylla okrętów brytyjskich. Jej celem było zniszczenie suchego doku w Saint-Nazaire, jedyne urządzenie tego typu na wybrzeżu atlantyckim, w którym można było przeprowadzić remont jednostek wielkości „Tirpitz”. Brytyjczycy chcieli wprowadzić do portu okręt wyładowany materiałem wybuchowym, który staranowałby i zniszczył główne wejście do doku. Dodatkowo, w porcie miano wysadzić desant komandosów i piechoty morskiej, których zadaniem było zniszczenie urządzeń portowych. Z samobójczą misją wysłany został stary niszczyciel „Campbeltown”, którego część dziobową wyładowano materiałami wybuchowymi. Jako osłona do portu weszło 18 kutrów torpedowych i ścigaczy artyleryjskich, na ich pokładach zaokrętowane były grupy komandosów. Eskortę w czasie przejścia

morzem stanowiły dwa niszczyciele. Główny cel zadania wykonano – śluza została zniszczona 28 III 1942 r. – jednak w trakcie walk stracono 14 kutrów, bardzo duże były także straty wśród żołnierzy walczących na lądzie.

Na siłę przybrały też bitwy konwojowe na trasie arktycznej. W marcu 1942 r. doszło do ataku niemieckich okrętów na konwój PQ-13, którego celem był port w Murmańsku. W trakcie walk o konwój alianci stracili 5 statków, uszkodzony został także okręt eskorty (krążownik „Trinidad”), Niemcy utracili niszczyciel (Z-26). W kwietniu wywiązała się kolejna bitwa morska, tym razem o konwój QP-11. W trakcie ataków konwój stracił jeden statek, ciężkim uszkodzeniom uległ także krążownik „Edinburgh”, trafiony dwiema torpedami wystrzelonymi z U-456. Brytyjczycy zdołali jedynie ciężko uszkodzić niemiecki niszczyciel „Amazon”. Oba uszkodzone okręty zostały zatopione torpedami przez sprzymierzone jednostki. Na pokładzie krążownika „Edinburgh” znajdowały się skrzynie ze sztabami złota, będące radziecką zapłatą za brytyjskie dostawy uzbrojenia. W maju ciężkie straty poniósł konwój PQ-16, w którego obronie dzielnie walczył niszczyciel „Garland”, odnosząc przy tym liczne uszkodzenia. Konwój stracił 7 statków. W lipcu z fiordu Alta w Norwegii wyszedł silny zespół niemiecki



U-635 w trakcie ataku bombami głębinowymi, zrzuconymi z Sunderlanda 422. Dywizjonu. Zastosowanie radarów lotniczych znacznie zmniejszyło szanse niemieckich okrętów podwodnych, które przestały być bezpieczne we mgle i nocą. Niemcy przebroili część swych U-Bootów w działka przeciwlotnicze, jednak żadna z tych przeróbek nie odniosła większych sukcesów.

z zamiarem zaatakowania konwojów. Składał się on z okrętu liniowego „Tirpitz”, ciężkiego krążownika „Admiral Scheer”, ciężkiego krążownika „Admiral Hipper” i 9 niszczycieli (dowódca zespołu – adm. Otto Schniewind).

Również na Oceanie Atlantyckim trwała zacięta walka „wilczych stad” z eskortą konwojów. W tym rejonie U-Booty nie miały jednak tak dużego wsparcia ze strony Luftwaffe. Topiły statki, lecz ochrona konwojów oraz przeciwdziałanie atakom U-Bootów były coraz sprawniejsze. Również działania u wybrzeży USA przestały przynosić sukcesy równie spektakularne, jak się to zdarzało zaraz po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny. Od końca 1942 r. sytuacja wyglądała coraz korzystniej dla aliantów. Dawała o sobie znać

przewaga ilościowa i jakościowa sprzętu, coraz większe doświadczenie załóg oraz wypracowane metody działania. W walkach na Atlantyku doszło do przełomu, stopniowo spadała liczba zatopionych statków sojusznicznych. Rok 1943 przyniósł dalszy wzrost skuteczności okrętów eskorty i samolotów chroniących konwoje. W sukcesie aliantów swój udział, paradoksalnie, mieli sami Niemcy. Straty okrętów uzupełniali z łatwością, gorzej było z wyszkoleniem załóg, których szkolenie trwało coraz krócej, a co za tym idzie, dawało gorsze efekty. W lipcu 1943 r. Kriegsmarine straciła 46 jednostek. W styczniu 1943 r. w służbie było 415 okrętów, a w styczniu 1944 r., pomimo ponoszonych wysokich strat, Kriegsmarine posiadała aż 436 okrętów. W tym czasie alianci zniszczyli 142 U-Booty.

Dla sojuszników konwoje atlantyckie nabrały nowego znaczenia. W pierwszych latach wojny stanowiły ważną arterię zaopatrzeniową – aby przeżyć i móc dalej walczyć. Pod koniec 1943 r. linie atlantyckie były nadal równie ważne, jak poprzednio, jednak z odmiennych powodów. W związku z planowaną ofensywą (operacjami desantowymi) na Morzu Śródziemnym i w Europie Zachodniej zwiększała się intensywność żeglugi na Atlantyku. Niemcy w pierwszych miesiącach 1944 r. (od stycznia do maja) zatopili 67 statków, tracąc przy tym 103 U-Booty. To była klęska podwodnej Kriegsmarine i upadek planu adm. Dönitza.

