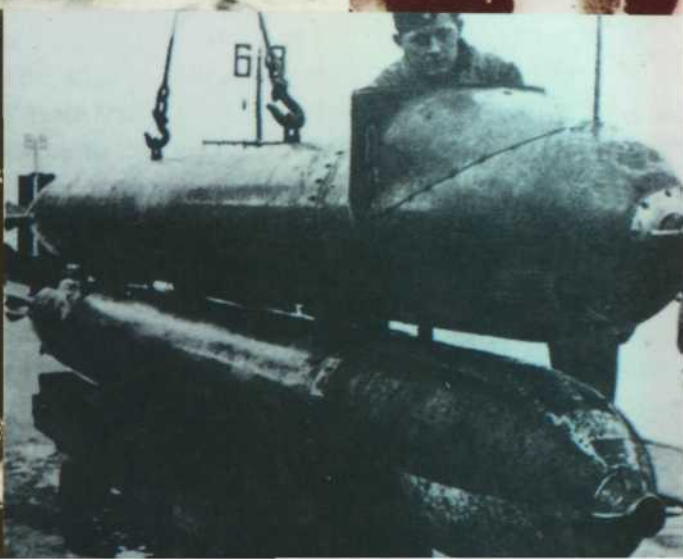


WALDEMAR BENEDYCZAK

SAMOTNI WOJOWNICY



Redaktor: *Andrzej Ulanowski*
Redaktor techniczny: *Jacek Skalski*
Projekt okładki: *C.T.S.*
Fotokład: „*Tyrsa*”
Diapozytywy: „*EWO*”
Druk: *Prasowe Zakłady Graficzne w Bydgoszczy*

486920

Biblioteka
UMCS
Lublin

60.1185/95/11
31.07.95

ISBN 83-902554-9-9
Wydanie I, Warszawa 1995

© **Wydawnictwo Lampart®**, 01-684 Warszawa, ul. **Klaudyny 28/96**

Przedruk bądź powielanie jakichkolwiek części jedynie za zgodą wydawcy

WSTĘP

Książka ta opowiada o żołnierzach, którzy wybrali trudny rodzaj bohaterstwa. Samotni wojownicy byli wyłącznie ochotnikami. Nie zostawali herosami z przypadku — bohaterami nie czynił ich bitewny amok, nie dokonywali walecznych czynów atakując w tysięcznych szeregach, ich odwagi nie mogły wesprzeć werble i bitewne okrzyki kolegów idących ramię w ramię. Do szaleńczych akcji nie byli przymuszani przez przełożonych, nie straszono ich wojennymi sądami, mocnej przemieszczeniem do karnych batalionów. Nikt nie musiał łąć do ich manierek dobrej wódki dla kurażu. I mimo że nie brakowało im drapieźności, samozaparć i werwy, musieli działać rozważnie. Ich heroizm nie mógł ograniczyć się do ułamka sekundy, do błysku bagnetu albo skoku wrogowi do gardła. Oni musieli wytrwać w najwyższym poświęceniu i napięciu długie godziny, a częściej doby. To bohaterstwo, ryzykowanie życiem miało charakter ciągły i w pełni świadomy.

Ich bitwy z reguły odbywały się w śmiertelnej ciszy, toczyli je często w pojedynkę, czasem w małych grupkach. Zawsze oddaleni od swoich, nierzadko bez szans odwrotu — skazani na zagładę i to nieefektywną — niemą, anonimową. Największym niebezpieczeństwem były dla nich nie kule nieprzyjaciela ale własne słabości, zmęczenie i żywość, które musieli pokonywać aby wypełnić zadanie. Typowym miejscem ich akcji były burzliwe wody przybrzeżne, pełne zdradliwych wirów i prądów, spienione przybojami, tonące we mgłach, z wystającymi skałami i mieliznami o ciągle zmieniających się granicach.

Ich straty w niektórych operacjach przekraczały osiemdziesiąt procent. Dane jednak bywały im i wielkie satysfakcje: potrafili samodzielnie zadawać tak mocne ciosy, że wpływali na losy znaczących bitew, a nawet wojen. Męstwo samotnych wojowników sprzężonych z nowatorską techniką dawało im siłę równą całym dywizjom lub eskadrom pancerników.

Mowa więc będzie o mężczyznach tworzących niewielkie formacje przeznaczone głównie do działań o znaczeniu ponadtaktycznym na pograniczu ładu i morza. Czasem tylko w wodzie, czasem na wybrzeżu. Ważnym rygiem w doborze treści jest samotność wojowników. Tak zakreślony temat pozwolił pominąć dość dobrze opisane oddziały komandosów, które podczas drugiej wojny światowej i potem przeprowadzały wiele rajdów w strefach brzegowych. Większość tych akcji miała charakter zespołowy — brały w nich udział siły liczące od plutonu aż po całe brygady. Nie było w tym znamion zmagania się odosobnionego człowieka z wrogiem i nieprzyjaznym „polem walki”. Z podobnych powodów poza obrębem pracy znalazły się opisy nawet niewielkich desantów rozpoznawczych piechoty morskiej i innych rodzajów wojsk. Zwykle nosiły one wszystkie cechy klasycznych sposobów prowadzenia walki: otrzymywały wsparcie floty, lotnictwa, brali w nich udział żołnierze o typowym standardzie wyszkolenia i wyposażenia.

Z drugiej strony szeregi wojowników pomniejszyłem znacznie przez wyeliminowanie większości tych, którzy wprawdzie przeprowadzali akcje bojowe samotnie, ale nie posiadali praw kombatanckich, a zatem należeli do sieci agenturalnych, grup partyzanckich lub terrorystycznych. Wobec jednak wzajemnego przenikania się struktur organizacyjnych, przemieszczania się ludzi między nimi i stosowania wspólnych taktyk walki przez dywersantów w mundurach i bez nieuchronne stało się zrobienie wyłomów w tej regule.

Pewne epizody wyczerpujące zakres tematu nie zostały uwzględnione ze względu na mimowolny, przypadkowy charakter ich powstania.

Niniejsza praca również nie uzurpuje sobie przywileju kompedium z dziedziny morskich działań szturmowo-dywersyjnych. Szereg opisów, nawet z ostatnich czasów — posiadających rozbudowane bibliografie — ma spełniać tylko rolę przykładów. Starałem się przywoływać na strony tej książki wydarzenia i ludzi nie znanych dotąd w naszej literaturze przedmiotu lub też przedstawionych w sposób niepełny, a nawet błędnie. Nie dało się jednak uniknąć przypomnienia niektórych głośnych i znanych także w Polsce operacji, tak, aby zachować odpowiednią proporcję między wydarzeniami, powiązać je w oddziaływujące na siebie procesy oraz zapoznać z nimi młodszych czytelników.

Książka zatem przedstawia historię wybranych — najciekawszych lub najbardziej charakterystycznych działań z zakresu dywersji morskiej prowadzonej przez pojedynczych żołnierzy albo niewielkie grupy. Zgodnie z posiadaną bazą źródeł multum materiału dotyczy I i II wojny światowej. W okresach wcześniejszych mimo bogactwa projektów często nie dochodziło do ich realizacji, głównie w obłąmności środków technicznych, które można było zastosować.

Mimo iż praca niniejsza zajmuje się ustaleniem przebiegu wydarzeń historycznych w dziale wojskowość, to jednak jej rdzeniem są relacje-przeżycia pojedynczych żołnierzy, nie pozwalające na tonięcie w abstrakcjach batalistyki, politycznego tła oraz nieuchronnych statystyk strat i tabel porównujących sprzęt. Kierując się intencją zwiększenia przystępności książki dla szerszych kręgów czytelnicy ograniczyłem też do niezbędnych wyjątków instrumentarium przywołań i odnośników. Jednakże wszystkie opisywane fakty zostały poddane weryfikacji z wykorzystaniem wielu źródeł i są udokumentowane.

Zwykle w tym miejscu zamieszcza się parę słów na temat źródeł, ale ja chciałbym to połączyć z uwagami szkicującymi drogę powstania tej książki.

Otóż, inspiracją okazało się przeczytane z dwadzieścia lat temu opowiadania Stanisława Zielińskiego, którego akcja rozgrywa się na krótko przed wrześniem 1939 roku. Pada tam nieco ironiczna uwaga o zgłoszeniu się na „sofera żywej torpedy”. Ponieważ dotąd słyszałem tylko o użyciu takiej broni przez Japończyków zainteresowałem się do jakiego stopnia autor opierał się na prawdziwie historycznych. Już wkrótce, ku swojemu zdumieniu, wysłuchałem i spisałem pierwsze relacje osób pamiętających werbunek do polskich oddziałów „żywych torped”. Była to znacząca sprawa, znana w całej przedwrześniowej Polsce, a nie posiadająca odbicia w opracowaniach historycznych. Gdziekolwiek — głównie w pamiętnikach

— pojawiały się na ten temat niktłe wzmianki. Trzeba było sięgnąć do prasy z tego okresu, a potem do archiwów.

Moje poszukiwania zaowocowały artykułami, które były publikowane w popularnych tygodnikach („Przekrój” i „Wybrzeże”). Teksty wywołały żywy rezonans czytelników w postaci listów i kontaktów bezpośrednich. Wiele osób sądziło, że w zgromadzonych materiałach znajdzie ślady pozwalające odtworzyć losy ich bliskich, którzy wzięli udział w akcji naboru do „żywych torped”, a zaginęli podczas wojny. Zgłaszały się rodziny ochotników pełne nadziei choćby na okrucieństwa o ojcach, braciach, pragnące odszukać ich mogiły. Odnajdowali się też uczestnicy werbunku. Ich życiorysy stanowiły kanwę następnych publikacji. Padało też wiele słów zachęty ze strony ludzi osobiście nie powiązanych z tematem, ale zainteresowanych nim, jako zupełnie nieznanym fragmentem naszej historii.

W ten sposób uzyskałem dowody, że opisany epizod z przeszłości ma nadal żywotne znaczenie dla wielu Polaków. Zdarzało się często, iż osoby rozmawiające ze mną o przedwrześniowych „żywych torpedach” wręcz starały się wymóc kontynuowanie tematu, aż do pełnego wyjaśnienia. Szczególną rolę w zachęceniu mnie do dalszego drażenia wymienionej problematyki i do napisania książki odegrał pan Franciszek Kasztelan — również kandydat do obsady torped, dzielny żołnierz 1939 roku, zarażający emocjonalnym stosunkiem do wydarzeń sprzed lat. Przysługuje mu szlachetny rodzaj współautorstwa — inspiracji, za który będę zawsze wdzięczny.

W roku 1979 znany program telewizyjny „Świadkowie” bazując głównie na materiałach zebranych przez redaktora Jerzego Szotkowskiego, wywołał hasło „polskie żywe torpedy”. Ogromny zasięg telewizji spowodował ujawnienie setek ludzi, którzy zgłosili się do oddziałów „żywych torped”. Przed kamerami powstały niewprawne rysunki odtwarzające tajemniczą broń, którą podobno niektórzy jednak widzieli... Pokłósił emisji zawarł cykl artykułów wyżej wymienionego autora zawarty w tygodniku „Argumenty”. Stanowi on dotąd najbogatszy materiał dokumentujący i komentujący temat.

Wcześniej notkę o polskich ochotnikach do samobójczych operacji morskich zamieścił Stefan Smolis w monografii „Podwodna broń dywersyjna” (1974). Ocenia ten fakt jako mający tylko wymiar propagandowy. Klasyfikując tę pracę w całości trzeba podkreślić jej pionierski charakter na naszym gruncie. Wnioski wyprowadzane przez autora oraz opinie co do różnych rodzajów broni oraz sposobów walki w znacznej większości są zgodne z najnowszymi ustaleniami, a więc oparły się weryfikacji przez pryzmat ostatnich badań korzystających z odtajnionych archiwów i bogatych opracowań. Piętą achillesową tej pracy jest stosunkowo skromna baza źródłowa. Doprowadziło to do pominięcia niektórych typów broni i ich operacji. Luki dotyczą państw „osi” i aliantów. Okresy przed 1939 rokiem są omówione w sposób sygnalizujący i wybiórczy.

Wśród krajowych publikacji poświęconych szeroko pojętej dywersji morskiej i przybrzeżnej na wyróżnienie zasługują zeszyty zaniechanej od dawna serii Miniatur Morskich (Wydawnictwo Morskie) — np. „Ostatnia broń Dónitza” Jana

Nowaka, „Operacja „Łupina orzecha” Andrzeja Perepeczki i inne. Dobrze są zbadane i opisane kontakty bojowe naszej marynarki z niemieckimi torpedami załogowymi pod koniec drugiej wojny światowej — ostatnie wydania „Wielkich dni małej floty” Jerzego Pertka, „Flota Orła Białego” Edmunda Kosiarza.

Jeżeli chodzi o źródła przedwojenne to warta zaznaczenia jest książeczka głośnego dziennikarza i popularyzatora spraw morskich Juliana Ginsberta pod tytułem „Żywa torpeda”, opisująca działania dywersyjne na Adriatyku w latach 1914-1918. Mimo anachronicznego dydaktyzmu, ułomności języka, którego brakuje odpowiedników na obce nazwy fachowe oraz wielu potknięć na faktach, jest to praca wartościowa, tym bardziej, że oparta na źródłach współczesnych, powstałych świeżo po opisywanych wydarzeniach.

Dostęp do źródeł zachodnich był do niedawna jeszcze bardzo ograniczony. Z nieznanego powodu nie przetłumaczono też na język polski ważniejszych prac o tym profilu. Obecnie sytuacja podlega dość szybkiej ale i chaotycznej poprawie. Wydawnictwa zachodnie są jednak w warunkach polskich nadal bardzo drogie, w wypożyczalniach praktycznie nie występują, a zatem wiadomości w nich zawarte jeszcze długo nie trafią do dużych grup czytelników.

Pozostaje mi przywołać najcenniejsze prace wydane za granicą, wśród których bez wątpienia wyróżnia się monumentalna monografia Haralda Focka „Marine-Kleinkampfmittel, Bemannte Torpedos, Klein-U-Boote, Klein Schnellboote, Sprengboote, Gestem — heute — morgen” (Herford 1982) ogarniająca zgodnik z tytułem ogrom zagadnień, które zanalizowano niebywale szczegółowo z naciskiem na aspekty techniczno-konstrukcyjne. Książka opiera się na bogatych i solidnych źródłach. Jej atutem są unikalne plany konstrukcyjne (w tym nieznanego prototypów) oraz ciekawe zestawienia statystyczne. Natomiast do wad należy zaliczyć słabą czytelność niektórych zdjęć. Mniej szczegółowo potraktowano opisy akcji bojowych, w których można doszukać się też błędów. W sumie jednak dzieło to przedstawia dobry poziom i napawa szacunkiem dla pracy wykonanej przez autora.

Godna polecenia jest popularna monografia „Below the Belt” Johna Wintona pomyślana jako historia wprowadzania do walk na morzu wszelkich trików taktycznych i technicznych zaskakujących przeciwnika. Swoim zasięgiem obejmuje wiele zagadnień związanych z samotnymi wojownikami do roku 1945. Książka jest bardzo rzeczowa, nasycona wiarygodnymi informacjami, ale nie wchodzi zanadto w szczegóły. Jej wartość obniża brak jakiegokolwiek bibliografii oraz bezkrytyczne wykorzystanie niektórych prac angielskich opublikowanych niedługo po II wojnie światowej — są one często obciążone grzechami propagandy i cenzury. Praca zawiera kilka mało znanych ilustracji z kolekcji autora.

Z innych publikacji trzeba wymienić: „Niemieckije morskije diwersanty” Bekkera Cajusa (tłumaczenie z niemieckiego), który przytacza szereg relacji członków hitlerowskich formacji szturmowych z opisami akcji bojowych (w tym storpedowanie polskiego krążownika „Dragon”); wspomnienia słynnego dowódcy włoskich „żywych torped” księcia Valerio Borghese — wydane w Anglii jako „Sea

Devils” — są dokładnym i dobrze napisanym źródłem, specjalnie w częściach odnoszących się do operacji transportowania nurków pod brzegi wroga; doskonale ilustrowaną książkę Warrena i Besona „Torpilles humaines et sous marins de poche” omawiającą dokonania brytyjskich „żywych torped” podczas II wojny oraz rzetelną monografię Grabatscha „Torpedoreiter, Sturmschwimmer, Sprengbootfahrer. Eine Geheimniswaffe im Zweiten Weltkrieg”.

W wypadku historii włoskich dywersantów morskich w latach 1936-1945 (w tym podczas ich działań na rzecz aliantów) doniosłe znaczenie mają dane zawarte w obszernych monografiach Regia Marina autorstwa Bragadina i Ghetti’ego oraz w oficjalnej historii włoskiej marynarki wojennej (specjalnie — tom XIV „I Mezzi cAssalto” autorstwa Carlo de Rossi, Roma 1964). Prace te mimo gigantycznej wręcz bazy dokumentacyjnej zawierają jednak wewnętrzne sprzeczności i także wymagają analizy krytycznej.

Z kolei prawie nieznaną u nas formacją kajakarzy brytyjskich SBS jest szczegółowo omówiona w pracach G. B. Courtney’a — „SBS in World War Two” i P. Warnera — „The Special Boat Squadron”.

W przypadku dziejów nam bliższych korzystałem głównie z amerykańskiej i angielskiej prasy specjalistycznej oraz kilku książek poświęconych wojnom na Falklandach, Bliskim Wschodzie, w Wietnamie i Korei. Uznałem za konieczne poświęcić uwagi także paru publikacjom zajmującym się grą wywiadów, które jak wiadomo sięgają nieraz po dywersyjne formy walki.

Uzupełnieniem wymienionych lektur są liczne ale i bardzo rozsiane w periodykach artykuły. Szczególnie wartościowe znalazłem w „Morzu”, „Przeglądzie Morskim”, „Wojskowym Przeglądzie Historycznym”, emigracyjnych „Naszych Jygnalach” oraz w wojennomorskich czasopismach zagranicznych.

Pozostaje mi podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do powstania niniejszej pracy, czy to przez słowa zachęty, czy też przez konkretną pomoc przy redagowaniu tekstu. Wdzięczny specjalnie jestem panu Wiesławowi Jezierewskiemu za trud włożony w opracowanie fotograficznej strony ilustracji oraz synowi Krzysztofowi za wysiłek i czas, który poświęcił na komputerowe przygotowanie tekstu oraz mapek.

I. NIE ZAPISANA KARTA WRZEŚNIA

Nie mamy na naszej zachodniej granicy linii Maginota stworzymy ją z żywych ciał. J.Sz

Noc z siódmego na ósmego lipca 1944 roku na Kanale La Manche nie należała do spokojnych. Na francuskim brzegu, w okolicy Caen, toczyły się wciąż zacięte walki także cały południowy horyzont pokrywała plama gorejących fun. Na morzu również dopalały się wraki, oświetlając drogę konwojom jednostek desantowych transportowych i zespołom wsparcia. Sylwetki okrętów przemykały się po iluminowanych scenach, aby jak najszybciej skryć się w mrokach. Otaczały je szarańcze świetlnych pocisków wysyłanych w niebo, w wodę, w każdy cień. Niebicieły w nerwowych sztychach setki reflektorów.

W takiej właśnie scenarii pojawił się skrytobójca, w postaci nowej niemieckiej broni: miniaturowych pojazdów podwodnych typu „Neger”. Ich niezwykle prosta konstrukcja składała się z dwóch sprężonych, jedna nad drugą torped. W górnej opróżnionej z materiału wybuchowego głowę bojową wykorzystano jako kabinę dla prowadzącego pojazd. Wienczyła ją kopuła z nie tłukącego się szkła, umożliwiającą obserwację we wszystkich kierunkach. Dolny człon stanowiła standardowa torpeda G 7e, którą zwalniano w momencie ataku. „Pilot” miał szansę na odwrót w reszcie tandemu.

Jednemu z „Negrów” udało się nad ranem przedrzeć przez linie dozorców i podejść do większych okrętów. Sterował nim podchorąży Karl Heinz Potthast, który potem tak opisał przebieg wydarzeń:

„Po dwudziestu minutach dostrzegłem przed sobą na lewo grupę okrętów wojennych w szyku skośnym. Kurs zespołu przecinał się z moim. Największy z okrętów zamykał szyk i był najbardziej ode mnie oddalony. Obliczyłem, że jeżeli przeciwnik nie zmieni kursu, to zdołam podejść na odległość strzału torpedowego właśnie do ostatniej jednostki. Szybko zbliżyliśmy się do siebie. Następnie dwie czołowe okręty zaczęły wykonywać zwrot, prawdopodobnie w celu zmiany szyku. Ostatnia jednostka, którą oceniłem na duży niszczyciel, tylko zwołniła. Podążała bardzo wolno, kołysząc się tak jakby rzucała kotwicę. Z każdą minutą zbliżałem się do niej. Kiedy odległość skróciła się do około pięciuset metrów, przypomniałem sobie zasadę, którą niedawno jeszcze wpajałem młodszemu kolegom: nie odpalać wcześniej, ciągle pracować nad poprawieniem pozycji. Przy dystansie czterystu metrów przeciwnik zaczął coraz wyraźniej obracać się do mnie burtą. Torpedę wystrzeliłem już z odległości tylko trzystu metrów...

Natychmiast potem wykonałem gwałtowny zwrot w lewo. Zapomniałem przy tym ustalić czas odpalenia i dlatego wyczekiwanie na wybuch wydało mi się

nieskończenie długie. Zniechęcony zwiesiłem już nawet głowę, gdy nagle wodą targnęło potężne uderzenie, które omal nie wyrzuciło na powierzchnię mojego „Negera”. Z trafionego okrętu wzbil się słup ognia. Kilka sekund później pożar pozbawił mnie wszelkiej widoczności. Gęsty dym szedł tuż nad wodą w moim kierunku, tak, że na jakiś czas zupełnie straciłem orientację. Dopiero po rozrzedzeniu się tumanów mogłem podjąć ponowną obserwację celu. Okręt gwałtownie płonął i przechylał się na burtę. Sylwetka sprawiała wrażenie znacznie krótszej niż poprzednio. Natychmiast domyśliłem się, że rufa okrętu została oderwana*.

Potthast błędnie rozpoznał zaatakowany cel. Trafioną jednostką był polski krążownik ORP „Dragon” — wypożyczony przez Royal Navy, duży, opancerzony okręt, z artylerią godną pułku i nowoczesnym sprzętem do wykrywania obiektów pod powierzchnią. Uszkodzenia były bardzo poważne i zagrażały zatonięciem. Torpeda trafiła w maszynownię, między kominami. Unieruchomiło to krążownik, który zaczął nabierać gwałtownie wodę przez przepastną wyrwę w lewej burcie. Błyskawicznie pogłębiał się przechył wzdłużny i na rufie, tak, że kilka metrów pokładu zniknęło pod falami. Równocześnie rozszerzały się niebezpieczne pożary, w których zasięgu znalazły się zasobniki z amunicją artylerii głównej i bomby głębinowe. Pokłady były zasłane złomem poskręcane żelastwa utrudniającego wszelkie akcje ratownicze. Wybuch zniósł do morza całe segmenty nadbudówek. Wśród stalowych rumowisk, w zalanych sekcjach toczyła się zażarta walka o życie uwięzionych ludzi. Dziesiątki marynarzy zginęło lub zostało rannych**.

Mimo sprawnej i pełnej ofiarności akcji ratunkowej krążownik został uznany za stracony. Po prowizorycznym naprawieniu uszkodzeń odholowano go i zatopiono jako fragment falochronu w sztucznym porcie, budowanym przez alianów dla zasilania armii inwazyjnych walczących we Francji. Aż trudno uwierzyć, że tak duże straty zdołał spowodować jeden człowiek zespolony z torpedą.

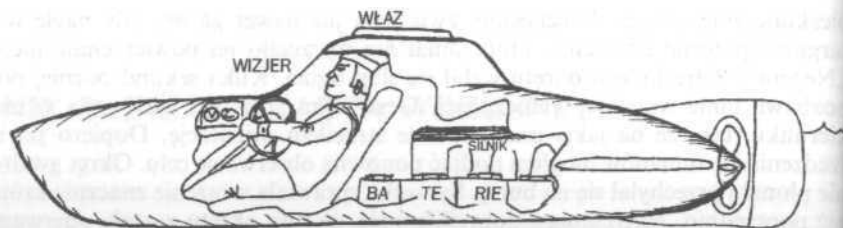
Między tragicznymi pokazami oręża, których Polakom nie szczydziła historia, przedstawiony powyżej nie był pierwszym zetknięciem się naszych sił zbrojnych z tzw. żywymi torpedami. Niewykluczone, że już w 1939 roku podobny sprzęt mógł być uzbrojeniem Polskiej Marynarki Wojennej, a zbliżony opis mógłby dotyczyć zatopienia pancernika ostrzeliwującego Westerplatte.

Polska „żywa torpeda” wynurzyła się na powierzchni dziejów 6 maja 1939 roku w... Krakowie. Tego dnia, wydawany w tym mieście wielkonakładowy dziennik „Ilustrowany Kuryer Codzienny”, zamieścił list trzech czytelników opatrzonej ich fotografiami i adresem: Warszawa, ulica Poprzeczna 7, mieszkania 10. Byli to bracia Leon i Edward Lutostańscy oraz Władysław Bożyczko.

Ten ostatni pisał w imieniu wszystkich: „...Otóż ja i moi dwaj szwagrowie wzywamy wszystkich tych Polaków, co chcą niezwłocznie oddać życie za Ojczyznę, jednak nie w szeregach armii razem ze wszystkimi, lecz w charakterze żywych

* Cyt. za Bekker C. — Niemieckie morskie diwersanty wo II wojnie światowej, Moskwa 1958, s. 73-74, tłum. z jęz. niemieckiego.

** 37 zabitych i 14 rannych.



Wizja hipotetycznej „żywej torpedy” wg relacji Jana Szumiaty

torped z łodzi podwodnych, żywych bomb z samolotów, w charakterze żywych mis przeciwpancernych i przeciwczołgowych. Każda zmarnowana torpeda, bomba i mina kosztuje dużo pieniędzy, których nadmiaru nie mamy. Każdy okręt nieprzyjacielski, czołg, pancernka może kosztować i tak życie kilkunastu żołnierzy, zaś jeden człowiek może oddać tylko jedno swoje życie jako żywy pocisk. Człowiek w torpedzie zawsze znajdzie ten cel, w który zechce trafić i tym samym zaoszczędzi życie innym żołnierzom, zniszczy zaś wielu wrogów... Nie wątpię, że takich jak my zgłoszą się tysiące... Tylko nie wiemy gdzie mają się zgłaszać kandydaci”. Była to spontaniczna reakcja na zerwanie przez Hitlera paktu o nieagresji oraz na słynna przemówienie sejmowe ministra Becka, w którym padły pamiętne słowa: „My w Polsce nie znamy pojęcia pokoju za wszelką cenę”*. Oznaczało to wojnę. Jak wynika z wypowiedzi ostatniego żyjącego inicjatora polskich „żywych torped” — Edwarda Lutostańskiego — zamiysł nowej broni zrodził się podczas dyskusji polityczno-militarnych trzech mężczyzn. Nikt ich też nie inspirował do napisania listu. Nie kontaktowali się w tej sprawie z żadnymi władzami**. Obalała pokutujące tu i ówdzie bajdy sprowadzające całą akcję wokół „żywych torped” do sterowanej kampanii propagandowej — zainscenizowanej na potrzeby chwili i niej mającej pokrycia w działaniach wojskowych. Wedle takiej wersji torpedy były obliczone na odstraszenie i dezinformację wroga oraz konsolidowanie własnego społeczeństwa wobec nadciągającej coraz szybciej wojny.

Prawda okazała się inna. Krótka notka redakcji określała list jako niezwykły i zdumiewający. Przypominano również, że swojego czasu donoszono o japońskich ochotnikach na „żywe torpedy” w związku z wojną w Chinach. Wyziera z tego pewna rezerwa i niedowierzanie wobec pomysłu stosunkowo młodych ludzi. Wydawał się on dość niesamowity nawet pismu, które nie żałowało miejsca na sensacje, mające przyciągnąć masowego odbiorcę.

Był to jednak projekt pobudzający wyobraźnię, a także doskonale uzupełniający wielką liczbę aktów ofiarności i poświęcenia, jakich nie szczędzili Polacy ostatniego wiosny pokoju. „Żywe torpedy” oznaczały czyn, walkę, były szansą otrzymania!

* Terlecki O. — Pułkownik Beck, Kraków 1985, s. 290-292.

** Szotkowski J. — „Żywe torpedy” — bliżej prawdy, „Argumenty”, 1979, nr 32, s. 14.

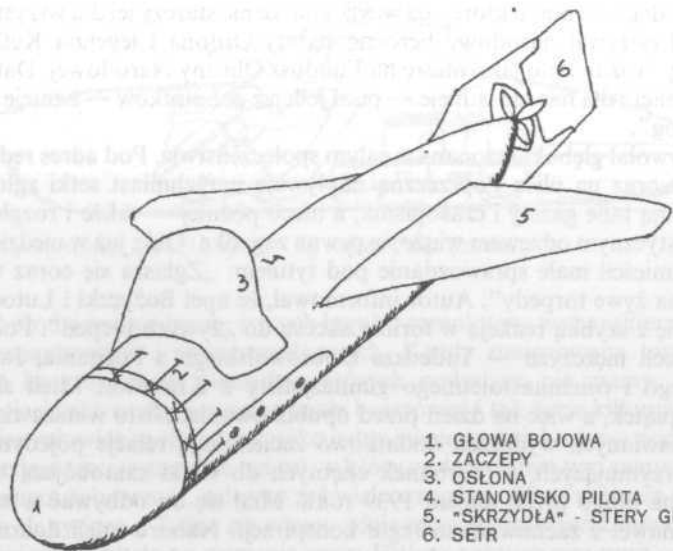
broni przez każdego. Broni, o której już wiadano, że nie starczy jej dla wszystkich. W idei torped odżywał narodowy heroizm reduty Ordonu i legenda Ketlinga. „Żywe torpedy” rozumiano jako ofiarę na Fundusz Obrony Narodowej. Datkiem było życie. „Śmierć dla nas nie istnieje — pisał jeden z ochotników — istnieje tylko śmiertelny wróg”.

List-apel wywołał głęboki rezonans w całym społeczeństwie. Pod adres redakcji, jej ekspozytur oraz na ulicę Poprzeczną napływają natychmiast setki zgłoszeń. Akcję podejmują inne gazety i czasopisma, a nieco później — także i rozgłośnie. Z tym entuzjastycznym odzewem wiąże się pewna zagadka. Otóż już w niedzielę, 7. maja, IKC zamieścił małe sprawozdanie pod tytułem: „Zgłasza się coraz więcej kandydatów na żywe torpedy”. Autor informował, że apel Bożyczki i Lutostańskich spotkał się z szybką reakcją w formie akcesu do „żywych torped”. Podawał przykłady trzech mężczyzn — Tadeusza Dobrowolskiego z Poznania, Janusza Wójcikowskiego i osiemnastoletniego gimnazjalisty z Krakowa. Mieli się oni zgłosić już w piątek, a więc na dzień przed opublikowaniem listu warszawiaków!

Genezę omawianych wydarzeń dodatkowo zaciemniają relacje pojedynczych świadków, utrzymujących, iż werbunek chętnych do walki samobójczą bronią prowadzono na długo przed majem 1939 roku. Miał się on odbywać w sposób dyskretny, a nawet z zachowaniem reguł konspiracji. Naboru mieli dokonywać oficerowie wywiadu wśród sprawdzonej, patriotycznej młodzieży. Dostateczne udokumentowanie tych informacji może poważnie zmienić dotychczasową ocenę całej problematyki rodzimych „żywych torped”.

11 maja 1939 roku „Ilustrowany Kurjer Codzienny” ogłasza pierwszą listę. Pięć dni później spis obejmuje blisko pół tysiąca ochotników do „legionu straceńców”. Do września ta liczba się podwaja. Wiele setek innych nazwisk i monogramów zarejestrowały pozostałe środki zbiorowego przekazu. Braki w archiwaliach uniemożliwiają ustalenie w miarę dokładnej liczby kandydatów. Wielu zgłosiło się dopiero podczas walk. Odrębną rekrutację prowadziło Wojsko Polskie oraz organy administracji i samorządu. Nie zabrakło deklaracji kierowanych bezpośrednio na ręce członków rządu, prezydenta czy — szczególnie — do marszałka Śmigłego-Rydza. Najrzetelniej postępowała Marynarka Wojenna, która wystawiała urzędowe „potwierdzenia zgłoszenia”, następującej treści: „W odpowiedzi na list Pana z dnia... Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej polecił przesłać Panu wyrazy uznania za objaw tak wysokiego poczucia patriotyzmu. Jednocześnie komunikuję, że zgłoszenie Pana zostało zarejestrowane i w razie potrzeby będzie wykorzystane”. Pisma te podpisywał, zgodnie z zakresem kompetencji, odpowiedzialny za bronie podwodne, komandor porucznik Edmund Pławski, późniejszy sławny dowódca ORP „Piorun” podczas pościgu za „Bismarckiem”*. Relacje pracowników tego pionu Polskiej Marynarki Wojennej nie wyjaśniły dotąd, czy za fatygą korespondencji kryło się coś więcej niż konwencjonalna grzeczność. Jest pewne, że odrębne listy były w posiadaniu Samodzielnego Referatu

* Ibidem.



1. GŁOWA BOJOWA
2. ZACZEPIY
3. OSŁONA
4. STANOWISKO PILOTA
5. "SKRZYDŁA" - STERY GŁĘBOKOŚCI /?/
6. SETR

Wizja hipotetycznej „żywej torpedy” wg relacji Mariana Kamińskiego

Informacyjnego floty (kontrwywiad), który również uczestniczył w weryfikowaniu danych o niektórych ochotnikach. W sumie aktualnie dostępne fragmenty spisów obejmują około trzy tysiące osób. W rzeczywistości było ich więcej.

Cała akcja ochotniczego naboru miała w dużym stopniu charakter żywiołowy, od strony mobilizacyjnej i w sensie organizacyjnym była pasmem niekonsekwencji, a nawet chaosem. Polityka Ministerstwa Spraw Wojskowych była w tej sprawie niejasna. Z jednej strony nie brakowało głosów dumy i pełnej aprobaty dla „żywych torped”, jak na przykład w tygodniku podoficerów i chorążych — „Wiarus”, który podkreślał, że tylko dwa kraje na świecie: Polska i Japonia mogą poszczycić się tak bohaterскими i patriotycznymi postawami obywateli*. Na przeciwnym biegunie można postawić periodyki Ligi Morskiej i Kolonialnej, niejako z natury powołane do propagowania idei „żywych torped”, a zachowujące w tej materii powściągliwość, czy wręcz milczenie.

Do końca nie powstała scentralizowana lista „gotowych na śmierć”. Tylko część Rejonowych Komend Uzupelnień spisywała chętnych. Brakowało oficjalnych zachęt ze strony właściwych władz, co mogło niewątpliwie uwolnić dodatkowe pokłady patriotyzmu i męstwa, a tym samym pomnożyć szeregi „żywych torped”. Gdyby chodziło tylko o broń morską, ta wstrzeźliwość byłaby zrozumiała, ale

* Pasek Z. — Żywe torpedy, „Wiarus”, 1939, nr 27, s. 871.

nrzecież od początku mówiło się o „żywych minach, bombach” etc. Padały propozycje utworzenia specjalnych jednostek zaporowych — bez prawa odwrotu — albo wręcz całych „dywizji śmierci”. Było w interesie armii przechwycenie maksymalnej liczby ludzi gotowych do tak wielkich i ostatecznych poświęceń, nawet jeżeli nie posiadano odpowiedniego sprzętu.

W kampanii jesiennej walczyło kilka niewielkich pododdziałów sformowanych z ludzi, którzy zgłosili się do „żywych torped”. Ich żołnierze świetnie zdali egzamin wojenny w ryzykownych operacjach, płacąc często daninę krwi. Bili się jednak jako zwykła piechota lub w grupach zwiadowczych i opóźniających. Sporo z nich znalazło się potem w oddziałach partyzanckich i na innych frontach. Wiele relacji wskazuje, iż także pojedynczych ochotników, wykorzystywano do specjalnych poruczeń, darzono większym zaufaniem oraz kierowano do specjalnie odpowiedzialnych i ryzykownych zadań. W ten sposób mogli potwierdzać swoje deklaracje. Podczas odwrotu armii „Pomorze”, między 4 i 5 września, powstał w jej dowództwie pomysł zniszczenia niemieckiej przeprawy przez Wisłę, właśnie przy pomocy namiastek „żywych torped”. Miały to być drewniane pływalki o kształcie rójkatów. W ich szczytach projektowano ulokować ładunki wybuchowe z zapalnikami iglicowymi, które odbezpieczały się na zasadzie rozpuszczania kostek cukru. Koncepcji tej nie zrealizowano z powodu trudności w odnalezieniu odpowiednio przygotowanych żołnierzy wciągniętych na listy „żywych torped”. Wlusieliby to być na dodatek wytrawni pływacy, zdolni nocą dotrzeć w pobliżu mostu pontonowego tak, by można było precyzyjnie nakierować miny. Inicjatywa ta upadła ostatecznie wobec szybkiego przesuwania się frontów*.

Dobrym przebieżem pozwalającym umieścić polskie torpedy w świecie realiów, a nie mitów i tzw. chciejstwa jest stosunek do nich hitlerowców. Traktowali oni poważnie niebezpieczeństwo grożące ze strony ludzi gotowych walczyć z taką determinacją i to jako „żywe pociski”, które były nową i trudno przewidywalną kategorią na polach przyszłych bitew. Ich lęki najlepiej dokumentują szeroko zakrojone i długotrwałe polowania na znanych gestapo ochotników. Poczesne miejsce na listach gończych, będących równocześnie proskrypcyjnymi, zajmowali oczywiście inicjatorzy „żywych torped”. Nie trzeba dodawać, iż Niemcy posługiwali się nierzadko spisami nazwisk, wraz z adresami, opublikowanymi wcześniej w polskiej prasie**.

Dla dopełnienia wiadomości o niedoszłych sternikach nowej broni pomocne są również dane wynikające z analizy statystycznej zgłoszeń. Dominowali młodzi mężczyźni, chociaż odnotowano i setki kobiet. („Bracia moi wszyscy odznaczeni i żyjami walecznych za obronę przed nawałą bolszewicką, są przygotowani. Ja nie mogę zostać w tyle”; „Wiemy z całą pewnością, iż kandydatami na żywe torpedy nie muszą być wyłącznie mężczyźni, ludzie młodzi...”) Gazety akcentowały skrajne wypadki piętnastolatków czy osiemdziesięcioletnich weteranów, ale tacy stanowili

* Smolis S. — Podwodna broń dywersyjna, Warszawa 1974, s. 40.
** Szotkowski J. — op. cit. s. 14.

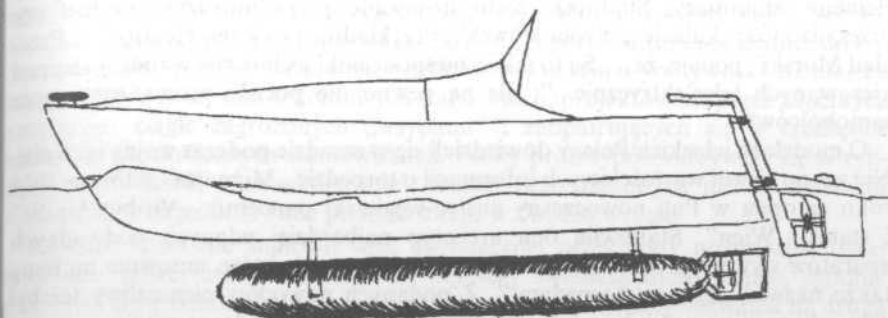
wyjątki. Podobnie przedstawia się udział osób niepełnosprawnych albo wręcz kalek. Podkreślano też niski procent bezrobotnych (w pierwszej pięćsetce tylko trzech) oraz dużą liczbę ludzi wykształconych, na stanowiskach i majątnych. Większość z nich była mieszkańcami miast mimo stosunkowo niskiego stopnia urbanizacji kraju. Po części prawidłowość tę mogą tłumaczyć: niższy poziom czytelnictwa prasy na wsi, słabe rozpowszechnienie radiofonii i odległość od potencjalnych punktów werbunkowych. Należy zaznaczyć, że wśród ochotników nie zabrakło obywateli polskich narodowości ukraińskiej, Żydów i uciekinierów z Czechosłowacji.

Zgłoszenia miały najczęściej prostą formę: zawierały dane personalne, pytania gdzie i kiedy należy się stawić. W miarę zbliżania się wybuchu wojny regułą stawała się niechęć do wyrażania zgody na podawanie nazwisk i adresów do publicznej wiadomości. Gazety wymieniały więc tylko litanie akronimów lub imion powiązanych z miejscem zamieszkania, a często z zawodem ochotnika. Zdarzały się i telegramy oraz obszerne, nieraz wzruszające listy: („...Moje życie jest tańsze od życia inżyniera, prawnika czy opiekuna rodziny i z tych powodów należy mi się pierwszeństwo w razie potrzeby...”K.B.). Wielu sumitowało się za zbyt późne zgłoszenie, a nie zabrakło oryginalności w rodzaju deklaracji czasowych — na przykład na dziesięć lat.

Zainicjowano składki na rzecz „żywych torped”. W operatywnym IKC zebrano na ten fundusz kilkaset złotych i dary rzeczowe. Była to oczywiście kwota nieznaczna, ale trzeba pamiętać, że naród już od szeregu miesięcy ponosił ciężary wielu innych zbiórek, pożyczek i obligacji obronnych. Po maju 1939 roku, część ofiar napływających na te ogólne kwesty była w intencji związana z „żywymi torpedami”.

Czy istniało uzbrojenie, którym mogliby się posłużyć tak liczni kandydaci do roli „żywych torped”? Przeważa opinia, że go nie było. Znanych jest jednak kilka relacji podważających tę hipotezę. Najbardziej bulwersująca jest opowieść Mariana Kamińskiego z Poznania. Twierdzi on, że oglądał w sierpniu 1939 roku film pokazujący polskie „żywe torpedy”. Razem z nim projekcję oglądać ponad osiemdziesiąt osób, które wyselekcjonowano ze zgłaszających się po badaniach lekarskich i uprzednim zaprzysiężeniu. Rzecz była firmowana przez Marynarkę Wojenną i działa się w Gdyni. Liczący wtedy szesnaście lat pan Kamiński uważa, że widział na ekranie trzy egzemplarze torped. Komentator (major wojsk lądowych) utrzymywał, że jest ich w sumie szesnaście, gotowych do natychmiastowego użycia. Zapamiętane parametry: długość — 3 m, szerokość z „lotkami” — 3,5 m, waga całkowita — 420 kg, w tym ładunek wybuchowy — 200 kg. Kształt oscylował między uskrzydloną (stery głębokości?) rakieta a typową torpedą morską*.

Inny świadek tamtych dni — Jan Szumiata, po zgłoszeniu się na listę straceńców otrzymał instrukcję zawierającą dane o torpedzie. Miała ona przypominać zabudowany kajak z zamykanym włazem i oszklonym dziobem. Dokument



Wygląd rzekomej „żywej torpedy” wg relacji Stefana Ceglarskiego

ten wydać miała Polska Marynarka Wojenna. Niestety, zaginął podczas okupacji. Natomiast Stefan Ceglarski, po zarejestrowaniu się na liście straceńców został poinformowany o budowie tajnej broni przez dwóch oficerów z floty. Według niego była to duża torpeda podwieszona pod niewielką łodzią, gdzie znajdowało się stanowisko sternika. Taki układ umożliwiał opuszczenie aparatu po naprowadzeniu na cel, ale przed wybuchem. Napęd zapewniał cichy silnik elektryczny*.

W mojej dyspozycji znajdują się jeszcze inne opisy, przy czym nie natrafiłem dotąd na chociażby dwie relacje dotyczące identycznej konstrukcji. Charakterystyczne jest też, że nikt nie widział samego sprzętu, a tylko jego wizerunki w formie rysunków, planów, modeli i na wspomnianym filmie. Nie są to więc pewne dowody istnienia pojazdów dla ochotników, ale — z kolei — tak liczne ich przedstawienia nie są zapewne wymysłami. Narzucają się następujące pytania: Czy istniały jakiegokolwiek realizacje przedstawionych projektów? Czy, przynajmniej przygotowywano produkcję „żywych torped”? Oraz: czemu miały służyć te wszystkie zabiegi i szum wokół „tajnej broni”, jeżeli na dwa pierwsze pytania odpowiemy negatywnie? Na szczęście przekazy świadków możemy zweryfikować i wesprzeć innymi faktami, które w sumie pozwalają przybliżyć prawdę o niewykorzystanym orężu. Przedstawiam je w formie argumentów za i przeciw jego istnieniu.

Przede wszystkim jeżeli powstała jakakolwiek konstrukcja zbliżona założeniami do „żywych torped”, to musiała być produkcji rodzimej. Wszelaki zakup był niemożliwy. Wprawdzie Italia i Japonia prowadziły prace w tej dziedzinie (we Włoszech sformowano nawet całą specjalną flotyllę, która także obejmowała grupę podwodnych pojazdów do podczepiania min), ale było to przedsięwzięcia supertajne i nie na sprzedaż. O japońskich torpedach samobójczych dochodziły bardzo

* Sztokowski J. — op. cit. nr 34, s. 14.

* Ibidem.

enigmatyczne wieści — bez danych technicznych, ale z naciskiem na szokujący element samoofiary. Stąd też często uznawano je za mityczne, za blef czy przesadzone spekulacje „rewolwerówek”. Przykładowo — kompetentny — „Przegląd Morski” podaje, że „...Są to jakieś niespodzianki techniczne w rodzaju torped kierowanych teleelektrycznie...”, ale na pewno nie pociski prowadzone przez samobójców*.

O modelach włoskich Polacy dowiedzieli się w zasadzie podczas wojny i później. Nie znano nawet wartościowych informacji o torpedzie „Mignatta”, która w 1918 roku zatopiła w Puli nowoczesny austro-węgierski pancernik „Viribus Unitis” i statek „Wien”. Stanowiła ona archetyp najbardziej udanych podwodnych aparatów dywersyjnych z czasów II wojny światowej, które umownie możemy także nazwać „żywymi torpedami”. Z podanych powodów niemożliwy też był zakup licencji na produkcję lub świadome skopiowanie cudzego wzoru.

Prasowe wzmianki o japońskich torpedach i lilipucich okrętach podwodnych oraz wystąpienie Bożyczki i Lutostańskich oddziaływały na środowisko fachowców-konstruktorów zdolnych zaprojektować podobny sprzęt. Jesienią 1938 roku inżynier Potyrała — czołowy polski okrętowiec, ściśle związany z kierownictwem marynarki wojennej, napisał, że koncepcja „żywych torped” i zbliżone należą „w zasadzie do rzeczy wykonalnych”. Z kontekstu można się domyślać, że chodzi o wykonalność techniczną. Ogólna ocena tego projektu jest więcej niż sceptyczna „...łatwiej jest bowiem zdecydować się na śmierć, niż będąc zamkniętym w żywej torpedzie trafić w nieprzyjacielski okręt płynący — w dodatku — z dużą szybkością, zygzakami i czujnie badający okoliczne wody przy pomocy aparatów podśluchowych. Zresztą siła militarna państwa nie może leżeć w samobójstwie jego obywateli...”**. Są to uwagi niezwykle trafne z perspektywy doświadczeń wojennych — „żywe torpedy” odnosiły zwycięstwa w reguły tylko nad jednostkami nieruchomymi — w portach, na kotwiczowiskach. Były też często bronią rozpaczliwej ostatniej szansy i na pewno bronią słabszych. Nawet jeżeli używali jej alianci mający na morzach przewagę, to ich akcje odbywały się w akwenach na których dominował przeciwnik. Podobnie niechętnie stanowisko cechowało i inne wypowiedzi oficjalne, zarówno ze strony PMW jak i konstruktorów. W najlepszym wypadku można się w nich doszukiwać łagodnej, ale dezaprobaty. Nie przesadza to jeszcze sprawy. Mamy dowody w piśmownictwie fachowym, że „żywymi torpedami” interesowano się u nas przynajmniej od 1936 roku. W tym czasie m.in. pod egidą Marynarki Wojennej, rozpoczęto studia nad różnymi rodzajami miniaturowych jednostek szturmowych. Doszło nawet do budowy kilku prototypów i prób z nimi na wodzie. Wprawdzie żadnego ze znanych projektów nie można utożsamiać z załogowymi torpedami, ale wymieniony okres czasu był wystarczająco długi do opracowania udanej konstrukcji i przeprowadzenia testów sprawdzających. Nawet czteromiesięczny przedział — od apelu z 6 maja do 1 września — pozwalał na

* „Przegląd Morski”, 1937, nr 100, s. 596.