26 XII 1943 r. doszło do bitwy koło Przylądka Północnego pomiędzy siłami brytyjskimi broniącymi konwoju JW-55B, a siłami niemieckimi. 25 XII z fiordu Alta wyszedł pancernik „Scharnhorst” i 5 niszczycieli (dowódca zespołu – kontradm. Erich Bey) z zamiarem zaatakowania wymienionych konwojów. Zgrupowane w nich statki, oprócz bezpośredniej eskorty, były ubezpieczane przez dwa zespoły osłony. Pierwszy składał się z ciężkiego krążownika „Norfolk” i krążowników lekkich „Belfast” i „Sheffield”

Short Sunderland – prawdziwy „bicz na U-Booty”. Ta niezgrabna, ciężka maszyna okazała się trudna do zastąpienia w roli samolotu do zwalczania okrętów podwodnych. „Maszty” na jej kadłubie to anteny radaru, wewnątrz kadłuba przenoszony był ładunek bomb głębinowych.



(dowódca zespołu – wiceadm. R. Burnett). W skład drugiego wchodziły okręt liniowy „Duke of York”, lekki krążownik „Jamaica” i 4 niszczyciele (dowódca zespołu – adm. Bruce Austin Fraser). Doszło do starcia krążowników z niemieckim pancernikiem. Okręty stoczyły trwający 20 minut ciężki bój, w wyniku którego „Scharnhorst” został trafiony 6 pociskami, „Norfolk” miał zniszczoną wieżę dziobową oraz mostek i urządzenia radarowe. O godz. 16 radar okrętu liniowego „Duke of York” przechwycił „Scharnhorsta” – brytyjski okręt otworzył ogień. Po 30 minutach niemiecka jednostka wyraźnie zwolniła, jedna z wież artyleryjskich była zniszczona. Do ataku przystąpiły 4 niszczyciele, które odpały salwę torpedową – w cel trafiło 5 torped. „Scharnhorst” nadal utrzymywał się na powierzchni. Do walki ponownie włączyły się „Duke of York” oraz „Jamaica” – salwy dział i torpedy wystrzelone z tych okrętów przypieczerowały los niemieckiego pancernika. Zginęło 1932 maryna-

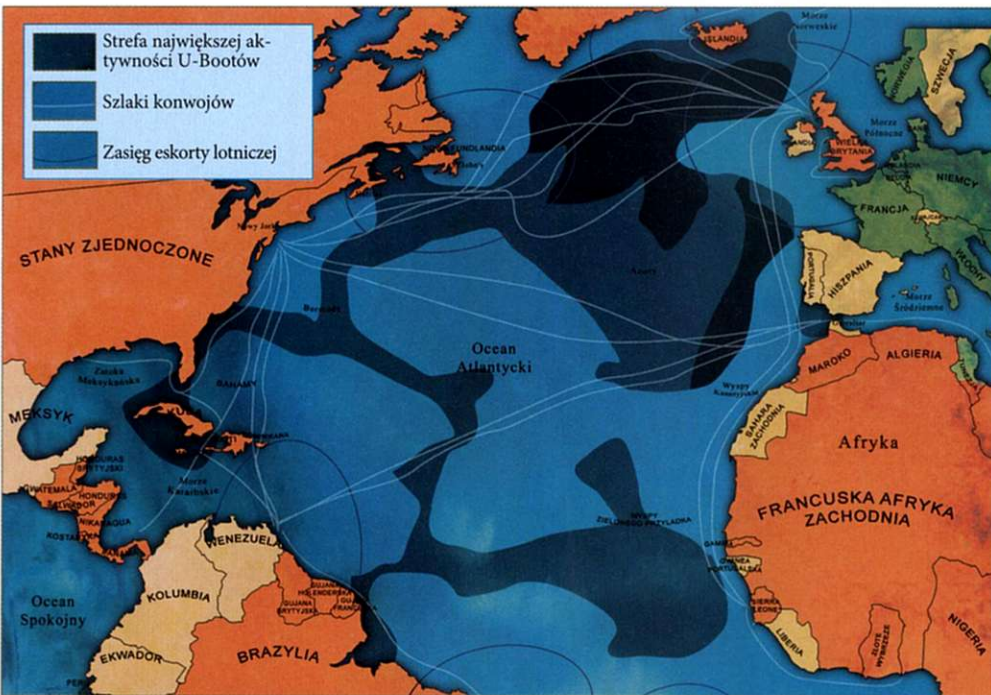
rzy, w tym dowódca zespołu kontradm. Bey i dowódca jednostki kmdr Fritz Hinze. Uratowano tylko 36 marynarzy. Po tej spektakularnej klęsce dowództwo Kriegsmarine wycofało wszystkie duże jednostki nawodne na Bałtyk.

Od połowy 1944 r. do końca wojny alianci byli w ofensywie. Wojna weszła w decydującą fazę, jednak rozegrała się na lądzie. W połowie 1944 r. Niemcy znajdowały się w przededniu klęski. Pomimo to U-Booty dalej wychodziły na morze, zatapiając kolejne statki alianckie, choć w znacznie mniejszych niż wcześniej ilościach. Tym razem to jednak U-Booty były celem polowania – chociaż straty wśród konwojowanych statków były niewielkie, dowództwo sił anglo-amerykańskich stale wzmacniało i doskonaliło siły przeznaczone do obrony statków.

Wojna w Europie dobiegała końca. 4 V 1945 r. adm. Karl Dönitz wydał dowódcom U-Bootów rozkaz przerwania działań bojowych. Nie dotarł on od razu do wszystkich dowódców, a byli też tacy,



Na zdjęciu rozbitkowie ze statku przewożącego uchodźców z Wielkiej Brytanii do Kanady, głównie kobiety i dzieci. W czasie wojny wiele transportowców z uchodźcami na pokładzie stało się celem U-Bootów.



Mapa V fazy bitwy o Atlantyk, maj-wrzesień 1943 r.

którzy nie przyjęli go do wiadomości. Wcześniej, bo 3 V 1945 r., załogom wydany został rozkaz zatopienia własnych okrętów, by nie wpadły w ręce wroga.

WYNIK BITWY, STRATY OBU STRON, TAKTYKA „WILCZYCH STAD”

Dowództwo Kriegsmarine, planując działania na Atlantyku, liczyło, że w czasie wojny uda się zatopić więcej statków aliantów, niż będą oni w stanie wyprodukować. Nie doceniono możliwości stoczni sojuszników, szczególnie po przystąpieniu do wojny Stanów Zjednoczonych. Dowództwo niemieckie nie doceniło również możliwości aliantów na polu techniki i taktyki prowadzenia wojny morskiej.

Od września 1942 r. do maja 1945 r. alianci przeprowadzili pomiędzy Wyspami Brytyjskimi (i Gibraltarem) a kontynentem amerykańskim 953 konwoje (w obie strony), w których płynęło 43 526 statków, z tego 272 zostały zatopio-

ne. W tym samym okresie stocznie amerykańskie zwodowały 4716 statków o tonażu 32 230 000 BRT. Było to kilkanaście razy więcej, niż wyniosły straty. USA zbudowały również pokazną liczbę niszczycieli eskortowych – do końca wojny w służbie znalazło się 565 tych okrętów zaliczanych do sześciu różnych typów. Z tej liczby 78 jednostek przekazano Royal Navy, a 12 trafiło do flot innych państw.

Powszechnie wykorzystywaną przez U-Booty taktykę „wilczych stad” opracował kmdr Hermann Bauer jeszcze w czasie I wojny światowej. W 1935 r. powrócił do niej adm. Karl Dönitz. Metoda polegała na tworzeniu grup 6–10 okrętów, które formowały linię patrolu przecinającą przypuszczalną trasę konwoju. Pierwszy z okrętów, który zobaczył konwój, nie atakował, lecz śledził go i informował o tym swoje dowództwo. Przekazywał wszelkie informacje na temat celu (kurs, szybkość, skład, osłona). Zadaniem śledzącego konwój U-Boota było naprowadzanie

na cel pozostałych okrętów. Po informacji otrzymanej z dowództwa pozostałe U-Booty kierowały się na cel i atakowały po zapadnięciu zmroku (atak z ukrycia) i z dużą szybkością.

Pierwszą skuteczną akcją przeprowadzoną przez „wilcze stado” był atak na konwój SC-2. Eskorta konwoju, w którym płynęły 53 statki, składała się z 2 niszczycieli, 2 kanonierek, korwety i 3 uzbrojonych trawlerów (dowódca eskorty – kmdr ppor. A.M. Knapp). Za konwojem podążał U-65 (dowódca – kmdr ppor. Hans-Geritt von Stockhausen). Atak ten nie przyniósł spodziewanych sukcesów – zatopiono 5 statków z konwoju. Wraz z upływem czasu i rosnącym doświadczeniem załóg U-Booty usprawniały organizację ataku „wilczych stad”, do 1943 r. byli „myśliwymi”. Zmieniająca się sytuacja sprawiła jednak, że później to oni stali się „zwierzyną”, na którą polowano z coraz lepszym skutkiem. Wraz ze wzrostem przewagi alianckiej na morzu i w powietrzu znacznie zmalała aktywność „wilczych stad”, chociaż grupy te organizowano do końca wojny.

U-Booty zatopiły 2759 statków i 148 okrętów (zginęło prawie 60 tys. ludzi), ceną za to była strata 753 okrętów podwodnych (z ogólnej sumy 1170 zbudowanych). W akcjach bojowych brały udział 863 jednostki U-Bootwaffe. Niemieccy podwodniacy zapłacili ogromną cenę – zginęło 28 728 członków załóg U-Bootów. Wdrażane pod koniec wojny nowe jednostki typu XXI oraz lepsze uzbrojenie i wyposażenie nie mogły zmienić biegu wydarzeń, tym bardziej, że nowo wprowadzane systemy nie były w pełni sprawne.

Rosjanie nie przyjmowali do wiadomości problemów, jakie wiązały się z organizacją i ochroną konwojów arktycznych, posuwając się do oskarżenia Brytyjczyków o „tchórzostwo”. Brytyjski pierwszy lord Admiralicji był tak rozwścieżony postawą Rosjan, że zapytał radzieckiego ambasadora w Londynie, jak na jego miejscu on sam dowodziłby Royal Navy.



■ NISZCZYCIEL ORP „BURZA”

Polski kontrtorpedowiec (niszczyciel), od 1942 r. niszczyciel eskortowy, okręt bliźniaczy ORP „Wicher”. „Burza” wraz z „Gromem” i „Błyskawicą” 30 VIII 1939 r. opuściła Gdynię, 1 IX przybyła do Wielkiej Brytanii. Jednostka brała aktywny udział w działaniach wojennych (patrole na brytyjskich wodach przybrzeżnych, kampania norweska, konwoje atlantyckie). W kwietniu 1940 r. okręt walczył u wybrzeży Norwegii, a w maju tego samego roku u wybrzeży francuskich, ostrzeliwując niemieckie czołgi w rejonie Calais. W czasie tej akcji jednostka została uszkodzona dwiema bombami. W 1942 r. „Burza” rozpoczęła służbę eskortową na Atlantyku, która trwała do połowy 1944 r. Później była okrętem szkolnym i bazą okrętów podwodnych. W połowie lipca 1951 r. jednostka została przyholowana do kraju, po czym po modernizacji wcielono ją do służby jako okręt obrony przeciwlotniczej. W służbie znajdowała się do 24 II 1960 r.

Sylwetka niszczyciela w 1939 r. Po wojnie przez 15 lat „Burza” była okrętem-muzeum, po czym przez kilka miesięcy służyła w roli poligonu pożarowego. Zezłomowano ją w 1977 r.