** Potyrała A. — Ścigacze, „Przegląd Morski”, 1938, nr 109, s. 271.

dokonanie adaptacji klasycznych torped dla celów podwodnej dywersji, co udowodnili m. in. Niemcy przygotowując na gwałt osławiony typ „Neger”. Również warunki konspiracyjne nie przeszkodziły partyzantom norweskim dowodzonym przez Maxa Manusa, w skonstruowaniu i użyciu prymitywnych namiastek torped. Powstawały one w domowych warsztatach, projektowane przez zupełnych amatorów, ciągle zagrożonych „wsypami” i zaopatrujących się w niezbędne materiały na okolicznych złomowiskach. Próby prototypów odbywały się w rybnych sadzawkach, a „doskonalenie” modeli przeznaczonych już do działania następowało niejednokrotnie podczas akcji, w obliczu wroga.

Czynnik czasu nie stanowił więc dostatecznej przeszkody uniemożliwiającej powstanie nowej broni. Na rzecz tej hipotezy świadczą m.in. relacje, zgodnie z którymi część ochotników otrzymała z Marynarki Wojennej wezwania na drugą połowę października 1939 roku. Na ostatnich ćwiczeniach przeprowadzanych przed wybuchem wojny zapowiadano, że następne szkolenia odbędą się już na oczekiwany sprzęcie.

Kolejnego zbliżenia do wizerunku polskich „żywych torped” można dokonać przez analizę i porównanie ich cech technicznych i bojowych z możliwościami produkcyjnymi kraju. Kluczowe znaczenie ma tu fakt, iż w Polsce międzywojennej nie wyprodukowano żadnej zwykłej torpedy okrętowej lub lotniczej. Ponieważ wytwarzanie torped wymagało niebywale kosztownych inwestycji oraz równie żmudnych i drogich badań — zadowalano się importem z Francji i Anglii, które należały do wąskiego klubu producentów. Jeżeli więc powstała „żywa torpeda” bazująca na modelu tradycyjnym, to tylko przez przystosowanie typów sprowadzonych z Zachodu. Niestety, kształty i inne parametry tych ostatnich nie dają się pogodzić z przedstawionymi w większości przekazów. Do wyjątków należy opis p. Ceglarskiego, który mówi o sprzężeniu torpedy z łódką-gondolą dla sternika. Z taką ewentualnością korespondują doświadczenia zmierzające do radiowego sterowania mniejszymi jednostkami, prowadzone przez nasze siły zbrojne. Pisze o tym profesor Janusz Groszkowski, znany z rozpracowania systemu kierowania w pociskach „V-2” na zlecenie wywiadu Armii Krajowej: „Na 95 posiedzeniu Tymczasowego Komitetu Doradczo-Naukowego (organ istniejący przy II wice-ministrze spraw wojskowych, szefie Administracji Armii odpowiedzialnym m.in. za przemysł zbrojeniowy) — 7 października 1938 roku zakomunikowałem, że — niezależnie od prac nad zdalnym kierowaniem łodzią motorową, demonstrowanym władzom wojskowym w rejonie Modlina — rozpoczęto już studia i prace modelowe nad systemami telekomunikacyjnymi, przewidzianymi do kierowania szybkimi obiektami, np. torpedami lub samolotami”*. Brak decydujących sukcesów w tych badaniach mógł zrodzić pomysł zastosowania ślizgaczy lub innych „drobnoustrojów” jako szturmowych łodzi wybuchowych, prowadzonych niemal do końca przez marynarza ochotnika. Stąd niedaleko już do małej motorówki z podwieszoną torpedą.

* Groszkowski J. — Ściśle tajne, a jednak..., „Przekrój”, 1985, nr 21, s. 10-11.

Większość relacji opisuje konstrukcje oryginalne — nie dające się łączyć z klasycznymi torpedami. Są one jednak z reguły mało wiarygodne, jeżeli chodzi o właściwości nawigacyjne, wypornościowe i ogólne — techniczno-bojowe. Przykładowo: w zwykłej torpedzie z tamtych lat, ciężar ładunku bojowego stanowił od jednej czwartej do jednej szóstej całkowitej masy pocisku. W wypadku pan. Kamińskiego cała torpeda musiałaby ważyć 800-1200 kg, a nie 420 kg. Nie trzeba chyba dodawać, że w używanych „żywych torpedach” wspomniana relacja była jeszcze bardziej niekorzystna dla ładunku wybuchowego, ze względu na dobudowanie nieodzownych pilotowi elementów wyposażenia — kabiny z osłoną siedziska, aparatów tlenowych etc.

Abstrahując od wiarygodności przytaczanych opisów należy przyjąć, że bazywane na nich konstrukcje mogły być zbudowane przez przemysł krajowy. W granice wchodziły stocznie morskie i rzeczne oraz spora już grupa przedsiębiorstw wykonujących zamówienia na rzecz floty. W niektórych z nich opracowywany sprzęt nowatorski i eksperymentalny, jak na przykład kadłuby okrętów rzecznych ze stopów lekkich, oryginalne rodzaje napędów głównych, motorówki-ślizgacze, wyrzutnie torpedowe itp. Pewne możliwości w tej dziedzinie prezentowały też firmy lotnicze, które aktywnie reagowały na potrzeby, nawet potencjalne, sił morskich.

Ze względu na różne właściwości wód śródlądowych i morskich, próby pływania musiałyby się odbywać na Bałtyku. Niestety, nie mamy żadnych śladów pływania „żywych torped” na Wybrzeżu, a nawet wydatków na nie w budżecie marynarki. Ponieważ jednak stosowane były wtedy dość szeroko praktyki maskowania szczególnie tajnych lub kontrowersyjnych pozycji, brak zapisów w preminarzach również nie może stanowić pewnego dowodu na nieistnienie prac nad projektem. Wystarczające sumy mogły być ukrywane w buchalteriach innych organów wojska. Praktykowano też finansowanie wydatków na szeroko pojętą obronę z funduszy innych — cywilnych — ministerstw oraz subsydium pozabudżetowymi.

Wspomnienia dotyczące „żywych torped”, budzą też zastrzeżenia co do sposobu powiadomiania przez wojsko o supertajnej broni. W miarę przybliżania się wojny coraz większą uwagę poświęcano zwalczaniu szpiegostwa i ochronie tajemnic państwowej, ze szczególnym wskazaniem na sprawy militarne. Jest zastanawiające, że niektórym ochotnikom, często przedpoborowym, ujawniano wiadomości z natury swej ściśle tajne, starając się przy tym, aby je dobrze utrwalili przez pokaz i rozdawanie instrukcji do domu! Nie ma to żadnego precedensu, zważywszy dodatkowo, że selekcja kandydatów była dość pobieżna i sprowadzała się najczęściej do przysięgi i badań lekarskich. Przecież w ten sposób można było nowego uzbrojenia dopuścić całe watahy agentów i sabotażystów! Do obsadzenia szesnastu torped wystarczyliby chętni wojskowi — sprawdzeni w służbie i wymagający edukacji od militarne abecadła. Tak postępowano przy rekrutacji strzelców karabinów przeciwpancernych Ur. Mimo że zbliżona broń znajdowała się na wyposażeniu innych armii, dopuszczano do niej tylko zaprzysiężonych i dokładnie wybadanych również przez kontrwywiad żołnierzy zawodowych

i funkcyjnych. Ćwiczenia praktyczne organizowano z zachowaniem największej ostrożności, jakby chodziło o mityczne promienie śmierci. W strzelaniu przeszkolono tysiące ludzi stosując precyzyjnie zaplanowaną akcję dezinformacyjną, polegającą m.in. na rozsiewaniu plotek, iż są to zwykłe karabiny fabrykowane na zamówienie Urugwaju — stąd i sfalszowany symbol Ur. Ofiarą tych długotrwałych i pracochłonnych zabiegów padły nie tylko obce agentury, ale i część własnej kadry dowódczej.

Przedstawione fakty i w wypadku „żywych torped” nasuwają poważne podejrzenie zakrojonej na szeroką skalę mistyfikacji, sięgającej po preparowanie dowodów. Mogło to nastąpić przez „podłączenie się” do agencji Ilustrowanego Kuryera Codziennego, niezależnie od tego czy torpedy zamierzano produkować. Logicznym celem takiego działania byłoby maskowanie własnych zamierzeń i sił oraz odstraszenie przeciwnika.

I tak, podpierając się kulami zastrzeżeń, dochodzimy do końcowych konkluzji, mając równocześnie nadzieję, że odnajdą się jeszcze ludzie i dokumenty, które pozwolą lepiej oświetlić ten tajemniczy epizod września.

Nie budzi wątpliwości teza, iż w Polsce przedwrześniowej nie uruchomiono seryjnej produkcji „żywych torped”, nadających się do użycia bojowego. Jest możliwe, że powstały zróżnicowane projekty i plany takiej broni, a nawet pojedyncze prototypy. Budowa ich nie musiała się koniecznie odbywać nad morzem. Bez względu na osiągnięcia w materializacji idei „żywych torped”, nastąpiły próby dyskutowania spontanicznej akcji społeczeństwa przez wywiad, ośrodki propagandy i przez wojsko, które chciało wykorzystać ochotników do ryzykownych zadań, ale nie związanych ze sprzętem w rodzaju załogowych pocisków. Jest pewne, że „żywe torpedy” i ich odpowiedniki lądowe i powietrzne nie mogłyby zmienić przebiegu kampanii jesiennej, nawet gdyby wystarczyło ich dla wszystkich chętnych. Mogły na pewno zadać poważne straty w sprzęcie pancernym, lotniczym oraz zatopić kilka jednostek Kriegsmarine na czele z pancernikiem „Schleswig-Holstein”. Pozostaje więc szacunek dla ludzi dążących do stworzenia tak groźnej broni i gotowych nią walczyć. Ich postawa była daleka od egzaltowanej bohaterstwa. Była raczej przykładem świadomego patriotyzmu i dobrze obliczonej odwagi poświęcenia.

II. W POMROCE DZIEJÓW

Pański wynalazek jest dobry dla Algierczyków i piratów
Admirał Decr.

Polska próba stworzenia oddziałów dywersji morskiej w 1939 roku miała liczne archetypy rozsiane po całej historii. Najstarsze wzmianki o wojnach toczonych na wodzie wspominają o wytrawnych pływakach, którzy pod osłoną nocy przecinały liny kotwiczne wrogich okrętów w nadziei, że te rozbiją się o brzegi lub zderzą się podczas dryfu. Już ze starożytności znane są wypadki dziurawienia podwodnych partii drewnianych statków przez nurków. Antyczni komandos potrafiли nawet wzniesić pożary okrętów środkami łatwopalnymi, które przenoszono także pod wodą w specjalnych zabezpieczeniach.

Od najdawniejszych czasów formy walki na morzu zawierały szeroką paletę działań, które dziś zakwalifikowano by do dywersji i rozpoznania. Można nawet bez specjalnego ryzyka postawić tezę, iż załączki marynarek wojennych i pierwszych zadań bojowe w całości miały taki charakter w stosunku do armii lądowych. Dopiero po wiekach nastąpiło usamodzielnienie tego rodzaju sił zbrojnych, a jego cele nabrały cech klasycznych. Wszystkie formy dywersji morskiej, wykształcając się w zamierzchłych czasach będą się przewijać przez całe stulecia i jak się będzie można przekonać, znajdują zdumiewająco podobne odpowiedniki nawet w dobie techniki współczesnej.

Przechodząc do wrywkowego przeglądu najdawniejszych akcji szeroko rozumianej dywersji morskiej wykonywanej przez pojedynczych bojowców albo małe grupy, warto zacząć od wzmianek o wyczynach nurków, gdyż łączy się to nierzadko z zastosowaniem unikalnych technik i wynalazków, których metryki tkwią w ziemi skakująco odległej przeszłości.

Powszedność sztuki pływania i nurkowania wśród niektórych nacji starożytności pozwala przypuszczać, że sprawności te znajdowały zastosowania nie tylko do połowów, wydobywania małży, wodorostów, gąbek i pereł. W roku 480 p.n.e. Skyllas ze Skione — Grek w służbie perskiego króla Kserksesa, uznawany i dziś za najlepszego nurka epoki, miał dokonać niezwykłego wyczynu. Otóż, w obliczu nadciągającej bitwy między Persami a swymi rodakami, postanowił przyjąć ojczyźnie z pomocą. W tym celu, znając plany wojenne azjatyckich najeźdźców, zanurzył się w morzu koło Afetaj i przepłynął skrycie przez szeroką cieśninę Oreos, która oddzielała go od floty greckiej. Przebyty dystans liczono na około 80 stadiów (ponad 13 kilometrów). Znajomość zamiarów przeciwnika pomogła Hellenom rozdysonować skromne siły we właściwy sposób i w konsekwencji przyczyniła się

do zahamowania postępów armady Kserksesa (bitwa pod Artemizjon). Tenże bohater miał też wraz z córką Cyaną poprzecinać liny kotwiczne azjatyckich galer.

W roku 375 n.e. Flavius Vegetius Renatus — Rzymianin ogłosił pracę „Rei Jylilitaris Instituta” poświęconą sposobom wojowania. Nie zabrakło tam miejsca na „a” techniki walk podwodnych. Szczególnie wiarygodnie przedstawia się opis kaptura skórzanego, połączonego elastyczną rurą z powierzchnią wody, gdzie jej koniec był utrzymywany w odpowiedniej pozycji przez pęcherz pławny. Całość uzupełniały sprzączki zapinane pod pachami i utrzymujące ten ekwipunek na człowieku. Strój ten mógł być używany do skrytych przejść podwodnych (n.p. forsowanie rzek, fos) na krótkich odcinkach. Nie pozwalał na dłuższe pobyty pod wodą i schodzenie na większe głębokości. Jego wadą była też przymusowa ślepotą nurka, którego twarz wraz z resztą głowy obejmował szczelnie kaptur bez otworów na oczy. Wydaje się, że sprzęt ten mógł służyć do akcji dawnych samotnych wojowników.

Z epoki wypraw krzyżowych pochodzi przekaz arabskiego historyka Bohaddina napomykający o udanym użyciu dla celów wojskowych statku podwodnego. W tych czasach miało miejsce ciekawe wydarzenie, które dziś określono by jako atak morskich komandosów. Otóż 1 czerwca 1191 roku w pobliżu floty Ryszarda Lwie Serce — króla Anglii, a jednocześnie jednego z wodzów trzeciej krucjaty — pojawił się ogromny żaglowiec, o trzech wysokich masztach (rzadkość w ówczesnym budownictwie okrętowym). Jego kadłub był pomalowany w żółte i czerwone pasy. Natomiast na dziobowym pomoście zauważono rozpostarte skóry w kolorze zielonym. Stosowano je, po nasączeniu octem, skwaśniałym winem lub uryną jako obronę-izolację zapobiegającą rozprzestrzenianiu się słynnego greckiego ognia. Statek był tak potężny, iż ówczesny kronikarz uznał go za największy od czasów arki Noego. Rezydujący na galerze „Trench-the-Mer” król nakazał Piotrowi de Barres obwołać obcą jednostkę i zorientować się w jej zamiarach. W odpowiedzi usłyszano, że jest to statek francuski podczas podróży z Antiochii do Akry. Nigdzie jednak nie dopatrzone się francuskiej flagi, ani też nikt z załogi nie mówił w języku znad Rodanu i Sekwany. Wkrótce zgłosił się jeden z krzyżowców z sensacyjną wiadomością, iż widział już ten okręt podczas pobytu w Bejrucie. Nazywał się „Drodmunda” i należał do Saracenów.

Aby ostatecznie rozstrzygnąć problem tożsamości przybysza, wysłano jedną z galer w jego pobliże. Odpowiedzią było okazanie broni z śmiertcionymi miotaczami ognia na czele. Stało się jasne, że jest to statek wroga albo mu służący. Równocześnie ujawniła się przewaga arabskiego okrętu w postaci broni, na którą Europejczycy nie mieli odpowiedzi, ani nawet obrony. Mimo więc gotowości do oświeceń otwarty atak uznano za bezsensowny. Jednakże król Ryszard słynący 2 męstwem i roztropnością w dowodzeniu wojskami na lądzie nie chciał okazać się gorszym na wodzie. „Czy to możliwe, aby wypuścić wrogi statek bezkarnie?”

*~ zanotował słowa monarchy skrupulatny kronikarz. Uradzono więc nietypową obronę ataku. Z niewidocznej dla Saracenów strony okrętu angielskiego do wody wypuszczono grupę odważnych ochotników, którzy nurkując dopłynęli pod rufę

obcego żaglowca. Używając zabranych ze sobą lin unieruchomili ster, co bardzo utrudniłoby ewentualną ucieczkę, a następnie, po cichu, wspięli się na pokład gdzie uderzyli na zaskoczone strażę. Po początkowym sukcesie napastników Turcy zaczęli odzyskiwać przewagę, ale wnet ich okręt został staranowany przez podpływające galery chrześcijan. Nie zdążył użyć swej atutowej broni i wkrótce pograżył się w toni. Ocalało 35. marynarzy, ale krzyżowcom nie udało się wydrzeć tajemnicy greckiego ognia.

W 1203 roku nurkowie francuskiego króla Filipa II Augusta dokonali typowego ataku z zakresu dywersji podwodnej. Jeden z nich — Gaubert z Mantes potrafił przenosić pod wodą zapalony fajerwerk. Razem z innymi przepłynął szeroką rzekę i podpalił palisadę zamku Gaillard. Robertowi Valturio inżynierowi z Wenecji przypada zaszczyt autorstwa najstarszego zachowanego do dziś planu okrętu podwodnego (rok 1472). Miał się składać z trzech sekcji tworzących walec zakończony kopułami na obu końcach. Napęd stanowiły umieszczone pionowo w kierunku dna, po bokach jednostki, namiastki śrub na mimośródach.

W okresie renesansu i w czasach po nim następujących ilość informacji o wynalazkach i działaniach bojowych morskich dywersantów zaczyna wyraźnie narastać. Nie należy jednak wiązać tego tylko z postępem techniki wojenno-morskiej i traktować jako momentu szczególnie przełomowego. Powyższy trend częściowo wynika z obfitości źródeł (upowszechnienie druku), których brak w odniesieniu do epok wcześniejszych.

Z roku 1578 pochodzi dzieło Wiliama Boure'a „Invetion's and Devices”, w którym ten elżbietński artylerzysta opisał dokładnie zasady konstrukcji jednostek podwodnych z uwzględnieniem systemu balastowego. Pół wieku potem dzwony nurkowe są już tak rozpowszechnione, że używano ich do prac ratowniczych — wydobywania wraków, a przynajmniej ich ładunków, a także do usuwania przeszkód nawigacyjnych i robót hydrotechnicznych. Ich popularność i pewność obsługi była już takiego rodzaju, że udostępniano je laikom — spragnionym wrażeń i ekstrawagancji „turytom”. W roku 1625 przebywający na emigracji w Holandii polski szlachcic Krzysztof Arciszewski odbył podwodną perygrynację w okolicach Hagi.

Admirał Arciszewski (1592-1656) nie dość, że prawdopodobnie był pierwszym przedstawicielem naszej nacji, który przebywał pod wodą korzystając z zaawansowanego wyposażenia technicznego, to także może być śmiało uznany za prekursora nowoczesnej dywersji morskiej. Otóż, ten wybitny wojskowy — artylerzysta, inżynier i żeglarz, będąc na służbie niderlandzkiej Kompanii Zachodnio-indyjskiej, w roku 1636 przedłożył jej władzom memoriał, w którym proponował wysadzanie nieprzyjacielskich galeonów „podwodnymi petardami”. Wydaje się, iż Arciszewski chciał wykorzystać swoją umiejętność przebywania pod wodą do skrytego zaminowywania dennych partii okrętów. Jeżeli chodzi o środki wybuchowe był niewątpliwie ekspertem i mógł znać już techniki wolnopalnych lontów w skórzanych przewodach, które nadawały się do użycia w wodzie. Zapewniały też czas na odwrót dla nurka-dywersanta.

Z początkiem XVII wieku wśród konstrukcji mających pomóc człowiekowi w opanowaniu głębin zaczęły się wykształcać dwa podstawowe nurty: jeden prowadził do powstania stroju nurka — najpierw zasilanego powietrzem z powierzchni wody, a z czasem zyskującego autonomię po wynalezieniu zasobników tlenowych (lata siedemdziesiąte XIX wieku); drugi kierunek zmierzał do wybudowania okrętów podwodnych. Dzwony nurkowe — stanowiące element pośredni — w miarę doskonalenia konkurencyjnych metod pobytu pod wodą tracą na znaczeniu. Nie znalazły też zastosowania w operacjach bojowych.

Rozwój obu wymienionych tendencji miał kapitalne znaczenie dla powstania współczesnych form dywersji morskiej. I tak jak kiedyś floty raczkowały jako pomocniczy rodzaj wojsk, tak obecnie przy potężnych już marynarkach wojennych zaczęły się pojawiać dziwaczne konstrukcje podwodne, które aż do pierwszej wojny światowej musiały oczekiwać na uzyskanie rangi regularnej klasy okrętu. Przez całe stulecie niewielkie jednostki podwodne były ledwo tolerowane przez konserwatywnych admirałów. Zarzucano im nie tylko braki techniczne, niedoskonałości, o które nie trudno w prototypach, ale przede wszystkim, że były ... niemoralne, że wojna w ich wydaniu była nierycerska, miała coś ze skrytobójstwa. Chętnie pozbywano się ich projektantów powiedzeniem: „To kolega” — mając na myśli szefa wywiadu. W ten sposób niezależnie od państwa, czy przyporządkowania organizacyjnego archetypy dzisiejszych okrętów podwodnych były spychane do getta działań dywersyjnych. Ich nieliczne załogi często dają się zaliczyć w poczet samotnych wojowników.

W roku 1624, w obecności króla Jakuba I, na Tamizie odbyły się udane pokazy nurkowania „skrzyni podwodnej” zbudowanej przez holenderskiego lekarza Cornelisa van Drebbela. Napędzały ją wiosła (sześć par), zastosowano stosunkowo sprawny sposób balastowania i odciążania jednostki pozwalający na płynne za- i wynurzanie. Kronikarze wspominają o skórzanych miechach dostarczających zapasy powietrza. Drewniane poszycie „skrzyni” również powleczone specjalnie spreparowanymi skórami aby poprawić jej szczelność. Niderlandzka łódź mogła pokonywać dość długie odcinki pod wodą. Powstała prawdopodobnie kilka lat wcześniej — około roku 1620. Od tego momentu coraz częściej pojawiają się wzmianki o rzeczywiście pływających pod wodą okrętach.

Następna ważna cezura wiąże się z pierwszymi akcjami bojowymi protoplastów „żywych torped” i miniaturowych łodzi podwodnych. Miało to miejsce podczas wojny o niepodległość kolonii angielskich w Ameryce Północnej (1775-1783). Powstające państwo nie miało rzecz jasna floty wojennej, która mogłaby się równać z potężną Royal Navy i stąd musiało ponosić skutki blokady morskiej. Widok kotwiczących bezkarnie na redzie amerykańskiego portu fregat brytyjskich natchnął inwencją wynalazcą 27-letniego mieszkańca Connecticut — Dawida Bushnella, który skonstruował minę z zapalnikiem zegarowym, zdolną do odpalania pod wodą. Następnie wybudował jednostkę pływającą, która mogła skrycie umieścić ten ładunek wybuchowy pod dnem okrętu. Ów cud techniki ochrzczono „Turtle” („Żółw”), co nawiązywało do kształtu oraz niewielkiej prędkości.

Gotowość bojową okręt osiągnął wiosną 1776 roku, a budowę trwającą cztery lata ukończono rok wcześniej w Saybrook. Po wielu próbach prowadzonych przez brata konstruktora Ezrę, w nocy z piątego na szósty września 1776 roku, „Turtle” wyruszył do pierwszej akcji bojowej przeciw brytyjskiemu liniowcowi „Eagle” kotwiczącemu na podejściu do portu w Nowym Jorku. Straceńcem, który odważył się podjąć ryzykownego zadania, był sierżant Armii Kontynentalnej Ezra Lee. O wadze przywiązywanej do wynalazku świadczy fakt, iż operacja odbywała się pod osobistym protektoratem Jerzego Waszyngtona, który obserwował jej przebieg, a wcześniej wspomagał Bushnella finansowo. Jajowaty kadłub „Turtle” o wymiarach 1,5 na 2,5 metra był wypełniony dużą ilością urządzeń, tak że pozostawał niewielki zapas na swobodę ruchów dla jednoosobowej załogi. Na górze okrętu umieszczono niewielką kopułę z bulajami pozwalającymi na minimum obserwacji. Wyżej wystawała rurka ze świdrem, którym miano wiercić otwór służący do zamocowania miny. Poza skorupę jednostki wystawał ster oraz dwie śruby służące jako pędniki do ruchu w poziomie i pionie. Na powierzchni okrętu zaczepiona była też mina połączona ze świdrem. Zawierała ona około 130 funtów przedniego prochu. „Turtle” posiadał pompy: ssącą i opróżniającą. Powietrze doprowadzane znalazło powierzchnię wody przez rodzaj „chrap” samozabezpieczających się przed zalaniem wodą. Wszystkie te urządzenia były napędzane ręcznym systemem korb. Przynęty nawigacyjne miały fosforyzowane wskaźniki, a wewnątrz oświetlała specjalna lampa, w której jarzyło się bezdymne drewno zwane przez miejscowych „lisim ogniem”. W sprzyjających warunkach szybkość marszu pod wodą wynosiła 3 węzły. Zasięg był ograniczony wydolnością „samotnego wojownika” i sprowadzał się tylko do wód przybrzeżnych.

Pierwszy atak z użyciem jednostki podwodnej miał stosunkowo udany przebieg. W zupełnych ciemnościach trzy łodzie wielorybiczne wyholowały okręcik pod port. Dalszą drogę odbył on wynurzony kierując się na dźwięk dzwonów i głosów z wrogiego liniowca. Tylko ostatni etap marszu Lee przebył pod powierzchnią. Mimo ograniczonych możliwości nawigacyjnych „Turtle” odnalazł okręt wrogi i zdołał do niego dopłynąć bez zaalarmowania załogi. Próba wiercenia otworu w dniu napotkała na nieoczekiwaną przeszkodę: poszycie było pokryte blaciami miedzianą. W rezultacie, po wyczerpującym wysiłku sierżantowi udało się uczynić zaledwie niewielki zadziór w blasze. Tamże zawiesił minę i szczęśliwie powrócił do brzegu. Jeszcze zanim się wynurzył usłyszano donośny wybuch podwodny. Nie zaszkodził on brytyjskiemu liniowcowi, gdyż mina musiała wcześniej opaść na dno. Tajemnicza eksplozja zaintrygowała co prawda Anglików, ale nie na tyle aby zamieścić o niej wzmiankę w dzienniku pokładowym.

Natomiast niewątpliwym fiaskiem zakończył się ponowny atak — Ezra Lee nawet nie zdołał dotrzeć w pobliże upatrzonego celu, gdyż Anglicy, zaniepokojeni poprzednim wybuchem odsunęli linię blokady daleko od brzegu.

Po zakończeniu kampanii „Turtle” załadowano na niewielki żaglowiec, który miał dostarczyć go do macierzystej stoczni dla dokonania napraw i modernizacji. Sloop ten został przechwycony przez brytyjską fregatę i zatopiony wraz z niezwyk-

tym ładunkiem. Pozbawiony swej głównej broni Bushnell nie zrezygnował z prób pobicia Royal Navy. W lecie 1777 roku podjął działania opiewane później w balladzie jako „bitwa beczułek”. Chodziło o miny spławiane w kierunku ujścia rzek, gdzie dyżurowały angielskie dozorowce. Jedną z prochowych baryłek została podjęta przez przyzową załogę zdobytego na Amerykanach szkunera. Podczas manipulacji przy ładunku nastąpił wybuch, który zabił trzech marynarzy i zniszczył statek. W 1812 roku, podczas kolejnej wojny między Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią, Bushnell miał okazję wypróbować nową wersję swego „Zółwia”. I tym razem zawiódł świder, który złamał się przy gwałtownym zakoleśnieniu się okrętu-celu. Bushnell zmarł w roku 1824 otoczony powszechnym szacunkiem. Konstrukcje Amerykanina charakteryzowały się dużym nasyceniem urządzeniami technicznymi, które pomysłowo zdołano skupić w niewielkich przestrzeniach, tak aby mógł obsługiwać je jeden człowiek. Uzbrojenie stanowiło hybrydę idei najnowszych i egzystujących od starożytności. Udane wyjście w morze mogło się odbyć tylko przy spełnieniu szeregu istotnych warunków, które w praktyce razem występowały niezwykle rzadko. Operator musiał cechować się wrecz nadludzką siłą oraz niegorszą odpornością psychiczną. Niewątpliwie kwalifikowało go to do grona samotnych wojowników.

Następną chronologicznie postacią zasłużoną dla dziejów dywersji podmorskiej był również obywatel Stanów Zjednoczonych Robert Fulton, znany głównie jako budowniczy pierwszych parowców, które przyniosły mu sławę i pieniądze. Urodzony w 1765 roku w biednej irlandzkiej rodzinie farmerskiej niedaleko Filadelfii, początkowo poświęcał się malarstwu. Mając dwadzieścia jeden lat przybył do Londynu, gdzie nadal tworzył miniatury, a nawet wystawiał w Królewskiej Akademii. Z czasem jednak, pod wpływem wybitnych naukowców, w tym Jakuba Watta, zaczął przejawiać zainteresowania naukami ścisłymi: fizyką i medianiką. Specjalnie pochłonięty go marzenia o unicestwiającej broni, która uczyniłaby toczenie wojen bezsensownym. W pomysłach tym jednoczyły się charakterystyczne dla tego wynalazcy humanistyczny idealizm z merkantylnym podejściem do życia — Fulton spodziewał się wielkich profitów po obdarowaniu Ziemi strasliwym orężem. Owocem długich przemyśleń stała się koncepcja „nurkującej łodzi” — „wanna też „statkiem ryba”. 13 grudnia 1796 roku została ona przedstawiona francuskiemu Dyrektoriatowi, gdyż Amerykanin nie chciał sprzedawać swego projektu Anglikom — niedawnym kolonizatorom i wrogom jego ojczyzny. Opisy Jeźniwej broni złożone przez cudzoziemca były starannie badane i wywoływały ambiwalentne reakcje. Z jednej strony zaproponowano sfinansowanie budowy okrętu oraz wypłacanie nagród za każdą zatopioną jednostkę wroga, ale z drugiej chciano, aby Fulton robił to we własnym imieniu. Oznaczało to skazanie na rodzaj iractwa. Istniała przy tym poważna obawa, że Anglicy będą marynarzy-podwodniaków traktować analogicznie jak obsady branderów i innych statków „ogniotycznych” lub wybuchowych. Ówczesne prawo wojenne nakazywało członków ich załóg wieszać w razie wzięcia do niewoli, gdyż ten rodzaj wojowania uznawano za godny potępienia. Także sama admiralicja francuska, mimo ciągłych porażek

w klasycznych bitwach żaglowców, niezbyt kwapiła się do zastosowania rewolucyjnego projektu. Broń tę uznawano za „niemoralną” oraz „za nadającą się dla Algierczyków i piratów”. Opór także stawiała bezimienna biurokracja bojąca się podejmowania ryzykownych decyzji. Wysiłki naukowca, który zbudował model przyszłego okrętu, a później jego pierwszą wersję nazwaną „Nautilus” nie przynosiły rezultatów. Nawet udane pokazy na Sekwanie przy dwutysięcznym tłumie nie zmieniły postawy odpowiedzialnych za decyzje notabli. Co prawda Fulton zyskiwał też sojuszników i entuzjastów, nazywano go już geniuszem (minister marynarki Eustace Bruix), ale prawdziwy przełom nastąpił dopiero po objęciu władzy przez Napoleona. Dzięki poparciu kolejnego ministra marynarki Forfaita oraz wybitnych uczonych Mongé'a i de La Place'go udało się wyjednać zgodę pierwszego konsula na budowę kolejnego „Nautilusa”, tym razem już w wersji morskiej. Prace wykonano w stoczni Perriera w Rouen. Dziewiczy rejs odbył się 29 lipca 1800 roku podczas którego przeprowadzono dwa zanurzenia — ośmio- i siedemnastominutowe. 24 sierpnia zanurzenie trwało około godziny, przy czym o wyjściu na powierzchnię zadecydował brak tlenu sygnalizowany gaśnięciem świec. Podczas innej próby okręt przebył pod wodą pięćset metrów. Pełny sukces przyniosły także testy pływania na morzu otwartym, zarówno na jał i pod wodą. Gorzej natomiast wypadły usiłowania ataków na brytyjskie brygi blokujące Le Havre. Jednostki te zasygnalizowane przez posterunki nabrzeżne, odplynęły na otwarte morze zanim „Nautilus” zdołał się do nich zbliżyć. Wynalazca był jednak pełen entuzjazmu. Proponował Napoleonowi akcje na Tamizie mające przesądzić o wygranu wojny.

Czas zmagania o akceptację najwyższych czynników Fulton wykorzystał na doskonalenie swojego dzieła. Jego ostateczna wersja została zaprezentowana latem 1801 roku, po licznych poprawkach i przebudowie. Łódź miała około 7. metrów długości i klasyczny wrzecionowaty kadłub z niewielką kopułą do obserwacji przy półzanurzeniu. W tej namiastce nadbudówki mieścił się właz z zejściem pod pokład. Była to zapowiedź przyszłych kiosków na okrętach podwodnych. Do żeglugi pod wodzie służył składany maszt, na którym można było rozwinąć żagiel gafflowy i foka. Jednostka spisywała się bardzo dzielnie jako kuter żaglowy. Dzięki tej właściwości — przeciwnie do „Turtle'a” — „Nautilus” nie był tylko jednostką przybrzeżną. Mógł o własnych siłach dotrzeć na przykład do wybrzeży Kornwalii i tam, już z zanurzenia, atakować przeciwnika w jego portach. Dla uszczelnienia poszycie statku było pokryte blachą miedzianą. Napęd podwodny stanowiły cztery śruby wraz z parą sterów głębokości. Śruby były napędzane systemem przekładni poruszanych siłą ludzkich mięśni — obsługa dwie osoby. Naturalnie okręt posiadał także normalny ster oraz system pomp balastowych. Zastosowano też zbiornik sprężonego powietrza, który pozwolił na przedłużenie czasu podróży podwodnej. Broń statku-ryby stanowił świder i tzw. „torpedo” — ładunek wybuchowy. Urządzenia te działały znacznie sprawniej niż w przypadku konstrukcji Bushnella. Wszystkie próby wysadzenia okrętów-celów powiodły się. Wymowa demonstracji wywierała duże wrażenie na widzach nawet jeżeli byli ekspertami

spraw wojennomorskich. Skuteczność nowej broni nie ulegała dla nich często wątpliwości i dlatego żądali ... zakazu jej stosowania. Drewniane statki były wobec niej zupełnie bezbronne, jeżeli nie poruszały się szybko. Potężne eksplozje rozrywały je na strzępy bez dania szansy na obronę czy ratunek dla załogi. Jak donosił po jednym z pokazów „Nautilusa” morski prefekt Brestu śmierć zgotowana przez wynalazek Fultona „nie dawała się nazwać rycerską”. Odczytywano ją jako rodzaj egzekucji z zaskoczenia.

W ten sposób mijały kolejne miesiące i lata. Fulton i jego przyjaciele pisali dziesiątki listów, memoriałów, starali się o wysokie protekcje, wyjednywali audiencje, ale wszystko to nie posuwało spraw. Wynalazca szedł na kompromisy. Widząc niechęć do podstępnej techniki walki oferowanej przez jego łódź podwodną, proponował użycie jej do zwiadu morskiego. Również bez powodzenia. Ostatecznie Francuzi zrezygnowali oficjalnie z jego usług 5 lutego 1803 roku. Przymuszalnie o klęsce jego idei zadecydowało wycofanie się Napoleona z projektu inwazji na Wyspy Brytyjskie i zastąpienie tego koncepcją marszu na wschód. Żeby oddać Francuzom sprawiedliwość, trzeba dodać, iż nie ignorowali oni pomysłu dywersyjnej broni podwodnej i prowadzili w tym kierunku niezależnie od Fultona tajne studia. Niektóre ze źródeł podają nawet, że „Nautilus” był niczym innym tylko rozwinięciem planów, które dyrektoriat przekazał amerykańskiemu wynalazcy do oceny i ewentualnego dopracowania. Prawdziwym ich autorem miał być ... Polak doktor Jakub Fryderyk Hoffmann, który był lekarzem legionów Dąbrowskiego. Człowiek ten już około 1796 roku przygotował projekt łodzi podwodnej, która miała posłużyć do uwolnienia naczelnika Kościuszki więzionego w twierdzy szlissensburskiej.

Zgorzkniały Fulton odsunął się od idei broni podwodnej i zajął się napędem parowym dla statków, co w przyszłości przyniosło mu wielki sukces. W międzyczasie okazało się jednak, iż pilnym obserwatorem jego prac nad „Nautilusem” był także wywiad brytyjski, który zdołał wystraszyć „nikczemną i straszliwą” bronią nie tylko czynniki rządowe, ale nawet admiralicję. 19 czerwca 1803 roku ten ostatni organ wysłał tajne pismo do dowódców baz morskich ostrzegające przed zupełnie nieznanym zagrożeniem. Niektórzy z historyków doszukują się w nim wręcz panikarskich tonów. Równocześnie upoważniono jednego z agentów angielskich w Paryżu do złożenia Fultonowi intratnej finansowo propozycji zademonstrowania jego wynalazku na wyspiarskiej stronie Kanału La Manche. Po dłuższych targach Fulton wrócił przez Holandię na Wyspy Brytyjskie, gdzie przedstawił projekt łodzi podwodnej z sześciuosobową załogą. Miał to być okręt większy od pierwowzorów. Innowacje obejmowały zapas min oraz system pobierania świeżego powietrza znad fali podobny do „chrap” „Turtle'a”. Okręt ten zachwyił samego premiera Pitta, a przez jego doradcę naukowego sir Home'a Pophama został uznany za rewolucyjny dla sposobów prowadzenia wojny na morzu. Mimo obietnic kredytów na budowę oraz spisania wstępnych umów projekt ten nie doczekał się materializacji. Zaciążyła negatywna opinia Pierwszego Lorda Admiralicji, który zdołał nazwać przy tej okazji swojego premiera „największym ignorantem jakiego nosiła ziemia”.

Wynalzca opuścił Wyspy Brytyjskie jesienią 1806 roku i wrócił do Stanów Zjednoczonych, gdzie również budował kolejne „torpeda” i okręty podwodne. Jeden z nich przeprowadził nieudany atak na brytyjski liniowiec „Ramillies” podczas następnej wojny między metropolią i byłą kolonią w 1813 roku — reed portu New London. Wielki konstruktor zmarł w roku 1815 nie zaznawszy satysfakcji z zaprojektowanego oręża.

Doświadczenia Fultona i Bushnella przetrwały drogę ich następcom. Przez cały wiek XIX powstawały plany jednostek podwodnych, które coraz częściej udawało się wybudować i używać praktycznie. Ważniejsze znaczenie miały konstrukcje Wilhelma Bauera (Niemcy), Aleksandra Szildera (Rosja) i grupy Amerykanów, którzy na bazie kotła parowego spreparowali łódź podwodną zwaną od nazwiska głównego projektanta „Hunley”. Zyskała ona ponure miano „pływającej trumny”, gdy zatonała trzykrotnie (!) na skutek wypadków w zasadzie nie związanych z jej wadami konstrukcyjnymi. Zginęły z nią niemal trzy pełne obsady — dwudziestu trzech ludzi, a uratowało się tylko czterech (w tym dowódca — porucznik Payne — dwukrotnie). W trzecim wypadku zginął konstruktor okrętu Horacy L. Hunley. Odwaga kolejnych marynarzy godzących się zamustrować na pechowy statek do dziś budzi podziw. Zbudowano go podczas wojny secesyjnej dla floty południowców w Mobile (Alabama), na terenie składów artykułów żelaznych Park & Lyons. Długość łodzi wynosiła około 10 metrów, szerokość nie przekraczała 1,3 metra. Uzbrojenie stanowiła odpalana elektrycznie mina wytykowa na siedmiometrowej żerdzi. Wcześniej dokonano prób z pływającą miną holowaną na siedemdziesięciometrowej linie. Okręcik posiadał dwa włazy z pokrywami i niewielką kopułę do obserwacji. Zaopatrzone go również w system rurowy do wymiany powietrza. Ciekawostką było zastosowanie okrągłej osłony wokół śruby, co chroniło przed zaplątaniem się w wodorosty, sieci i liny. Śruba napędzana była siłą mięśni przez przekładnię „Hunley” nie stanowił istotnego kroku naprzód w technice budownictwa okrętów podwodnych. Zyskał jednak sławę jako pierwsza jednostka, która przeprowadziła udany atak spod powierzchni wody, zakończony zatopieniem okrętu wroga. Stało się to 17 lutego 1864 roku pod Charlestonem. Dowodzona przez porucznika George’a E. Dixona łódź wypłynęła z portu pod osłoną ciemności przy spokojnym morzu i lekkim wietrze. Około godziny 20.45 idący w położeniu nawodnym „Hunley” został wypatrzony przez wachtę na trzynastodziałowej parowej korwecie federalistów USS „Housatonic”. Okręt ten kotwiczył jako wysunięty dozór około dwóch i pół mili od zapór broniących wejścia do portu. Mimo nie rozpoznania podejrzanego obiektu podniesiono natychmiast alarm i zdołano wyrwać kotwicę. Korweta w krótkim czasie dokonała zwrotu i zaczęła nabierać prędkości kierując się bezpośrednio na „Hunley’a”. Ten z kolei zdążył się zanurzyć i prawidłowo umieścił swój ładunek wybuchowy przy burcie przeciwnika na wysokości śródokręcia. Nastąpił potężny wybuch, który przepołuwił „Housatonic’a”. Okręt zatonął w ciągu kilku minut tracąc pięciu marynarzy zabitych przez eksplozję. Niestety fatum nadal ciążyło na dzielnym podwodniakiem, który został pociągnięty na dno przez swą ofiarę razem z całą załogą. Był to więc bardzo gorzki sukces.

Wojna secesyjna w Ameryce Północnej cechowała się wysokim poziomem innowacyjności niemal we wszystkich dziedzinach wojskowości. Oprócz zastosowania najnowszych wynalazków powstawały też oryginalne formy organizacyjne. Jedną z nich było utworzone przez konfederatów Biuro Torpedowe, które można uznać za pierwszą, zupełnie samodzielną jednostkę dywersji morskiej. Powołano je niejako z konieczności, jako namiastkę floty wojennej, której Południe nie posiadało. Północ z kolei wyposażona w pokaźną marynarkę nie była zainteresowana nietypowymi formami walki na morzu i chciała też od tego odstraszyć przeciwnika. Uczyniono to przez zagrożenie powieszeniem na miejscu wszystkich ujętych przy „torpedowym biznesie”, jak głosił odnośny komunikat. Takie podejście najlepiej dokumentuje, że wszelkie odstępstwa od tradycyjnych metod i środków walki były traktowane z niechęcią i uważano je niemal za zbrodnie wojenne. Dokumentuje to niewątpliwie ich dywersyjny charakter i nieodparcie kojarzy się ze słynnym rozkazem Hitlera nakazującym rozstrzeliwanie alianckich komandosów.

Bazą Biura był holownik nazwany rzecz jasna „Torpedo”. Pracami zaimprovizowanego sztabu złożonego z oficerów marynarki, wynalazców, konstruktorów i zwykłych entuzjastów kierował Gabriel James Rains. Powstało tam szereg ciekawych koncepcji walki morskiej oraz planów środków technicznych do ich realizacji. Jedną z akcji polegała na skrytym umieszczeniu w dostawach węgla dla floty przeciwnika ładunków wybuchowych. Dla lepszego maskowania umieszczano je w odpowiednio wydrążonych, a potem sklejonych bryłach antracytu. Bomby te wrzucane do palenisk parowców eksplodowały z potężną mocą powodując oprócz strat materialnych i ludzkich panikę oraz ogromnie kosztowne zabiegi sortowania i pilnowania każdej partii surowca. Jedną z eksplozji tego typu zdemolowała okręt sztabowy głównodowodzącego armią Północy generała Butlera.

Inny pomysł sprowadzał się do budowy lub przebudowy niewielkich kutrów parowych, które zaopatrzone w różnego typu miny miały zderzać się z dużymi okrętami Północy i wysadzać się z nimi w powietrze. Nie była to idea zupełnie świeża, gdyż podobną funkcję spełniały dawniej wszelkie brandery, statki ogniowe, wybuchowe i bombowe stosowane od starożytności do łamania szyków wroga, podpalania i rozrywania jego jednostek. Ich szkieletowe obsady ponosiły zawsze ogromne ryzyko śmierci lub się nawet na nią świadomie zgadzały. Szczególnie doniosłą rolę odegrał ten sposób działań podczas odpierania Wielkiej Armady przez Anglików (1588). Także polski hetman Chodkiewicz, podczas kampanii kurlandzkiej w 1609 roku, przeciw Szwedom zaimprovizował flotę wojenną ze zdobytých i kupionych w Parnawie statków, które następnie użył po części jako brandery do zaskakującego, nocnego ataku pod Salis (8/9 czerwca). Dzięki nim zajęły się ogniem dwa galeony, które zatonały wraz z większością załóg. Inne okręty nieprzyjaciela przed pożarem ratowały się paniczną ucieczką w morze.

Kutry wybuchowe konfederatów preparowano w zaimprovizowanych stocznicach, głównie na plażach przy ujściach większych rzek. Prawdziwych stoczn

pogardzające przemysłem Południe nie miało. Brakowało też rzetelnych fachowców od budownictwa okrętowego, co w sumie czyniło wiele konstrukcji nieudalnymi. Z drugiej strony domorośli konstruktorzy nie byli krępowani sztywnymi doktrynami i doprowadzali do niepowtarzalnych i praktycznych rozwiązań. Jedną z takich dzieła często zwano „Dawidami”, jako przeciwstawienie dla ogromnych „Goliatów” Unii. Jednym z pierwszych okręcików był niskopokładowy „David” o długości około 13 metrów napędzany silnikiem parowym i zaopatrzony w dominujący komin. Nawet z dość bliska wydawało się, że otoczony chmurami czarnego dymu komin sam nawiguje po wodzie. Nadmierne dymienie i snopy iskień barczyły utrudniały życie załodze (4 ludzi, w tym inżynier-mechanik będący również etacie strażaka), tak że musiano zmienić paliwo z węgla bitumicznego na antracyt, który był bardzo drogi. Ograniczyło to wyjścia w morze. Bronią kutra była „torpeda” wytykowa na sześciometrowym dragu. Proch ładunku ważył nie poniżej dwudziestu kilogramów. Był więc to ładunek relatywnie mały, a nawet skromny przy celach opancerzonych. 5 października 1863 roku, ciemną nocą „David” zdołał podkraść się na krótki dystans do blokującego Charlestona pancernopokładowca Federalistów „New Ironside”. W ostatniej chwili został jednak wykryty, ale na manewry unikowe było już za późno. Silna eksplozja ciężko uszkodziła okręt na linii zanurzenia i zabiła jednego z członków załogi. Opadającą słup wody zalał kuter i zmył jego obsadę łącznie z dowódcą porucznikiem W. Glasselem. Podczas powstałego zamieszania marynarze Północy wyciągnęli pokład tylko dowódcę szturmowca. Pozostali konfederaci po próbach dostania na okręt przeciwnika ze zdumieniem zobaczyli dryfującego nieopodal „Davida”, który zachował pływalność i nie poniósł większych szkód. Niepokojeni przeciwnicy wroga ponownie objęli kuter i odpłynęli do bazy z niewielką prędkością.

Nocą 9 kwietnia 1864 roku inny „David” z powodzeniem zaatakował flagowy okręt Unii USS „Minnesota”. Mina wytykowa spowodowała poważne uszkodzenia celu ale nie zdemolowała kutra, który bez strat powrócił do swoich.

W miarę upływu wojny i narastania sukcesów na koncie Biura Torpedowego także strona federacyjna zaczęła przejawiać zainteresowanie nieortodoksyjnymi rozwiązaniami w działaniach morskich. Przykładem może być zatopienie pancernopokładowca południowców „Albemarle”. Okręt, zaraz po wybudowaniu, stał się postrachem środkowego wybrzeża nad Atlantykiem. Wiosną 1864 roku zatonął w porcie Plymouth (Północna Karolina) okręt Unii „Southfield”. Wkrótce uszkodził też kilka kanonierek. Nie mając pod ręką jednostki, która mogłaby sprostać „Albemarle” federaliści postanowili zniszczyć go podstępem. I zorganizowano wyprawę pięciu ochotników, którzy holowali na zmianę dwadzieścia kilogramowe „torpedy” z zamiarem umieszczenia ich przy burcie celu i zdalnego zdetonowania. Heroiczny pomysł nie powiódł się, gdyż pływak odgonił silny ogień artyleryjski. Pokonał kolosa dopiero porucznik Wiliam Cushing w dziesięciometrowym kutrze. Jego bronią była także „torpeda” i wytyku, ale w wersji nieco bezpieczniejszej dla załogi kutra. Mina była uczepiona końca ponad czterometrowego draga. Jej odpalenie mogło jednak nastąpić po

spuszczeniu ze specjalnego zaczepu i umieszczeniu jako pływającej boi przy burcie kutra. Umożliwiło to wycofanie się kutrowi na bezpieczny dystans. Rozwijany przewód elektryczny pozwalał na detonację w dogodnym momencie. Obsługa parowczyka i jego sprzętu była bardzo skaplikowana. Min. operator musiał opasywać się liną połączoną rumplem. Sterował przez zmianę położenia ciała. Inną linę niała uwiązaną do nogi. W rękach trzymał najważniejsze przewody łączące „torpeda”. Atak przeprowadzono w nocy 27 grudnia 1864 roku przy ujściu rzeki Roanoke. Tym razem charakterystycznym rysem wydarzeń było wczesne stosunkowo wykrycie podchodzącego kutra i intensywny ostrzał, na który go wystawiono. Natężony ogień armat szczęśliwie nie przyniósł poważniejszych efektów, tak że kuter dotarł w martwe pole ostrzału tuż przy kadłubie południowca. Tu musiał sforsować pływającą zaporę, która otaczała „Albemarle”, jako zabezpieczenie przed minami. Szturmowiec uderzył z impetem w linę unoszoną przez pływaki a następnie prześliznął się nad nią. W rezultacie zdołał dotknąć wytykiem celu. Potężny wybuch rozerwał burtę pancernika i posłał go na dno. Dowódca kutra minowego szczęśliwie ocalał dopływając do brzegu.

Kutry minowe na wzór amerykańskich pojawiły się ponownie w roku 1877 na Morzu Czarnym podczas wojny między Turcją i Rosją. Ten ostatni kraj, podobnie jak Południe podczas wojny secesyjnej, był pozbawiony na tym akwenie sił morskich, co narzuciło mu traktaty podpisane przez Moskwę po przegraniu wojny krymskiej. Z konieczności flotę musiano zaimprovizować. Admirałowie rosyjscy pozbawieni prawdziwych okrętów także nie stawiali przeszkód nowoprowadzonym broniom. Najskuteczniejszą z nich okazały się kutry parowe „Czesma”, „Sinop”, „Miner” i „Navarin” przygotowane do walki według koncepcji wybitnego wynalazcy i teoretyka taktyki morskiej, przyszłego admirała Stepana Dspipowicza Makarowa (1849-1904). Zasady walki zastosowane przez Rosjan stanowiły duży postęp w stosunku do praktyki amerykańskiej. Po pierwsze, Makarow będący wtedy młodym porucznikiem przewidywał ataki zespołowe, co prowadziło do dekoncentracji obrony, ułatwiało części kutrów dostanie się do martwego pola ostrzału i wielokrotnie zwiększało szanse na sukces. Po drugie: dla lepszego zdyskontowania pożytków płynących z zaskoczenia postanowiono przeprowadzać ataki w rejonach bardzo odległych od baz własnych. W przeciwieństwie do Amerykanów Makarow chciał topić wroga w jego najbezpieczniejszych portach, gdzie w ogóle się tego nie spodziewano. Nadaje to jego taktyce wybitnie dywersyjny charakter. Dla realizacji tych zamiarów kutry w pobliżu celu miały być przewożone na specjalnie przystosowanym statku-bazie „Wielikij Książ Konstantin”, który dysponował dużym zasięgiem i prędkością przewyższającą nawet jednostki bojowe. Ustawiono na nim odpowiednio mocne żurawiki zdolne do szybkiego spuszczenia i podnoszenia kutrów. Po trzecie różnice tkwiły też w uzbrojeniu: początkowo stanowiły je trzydziestokilogramowe miny na sześciopięciometrowych wysięgach, które przed atakiem wysuwano z położenia marszowego (umocowane wzdłuż burt) do pozycji szturmowej — schylone ku wodzie, tak że wybuch następował pod linią wodną. Stosowano dwa wytyki

równoległe, co zwiększało szanse na skuteczne uderzenie. Zapalniki min należały do typu kontaktowych. Oczywiście była to niebezpieczna metoda, gdyż wybuch mógł porazić i atakujących. Ponadto szarża aż do burty wroga narażała na długie ostrzały na krótkich dystansach. I mimo że okrężniki okładano workami z piaskiem dla osłony przed odłamkami i ogniem karabinowym, to praktycznie każdy celniejszy pocisk równał się zagładzie pięcioosobowej załogi. Dlatego też w pierwszych niepowodzeniach z wytykami zaczęto stosować miny holowane, które zaopatrzone z jednej strony w odgiętą płetwę. Powodowało to znaczne odbieganie miny od kursu ciągnącej ją jednostki, a tym samym umożliwiało uderzenie w okręt wroga z bezpieczniejszej odległości przynajmniej kilkuset metrów. Przez stalowe liny holownicze były przeprowadzane przewody elektryczne do zdalnego odpalania min w najdogodniejszym położeniu.

Tabela 1

Zwycięstwa i straty włoskich sił dywersji morskiej w czasie pierwszej wojny światowej

Lp.	Straty nieprzyjaciela — Austro-Węgry*
1.	7 VI 1916 — transportowiec „Lucrum” — Durrës w Albanii; MAS (mały kuter torpedowy).
2.	18 VI 1916 — transportowiec „Sarajewo” — Durrës; MAS.
3.	10 XII 1917 — pancernik „Wien” — Triest; „MAS 9”.
4.	13 V 1918 — parowiec „Bregenz” — brzegi Albanii; MAS
5.	1 XI 1918 — pancernik „Viribus Unitis” — Pula w Dalmacji; torpeda załogowa „Mignatta”
6.	1 XI 1918 — okręt sztabowy „Wien” — Pula; „Mignatta”
	Razem 2 pancerniki — 27.040 ton wyporności 4 statki — 13.400 BRT
Lp.	Straty własne.
1.	13 IV 1918 — amfibie torpedowe „Pulce” i „Cavalvetta” — pod Pulą; samozatopienie.
2.	14 V 1918 — amfibia torpedowa „Grillo” — Pula; austro-węgierski patrolowiec i obrona brzegowa
3.	1 XI 1918 — torpeda załogowa „Mignatta” (S 1) — Pula; autodestrukcja przy trafieniu okrętu sztabowego „Wien”.
	Razem 4 pojazdy specjalne — ca 74 tony wyporności. Proporcja strat własnych do strat nieprzyjaciela (tylko w tonażu wojennomorskim) 1 : 365!

* Pominięto zatopienie 9 VI 1918 roku pancernika „Szent István” przez „MAS 2” (komandor podporucznik Luigi Rizzo), ponieważ nastąpiło to w wyniku klasycznego ataku na morzu otwartym.

Mimo wielu niedoskonałości sprzętu kutry Makarowa szybko okazały się niebawem skutecznymi. Już trzy tygodnie po wybuchu wojny przeprowadzono udany atak na monitor „Selvi” (noc z 1 na 2 maja 1877 roku) zakończony zatopieniem okrętu tureckiego bez strat własnych. 15 maja tego roku, pod Suliną mina skrzydełkowa trafiła fregatę pancerną „Iclaliye”. Dziesięć dni później ofiarą kutrów stały się monitor „Seifez” pod Brailą oraz fregata pancerna „Osmaniye” i trzy parowce. Latem Makarow przeprowadził z powodzeniem rajdy na brzegi Turcji właściwej, zapuszczając się nawet pod Bosfor. Pod koniec lipca trzema minami na holach uszkodzono poważnie ciężki monitor „Assari Szevket” (reda Suchumi). W tym czasie na Dunaju inna grupa kutrów wyeliminowała na kilka miesięcy z walk kanonierkę „Hizi Rahman”. Prawie wszystkie akcje, mimo wielkiego ryzyka, zakończyły się bez start dla atakujących. Ich rezultatem oprócz wymiernych szkód w eskadrach wroga, było wywołanie trwałego napięcia i paniki wśród tureckich marynarzy, którzy mogli się spodziewać najgorszego w każdej chwili i w każdym miejscu. Flota turecka musiała podjąć wyczerpujące i kosztowne działania ochronne — rozmieszczanie sieci i zapór pływających, wystawianie posterunków na łodziach łączonych łańcuchami. Zabiegi te istotnie obniżyły straty, ale równocześnie zmniejszyły mobilność floty i nie były skuteczne w stu procentach. Tym bardziej, że 1 stycznia 1878 roku, na redzie Batumi „Czesma” i „Sinop” użyły nowej broni — torped samobieżnych, które rozerwały siedmiuset tonowy parowiec „Intibah”. W ten sposób z kutrów minowych i wytykowych zaczęła się wykształcać szybko nowa klasa okrętów: kutry torpedowe; z nich wydzieliły się niebawem torpedowce i kontrtorpedowce (przyszłe niszczyciele). Rozwój szybkostrzelnych dział małych kalibrów przesądził o obumarciu idei wolnych kutrów parowych niosących ładunki prochu na niezbyt długich drągach. Szaleńcza odwaga ich załóg doczekała się jednak niespodziewanej kontynuacji podczas II wojny światowej — chodziło o tzw. kutry wybuchowe użyte bojowo przez kilka państw, a opisane w następnych rozdziałach. Żeby zamknąć temat trzeba wspomnieć o dywersyjnych zastosowaniach kutrów i ścigaczy, które wykorzystywano do przerzutów grup szturmowych. W poczet samotnych wojowników szczególnie kwalifikowaliby się marynarze włoskich MAS-ów, działających podczas I wojny światowej na Adriatyku. Ich kiluosobowe obsady korzystając z rozwiniętego wybrzeża Dalmacji, wielokrotnie wdierały do baz austriackich niszcząc urządzenia łączności, nawigacji, zdobywając „języka”, a także atakując kotwiczące wodnosamoloty lub samotne posterunki i stanowiska reflektorów. 10 grudnia 1917 roku specjalnie wyciszony kuter torpedowy (silnik elektryczny) „MAS 9” z sześciuosobową załogą pod dowództwem komandora Rizzo zatopił salwą torped w Trieście stary pancernik obrony wybrzeża „Wien”. Wcześniej sforsowano i otwarto zagrodę broniącą wejścia do basenów portowych. Rok wcześniej (1/2 grudnia 1916 roku) podczas podobnej próby wdarcia się do Puli zastosowano oryginalną metodę prowadzenia drogi przez zapory broniące wejścia do portu. Do bonów — tratwy połączonych kłód — podpłynął torpedowiec włoski „P.N. 9” wyposażony w torwarik na dziobie z którego spuszczano na przeszkody dwutonową bryłę ołowiu.

Pod jej ciężarem następowało zatopienie odcinka zagród na głębokość pół metra. Powstała luka wystarczała do przejścia małego ścigacza torpedowego. Aj nie zakończył się satysfakcjonująco, gdyż celnie odpalone torpedy nie eksplozowały.

II. DEBIUT W ZATOCE SUDA

Oni na pewno mieli ludzi zdolnych do najdzielniejszych czynów.

Admirał Floty brytyjskiej A.B. Cunningham
o ataku Włochów na ciężki krążownik „York”.

Wojna z Etiopią rozpoczęta przez Włochy w 1935 roku rozgrywała się nie tylko w pustyniach Ogadenu i w skalistych wąwozach pod Addis Abebą. O zwycięstwo w tym — w dużej mierze — zdecydowała ... marynarka wojenna, Regia Marina, która to nie oddawszy ani jednej salwy. To właśnie jej siły, wspólnie z liczącym 1500 samolotów lotnictwem potrafiły skutecznie odstraszyć od interwencji Anglików. Dyktator Italii, Benito Mussolini, zagroził, że każda próba zamknięcia Kanału Sueskiego dla jego transportów będzie równoznaczna z wypowiedzeniem wojny. Nieustępliwa postawa duce, wsparta realną siłą floty, wyperswadowała Londynowi projekty blokowania portów włoskich w myśl zaleceń Ligi Narodów. Zmuszono też Royal Navy do biernej asysty konwojom wiozącym włoskie dywizje do Somalii i Erytrei, skąd następnie wyruszały na podbój przyjaznego Brytyjczykom kraju, wraz ze źródłami Nilu, licznymi bogactwami, stanowiącym doskonałą bazę do przerzucania ciagu angielskich posiadłości między Kapsztadem a Port Saidem.

W ten sposób, przez zbrojne demonstracje eskadr Regia Marina na reдах Aleksandrii i Malty, i dzięki asekurancntwu polityków z Downing Street, przekonanych o małej wiarygodności własnych sił w basenie Morza Śródziemnego, udało się Włochom sparaliżować próby powstrzymania agresji w dalekiej Abisynii. Strach przed rysującym się konfliktem żywiły jednak obydwa mocarstwa.

We Włoszech ta próba sił obnażyła szereg słabości armii, a specjalnie marynarki wojennej. Postanowiono im przeciwdziałać na wielu płaszczyznach. Przede wszystkim postarano się o zrzucenie pęt traktatów morskich z Waszyngtonu i Londynu, zakazujących budowę ciężkich okrętów. Bieda finansowa „imperium rzymskiego” nie mogła jednak wykluczać doświadczenia w tych kategoriach trójki gigantów — Japonii, USA i Wielkiej Brytanii. Dlatego też sypnięto liram na okręty podwodne, szybkie niszczyciele, torpedowce i kutry torpedowe. Spodziewano się, że te rodzaje jednostek, dysponując rozwiniętym systemem baz oraz silnym wsparciem lotniczym, zniwelują przewagę nieprzyjacielskich pancerników i zajądają w portach. Wszystko to jednak wydawało się za mało do zamiany Morza Śródziemnego we włoskie mare nostrum. Sięgnięto więc z oporami wprawdzie, ale z nadzieją, po zupełnie nowe środki walki morskiej. Zielone światło i dostęp do kas zostały wynalazcy i konstruktorzy. Gorączkowo analizowano dawne projekty i nowo opracowane, które odłożone przedwcześnie ad acta.

Tabela 2
Włoskie motorówki szturmowe 1936-1944

Lp.	Nazwa	Przeznaczenie	Stocznia	Lata budowy	Ilość jednostek
1.	MA	m. wybuchowa	Baglietto	1936	1
2.	MAT	m. wybuchowa	Baglietto	1936	1
3.	MT	m. wybuchowa	Baglietto	1938/39	18
4.	MTM	m. wybuchowa	Baglietto	1941/42	ok 100
5.	MTR	m. wybuchowa	Baglietto/Cattaneo	1942	20*
6.	MTRM	m. wybuchowa	Baglietto/Cattaneo	1943/44	
7.	MTS	m. torpedowa	brak danych	1939	4
8.	MTSM	m. torpedowa	brak danych	1941/42	100
9.	MTSMA	m. torpedowa	brak danych	1943	100
10.	MTL	m. transportowa dla SLC	Cattaneo	1941	kilka

* Uwaga! Lp. 5 i 6 — liczba jednostek zbudowanych podana łącznie. Stocznie Baglietto w Varazzo i Cattaneo w Mediolanie — rzeczna.

Tabela 3
Pełne nazwy typów włoskich motorówek rzecznych

1.	MA	Motoscafo d'Assalto
2.	MAT	Motoscafo Avio Transportato
3.	MT	Motoscafo Turismo
4.	MTM	Motoscafo Turismo Modificato
5.	MTR	Motoscafo Turismo Ridotto
6.	MTRM	Motoscafo Turismo Ridotto Modificato
7.	MTS	Motoscafo Turismo Silurante
8.	MTSM	Motoscafo Turismo Silurante Modificato
9.	MTSMA	Motoscafo Turismo Silurante Modificato Allargato
10.	MTL	Motoscafo Turismo Lento

W Regia Marina prace nad nowymi broniąmi skupiły się w bazie La Spezia. Związane były organizacyjnie ze stacjonującymi tam flotyllami okrętów podwodnych i kutrów torpedowych — MAS (od Motoscafi Armati SVAN — uzbrojona motorówka ze stoczni Societa Venziana Automobile Nautiche w Wenecji, gdzie skonstruowano prototypy lekkich jednostek już przed I wojną światową). Fabrykę prototypów powierzano głównie wytwórni broni podwodnych — San Bartolomeo, która uruchomiła tajny wydział produkcyjny. Dużą rolę w budowie włoskich środków dywersji morskiej odegrały też stocznie Caproni i Baglietto w Varazzo oraz Cattaneo w Mediolanie (rzeczna). W latach 1935-1943 opracowano tam plany, zbudowano prototypy lub nawet fabrykowano seryjnie kilkanaście typów niekonwencjonalnego uzbrojenia przeznaczonego do szeroko pojętych działań szturmowych na morzach.

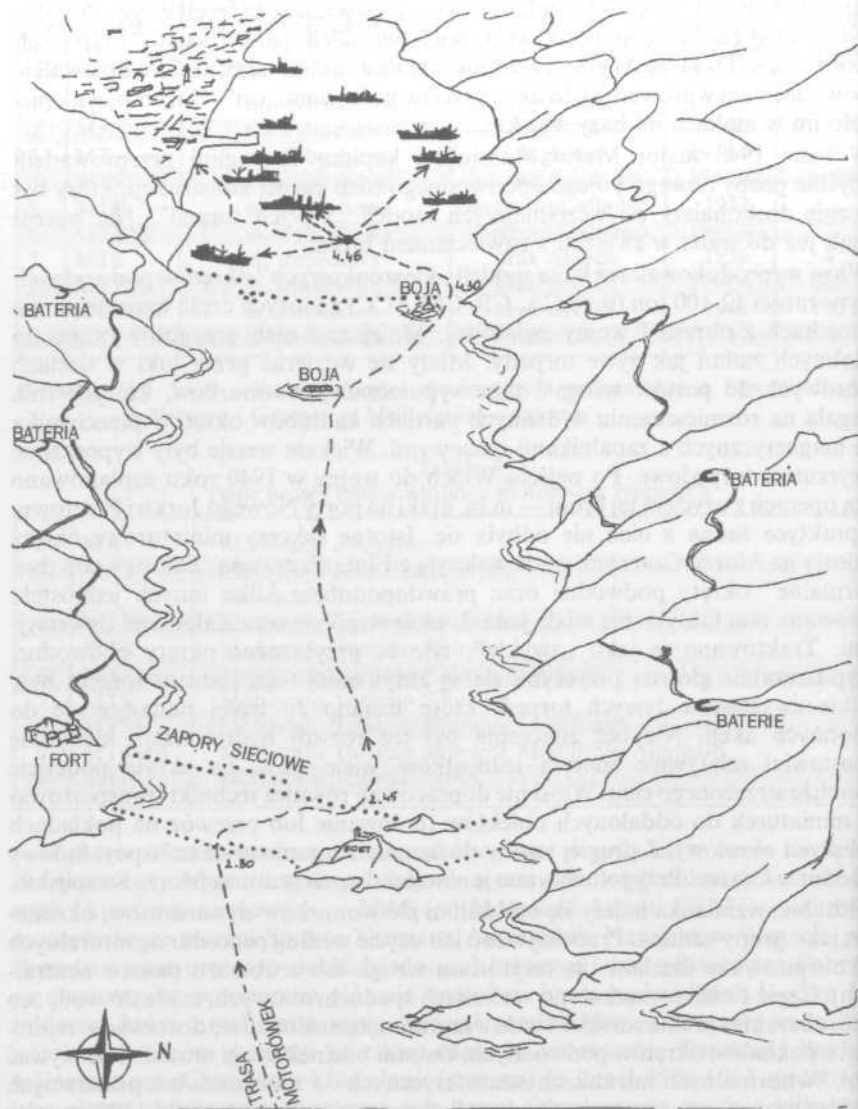
Niewątpliwie najślawniejszym „dzieckiem” tego arsenału były tzw. żywe torpedy — SLC, wzorowane na podwodnym aparacie „Mignatta” z okresu I wojny światowej. Odniosły one wiele spektakularnych zwycięstw, których waga zdecydowanie przewyższała osiągnięcia wszystkich włoskich pancerników. Miarą ich powodzenia jest fakt, że Anglicy po zdobyciu kilku egzemplarzy SLC, skopiowali je i z powodzeniem wprowadzili do akcji przeciw państwu „osi”. O ironio, najlepiej poszło im w atakach na bazy włoskie...

W roku 1943 major Mario Masciulli i kapitan Travaglini przeprowadzili pomyślne próby nowego pojazdu podwodnego SBB swojej konstrukcji, który był znacznie doskonalszy od wcześniejszych modeli „żywych torped”. Nie wszedł jednak już do walki w związku z zawieszeniem broni.

Włosi wyprodukowali też kilka modeli „kieszonkowych” okrętów podwodnych o wyporności 12-100 ton (typy CA, CB, CM, i CC) z których część wzorowano na jednostkach z okresu I wojny światowej. Mniejsze z nich przygotowywano do podobnych zadań jak żywe torpedy. Miały się wdzierać przez luki w sieciach zaporowych do portów wroga i tam wypuszczać płetwonurków, których rola polegała na rozmieszczeniu w dennych partiach kadłubów okrętów przeciwnika min magnetycznych z zapalnikami czasowymi. Większe wersje były wyposażone w wyrzutnie torpedowe. Po wejściu Włoch do wojny w 1940 roku zaplanowano kilka operacji z użyciem tej broni — m.in. ataki na porty Nowego Jorku i Freetown. W praktyce żadna z nich nie odbyła się. Istotne sukcesy miniaturowe okręty odniosły na Morzu Czarnym, gdzie walczyły z Flotą Czerwoną. Zatopiły tam dwa „normalne” okręty podwodne oraz prawdopodobnie kilka innych jednostek. Stosowana tam taktyka nie miała jednak wiele wspólnego z działaniami dywersyjnymi. Traktowano je jako „zwykłe”, tyle że przybrzeżne okręty podwodne. Przypuszczalnie główną przyczyną słabej aktywności tego rodzaju sprzętu były wielkie zwycięstwa żywych torped, które uznano za lepiej nadające się do podobnych akcji. Nie bez znaczenia był też rozwój hydrolokacji, który nie pozostawiał relatywnie sporym jednostkom wiele szans na skryte podejście w pobliże strzeżonego celu. Włosi nie dopracowali również techniki transportowania miniaturowych do oddalonych obiektów (holowanie lub przewóz na pokładach większych okrętów). Z drugiej strony doskonale zorganizowali transport lądowy nad Morze Czarne. Przygotowywano je również do przerzutu na Morze Kaspijskie.

Odrębna wzmianka należy się oddziałom płetwonurków-dywersantów, określanym jako grupy gamma. Przewidywano ich użycie według procedur agenturalnych (zakspirowane działania na terytorium wroga lub z obszaru państw neutralnych). Część z nich przeszkolono w skokach spadochronowych, także do wody, co nadało im charakter prekursorski. Przede wszystkim jednak mieli się dostawać w rejon akcji z pokładów okrętów podwodnych. Ostatni odcinek drogi musieli pokonywać sami. W normalnych warunkach atmosferycznych i w akwenach bez przeciwnych Prądów morscy szturmowcy pokonywali przestrzeń w tempie około 1500 metrów a godzinę. Standardowa norma pływaków wynosiła sześć-siedem kilometrów. Prócz tego oczywiście nurkowali w bezpośredniej bliskości celów. Stosowane

aparaty do swobodnego nurkowania pozwalały na czterdziestominutowy pobyt pod wodą. Do niszczenia obiektów pływających morscy komandosi dysponowali



Atak motorówek wybuchowych MT w Zatoce Suda 26 III 1941 roku.

Hwkilogramowymi minami ze specjalnymi przyssawkami (stąd ich potoczne nazwy — pluskwy i pijawki). Zabierali je w pasach, które mieściły cztery lub pięć sztuk. Miny wyposażono w zapalniki z opóźnionym zapłonem, co zapewniało czas na odwrót.

Ponieważ siła niszczycielska „pluskiew” nie była znaczna i także z innych powodów, zastąpiono je z czasem nowym modelem o wadze 4,5 kg. Ten typ ładunku mocowano dwoma uchwytami do kilu lub stew wzdłużnych statku w sposób utrudniający wykrycie i oderwanie podczas rutynowego przeciągania pod kadłubami stalowych lin rodzaj ochronnych płóz na grzbietach zewnętrznych). Oprócz nowego systemu mocowania oraz niezwykle silnego materiału wybuchowego miny te zaopatrzone w perfidny mechanizm detonacyjny. Tworzyła go miniśruba na wzór statkowej, która zaczynała obracać się pod wpływem zawirowań wody dopiero, gdy statek „obdarzony” miną rozwijał prędkość ponad 5 węzłów. Eksplozja następowała po wykonaniu przez śrubę wyznaczonej liczby obrotów. Można było założyć, że wewnątrz portu statek będzie poruszał się tylko wolno. Aby nie zatonął na płytkich wodach lub blisko brzegu zapalnik ustawiano na wiele mil. W ten sposób maskowano rodzaj ataku i uzyskiwano większą pewność zupełnej destrukcji celu, który tonął na otwartym morzu, z dala od stoczni remontowych. Nie można go było również łatwo wydobyć z dna dla ratowania ładunku.

Ten typ min spędzał aliantom sen z powiek i spowodował utworzenie całych formacji nurków-saperów, których zadaniem były nieustanne patrole podwodne — zwalczanie włoskich dywersantów — oraz jeszcze niebezpieczniejsze — operacje usuwania i rozbrajania wszelkich „kukułczych jaj”.

Innym rodzajem broni szturmowych Regia Marina były łodzie, a dokładniej — motorówki wybuchowe (nomenklatura angielska: Explosive-boat's). Historia tego pomysłu sięga także roku 1935. Za jego twórcę uważa się generała awiacji — księcia Amadeo Aostę. Zaproponował on, żeby w pobliżu baz przeciwnika przewozić na hydroplanach „Santa Maria” S-55 małe łódki motorowe wypełnione materiałem wybuchowym. Po rozpoznaniu lotniczym, korzystając z niewielkiego zanurzenia i dużej prędkości, miały się one wdzierać na wody wewnętrzne portów i uderzać w statki jako quasi-torpedy. Przewidywano ataki nocne zsynchronizowane z nalotami dla odciążenia uwagi obrony. Projekt ten zrealizowano częściowo, gdyż wobec braku lotnictwa morskiego oraz złej współpracy między marynarką i siłami powietrznymi nie zdołano wdrożyć na poważniejszą skalę idei transportu w wodnosamolotach. Zastosowano za to z powodzeniem przewozy na pokładach okrętów.

Po wielu przygotowaniach i eksperymentach wprowadzono do służby i użyto w latach 1936-1944 blisko 140. motorówek wybuchowych kierowanych tylko przez Pojedynczego marynarza. Dalszych dwieście było miniaturami kutrów torpedowych. Powstały też egzemplarze przeznaczone do przewozu żywych torped. ^ grupie łodzi wybuchowych największą rolę odegrały typy MT (motoscafo turismo — wybudowano 18 sztuk) i MTM (motoscafo turismo modificato

— ponad sto sztuk). Podstawowe dane drugiej wersji: długość 6,15 m, szerokość 1,70 m, zanurzenie 0,45 m. Plecy sternika opierały się o rodzaj drewnianej tarczy łatwo odczepianej i służącej za pływak po wyskoczeniu z łodzi. Napęd jednostki zapewniał benzynowy silnik 95 PS AR Alfa Romeo 6 c 2500. Osiągano prędkość do 32 węzłów, którą można było utrzymać przez 5 godzin zasięg ok. 300 km przy prędkości ekonomicznej i ok. 160 km przy prędkości maksymalnej). Śrubę i pętlę steru zablokowano w ruchomej kolumnie na zewnątrz kadłuba. Nieco mniejsze wymiary i osiągi miał model MT.

W dziobowej części motorówki umieszczono trzystuttrzydziestokilogramowy „beczułkę” z bardzo silnym materiałem wybuchowym (tritplital) i przemysłny system detonowania. Otóż, w chwili zderzenia dziobu z przeszkodą (celem) zaczynał działać zapalnik kontaktowy (uderzeniowy), wcześniej zabezpieczony przez prowadzącego. Powodował on ...słabą eksplozję dynamitu rozmieszczonego w rodzaju pasa wokół kadłuba. „Zabieg” ten przepoławiał jednostkę i błyskawicznie nie topił. Dopiero w wodzie uruchamiał się pod wpływem ciśnienia hydrostatycznego detonator ładunku głównego. Taki system pozwalał lepiej wykorzystać siłę wybuchu. Gdyby następował on nad powierzchnią wody — znaczna część ładunku uderzeniowej, napotykał opór burty, kierowałaby się w powietrze. W wodzie zjawisko marnotrawienia mocy eksplozji ma mniejszy zasięg. Ponadto zanurzone partie kadłubów były z reguły słabiej opancerzone niż te na linii wodnej i wyższe.

Zbliżony model — MTR (motoscafo turismo ridotto) był przystosowany do transportu na wody przeciwnika w specjalnych cylindrach zamontowanych na pokładach okrętów podwodnych — w 1943 roku przygotowano do takich zadań okręty „Murena” i „Ambra” używane też na potrzeby „żywych torped”. Zanim zanotowano udanych akcji według tej procedury.

Odrębne konstrukcje miały motorówki torpedowe: (MTS motoscafo turismo silurante) — dwie małe torpedy 450 mm i MTSM (motoscafo turismo silurante modificato) — jedna torpeda 450 mm oraz dwie bomby głębinowe. W obu wypadkach załogę stanowiło dwóch ludzi: sternik i torpedysta. Pierwsze miały 7,1 metra długości i 2,10 metra szerokości. Zanurzenie — około 50 cm. Do służby weszły cztery jednostki. W wersji zmodyfikowanej zbudowano około stu egzemplarzy. Były to większe jednostki — 8,40 x 2,20 x 0,60 m. W obu wypadkach zastosowano taki silnik Alfa Romeo 2500 — dwie sztuki w układzie równoległym w drugiej wersji i jeden silnik w osi symetrii w pierwszej. Osiągano prędkość bojową w granicach 10 węzłów. Sprzęt ten był przystosowany do działań nie tylko na wodach przybrzeżnych ale i na morzu pełnym. MTSM zaopatrzone w rodzaj bomb hydrostatycznych (dwie po 50 kg), które można było wyrzucić za rufę w celu porażenia pościgu.

Rozwinięciem powyższych modeli były motorówki MTSMa, których nie udało się zastosować na większą skalę przed zawarciem rozejmu między aliancami i Włochami w 1943 roku.

Oba rodzaje motorówek torpedowych wprowadzono do działań w wieloletnich operacjach na Morzu Czarnym, na wodach afrykańskich, wokół Sycylii, Sardynii i Malty. Skuteczność bojową można określić jako umiarkowaną. Duże znaczenie

miała łatwość osiągania gotowości bojowej oraz możliwość przemieszczania na [orach ciągniętych przez samochody w pobliże akwenów planowanych ataków. Dzięki tej właściwości Włosi zdołali utworzyć namiastkę swojej floty na Morzu Czarnym, na które nie mogli się dostać przez Bosfor strzeżony przez neutralną Turcję. Wiosną 1942 roku karawana trajlerów 10. Flotylii nazwana „Kolumną Moccagatty” w drodze na Krym, przejeżdżała również po drogach Małopolski — m.in. przez Kraków. Oddział ten transportował 5 łodzi MTSM i 5 MTM. Łodzie torpedowe z tej grupy zanotowały kilka trafień w okręty radzieckie (w tym lekki krążownik). Uszkodziły też duży statek (13.000 BRT), który dobiło lotnictwo. Podobnie jak w wypadku małych okrętów podwodnych powyższe sukcesy nie były powiązane z taktyką dywersyjną. Sześć małych kutrów torpedowych MAS przerzucono ładem do Szczecina, a stamtąd Bałtykiem na Jezioro Ładoga, gdzie wzięły udział w blokadzie Leningradu.

Podobna do krymskiej grupa została wydzielona do działań tuż za linią frontu w Libii („Kolumna Giobbe”). Planowano bezpośrednie uderzenie na Aleksandrię, bez etapu transportowania na większych okrętach. Jednostka miała też bronić morskiej flanki frontu w rejonie El Daba (około 50 kilometrów od El Alamein) pozbawionym baz floty włoskiej, a narażonym na częste ostrzeliwania z morza. W efekcie, nocą z 28 na 29 sierpnia 1942 roku, samotna MTSM nr 228 kierowana przez porucznika Carminati wyruszyła przeciw kolejnemu rajdowi czterech brytyjskich niszczycieli. Łódź wysłano do walki już podczas trwającego bombardowania artyleryjskiego, spychając ją do morza prosto z plaży. Mimo ostrzeliwania z broni małokalibrowej motorówka zdołała wyjść na odpowiednią pozycję do ataku — 150 metrów od celu! Wypuszczona torpeda trafiła lidera nieprzyjacielskiej eskadry — niszczyciel typu „Hunt”, który został poważnie uszkodzony w odległości około 4. kilometrów od brzegu. Okręt ten mimo licznych nalotów został przez Anglików odholowany do Egiptu, ale nie wrócił już do linii i do końca wojny służył jako hulka (HMS „Eridge”).

Tymczasem uciekająca motorówka stała się celem zmasowanego ognia z wszystkich typów broni. Dodatkowo dopadły ją myśliwce osłaniające zespół aliancki. Po licznych trafieniach na jej pokładzie wybuchł pożar, który zmusił załogę do wyskoczenia i powrotu do bazy o własnych siłach. Los motorówki dopełniły jednak dopiero hitlerowskie sztukasy, które zaatakowały ją omyłkowo przy okazji prób dobiecia uszkodzonej jednostki brytyjskiej.

Ciekawym pomysłem były trawler-pułapki („Cefalo”, „Constanza”, „Sogliola” i „Pegaso”) przewożące motorówki torpedowe i wybuchowe w pobliże tras alianckich konwoi lub większych portów. Ucharakteryzowane niewinnie na statki neutralne, z zamaskowanymi łodziami i uzbrojeniem mogły przeprowadzić udane ataki w zaskakujących miejscach. Fortuna wojenna nie sprzyjała jednak tej koncepcji.

Piętnastego marca 1941 roku różne — mniej lub bardziej utajnione — formy organizacji sił szturmowych Regia Marina zostały skupione w nowo utworzonej jednostce — 10 Flotylii Lekkiej (MAS). Zbieżność nazwy ze stosowanymi dla grup

ścigaczy miała utrudnić rozpoznanie agenturalne. Nieortodoksyjne struktury Flotylli, często zmieniane i łączące człony bojowe, szkolne, produkcyjne oraz naukowo-badawcze obejmowały dwa dywizjony: nawodny (dowódca — kapitan Giorgio Giobbe) i podwodny (dowódca — komandor podporucznik J. Valerio Borghese). Całością dowodził komandor Vittorio Moccagatta — oficer wyrastający znacznie ponad przeciętność, o wysokich kwalifikacjach zawodowych, wytrzymały i stanowczy w osiągnięciu przyjętych celów.

Podlegały mu również rozrzucone po całym Półwyspie Apenińskim poligony, placówki badawcze, laboratoria, obozy selekcyjne kandydatów i zakłady produkcyjne powiązane w wielką sieć, przenikającą się z innymi oddziałami, prywatnymi concernami i ośrodkami naukowymi. Inspirowano i prowadzono własne badania i eksperymenty z zakresu medycyny morskiej. Szczególnie interesowano się sprawami odporności: na skrajne temperatury, odwodnienie, ciśnienie i działanie słonej wody. Inne projekty i prace dotyczyły specjalnych diet i środków podtrzymujących aktywność w warunkach ekstremalnego wyczerpania fizycznego i psychicznego. Odnotowano spore osiągnięcia we współpracy z cywilnymi

Tabela 4

Podstawowe dane taktyczno-techniczne włoskich motorówek szturmowych

Lp.	Typ	Wyp. [tony]	Wymiary w metrach [dł. × szer. × zan.]	Silnik [KM]	Pręd. [węzły]	Zasięg* [Mm]	Załoga
1.	MA	0,95	5,20 × 1,45 × 0,40	90 KM	32,2	85	1
2.	MAT	1,05	5,20 × 1,45 × 0,40	90 KM	32,2	85	1
3.	MT	1,10	5,62 × 1,65 × 0,40	95 KM	33,0	80	1
4.	MTM	1,20	6,15 × 1,70 × 0,45	95 KM	32,0	85	1
5.	MTR	1,00	6,11 × 1,40 × 0,40	95 KM	29,0	80	1
6.	MTRM	1,00	6,11 × 1,40 × 0,40	95 KM	29,0	80	1
7.	MTS	1,75	7,15 × 2,10 × 0,50	90 KM	28,0	90	2
8.	MTSM	3,00	8,40 × 2,20 × 0,60	95 KM × 2	32,0	200	2
9.	MTSMA	3,71	8,80 × 2,32 × 0,70	95 KM × 2	29,0	250	2
10.	MTL	7,30	9,50 × 2,85 × ?	1-22 KM	5,0	60	1+4

* Przy prędkości maksymalnej.

Silniki benzynowe Alfa Romeo 90 PS AR 6c 2300;

Silniki benzynowe Alfa Romeo 95 PS AR 6c 2500; w modelach MTSM i MTSMA zdwojonej W MTL silniki elektryczne. Załoga i osoba oraz 4 operatorów SLC.

Uzbrojenie:

w modelach nr 1-6 — 330 kg ładunek tritolitalu;

w modelu nr 7 — 2 torpedy 450 mm;

w modelu nr 8 — 1 torpeda 450 mm i 2 bomby głębinowe po 50 kg;

w modelu nr 9 — 1 torpeda 450 mm i 2 bomby głębinowe po 70 kg;

w modelu nr 10 — możliwość przewozu 2 pojazdów podwodnych SLC tzw. „żywych torped”.

instytutami i laboratoriami przemysłu chemicznego (firma Pirelli — stroje gumowe), okrętowego, silników elektrycznych i wysokiej mocy (Alfa Romeo, Fiat) oraz środków wybuchowych. Przy okazji prac na rzecz Flotylli opatentowano setki wynalazków i rozwiązań technicznych. Niektóre z nich — na przykład dotyczące sprzętu do nurkowania — zachowały pełną aktualność do dziś.

Poszczególne ogniwa Flotylli działały autonomicznie, rozmieszczone w odrębnych i z reguły odludnych miejscach. Maskowano je przez podszywanie się pod kursy motorowodne, straż brzegową czy szkołę nurków. Nawet wewnątrz pododdziałów izolowano ludzi według przydziałów do różnych akcji. Obowiązywały konspiracyjne metody ukrywania przynależności wojskowej, występowanie po cywilnemu, zrywanie wszelkich kontaktów z rodzinami i ograniczenie życia towarzyskiego tylko do kolegów.

Dobierano ich wedle surowych rygorów z kilkoma stopniami zaawansowania i wtajemniczenia. Od 1935 roku wyszkolono ponad tysiąc szturmowców morskich w różnych specjalnościach. Większość z nich osiągnęła mistrzowski poziom zarówno w zakresie kondycji, jak i przygotowania techniczno-bojowego. Bez wątplenia członkowie tej formacji prezentowali też wysokie morale i dobrego ducha walki, co stanowiło ewenement w armii duce. Cechowało ich męstwo i wytrzymałość, nierzadko podbudowane fanatyzmem lub dawką żarliwego patriotyzmu. Prawie wszyscy z nich byli pasjonatami swojej broni i ryzykanckiego sposobu życia. Nawet nad ich kojami, zamiast typowych fotosów aktorek, widywało się zdjęcia i plany obiektów przeciwnika.

Szkolenie dywizjonu nawodnego, który objął wszystkie rodzaje łodzi wybuchowych i torpedowych, odbywały się głównie na Wybrzeżu Liguryjskim. Prowadzono je w warunkach maksymalnie zbliżonych do tych jakie, przypuszczalnie miały panować podczas wojny. Prawie zawsze nocą. Skrupulatnie zaciemniano przy tym brzegi, usuwano lub przestawiano znaki nawigacyjne i alarmowano obronę. Podkradające się motorówki były nieraz ostrzeliwane. Ćwiczone manewry zespołowe, orientację z gwiazd i charakterystycznych punktów na lądzie. Pozorowano ataki na cele ruchome i kotwiczące ich obiektami były przeważnie detaszowane do 10 Flotylli stare krążowniki („Quarto” i „San Marco”). O skali i ostrości ćwiczeń świadczyć może fakt, że nie obeszło się bez wypadków, w tym z ofiarami śmiertelnymi.

Od wypowiedzenia przez Rzym wojny Francji i Anglii 10 czerwca 1940 roku) do sformowania 10 Flotylli Lekkiej marzec 1941), w akcjach dywersyjnych stowano tylko „żywe torpedy”. Trzykrotnie próbowano nimi zaatakować Aleksandrię i Gibraltar, ale wysiłki te zakończyły się fiaskiem po zatopieniu okrętów podwodnych transportujących sprzęt i nurków („Iride” i „Gondar”) lub po awarii samych torped już w działaniu — misja „Scire”. Zawodność nowej broni, poniesione straty, zwiłokrotnione obawą, że Anglicy rozpoznali SLC i przedsięwzięli radykalne środki zaradcze, spowodowały okresowe wstrzymanie ich operacji. W ten sposób, raczej wbrew oczekiwaniom, pierwsze zwycięstwo Flotylli

zapewnił jej oddział nawodny. Uznano, że sprzyjające warunki dla jego akcji powstały po zaatakowaniu przez Włochy Grecji (28 października 1940 roku) oraz po wyładowaniu na Peloponezie wojsk brytyjskich.

Mussolini — w przeciwieństwie do Hitlera zupełny dyletant wojskowy — potrzebował Grecji dla podreperowania wątpliwego prestiżu swojej armii, beznadziejnie bitej w Libii i Afryce Wschodniej, oraz dla zrównoważenia chociażby w części zaborów wielkiego sojusznika z północy. Potrzebował też Krety, z której mógł flankować front brytyjski w Cyranejce, kontrolować całą wschodnią część Morza Śródziemnego, a nawet bombardować Kanał Sueski (500-700 km). Zamiast jednak, dysponując silną flotą, wykorzystać zaskoczenie i zająć strategiczną wyspę, wdał się w niefortunną kampanię górską prowadzoną z Albanii. Ofensywa włoska wkrótce ugrzęzła zatrzymana przez bitnych Greków, a w byłym królestwie Minosów zadomowili się Anglicy, uzyskując dogodną bazę na trasie z Egiptu oraz odskocznię do działań zaczepnych na Półwysp Apeniński. Dzięki takiemu przebiegowi wydarzeń wartość wojskowa Krety wzrosła dla obydwu stron.

Doceniając rolę wyspy, Churchill zażądał, aby w jednej jej zatok — Sudzie — urządzono „śródziemnomorskie Scapa Flow” (nazwa głównej bazy Royal Navy w północnej Szkocji). Natura sprzyjała tym zamiarom. Zatoka znajdowała się na północno-zachodnim krańcu Krety i przypominała fiord o kształcie zbliżonym do litery L, z krótszym ramieniem w głębi lądu. Miała około dwudziestu kilometrów długości, a szerokość dochodziła do sześciu kilometrów. Otaczały ją bezleśne góry 0 wysokościach od trzystu do tysiąca metrów, co doskonale osłaniało od wiatrów i ostrzału z otwartego morza. Na jej wodach znajdowały się głębokie i spokojne kotwicowiska, pozbawione mocniejszych prądów. Na lądowym krańcu zatoki przycupnęło miasteczko Suda z molami dla dwóch niewielkich jednostek, ale bez żadnej infrastruktury portowej, to jest bez dźwigów, magazynów, torowisk i a nawet bez jakichkolwiek dróg łączących z wnętrzem wyspy i innymi jej portami.]

Mogła więc Suda być schroniskiem statków, miejscem przeformowywania konwojów i postoju zespołów okrętów. Nie zapewniała jednak minimum zabezpieczenia logistycznego. Powinna była gwarantować nie tylko bezpieczeństwo nawigacyjne, ale i militarne. Dlatego też na przełomie 1940 i 1941 roku rozpoczęto energiczne prace nad zbudowaniem pierścienia obrony, mającego stanowić element większego systemu przeciwdesantowego na północnych brzegach Krety (strona południowa z wysokimi urwiskami nie nadawała się do inwazji z morza).

Dowództwo nad rejonem obejmującym tereny wokół Zatoki Suda, miasto Chanie i Półwysp Akrotiri, powierzono generałowi Westonowi. Jego zgrupowanie składało się z 15. pułku artylerii nadbrzeżnej, 2. pułku artylerii przeciwlotniczej i oddziałów przeciwdesantowych Marine Naval Base Defence Organisation i wzmocnionych drobnymi jednostkami greckimi. Wojska te miały do dyspozycji czterdzieści armat przygotowanych do prowadzenia ognia do celów na morzu i w powietrzu. Rdzeń uzbrojenia stanowiło osiem dział 155 mm i szesnaście czterdziestomilimetrowych Boforsów. Resztę stanowiły modele przestarzałe, a tymi samym o małej szybkostrzelności. Baterie były wspomagane przez dwadzieścia

reflektorów dużej mocy. Dla większości armat akwatorium zatoki leżało w martwych polach ostrzału, gdyż skupiono je przy wejściu do niej, z myślą o rażeniu celów na otwartym morzu lub wysoko na grzbietach gór. Ponadto przygotowano szereg gniazd oporu z bronią maszynową i moździerzami, częściowo w XIX-wiecznych forteczkach. Samo kotwicowisko w głębi zatoki osłonięto trzema liniami stalowych sieci przeciw okrętom podwodnym. Wiosną 1941 roku nie było tu jednak stacji radarowej, podsłuchów hydroakustycznych ani też flotyli dozorców.

Właśnie prowizoryczność bazy i luki w jej obronie zachęciły dodatkowo Włochów. Obiecywały one znacznie większe szanse na sukces łodzi wybuchowych niż umacniane od wieków Gibraltar i La Valetta na Malcie.

W wojnie z Grecją marynarka włoska zachowywała się pasywnie, unikając angażowania ciężkich okrętów. Dopiero po ulokowaniu się Anglików na Krecie, a nawet na Korfu, zdecydowano się na przeciwdziałania.

Istotnym elementem tych kroków było skierowanie w grudniu 1940 roku rzutu bojowego dywizjonu nawodnego 10 flotyli MAS na wody włoskiego Dokanezu, z zadaniem przerywania komunikacji przeciwnika między Egiptem a Pireusem. Bazą jednostki stała się ustronna zatoczka Parteni na wyspie Leros. Niemal od razu na cel pierwszej akcji wybrano rejon Sudy — rojący się od konwojów i eskadr Royal Navy. Kierownictwo nad przygotowaniem ataku objął osobiście komandor Moccagatta, pragnący przerwać złą passę swojego wojska. Podczas gdy sternicy motorówek MT zapoznawali się ze specyfiką nawigacyjną akwenu oraz ze znanymi środkami obrony w pobliżu Sudy, stocznie przystąpiły do adaptowania dwóch starszych niszczycieli na transportowce łodzi wybuchowych. Były to „Crispi” i „Sella” zdolne jeszcze do rozwijania prędkości około 30 węzłów, co było nie bez znaczenia przy skrytym podejściu. Obie jednostki wyposażono w rodzaj żurawików z silnikami elektrycznymi, które pozwalały na błyskawiczne wodowanie lub podnoszenie sześciu motorówek wybuchowych. Po wielu treningach operacja wodowania trwała tylko 35 sekund.