CIĘKAWY INFORMACJE

- W czasie wojny „Burzy” zaliczono: 1 okręt podwodny zatopiony na pewno i 1 prawdopodobnie, 2 okręty podwodne uszkodzone oraz 2 samoloty zestrzelone na pewno i 2 prawdopodobnie.
- Po modernizacji z 1942 r. sylwetka okrętu uległa daleko posuniętej zmianie – upodobniła się nieco do „Błyskawicy”.
- Od 31 V 1960 r. do 15 X 1975 r. jednostka służyła jako okręt-muzeum w Gdyni.

■ OKRĘT PODWODNY ORP „ORZEŁ”

DANE TECHNICZNE

- Stocznia: N.V. Koninklijke Maatschappij „De Scheelde” we Vlissingen (Holandia)
- Zbudowany w latach: rozpoczęcie budowy 17 VIII 1936 r.; wodowanie 15 I 1938 r.; w służbie od 2 II 1939 r.
- Wyporność: 1100 t (nawodna); 1650 t (podwodna)
- Wymiary: długość 84 m; szerokość 6,70 m; zanurzenie 4,17 m
- Moc silników: silniki Diesla 4740 KM, silniki elektryczne 1100 KM
- Prędkość: 19 węzłów (nawodna); 9 węzłów (podwodna)
- Zasięg: 7000 Mm przy prędkości 10 węzłów (nawodny); 100 Mm (podwodny)
- Uzbrojenie: armata 105 mm, 2 armaty 40 mm, 2 karabiny maszynowe, 12 wyrzutni torped 550 mm (z reduktorami dla torped 533 mm) – 4 dziobowe, 4 rufowe, po 2 obracane po obu stronach kiosku
- Załoga: 60 ludzi

Okręt podwodny zbudowany tuż przed wybuchem wojny, którą rozpoczął bez sukcesów. We wrześniu 1939 r. wpłynął do portu w Tallinie, w którym pozostał dowódca (kmdr ppor. Henryk Kłoczowski). Wskutek niemieckiej interwencji okręt został tam zatrzymany siłą, jednak dzięki odwadze załogi jednostce udało się uciec i dotrzeć bez map i uzbrojenia do Wielkiej Brytanii. Po remoncie „Orzeł” został włączony do 2. Flotylli okrętów podwodnych i 29 XII rozpoczął służbę na morzu. W trakcie piątego patrolu – 8 IV 1940 r. – zatopił niemiecki statek „Rio de Janeiro”, na którym znajdował się jeden z licznych oddziałów mających wziąć udział w inwazji na Norwegię. W swój ostatni siódmy patrol jednostka wypłynęła 23 V 1940 r., do bazy nie powróciła w planowanym terminie. Przyczyna utraty „Orła” nie jest znana do dziś.

„Orzeł” był nowoczesnym oceanicznym okrętem podwodnym, nieco zbyt dużym do prowadzenia działań podwodnych na Bałtyku, za to idealnie nadającym się do patroli na wodach Morza Północnego i Atlantyku.



CIĘKAWY INFORMACJE

- Okręt wybudowano z dobrowolnych składek społeczeństwa.
- Po ucieczce z Tallina okręt pływał po Bałtyku bez przyrządów i map nawigacyjnych. Mapy wykreślił ppor. Marian Mokrzycki na podstawie spisu latarni i własnej pamięci.
- Dowódca „Orla” został pośmiertnie odznaczony Złotym Krzyżem Virtuti Militari, jedynym, jaki w czasie wojny otrzymała Polska Marynarka Wojenna.

■ NISZCZYCIEL ORP „ORKAN”

Polski niszczyciel brytyjskiego typu L/M przekazany Polsce wkrótce po wybudowaniu 18 XI 1942 r. Był to najbardziej nowoczesny i największy polski niszczyciel w II wojnie światowej. Jego służba pod polską banderą nie trwała jednak długo, sprowadzała się głównie do eskortowania konwojów. 8 X 1943 r. „Orkan” padł ofiarą torpedy wyrzuczonej przez niemiecki okręt podwodny U-378. Zginęło 178 członków załogi, udało się uratować 44 marynarzy.

ORP „Orkan”, podobnie jak wszystkie pozostałe okręty klasy „M”, był pierwszym brytyjskim niszczycielem, którego artyleria główna została umieszczona w całkowicie zamkniętych wieżach artyleryjskich.



CIĘKAWY INFORMACJE

- Większa część załogi „Orkana” służyła wcześniej na zatopionym 4 V 1940 r. niszczycielu ORP „Grom”.
- Na pokładzie „Orkana” z Gibraltaru do Plymouth przewieziono trumnę ze zwłokami gen. Władysława Sikorskiego.

DANE TECHNICZNE

- Stocznia: Fairfield C. B. & Engineering Co. Ltd. w Glasgow (Wielka Brytania)
- Zbudowany w latach: rozpoczęcie budowy 7 XII 1939 r.; wodowanie 2 III 1942 r.; w służbie od 5 VII 1942 r.
- Wyporność: 2040 t; 2725 t (całkowita)
- Wymiary: długość 110,50 m; szerokość 11,30 m; zanurzenie 3,78 m
- Moc silników: 48 000 KM
- Prędkość: 34 węzły
- Zasięg: 5500 Mm przy prędkości 15 węzłów
- Uzbrojenie: 6 armat 120 mm, armata 102 mm, 2 armaty 40 mm, 6 armat 20 mm, 4 wyrzutnie torped 533 mm, 2 wyrzutnie bomb głębinowych i 2 miotacze bomb głębinowych
- Załoga: 207 ludzi

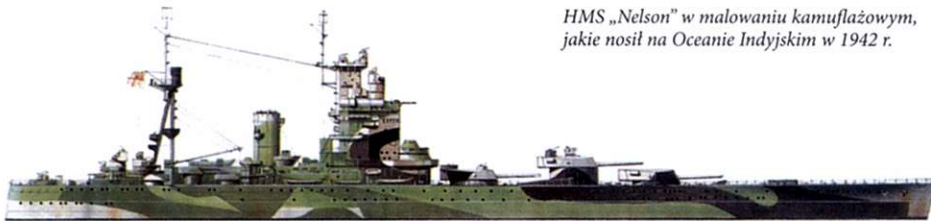
ORP „Orkan” wychodzi w morze. Widoczny jest charakterystyczny, płaski dach nadbudówki i mostka.