20 stycznia Moccagatta zgłosił admirałowi Biancherii — dowódcy Sił Morskich Morza Egejskiego — gotowość grupy szturmowej do działań. Jej liderem został wyznaczony porucznik Faggioni. W ten sposób rozpoczął się trwający ponad dwa miesiące okres nerwowego oczekiwania na zbieg sprzyjających warunków. Potrzebne były: duże statki i okręty w Sudzie — warte ryzyka operacji, długie, bezksiężycowe noce, umożliwiające „niewidzialne” podejście niszczycieli do wrót zatoki, spokojne morze — pozwalające na pływanie małych motorówek oraz szereg mniej istotnych przesłanek (np. wysoki pułap chmur konieczny dla skutecznego rozpoznania lotniczego). Dwa razy — w styczniu i lutym — „Crispi” i „Sella” wyruszały na morze ale zwracano je radiem już po kilku godzinach — najnowsze zdjęcia lotnicze pokazywały pustą zatokę, opuszczoną przez flotę aliancką. 2 rozpoznaniem lotniczym działą się przy tym coraz gorzej, gdyż z początkiem marca na Krecie pojawiły się angielskie myśliwce i loty Włochów zaczęły przypominać „rosyjską ruletkę”. Na domiar złego samoloty brytyjskie pokazały się nad Leros, zapuszczając się w pobliże bazy Faggioniego. Groziło to zdemas-

kowaniem grupy uderzeniowej, a nawet jej zniszczeniem na pozycjach wyjściowych. W trakcie jednego z zaskakujących nalotów dwóch sterników zostało poważnie rannych. Rano 25 marca oba niszczyciele z kompletem łodzi MT na pokładach zaatakował samotny bombowiec. Obyło się bez uszkodzeń, ale na „Crispi” zginął jeden marynarz, a trzech zostało rannych.

Przez cały ten okres Faggioniemu udało się utrzymać wysoką dyscyplinę i sprawność bojową grupy. Dzięki ostremu reżimowi niekończących się ćwiczeń i egzekwowaniu wiedzy o ciągle zmieniających się warunkach taktycznych operacji potrafił zająć swoich ludzi i natchnąć ich wiarą w sukces.

25 marca po południu rekonesans lotniczy stwierdził w pobliżu przystani w Suda dwa niszczyciele, pięć dużych i siedem mniejszych transportowców oraz oceniony na dziesięć tysięcy ton krążownik. Pogodę zapowiadano sprzyjającą, a noc bezksiężycową. Wyruszone więc po zachodzie słońca i nie napotykając się z przeciwnikiem o 23.30 osiągnięto wyznaczony punkt — 10 mil morskich na północ od wejścia do zatoki Suda. Tu sprawnie zwodowano sześć wybranych do akcji motorówek. Czołową prowadził Faggioni. Za nim płynął podporucznik Cabrini, mechanicy drugiej i trzeciej klasy — De Vito, Tedeschi, Beccati oraz plutonowy artylerii Barberi. Niszczyciele natychmiast zawróciły, a grupa MT zaczęła skradać się na wolnych obrotach ku ciemnemu wybrzeżu.

Około 2.30 Faggioni natknął się na boje pierwszej sieci przeciw okrętom podwodnym. Sforsowano ją bez trudności, gdyż stalowa lina nośna leżała na powierzchni wody tylko przy bojach. Na środkach odcinków między pływakami je zanurzenie przekraczało nawet metr i wystarczyło do prześlizgnięcia się górą. Przejście nastąpiło w środku wejścia do zatoki. Następnie szereg łodzi skręcił w stronę północy, aby oddalić się od Fortu Suda na przeciwległym brzegu i skryć się w cieniu skalistych wysepek. Przy nich też, kwadrans potem, nastąpiło przepłynięcie ponad drugą siecią. Zatrzymała się na niej motorówka Barberiego, ale ten poradził sobie z przeszkodą, przesuwając balast ruchomy — to jest siebie — na dziób i stosując metodę równoważni.

O godzinie 4.30 kolumna łodzi dotarła do trzeciej — jak ich zapewniano — ostatniej bariery. Po drodze dwukrotnie zatrzymywali się w obawie przed wykroczeniem reflektorami, które dość przypadkowo penetrowały powierzchnię wody. I tę zaporę przebyto bez kłopotów, korzystając z luki, tuż pod urwiskami północnego brzegu. Dalsze posuwanie odbywało się jeszcze wolniej, gdyż w dalszycy zaczęły majaczyć masywne nadbudówki i kadłuby. Kotwiczące statki były zaciemnione i ciche. Nic nie wskazywało, by spodziewano się niebezpieczeństwa. W porywach wiatru było słychać tylko szum turbowentylatorów. Z łądu poszczekiwały psy. Byli wewnątrz strefy obrony zapełnionej uspioną flotą.

Mimo że zastali korzystne warunki do przeprowadzenia ataku, Faggioni zdecydował wstrzymać się z nim do świtu, który miał nastąpić o 5.18. Zaskoczenie byłoby wtedy jeszcze możliwe, ale światło brzasku pozwoliłoby lepiej rozeznaczyć sytuację i pewnie wybrać najbardziej wartościowe cele. O 4.46 dowódca wyłączył silnik swojej łodzi i nakazał reszcie zgrupować się wokół siebie. Odbyło się coś w rodzaju odprawy

połączonej z przydzielaniem zadań i kolejności ataków. Faggioni przyglądał się konturom jednostek przez nocną lornetkę, a następnie przekazywał ją podwładnym, aby mogli lepiej zapamiętać kształt i miejsce swojej przyszłej „ofiary”.

Było to niezbędne, gdyż w zatoce panował tłok — statki kotwiczyły blisko siebie, łukiem wzdłuż brzegów. Stały w różnych odległościach, przesłaniając się częściowo lub całkowicie. Według danych brytyjskich 25 marca o godzinie 14 na wodach Sudy zakotwiczył konwój MC 9 złożony z 3 zbiornikowców: „Dosmoulea”, „Maria Maersk” (ex duński) i „Pericles” (ex norweski) oraz 2 transportowców: „Cherrylat” i „Doumana”. Wszystkie te statki były w wojennym czarterze Royal Navy. Oprócz nich znalazła się tam eskorta obejmująca 3 krążowniki: „York” (ciężki), „Gloucester” (lekki) i „Calcutta” (przeciwlotniczy) oraz niszczyciel „Hasty”. Stan ten poważnie odbiegał od meldunku włoskiego rozpoznania lotniczego ale tym bardziej uzasadniał uderzenie.

W centrum akwenu, burtą do wejścia, tkwił majestatyczny krążownik, najeżony łufami i strzępiący smugi mgły. Tuż przed godziną piątą z jego pokładu dały się słyszeć głosy gwizdków bosmańskich. Zauważono też liczne błyski latarek. Równocześnie z przedniego komina zaczął się wydobywać dym, a na bojach oznaczających przejście w sieci pokazały się pulsujące światła: czerwone i zielone. Zanosilo się na przygotowania do opuszczenia bazy i to w trybie nagłym. Mimo więc, że nadal nie jaśniało, Faggioni zezwolił Cabriniemu i Tedeschiemu podpłynąć jak najbliżej do krążownika. O momencie uderzenia mieli zdecydować sami, zależnie od poczyniań okrętu. Pozostali mieli ruszyć do walki po usłyszeniu pierwszej eksplozji.

Według przekazów angielskich Włosi musieli popełnić błędy w obserwacji i rozpoznaniu celów, gdyż okręt który stał się celem ataku wcale nie przygotowywał się do wyjścia. Robił to natomiast krążownik przeciwlotniczy „Coventry”, który wszedł na kotwiczowisko o 1.20 (26 marca) i rozpoczął pobieranie paliwa z „Periclesa”. Zbiorniki napełniono tuż przed godziną piątą i natychmiast oddano cumy. Okręt opuścił „bezpieczną” bazę tuż przed rozpoczęciem ataku.

Dwie MT podkradły się na odległość 300. metrów od krążownika w środku zatoki wychodząc na kraj intensywnego mroku w cieniu gór. Szły burta w burcie i tak też zamarły w oczekiwaniu do 5.30, kiedy to widoczność poprawiła się na tyle, że pokryty kamuflażem cel rysował się wyraźnie. Dalsza zwłoka groziła wykryciem na pozycjach wyczekiwania. Już o 5.10 czujni wachtowi na okrętach alianckich meldowali o usłyszanym warkocie silników, ale przyjmowano, że jego źródłem był odległy samolot.

Cabrini zdecydował się więc na atak. Silniki zaskoczyły natychmiast i z rykiem najwyższych obrotów poniosły łodzi ku śródookręciu Anglika. Na 80 metrów przed zderzeniem szturmowcy wyskoczyli do wody. W kilkanaście sekund potem usłyszeli i poczuli niemal jednocześnie, potężne eksplozje podwodne. Zaraz po nich odezwała się na okrętach broń maszynowa, a w chwilę potem zawtórowały jej cięższe kalibry. Chaotyczny ogień otworzyły również baterie na wzgórzach. Po

szarym niebie zaczęły nerwowo błądzić snopy światła z reflektorów obrony przeciwlotniczej. Odpierano wymagany nalot...

W powietrzu wykwitwały setki rozpryskujących się pocisków. Tysiące paniepokojnych oczu przepatrywało coraz jaśniejszy nieboskłon, a palba tężała Grzmoty salw potęgowało echo tłukące się o zbocza gór. W narastającą kanonadę wdarł się ryk silników kolejnych MT, ruszających ku wyznaczonym celom. Najszybciej zrealizował swoje zadanie Barberi, trafiając spory zbiornikowiec na prawo od krążownika. Statek ten niemal natychmiast zatonął. De Vito płynący w zbliżonym kierunku, stracił orientację w chmurach dymu i po dłuższym manewrowaniu ulokował swój pojazd przy burcie załadowanego parowca. Po wybuchu załoga zdołała osadzić go na mieliźnie. Anglicy nadal nie robili nic, co by świadczyło, iż pojęli z jakiego rodzaju napadem mają doczynienia. Pozwoliło to pozostałym motorówkom na spokojne podejście na dystansie szturmowe i wybrani obiektów godnych zniszczenia.

Faggioni zauważył, że trafiony krążownik ma znaczny przechył na sterburtę i dziób, tak iż widać było śrubę wystającą ponad lustro wody. Otaczały go kłęby gęstego dymu, ale nie zanurzał się dalej. Postanowił go więc dobić. Przedtem jednak zaobserwował akcję ostatniego — Beccatego, który precyzyjnie trafił w duży tankowiec przy południowym brzegu. Jednostka ta miała duży zanurzenie, a więc musiała być w całości wypełniona ładunkiem. Posuwając się w kierunku krążownika porucznik wypatrzył w głębi między nim, a tonącym zbiornikowcem Beccatego nierozpoznaną jednostkę w kamuflażu wojennym, którą zdecydował się ostatecznie. Zmienił kurs, rozpędził swoją łódź i mając pewność trafienia wyskoczył do wody. Po jakimś czasie usłyszał silną eksplozję, ale nie mógł ustalić miejsca wybuchu. Wszelką obserwację uniemożliwiały czarne dymy palącej się ropy.

Wkrótce kanonada zaczęła cichnąć, a Włochów kolejno wyławiano z wody lub ujmowano na przybrzeżnych skałach. Żaden z nich nie odniósł najmniejszej rany, a co najwyżej byli wyczerpani napięciem bitewnym i przebywaniem w niezbyt ciepłej wodzie. Wieczorem spotkali się wszyscy w zaimprovizowanym więzieniu za murami zamku Paleocastro. Gdy prowadzono ich tam górskimi ścieżkami, mogli z wysoki nasycić się widokiem pobojowiska. Patrolowały je gorączkowo liczne motorówki, szalupy i hydroplany latające tuż nad falami. Na środku zatoki stał głęboko zanurzony ciężki krążownik „York” (jego nazwę Włosi mogli odczytać z czajek ewakuowanych, rannych marynarzy) z uniesioną rufą i ze złamanym tylnym masztami. W rufowej z wież artylerii głównej wystawały nienaturalnie uniesione w górę lufy. Otaczały go holowniki i bunkierka prowadzące prace ratownicze.

Przy południowym brzegu leżał przechylony na burtę norweski zbiornikowiec „Pericles” (8.234 BRT). Wydobywająca się z niego ropa pokrywała już większość powierzchni wód w okolicach portu Suda. Wyciekło jej ponad pięćset ton. Na przeciwnej stronie zatoki wystawały maszty drugiego zbiornikowca i stał, zardziobem w przybrzeżną rafę, liczący około sześć tysięcy ton parowiec. Premierowy występ łodzi wybuchowych przyniósł więc poważne żniwo.

Radość Włochów osłabiał fakt, iż w ręce nieprzyjaciela wpadła jedna i to nieuszkodzona motorówka. Już po opuszczeniu jej przez sternika musiała zmienić kurs, omijając statki. W rezultacie wyniosło ją na niewielką plażę, gdzie utknęła przy jednym z pirsów portu (była to zapewne łódź Faggioniego).

Zaraz po ataku Anglicy usiłowali nakłonić jeńców do jej rozbrojenia, ale nie znaleźli chętnego. Włosi gorąco zapewniali, że się na tym nie znają i długo podtrzymywali wersję, że są zestrzelonymi lotnikami. W końcu jednak wyszło na jaw, że Anglicy zorientowali się w istocie sprawy i dalsze opowiadanie przygotowanych legend przestało mieć sens. Już 27 marca Faggioni mógł wysłać list do „rodziny”, w którym, ustalonym wcześniej szyfrem, zrelacjonował operację i podał wiadomość o przejściu przez wroga sprawnego egzemplarza tajnej broni. Tą samą drogą, już do obozu jenieckiego w Egipcie, otrzymał potwierdzenie odbioru tej informacji przez sztab 10. Flotyli. Miało to oczywiście kapitalne znaczenie dla planowania przyszłych operacji z użyciem łodzi MT.

Aby zakończyć sprawę strat brytyjskich, trzeba zaznaczyć, iż szereg źródeł inaczej określa ich rozmiar. Stosunkowo najprościej daje się odtworzyć los „Yorka”, który niewątpliwie zakończył swój żywot w wodach Sudy. Istnieją zdjęcia i wiarygodne dokumenty nie tylko włoskie, potwierdzające, iż w wyniku uszkodzeń zadanych przez MT jednostka ta została poważnie uszkodzona i unieruchomiona. Wobec niemożności dokonania na miejscu poważnych napraw, krążownik osadzono na płycznach Sudy i wykorzystywano jako hulk-baterię. Przymuszczałnie oczekiwano na poprawę sytuacji militarnej, na tyle aby można było przyholować dok i ściągnąć z Egiptu odpowiedni sprzęt, materiały i ekipy stoczniovców. Korzystne zmiany na froncie bałkańskim jednak nie nastąpiły. Wręcz przeciwnie — po desancie spadochronowym hitlerowców na Kretę (20 maja 1941 roku) — opuszczony i dodatkowo zdemolowany przez Anglików wrak wpadł w ich ręce. Podczas intensywnych nalotów, jakie wówczas Luftwaffe przeprowadzała, w jego pobliżu zatonęło szereg statków, co dało Niemcom asumpt do wciągnięcia także „Yorka” na listę swoich zwycięstw. Komisja Supermarina (dowództwo marynarki włoskiej) i 10. Flotyli, badająca zniszczone okręty nie potwierdziła tego. Nie znaleziono śladów po uszkodzeniach środkami napadu lotniczego, a pozostawione dokumenty brytyjskie wskazywały, że już po ataku 26 marca „York” został uznany za stracony (nie nadający się do czynnej służby). Nie przeszkodziło to i do dziś nawet nie wadzi niektórym autorom, w tym i angielskim, przypisywanie zagłady krążownika niemieckim bombowcom. Tak jest między innymi w oficjalnej liście strat Royal Navy, ogłoszonej w 1947 roku. Rozstrzygającą na pewno może być opinia ówczesnego dowódcy brytyjskiej floty śródziemnomorskiej admirała AB. Cunninghama, który stwierdził: „York” był poważnie uszkodzony, z zatopioną maszynownią i kotłowniami osiadł na mieliźnie. Był niesterowny, nie miał energii dla pomp, do oświetlenia lub obracania wież artyleryjskich. Tankowiec „Pericles” został także trafiony i miał dziurę w śródokręciu przez którą utracił bardzo wiele cennego ładunku. Nasz jedyny ośmiokolowy krążownik wypadł z akcji. Jeszcze raz zapłaciliśmy wysoką cenę za zaniedbanie obrony bazy floty”.

Kwestionowane jest również zatopienie dwóch statków (poza zbiornikowcem „Pericles”). Ten ostatni po odpompowaniu reszty ładunku został prowizorycznie zabezpieczony i skierowany na dokowanie. Zatonął podczas próby holowania do Aleksandrii 14 IV 1941. Stało się to niecałe 60 mil od główek zbawczego portu przy silnym sztormie. W wersji minimum lansowanej przez niektóre prace o zabarwieniu propagandowym żadna z łodzi nie trafiła. Przyczynami powstania tak poważnych rozbieżności co do podstawowych faktów były: — po stronie uczestników ataku — zła widoczność noc przechodząca w szarugę poranka, mgły, duża ilość statków i okrętów na małej przestrzeni, dymy z palących się jednostek (obserwacja z niedogodnych pozycji) oraz powiązana z tym trudność w określeniu miejsca i źródła licznych wybuchów nakładających się czasowo i podobnych do wystrzałów cięższych armat). W publikacjach brytyjskich mimo licznych komplementów co do brawury Włochów, wyraźna jest tendencja do pomniejszania znaczenia ataku przez nie wymienianie strat własnych lub wyliczenie niższych. Przynajmniej częściowo przyczyną tego były działania cenzury wojennej, które z czasem zostały powielone przez niektórych autorów. Warto zaznaczyć, że Anglicy stosowali wobec Italii bogaty wachlarz środków mających za cel osłabienie lub zignorowanie jej wysiłku wojennego. Była to propaganda przeciwna do tej jaką kierowano przeciw III Rzeszy, a przy tym tak skuteczna, iż wiele lat po wojnie trudno uwierzyć w zweryfikowane statystyki, z których bezdyskusyjnie wynika, że rzekomo tchórzliwi i dekujący się Włosi zadali zwycięskiej flocie Albionu straty większe niż ponieśli sami.

Reasumując, należy przyjąć za najbardziej prawdopodobną wersję, w której oprócz „Yorka” i „Periclesa” Brytyjczycy nie stracili innych statków.

Nocny napad na okręty w Sudzie potwierdził wysokie walory włoskich szturmowców oraz odwieczną prawdę o wartości zaskoczenia taktycznego i technicznej. Na uznanie zasługuje też poprawna współpraca morskiej grupy uderzeniowej z rozpoznaniem lotniczym, co nie było zbyt częste w armii Mussoliniego obciążonej brzemieniem wielu błędów organizacyjnych i kompetencyjnych. Sukces okazał się możliwy również dzięki kardynalnym błędom popełnionym przez odpowiedzialnych za obronę bazy. Przekonanie o bierności floty włoskiej na wodach greckich nie mogło usprawiedliwiać faktu, że podejść do kotwiczowiska nie bronili nawet nędzny kuter rybacki z karabinem maszynowym. Rodzaj i sposób rozmieszczenia sieci zagrodowych przeciw okrętom podwodnym był niewłaściwy, gdyż umożliwiały przepłynięcie nad nimi małych jednostek, a tym bardziej torped lub pletwonurków. Sieci nie zaopatrzone w stosowane już podczas I wojny światowej sygnalizatory świetlne lub dźwiękowe uruchamiające się samoczynnie przy próbach sforsowania.

Należy uznać, że siła materiału wybuchowego zastosowanego w motorówkach była niewystarczająca — mimo że jego waga odpowiadała zawartości w ówczesnych torpedach, to zniszczenia były jednak mniejsze. Być może powodem gorszej skuteczności był dystans między ładunkiem, a burtą wymuszany przez konstrukcję łodzi. Torpedy wybuchły uderzając bezpośrednio głową bojową w okręt. Sprawa

dził się natomiast skomplikowany system detonacyjny. Był niezawodny, ale i bezpieczny dla obsługi, czego na przykład nie dało się powiedzieć o łodziach wybuchowych „Lense” używanych przez Kriegsmarine.

Rajd przeciw Krecie, zakończony znaczącym tryumfem, był równocześnie największym zwycięstwem tego typu uzbrojenia i to nie tylko we flocie włoskiej. W ramach 10. Flotyli doszło jeszcze do kilku operacji z zastosowaniem łodzi wybuchowych. Niektóre z nich kończyły się wycofaniem już we wczesnych stadiach ataku, kiedy okazywało się, że strażę są czujne i z daleka otwierają zmasowany ogień — tak było podczas rozpoznania Eddy i Korfu (albańskie wybrzeże Adriatyku). Swoistej przewrotności historii można się łatwo dopatrzeć w kolejnych akcjach włoskich szturmowców przeciw Sudzie. Miało to miejsce 19 stycznia i 1 lutego 1944 roku, a więc po wyjściu królewskiego rządu Italii z wojny po stronie Hitlera. Tym razem MTM walczyły po stronie Anglików, a celem były okręty niemieckie. Wypadki te nie przyniosły sukcesów wobec wyjścia nieprzyjacielskich jednostek w morze. Motorówki podwoził do wrót zatoki niszczyciel „Granatiere”.

Szereg operacji nie doszło do stadium wykonania skutecznego awarii sprzętu, uszkodzenia okrętów transportujących, zmiany pogody na gorszą lub złą koordynacji z innymi formacjami — typowy był brak synchronizacji z nalotami, które miały odciągać uwagę obrońców. W pozostałych akcjach MTM i ich pokrewne występowały niesamodzielnie — współpracując z innymi środkami bojowymi. Najwybitniejszym z takich działań był niesłychanie odważny — aż do awanturnictwa — rajd przeciw Malcie.

Po zwycięstwie na wodach Krety w 10. Flotyli Lekkiej zapanował entuzjazm. Chciano jak najprędzej odnieść podobny lub jeszcze większy sukces. Jako cel obrano tym razem port La Valetta na Malcie, a więc bazę dobrze przygotowaną do obrony — nasyconą dużą ilością nadbrzeżnych baterii, gniazd broni maszynowej, pełną najróżniejszych okrętów, w tym i małych patrolowców, sąsiadującą z lotniskami, na których stacjonowały samoloty wyposażone w broń do zwalczania celów morskich. Według obrazowego określenia była to wyprawa w paszczę lwa.

Odpowiednio do ogromnego ryzyka, długo i szczegółowo przygotowywano plan operacji, który z trudem uzyskał akceptację dowództwa marynarki włoskiej. Przeszedł wobec rosnącej roli Malty w paraliżowaniu włoskiej komunikacji z Afryką. Wypracowana w rzymskich sztabach lotnictwa koncepcja, wedle której wyspy nie warto było zdobywać, ponieważ zneutralizują ją bombardowania, okazała się daleko posuniętą iluzją. Silna obrona brytyjska nie była jedynym czynnikiem stawiającym pod znakiem zapytania szanse powodzenia tej akcji. Plan zakładał minutową synchronizację wchodzenia do działań zróżnicowanych środków szturmowych, powiązanych równie precyzyjnie z nalotami. Sam pomysł ataku i prace studialne do niego można nawet z dzisiejszej perspektywy ocenić wysoko — był to ambitny majstersztyk przypominający słynne napady na banki, z tym że w tym wypadku trzeba było uwzględnić nieskończenie więcej czynników technicznych, pogodowo-przyrodniczych oraz czysto wojskowych.

Do ataku wyznaczono eskortowiec „Diana” (ex jacht rządowy Mussoliniego),

który specjalnie przebudowano do współpracy z „drobnoustrojami” 10. Flotylli Jego zadaniem było przewiezienie na pokładzie dziewięciu łodzi wybuchowych MTM i jednej MTSM z Augusty (Sycylia) w pobliże La Valetty. Oprócz tego miał tam dołolować specjalną motorówkę transportową MTL z dwoma pojazdami podwodnymi SLC. Grupę uzupełniały dwa kutry torpedowe o numerach 451 i 452, które miały asekurować MTM i MTL już przy bezpośrednim podkradaniu się do celu, ściągając na siebie uwagę obrońców oraz osłaniać odwrót i wyłazić sterników motorówek szturmowych. Powodzenie uderzenia MTM było uzależnione od wysadzenia przez nurków na SLC sieci zagrodowej, która zwisała z mostu Sant Elmo. Przez powstałą wyrwę miały wpłynąć łodzie wybuchowe i atakować okręty rozmieszczone w wewnętrznych basenach. Druga „żywa torpeda” została wjznaczona do zaminowania okrętu podwodnego w basenie Marsa Muscettoj Liczono, że wybuch przeniesie się na inne jednostki podwodne ciasno cumując burta w burtę, a przy tym szczególnie dla Włochów uciążliwe, jako najskuteczniejszy środek atakowania transportów do Libii. Całość operacji morskiej została skrupulatnie zsynchronizowana z serią nalotów planowanych według minutowego „rozkładu jazdy”. Wsparcie lotnicze wydawało się realne, ponieważ lotnisk włoskie od Malty dzieliło tylko 15 minut lotu. Bombardowania miały odciągnąć uwagę Anglików od morza. W razie potrzeby myśliwce miały osłaniać odwrót okrętów przed pościgiem.

Ostatecznie, po kilku nieudanych „przymiarkach” do akcji, wyruszone o zachodzie 25 lipca 1941 roku. Pod osłoną bezksiężycowej nocy, przy sprzyjającej pogodzie zespołowi uderzeniowemu udało się podejść na odległość 20. mil morskich od wejścia do portu. Nie napotkano nieprzyjacielskich jednostek ani samolotów. Wodowanie łodzi wybuchowych przebiegło sprawnie, ale jedemu musiano zatopić w związku z awarią silnika. Jej pilota wziął na pokład kuter, który wraz z drugim i pozostałą ósemką MTM oraz pojedynczymi MTSM i MTL ruszył w kierunku redy. Dwie mile przed wejściem do portu cała formacja zatrzymała się oprócz MTL, która używając wyciszonego silnika elektrycznego, podeszła na około 100 metrów od mostu Sant Elmo. Tu, około 3. rano, zwodowano zsunięciem po pochyłej rufie) oba podwodne pojazdy. Jeden z nich nie dawał się jednaj uruchomić. Obie załogi podjęły dramatyczne próby naprawy przy błyskawicznie kurczącym się czasie. Ostatecznie — mimo braku nalotów — sieć została rozerwana zgodnie z harmonogramem o 4.30. Wykonujący to zadanie major Teseo Tesei (jeden z twórców włoskich sił dywersji morskiej) nie miał już czasu na odwrót i świadomie się poświęcił wraz z współtowarzyszem — nurkiem Pedretti (według J.V. Borghese — „Sea Devils”, s. 117).

Tymczasem na morzu łodzie wybuchowe zbliżyły się na odległość kilkuset metrów od mostu i po eksplozji ruszyły do przodu w dwóch grupach. Pierwsze dwie miały przerwać sieć, jeżeli ładunek SLC nie utorował przejścia. Następne wyznaczono do atakowania okrętów. I tu jednak szarżę Włochów przerwał pecc — czołowa motorówka zawadziła prawdopodobnie o resztki zapory i eksplodowała. Pilot zginął na miejscu, a do wody zważyło się całe przęsło mosttt

uniemożliwiając wejście do wnętrza portu. Ofiara Tesei poszła na marne. Równocześnie rozpełtało się piekło: mała, skalista zatoczka została zalana światłami reflektorów i pokryta huraganowym ogniem wszystkich typów broni. W powietrzu dały się słyszeć myśliwce, które także zaczęły polowanie na motorówki. Woda zakipiała od wybuchów. W jednej z łodzi zapalił się zbiornik paliwa, inne rozstrzaskały się o brzegi lub eksplodowały. Wywiązały się też walki powietrzne owocując spadającymi w płomieniach samolotami. Gwałtowny bój, a właściwie egzekucja, nie trwały jednak długo. Brawurowo pomyślany i prowadzony atak zakończył się masakrą. Ogień trwał tylko dwie minuty i był prowadzony przez 10 dział 140 mm, 4 Boforsy 40 mm oraz kilkanaście sztuk ciężkiej broni maszynowej.

Z pogromu ocalała tylko „Diana”, gdyż oba kutry zostały dopadnięte przez RAF już podczas odwrotu, co zakończyło się zatopieniem jednego i poddaniem drugiego. Bez sukcesu zakończył swoją misję drugi SLC (Costa, Barla), którego załoga zmagając się z uszkodzonym silnikiem nie dotarła do żadnego celu wartego ataku. Listę strat dopełniały trzy samoloty włoskie. Najistotniejsze jednak były ofiary w ludziach, które wyniosły w zabitych i jeńcach ponad czterdziestu, w tym dowódca Flotylli — Moccagatta (zabity na kutrze), dowódca dywizjonu nawodnego — Giobbe (zabity) oraz Teseo Tesei — współtwórca żywych torped, wynalazca i autor wielu oryginalnych planów działań bojowych.

Dzielność i ofiarność Włochów zrobiła wrażenie nawet na ich przeciwnikach. Brytyjska prasa już podczas wojny opisywała atak na Maltę ze słowami najwyższego uznania. „Daily Mail” cytował słowa miejscowego namiestnika JKM, który uznał włoskich szturmowców za ludzi cechujących się osobistą odwagą i najwyższym poświęceniem.

Pogromcą łodzi wybuchowych okazał się radar — tajna broń Anglików, o której Włosi w tym czasie jeszcze nie wiedzieli. Uniemożliwił on skryte podejście do celu i tak jak na Malcie eliminował zaskoczenie — obrona czekała na intruzów przygotowana do otwarcia ognia, który mogła prowadzić nawet w ciemności posługując się namiarami z ekranów radarów. W ten sposób jeden wynalazek zastosowany na polu walki zwyciężył inny. Kiedy Włosi zdali sobie z tego sprawę ograniczyli stosowanie MTM. Odtąd ciężar walki 10. Flotylli przejął dywizjon podwodny.

IV. DIABŁY MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Niespotkanie odważni i pomysłowi. Sir Winston Churchill

Najsłynniejszym, a zarazem najskuteczniejszym środkiem dywersji morskiej Włochów podczas II wojny światowej stały się tzw. „żywe torpedy” SLC (siluri a lungo corsa — torpeda wolnobieżna), zwane też w marynarskim żargonie — oA obłego kształtu — „wieprzami”. Anglicy określali je z respektem mianem podwodnych „rydwanów”. Przez długie trzy lata były postrachem Morza Śródziemnego. W najpilniej strzeżonych alianckich portach siały zniszczenia i grozę. Spędzały sen z powiek zarówno admirałom, jak i najmłodszemu rekrutom. Do walki z nimi mobilizowano tysiące marynarzy, setki okrętów i samolotów. Brytyjska Izba Gmin poświęcała im tajne posiedzenia. Ich wyczyny napełniały obawami i irytacją samego Churchilla.

Twórcami groźnej broni byli młodzi podporucznicy Teseo Tesi i Elios Tosca B służący na okrętach podwodnych w La Spezia. W okresie kryzysu abisyńskiego spędzali długie godziny na dyskusjach o sposobach zrównoważenia przewagi brytyjskiej na morzach. Byli świadomi determinantów finansowych i dlatego od początku rozglądali się za maksymalnie tanim środkiem bojowym. Ustalili, że nowy oręż musi powstać w całkowitej tajemnicy tak, aby w odpowiednim momencie móc zaskoczyć przeciwnika. Potężne ciosy zadane równocześnie w wielu miejscach i przeciw różnorodnym obiektom, miały już na początku wojny zdruzgotać rdzeń siły wroga. Warunki stawiane przyszłej broni objęły zdolność do szybkiego i w miarę skrytego transportowania na akweny kontrolowane przez nieprzyjaciela. Pożądana też była dyskrecja samego działania bojowego. Chciano zadawać heft kulesowe razy w czapce-niewiedce. Po sformułowaniu tak trudnych do zrealizowania wymagań, rozochocony podwodniacy zabrali się do ... studiów historycznych. W przeszłości chcieli znaleźć archetypy dla swoich jeszcze nieprecyzyjnych wizji. I

Wkrótce ich uwaga skupiła się na kilku konstrukcjach z 1918 roku. Powstały od w czasie kiedy Włosi koniecznie chcieli się wedrzeć do austro-węgierskiego portu wojennego w Puli. Zgromadził się tam trzon małego nadkruszzonej przez wojnę floty cesarsko-królewskiej. Nie była ona zbyt aktywna, szczególnie jeżeli idzie o ciężkie okręty, ale i tak stanowiła poważne niebezpieczeństwo. W każdej chwili mógł* wyjść spod osłony potężnych zapór i uderzyć na włoskie miasta nad Adriatykiem. Ówczesne lotnictwo nie było w stanie zaszkodzić Austriakom. Frontalny atak liniowcami nie wchodził w grę z powodu gęstych pól minowych i rozbudowanej artylerii nadbrzeżnej. Próby ataków okrętami podwodnymi zakończyły się niepowodzeniem i stratami. Podobnie źle poszły eksperymenty z przedostaniem się

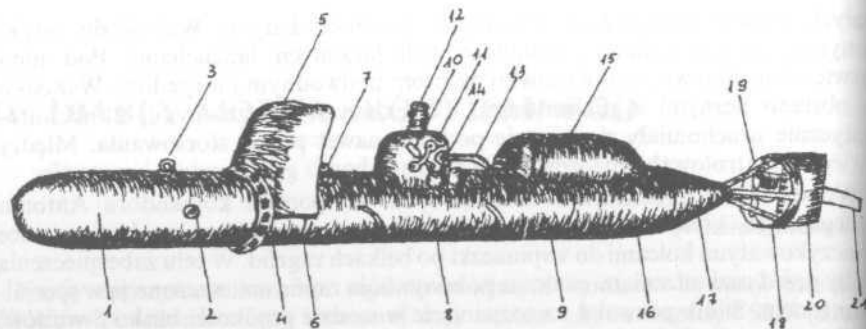
całych kutrów torpedowych opisane w rozdziale drugim. Wejście do zatoki zamykały szeregi tratw z solidnych bali łączonych łańcuchami. Pod nimi rozwieszono stalowe sieci przeciwko okrętom podwodnym i torpedom. Wszystko lo obsiano licznymi sygnalizatorami dźwiękowymi i wizualnymi, które automatycznie uruchomiały się w razie podjęcia nawet próby sforsowania. Między barierami patrolowały dozorce nie żałujące bomb głębinowych i granatów.

Wobec takich przeszkód rewelacją wydał się pomysł komandora Antonio Pellegriniego, który opracował rodzaj amfibii wyposażonej w wąskie gaśnice z haczykowatymi kolcami do wspinaczki po belkach zagród. W celu zabezpieczenia śruby przed uszkodzeniami podczas pokonywania zapór umieszczono ją w specjalnym tunelu. Silnik pozwalał na rozwinięcie w wodzie prędkości blisko 5 węzłów. Zasięg wynosił około 20 mil morskich, a uzbrojenie stanowiły dwie torpedy spuszczone z burtowych żurawików oraz karabin maszynowy. Obsadę tworzyło czterech ludzi. Wczesną wiosną 1918 roku zakończono budowę czterech takich hybryd: „Pulce”, „Cavalvetta”, „Locusta” i „Grillo”. Dwie pierwsze Włosi zniszczyli sami 13. kwietnia, aby nie dostały się w ręce nieprzyjaciela, po nieudanej wyprawie na dalmatyńskie wybrzeże. W nocy z 6 na 7 maja miała miejsce następna akcja przerwana po uszkodzeniu żurawików torpedy na „Grillo” („Świerszcz”). Tydzień później ten sam pojazd ponownie został przewieziony na redę Puli.

0 randze sprawy stanowił skład zespołu okrętów ubezpieczających przedsięwzięcie: 5 niszczycieli, 2 torpedowce i dwa kutry torpedowe. Całością komenderował komandor Ciano — modus vivendi — większości rajdów nękających cesarsko-królewskie brzegi.

„Grillo” z Pellegrinim na pokładzie niepostrzeżenie dotarł do zapór pływających i zaczął je dość płynnie pokonywać. Dopiero na czwartej bonie składającej się z pięciu szeregów potężnych pni łączonych stalowymi linami co dwa metry amfibia została usłyszana przez patrolowca, a następnie oświetlona reflektorem. Mimo wykrzyka w niedogodnym położeniu Pellegrini nie zaprzestał mozolnego wspinania się na tratwy zagrody. Miał nadzieję, że zdoła przedostać się na wolne wody i będzie mógł użyć torped udowadniając skuteczność swojego pomysłu. Wkrótce jednak Austriacy zorientowali się w zamiarach dziwoląga i rozpoczęli ostrzał. Pojawiła się druga łódź strażnicza i zapaliły się inne reflektory. Warty na pobliskim moście odpaliły zestaw rakiet alarmowych. Fontanny znaczące upadki pocisków zaczęły się nieuchronnie szybko zbliżać. Jeden z granatów trafił amfibię bezpośrednio uniemożliwiając dalsze pełzanie. Szczęśliwie nikt z Włochów nie zginął. Mogli więc natychmiast otworzyć zawory denne i zatopić jednostkę. Cała załoga znalazła się w niewoli.

Przypadek sprawił, iż sygnały użyte przez obronę portu były podobne do ustalonych na tą akcję przez Włochów. Ciano odczytał wystrzelone rakiety jako znak od „Grillo” — „Storpedowałem pancernik. Samozatapiam się.” W tej sytuacji zarządził odwrót i z dobrymi wieściami ruszył do kraju. Trzeba przyznać, że konstrukcja Pellegriniego, mimo nie zrealizowania wszystkich szczegółowych Pleceń pomysłodawcy, była niezwykle nowatorska i śmiała. Po stronie austriackiej



Wioska torpeda wolnobieżna

Wersja pierwotna SLC według oryginalnego rysunku ideowego Teschi i Toschi z 1935 roku

1. Głowica bojowa
2. Włącznik zapalnika czasowego
3. Ucho na linę stalową do przemieszczania głowicy dźwigiem
4. Pierścień łączący
5. Osłona stanowiska pierwszego operatora
6. Dziobowy zbiornik przegłębny (trymowy)
7. Pompa balastowa
8. Przedział baterii
9. Silnik elektryczny
10. Dźwignia szybkiego zanurzenia
11. Zbiornik szybkiego zanurzenia
12. Zawór zbiornika szybkiego zanurzenia
13. Uchwyt bezpieczeństwa dla drugiego operatora
14. Zasobniki powietrza do opróżniania zbiornika szybkiego zanurzenia — 20 atmosfer
15. Pojemnik na zapasowe butle z tlenem i zestaw narzędzi do cięcia sieci stalowych i mocowania — nożyce, liny stalowe, kłamry itp.
16. Rufowy zbiornik przegłębny (trymowy)
17. Przedział wału napędowego
18. Osłona śruby
19. Śruba napędowa
20. Ster kierunkowy
21. Ster głębokości

Torpedy użyte do akcji w latach 1941-1945 różniły się wyglądem, szczególnie w części rufowej — inne stery poziome, pełna obudowa śruby — osłona w kształcie walca zamiast skośnie skierowanych pasków blachy z dużymi odstępami, które nie zdały egzaminu.

„wywołała prawdziwy szok, którego późniejszym skutkiem stała się kosztowna jflodemizacja bonów, tak aby uodpornić je i na ten „diabelski wynalazek”. W konkretnej sytuacji taktycznej „Grillo” miał szansę na pełne powodzenie. Zabrakło szczęścia...

Następną konstrukcję zrodziła współpraca dość dziwnie dobranej pary — podporucznika chirurga Raffaella Paolucciego i inżyniera marynarki majora Raffaella Rossetiego. Pierwszy z nich, będąc znakomitym pływakiem zadeklarował, że sam przepłynie przez zapory holując minę z zapalnikiem zegarowym. Według jego wskazań sporządzono minę o kształcie cylindrycznym (długość 160 cm, średnica około 60 cm), która zawierała kwintal sprasowanego trotylu. Była ponadto zaopatrzona w dwa zbiorniki balastowe dzięki którym można ją było utrzymywać w pozycji pionowej lub poziomej oraz zatapiać na żadaną głębokość. Holowanie odbywało się za pomocą czterometrowej liny, którą Paolucci przewiązywał sobie wokół pasa. Miała ona też służyć do mocowania ładunku przy burcie nieprzyjacielskiego okrętu. Zapalnik czasowy dawał pływakowi godzinę czasu na powrót do oczekującej w pobliżu własnej jednostki. Niejako przy okazji spreparowano wodoodporne latarki, które miały ułatwić odnalezienie się w ciemnościach. Zachowane dokumenty poświadczają, że lekarz przepływał podczas nocnych treningów po dziesięć kilometrów. Zważywszy, że ciągnął równocześnie swój „prezent” dla Austriaków jego wysiłek nabierał wymiaru nie tylko sportowych rekordów.

Heroiczne przygotowania Paolucciego zostały w porę skojarzone z zamysłem inżyniera, który pracował nad adaptacją starej niemieckiej torpedy (odpalona w kierunku włoskiego okrętu nie wybuchła) na pojazd dla nurków. Wspólnie doszlifowana koncepcja zaowocowała aparatem „Mignatta” („Pijawka”). Tym razem wyposażona w silnik na sprężone powietrze torpeda miała holować odważnych minerów. W tym celu przyspawano do niej specjalne uchwyty umożliwiające dosiadanie cygara lub też płynięcie po jego bokach. Oprócz nurków torpeda przenosiła dwa ładunki wybuchowe (po 170 kg każdy) z zapalnikami czasowymi, które można było ustawiać również na system uderzeniowy (eksplozja w zetknięciu z przeszkodą). Pojemniki z trotylem zaopatrzone w zaczepy magnetyczne oraz linki do podwieszania na wzór wyżej opisanej miny. Zasięg dochodził do 18 kilometrów, a maksymalna prędkość wahała się koło 7 km/h. W trakcie trwających od czerwca 1918 roku intensywne próby i ćwiczeń z „Mignatta” ciągle ją udoskonalano. Dla załogi przygotowano gumowe stroje ochronne wraz ze stalowymi kaskami przypominającymi średniowieczne hełmy rycerskie rozszerzające się kielichowato ku górze.

31 października 1918 roku Wenecję opuścił mały zespół okrętów obejmujący dwa torpedowce z których każdy holował kuter typu MAS. Na jednym z tych ostatnich umieszczona była oryginalna torpeda. Całością dowodził jak zwykle komandor Constanzo Ciano.

Grupa bez przygód dotarła na odległość kilku mil od wejścia do Puli. Tu rzucono ją. Dalej popłynął tylko MAS z wyciszonym silnikiem elektrycznym. „Mignattę”

spuszczono do wody około 22.45, ćwierć mili przed zewnętrzną zagrodą. Pierwszą zaporę udało się pokonać dość sprawnie, gdyż pod ciężarem zapadała się w głąb. Następna okazała się za trudna do przeciągnięcia torpedy górą. Włosi poszukując luki podpłynęli do krańca przegrody, tuż przy molo ze strażnicą. Hałas, który spowodowali mocując się ze stalowymi linami wywołał wartownika. Tenże nawet wychylił się za balustradę, aby lepiej ustalić źródło dźwięków ale jakoś nie dojrzał ledwo zanurzonych śmiałków. Być może uratował ich zacinający deszcz, ale niu wykluczone, że Austriaka omamiło podobieństwo zwieńczeń ich hełmów do .1 butelek. W każdym razie czujny wartownik wrócił do ciepłego pomieszczenia, a od mogli kontynuować swój mozolny marsz. Napotykane bariery przekroczy™ najbardziej pesemistyczne wyobrażenia. Niektóre z nich miały po sześćdziesiąt metrów szerokości. Ich liczba była tak wielka, iż wyczerpani nurkowie zastanawiali się czy nie pomylili azymutów i nie forsują trasy ponownie, tyle że w odwrotny* kierunku, to jest ku wyjściu z portu. Zdali sobie też sprawę, że zużyli już ponad połowę sprężonego powietrza i nie mają szans na odwrót z wykorzystaniem „Mignatty”. Ostatecznie, będąc u kresu sił, około godziny czwartej rano, wydostał się na wewnętrzną wolną wodę zatoki.

W świetle przesuwających się reflektorów mogli się napatrzeć na zgromadzoJ potęgę i wybrać dowolną ofiarę. Oprócz licznych mniejszych jednostek widać był trzy starsze pancerniki oraz dumę Austro-Węgier — eskadrę najnowszych super-drednotów, po 21.255 ton każdy: „Prinz Eugen”, „Tegetthoff” i „Viribus Unitis”. Zdecydowali się na ten ostatni liniowiec. O 4.15 znaleźli się przy jego burci. Z okrętu dochodziły głośne rozmowy, śmiechy i śpiewy. Wyraźnie trwała huczna zabawa. Zdziwiło ich to ale nie mieli czasu zastanawiać nad nad powodami nietypowego dla wojny zachowania nieprzyjaciół. Zabrali się do mocowania min i ustawienia zapalnika. Zabrało im to ponad godzinę. Wkrótce potem, już przy jaśniejącym niebie, uchwycił ich przypadkowo reflektor. Skierowali więc swój torpedę w kierunku stojącego w pobliżu okrętu pomocniczego. Zapalnik jej ładunku włączyli na działanie uderzeniowe. Niebawem potężna eksplozja poświęcała o zatopieniu transportowca „Wien”. Oni zaś, ledwo żywi z wycieńczenia, zostali wyłowieni i dostarczeni szalupą na pokład pancernika, który dopiero ci zaminowali. Przedstawili się jako lotnicy, którzy zabłądzili i stracili swój hydroplan ale nie dano temu wiary. Dowódca okrętu Voukovitch podejrzewał jakiś podstęp i nakazał penetrację okolicznych wód z łodzi i przez nurków. Jeńców grzecznie ał i stanowczo namawiano do wyjawienia prawdy. Rossetti i Paolucci milczeli mimo, że niemal pod ich nogami tykał zegar odmierzający minuty do wybuchu. Sytuacji skomplikował fakt, iż „Viribus Unitis” ... nie był już okrętem austro-węgierskiif. Tej właśnie nocy przeszedł pod banderę rodzącego się państwa słowian południowych, które uważało się za nie pozostające w stanie wojny z Italią.

Włosi wyruszając do akcji nie mieli o tym wszystkim pojęcia i dlatego odnośne deklaracje i nieznaną flagę na rufie przyjęli z nieufnością, a nawet podejrzewali perfidny wybieg. W końcu dali się na tyle przekonać, iż na trzy minuty przed przewidywaną detonacją (godzina 6 rano), wyjawili tajemnicę umożliwiając*

zęściową ewakuację przydennych pomieszczeń liniowca. Wybuch opóźnił się 0 dobry kwadrans, podczas którego rezeźlony tłum marynarzy ciasno otoczył 1 omal nie zlinczował nurków, jako niewczesnych żartownisiów. Po eksplozji stalowa forteca zatonała wolno, jakby niechętnie i z pełnym dostojemstwem. Trwało to około 14 minut. Dzięki temu nie stała się masowym grobowcem załogi.

Para szturmowców przeżyła kolejne godziny grozy na pokładzie statku szpitalnego, gdzie pałający żądzą zemsty tłum ponownie starał się ich dopaść. Zostali jednak obronieni przez strażę i wkrótce wrócili do kraju witanymi niczym zwycięscy cesarzy. Ich wyczyn opiewano w wierszach i kanconach. Uznano, że nie miał równego w całej historii wojen morskich.

Tesei i Toschi postanowili stworzyć sprzęt na miarę „Mignatty” i dokonać czynów przynajmniej dorównujących opisanemu.