■ OKRĘT LINIOWY „NELSON”

Na początku II wojny światowej okręt liniowy HMS „Nelson” i jego bliźniacza jednostka HMS „Rodney” były najnowocześniejszymi pancernikami brytyjskimi. W trakcie ich projektowania Wielka Brytania była ograniczona postanowieniami traktatu waszyngtońskiego, który narzucał maksymalną wyporność okrętów tej klasy. Konstruktorzy spisali się doskonale – „Nelson” był bardzo dobrze uzbrojony i opancerzony, a także niezwykle nowoczesny. Charakterystyczną cechą tego okrętu było zgromadzenie całej artylerii głównej przed pomostem bojowym i przeniesienie wszystkich wież armat 152 mm na rufę. W czasie II wojny światowej „Nelson” brał udział w operacjach na Morzu Śródziemnym i na Dalekim Wschodzie.

HMS „Nelson” w malowaniu kamuflażowym, jakie nosił na Oceanie Indyjskim w 1942 r.



CEKAWY INFORMACJE

- W grudniu 1939 r. „Nelson” wszedł na minę, naprawa uszkodzeń trwała do sierpnia 1940 r.
- 27 IX 1941 r. okręt został trafiony przez torpedę zrzuconą z włoskiego samolotu.
- W 1948 r. został okrętem-celem, wykorzystywanym podczas szkolenia załóg bombowców, po czym skreślono go ze stanu floty.

■ FREGATA KLASY „RIVER”

DANE TECHNICZNE

- **Stocznia:** budowane w stoczniach brytyjskich, amerykańskich i kanadyjskich
- **Budowane w latach:** 1942–1944
- **Wyporność:** 1445 t; 2180 t (całkowita)
- **Wymiary:** długość 91,84 m; szerokość 11,18 m; zanurzenie 3,89 m
- **Moc silników:** 5500 KM
- **Prędkość:** 20 węzłów
- **Zasięg:** 8060 Mm przy prędkości 12 węzłów
- **Uzbrojenie:** 2 armaty 102 mm, do 16 działek przeciwlotniczych 20 mm, miotacz bomb głębinowych „Hedgehog”, 200 bomb głębinowych
- **Załoga:** 140 ludzi

PORÓWNANIE ZASIĘGU

	„Burza”	3000 Mm/15 węzłów
	Niszczyciel eskortowy	5500 Mm/15 węzłów
	Fregata klasy „River”	8060 Mm/12 węzłów

W latach 1942–1944 wybudowano ogółem 139 fregat tej klasy, przeznaczonych specjalnie do służby konwojowej. Przy projektowaniu korzystano z doświadczeń nabytych podczas eksploatacji rozmaitych okrętów eskortowych w trakcie służby konwojowej. W rezultacie powstał okręt o doskonałej dzielności morskiej, przystosowany do zwalczania okrętów podwodnych. Większość tych fregat zezłomowano w latach 50., w czasie wojny zatonięto tylko 8 jednostek tej klasy.

Okręty klasy „River” zaprojektowano specjalnie do eskortowania konwojów. Początkowo były wyposażone w trały przeciwinowowe, które jednak usunięto w czasie służby, w zamian zwiększając zapas przewożonego paliwa, a tym samym zasięg działania.



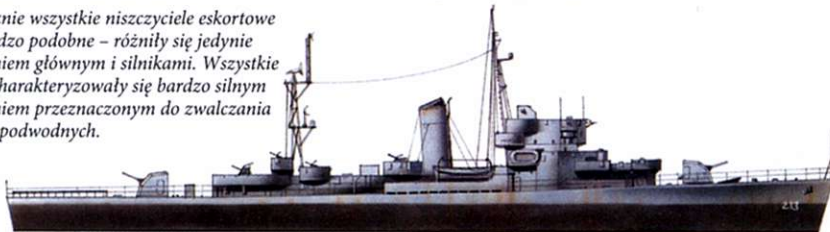
CEKAWY INFORMACJE

- Ponad połowa wszystkich fregat „River” powstała w stoczniach kanadyjskich.
- Podczas budowy tych okrętów stosowano rozwiązania techniczne wykorzystywane przy masowej produkcji statków handlowych.
- Niska rufa okrętu została zaprojektowana specjalnie dla ułatwienia precyzyjnego zrzutu bomb głębinowych.

■ NISZCZYCIEL ESKORTOWY

Pierwsze zamówienie wraz z konkretną specyfikacją niszczyciela eskortowego Royal Navy złożyła w stocznich amerykańskich w listopadzie 1941 r. Ogółem powstało 565 jednostek tej klasy w sześciu różnych, różniących się głównie napędem typach. Pierwsze jednostki wybudowane dla marynarki Stanów Zjednoczonych weszły do służby za późno, by zapobiec ofensywie niemieckich U-Bootów działających u wybrzeży USA po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny. Niszczyciele te doskonale się sprawdziły jednak w trakcie osłony konwojów atlantyckich, gdzie przejęły główny ciężar walk z przeciwnikiem; okręty te były bardzo dobrze uzbrojone, Brytyjczycy narzekali nawet na „zagrzenie” pokładów.

Praktycznie wszystkie niszczyciele eskortowe były bardzo podobne – różniły się jedynie uzbrojeniem głównym i silnikami. Wszystkie jednak charakteryzowały się bardzo silnym uzbrojeniem przeznaczonym do zwalczania okrętów podwodnych.



CEKAWY INFORMACJE

- 425 jednostek tej klasy zostało wybudowanych pomiędzy kwietniem 1943 r. a kwietniem 1944 r.
- Większość okrętów tej klasy posiadających napęd wysokoprężny miała zmniejszone zdolności manewrowe – montowano na nich mniej silników, niż było to konieczne, ponieważ silniki wysokoprężne wykorzystywano przede wszystkim do napędzania budowanych w olbrzymich ilościach łodzi desantowych.

WIELKA BRYTANIA

DANE TECHNICZNE

- **Stocznia:** Armstrong-Whitworth (Wielka Brytania)
- **Zbudowany w latach:** rozpoczęcie budowy 28 XII 1922 r.; wodowanie 3 IX 1925 r.; w służbie od 10 IX 1930 r.
- **Wyporność:** 33 950 t; 38 400 t (całkowita)
- **Wymiary:** długość 216,4 m; szerokość 32,3 m; zanurzenie 10 m
- **Moc silników:** 45 000 KM
- **Prędkość:** 23 węzły
- **Zasięg:** 7000 Mm przy prędkości 16 węzłów
- **Uzbrojenie:** 9 armat 406 mm, 12 armat 152 mm, 6 przeciwlotniczych armat 120 mm, 16 armat 40 mm, 2 wyrzutnie torpedowe 622 mm
- **Opancerzenie:** burty 330–356 mm; pokład 95–159 mm; artyleria główna 381–406 mm
- **Załoga:** 1314 ludzi

Zarówno „Nelson”, jak i „Rodney” brały aktywne udział w ochronie konwojów atlantyckich, chroniąc statki przed atakiem niemieckich jednostek nawodnych.



USA/WIELKA BRYTANIA

USA/WIELKA BRYTANIA

DANE TECHNICZNE DLA KLASY „BUCKLEY”

- **Stocznia:** stocznie amerykańskie
- **Budowane w latach:** 1941–1942
- **Wyporność:** 1400 t; 1825 t (całkowita)
- **Wymiary:** długość 93,27 m; szerokość 11,18 m; zanurzenie 3,43 m
- **Moc silników:** 12 000 KM
- **Prędkość:** 24 węzły
- **Zasięg:** 5500 Mm przy prędkości 15 węzłów
- **Uzbrojenie:** 3 armaty 76 mm, 6 armat przeciwlotniczych 40 mm, 2 podwójne i 4 pojedyncze armaty 20 mm, 3 wyrzutnie torpedowe 533 mm, miotacz bomb głębinowych „Hedgehog”
- **Załoga:** 220 ludzi



Okręt widoczny na zdjęciu to jeden z pierwszych niszczycieli eskortowych wybudowanych dla US Navy.

KALENDARIUM

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA WRZEŚNIA I PAŹDZIERNIKA 1940

16 IX: prezydent Stanów Zjednoczonych Franklin Delano Roosevelt podpisuje akt prawny wprowadzający w USA pobór powszechny

Wbrew opinii części kongresmanów, spodziewając się negatywnej reakcji niektórych obywateli Stanów Zjednoczonych, prezydent Roosevelt podpisuje tzw. Selective Service Act – akt prawny pozwalający powoływać do wojska wszystkich Amerykanów w wieku od 21 do 36 roku życia. W następnym tygodniu ustawa stała się celem debaty w Senacie, który wprowadził poprawkę nakazującą, by jednocześnie w armii USA służyło najwyżej 900 tys. osób. Wprowadzenie tej ustawy było dużym sukcesem Roosevelta, który wielokrotnie podkreślał wagę przygotowania się do wojny, do której – jego zdaniem – musiało nieuchronnie dojść.



Prezydent Stanów Zjednoczonych Franklin Delano Roosevelt podpisuje akt prawny, na mocy którego wprowadzony zostaje pobór powszechny. Pod koniec 1940 r. opozycja wobec zamierzeń prezydenta, aktywnie przygotowującego państwo do wojny, nieco osłabła.



Opór, jaki żołnierze Vichy stawili wojskom gen. Charles'a de Gaulle'a, zaskoczył przywódcę Wolnych Francuzów. De Gaulle był przekonany, że po fali wcześniejszych manifestacji poparcia dla niego zdobycie Dakaru będzie dziecinnie proste.

Siły Francuzów lojalnych wobec rządu Vichy odparły desant z morza, nie pomogło też bombardowanie portu, przeprowadzone przez samoloty startujące z lotniskowca „Ark Royal”. W obliczu skutecznego oporu gen. de Gaulle musiał uznać swoją porażkę. Brytyjczycy, którzy podczas ataku ponieśli znaczne straty (ciężkiemu uszkodzeniu uległ storpodowany przez francuski okręt podwodny okręt liniowy „Resolution”), na jakiś czas stracili zaufanie do nadmiernie pewnego siebie przywódcy Wolnych Francuzów.

Gen. Charles de Gaulle w otoczeniu żołnierzy na pokładzie okrętu transportowego w trakcie operacji mającej na celu zdobycie Dakaru.