Wychodząc od sławnej „Mignatty” młodzi inżynierowie zaczęli pracować nad własną konstrukcją. Podczas wielu nocy, po służbie, kreślili i obliczali jej parametry. Gotowe plany przekazali do Ministerstwa Marynarki Wojennej, gdzie trafiły na przychylną atmosferę. Wydano zgodę na zdudowanie dwóch egzemplarzy torped i wykonanie odpowiednich testów. Odbyły się one już w styczniu 1936 roku i wypadły pomyślnie. Na tej podstawie zatwierdzono do produkcji pierwszą serię dwunastu pojazdów podwodnych w wersji bojowej. Wydzielono również odpowiednie fundusze, środki techniczne i grupę najlepszych, a przy tym najbardziej zaufanych fachowców z Wytwórni Broni Podwodnych San Bartolomeo. W największym sekrecie rozpoczęto rekrutację pilotów dla przygotowywanego sprzętu, a niebawem i ich szkolenie. Odbywało się ono u ujścia rzeki Serchio, gdzie w odludnych lasach piniowych udało się zorganizować zamaskowany obóz. Przyszli pogromcy Royal Navy żyli tam w zupełnie spartańskich warunkach. Spali w namiotach, byli odcięci od prasy, radia, wszelkich zdobyczy cywilizacji oraz rozrywek. Surowość tych warunków jednak doskonale korespondowała z trudem i ogromem zadań, które przed nimi stawiano.

Tryby rodzącej się formacji jednak szybko zaczęły wytracać dynamikę. W miarę gruntowania się odprężenia po wojnie abisyńskiej zaprzepaszczano poprzednie osiągnięcia. Cofnięto kredyty, wstrzymano montaż pierwszych „żywych torped”. Odezwały się też głosy konserwatystów niechętnych „zdradzieckiej broni”, która może obrócić się i przeciw Włochom. Toschi i Tesei nie zrazili się. Po wypełnieniu zwykłych obowiązków na swoich okrętach ciągle ulepszały wzgardzone torpedy. Ich samozaparcie zostało ostatecznie nagrodzone w czerwcu 1939 roku, kiedy to dla wszystkich eksperymentalnych jednostek szturmowych wydzielono odrębny dywizjon w 1. Flotylli MAS (Lekkiej). Zwierzchnikiem jednostki został mianowany Paulo Aloisi — wielki entuzjasta i orędownik niekonwencjonalnych metod walki. Odtąd sprawy toczyły się wartko, ponownie ruszyła produkcja torped do których •Różna było wprowadzić szereg udoskonaleń. Gwałtownie przyspieszono i rozszerzono szkolenie nurków. Z początkiem 1940 roku można było przeprowadzić Pierwsze ćwiczenia taktyczne z użyciem zespołu torped SLC. W pobliżu obiektów Pozorowanego ataku dostarczył je okręt podwodny „Ametista”. Mianewry wypad-

ły bardzo zachęcająco. Nastąpił okres gorączkowych przygotowań do nadciągającej nieodwołalnie wojny.

Ostatecznie użyte w operacjach bojowych dwuosobowe torpedy SLC miały 6,7 metra długości i średnicę cylindrycznego kadłuba — 53 centymetry. Pod wodą mogły rozwijać prędkość do 4,6 kilometra na godzinę i zanurzać się na głębokość do 30 metrów. Wynurzenie odbywało się jak w klasycznych okrętach podwodnych przez wypompowywanie wody ze zbiorników balastowych. Napęd zapewniał silnik elektryczny czerpiący energię z trzydziestoogniowej baterii akumulatorów. Ich pojemność pozwalała na marsz podwodny z szybkością maksymalną przez około 18 kilometrów.

W skromnych gabarytach zmieszczono dwa zbiorniki balastowe (plus zbiornik awaryjny), sprężarki, pojemniki z tlenem i zestaw najnowszych przyrządów do nawigacji. Wskaźniki tych ostatnich były podświetlane, tak aby umożliwić bezbłądne odczyty w nocy oraz pod powierzchnią. Specjalnie osłony uniemożliwiały zaobserwowanie nikłych światełek przez postronnych, z zewnątrz. Za plecami tylnego „jeźdźca” ulokowano spory pojemnik na różnorodne narzędzia przeznaczone głównie do forsowania podwodnych przeszkód w rodzaju sieci przeciwtorpedowych. Ze względu na możliwe awarie wszystkie systemy były zdublowane. Starano się aby każdy detal był najwyższej próby. Istotą torpedy była umieszczona z przodu głowica bojowa o długości niemal dwóch metrów. Zawierała trzysta kilogramów silnego materiału wybuchowego. Z resztą pojazdu łączył ją łatwy do manipulowania pierścień, który znajdował się tuż przed osłoną prowadzącego pojazd. Ową minę albo osadzano pod dnem kotwiczanej jednostki, albo też zawieszano pod kadłubem na stalowej linie, którą mocowano o wystające elementy poszycia za pomocą kompletu zacisków i zaczepów. Zapalnik miał opóźnienie do dwóch i pół godziny, co dawało poważną gwarancję na bezpieczny odwrót do okrętu-bazy. Do tej ostatniej funkcji przysposobiono najpierw trzy jednostki podwodne ekwipując je w cylindryczne „garaże” dla torped („Scire”, „Iride” i „Gondar”). Następnie dołączyły do nich: „Ambra”, a w 1943 roku „Sparide”, „Murena” i „Grongo”. Ostatnie trzy okręty mogły zabrać po cztery torpedy SLC lub motorówki MTR. Modele wcześniejsze o jedną mniej. Dla oszczędności siły i tlenu zapas na około sześć godzin) obsad bojowych SLC, z pojemników wyprowadzały je załogi zapasowe dokonujące równocześnie ostatniego przeglądu technicznego. Ponadto do przewozów „wieprzy” stosowano specjalnie skonstruowane do tego celu motorówki MTL, zwane też „kangurami” („canguri”). Były one wyposażone w rufowe pochylnie pozwalające na wodowanie i wyciąganie torped.

Sumując powyższy opis trzeba przyjąć, że pojazdy podwodne SLC, niezgodnie zresztą ze swoją nazwą, bardziej zbliżyły się do funkcji miniaturowej łodzi podwodnej niż tylko do sterowanej przez człowieka torpedy. Ich zadaniem było dostarczanie nurków-minerów wraz z ładunkiem do celu oraz zapewnienie im środka transportu podczas odwrotu. Nie miały więc wiele wspólnego (poza ogólnym kształtem) z typowymi torpedami, a tym bardziej z potocznym rozumie-

ciem terminu „żywa torpeda”, który bazował na japońskich wzorcach samobójczych pocisków.

Torpedy SLC były jednak niewątpliwie „żywe” przez kierujących nimi ludzi, podatkowo zasługują na ten przymiotnik dzięki permanentnym udoskonaleniom, które zmieniały je istotnie do ostatnich dni wojny. Prace modernizacyjne wymuszały współdziałanie organów marynarki z instytucjami cywilnymi, przemysłem i nauką. Wokół 10. Flotyli Lekkiej rozwinęła się obszerna sieć łącząca kooperujących na rzecz tajnej broni. Sponsorzy na najwyższych szczeblach władzy tworzyli przychylny klimat dla SLC. Dzięki temu dobrze przebiegała współpraca Flotyli z innymi formacjami i oddziałami sił zbrojnych. Nie było trudności ze splotem informacji agenturalnych oraz danych rozpoznania lotniczego. W ogóle według powszechnej opinii, na gruncie 10. Flotyli MAS mniej odczuwało się zawiści i spory zderzające armię duce.

Zamówienia dla „żywych torped” wykonywały czołowe koncerny przemysłowe traktując je priorytetowo. W arsenale włoskiej floty podwodnej — La Spezia utworzono zamaskowany wydział produkcyjny, który zajął się wyłącznie fabrykacją i doskonaleniem „podwodnych skuterów”. Wiele placówek badawczych, często nie znając nawet celu swoich wysiłków, wykonywało prace na potrzeby programu „żywych torped”. Powstał specjalistyczny ośrodek medycyny podwodnej badający reakcje nurków, jak i starający się na tej podstawie ustalać wytyczne dla wytwórców sprzętu podwodnego, dowódców i planistów akcji podwodnej dywersji oraz przede wszystkim dla samych szturmowców, tak aby dać im najlepszą wiedzę do sprawnego działania i przeżycia w obcym środowisku. Specjalnie zajmowano się przystosowywaniem do wielogodzinnego przebywania pod wodą oraz na dużych głębokościach. Opracowano oryginalne diety regeneracyjne i środki pobudzające organizm w warunkach stresu mentalnego nakładającego się ze skrajnym wyczerpaniem fizycznym. Udział w badaniach mieli nawet psychologowie i psychiatry, którzy korzystając z doświadczeń i obserwacji zebranych na ćwiczeniach, a później w akcjach bojowych usiłowali zaradzić negatywnym zjawiskom zachodzącym w świadomości samotnych wojowników — uodpornienie na długotrwałe działanie w największym zagrożeniu utraty życia, na omamy orientacyjne i błędnikowe podczas działań w pojedynkę oraz nocą.

W dyspozycji Flotyli znalazły się również bogate zbiory kartograficzne. Uzupełniano je relacjami znawców obszarów będących przedmiotem zainteresowania, kolekcjami zdjęć i w miarę możliwości — wizjami lokalnymi. Gromadzono bardzo szczegółowe wiadomości o pływach, prądach morskich, a także o faunie i florze charakterystycznej dla miejsc planowanych operacji. Typowe locje i opracowania nautologiczne były raczej mało przydatne, jako że głównie miały służyć Prowadzącym większe jednostki nawodne.

Jak wynika z powyższego skromny pomysł Toschiego i Tesei z chałupniczego ajsterkowania zamienił się w priorytetowy program zbrojeniowy angażujący poważne środki finansowe i wysiłek całych rzesz robotników, specjalistów i samych Peratorów. Z naborem tych ostatnich, mimo wielostopniowego cyklu selekcji,

szkolenia i wtajemniczania, nie było kłopotów. Do enigmatycznych zadań specjalnych garnęły się setki młodych mężczyzn ze wszystkich formacji armii. Już sam fakt akcesu do tak niebezpiecznych akcji z reguły dotyczył ludzi rzeczywiście odważnych, o ryzykanckim, kondotierskim podejściu do życia. Później stawali się oni pasjonatami lub wręcz fanatykami nowych, nieortodoksyjnych metod prowadzenia walki. Wyczuwało się ogromne zaangażowanie operatorów. Ich deklaracja do poświęcenia życia dla ojczyzny nie były w najmniejszym stopniu egzaltowane i frazesami. Tesei twierdził wręcz, że największą wartością oddziału żywych torped nie będą zatopione liniowce, ale samo zaistnienie grupy ludzi zdolnych dać największych ofiar. Uważał, że tak ucieleśniona idea będzie owocować przez wiele pokoleń mobilizując je wzorem. Służbę w 10. Flotylli powszechnie uznawano za wybitnie elitarną.

Ochotnicy oprócz wnikliwych badań medycznych i psychotechnicznych byli wraz z rodzinami „prześwietlani” przez kontrwywiad. Oddzielną weryfikację stanowiły sprawdziany wydolności fizycznej, koncentrujące się wokół umiejętności pływackich. Dopuszczeni do ćwiczeń ze sprzętem musieli się wyrzec kontaktów z światem zewnętrznym i tworzyli rodzaj zakonu o bardzo surowej regule. Ciąż miesiące nie mogli odwiedzać najbliższych i opuszczać ściśle izolowanych koszar lub obozów treningowych. Obowiązywała ich tajemnica wojskowa najwyższego stopnia. Konspirowali się we własnym kraju występując w ubiorach cywilnych albo w mundurach innych rodzajów sił zbrojnych. Podobnie kamuflowano ich pododdziały. Już sama nazwa: Flotylla MAS identyczna ze stosowanymi dla jednostek ścigaczy miała utrudnić rozpoznanie przez obce służby wywiadowcze. Obie szkoleniowe SLC podszywały się pod straż brzegową, firmy wydobywania wraków czy kursy motoro-wodne. Lokowano je z reguły w odludnych miejscach trudnych do penetracji agenturalnej. W obrębie Flotylli dzielono szturmowców według przydziałów do różnych typów broni SLC, MTM, MTS) oraz do grup wyznaczonych do poszczególnych operacji. Zdarzało się, że nawet przyjaciele stykający się na gruncie prywatnym, przez całe lata nie orientowali się, iż służą właśnie w różnych komórkach 10. Flotylli.

Ogromny wysiłek włożony przez Włochów w rozwój podwodnej broni dywersyjnej okazał się niewystarczający. W momencie rozpoczęcia działań wojennych (czerwiec 1940 roku) „żywe torpedy” nie były jeszcze gotowe do uderzenia. Największą bolączką był problem transportu pod bramy wrogich sanktuariów. Technikę przewozu SLC w tubach na pokładach okrętów podwodnych dopiero docierano. Nie udało się eksperymenty z przerzutami lotniczymi m.in. za pomocą wodnosamolotów Cant 506. Dość często zawodziły silniki torped. Zdarzało się wiele drobnych z pozoru awarii, które jednak mogły przynieść tragiczne skutki w warunkach prawdziwego zagrożenia. Wątpiono też z początku w sens wysyłania szturmowców na akcje, do których celów zwykle można było dopłynąć par tygodniowym rejsie okrętem podwodnym, na podstawie sytuacji w nieprzyjacielskim porcie odczytanej ze zdjęć lotniczych sprzed paru dni... Rozwiązał się szereg o druzgoczącym ciosie w pierwszych dniach konfliktu.



Franciszek Kasztelan — kapral 1 Morskiego Batalionu Strzelców z Wejherowa zgłosił się do akcji „żywych torped” w lecie 1939 r. (AUT)

Fragment „IKC” z maja 1939 r. (PAN)

Kandydaci na „żywe torpedy” w Łodzi.

(Or.). Zastępy kandydatów na żywe torpedy rosła codziennie. I Kółko stanęło również do apel. Do łódzkiej redakcji „IKC” wpłynęło pismo

7-miu Łódzian

treści następującej:

„Powołując się na artykuł w „IKC” z dn. 7 maja br. p. t. „Żywa torpeda”, my, Łódzianie, składamy w ofierze na FON swe młode życie, które dajemy do wyłącznej dyspozycji armii polskiej i jej Naczelnego Wodza Marszałka Śmigłego-Rydza. Jesteśmy świadomi swego postanowienia i w żadnym wypadku nie zrezygnujemy z tej skromnej ofiary, gdy tylko chodzić będzie o całość i niepodległość Rzplitej Polskiej.

Aleksander Chęciński, lat 26, ul. Lokatorska 3-a, Władysław Szejner, lat 28, ul. Unicka 2, Zygmunt Zajaczkowski, lat 26, ul. Daniłowskiego 3, Józef Michański, lat 26, ul. Poznańska 45, Bolesław Szadkowski, lat 30, ul. Rzgowska 12, Marian Tokarski, lat 38, ul. Zamenhoffa 14, Mieczysław Stepien, lat 27, ul. Felszyńskiego 23”.

Z autorami cytowanego pisma nawiązaliśmy kontakt, który pozwolił nam ustalić, że dojrzałe swa powzieli po dojrzałym namyśle. Jako charakterystyczny moment należy podkreślić, że wszyscy autorzy wspomnianego listu

są na posadach, a niektórzy doskonale sytuowali

„Dzielnicy śmierci — oddziały żywych torped.”

Kraków, 15 maja.

W Poznaniu ostatnio szczytywały listy do dowódcy Floty i kandydatów na żywe torpedy. Zgłoszenia są doprawdy słoty mianowicie, skoro kadłuba z nich można było powiedzieć specjalną uwagę. Dostał powiedziane, że poza setkami list, otrzymaliśmy zgłoszenia 32-eh kobiet i 203-eh mężczyzn.

Z listów wylania się bardzo wyraźnie przebiegają się propozycja utworzenia specjalnego „kadłuba śmierci”, który zastąpiłby regularne oddziały żywych torped. Autorzy listów są zdecydowani na wypró-

bo, a wśród nich są ludzie najtródnorodziej- szych zawodów i najtródniejszego wieku. Posiadamy zgłoszenia uczniów gimnaz- jalnych, a równocześnie zgłoszenia 20-let- niego ochotnika. Jest zgłoszenie człowieka, który posiada kategorię E. Piana do nas kadłub, polskiemu, lotniczy rezerw, skowro- wie spadochronowcu, rezerwistę marynarki wojennej, studentowi wyższych uczelni, człon- kowi Główny Narodowej. Są listy poleca- jące i listy chwalebne. Słoty podzielić, że stosunkowo mało wśród kandydatów jest bezrobotnych. Na 500 blisko zgłoszeń zawaliliśmy tylko 2-eh bezrobotnych.

Forma listów jest różnorodna, ale zasad- niczym motywem jest

„Wierzę, że w czasie 11 ho- nie było takowa”.

„Wierzę, że w czasie 11 ho- nie było takowa”.

zdecydowanie na wszystko.

Wiele z listów zawiera jako załącznik własnoręcznie napisane pod adresem Marszałka Śmigłego-Rydza.

Są różne zgłoszenia. Niektóre tak lako- niczne, że zawierają tylko jedno zdanie i podpis. W innych autorzy żądają, by zgło- szenia się, tak pisać. Nie brak oczywiście i zgłoszeń z żądaniem, by oryginalnie- szych zgłoszeń należało zgłaszać p. Edmun- da P. z Górnego. Piszcie mi:

„Dostał mi wysyłać odznaczeń kry- żami walczących za Ojczyznę przed nau- ką, kadłubową na przygotowanie. I nie mogę zostać w 1939...”

„Zgłoszam swój skrót do 1. sw. żywych torped. Mam lat 60 i zgłoszenie swoje pod- trzymuję na przeciąg lat 10-eh”.

„Nasze pan Hitler wie, że w Polsce nie będą zabierali naszych na wszystkie stron- nie jej, zabierali żywych”.

Wśród zgłoszeń było wiele oryginalnych listami polecanymi, a nawet kilka telegram- ów. Zgłoszenia nie był podzielenymi, którzy powołani zostali obecnie na zwolnienia i pełnia czyni służbę.

Z Katowic zgłosił się p. H. J. F., który zaznacza, iż jest wprawdzie

czyste niemieckiego pochodzenia,

ale wykazy, jakie doznawała młodość polską w Niemczech skłoniła go do studi- ując wyczerpać dla narodu polskiego, narodził bohaterów.

„Chciał pisać pan F. oraz po wzięciu świadomości i świadomości w większe zgłosze- nie, że nie ma w tym w ogóle nic dla sta- nęliśmy służą w kolumnach polski”.

Następuje kropka i podpis. Ale prawdziwą rewolucją jest niezawal- wie zgłoszenia się do kadłuba śmierci.

Gotowi ofiarować swe życie Ojczyźnie! Zgłasza się coraz więcej kandydatów na „żywe torpedy”.

Przez 3 dni (Smł Artystki) oraz za- wieszony w momencie wczorajszym p. L. „Kandydat na żywe torpedy” oznajmia- je zgłoszenie przez dwóch braci Lutoma- iński i Błotnicki, swej gotowości poświę- cić się na służbę w charakterze „ży- wych torped” na warze podwodnych żywych torped (półkolek), wysłał natychmiast- nie do dowódcy „TEC” oryginalny list, w któ- rym Tomasz Dobrowolski z Poznania, za- wieszony przez ul. Politechniki 14, z g. 14-

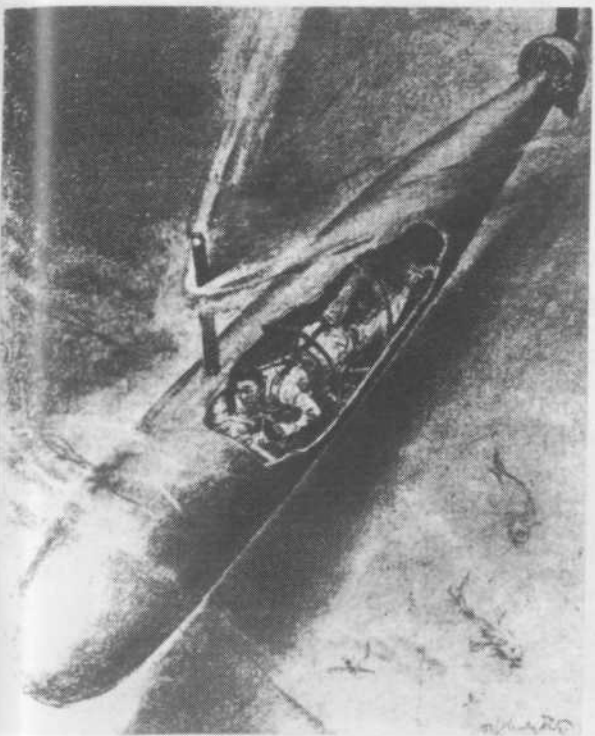
asa również gotowości po- święcić się na służbę w torpedzie, która skierowała na niemieckie okręty. List ten ma na- stępujące brzmienie:

Przesłałem serdecznie podziwianie towarzyszącemu broni, a Kurierowi w od- dziale swojemu podziwiania serdec- znie „Bóg miłości”.

„Kochany Kurierku, na apel braci Lutoma- ińskich i Błotnicki, że podziwianie twoim twórcą, wzywając do złączenia się jako żywe torpedy, stałem i ja gotowy na śmierć wzywając, a także powiększyć szeregi zdecydowanych ad- dać swe życie Ojczyźnie.

Także do Redakcji „Kurier” w Krakowie zgłosił się również dwaj młodzi ludzie, do- kładnie swą gotowość poświęcenia się jako „żywe torpedy”. Słoty to młody uczeń średniej szkoły, Janusz Wójcikowski, oraz powin 18-letni student gimnazjum

Fragment „Ilustrowanego Kurjera Codziennego” z 7 V 1939 r. (PAN)



Ilustracja do artykułu w piśmie „Wiarus”. Artystyczna wizja „żywej torpedy” w wersji samobójczej (autor rysunku nieznan)

Kolejny artykuł o „żywych torpedach” — „IKC” z 16 V 1939 r. (PAN)

„Kurier Bałtycki” z 21 V 1939 r. donosi o nowych ochotnikach (zbiory autora)

I kobiety pragną być „żywymi torpedami”, by oddać swe życie Ojczyźnie

Wzruszające listy do Dowództwa Floty

Wzruszające są publikowane w całej prasie polskiej listy ludzi, którzy ofiarowali Armii swe życie jako żywe torpedy. Jeszcze bardziej wzruszające są listy trzech młodych kobiet, któ- re niedawno nadeszły do Dowództwa Floty w Gdyni.

Dwie młodziarki miejscowości Mi- kuszewice koło Bielska, Aniela Kubi- cówna i Helena Zemanówna oraz Helena Passow, ze Starego Sącza, hu- maczają się, że nie prócz życia na cele obrony państwa dać nie mogą — pro- szą o przyjęcie ich w razie konieczno- ści w charakterze żywych torped. Ko- biety przy tym obszernie wyjaśniają,

że „wiedzą z całą pewnością, iż kan- dydatami na żywe torpedy nie muszą być wyłącznie mężczyźni i ludzie mło- dziei”.

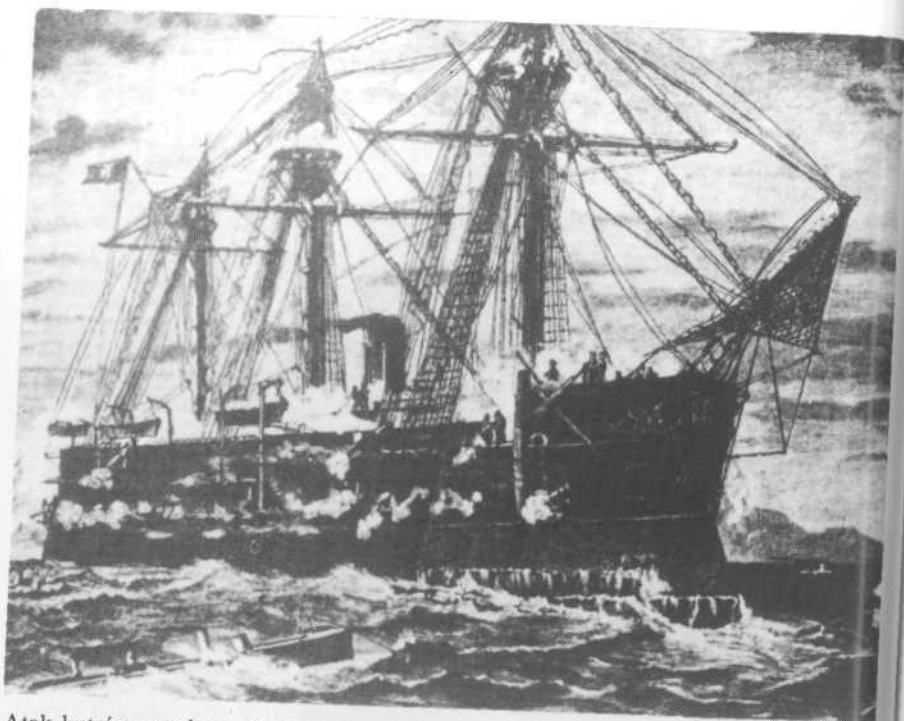
Oprócz tych kobiet na kandydatów

na żywe torpedy zgłosili się w Do- wództwie Floty: Jan Riebert ze Staro- garda, rzemieślnik Górnarski Piotr Górn- dalski z Orłowa oraz Józef Nastaly z Antoni Bork, obaj z Gdyni.

Trzej oficerowie Marynarki Wojennej zginęli w katastrofie motocyklowej pod Gdynią

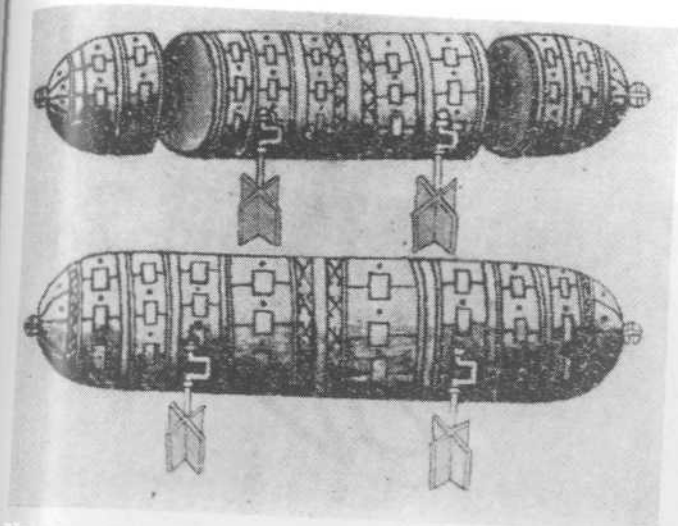
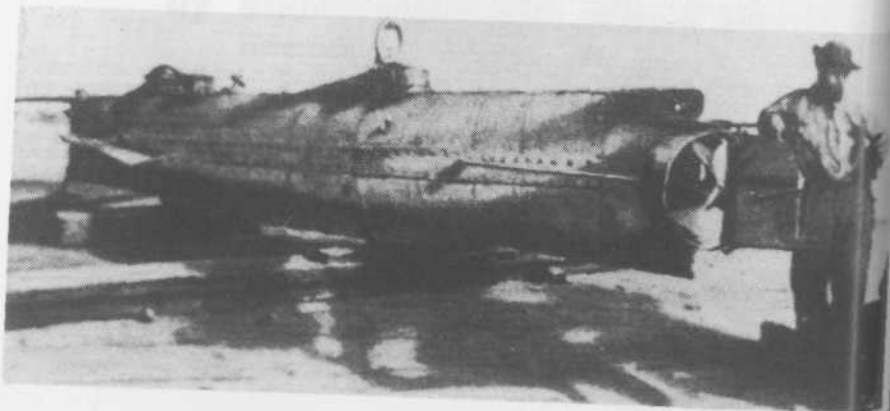
Wczoraj około północy na drodze z Chylonia wydarzyła się tragiczna kata- strofa motocyklowa, której ofiarami padli trzej oficerowie Marynarki Wo- jennej — kapitan - pilot Jerzy Strzał- kowski porucznik - pilot Edward Kwie-

czyna, który w czasie jazdy na 90 km. na godzinę wpadł na przydroż-



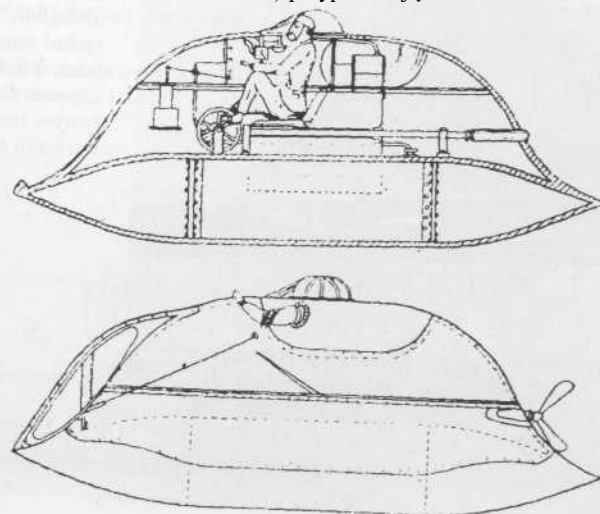
Atak kutrów wytykowych na pancerną fregatę parową. Wyobrażenie nieznanego artysty z drugiej połowy XIX wieku (AUT)

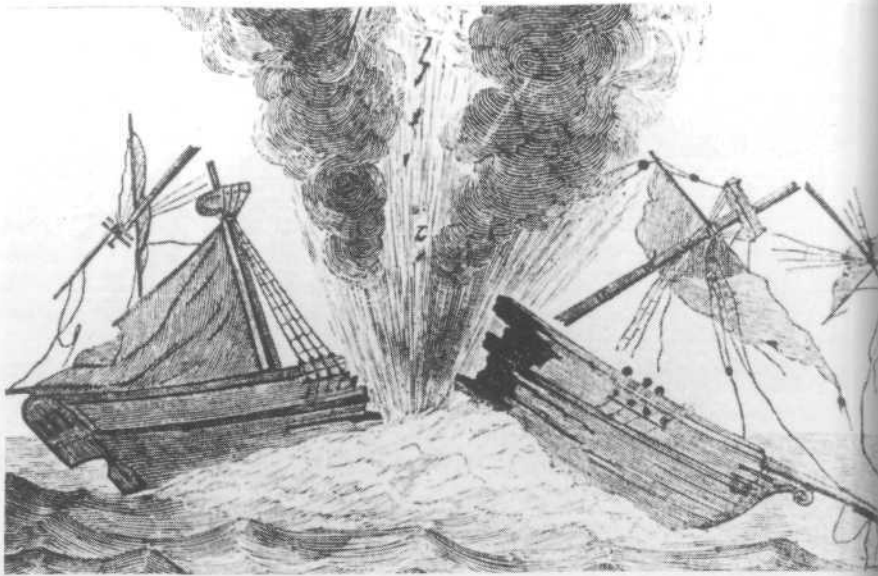
Pechowy okręt podwodny „Hunley”. Widoczna prekursorska osłona śruby. Na dziobie wytyk minowy (39)



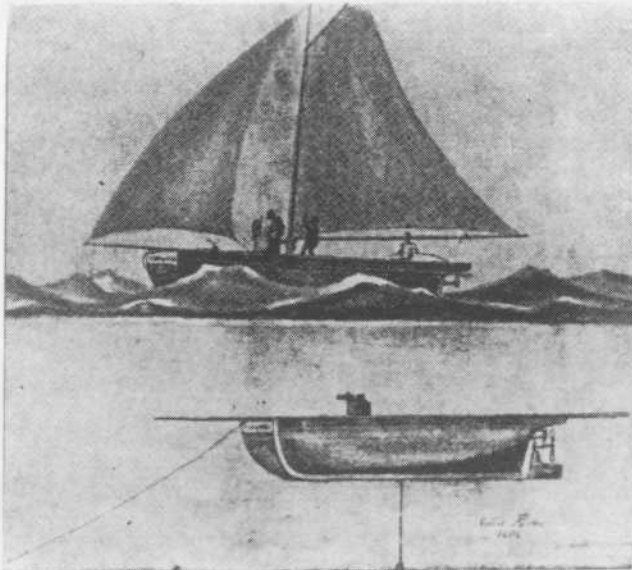
Najstarszy znany wizerunek łodzi podwodnej, projektu Roberta Valturio (1472) (56)

Pierwsza łódź podwodna Drzewieckie «O», przypominająca kształtem żółwia (1877) (56)





Zatopienie brygu „Dorothea” przez „Torpedo” Fultona podczas pokazu w Deal — 15 X 1805 r. (56)



„Nautilus” według rtsunku Roberta Fultona z 1804 roku. Ugory „Nautilus” na powierzchni morza pod żaglami, u dołu — ze zwinionymi żaglami i złożonym masztem w zanurzeniu (56)

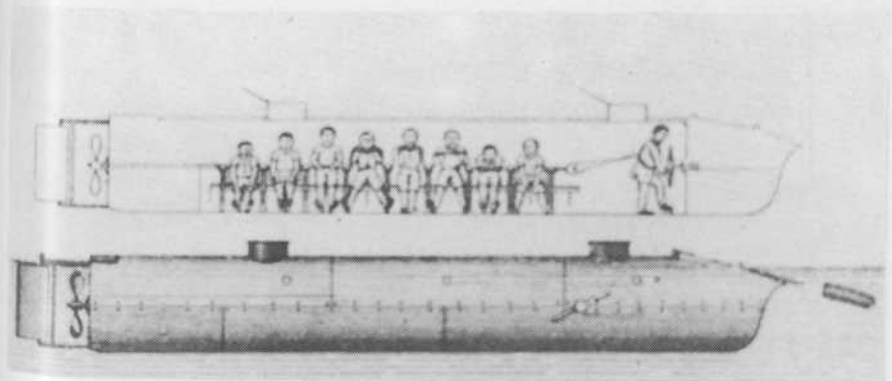


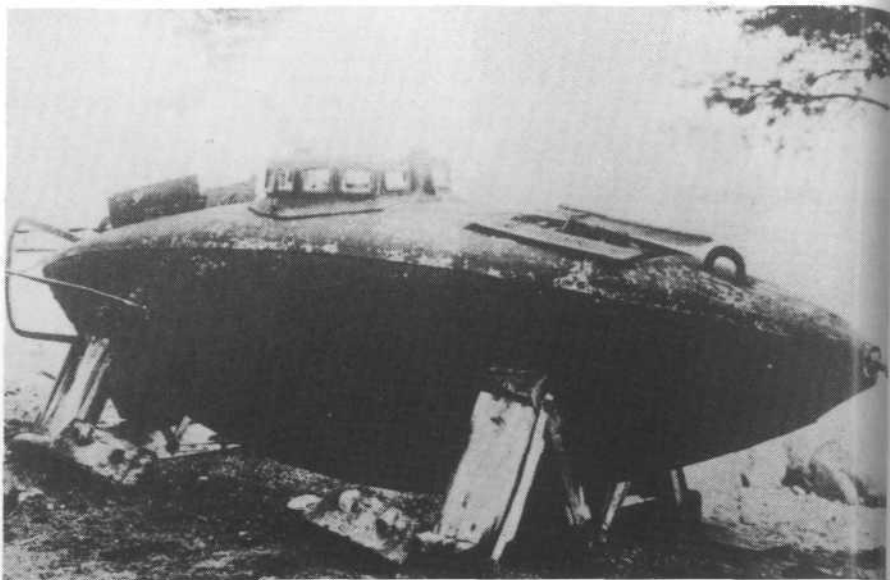
Admirał Krzysztof Arciszewski wg rysunku M.E. Andriollego z pracy A. Kraushara — Krzysztof z Arciszewa Arciszewski



Rosyjski admirał Makarow — twórca i dowódca formacji kutrów minowych, wytykoych i torpedowych w wojnie z Turcją (44)

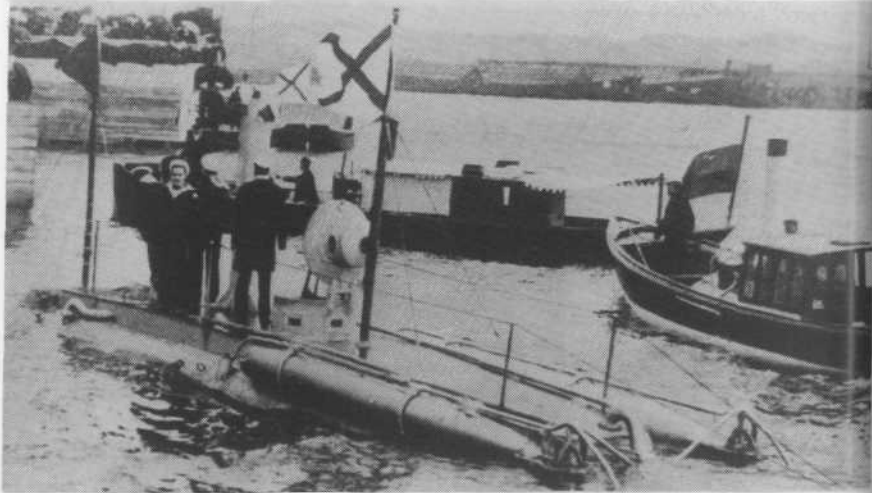
Dziewiętnastowieczne wizerunki „Hunleya” — wersja pierwotna. Wyraźnie zaznacza się kształt kotła parowego (AUT)



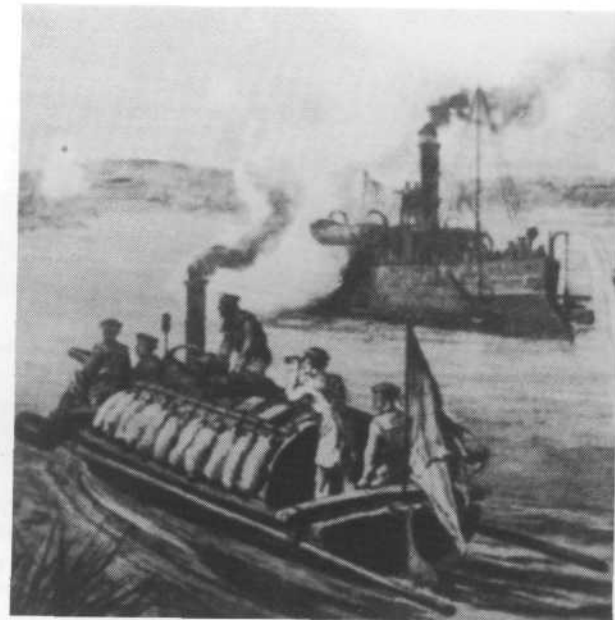


Mały okręt podwodny konstrukcji polskiego inżyniera Stefana Drzewieckiego. Długość 6,5 metra, największa szerokość 2,5 metra, czterech ludzi załogi; dwie miny dynamitowe (AMJ)

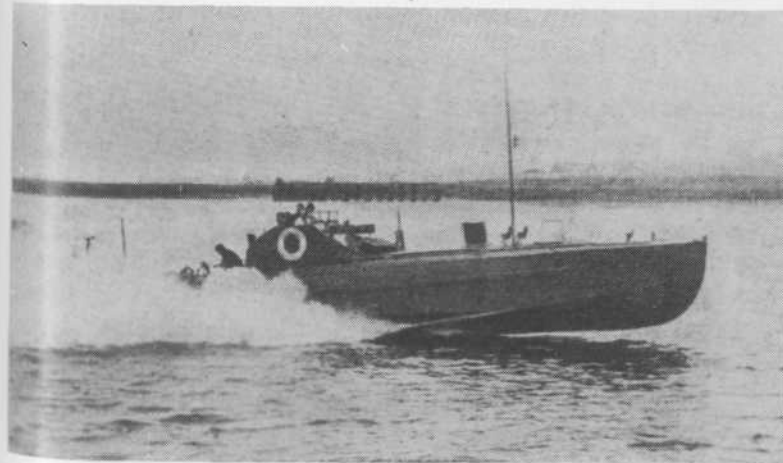
Rosyjski miniaturowy okręt podwodny „Piotr Koszka” z 1902 roku. 15,20 x 4,26 x 3,00 m. 201 wyporności podwodnej, 6/35 węzła, 2 torpedy „nagrzbietowe”, zasięg ok. 20 Mm (AMJ)

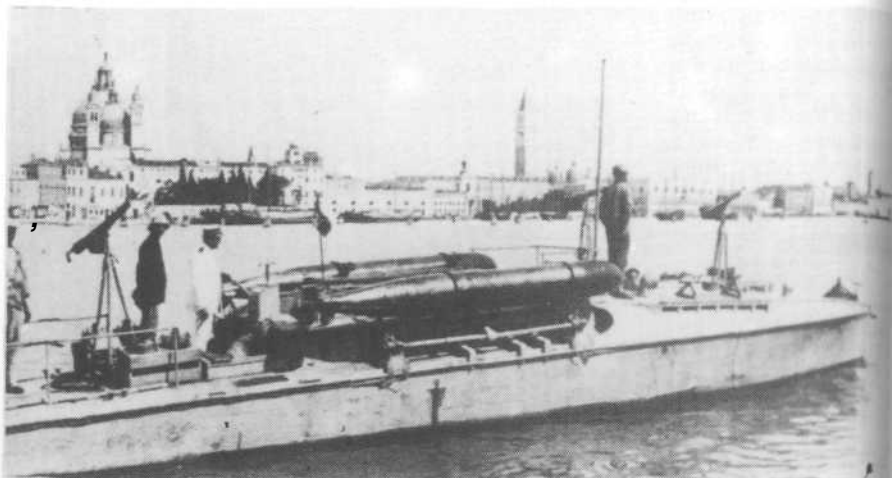


parowy kuter wytykowy zmierza ku nieprzyjacielowi. Ładunku na drągach zamocowanych wzdłuż burt — położenie marszowe. Widoczne worki z piaskiem stosowane jako ochrona przed odłamkami i ostrzałem z broni lekkiej (44)



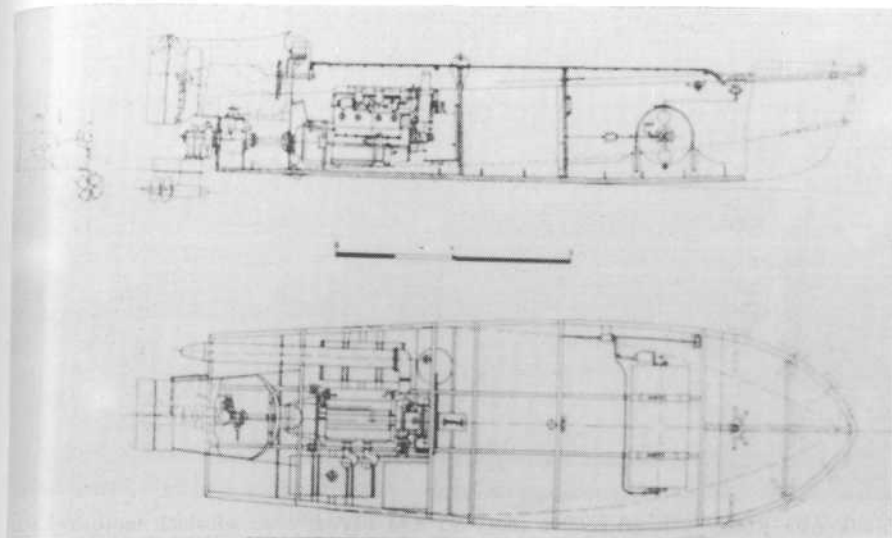
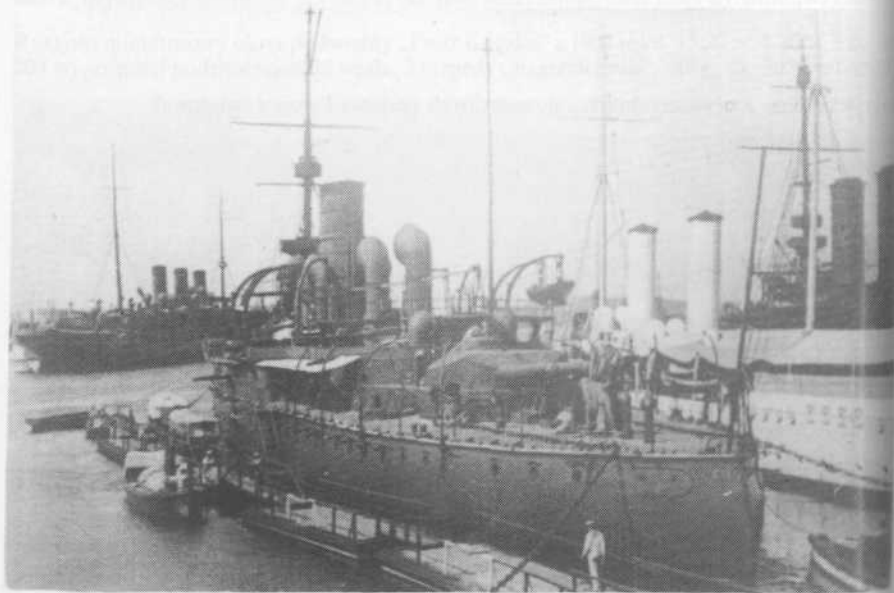
Brytyjski ścigacz używany do akcji dywersyjnych podczas I wojny światowej





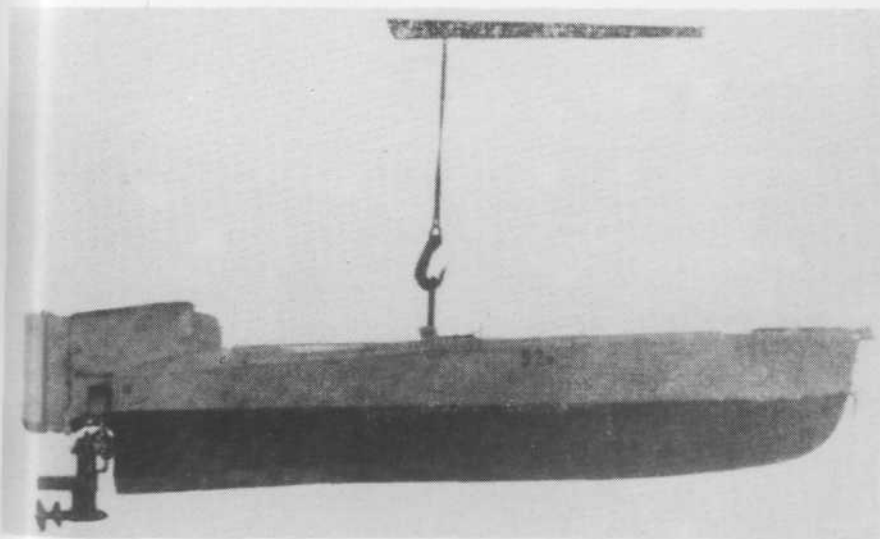
Włoski mały ścigacz torpedowy „MAS 99”. Jednostki tego typu były wykonawcami wielu odważnych rajdów dywersyjnych podczas I wojny światowej (83)

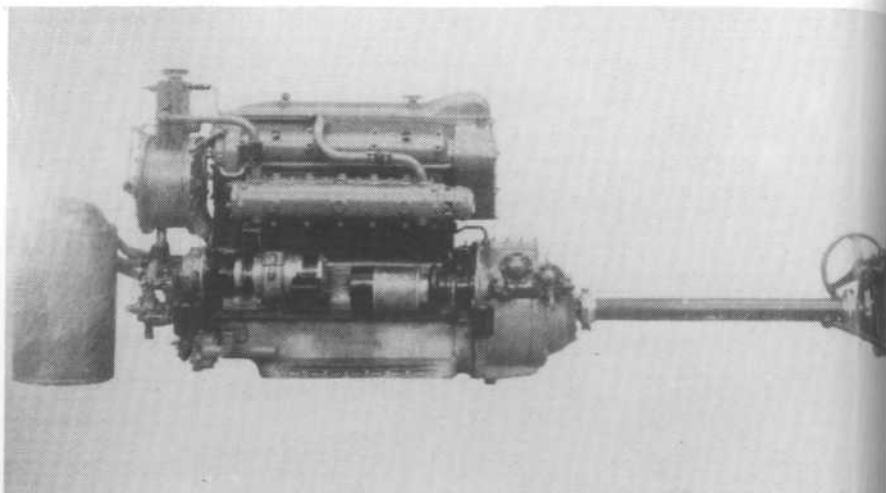
Austro-węgierski pancernik obrony wybrzeża „Wien” zatopiony 10 XII 1917 r. w Trieście przez „MAS 9” (AUT)



Motorówka wybuchowa MTM model z 1941 r. Ładunek wybuchowy umieszczono w walcu na dziobie (AMJ)