25 IX: nieudana inwazja Wolnych Francuzów na Dakar

Dwa dni wcześniej na wodach w pobliżu portu w Dakarze pojawia się zespół brytyjskich okrętów. W jego skład wchodzi 2 okręty liniowe, lotniskowiec, 3 ciężkie krążowniki, 6 niszczycieli i jednostki pomocnicze. Dodatkowo wśród brytyjskich okrętów znajdują się dwa transportowce, na których pokładach stacjonują oddziały Wolnych Francuzów. Atak stanowi część akcji „Menace” – jego celem jest przygotowanie lądowania 2400 francuskich żołnierzy i 40 tys. Brytyjczyków, którzy mają przejąć kontrolę nad Dakarem. Sprzymierzeni uważali, że ludność miasta popiera gen. Charles'a de Gaulle'a – na ulicach Dakaru trwały demonstracje poparcia dla przywódcy Wolnych Francuzów. Demonstrowali głównie przedstawiciele miejscowej klasy średniej, najczęściej rodowici Afrykanie. Francuzi, przeciwdziałając rozruchom, zmienili gubernatora. Nowy zarządca kolonii nakazał aresztowania demonstrantów. Jednocześnie do portu wpłynęła eskadra francuskich okrętów, w skład której wchodziły trzy krążowniki. Sojusznicze siły inwazyjne przyplęły dwa dni później, kiedy sytuacja w Dakarze była już opanowana.



WRZESIEŃ 1940

- 2/3: nocny atak 84 bombowców RAF na bazy U-Bootów w Lorient we Francji
- 3: Hitler wyznacza datę operacji „Lew Morski” na 21 IX
- 5: rozwiązanie parlamentu rumuńskiego i zawieszenie konstytucji
- 5: brytyjski okręt podwodny zatapia niemiecki statek transportowy „Marion” – ginie ok. 4 tys. żołnierzy niemieckich
- 6: Churchill ogłasza „żółty alarm” – oznacza to, że rząd brytyjski spodziewa się niemieckiej inwazji w ciągu trzech dni
- 6: Kongres USA zgadza się przekazać dodatkowe 5 246 000 dolarów na program rozwoju floty. Za pieniądze te ma zostać zbudowane 201 okrętów wojennych, w tym 7 nowych okrętów liniowych
- 6: Luftwaffe zmienia cele nalotów – niemieckie samoloty przenoszą ciężar ataków z lotnisk RAF na Londyn
- 9: włoskie samoloty bombardują Tel Awiw
- 10: siły włoskie zajmują w Albanii pozycje do ataku na Grecję
- 12: podpisanie fińsko-niemieckiego porozumienia, zgodnie z którym Niemcy mogą przewozić swoich żołnierzy do Norwegii przez terytorium Finlandii
- 13: marsz. Rodolfo Graziani, wypełniając rozkaz Mussoliniego, atakuje posterunki brytyjskie w Egipcie. Włoska armia stacjonująca w Etiopii atakuje zarządzaną przez Brytyjczyków Kenię
- 15: Kanada powołuje do armii kawalerów w wieku od 21 do 24 lat
- 15: ciężkie naloty niemieckie na Londyn, Southampton, Bristol, Cardiff, Liverpool i Manchester. Luftwaffe traci tego dnia 61 samolotów, straty RAF to 26 maszyn
- 16: wbrew sprzeciwom części kongresmanów prezydent USA Franklin Delano Roosevelt podpisuje Selective Service Act, pozwalający wciąć do armii mężczyzn w wieku od 21 do 36 lat pomimo stanu pokoju. Jednocześnie Senat zmienia ustawę ograniczającą górny limit liczebności żołnierzy amerykańskich
- 16: Włosi zajmują Sidi Barrani, marsz. Graziani wstrzymuje dalszą ofensywę, czekając na zaopatrzenie
- 17: wywiad brytyjski przechwytuje zakodowaną niemiecką wiadomość, w której mowa o „odłożeniu na czas nieokreślony” inwazji na Wielką Brytanię
- 17: brytyjskie niszczyciele bombardują Sidi Barrani
- 21: w rozmowie z byłym dowódcą brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego Churchill mówi, że jeden Polak wart jest trzech Francuzów. Lord Gort odpowiada, że raczej dziesięć
- 21/22: niemieckie U-Booty zatapiają 11 statków z liczącego 41 jednostek konwoju HX-72
- 22: rząd Vichy zmuszony jest udzielić Japonii zgody na zajęcie trzech lotnisk w północnych Indochinach. Japończycy chcą przerwać szlaki, którymi do Chin dociera zaopatrzenie dla ich przeciwników
- 22–25: nieudana operacja Wolnych Francuzów i floty brytyjskiej, chcących przejąć kontrolę nad Dakarem we Francuskiej Afryce Zachodniej
- 24/25: nalot 124 brytyjskich bombowców na Berlin

- 25: amerykańscy kryptolodzy łamią japoński „kod purpurowy” – szyfr wykorzystywany przez japońskie placówki dyplomatyczne
- 26: prezydent Roosevelt ogłasza embargo na sprzedaż złomu stalowego i żelaznego wszystkim krajom poza Wielką Brytanią – Japonia składa oficjalny protest
- 27: przedstawiciele Niemiec, Włoch i Japonii podpisują wojskowy układ zwany paktem trzech. Powstaje oś Berlin–Rzym–Tokio
- 27: we Francji wchodzi w życie prawo, w myśl którego wszyscy Żydzi muszą nosić specjalne oznaczenia
- 28: politycznym przywódcą nazistowskiej Norwegii zostaje Vidkun Quisling
- 28: do baz brytyjskich wpływają pierwsze niszczyciele uzyskane od Stanów Zjednoczonych
- 29: Luksemburg zostaje wcielony do III Rzeszy
- 30: władze brytyjskie podają oficjalne straty ludności cywilnej spowodowane dotychczasowymi nalotami niemieckimi – zginęły 6954 osoby, rany odniosło 10 615

4 X: na przełęczy Brenner odbywa się kolejna konferencja Hitlera i Mussoliniego

W trakcie rozmowy przywódca III Rzeszy przekonywał Mussoliniego, że wojna jest już – w zasadzie – wygrana. Hitler uważał, że Brytyjczycy są o krok od załamania. Podczas rozmowy dyskretnie nie wspominał, że w ciągu minionych dwóch miesięcy stracił nad Wielką Brytanią ponad 400 samolotów. Rzecznik niemieckiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych przekazał dziennikarzom informację, zgodnie z którą na spotkaniu omawiano sprawę zwrócenia się do rządu brytyjskiego z propozycją zakończenia wojny. Włoski minister spraw zagranicznych, hr. Galeazzo Ciano, który towarzyszył Mussoliniemu w rozmowach z Hitlerem, zanotował w swoim pamiętniku, że wiadomość o niepowodzeniu niemieckiego przywódcy w „wrażny sposób” ucieszyła duce. Po powrocie do Rzymu Ciano zorganizował konferencję prasową, na której – wbrew stanowisku niemieckiemu – oświadczył, że niemiecka inwazja na Wielką Brytanię nie dojdzie do skutku – „przynajmniej w tym roku”.