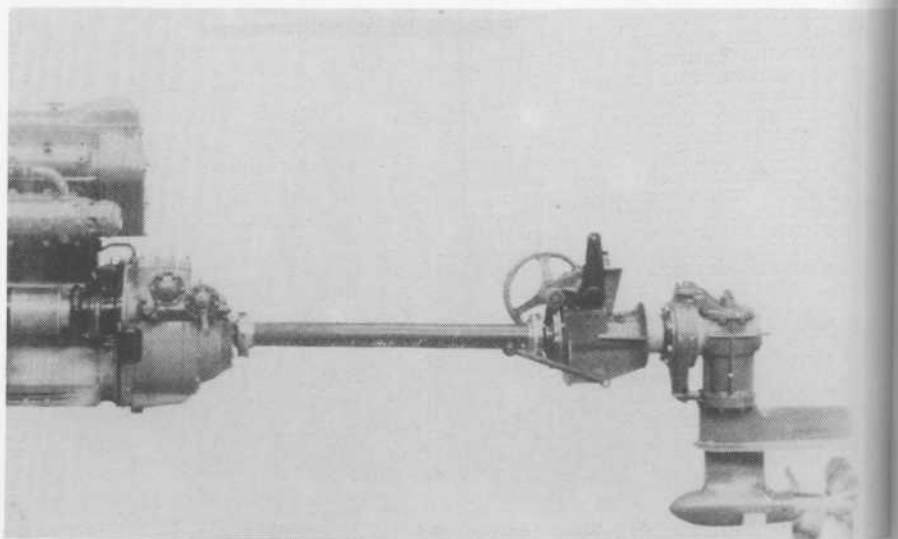
MTM przemieszczana na wodę dźwigiem. Kolumna śruby, płaty steru w położeniu marszowym — pionowo. Na dziobie złożony wysięg detonatora kontaktowego (AUT)





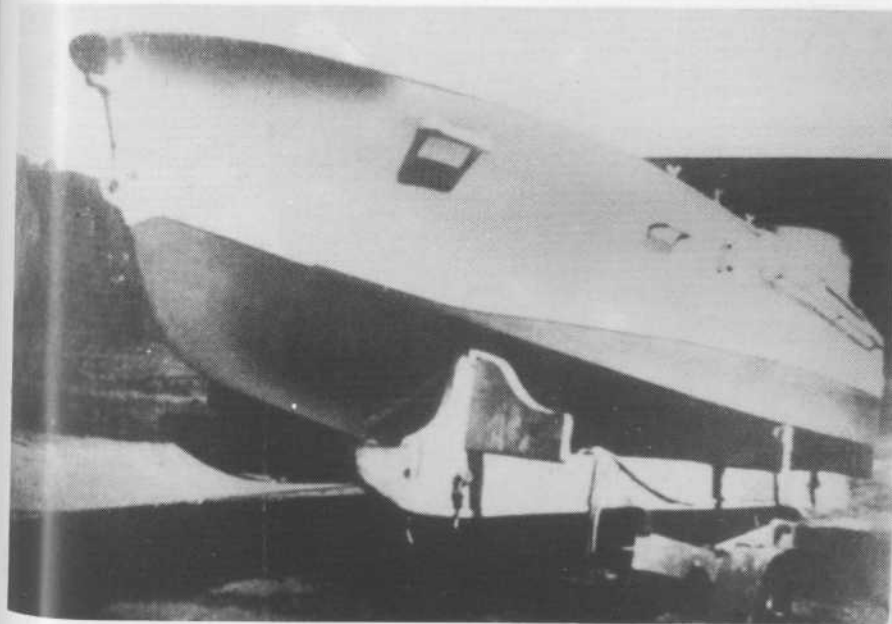
Silnik Alfa Romeo AR 60 2500 o mocy 95 KM używany we włoskich motorówkach szturmowych (AMJ)

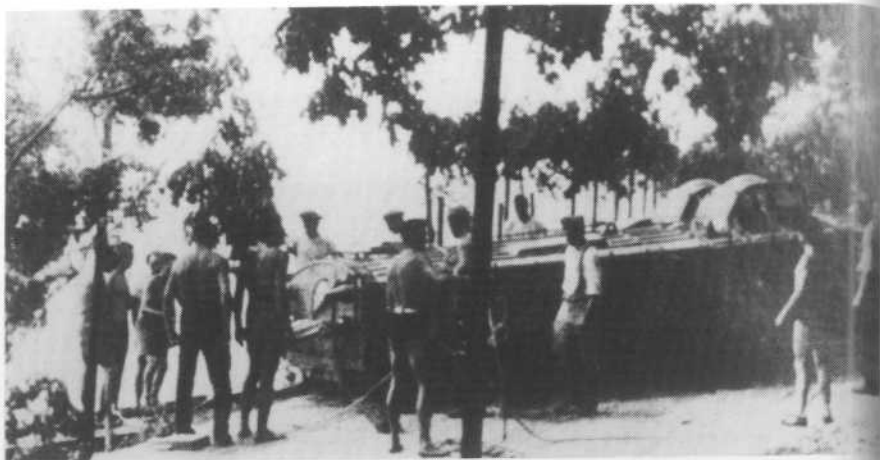
Przeniesienie napędu oraz zewnętrzna kolumna ze śrubą i płetwą steru stosowane na motorówkach MTM (AMJ)



Śruby i „ster” w pozycji transportowej — odchylone poziomo (AUT)

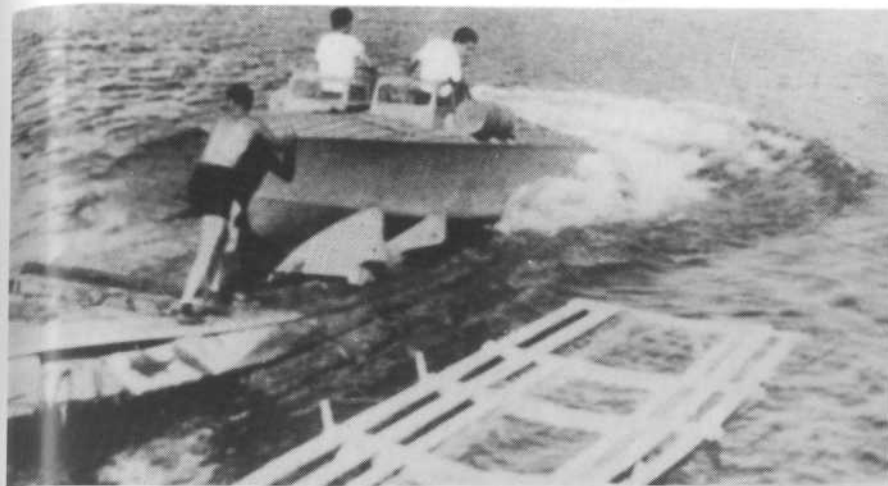
Motorówka MTM. Na dziobie charakterystyczne wsporniki wysięgu detonatora kontaktowego (AUT)





Typ MTSM. Na rufie widoczny otwór torpedowy — zamknięty. Za kabiną uchwyty bomby głębinowej (AMJ)

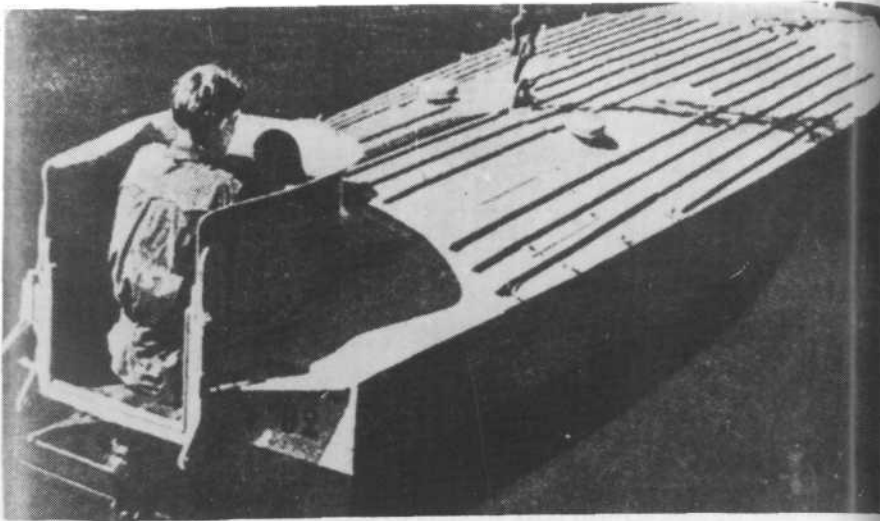
Motorówka MTSMA (AUT)



Lekki, mobilny typ slipu używany przez Włochów do wodowania i podnoszenia nawodnych jednostek szturmowych w warunkach polowych. Na zdjęciu motorówka MTSM z bombami głębinowymi (AMJ)

Motorówka torpedowa MTSM na wybrzeżu Krymu. Torpeda znajdowała się na pokładzie rufowym wzdłuż osi symetrii między dwoma silnikami (AMJ)





MTM — ujęcie od rufy. Zdjęty pływak za plecami operatora (AMJ)



Motorówki wybuchowe MT. Widoczne „przyłbice” chroniące stanowisko pilota oraz pływak na rufie (AUT)

Także pierwsze wyprawy „żywych torped” pod brzegi kontrolowane przez Anglików przyniosły bolesny zawód. W sierpniu 1940 roku zdecydowano o ataku na Aleksandrię, gdzie stacjonowały grube kąski — dwa pancerniki i lotniskowiec (operacja GA). Atak miał przeprowadzić okręt podwodny „Iride”. Aby uniknąć zwiększonego ryzyka strat, już podczas podróży z La Spezia do Afryki, postanowiono, że operatorzy wraz z cennym sprzętem zostaną zabrani na jego pokład dopiero w ustronnym zakątku Zatoki Bomba u brzegów Libii.

Zgodnie z tym planem 22. sierpnia na wymienionych wyżej wodach doszło do spotkania „Iride” z torpedowcem „Calipso”, który przewiózł podwodnych pilotów i ich groźne „wieprze”. Około godziny 11.30 zakończono szczęśliwie przeładunek torped do garaży na okręcie podwodnym. Krótco potem nad horyzontem pojawiła się trójka samolotów w charakterystycznym układzie litery V. „Iride” natychmiast ruszył w kierunku otwartego morza, gdyż okoliczne wody były za płytkie do bezpiecznego zanurzenia. Szykowano się równocześnie do podjęcia walki na powierzchni. Do lecących tuż nad falami samolotów otworzyły zaporowy ogień będące w pobliżu okręty. Pociski jednak nie trafiały. Prowadząca maszyna z egzekucyjnego dystansu 150. metrów zrzuciła torpedę w stronę śródkręcia „Iride”. W sekundy potem nastąpiła eksplozja. Okręt zatonął błyskawicznie na głębokości 15. metrów. Tymczasem „Swordfishe” zdążyły nawrócić i storpedować duży okręt dowodzenia „Monte Gargano”, a następnie rozplynać się na lazurowym niebie.

Podjęto szybko zorganizowaną akcję ratunkową. Z załogi „Iride” wyłowiono 14. ludzi (w tym rannych) oraz ciała dwóch zabitych. Większość jednak pozostała we wnętrzu kadłuba. Wypuszczona przez nich boja awaryjna świadczyła dowodnie, że żyją i modlą się o wydostanie ze stalowej katakumby.

Tak zaczęła się wojna „morskich diabłów” — zamiast wysadzać pancerniki „królowej mórz”, musieli się zająć ratowaniem uwięzionych kolegów. Tesei, Toschi i inni nurkując na zmianę rozpoczęli systematyczne badanie rozerwanego wraku. Z dziobowego przedziału doszły ich rozpaczliwe stukania. Okazało się, że ocalało tam dziewięciu podwodniaków z niewielkim zapasem tlenu i zaklinowanymi wyjściami. W każdej chwili groziła eksplozja torped z czterech wyrzutni. Prace ratunkowe trwały ponad dwadzieścia godzin bez przerwy. Ich oparcie stanowił stary, nie ściągający uwagi lotnictwa trawler. Udało się zlokalizować i udostępnić z zewnątrz drzwi wodoszczelne prowadzące do nie zatopionej sekcji. Nie było jednak sposobu aby odciętych zaopatrzyć w tlen. Dwaj z nich zmarli wyczerpani przez próby sforsowania stalowych wierzei. Pozostali popadli w apatię — zatrucie dwutlenkiem węgla i nie chcieli już współpracować ze śpieszącymi na pomoc. W nocy, aby móc kontynuować zabiegi ratownicze posłużono się podwodnymi reflektorami. Dramatyczny wyścig z czasem i oporną materią w końcu opłacił się — nurkowie dotarli do duszących się i kolejno ich ewakuowali*.

* Włoscy nurkowie bojowi wykonywali też wiele zadań pomocniczych — m.in. penetrowali wraki w celu zdobycia cennych dokumentów. Udało się to w wypadku angielskiego niszczyciela „Mohawk” zatopionego u brzegów Tunezji.

Niefortunny przebieg miał również drugi rajd przeciw Aleksandrii GA 1. Radiorożkaz z Rzymu zawrócił okręt podwodny „Gondar” niemal spod falochronów tego portu. Nakazano mu powrót do Tobruku i oczekiwanie na ponowne pojawienie się u ujścia Nilu brytyjskich liniowców. W drodze powrotnej jednostki tę zaatakowały dwa niszczyciele i łódź latająca. Po całonocowej ucieczce „Gondar” zmuszony został do wynurzenia w celu ratowania załogi. Uszkodzony wielokrotnie zatonął 30. września 1940 roku z trzema torpedami SLC i jednym z mechaników. Pozostali marynarze, włącznie z ośmioma operatorami, sumiennie udającym zwykłych członków załogi okrętu, dostali się do niewoli (wśród nich Toschi).

Utrata dwóch okrętów podwodnych przystosowanych do przewozu torped załogowych wraz z ich kompletem i zespołem najlepiej wyszkolonych operatorów była ciężkim ciosem w ambitne plany o pogromie angielskich mastodontów. Zachodziła, na domiar złego, obawa, że Royal Navy mogła dowiedzieć się o istocie tajnej broni z zeznań jeńców lub na podstawie wyglądu „Gondara” (widoczne tuby na SLC), który mieli okazję — tuż przed zatopieniem — dość dokładnie obfotografować. Przy przyjęciu tej hipotezy trzeba było natychmiast założyć, a podjęte zostały daleko idące kroki zabezpieczające w bazach Wielkiej Brytani. Przenieżasadnionym odwołaniu okrętu „Scire” z rejsu przeciw Gibraltarowi (BG 1 zaczęto podejrzewać obecność szpiegów w sztabie flotylli i dowództwie marynarki).

Mimo ciężkich strat Włosi jednak nie rezygnowali. W październiku 1940 roku „Scire” wyruszył z drugą misją pod słupy Heraklesa (BG 2). Tym razem prowadzony przez komandora J. V. Borghese, dokonał nie lada wyczynu wpływając w samą „paszczę lwa”, to jest do Zatoki Algeciras nad, którą wzniesiono angielską twierdzę. Podobnych sukcesów nie zanotowali nawet najodważniejsi dowódcy U-bootów. W wodach tej zatoki, niejako od tyłu w stosunku od morza otwartego, wypuszczono trzy SLC, które jednak nie zdołały wykorzystać tak dogodnej pozycji i nie odniosły żadnego zwycięstwa. Dwie załogi wróciły przez Madryt do Italii. Jedna podłożywszy minę w sąsiedztwie pancernika „Barham” została wzięta do niewoli. Detonacja nie wyrządziła szkód na zbyt oddalonym celu. Klęski dopełniło morze, wyrzucając jeden ze „skuterów” na hiszpańską plażę, o czym niebawem doniosła prasa. Enuncjacje popołudniówek na temat nieznanego „owocu morza” przypominały bliższe nam czasowo relacje dotyczące wizyt UFO. Szczątków pozostałych pojazdów zniszczonych przez załogi po awariach, pilnie poszukiwali alianci, znajdując na tyle materiału, iż mogli pokusić się na próby ich zrekonstruowania. Włoskie „żywe torpedy” przestały być tajemnicą. Ich obsady musiały się odtąd liczyć z o wiele groźniejszymi niebezpieczeństwami i przeszkodami podczas kolejnych eskapad.

Wdarcie się do Gibraltaru przełamało jednak złą passę i uwiaryściło walor eksperymentalnego oręża. Jeszcze wiele dni i nocy na redzie i w basenach twierdzy wybuchały bomby głębinowe zrzucane przeciw wymyślanym napastnikom. Miejscowe dowództwo angielskie żyło w nieustannym napięciu, a wśród żołnierzy i mieszkańców krążyły coraz potworniejsze wieści o zagrażających im tajemniczych broniach.

Borghese, za wyczyn, którego nie potrafili skopiować nawet podwładni Doenitza, otrzymał najwyższe włoskie odznaczenie bojowe. Pozostali uczestnicy wyprawy zostali także nagrodzeni wysokimi orderami i medalami. Ukoronowaniem sukcesu były miesięczne urlopy w górach.

Piętnastego marca 1941 roku utworzono samodzielną 10. Flotyllę Lekką (MAS), grupującą w dywizjonach nawodnym i podwodnym multum morskich jednostek szturmowych, w tym wszystkie grupy SLC. Na ich pierwsze zwycięstwo przyszło Włochom czekać do września 1941 roku. Nie dożył tego Tesei, który poświęcił swoje życie podczas ataku na port La Valetta. Debiutancki sukces osiągnięto ze szczęśliwego okrętu „Scire”, który ponownie prowadzony przez Borghese wdarł się do zatoki Algeciras. Trzy obsady zdołały zatopić po jednym statku o łącznej pojemności ponad trzydzieści tysięcy ton. Pożar spowodowany wybuchem pod dużym zbiornikowcem przeniósł się naład, gdzie powstały dalsze poważne straty. Wszyscy nurkowie wyszli z tej potrzeby cało i przez Hiszpanię wrócili do bazy. Jedna z załóg już miała podłożyć minę pod wybrany statek, kiedy okazało się, że jest to frachtowiec włoski zatrzymany przez Anglików. Mimo wielkiego niebezpieczeństwa i zmęczenia zrezygnowano z pewnego łupu i z powodzeniem poszukano innego celu.

Po tej operacji wybranych masistów przyjął na specjalnej audiencji król Wiktor Emanuel. Monarcha okazywał żywe zainteresowanie tajnikami i specyfiką nieznannej mu broni oraz imponował wiedzą o tajnikach żeglugi po wodach Cieśniny Gibraltarskiej. Okazało się, że swojego czasu, jego wysokość zaszczyciła tamtejsze strony wędkując z królewskiego jachtu.

Jesienią 1941 roku na Morzu Śródziemnym pozostały Brytyjczykom trzy okręty liniowe (wobec pięciu włoskich). Naturalnym biegiem rzeczy stały się one najbardziej pożądanymi celami dla 10. Flotylli. Nad bazującymi w Aleksandrii gigantami roztoczyli Włosi dyskretną ale i wnikliwą sieć obserwacji lotniczej i wywiadowczej. Wkrótce poznano ich zwykłe miejsca postojów, rejonny cumowań na beczkach, tory wodne, którymi poruszały się w porcie i okolicy. Niezłe też rozpracowano system obrony Aleksandrii, z rozmieszczeniem pól minowych, sieci zagrodowych, baterii oraz trasami patrołowców włącznie. Analiza zdobywanych cierpliwie danych pozwoliła na rozpoczęcie przygotowań do ataku przeciw Pancernikom. Operacji tej nadano kryptonim GA 3.

Niebawem dowódca Flotylli komandor Forza nowy, po śmierci Macaganatty) mógł wygłosić krótką przemowę do grupki wybranych operatorów torped: „Chłopcy, w najbliższej przyszłości będę potrzebował trzy załogi do nietypowego zadania. Wszystko co o nim mogę teraz powiedzieć, to tylko to, że różnić się ono będzie znacznie od dotychczasowych ataków na Gibraltar. Podstawowa różnica Polega na tym, iż tym razem szansę bezpiecznego odwrotu są w najwyższym stopniu Problematyczne. Czy jest tu ktokolwiek, kto chciałby wziąć w ty udział?” (J.V. Borghese — op. cit., s. 146).

Ponieważ zgłosili się wszyscy, dokonano selekcji, z której wyszli zwycięsko Najbardziej doświadczeni i sprawni. Liderem grupy został weteran wypraw do

Gibraltaru porucznik Luigi Durand de la Penne. Razem z jego ludźmi zupełnie odizolowano go od świata zewnętrznego i dołączono do zespołu sztabowców pracujących nad GA 3 już od tygodni. Narzucono wszystkim reżim surowej dyscypliny zajęć i możliwie najmocniej zakonspirowano przygotowania do akcji przed pozostałymi członkami oddziału. Szkolenia, studiowanie danych odbywały się niczym przed napadem na bank — w ukryciu i ściszymi głosami. Wybrańcy musieli w ciągu niewielu dni poznać na pamięć przebieg linii wybrzeża, pirsów i falochronów Aleksandrii. Musieli także nauczyć się odróżniać w mroku sylwetki minaretów, co wyższych budynków i oczywiście interesujących ich najbardziej okrętów. Oddzielne zajęcia poświęcono prądom i przybojom tego akwenu. Inne dotyczyły zapór i sieci na podejściach do basenów. Poznawano ich położenie, charakterystyki, luki i sposoby forsowania. W końcu przyszła pora na procedury odwrotu. Podano szpiegowskie kontakty, które miały pomóc w wydostaniu się z miasta w przypadku utraty pojazdu. Awaryjny powrót przewidywał wykorzystanie zawczasu przygotowanych łódek rybackich i drugiego okrętu podwodnego, który miał przez dwie kolejne noce oczekiwać na operatorów pod Rosettą u ujścia Nilu.

Trzeciego grudnia 1941 roku, o godzinie 23.00 z La Spezii wymknął się okręt podwodny „Scire” pozorując wyjście na rutynowy patrol. W pojemnikach niósł niedawno wyprodukowane torpedy o numerach 221, 222 i 223. Mijając Sycylię, załoga jednostki przeżyła niezwykle przygodę, która mogła zakończyć tragicznie rejs już na jego początku. W nocy, podczas marszu na powierzchnię, trzysta metrów obok pokazał się inny okręt podwodny. Musiała być to jednostka aliancka, gdyż na czas przejścia „Scire” sektor ten został opróżniony z okrętów Regia Marina. Oba okręty płynęły równolegle, jak sparaliżowane nie podejmując walki. W ewentualnym boju Włoch nie miał szans, ponieważ przy adaptacji na transportowiec pozbawiono go działa. Próba zanurzenia dawałaby nieprzyjacielowi wystarczająco dużo czasu na rozstrzelanie bezbronnego celu. Po godzinie wzajemnego hipnotyzowania i nieznośnego już napięcia nieznanemu towarzysz podróży nieufnie zaczął się oddalać. Widocznie i on wolał nie ryzykować.

Dziewiątego grudnia „Scire” zameldował się w Lago na wyspie Leros. Niebawem przylecieli tam operatorzy i grupa techników, którzy dokonali przeglądu pojemników i torped.

Pięć dni później, o świcie, okręt wyruszył w dalszą drogę, tym razem już bezpośrednio do bram Aleksandrii. Pancerniki czekały na nich, pogodę zapowiadała sprzyjająca, a najbliższe noce miały być bezksiężycowe. W połowie trasy natknęli się jednak na ciężki sztorm, który opóźnił harmonogram. Dziewiętnastego grudnia znaleźli się na wodach zaminowanych. Borghese postanowił pokonać przeszkodę w zanurzeniu na głębokości 60-80 metrów. Ocierając się o liny wyżej unoszących się min dotarli w pobliże portu. Po szesnastu godzinach wyczerpującej nawigacji na ślepo, jak zwykle perfekcyjny dowódca „Scire”, mógł stwierdzić, # tkwią niemal dokładnie w punkcie wyznaczonym do wypuszczenia „wieprzy”. Był 1,3 mili morskiej od nieczynnej latarni na zachodnim moło portu handlowego

Głębokość wynosiła tu 15 metrów. Przez peryskop widać było gładkie morze i bezchmurne niebo. W pobliżu nie kręciły się żadne jednostki pływające. Na brzegu również nie można było się dopatrzeć oznak niepokoju i alarmu.

Po zapadnięciu zmroku z osadzonego na piaszczystym dnie okrętu wyszli członkowie załóg rezerwowych aby przygotować SLC do ataku. Podczas tych manipulacji nurek Spaccarelli uległ wypadkowi i spadł z pokładu. Poszukiwanie go i czynności ratownicze zajęły sporo czasu. Poszkodowanym zajął się lekarz i zdołał go odratować. Natychmiast potem torpedy zostały uruchomione i trzy pary jeźdźców zaczęły się skradać ku uspijonym brzegom.

Początkowo mały orszak SLC poruszał się wzdłuż falochronów starając się znaleźć przejście do basenów wewnętrznych. W odległości pięciuset metrów ominęli latarnię Ras el Tin, widząc w jej pobliżu chodzących strażników z lampami. W zachodnim wejściu do portu trafili na rozsuniętą zaporę z czego skwapliwie skorzystali. Wkrótce omal nie rozjechały ich niszczyciele wracające właśnie z morza. To dla nich uchylono szczelne sieci bonów ułatwiając tym samym eskapadę włoskim szturmowcom. Minawszy eskadrę internowanych okrętów francuskich, które nie chciały służyć pod rozkazami de Gauella, Włosi rozdzielili się. Odtąd każda dwójka zmierzała ku wyznaczonym indywidualnie celom. Był już dziewiętnasty grudnia, godzina 00.30.

„Wieprz” lidera grupy L.D. de la Penne'a szybko zbliżył się do masywnego kadłuba liczącego 32. tysiące ton pancernika „Valiant”. Był on otoczony własną siecią przeciwtorpedową, którą udało się Włochom przejść górą przeciągając torpedę nad nieco zanurzoną liną nośną. Nie było to łatwe ani bezpieczne, ale de la Penne miał przeciek w kombinezonie rozdartym w trakcie opuszczania „Scire”, co skłaniało go ku rozwiązaniom radykalnym. O godzinie 2.19, nie zauważeni sforsowali ostatnią przeszkodę i znaleźli się trzydzieści metrów od wyniosłej burty. Lekko zanurzeni dotarli do niej i zaczęli się zanurzać. Niespodziewanie dla porucznika SLC wymknęła się mu z pomiędzy nóg i gwałtownie opadła. De la Penne zanurkował i prędko odnalazł uciekiniera. Nie było jednak przy nim jego partnera — Bianchiego. Porucznik przeszukał całą okolicę pod wodą, a następnie wynurzył się aby stwierdzić i tutaj nieobecność towarzysza. Nie zrażając się trudnościami uznał, że powinien sam kontynuować atak, tym bardziej, iż na okręcie wroga panował niczym nie zmacony spokój.

De la Penne ponownie zanurzył się aż do dna aby doprowadzić torpedę bliżej śródokręcia. Czekala go przy tym kolejna próba woli — silnik nie chciał zaskoczyć mimo rozpaczliwych zabiegów technicznych i zaklęć. Przy bliższych oględzinach SLC okazało się, że przyczyną awarii był gruby drut, który zaplątał się wokół śruby. Próby usunięcia uszkodzenia nie dały pomyślnych rezultatów. Porucznik ani na chwilę nie zwątpił jednak, że uda mu się wykonać zadanie. Z ogromnym samozaparciem zaczął przeciągać pojazd ze śmiertcionośnym ładunkiem pod stępkę »Valianta”. Szarpnięcia w które wkładał całą energię posuwały stalowe cygaro dosłownie po kilka centymetrów i były okupowane długimi minutami odpočzynku „a uspokojenie oddechu. Posuwał się w zupełnej ciemności wzniecając burze

mulistych zawirowań. Kierował się kompasem i dźwiękiem agregatów pracujących we wnętrzu pancernika. Po czterdziestu minutach mordęgi uderzył głową w pancerne dno okrętu. Trafił fortunnie w rejon zapewniający najlepsze wykorzystanie siły wybuchu. Nastawił zapalnik na godzinę szóstą (czasu miejscowego rano) i czym prędzej wypłynął, aby zaczerpnąć wreszcie świeżego powietrza. Straże nie dały mu jednak odpocząć — został zauważony i ostrzelany z broni maszynowej. Płynąc częściowo pod powierzchnią zdołał dotrzeć w okolice dziobu, gdzie wczołgał się na potężną boję-beczkę do której był przycumowany „Valiant”. Okazało się, że nie jest to bezлюдna wyspa. Siedział już na niej przycupnięty Bianchi, który podczas gwałtownego opadania SLC został jak korek wyrzucony z głębiny i mając awarię aparatu tlenowego ukrył się, aby nie demaskować dowódcy. De la Penne nie krył swej radości i zdziwienia gdyż w myślach pogodził się już z utonięciem kolegi. O godzinie trzeciej trzydzięci do tymczasowego schronienia podpłynęła motorówka z pancernika i zabrała ich na pokład. Stali się jeńcami.

Przyjmujący ich oficer angielski nie omieszkął złożyć im ironicznych gratulacji „z powodu odniesionego sukcesu”, ale zaraz potem zaczął się domagać aby wskazali mu miejsce podłożenia miny. Podobnie było w trakcie przesłuchań w placówce wywiadu z tym, że zdenerwowani Brytyjczycy posunęli się do gróźb i szantażu. Kiedy i to nie dało rezultatu przewieziono ich ponownie na „Valianta” i postawiono przed jego dowódcą komandorem Morganem. Ten, w rewanżu za brak odpowiedzi na zadawane pytania, wysłał ich pod strażą na dno ładowni między dziobowymi basztami artylerii głównej. Anglicy spodziewali się, iż bliskość tego niewygodnego pomieszczenia wobec miejsca przypuszczalnego złożenia tykającej bomby przyspieszy procesy odnowy pamięci Włochów. Równocześnie wokół okrętu wszczęto przeszukiwanie z łodzi i przez nurków. De la Penne miał wrażenie, że historia powtarza sceny z I wojny światowej. Wtedy był „Viribus Unitis”, teraz „Valiant”. Przeżycia włoskich dywersantów na ich pokładach były niemal identyczne.

Dziesięć minut przed przewidywanym wybuchem de la Penne zażądał rozmowy z komandorem Morganem, któremu oświadczył, że liniowiec zaraz eksploduje oraz zasugerował natychmiastową ewakuację załogi. Dowódca okrętu przyjął rewelację jeńca z nieporuszoną twarzą i nie doczekawszy się znowu odpowiedzi na interesujące go pytania nakazał odprowadzić Włocha na dół aby jeszcze skruszał. Przez głośniki nadano jednak alarm. Masista schodzący pod eskortą do swoich „lochów” był potrącany przez licznych marynarzy wybiegających w panice na korytarze i pnących się czym prędzej do wyjść na otwarte pokłady. Gdy znalazł się ponownie w ciemnym luku zorientował się, że nie ma tam już jego podkomendnego. Zaczął się modlić w obliczu nadciągającego zagrożenia.

Wybuch nastąpił z kilkuminutowym opóźnieniem znowu analogia do 1918 roku. Cały kadłub przeszedł potężny wstrząs, a do ładowni w której więziono de la Penne wpełzły jęzory dymu wypełniając ją szybko. Porucznik pokasłując czuł narastający przechyl okrętu. W obawie przed utopieniem się w zamknięciu począł szukać drogi ucieczki. Udało mu się wyjść z pułapki dzięki znalezionej drabince, sznurom i ...

nieobecności wartowników, którzy znaleźli sobie pilniejsze zadania. Teraz de la Penne mógł swobodnie zająć się poszukiwaniem swego współtowarzysza, za którego los czuł się odpowiedzialny. Nie zatrzymywany przez nikogo, zaglądając do różnych pomieszczeń, dotarł aż do głównego stanowiska dowodzenia pancernikiem. Stąd Morgan bezpośrednio kierował akcją ratunkową. Tu też, na oczach zdumionych jego pojawieniem się sztabowców Royal Navy, włoski porucznik upomniał się energicznie o Bianchiego. Nie otrzymawszy żadnych wyjaśnień od zszokowanych i zaabsorbowanych swoją sytuacją Anglików ruszył do dalszych poszukiwań po pobjowisku jakim był liniowiec. Wyraźnie tracący flegmę oficerowie „Valianta” nie dali mu nawet eskorty, co zapewniło porucznikowi satysfakcjonującą wycieczkę. Pancernik osiadł na dnie aż po kluzę kotwiczne. Aby uchronić jednostkę przed niechybną wywrotką zalewano całe przedziały z lewej burty. Przemieszczano także ciężką amunicję i przepompowywano paliwo oraz wody balastowe. Wielu ludzi z niepokojem spoglądało na stojący nieopodal bliźniaczy pancernik „Queen Elisabeth”. Około godziny szóstej dwadzieścia przecucia zamieniły się w rzeczywistość — i tym okrętem targnęła eksplozja tak silna, że porwane nią szczątki zbombardowały „Valianta”, a kadłub pechowca niemal w całości zapadł się poniżej poziomu lustra wody.

„Queen Elisabeth” atakowała para — kapitan Antonio Marcegla i nurek Spartaco Schergat. Tuż po wśliznięciu się w obręb falochronów zderzyli się z nierozpoznaną metalową przeszkodą znajdującą się płytko pod powierzchnią wody. Odczuli również silne kurcze od fal ciśnieniowych wywołanych rzucaniem bomb głębinowych. Na szczęście atakinie były wymierzone przeciw nim i eksplozje następowały dość daleko.

Swój cel odnaleźli szybko. Bezkolizyjnie przepłynęli nad jego siecią przeciwtorpedową i nie wykryci poszli pod wodę o metry od burty. Jak na ćwiczeniach podwiesili na linie głowicę bojową półtora metra od poszycia dna „królowej” i włączyli mechanizm zegarowy. O godzinie 3. 15 mogli rozpocząć odwrót ale zaalarmowali przy tym wachtę, która wypatrzyła pękające bąble tlenu. Obeszło się jednak bez strzelaniny i para Włochów wydostała się poza strefę zagrożenia. Po godzinie z kwadranssem wyładowali na skalistej plaży w obrębie miasta. Przedtem zatopili swój pojazd z włączonym autodestruktorem. Przebrani i udający marynarzy francuskich wymknęli się z Aleksandrii i dobrnęli do Rosetty, skąd mieli wypłynąć na morze do oczekującego okrętu podwodnego. Zgubiła ich podejrzliwość arabskiej kaczmarki, którą urazili domagając się aby podała jedzenie na czystych talerzach. Nazajutrz zostali ujęci przez policję egipską i wydani Anglikom.

Podobny los spotkał załogę trzeciego „wieprza” (kapitan Vincenzo Martellotta i nurek Mario Marino), która zgodnie z planem wysadziła w powietrze duży zbiornikowiec „Sagona” (7554 BRT) w celu wywołania pożaru na obszarze portu. Przy okazji uszkodzenia odniósł niszczyciel „Jervis” (1690 ton). Po ujęciu przez celników egipskich w trakcie przemycania się między magazynami na nabrzeżach, trzeźwo domagali się aby nie przekazywać ich aliantom, jako że Italia nie znajduje się w stanie wojny z Egipcem.

Oba ataki opisane w drugiej kolejności przeprowadzono wedle najlepszych wzorów szkoleniowych, nie napotykając się na żadne nieprzewidziane przeszkody. Jak pisał wykonawca jednej z tych perfekcyjnych akcji — Marceglia — „Nie było w tym nic heroicznego. Nie odczuwałem strachu i podniecenia. Dokuczało nam raczej narastające zmęczenie. Sukces przyniosły: dobre przygotowanie, kondycja i trochę szczęścia”.

Jako znamienne ciekawostkę warto przytoczyć fakt, iż po zawarciu rozejmu między aliantami i rządem Badoglio, sześciu dzielnych operatorów SLC powróciło do Italii. Tu wprawdzie nie było wiwatujących tłumów, jak w wypadku „Mignaty”, ale czekały na nich najwyższe odznaczenia przyznane przez króla Wiktora Emanuela. W zastępstwie monarchy przypinał je nie kto inny, ale admirał Morgan — były dowódca zatopionego przez de la Penne'a „Valianta”, a obecnie szef sojuszniczej misji morskiej we Włoszech. Za ten rycerski gest masiści odwzajemnili się stając już wkrótce do walki przeciw Niemcom i Socjalnej Republice Musolliniego. Część operacji przeprowadzali wspólnie z brytyjskimi żywymi torpedami, inne samodzielnie.

„Nie mamy już na Morzu Śródziemnym eskadry pancerników. „Valiant” i „Queen Elisabeth” są zupełnie wyłączone z działań wojennych. Potrwa to szereg miesięcy podczas których naprawiane i unieruchomione jednostki będą narażone na zbombardowanie. Nie mamy ich czyn zastąpić. Do obrony ujścia Nilu pozostała nam tylko garść niszczycieli i okrętów podwodnych” — powiedział premier Churchill w przygnębiającym sprawozdaniu z przebiegu wojny na tajnym posiedzeniu Izby Gmin 23 kwietnia 1942 roku. W ten sposób wyczyn włoskich nurków został uznany za mający wymiar strategiczny i to nie tylko w skali śródziemnomorskiego teatru działań wojennych. Utrata dwóch liniowców poważnie uszczupliła potencjał obronny imperium w wymiarze globalnym. Był to niepowtarzalny wypadek w czasach wielomilionowych armii, kiedy to sześciu ludzi potrafiło na szereg miesięcy zmienić rachunek sił i okresowo przesunąć szale wojny na morzu.

Świetne zwycięstwo nie zostało jednak przez Włochów dobrze wykorzystane. Po pierwsze Anglikom udało się na pewien czas zataić rozmiary uszkodzeń okrętów,

Tabela 5
Zwycięstwa sił dywersyjnych Regia Marina w okresie 10 VI 1940 — 8 IX 1943.

Suda — 26 III 1941 — MT	
1. Ciężki krążownik „York”	8.370 ton
2. Zbiornikowiec „Pericles”	8.234 BRT
Gibraltar — 20 IX 1941 — SLC	
3. Zbiornikowiec „Fiona Shell”	2.444 BRT
4. Motorowiec „Durham”	10.900 BRT
5. Zbiornikowiec „Denby Dale”	8.145 BRT

Aleksandria — 19 XII 1941 — SLC	
6. Okręt liniowy „Valiant”	30.600 ton
7. Okręt liniowy „Queen Elisabeth”	30.600 ton
8. Niszczyciel „Jervis”	1.690 ton
9. Zbiornikowiec „Sagona”	7.554 ton
Koło przylądka Chersoń — Krym — 13 VI 1942 — MTSM	
10. Transportowiec „Gruzja” (?)	ca 10.000 BRT
Koło Przylądka Saricz — Krym — 26 VI 1942 — „CB 3”	
11. Okręt podwodny „S 32”	837/1073 BRT
Gibraltar — 14 VII 1942 — nurkowie	
12. Parowiec „Meta”	1.575 BRT
13. Parowiec „Shuma”	1.575 BRT
14. Parowiec „Empire Snipe”	2.497 BRT
15. Parowiec „Baron Douglas”	3.899 BRT
El Dab'a — 29 VIII 1942 — MTSM	
16. Niszczyciel eskortowy „Eridge”	1.050 ton
Gibraltar — 15 IX 1942 — nurkowie	
17. Parowiec „Ravens Point”	1.787 BRT
Algier — 12 XII 1942 — SLC i nurkowie	
18. Parowiec „Ocean Vanquisher”	7.174 BRT
19. Parowiec „Berta”	1.493 BRT
20. Parowiec „Empire Centaur”	7.041 BRT
21. Parowiec „Armattan”	4.558 BRT
Gibraltar — 8 V 1943 — SLC	
22. Parowiec „Pat Harrison”	7.191 BRT
23. Parowiec „Mahsud”	7.540 BRT
24. Parowiec „Camerata”	4.875 BRT
Aleksandretta (Iskenderun) — 30 VI 1943 — nurkowie	
25. Parowiec „Orion”	7.000 BRT
Mersina — 9 VII 1943 — nurkowie	
26. Parowiec „Kaituna”	4.914 BRT
Aleksandretta — 1 VIII 1943 — nurkowie	
27. Motorowiec „Fernplant”	7.000 BRT
Gibraltar — 4 VIII 1943 — SLC	
28. Zbiornikowiec „Thorshovdi”	10.000 BRT
29. Parowiec „Stanridge”	6.000 BRT
30. Parowiec „Harrison Gray Otis”	7.176 BRT

Razem: 6 okrętów — 73.147 ton i 21 statków — 140.572 BRT.

Podano tylko zwycięstwa o wysokim stopniu pewności. Tabela obejmuje jednostki zatopione; zatopione i podniesione, a potem naprawione oraz poważnie uszkodzone, w tym i wycofane z dalszej eksploatacji. Pozycje: 10, 11 i 16 — sukcesy odniesione w otwartych starciach o charakterze niedywersyjnym.

Tabela 6

Straty we włoskich siłach dywersji morskiej powstałe w związku z ich akcjami w okresie 10 VI 1940 — 9 IX 1943

3 transportowe okręty podwodne:	
„Iride”	— 22 VIII 1940 — Zatoka Bomba w Libii — lotnictwo brytyjskie
„Gondar”	— 30 IX 1940 — pod Aleksandrią — niszczyciel „Stuart”, inne okręty i lotnictwo brytyjskie;
„Scire”	— 10 VIII 1942 — prawdopodobnie — koło Hajfy — brytyjski eskortowiec „Islay”
1 trawler-pułapka „Sognolia”;	
2 ścigacze torpedowe;	
2 MTSM;	
1 MTL;	
6 MT;	
9 MTM;	
4 MTR;	
30 SLC — ok.	
Razem: około 2.300 ton wyporności i trzystu ludzi zabitych zaginionych, rannych i wziętych do niewoli; w tym około 120 operatorów i 180 członków załóg okrętów wspierających. Proporcja tonażu (straty własne : straty przeciwnika — tylko okręty wojenne) — 1 : 32; same jednostki szturmowe straciły około 70 ton — proporcja 1 : 1045.	

Tabela 7

Organizacja i rozmieszczenie sił dywersyjnych Regia Marina podczas II wojny światowej

1. Koniec 1941 roku	
Dowództwo X Flotylli MAS (X Flotmas) i jej komponenty logistyczne — La Spezia.	
Okręty podwodne do przewozu SLC — La Spezia.	
Okręty-cele — Livorno.	
Ścigacze do współpracy z nurkami bojowymi (GOG) — MAS 563, 564, 567 — Genua, Mazara del Vallo.	
Gruppo Operatori Gamma — Mazara del Vallo.	
Szkolenie pletwonurków — centrum szkoleniowe saperów morskich przy Akademii Morskiej w Livorno.	
Obóz szkolno-treningowy — dywizjon podwodny — Serchio.	
Obóz szkolno-treningowy — dywizjon nawodny — Conttrau, koło Balipedio.	
2. 2 kwietnia 1943 roku	
Dowództwu Sił Lekkich (przez dowództwo X Flotmas — nazwa myląca) podlegało: 6 flotylli MAS, 1 flotylla specjalna, 3 eskadryle autonomiczne i batalion spadochroniarzy NP.	
I Flotylla MAS — La Spezia;	V Flotylla MAS — Sardynia;
II Flotylla MAS — Sycylia;	VI Flotylla MAS — Morea;
III Flotylla MAS — Morze Egejskie;	A Flotylla — Pula.
IV Flotylla MAS — Morze Czarne;	

Wyżej wymienione jednostki obejmowały łącznie 24 eskadrylle, ale struktura wewnętrzna flotylli była bardzo zróżnicowana. I tak, dla przykładu IV Flotmas składała się z 1 eskadryli miniaturowych okrętów podwodnych CB, 2 eskadrylli ścigaczy torpedowych, 1 eskadrylli motorówek torpedowych MTSM i 1 eskadrylli motorówek wybuchowych MTM. Oba typy motorówek tworzyły przy tym, półoficjalną, ale rzeczywiście funkcjonującą „Kolumnę lyocagatty”, o dużym zakresie samodzielności.

Poza flotyllami funkcjonowały 3 eskadrylle: 7. (Dalmacja), 12. (Jezioro Ładoga) i 23. (Provenza) oraz liczne, tworzone ad hoc, na potrzeby chwili małe grupy bojowe i pojedyncze okręty — np. miniaturowy okręt podwodny „CA 2” wydzielony do współpracy z włoską eskadrą atlantycką.

tak że Supermarina nie orientowała się w zdobytej przewadze. Nie był to jednak okres przesadnie długi jak podają niektóre źródła. Po drugie: Włosi co prawda odczuli ulgę w związku ze zmniejszeniem aktywności floty brytyjskiej i dzięki temu mogli wzmocnić wojska w Afryce Północnej, ale nie zdobyli ani Malty, ani też nie próbowali — będąc wedle teoretycznych wyliczeń stroną kilkakrotnie silniejszą na morzu — rozgromić resztki Royal Navy na Morzu Śródziemnym i zdyskontować swój potencjał do wsparcia uderzenia lądowego przeciw Aleksandrii, Kairowi i Kanałowi Sueskiemu.

Kiedy wywiad włoski ustalił z całą pewnością, że nastąpiło poważne uszkodzenie obu pancerników, w 10. Flotylli natychmiast postanowiono ugruntować wielki sukces przez przedłużenie nieobecności ciężkich okrętów przeciwnika na Morzu Śródziemnym. W tym celu w maju 1942 roku dokonano nowego rajdu na Aleksandrię. Szczególnie wiele obiecywano sobie po zatopieniu doku pływającego wraz ze znajdującym się na nim „Queen Elisabeth”. Prawdopodobnie oba obiekty zostałyby zniszczone nieodwracalnie, a przynajmniej do końca wojny. Zważywszy, że najbliższy dok o porównywalnej nośności funkcjonował w Durbanie (Afryka Południowa), szansę naprawienia drugiego liniowca spadłyby również do zera. Operacja ta zakończyła się fiaskiem. Tym razem Anglicy byli czujni, a zapory do portu otwierano pod szczególnie ostrym nadzorem.

Jeszcze przez wiele miesięcy włoscy szturmowcy dawali się we znaki sprzymierzonym odnosząc spektakularne zwycięstwa w najbardziej strzeżonych bazach. Ciągłe wprowadzali innowacje techniczne pozwalające im uprzedzać i pokonywać przedsięwzięcia obrońców.

W sumie nurkowie bojowi Regia Marina używając torped SLC lub bez nich zatopili lub poważnie uszkodzili w okresie od rozpoczęcia wojny (10 VI 1940) do rozejmu z aliantami (8 IX 1943) 22 statki o tonażu 122 338 BRT oraz 3 okręty⁰ wyporności 62 890 ton.

W wyniku podziału Italii na część okupowaną przez Niemców oraz zajęta przez sprzymierzonych ponad 90 masistów znalazło się na terenach alianckich. Wielu² nich podjęło współpracę z niedawnymi wrogami uczestnicząc w pracach Podwodnych, rozminowaniach i akcjach bojowych. Najwybitniejszą z nich było zatopienie w Genui 19 kwietnia 1945 roku nie ukończonego lotniskowca „Aquila”,

aby uniemożliwić zablokowanie przez niego wejścia do portu. W operacji wziął udział niszczyciel „Legionare”, który dowiózł z Liworno 4 motorówki MTSM ora? „kangur” MS 74 z dwoma „wieprzami”. Atak przeprowadziła obsada: porucznik Nicola Conte i nurek Evelino Marcolini. Zamiast podczepianych ładunków zastosowano zdalnie kierowane torpedy ponieważ chodziło o niezwłoczny skutek.

Również zwolennicy Mussoliniego starali się odtworzyć 10 Flotyllę MAS po swojej stronie ale udało się to w mniejszym stopniu wobec szczupłości kadry, braku sprzętu skonfiskowanego w większości przez Niemców i znikomego zaufania z ich strony. Dużą rolę w paraliżowaniu tej formacji odgrywała przerwa alianatów na morzu i w powietrzu oraz niedostatki zaopatrzeniowe. Faszystowscy szturmowcy odnieśli jednak kilka sukcesów w końcowym okresie wojny — m.in. storpedowali krążownik „Delhi”.

Tabela 8

Losy miniaturowe okrętów podwodnych Włoch z lat II wojny światowej

Nazwa okrętu	Wejście do służby	Dalsze losy
CA 1	IV 1938	W latach 1939-41 modernizacja; 9 IX 43 samozatopienie w La Spezia
CA 2	IV 1938	Modernizacja w latach 1941-42; przystosowany do przewozu na o.p. „Leonardo Da Vinci” — przygotowany do ataku na Nowy Jork. Samozatopienie w Bordeaux w 1944 r. Wydobyty w 1949 roku i złomowany
CA 3	XII 1941	9 IX 1943 samozatopienie w La Spezia
CA 4	II 1942	j.w.
CB 1	27 I 1941	IV-V 42 przewieziony na Morze Czarne — I eskadrylia. W V 1943 przekazany Rumuni z załogą; po 9 IX 43 przejęty przez Rumunów; 28 VIII 44 zajęty przez Armię Czerwoną w Konstancji i wcielony do floty radzieckiej jako „TM-4”; skreślony z listy floty 16 II 45 i przekazany do badań, a potem na złom.
CB 2	27 I 1941	Los jak „CB 1”. We Flocie Czerwonej — „TM-5”.
CB 3	10 V 1941	Zatopiony przez lotnictwo radzieckie u brzegów Rumunii 20 VIII 1944. Wcześniej los jak „CB 1”.
CB 4	10 V 1941	Los jak „CB 1”. We Flocie Czerwonej „TM-6”.
CB 5	10 V 1941	13 V 1942 roku zatopiony przez bombowiec radziecki w porcie Jałty. Wcześniej los jak „CB 1”
CB 6	10 V 1941	Los jak „CB 1”. We Flocie Czerwonej „TM-7”.
CB 7	1 VIII 1943	12 IX 43 zajęty w Puli przez Niemców. Przekazany siłom Włoskiej Republiki Socjalnej (Mussolini); rozebrany na części.
CB 8	1 VIII 1943	Zdobyty przez aliantów w Tarencie; służył do 1948 roku we flocie włoskiej. Złomowany
CB 9	1 VIII 1943	Los jak „CB 8”
CB 10	1 VIII 1943	Los jak „CB 8”

CB 11	24 VIII 1943	Los jak „CB 8”
CB 12	24 VIII 1943	Los jak „CB 8”
CB 13	1943	Zajęty przez Niemców w Puli 11 IX 43. Przekazany WRS. Ukończony z użyciem części „CB 7”. Zatopiony przez nalot na port w Puli 23 III 45 roku.
CB 14	1943	Zniszczony przez naloty w latach 1944-45 w Puli. Wcześniej los jak „CB 13”.
CB 15	1943	Los jak „CB 13”
CB 16	1943	10 X 43 wszedł na mieliznę koło Senigalli, później zajęty przez Brytyjczyków. Wcześniej dzieje jak „CB 13”.
CB 17	1943	Zdobyty przez Niemców w Trieście, przekazany WRS; także pod nazwą „CB 6”. Zatopiony 3 IV 1945 pod Cattolicą przez lotnictwo alianckie.
CB 18	1943	Zatopiony pod Pesaro 31 III 45 przez lotnictwo alianatów. Wydobyty i złomowany w Wenecji — 1946 rok. Wcześniej — dzieje jak „CB 17”.
CB 19	1943	Złomowany w Wenecji w 1947 roku. Zdobyty przez Niemców w Trieście w 1943 roku i przekazany WRS.
CB 20	1943	W IV 1945 roku prawdopodobnie zdobyty przez partyzantów Tito w Puli. Wcześniej los jak „CB 19”.
CB 21	1943	Zdobyty przez Niemców we IX 1943 roku w Mediolanie. Przekazany WRS i przewieziony koleją do Puli. 29 IV 1945 roku staranowany i zatopiony przez niemiecki okręt pomocniczy w trakcie rejsu do Anony, gdzie chciał się poddać aliantom.
CB 22		Nie ukończony. Zdobyty przez Niemców w Mediolanie. Przewieziony do Puli (WRS). W 1945 roku ewakuowany do Triestu. W latach 50. odbudowy dla muzeum wojennego w Trieście, gdzie znajduje się do dziś.

Plany zakładały wybudowanie 50 okrętów typu CB, przy czym zamówienia na 40 jednostek otrzymał koncern Caproni (zakłady w Mediolanie), a na 10 sztuk zdobyła zammówienie firma AVIS (Costellmare di Stabia). Ponadto Włosi budowali małe okręty podwodne typu CM i CC (około 100 ton wyporności nawodnej), które jednak nie były z założenia modelami przeznaczonymi do dywersji. Miały charakter okrętów przybrzeżnych.

Dane techniczne miniaturowych okrętów podwodnych: wyporność — 36/45 ton; wymiary: 15 x 3 x 2,1 m; silnik Isotta-Franschini Diesel — 90 KM; silnik elektryczny Brown & Boveri — 100 KM; 7,5/7 w; głębokość zanurzenia 55 m; zasięg pod wodą — 50 mil/3 w i 7 mil/7 węzłów; na wodzie: 1400 mil/5 w. i 450 mil/7,5 w.; Uzbrojenie: 2 zewnętrzne pojemniki z torpedami 450 mm; załoga — 4 ludzi; Projektant — major Spinelli. Weszły do służby tylko jednostki ze stoczni Caproniego.

Miniaturowe okręty podwodne CA

Ozn.	Wyporność	Wymiary	Silniki	Moc [KM]	Pręđ. [w]	Zasięg [Mm]	Uzbrojenie	Załoga
CA 1-2	13,5 – 16,4	10 × 1,96 × 1,6	Diesel MAN SE Marelli	60 2,5	6,5 5	700/4 w 57/3 w	2 wt 450 mm*	2
CA 3-4	12,8 – 14	10,47 × 1,9 × 1,83	Diesel SE Marelli	? 21	7 6	? ?	8 min 100 kg i 20 min mag. 2kg	3

* Po modernizacji zamiast torped 8 × 100 kg (miny magnetyczne), załoga 3 osoby.

V. PLANKTON KRÓLOWEJ MÓRZ

*Mali chłopcy z wielkimi pięściami.
Anonimowi żołnierze o brytyjskiej flotylli
miniaturowych okrętów podwodnych.*

Historia potężnej od wieków marynarki angielskiej dostarcza bogatych przykładów na wszystkie formy działań wojennomorskich. Dotyczy to również działań nieortodoksyjnych i z zakresu dywersji morskiej. Za prekursora współczesnych samotnych wojowników w Royal Navy można uznać Johna Shepparda, który zasłynął niezwykłym wyczynem podczas wojny krymskiej. Człowiek ten już za młodu zaciągnął się do służby na morzu, ale przez pierwsze dziesięć lat odbywał ją w Coastguard Service (Straż Przybrzeżna). W roku 1853, mając już blisko czterdzieści lat, został zmobilizowany do floty wojennej i zaokrętowany, jako młodszy bosman na stojędnodziałowy liniowiec „St. Jean d’Acre”. Okręt ten skierowano na Morze Czarne, gdzie wziął udział w blokadzie Sewastopola.

W obszernej zatoce chronionej przez twierdzę Rosjanie zgrupowali swoje okręty wojenne. Od morza byli zabezpieczeni licznymi zaporami i linią zatopionych statków. Wejście do zatoki było w zasięgu ognia setek dział. Żaden okręt sojuszników zachodnich nie miał szans na bezkarnie podejście w pobliże kotwicowiska Rosjan. Zasięg ówczesnych dział pozwalał na ostrzeliwanie carskich okrętów dopiero po wejściu do wnętrza portu, co było niewykonalne. Próby forsowania zapór nie przynosiły efektu. W tej sytuacji oryginalnym rozwiązaniem stała się propozycja Shepparda, który sugerował zaatakowanie przeciwnika od strony lądu, a konkretnie z zachodniego rejonu wewnętrznych wód Sewastopola (Zatoka Kilen), do którego dojście wywalczyły wojska francuskie i angielskie. Oczywiście alianci nie mieli tam żadnych okrętów i również stamtąd nie donosiły ich pociski do floty rosyjskiej. Dlatego Sheppard chciał przeprowadzić atak na niewielkiej łodzi własnego patentu. Orężem miały być ładunki wybuchowe, które zamierzał poprzyćepiać do rosyjskich trójpokładców.

Idea była zupełnie sensacyjna, jak na panujące wtedy stosunki w armii brytyjskiej, ale znalazła gorącego sojusznika w dowódcy „St. Jean d’Acre”. Tenże, Przedstawił projekt admirałowi Lyonsowi, który po pewnych wahaniach zaakceptował pomysł na zasadzie eksperymentu. Dla przekonania sztabowców o realności swoich planów Sheppard przeprowadził pozorowany atak na angielski liniowiec >Xondon“. Ćwiczenie wypadło pomyślnie. Mimo, że na okręcie przez całą noc czuwały zdwojone wachty i wielu oficerów na ochotnika, to nikt nie wypatrzył skrytego podejścia kajaku Shepparda. Rano znaleziono umieszczony na burcie

napis kredą dokumentujący wizytę. W ten sposób zostali pokonani nawet najwięksi sceptycy.

Wedle współczesnych relacji Sheppard do spółki z przyjaciółmi skonstruował „skrzynkę z cienkiej blachy o wymiarze: stopa na osiemnaście cali, z pętlami na obu końcach. Skrzynka była wyposażona w zapalnik Bickforda zdatny do odpalania pod wodą. Ładunek miał być umieszczany pod dnem nieprzyjacielskiego okrętu dzięki pływakom połączonym linami ze skrzynką”. Przepuszczalnie zbudowano następne, ale już większe skrzynki na materiał wybuchowy. Jeden z pamiętnikarzy wspomina o stufuntowym ładunku, który z całą pewnością mógł rozerwać dno każdego drewnianego statku.

Pierwszy samotny rajd Sheppard odbył w bezksiężycową noc z 15 na 16 czerwca 1855 roku. Już po przebyciu półtorej mili zobaczył maszty rosyjskich okrętów z gigantycznym, studwudziestodziałowcem „Dwienadca Apostołów” na czele. Zmierzając w jego kierunku Sheppard ominął dwie linie mniejszych transportowców i dopiero w odległości około czterystu metrów od celu musiał się zatrzymać gdyż usłyszał odgłosy wiosłowania. W pobliżu przepływał duży kuter pełen żołnierzy. Za nim nadpływały następne. Okazało się, że tędy przebiega rodzaj trasy promowej, której Rosjanie używali do nocnych przemieszczeń swych wojsk wewnątrz twierdzy. Dzielny Anglik musiał wracać — od nieprzyjacielskich liniowców był odcięty, a krótka, letnia noc miała się ku końcowi. Podobnie bezowocne okazały się dwa następne wypadu. Mimo braku sukcesów Sheppard stał się powszechnie uznanym bohaterem dzięki innowacyjności swego pomysłu i nietuzinkowej odwadze. Jego czyny były opisywane przez prasę i szybko obrosły w wyolbrzymiające i nieraz zupełnie fantastyczne legendy. Również przełożeni doceniali wysiłki bosmana przedstawiając go m.in. do odznaczenia Krzyżem Victorii za „trzy oddzielne akty wzniosłej brawury”.

Jeżeli Shepparda można uznać za „wspólny pień” z którego wyrosły późniejsze tradycje brytyjskich morskich formacji dywersyjnych różnego typu, to prekursorem jednej z nich — „żywych torped” w wersji Royal Navy był niewątpliwie porucznik marynarki Godfrey Herbert, który w roku 1909, podczas służby kolonialnej w Chinach sporządził projekt nazwany „Devastator”. Był to rodzaj załogowej torpedy złożonej z dwóch segmentów: części napędowej z głowicą oraz kabiny pilota, która w momencie ataku oddzielała się od pocisku właściwego, który zmierzał do celu. Wodoszczelną kapsułę-boję z operatorem miał podejmować potem z wody wysyłany specjalnie niszczyciel. Postulowany zasięg torpedy określano na około 18 km. Pilot miał do swojej dyspozycji podstawowe instrumenty nawigacyjne oraz peryskop. Plany przewidywały też aparaturę zapewniającą dopływ tlenu dla pilota. Podobnie jak wiele innych wynalazków pomysł ten nie znalazł uznania w skostniałej admiralicji. Także próba przypomnienia go już podczas I wojny światowej spełzła na niczym — tym razem koncepcja została uznana za zbyt dobrą — obawiano się, że podchwyci ją nieprzyjaciel i w konsekwencji Royal Navy poniesie większe straty niż pożytki. Przypominało to do żywego argumentację lorda St. Yincenta, który sto lat wcześniej odmawiał Fultonowi.

Podczas I wojny światowej powstało szereg inicjatyw i projektów prowadzących do utworzenia dywersyjnych broni morskich. Stosunkowo najbardziej zaawansowane były prace nad pochodzącą z 1915 roku koncepcją Roberta Daviesa — konstruktora słynnej firmy produkującej sprzęt do nurkowania Siebe Gorman. Zaprojektował on dwa typy miniaturowych pojazdów podwodnych — jedno- i dwuosobowych. Przewidywano dla nich napęd elektryczny zasilany z baterii oraz zastosowanie zasobników z tlenem dla obsługi. Mniejszy model był rodzajem podwodnego „powozu”, wyposażonego w osłonę chroniącą pilota przed naporem wody. Typ większy charakteryzował się posiadaniem wodoszczelnej kapsuły dla załogi, co nadawało mu cechy miniaturowej łodzi podwodnej. Nad pokład obiektu wystawała szklana kopuła pozwalająca prowadzić obserwację w półzanurzeniu i pod wodą. Żaden z tych okrętów nie został wcielony do służby w Royal Navy.

Wprowadzona została natomiast w życie idea użycia do działań dywersyjnych ścigaczy torpedowych. Brały one udział w rajdach przeciw obiektom militarnym na okupowanych przez Niemców wybrzeżach Belgii. Działania te były prowadzone w kooperacji z dużymi zespołami okrętów innych klas np. zablokowanie Brugii i Ostendy. Prowadząc samodzielne operacje brytyjskie ścigacze torpedowe zatopiły lub uszkodziły kilka niemieckich torpedowców, niszczycieli oraz jednostek pomocniczych i transportowych. Prawdziwe sukcesy odniosły jednak dopiero podczas interwencji przeciw Rosji Radzieckiej. Tamże wykorzystano je w sposób charakterystyczny dla akcji dywersyjnych.

Autorem pierwszego zwycięstwa był młody porucznik A. W. S. Agar, który pełnił specjalne funkcje kurierskie i wywiadowcze na rzecz Foreign Office. Człowiek ten miał do dyspozycji pięciotonowy kuter torpedowy CMB4 uzbrojony w jedną, odpalaną, a właściwie zsuwaną do tyłu torpedę 18 calową oraz ciężki karabin maszynowy. Załogę stanowiło trzech ludzi, którzy musieli się pomieścić w niewielkiej wnęcie osłoniętej z lekka szybą. Jednostka miała nieco ponad dwanaście metrów długości i rozwijała prędkość do 35 węzłów (część źródeł podaje nawet 40 węzłów). Agar wykorzystywał ją do tajnych misji — kontakty z agentami, przewóz osób i penetracja nieprzyjacielskich wybrzeży. Jego sekretne kryjówki znajdowały się w licznych na tych wodach szkieletach, niemal pod nosem bolszewików. Kiedy w czerwcu 1919 roku w Kronsztadzie wybuchło powstanie skierowane przeciw dyktaturze Lenina, w dużym stopniu inspirowane przez angielską agenturę, Agar uznał za słusne wspomaganie zbuntowanych Rosjan. W tym celu przeprowadził w nocy z 16 na 17 czerwca samodzielny rajd przeciw bolszewickiej flocie bombardującej wyspę i twierdzę Kronsztadt. Mimo ostrego ostrzału oraz awarii przy odpalaniu torpedy, która zmusiła Anglików do wycofania się na pewien czas z pola walki, przeprowadzono brawurowy atak na już ostrzeżonego nieprzyjaciela. W efekcie jedyna torpeda trafiła w liczący 6600 ton wyporności krążownik „Oleg”, który zatonął. Anglicy szczęśliwie uszli pogoni i doczekali się rozlicznych nagród za swoją brawurę. Porucznik otrzymał najwyższe odznaczenie brytyjskie — Krzyż Victorii i osobliwą satysfakcję ze strony wroga, który wyznaczył nagrodę 5000 funtów za głowę Agara.

Ta ostatnia wiadomość nie sterroryzowała zadziornego porucznika, który przyczynił się do przygotowania następnego ataku kutrów torpedowych i lotnictwa przeciw flocie radzieckiej. Wzięło w nim udział osiem kutrów i grupa bombowców. Akcja zakończyła się uszkodzeniem pancernika „Andrej Pierwozwannyj” oraz zatopieniem okrętu bazy wodnosamolotów „Pamięć Azowa” (3600 ton wyporności). Anglicy stracili dwa kutry zatopione przez pełniący dozór niszczyciel „Gawrił”.

Okres międzywojenny nie zaowocował w Royal Navy żadnymi poważniejszymi przygotowaniem, które można by zaliczyć do tworzenia morskich broni specjalnych. Prowadzono jednak pewne studia w tym kierunku zarówno w obrębie floty wojennej, jak i poza nią — np. w prywatnych biurach projektowych. Z tego okresu wybitniejszymi wydają się propozycje znanego podwodniaka Maxa Hortona, który w 1924 roku przedstawił plany trzech typów miniaturowych pojazdów podwodnych. Zostały one odrzucone przez admiralację i nie przystąpiono do ich produkcji.

Wybuch II wojny światowej nie spowodował i na tym odcinku gwałtownych zmian, mimo przychylności dla tego typu poczynić ze strony samego Churchilla. Powstawały oddziały komandosów, spadochroniarzy, stworzono załóżki dywersji kajakowej ale nadal nie było miejsca dla specjalnych formacji morskich wspartych odpowiednim sprzętem. Prawdziwy przełom nastąpił dopiero pod wrażeniem sukcesów włoskiej flotylii dywersyjnej.

Jak sugeruje jeden z wybitnych dowódców tej formacji — książę V. Borghese — Brytyjczycy już przed wybuchem wojny musieli mieć pewne dane agenturalne na temat tajnej broni Regia Marina. Nie można wykluczyć, że mieli w niej swoich informatorów, gdyż wielokrotnie byli uprzedzani o przygotowywanych akcjach Włochów. Wydaje się jednak, że początkowo nie doceniali znaczenia X Flotylii MAS oraz nie mieli konkretnych danych o rodzajach sprzętu i taktyce stosowanej przez dywersantów duce. Do czasu słynnej operacji w Aleksandrii (zatopienie dwóch pancerników angielskich w grudniu 1941 roku) nie zanotowano w praktyce Royal Navy działań, które by świadczyły, iż zdaje sobie ona sprawę z zagrożenia stworzonego przez „żywe torpedy”. Co prawda w marcu 1941 roku, na Krecie Anglicy przejęli jedną z łodzi wybuchowych, która uczestniczyła w rajdzie przeciw Zatoce Suda, a nieco później (lipiec) wpadły im w ręce podobne jednostki opanowane podczas odpiernienia ataku na Maltę, to jednak z torpedami SLC sprawa jest dość powikłana. Prawdopodobnie już podczas drugiej misji „Scire” przeciw Gibraltarowi (październik 1940 roku) Anglicy mogli posiadać dość pewne wiadomości o włoskim pojeździe podwodnym, który przejęli Hiszpanie na pobliskiej plaży. Znaleziony bez załogi obiekt, z jeszcze obracającą się śrubą, dopłynął sam do brzegu w stanie nienaruszonym i został poddany szczegółowym badaniom technicznym, które szeroko relacjonowała miejscowa prasa popularna. Niektóre z doniesień były bardzo konkretne i szczegółowe. Np. dziennik madrycki „A.B.C.” donosił, iż wyrzucony na brzeg aparat „wygląda jak zwykła torpeda ale wyposażono ją w parę identycznych siedzeń oraz kilka ręcznych dzwigni”. Redakcja przypuszczała, że broń została „wypuszczona w drodze nieznanego procesu z łodzi

podwodnej, okrętu lub samolotu”. Z tego okresu pochodzą pierwsze brytyjskie wzmianki o pilotowanych torpedach i środkach zaradczych przeciw nim. Nie zanotowano aby sojusznicy uzyskali bliższe dane o włoskich „żywych torpedach” podczas badania jeńców z X Flotylii MAS. Zdobyte później przez Anglików szczątki pojazdów SLC — na Maltcie i w Gibraltarze również nie zachęciły ich do utworzenia własnej broni tego typu. Prawdopodobnie oceniano je jako nieskuteczne, co było rzeczywiście prawdą w odniesieniu do pierwszych kilku miesięcy ich działalności. Na prędcę tylko sformowano w Gibraltarze zespół nurków wyposażonych w ubiory ratownicze załóg okrętów podwodnych, który został obciążony licznymi funkcjami od czyszczenia podwodnych części kadłubów, przez wyławianie z dna zwłok i cennych rzeczy (uczestniczyli w akcji wydobywania samolotu w którym zginął generał Sikorski), aż po ochronę przed dywersją z morza. W trakcie wypełniania tych ostatnich zadań dochodziło do rozbrajania min zjuż uruchomionymi mechanizmami zegarowymi, a nawet do walk wręcz z nurkami Regia Marina.

Pewne jest natomiast, że w grudniu 1941 roku Brytyjczycy przeszli kosztowną i gruntowną lekcję szacunku dla włoskich „żywych torped”, która zaowocowała m.in. żądaniem Churchilla, aby natychmiast zorganizować podobną broń w armii Jego Królewskiej Mości. Kategorycznej prośbie premiera uczyniono zadość w błyskawicznym tempie. Już w kwietniu 1942 roku rozpoczęło szkolenie pierwszych dziesięciu torpedystów. Treningi odbywały się w bazie okrętów podwodnych Gosport na terenie Fort Blockhouse. Posługiwano się atrapą „żywej torpedy” zwaną „Cassidy”. Nieco później załóżki brytyjskiej formacji dywersji morskiej przeniesiono aż na wyspę Lewis (Hebrydy Zewnętrzne), gdzie za koszary służył im statek „Titania” cumującym w Loch Eritsort. W lecie 1942 roku szturmowcy otrzymali sprzęt bojowy w postaci torped Mark I (zwanymi „Chariotami” — „Rydwanami”). Były one niemal kopiami wzorców włoskich ale zdołano uzyskać nieco lepsze osiągi. Pojazdy mogły się poruszać pod wodą z prędkością około 2,9 węzła przez 6 godzin. Zasięg operacyjny wynosił w granicach 18 Mm. Ładunek bojowy zawarty w odejmowanej głowicy ważył poniżej 300 kilogramów. Podobnie jak w innych państwach samo skonstruowanie podwodnych pojazdów nie wystarczyło. Potrzebne były doskonałe stroje dla „jeźdźców”, aparaty tlenowe, ciepła odzież i dziesiątki innych rzeczy, które przemysł brytyjski potrafił szybko przetestować i wprowadzić do produkcji mimo jej unikatowej skali. Mimo naśladowania Włochów dopracowano się i własnych patentów, z których część przewyższyła osiągnięcia przeciwnika. Rozpoczęto ponadto studia nad metodami transportu torped w pobliżu wyznaczonych celów. M.in. dokonano prób z przewozem na wodnosamolotach „Sunderland”.

Przez całe lato trwały intensywne ćwiczenia ukoronowane pozorowanym atakiem na pancernik „Howe”. Sprawdzian miał miejsce już we wrześniu, na Wodach Loch Cairnbawn (Szkocja). Uznano, że na siedem załóg — trzy zakończyły misję z sukcesem, jeden „rydwan” zaliczono obronie, jako wykryty i zniszczony. Powyższe wyniki oceniono wysoko przyjmując, że oddział osiągnął dostateczny Poziom gotowości bojowej. Przyszła pora na pierwsze akcje bojowe, które były w międzyczasie już przygotowywane przez planistów i wywiad.

Na debiut wybrano bardzo ambitny cel, a mianowicie największy okręt Kriegsmarine — pancernik „Tirpitz”, który bazując w Norwegii stwarzał stałe zagrożenie dla konwoi arktycznych i na Atlantyku. Kotwiczący w głębokim fiordzie Trondheim hitlerowski gigant był zupełnie niedostępny dla zwykłych okrętów podwodnych, a tym bardziej nawodnych. Strzegły go rozległe pola minowe, liczne przegrody i zapory sieciowe. Rozmieszczone na brzegach baterie i wyrzutnie torpedowe wykluczały szansę jakiegokolwiek ataku tradycyjnymi metodami. Również lotnictwo nie mogło pochwalić się sukcesami, chociaż stosowano różne typy maszyn i specjalne techniki bombardowań połączonych ze zrzucaniem torped. Wysokie góry obsiane artylerią przeciwlotniczą bardzo utrudniały przeprowadzenie skutecznych nalotów. W ten sposób powstała idea zniszczenia lub uszkodzenia pancernika przez „żywe torpedy”, które zamierzano dostarczyć w pobliże celu za pomocą niewielkiego kutra rybackiego bandery norweskiej. Jednostka ta, o nazwie „Arthur” została porwana podczas jednej z operacji wywiadu norweskiego skierowanej przeciw okupantom. Stacjonowała na Szetlandach w Lunna, gdzie mieściła się baza całej flotyli podobnych drobiazgów, które Norwedzy używali do naprawde bohaterkich działań szpiegowskich, przewozu kurierów i uciekinierów oraz wypadów dywersyjnych na własne wody. Doszli w tym do znacznej wprawy i mieli na koncie piękne sukcesy.

Plan ataku przewidywał, że kuter zaopatrzony w doskonałe papiery i wyładowany dla kamuflażu ładunkiem torfu przepłynie z Szetlandów na wody norweskie. Tam, miano wyjąć z ukrycia w ładowni torpedy i umieścić je pod dnem kutra w specjalnie przygotowanych uchwytach. Umożliwiło to natychmiastowe włączenie ich do akcji. Następnie „Arthur” miał wejść do fiordu Trondheim aby przechodząc przez niemieckie kontrole zbliżyć się jaknajmocniej do ukrycia „Tirpitz”. Po wejściu „chariotów” w samodzielny rejs czteroosobowa załoga kutra miała go zatopić i przedzierać się do Szwecji, skąd przewidywano ewakuację już kanałami legalnymi. Podobną procedurę ucieczki, bazującą na pomocy silnej konspiracji, zaplanowano i dla czterech torpedystów.

Po intensywnej przygotowaniu, które objęły przebudowę kutra, wyposażenie go w zamaskowane pomieszczenia dla Anglików i torped, oraz liczne próby przemieszczania sprzętu z ukryć wewnętrznych do podwodnych, przystąpiono do ćwiczenia ataku z udziałem liniowca Royal Navy „Nelson”. Równocześnie aktualizowano na bieżąco dane wywiadowcze oraz podjęto niezbędne starania aby kutrowi i załodze nadać cechy charakterystyczne dla okupowanej Norwegii-Zadbane o najdrobniejsze szczegóły łącznie z oryginalnymi zapiskami, ostatnimi gazetami, żywnością itp.

Ostatecznie „Arthur” wyszedł w morze z Lunny 26 października 1942 roku, pod wodzą dzielnego norweskiego szypa Leifa Larsena, który był doświadczonym rybakim i dywersantem morskim. Na pokładzie było także trzech innych Norwegów, a w skrytce umieszczonej w fałszywym szocie tłoczyło się sześciu angielskich torpedystów (w tym dwóch „ubieraczy” — pomocników do szybkiego zakładania strojów nurków). 31 października, po pokonaniu silnego sztormu

i naprawie silnika, który uległ awarii, „Arthur” znalazł się na rodzimych wodach, gdzie zakotwiczył na noc przy wyspie leżącej w wejściu do fiordu Trondheim. Komunikat radiowy z Anglii potwierdził, że obiekt znajduje się w niezmiennym rejonie, co sprawdzono także przez miejscowy ruch oporu, który udzielił najnowszych informacji o sytuacji w okolicy, rozmieszczeniu niemieckich stanowisk i tutejszych zwyczajach. Po uzyskaniu ostatnich danych zatopiono radio i pozostały sprzęt mogący zdemaskować wyprawę. Sprawnie przemieszczono też torpedy (nr nr VI i VII) na zewnątrz, gdzie zostały zamocowane w zaczepach pod dnem. Dalsze wydarzenia mimo niesłychanego ryzyka i napięcia przebiegły równie pomyślnie — stateczek przeszedł pomyślnie niemieckie kontrole i nawet otrzymał specjalną przepustkę upoważniającą do żeglugi w akwenie szczególnie strzeżonym przez hitlerowców. Niestety, już w trakcie dalszego rejsu, niecałe 15 Mm od miejsca wyznaczonego na uwolnienie torped, kuter dostał się w rejon silnego falowania. Wkrótce wszyscy usłyszeli donośne hałasy dobiegające spod dna. Po wystaniu na zwiad brytyjskiego nurka potwierdziły się najgorsze przypuszczenia — obie torpedy urwały się, ogromny wysiłek poszedł na marne i to dosłownie niemal o krok od celu. Załoga zatopiła „Arthura” i na gumowym pontonie wylądowała na brzegu. Dzięki pomocy norweskich patriotów przerzucono ich szczęśliwie do granicy szwedzkiej. Podczas jej przekraczania straż zraniła jednego z Anglików, który później został rozstrzelany jako nieumundurowany szpieg.

Po niepowodzeniu w Skandynawii postanowiono użyć „charioty” na Morzu Śródziemnym, gdzie znalazły się w listopadzie 1942 roku. Zespół składający się 11 oficerów i 15 marynarzy niższych rang afiliowano przy 10. Flotyli Okrętów Podwodnych na Malcie. Trzy jednostki flotyli typ „Triton” lub „T” — wyporność podwodna 1575 ton, nawodna 1090 ton, prędkość na powierzchni 15,2 węzła, w zanurzeniu 9 węzłów, uzbrojeni: 10 wyrzutni torped 553 mm, 1 armata 102 mm — w tym wypadku zdemontowana, lekka broń automatyczna przeciwlotnicza) przystosowano do przewozu „żywych torped” w walcowatych kontenerach bardzo zbliżonych do włoskich wzorców. Po krótkiej aklimatyzacji przystąpiono do przygotowania pierwszych operacji. Ich celem wyznaczono bazy Regia Marina na Sycylii i Sardynii. Do działań skierowano od razu wszystkie trzy okręty aby jak najlepiej zdyskontować efekt zaskoczenia. Wyjście w morze nastąpiło w ostatnich dniach grudnia 1942 roku.

Podobnie jak Włochom Anglikom nie wiodło się początkowo. Między 31 grudnia 1942 roku, a 8 stycznia roku następnego zatonał przewożący charioty okręt podwodny „P-311” (ex „Tutankhmen”, ex „P-91”). Dokładny czas, miejsce i przyczyną jego zagłady nie zostały ustalone. Najprawdopodobniej poderwał się na minie już w pobliżu portu Maddelena — na północy Sardynii, przeciwko któremu miał użyć swoje 3 „żywe torpedy”. Wraz z załogą okrętu zginęło sześciu nurków-torpedystów oraz czterech „ubieraczy”.

Dwóm pozostałym jednostkom — „Thunderbolt” i „Trooper” — poszło dla odmiany nadspodziewanie dobrze. 3 stycznia, w nocy pojawiły się one w rejonie Palermo, mimo, że pierwotny plan przewidywał skierowanie tu tylko jednego

okrętu. „Thunderbolt” znalazł się u brzegów Sycylii niejako nadliczbowo, po odwołaniu go z rejsu przeciw Cagliari (południowa Sardynia). Najnowsze dane zwiadu lotniczego nie potwierdzały obecności w tej ostatniej bazie żadnych celów godnych ataku.

Jakby dla zrekomensowania zawodu załogom rydwanów z tego okrętu najlepiej powiodło się w Palermo. Porucznik Richard Greenland i mat Alec Ferrier przeprowadzili wręcz podręcznikowy atak, który też nie napotkał żadnych niespodziewanych przeszkód. Udało im się wypatrzeć nowy krążownik „Ulpio Traiano” (typ „capitani romani”, wyporność 3 740 ton, 41 węzłów, 8 x 135, 8 w.t.), który nie był jeszcze wcielony do linii i przechodził ostatnie próby odbiorcze. Sprawnie umieścili pod nim swój główny ładunek, a następnie cztery mniejsze miny magnetyczne przymocowali na trzech niszczycielach i kabotażowcu. Te ostatnie — małe — ładunki zostały wszystkie odkryte i rozbrojone przez włoskich nurków. Ponieważ wyczerpywały się już baterie zatopili na głębini swój rydwan i szczęśliwie dopłynęli do brzegu. Tam próbowali nawiązać kontakt z ruchem oporu i ukrywać się ale ostatecznie wzięto ich do niewoli. Krążownik został zatopiony z bardzo poważnymi zniszczeniami, które wszelkie naprawy uczyniły nieopłacalnymi.

Druga obsada z „Thunderbolta” nie przeprowadziła ataku ponieważ zdarzyła im się awaria. Podobnie ułożyły się proporcje w grupie z „Troopera” — jeden pojazd nie znalazł żadnego celu i powrócił na redę, gdzie jego załogę podjął przypadkowo inny brytyjski okręt podwodny „P 46”; drugi rydwan uległ uszkodzeniu i trzeba było go zatopić. Tylko pojazd prowadzony przez podporucznika R. G. Dova i starszego marynarza J. Freela wdarł się w głąb portu. Podłożyli tam swój ładunek pod duży transportowiec wojskowy „Vinimale” (8.500 ton), który odniósł ciężkie uszkodzenia. I w tym wypadku Brytyjczycy zniszczyli sprawnie swój sprzęt i wylądowali na brzegu, gdzie szybko stali się jeńcami. Natychmiast ściągnięto do ich przesłuchiwanie oficerów z X Flotyli MAS. Obie strony były pełne uznania dla przeciwników. Doszło do wymiany informacji i składano sobie wzajemnie wyrazy uznania. Anglicy zeznali, iż w holu ich koszar wisi duże zdjęcie masistów (z włoskiej prasy), którzy są dla nich wzorcami. Podczas rewizji stwierdzono, że Brytyjczycy są przygotowani do ucieczki przez Włochy aż do Szwajcarii. Mieli miniaturowe kompasy ukryte w guzikach i papierosach, zestawy mikromap oraz spore pliki lirów. Posiadali też ubiory cywilne, papierosy i zapalniczki pochodzące z oryginalnej włoskiej produkcji. W ręce Włochów dostały się dwa brytyjskie aparaty podwodne, gdyż nie miały autodestruktorów i znaleźli je nurkowie. Technicznie przypominały najstarsze modele wybudowane w Spezii. Podobnie udało się włoskim saperom znaleźć i rozbroić mniejsze ładunki porzucane magnesami do małych jednostek taboru portowego. Żaden z nich nie detonował. Według źródeł Regia Marina miały one wszystkie identyczny błąd w budowie, który uniemożliwił zadziałanie mechanizmu zapalników czasowych.

Ostatecznie podwójny atak (operacja „Principle”) przyniósł jednak istotne zwycięstwo, które osiągnięto kosztem utraty pięciu „żywych torped” (numery: XV, XVI, XIX, XXII i XXIII). Dwóch szturmowców utopiło się, a sześciu dostało się do

niewoli. Przy tradycyjnych metodach walki na zatopienie krążownika składały się dziesiątki wyjść w morze wielu okrętów, naloty licznych samolotów, koszty ich wybudowania, konserwacji, utrzymania i napraw. Do tych nakładów dochodziły często straty bezpowrotne w ludziach i sprzęcie. Obrazowe porównanie powiada, że jeżeli pięć torped o wyporności około 6 ton, zatopiło krążownik i uszkodziło statek, to dwieście razy większy niszczyciel (1 200 ton wyporności) musiałby zatopić flotę wojenną liczącą blisko osiemset tysięcy ton i jeszcze uszkodzić milion siedemset tysięcy ton jednostek transportowych, aby jego efektywność wojenna była identyczna. Analogia ta jest oczywiście nierealistyczna i budzi wiele zastrzeżeń metodycznych, niemniej jaskrawo unaocznia militarną wydajność morskich broni szturmowych. Zwycięstwo psuło Anglikom wykrycie wielu niedomagań ich sprzętu. Usterki wyeliminowały z akcji większość pojazdów. Szczególne niebezpieczne były eksplozje baterii, które też przyczyniły się do utraty jednego człowieka.

Już w nocy z 18 na 19 stycznia „Thunderbolt” pojawił się pod Tripolisem i wyprawił do akcji dwa rydwany. Tym razem Brytyjczykom nie sprzyjała fortuna. Jeden pojazd miał awarię balastów i nie mógł się zanurzyć, drugi również okazał się niezdolny do sprawnego przeprowadzenia ataku. Obie jednostki zatopiono (XII i XIII). Załoga jednej dostała się do niewoli skąd zwolniono ją po podpisaniu rozejmu między aliantami i Włochami. Ponieważ znaleźli się na terytorium kontrolowanym przez Niemców musieli ukrywać się — m.in. w Watykanie. Na wyzwolenie czekali aż do lipca 1944 roku. Druga obsada również została ujęta przez Niemców, ale już po trzech dniach zbiegli z obozu i doczekali w ukryciu na przybycie aliantów.

W czerwcu 1944 roku przeprowadzono ostatni na europejskim teatrze działań wojennych atak brytyjskich „żywych torped”. Później jeszcze miały miejsce tylko operacje Włochów (zarówno i tych walczących na rzecz aliantów, jak i popierających państwa „osi”) oraz hitlerowskich torpedystów. Na cel przedsięwzięcia wytypowano La Spezie — kołyskę morskich broni specjalnych Mussoliniego. Konkretnie zamierzano uderzyć w dwa ciężkie krążowniki włoskie „Bolzano” i „Gorizia”, których nie potrafiło zniszczyć lotnictwo. Jednostki te zostały przejęte przez Niemców w momencie zawarcia rozejmu między królewskim rządem Italii i aliantami. W lecie 1944 nie osiągnęły stanu pełnej gotowości bojowej po wcześniej zadanych im uszkodzeniach ale stanowiły potencjalne zagrożenie dla żeglugi sprzymierzonych i operacji desantowych.

Tym razem do przewozu „żywych torped” zastosowano specjalny kuter z rufowymi pochylniami dla dwóch rydwanów — „MS 74”. Był to włoski wynalazek przekazany w ramach trwającej już od pewnego czasu współpracy między jeźdźcami torpedowymi obu państw. Do akcji przeznaczono także włoski niszczyciel „Grecale”, na którego pokładzie miały dotrzeć w pobliże nieprzyjaciela trzy grupy bojowe nurków.

Przebieg wydarzeń był następujący. Około północy 21/22 czerwca wzmiankowany kuter dowiózł 2 rydwany (LVIII i LX) z obsadą brytyjską na odległość około

trzech mil morskich od wejścia do portu w Spezii. Równocześnie podholowano trzy włoskie „wieprze” wśród których załóg był słynny porucznik Luigi de la Penne. Podczas uruchomienia angielskich torped okazało się, że jedna z nich ma kłopoty ze zbiornikami balastowymi i nie może się zanurzyć. Zmniejszyło to znacznie jej szansę na zwycięstwo. Drugi rydwan prowadzony przez podporucznika Causera i starszego marynarza H. Smitha pomyślnie sforsował zabezpieczenia portowe i przed świtem dostał się do akwenu gdzie cumowały cięższe jednostki. Około 4.30 bez żadnych odstępstw od ćwiczeniowej rutyny zamocowali swój ładunek pod dnem „Bolzano” z ustawieniem zapalnika na 6.30. Poranny wybuch rozsądził i zatopił krążownik, tak że nawet nie próbowano go podnosić przed końcem wojny. Szturmowcy starali się wieczorem wrócić na swój okręt ale nie odnaleźli go. W tej sytuacji zatopili pojazd i stroje nurków, a następnie dopłynęli do wrogiego brzegu. Tamże spotkali członków drugiej załogi, która nie poradziła sobie z awarią i musiała zrezygnować z przeprowadzenia ataku. Czterem Anglikom udało się nawiązać kontakt z partyzantami i przetrwać w konspiracji do nadejścia alianckiej ofensywy. Niestety, podczas przedzierania się przez front trzech z nich zostało ujętych przez Niemców, w tym jeden po zranieniu. Resztę wojny spędzili w niewoli. Włochom powiodło się słabiej, gdyż tylko uszkodzili okręt podwodny.

Pod koniec wojny w Europie Brytyjczycy zaczęli przemieszczać swe siły morskie na Daleki Wschód. Dotyczyło to również jednostek specjalnego przeznaczenia. W maju 1944 roku w Trincomalee na Cejlonie pojawił się okręt-baza „Wolf”, na którego pokładzie znajdowało się siedem rydwanów modelu Mark II. Pojazdy te były większe od poprzedniego typu i osiągały prędkość 4,5 węzła pod wodą, zasięg wynosił około 30 Mm, a główny ładunek wybuchowy ważył blisko 600 kg.

Po okresie aklimatyzacji załogi rozpoczęły intensywne przygotowania do operacji przeciw Singapurowi. W praktyce jedyna ich akcja została wymierzona w dwa statki handlowe — „Sumatra” (5000 ton) i „Volpi” (5272 tony), które znajdowały się w pobliżu wyspy Phuket na zachodnim wybrzeżu Półwyspu Malajskiego. Na miejsce ataku dwa rydwany LXXIX i LXXX) zostały przewiezione 27 października 1944 roku przez okręt podwodny „Trenchant”. Przebieg wyprawy przypominał ćwiczenia z perfekcyjnym spisywaniem się angielskich dywersantów i brakiem przeciwdziałania Japończyków. Po wykonaniu zadania rydwany bez przeszkód powróciły do burt okrętu podwodnego. Torpedy zatopiono, a załogi popłynęły do bazy. Dalszych operacji nie przeprowadzano głównie z braku odpowiednich celów. Japońska flota była już wtedy zmasakrowana przez lotnictwo amerykańskie i klasyczne okręty podwodne. Niedobitki, przeważnie reprezentowane przez jednostki poważnie uszkodzone, kryły się w głębi portów, gdzie dopadały je naloty lub gdzie były zablokowane przez miny.

Oprócz „żywych torped”, które nie były oryginalnym pomysłem Brytyjczyków, Royal Navy wprowadziła do walki podczas II wojny światowej kilka innych typów dywersyjnych broni morskich. Najważniejszą z nich stanowiły niewątpliwie miniaturowe okręty podwodne. W tym wypadku konstrukcje, taktyka i sam pomysł były oryginalnym dziełem Anglików, chociaż i ten rodzaj sprzętu zaistniał

dopiero na żądanie Churchilla, kategorycznie życzącego sobie odpowiedzi na sukcesy włoskich masistów.

Po raz pierwszy zwrócono uwagę na małe okręty podwodne już w 1940 roku podczas formowania różnych oddziałów komandosów i dywersantów. Do sir Jylaxa Hortona, wspomnianego już orędownika użycia podobnych jednostek, pełniącego ówczasie funkcję dowódcy floty podwodnej marynarki brytyjskiej, dotarły informacje o udanych eksperymentach z miniaturowymi łodziami podwodnymi, prowadzonymi przez komandora Cromwella Varley'a. Człowiek ten już we wczesnych latach trzydziestych, zupełnie prywatnie, prowadził prace projektowe nad bojowymi miniaturowymi. Po wybuchu wojny rozpoczął budowę jednej łodzi na rzekę Hamble. Marynarka w pełni doceniła jego wysiłki i po odpowiednich uzgodnieniach podjęła się sponsorowania budowy prototypów, widząc w nich nadzieję na jednostki rozpoznawcze i szturmowe. Przygotowania do wprowadzenia nowej broni nabrały rumieńców pod koniec 1941 roku i wiosną następnego.

15 marca 1942 roku zwodowano pierwszy miniaturowy okręt podwodny nazwany „X 3” numery wcześniejsze były „zajęte” przez zwykłe okręty podwodne). Już 24 marca z powodzeniem przeprowadzono pierwsze próby zanurzenia, a od maja trwały rutynowe ćwiczenia oswajające ze sprzętem operatorów. Dla zachowania tajemnicy, podobnie jak i przy innych formacjach dywersyjnych, poligony dla nowej broni wyznaczono w odludnych zatokach Szkocji. Początkowo był to port Barnnathyne na wyspie Butę, a później Loch Striven. „X 3” dostał się tam szczerze zamaskowany na wielkiej lorze kolejowej. Podobnie uczyniono z następną jednostką szkolną „X 4”, która dołączyła do tworzonej grupy dywersji morskiej jesienią 1942 roku. Kilka miesięcy potem, w styczniu 1943 roku, weszły do służby kolejne liliputy o numerach od 5 do 10. Były to już udoskonalone modele pomyślane jako jednostki bojowe. Zostały zbudowane przez stocznię Vickersa w Barrow i miały około 35 ton wyporności (45 ton Lipiriski). Ich długość wynosiła 51 stóp (15,5m). Rozwijały prędkość 6,5 i 5 węzłów (na powierzchni i pod wodą). Odpowiednio stosowano silniki Diesla i elektryczne. Mocny kadłub pozwalał na zanurzanie się do 90 metrów. Zasięg na powierzchni sięgał 1500 Mm, co stanowiło spore osiągnięcie na tak małej konstrukcji morskiej. Uzbrojeniem łodzi były dwa dwutonowe ładunki wybuchowe umieszczone wzdłuż kilu. Ze względu na ciężar zamierzano je zrzucać na dno morskie pod stępką celu. Opracowano także technikę podnoszenia ładunków na linach zamocowanych do odpowiednich pływaków. Załogę stanowiło początkowo 3 ludzi. Po licznych ćwiczeniach w forsowaniu zagród i sieci dodano czwartego nurka, którego specjalizacją było przecinanie stalowych lin zapór przeciwpodwodnych. Okręty były wyposażone w specjalne komory do których wchodził przygotowany nurek. Pomieszczenie to następnie Zalewano wodą i otwierano umożliwiając nurkowi operowanie na zewnątrz. Odwrotna procedura miała miejsce podczas powrotu nurka do liliputa. „Iksy” Wyposażono w spory arsenał narzędzi do przecinania stalowych lin oraz neutralizowania min i automatycznych alarmów. Z czasem opatentowano hydrauliczne nożyce, które z łatwością cięły najgrubsze liny nie zmuszając „przecinacza” do

wielkiego wysiłku. Trzeba nadmienić, że wśród personelu wojskowego wytypowanego do obsady łodzi „X” było wielu „rydwaniarzy” — operatorów „żywych torped”. Rozpoczęli oni wcześniej szkolenia podwodne i mieli już duże doświadczenie. Często pojawiali się również wśród załóg miniaturowych okrętów podwodnych kajakarze z formacji Special Boat Service i komandosi z innych elitarnych oddziałów. Wiosną poziom wyszkolenia w nowej jednostce osiągnął zadawalający szczebel. Pozwoliło to na przesunięcie jej do kategorii formacji nadających się już do walki na pierwszej linii i nazwanie jej 12. Eskadrą Podwodną. Oprócz lilipucich okrętów podwodnych zgromadzono w niej „żywe torpedy”. Okrętem bazą był HMS „Bonaventura”, który zakotwiczył w Loch Cairnbawn.

Rozpoczął się kilkumiesięczny okres bezlitosnego szkolenia w najtrudniejszych warunkach. Z czasem przyjęło ono formy przygotowywania się do pierwszej akcji bojowej. Od samego początku było wiadomym, że jej celem będzie „Tirpitz”, któremu nie poradziły „żywe torpedy”. Nie potrafiło zaszkodzić mu również lotnictwo ani czatujące na niego okręty podwodne. Hitlerowski gigant twił bezpiecznie w fiordzie Kaa osłaniany przez liczne baterie, zapory balonowe i eskadry myśliwców. Co jakiś czas wymykał się na burzliwe morza północne powodując generalną mobilizację floty brytyjskiej, wielką panikę, opóźnienia i rozwiązywanie konwoi. Nie spowodował dotąd konkretnych strat ale samą obecnością w Norwegii angażował potężne siły aliantów stwarzając stałe zagrożenie. Wyprawę przeciw „Tirpitzowi” przyspieszono po tym jak we wrześniu 1943 roku zbombardował on instalacje sprzymierzonych na Spitzbergenie.

11 września 1943 roku, o czwartej po południu, wyszedł w morze z Loch Cairbawn okręt podwodny „Truculent”, holując „X 6”. Za nim wypłynęły w kilkugodzinnych odstępach: „Trasher” z „X 5”, „Syrtis” z „X 9”, „Seanymp” z „X 8”, „Stubborn” z „X 7” i „Sceptre” z „X 10”. Ostatnia para opuściła szkocki port o 13,00 już 12 września. Liliputy podczas przejścia morzem były obsadzone przez załogi rezerwowe. Co sześć godzin sprzężone pary wynurzały się na kwadrans dla podładowania baterii i przewietrzenia. Zaplanowane kursy miały przebieg równoległy z odstępem 20 Mm, począwszy od punktu startowego wyznaczonego 75 Mm na południe od Szetlandów. W okolicy 150 Mm od wejścia do Alten Fjordu flotylla miała rozdzielić się w różnych kierunkach wedle wyznaczonych celów. I tak „X 5”, „X 6” i „X 7” miały uderzyć na „Tirpitz” w Kaa Fjord. „X 9” i „X 10” skierowano przeciw „Scharnhorstowi” w innej odnodze fiordu Kaa. Samotny „X 8” miał podążyć do Lange Fjord, gdzie bazował pancernik kieszonkowy „Liitzow”. Po przeprowadzeniu ataków miniaturowy miały wrócić do ustalonych punktów spotkań z okrętami holującymi.