Zdjęcie wykonane podczas opisywanego spotkania. Benito Mussolini (z lewej), Adolf Hitler i minister spraw zagranicznych Włoch, hr. Galeazzo Ciano. Współpraca włosko-niemiecka nigdy nie należała do szczególnie udanych – obaj przywódcy byli zbyt wielkimi indywidualistami, cechującymi się niezmiernie niskim poziomem krytycyzmu wobec własnych poczynań.

PAŹDZIERNIK 1940

- 2: rząd Vichy nieprzymuszany przez Niemców zabrania Żydom służby w armii i pracy w administracji publicznej
- 4: Hitler spotyka się z Mussolinim w pociągu na przełęczy Brenner
- 7: rząd Vichy pozbawia obywatelstwa francuskiego Żydów algierskich
- 7: oddziały niemieckie wkraczają do Rumunii – mają chronić porty, a także instalacje wydobywcze i przetwórcze ropy naftowej
- 9: niemieckie bomby uszkadzają katedrę św. Pawła w Londynie
- 11/12: brytyjski krążownik HMS „Ajax” zatapia dwa włoskie torpedowce i niszczyciel
- 12: Hitler odkłada realizację inwazji na Wielką Brytanię, określając jej termin na kwiecień 1941 r.
- 12: wszyscy Żydzi w Warszawie otrzymują nakaz przeniesienia się do domów w granicach wyznaczonego getta
- 15: Mussolini, wbrew wyraźnym radom Hitlera, wydaje rozkaz ataku na Grecję
- 18/19: olbrzymi sukces U-Bootów – niemieckie okręty podwodne zatapiają 36 statków z dwóch konwojów, liczących razem 79 jednostek
- 24: tajne porozumienie brytyjsko-amerykańskie. Rząd USA zgadza się przekazać wyposażenie i broń dla 10 nowych dywizji brytyjskich
- 25: włoski lotniczy korpus ekspedycyjny, bazujący w Belgii, przeprowadza pierwszy nalot na Wielką Brytanię – celem jest port w Harwich
- 26: Włochy, które zgromadziły na granicy albańsko-greckiej 126 tys. żołnierzy, oskarżają Grecję o napaść na Albanię
- 27: Brytyjczycy przeprowadzają udany atak bombowy na zakłady Skody w Pilźnie
- 28: U-Boot U-32 zatapia uszkodzony transportowiec „Empress of Britain”
- 28: armia włoska wkracza na terytorium Grecji
- 30: marsz. Pétain prosi Francuzów o współpracę z Niemcami
- 30: nieudany atak włoskich „żywych torped” na port w Gibraltarze
- 31: brytyjskie oddziały lądują na Krecie w celu wsparcia miejscowych sił greckich



11/12 X: brytyjski krążownik HMS „Ajax” zatapia dwa włoskie torpedowce i niszczyciel

Duce marzył o stworzeniu imperium, dla którego Morze Śródziemne byłoby morzem wewnętrznym. Propaganda włoska przez długie lata twierdziła, że marynarka wojenna Włoch nie ma sobie równych. Rzeczywistość była jednak zupełnie inna. Royal Navy nie zamierzała ustępować bez walki. W trakcie krótkiej, lecz intensywnej wymiany ognia, jaka zdarzyła się ok. 130 km na południe od Sycylii, brytyjski krążownik „Ajax” dosłownie zmiotł z powierzchni morza dwa włoskie okręty. Rankiem następnego dnia sam stał się celem ataku dywizjonu włoskich niszczycieli – podczas walki załoga włoska opuściła niszczyciel „Artigliere”. Po zatopieniu okrętu „Ajax” nadał przez radio pozycję, w której znajdowali się rozbitkowie, a brytyjski samolot „Sunderland” naprowadził na nich włoski statek szpitalny.

Fotografia wykonana z pokładu krążownika HMS „Ajax”, tonię włoski niszczyciel „Artigliere”.



Scena z warszawskiego getta – początkowo, pomimo warunków trudniejszych niż za murem getta, życie na ulicach niewiele różniło się od tego, jakie toczyło się po „aryjskiej” stronie.

12 X: w Warszawie zostaje oficjalnie utworzona dzielnica żydowska, do której Niemcy nakazują przeprowadzkę wszystkim Żydom mieszkającym w mieście

Władze okupacyjne już od końca września 1939 r. nakazywały wszystkim Żydom w Warszawie noszenie białej opaski z gwiazdą Dawida. Zamknięto żydowskie szkoły, stowarzyszenia, utworzono kontrolowaną przez Niemców Radę Żydowską. Na początku października następnego roku nakazano wszystkim Żydom przeprowadzenie się do domów znajdujących się w ściśle określonych granicach, zamkniętych ulicami: Wielką, Bagno, pl. Grzybowskim, Rynkową, Zimną, Elektoralną, pl. Bankowym, Tłomackie, Przejazd, Ogrodem Krasieńskich, Freta, Sapieżyńską, Konwiktorską, Stawki, Okopową, Towarową i Srebrną. Do stycznia następnego roku w getcie przebywało ok. 590 tys. Żydów.