Operacja napotkała na duże przeciwności już podczas przejścia w kierunku Norwegii. Kapitałny udział miała w tym sztormowa pogoda. 16 września rano, krótko po zanurzeniu, urwał się z holu „X 9”, którego mimo poszukiwań nie odnaleziono. Razem z miniaturowym okrętem utracono całą załogę zapasową. W tym samym czasie miał kłopoty z utrzymaniem stateczności „X 8” na któryffil szwankowały uchwyty łączące z ładunkami wybuchowymi. Pojemniki z nitru

zaczęły się ruszać powodując groźne przechyły. Pojawiły się także problemy z holowaniem. 17 września ewakuowano załogę, która wcześniej otworzyła zawory denne. W trakcie tonięcia nastąpiła niespodziewana eksplozja ładunków wybuchowych na „X 8”. Dramatyczne przejścia trafiły się również „X 7”, którego hol zaplątał się z liną samotnej miny kontaktowej, która miała złamać jeden z rogów uderzeniowych. Niebezpieczeństwo zauważył około 1 w nocy, 20 września porucznik Godfrey Place — dowódca obsady bojowej. Po wyczerpujących zmaganiach i podskakującą tuż przy dziobie okrętu kulistą śmiercią porucznik zdołał ją oddzielić od liny holowniczej i odepchnąć w morze.

Tego dnia, o 8 po południu „Stubborn” zwolnił hol „X 7” po osiągnięciu nakazanego punktu w pobliżu brzegów Norwegii. Po kilku godzinach samodzielnej rejsu porucznik Place rozpoznał Stjernerund prowadzący do Alten Fjordu, skąd dopiero można było dostać się do Kaa Fjordu. Po południu 21 września liliput dotarł do Alten Fjordu, gdzie wieczorem zaryzykowano wynurzenie w celu naprawy silnika i regeneracji baterii. O pierwszej w nocy zakończono ładowanie akumulatorów i rozpoczęto marsz już bezpośrednio do celu. Trzy godziny później „X 7” dotarł do sieci zagradzającej wejście do Kaa Fjordu. Dopiero teraz przepłynął w ich pobliżu pierwszy okręt niemiecki — trałowiec, który jednak nie wykrył małego celu. Place zanurzył się na głębokość kilkunastu metrów i odczekał aż nieprzyjacielska jednostka odpłynie. Bariera okazała się nieszczelna, tak że udało się ją pokonać bez cięcia lin. Po ponownym wynurzeniu zorientowali się, że znajdują się w pobliżu kolejnej sieci stanowiącej według rozpoznania lotniczego element indywidualnych zabezpieczeń pancernika. Ponieważ sieć wydawała się słaba Anglicy usiłowali sforsować ją na siłę, w zanurzeniu. W efekcie doszło do dłuższego szamotania wśród elastycznych lin. Liliput cofał się, rozpędzał i taranował sieć, z której wyplątywał się z trudem. Operowano także balastami, co doprowadziło do gwałtownego opadnięcia okrętu na dno. Około 6,40 przedartło się wreszcie przez zaporę i porucznik Place mógł po raz pierwszy popatrzeć przez peryskop na „Tirpitz”, który stał nie dalej niż milę. Po krótkiej obserwacji zrodził się plan ostatniej fazy ataku. Place zdecydował się podejść na głębokości peryskopowej do strefy położonej około 500 metrów od celu. Następnie zamierzał zanurzyć się na 70 stóp aby przejść pod ostatnią siecią. Później miał odbyć się decydujący odcinek rejsu — od dziobu do rufy pancernika z zrzuceniem ładunków na wysokości pomostu bojowego i tylnych wież artylerii głównej. Realizacja tych zamierzeń przebiegała bez zakłóceń do momentu nurkowania pod siecią. Okazało się, że trzeba zanurzyć się aż na 90 stóp. Po ponownym wynurzeniu na głębokość Peryskopową byli już wewnątrz ostatniej zagrody sieciowej w odległości około 25 metrów od burty dumy Kriegsmarine. Zegary wskazywały godzinę 7,05 rano 22 września. Kwadrans potem zrzucone ładunki leżały już w przewidywanych miejscach, a „X 7” rozpoczynał odwrót. Niestety, nie potrafili znaleźć przejścia pod siecią ani też jej rozerwać. W miarę upływu czasu sytuacja robiła się tragiczna, gdyż w pobliżu tykały zegarowe mechanizmy zapłonowe potężnych min, które sami „stawili na godzinę 8,12. Rozpaczliwe wysiłki dały w końcu wynik. Nie udało

jednak oddalić się im na tyle aby uniknąć siły podwodnych wybuchów. Zniszczenia były poważne — nie pracowały pompy, na śmietnik nadawały się prawie wszystkie przyrządy nawigacyjne. Podczas próby wynurzenia, na domiar złego zostali oślepieni, przez ostrzał z pancernika. Utraciwszy peryskop, słysząc bliskie detonacje natychmiast zanurzyli się ponownie. Po gwałtownym nurkowaniu pokazały się przecieki — los „X 7” był już przesądzony. Jego dowódca uznał, że wypełnił rozkazy i nie powinien bez potrzeby szafować życiem własnym i podwładnych. Okręt był niezdolny do dalszej żeglugi i nie miał nawet szans uciec poza gmatwaninę sieci. Porucznik Place nakazał więc kolejne wynurzenie z zamiarem poddania się. Ukazali się nad wodą około 500 metrów od burty wroga. Dowódca natychmiast wydostał się na pokład i zaczął powiewać białym swetrem na znak kapitulacji. Podczas tych zabiegów krótka fala wdarła się na niski pokład i zalała uchylony właz do wnętrza, co spowodowało błyskawiczne zatopienie okrętu z trzema członkami załogi. Godzinę później jeden z nich wydostał się z zalanej łodzi — był to podporucznik R. Aitken. Pozostali: L. B. Whittam i W. M. Whitley utonęli w okrzycie. Uratowanych podwodniaków Niemcy dostarczyli na pancernik i rozpoczęli ostre przesłuchania grożąc im śmiercią, jako dywersantom. Głównym przedmiotem zainteresowania były miejsca podłożenia kolejnych bomb i czas wybuchów. Anglicy podawali swoje personalia i stopnie wojskowe ale odmawiali wszelkich innych informacji. W tym czasie na pokładzie „Tirpitz” znajdowała się pełna załoga z „X 6” dowodzona przez Donalda Camerona.

Jednostka ta już w trakcie podchodzenia do zewnętrznych sieci obrony miała poważne awarie peryskopu i urządzeń napędowych. Nie mogąc korzystać z peryskopu porucznik Cameron postanowił zaryzykować i wejść do wnętrza strefy strzeżonej... na powierzchni. W tym celu odczekał przy brzegu, aż jakaś mała jednostka ruszyła w głąb fiordu. Posuwając się w jej kilwaterze „X 6” najspokojniej przepłynął zapory za wyjątkiem ostatniej — tuż przy burtach pancernika. Jednakże i ją pokonano za pierwszym razem nurkując na wyczucie i trafiając na wolną przestrzeń. Następne wynurzenie dla zorientowania się w sytuacji nastąpiło tak blisko pancernika, że marynarze niemieccy ostrzeliwali „X 6” z broni osobistej, gdyż odległość i kąt nie pozwalały na użycie nawet lekkich działek. Wcale nie zrażony tym Cameron zanurzył się ponownie i zwołał oba swoje ładunki na wysokości wieży „B”. Ustawiono je na krótki czas detonacji, aby uprzedzeni Niemcy nie mogli ich usunąć lub odpłynąć. Następnie zniszczono wszelkie papiery okrętowe i wynurzano się. Na powierzchni oczekiwał już na nich kuter z pancernika, który usiłował wiaść „X 6” na hol. Próba ta nie powiodła się gdyż w lilipucie otwarto zawory denne, co pociągnęło za sobą szybkie zatonięcie jednostki. Całą czołwkę umieszczono na pokładzie okrętu chcąc wycisnąć z niej wiadomości o podłożonych minach.

Losy „X 5” są nieznane chociaż wiemy, że dotarł on w pobliże celu. Niemieckie relacje wspominają o otwarciu ognia do jeszcze jednego okrętu podwodnego, który ukazał się ponad 500 metrów na prawo od dziobu, na tle brzegu. Rzeczą miała miejsce 22 września o 8.43 rano. Ostrzał prowadziła ciężka i lekka artyleria-

Zaobserwowano trafienia, które mogły być przyczyną zatonięcia niezidentyfikowanej jednostki. Porównanie położenia tego okrętu podwodnego, w momencie zauważenia go przez niemieckich obserwatorów, z przebiegiem tras „X 7” i „X 6” daje duże prawdopodobieństwo wersji, iż był to właśnie „X 5”. Ostatnio prowadzone poszukiwania na dnie fiordu doprowadziły do odnalezienia wraka „X 5” blisko miejsca postoju „Tirpitz”. Jego dowódcą był porucznik H. Henty-Creer.

„X 10” skierowany przeciw „Scharnhorstowi” posuwał się wolniej i rano 22 września usłyszał odgłosy wybuchów. Jego dowódca porucznik K. R. Hudspeth zdecydował, że nie będzie kontynuował ataku na uprzedzonego przeciwnika. Do wycofania się z akcji skłoniły go również liczne usterki pojawiające się przez cały okres podróży. 28 września „X 10” spotkała w ustalonym akwenie HMS „Stubborn” i została wzięta na hol. 3 października, już podczas rejsu do Szkocji, liliput doznał znacznych uszkodzeń podczas sztormu i został zatopiony na rozkaz admiralicji, po uprzednim zdjęciu załogi. Według późniejszych dociekań „X 10” nie miał szans na sukces, gdyż jego cel dzień wcześniej wyszedł z bazy na ćwiczenia artyleryjskie.

Bilans operacji wyglądał następująco: kosztem utraty sześciu miniaturowych okrętów podwodnych i szesnastu członków ich załóg dziesięciu zabitych, sześciu jeńców) odniesiono sukces na miarę strategiczną, dający porównać się ze zwycięstwem Włochów w Aleksandrii. „Tirpitz” odniósł bardzo ciężkie szkody, które wyeliminowały go na wiele miesięcy z linii. W zasadzie już do końca swej egzystencji nie odzyskał pełnej zdolności bojowej. Wiosną 1944 gorączkowo prowadzone naprawy przerwał nalot bombowców „Barracuda” z lotniskowca „Victorious”. Okręt otrzymał kilka trafień bombami 1600 i 500 funtowymi, które przedłużyły remont o dalsze trzy miesiące. Kolejny nalot we wrześniu — przeprowadzony z użyciem sześciotonowych bomb powiększył spustoszenia do tego stopnia, iż Kriegsmarine zrezygnowała z dalszych napraw i osadziła „Tirpitz” na płyciznie pod Tromsø. Miał tam pełnić funkcję pływającej baterii. Jego los przypieczętował nalot 12 listopada wykonany z lotnisk radzieckich. W wyniku kilku celnych eksplozji najcięższych bomb pancernik przewrócił się i zatonął pociągając na dno blisko 1400 marynarzy. Wyeliminowanie z akcji największego okrętu Hitlera było skutkiem bezpośrednim operacji. Do wtórnych, chociaż nie mniej znaczących następstw zwycięstwa brytyjskich samotnych wojowników, należało zwolnienie wielu ciężkich okrętów Royal Navy, które przez całe lata były związane oczekiwaniem na ewentualne wyjście w morze niemieckiego giganta. Odtąd można było Przesunąć je na inne teatry działań wojennych, gdzie mogły odgrywać aktywniejszą rolę. Istotny był również efekt propagandowy uszkodzenia „Tirpitz” i to po obu stronach. Niemcy musieli też podjąć znaczne wysiłki oraz ponieść koszty zabezpieczenia przeciwpodwodnego swych baz. Mimo dużych nakładów prace te nie uszczelniły dostatecznie sanktuariów Kriegsmarine przed penetracją brytyjskich dywersantów morskich.

W lecie 1943 roku w 12 Eskadrze Podwodnej pojawiły się nowe okręty zwane Welmanami (od nazwiska projektanta). Były mniejsze od typu „X” ale również

wyposażono je w zestaw podstawowych instrumentów nawigacyjnych oraz silniki elektryczne do pływania na wodzie i pod wodą. Miały mniejszy zasięg jednoosobową obsadę i pojedynczą minę na zaczepy magnetyczne (waga około ćwierć tony. Minę można było podczepiać bez opuszczania jednostki. W kabinie która częściowo znajdowała się w miniaturowym kiosku z iluminatorami, pilot miał niewiele miejsca. Powszechnie były uskarżania się na klaustrofobię, mimo że konstruktorzy starali się maksymalnie uprościć obsługę i wyeliminować zbędne urządzenia. M.in. zamiast steru zastosowano rodzaj manetki podobnej do używanych przez lotnictwo. Pierwotnie jednostki te planowano do skrytego badania rejonów przyszłych desantów i stąd pierwszymi ich operatorami byli doświadczeni w podobnych akcjach kajakarze z SBS, wśród nich słynny major R. Courtney. Protektorem ich budowy byli komandosi armii. Wersja bojowa powstała w stoczni Welwyn Garden City.

Jesienią 1943 roku podjęto przygotowania do drugiego uderzenia na cele w Norwegii, w którym miało wziąć udział sześć Welmanów. Zamierzano je obsadzić Anglikami i Norwegami. W listopadzie tego roku cała szóstka wyruszyła z Lunna Voe do rajdu przeciw żegludze w Bergen. Mały konwój składał się z trzech kutrów torpedowych, które holowały po dwa Welmany. Wobec awarii jednego z kutrów w pobliże celu dotarły tylko cztery jednostki. Samodzielną akcję rozpoczęły we wczesnych godzinach 21 listopada na podejściu do Solviksund. Stamtąd cała grupa skierowała się do ustronnej zatoczki z letnim ośrodkiem czasowym, który obecnie był zupełnie pusty. Przeczekano tam spokojnie dzień odpoczywając przed trudami następnej doby. Nazajutrz okazało się, że w pobliżu ulokowała się liczna flotylla rybacka. Trzeba było poczekać na jej odejście lub zaryzykować ujawnienie aby nie naruszyć harmonogramu operacji. Po dłuższych wahaniach zdecydowano się na drugą wersję, gdyż opóźnienie mogło spowodować poważne zmiany w rozmieszczeniu ostatnio rozpoznanych celów w Bergen albo nawet ich zniknięcie. Pierwszy wyruszył o 6 po południu liliput sterowany przez norweskiego porucznika Pedersena. Za nim w piętnastominutowych odstępach wypłynęły kolejne jednostki. Już po przepłynięciu 3 mil w kierunku Bergen prowadzący Welman wpadł niespodzianie w sieć zaporową, o której istnieniu nie doniósł wywiad. Szamocąca się w pułapce jednostka została wykryta przez reflektor, a następnie ostrzelana przez dozorców. Pedersen próbował się wyrwać z uwięzi ale próby te nie dały wyniku. Aby nie oddać wrogowi tajnej broni porucznik otworzył zawory. Niestety, zawieszona w stalowych linach miniatura okrętu podwodnego nie poszła pod wodę i wraz ze swym pilotem znalazła się w rękach przeciwnika. Norweg był ciężko bity podczas przesłuchań na Gestapo, ale ostatecznie uznano jego prawa kombatanckie i resztę wojny spędził w niewoli.

Podniesiony przez Niemców alarm uniemożliwił pozostałym Welmanom wejście do portu. Wyczerpawszy możliwości prowadzenia dalszych działań członkowie 12 Eskadry Podwodnej potopili swoje pojazdy i skryli się na brzegu. Tam, zostali przejści przez uprzedzony ruch oporu. W lutym 1944 roku ewakuowano ich na kuztrze torpedowym do Wielkiej Brytanii.

Na początku 1944 roku wprowadzono do służby 12 miniaturowych okrętów udoskonalonego typu. Pierwszych sześć: „XT 1” do „XT 6” miało charakter szkoleniowy. Pozostała szóstka: „X 20” do „X 25” reprezentowała wersję bojową. Od razu rozpoczęto intensywne przygotowania do wyprawy przeciw dużemu dokowi pływającemu Laksevaag w Bergen, który mógł być użyty do remontów dużych jednostek Kriegsmarine.

Operacja ta miała przebieg pechowy, gdyż wyznaczony do niej „X 22” został podczas sztormu staranowany przez holujący go okręt podwodny „Syrtis”. W wyniku zderzenia niemal natychmiast „X 22” zatonał z całą załogą zapasową. Kolejny śmiałek „X 24” opuścił Loch Cairbawn dopiero 9 kwietnia na holu okrętu podwodnego „Sceptre”. Po drodze zawinęły do Burra Forth na Szetlandach, skąd odeszli 11 kwietnia. Dwie doby później porucznik Shean odrzucił hol okrętu podwodnego i „X 24” rozpoczął samodzielną eskapadę. Przez następne 25 mil poruszał się na powierzchni wody korzystając z ciemności. W głębi fiordu zostali jednak zmuszeni do zanurzenia przez okręty patrolowe. Mimo nawiązania kontaktu echosondą Niemcy nie wytopili kieszonkowego okrętu podwodnego, który o 7,45 rano, 14 kwietnia wszedł przez lukę w sieciach do portu w Bergen. Dowódca „X 24” miał czas na spokojne wypatrzenie celu — obrona wyraźnie nie podejrzewała niebezpieczeństwa. Krótco po 9 rano oba ładunki znalazły się na dnie i rozpoczęto odwrót. Shean spodziewał się obfitego łupu, gdyż w doku znajdował się spory statek. Jednostka ta tonąc z dokiem na pewno poniosłaby uszkodzenia, dokładając zniszczeń swemu nosicielowi i utrudniając jego podniesienie i naprawy. Niestety, kalkulacje te okazały się nietrafne ponieważ miny zrzucono omyłkowo pod stojący opodal doku statek „Barenfels” (7.500 ton), który zatonał. „X 24” szczęśliwie powrócił na miejsce spotkania ze „Sceptre”, a następnie do kraju. Zadanie — zniszczenie doku — nie zostało jednak wykonane. 3 września tenże sam „X 24”, dowodzony przez porucznika H. P. Westmacota wyruszył do poprawki, ponownie ciągnięty przez „Sceptre”. 7 września osiągnięto Balta Sound na Szetlandach. Pokonanie trasy utrudniał huraganowy sztorm, który zmył do morza porucznika Purdy'ego. Mimo prób ratowania oficer utonął. 10 września okręty rozłączyły się — około 8 wieczorem. Dalsza podróż miniatutki przebiegała pomyślniej, chociaż i przy brzegach Norwegii trwał potężny sztorm. Wewnątrz Puddefjordu wiodącego do portu w Bergen panował intensywny ruch w obu kierunkach, co stanowiło dodatkowe niebezpieczeństwo dla małej jednostki, która mogła zostać staranowana przypadkiem. Ostatecznie i ten odcinek drogi przebyto na powierzchni unikając niemieckich patrolowców. 11 września o 7 rano „X 24” nadal nie zauważony wkradł się do akwaportu Bergen. Półtora godziny potem, ominąwszy wrak „Barenfelsa”, „X 24” podłożył miny pod doki i około godziny 9 rozpoczął rejs powrotny. Przebiegł on bez niespodzianek i o 21. tego dnia nastąpiło spotkanie ze „Sceptre”. Powrót do bazy również odbył się w miarę spokojnie i bez strat. Tym razem oporny dok został zniszczony wraz z niewielkim statkiem wewnątrz.

Była to ostatnia minowa akcja brytyjskich kieszonkowych okrętów podwodnych na wodach europejskich w drugiej wojnie światowej. Trzeba jednak podkreślić, że

użyto ich jeszcze wielokrotnie do przetrzutu ludzi na brzegi wroga oraz do badania, przeddesantowego plaż. W okresie inwazji w Normandii „iksy” posłużyły jako rodzaj zakotwiczonych pław — znaków nawigacyjnych wytyczających kierunki podchodzenia fal okrętów desantowych do przydzielonych im odcinków wybrzeża.

W końcowym okresie wojny Brytyjczycy przetrzucili do Azji także część miniaturowych okrętów podwodnych. Była to szóstka jednostek z nowej serii „XE”, które w kwietniu 1945 roku dowiózł do Australii HMS „Bonaventure”. Okręty te wchodziły w skład 14 Flotylli Okrętów Podwodnych. Przypuszczalnie jednym z czynników, który zdecydował o przedsięwzięciu dalekiej eskapady była chęć stestowania nowego modelu w warunkach bojowych. Rzeczywista sytuacja na dalekowschodnim teatrze działań wojennych nie uzasadniała potrzeby wprowadzenia ich do walki. Nieliczne okręty japońskie dogorywały w zablokowanych minami portach. Prawie wszystkie, większe z nich były ciężko uszkodzone i nie nadawały się do wyjścia w morze, nie mówiąc już o walce. Alianci całkowicie panowali w powietrzu. Amerykańskie eskadry paradowały po wewnętrznych wodach Japonii ostrzeliwując niemal bezkarnie nadmorskie miasta. Wobec tego 14 Flotylla pozostawała bezrobotna, a nawet zamierzano ją rozformować. Niemal za pięć dwunasta — w czerwcu sztabowcy wyszukali dla liliputów przyteczne i przy tym oryginalne zadania.

Postanowiono równocześnie wykonać trzy operacje. W tym celu „Bonaventure” przybył do Labuanu w Zatoce Wiktorii, a okręt-baza „Maidstone” przewiózł „XE 5” do Subic Bay na Filipinach. Ta ostatnia jednostka dowodzona przez doświadczonego pod Bergen porucznika Westmacotta została wytypowana do operacji FOIL, która sprowadzała się do przecięcia podmorskich kabli telefonicznych łączących Hong Kong z innymi terytoriami znajdującymi się jeszcze w rękach Japończyków. W rejon akcji wyruszone 27 lipca na hoku okrętu podwodnego „Selene”. Trzy dni potem zerwała się lina łącząca okręty, blisko rufy „Selene”. Spowodowało to gwałtowne tonięcie liliputa ciągnionego do dna przez ciężki hol. Dopiero na głębokości stu metrów załoga opanowała szok, wypróżniła balasty i zatrzymała opadanie. Następnie pozbyto się liny, co spowodowało gwałtowne wypchnięcie na powierzchnię. Ponieważ nie odnaleziono „Selene” „XE 5” samotnie podążył do celu. Na redzie portu znalazł się 31 lipca. Szybko też odnaleźli Kanał Lamma, którym dopłynęli do rejonu poszukiwań kabla. Ten ostatni odcinek podróży był szczególnie emocjonujący ze względu na bardzo silny ruch setek małych i większych jednostek przybrzeżnych, rybackich i wojennych. Niemal cały czas groziło im wykrycie lub przypadkowe staranowanie. Z tego powodu dopiero 1 sierpnia rano rozpoczęli znużone poszukiwania kabla przy urzyciu trału kotwicznego. Przyniosły one dość szybko pożądaný rezultat. W celu sprawdzenia o co zahaczył trął wysłano nurka — podporucznika B. G. Clarka, który był też przygotowany do cięcia. Podczas manipulacji przecinania podwodnego złącza oślepiąły go tumany mułu, co przyczyniło się do skaleczenia nurka. Mając niesprawną rękę wrócił do okrętu. Zastąpił go podporucznik D. M. Jarvis, który mimo ogromnych starań nie odnalazł kabla. Desperackie poszukiwania powtarza-

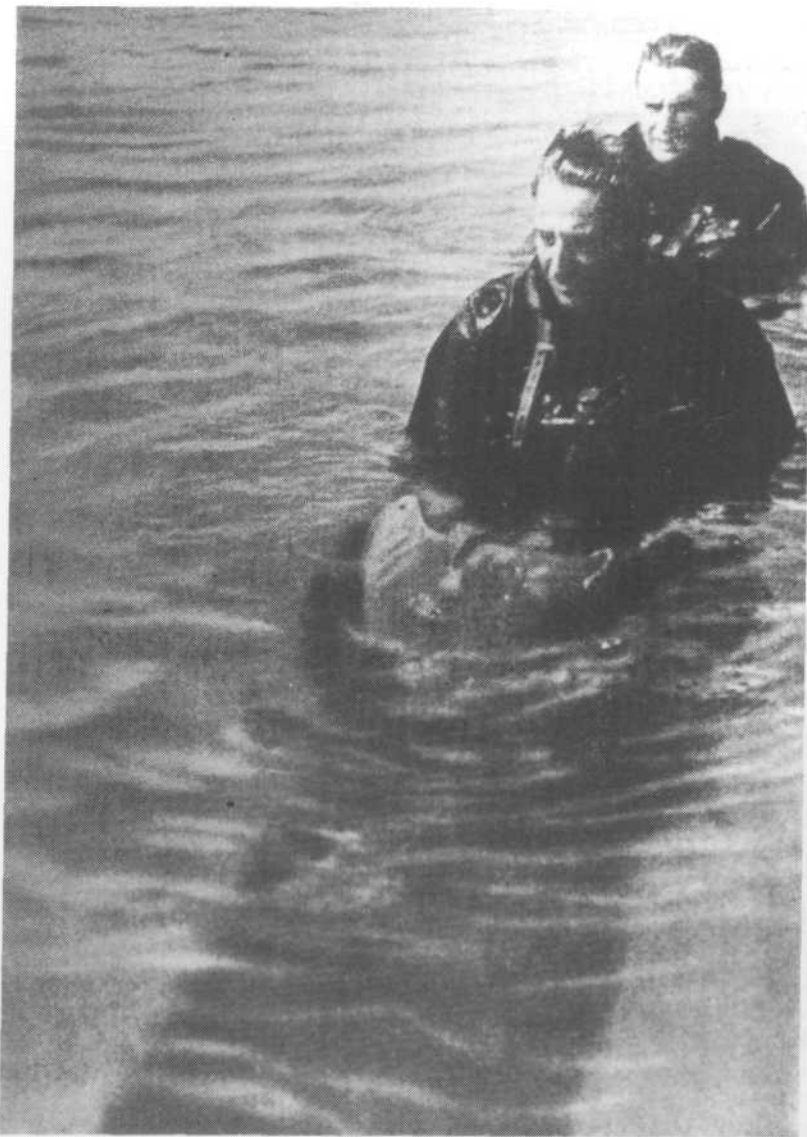


„Yiribus Unitis” — ofiara „Mignatty” (AUT)

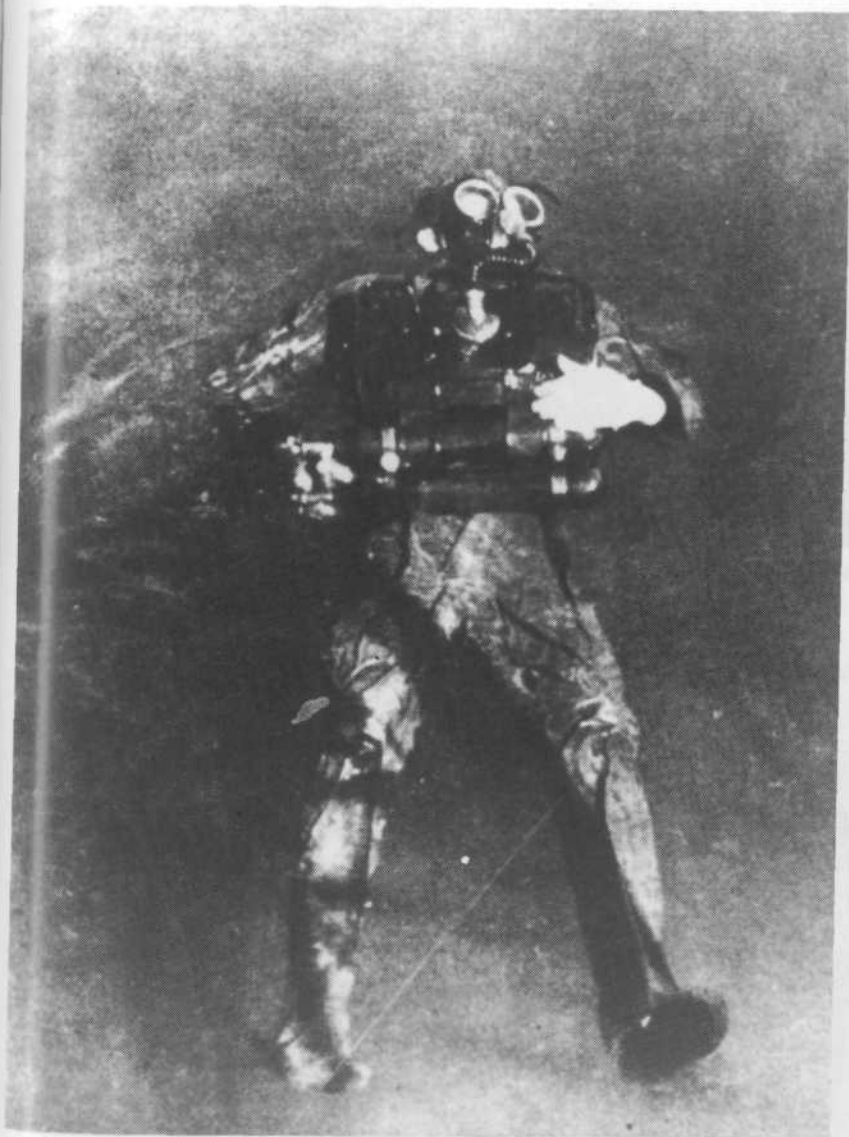
Godzina 6²⁰ — 1 listopada 1918 roku — Pula (Pola). Tonie „Yiribus Unitis”. Największy sukces morskich broni dywersyjnych (AMJ)

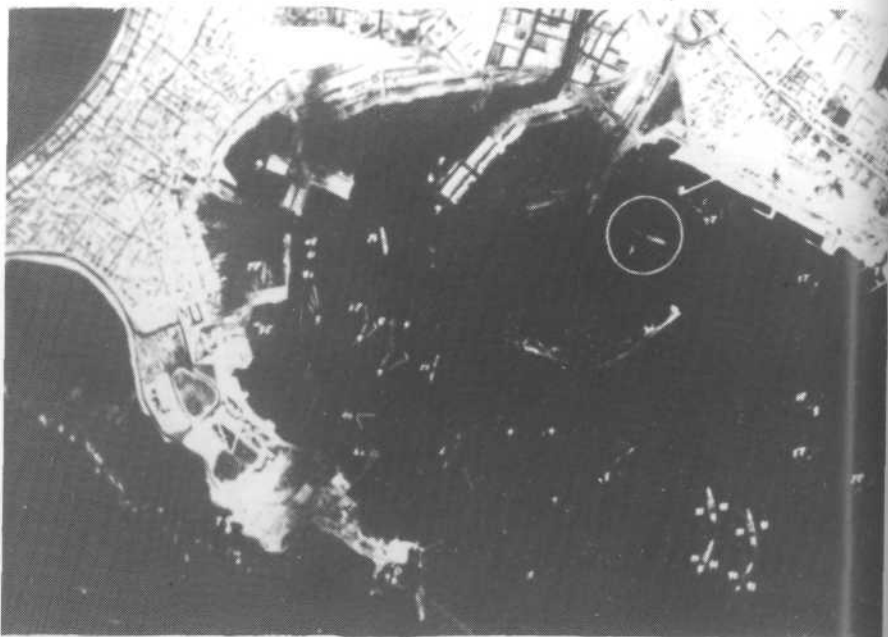


Półzanurzona torpeda SLC (6)



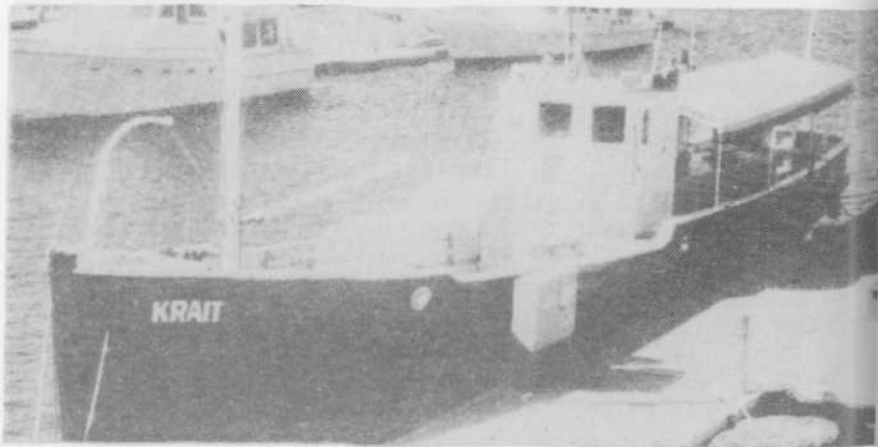
płatwonurek szturmowy Regia Marina (6)





Włoskie zdjęcie lotnicze wewnętrznego portu Aleksandrii z początku 1942 roku. W kółku jeden z uszkodzonych przez masistów pancerników (17)

Bohater ataku na Singapur — kuter „Krait”. Zdjęcie współczesne (58)



„XE” w Sydney 1945 r. (83)

Niedoszły pogromca „Tirpitz” — norweski kuter „Arthur” (66)





Twórca SBS — kapitan R. Courtney (9)

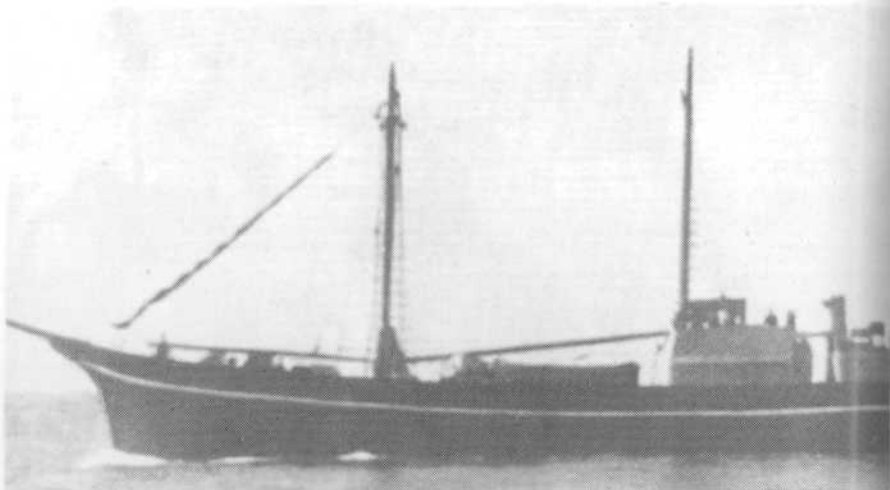
Komandos SBS w otoczeniu tubylców na Cejlonie (9)



Kajak wzmocniony pływakami na wzór tubylczych łódek w Azji. Na obrotowym wsporniku lotniczy karabin maszynowy „Yickers” K (9)

Kaik — grecki żaglowiec często używany do przetrzutu komandosów-kajakarzy na wody pr?-ciVnika(AUT)





Trawler-pułapka „Constanza” z motorówkami torpedowymi na pokładzie (AUT)

Motorówki MTSM — na pierwszym planie MTSM 230. W głębi MS 74 — jednostka do transportu torped SLC (AMJ)

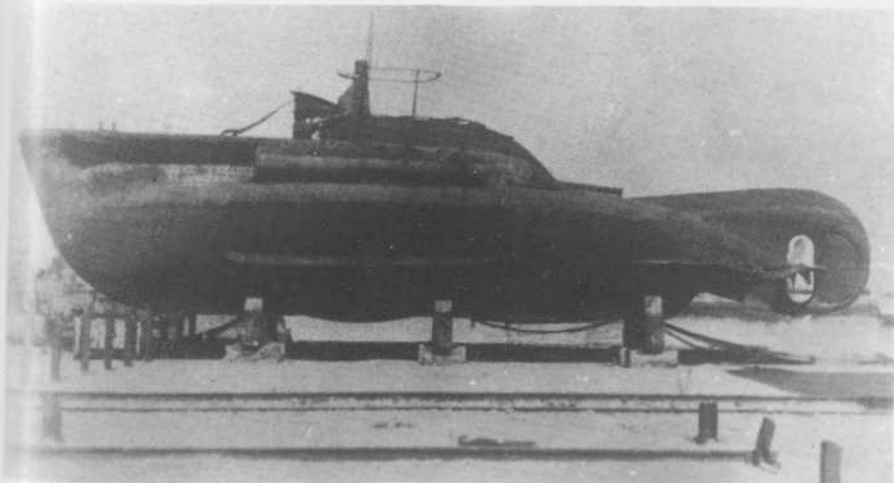


:&



Zniszczenia na rufie „Yorka” — po zajęciu wraku przez Niemców (AUT)

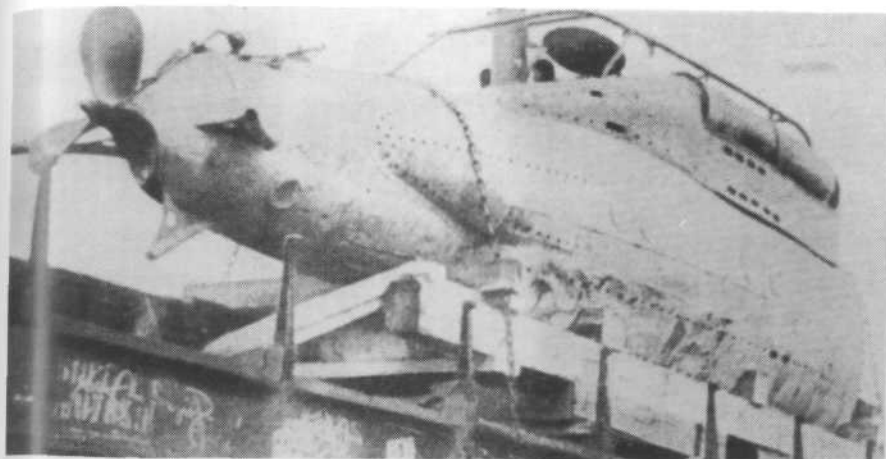
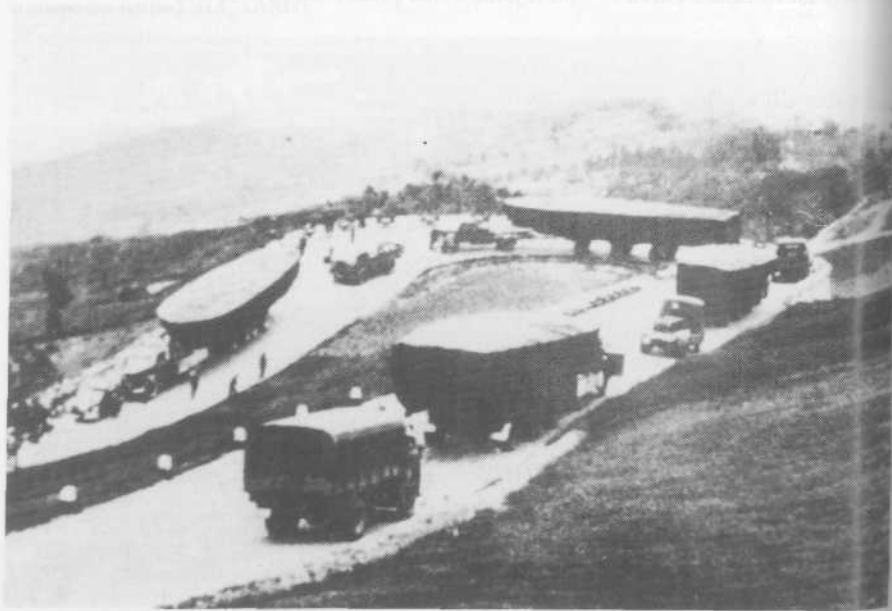
Jednostka CB w pełnej okazałości (20)





Prześlony most w wejściu do Grand Harbour portu Malty zburzony przez włoski atak. Z ocalałej części zwisa sieć przeciwtorpedowa. Widok z wnętrza portu (6)

Kolumna samochodowa z lekkimi jednostkami Regia Marina na serpentynach górskich Krymu — rok 1942 (AMJ)



Miniaturowy okręt podwodny CA. Włosi przygotowywali go do ataku na Nowy York (60)

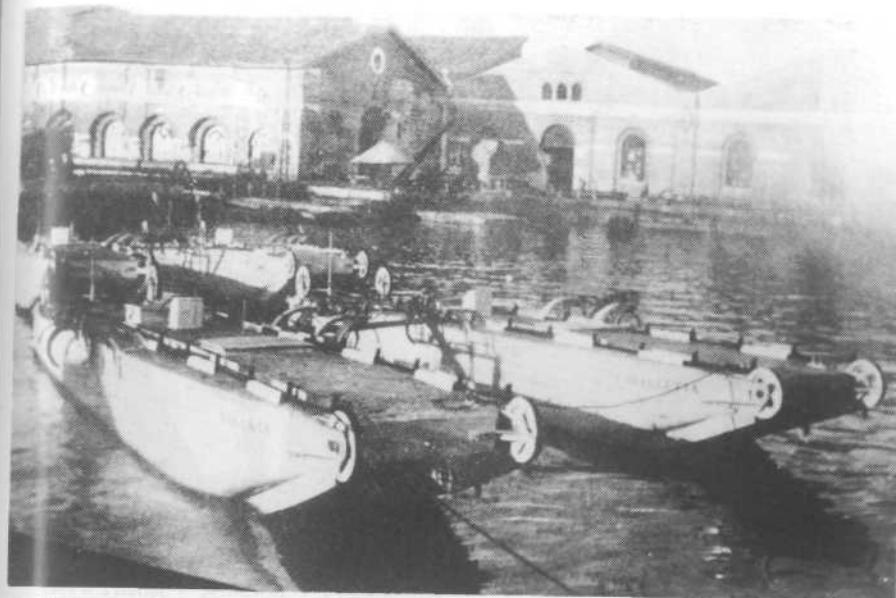
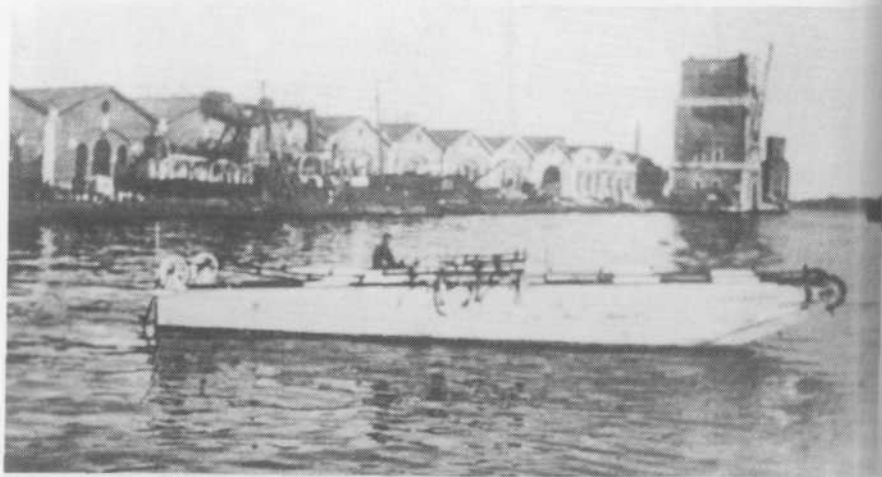
Miniaturowy okręt podwodny typu CB w kamuflażu na tle Krymu (60)





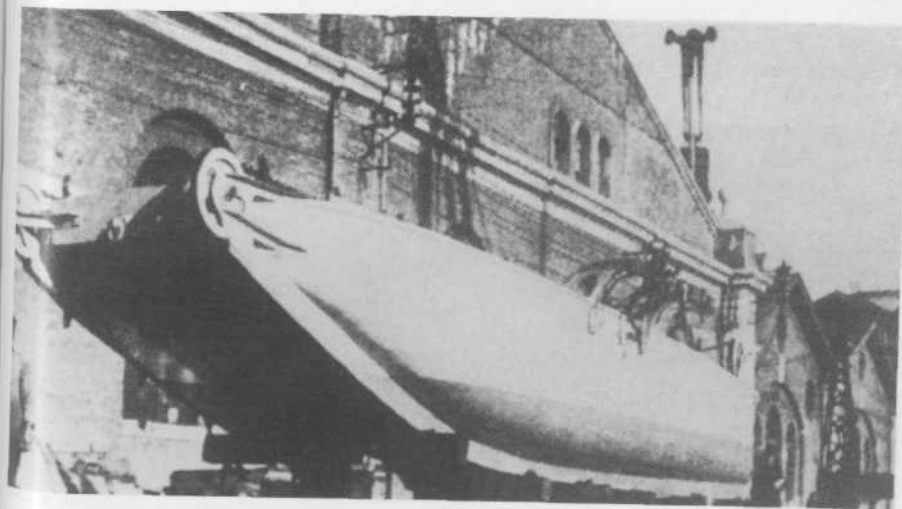
Improwizowany warsztat torpedowy w wysuniętej bazie szturmowców włoskich na Krymie.
FOROS 1942 (6)

„Cavaletta” w porcie (AMJ)



Czwórka włoskich amfibii torpedowych w bazie. W pionowym rzędzie „Locusta” i „Cavaletta” (AMJ)

„Grillo” - oryginalna konstrukcja włoska z haczykowatymi gaśienicami do wspinania się na
bale zapór (83)



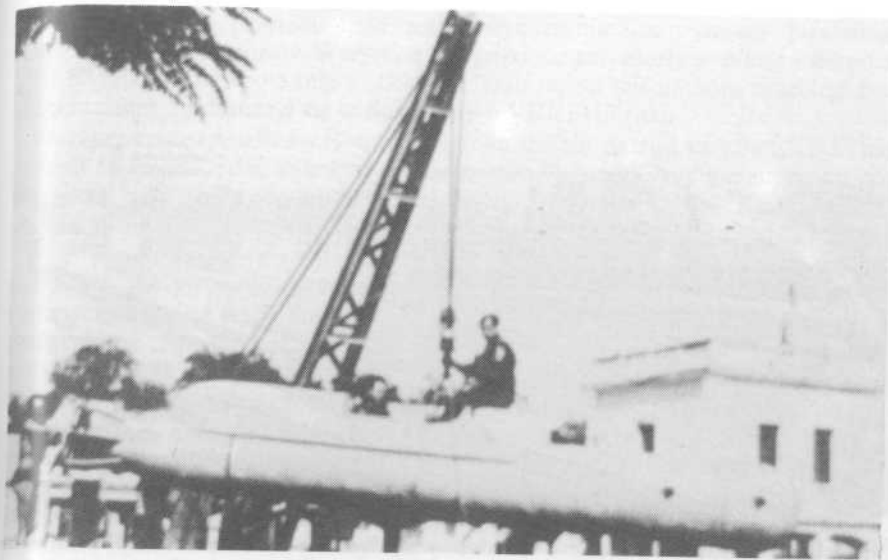
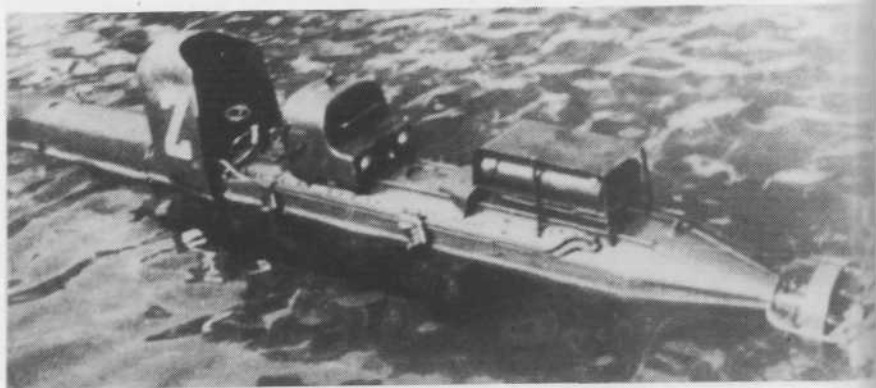


Teseo Tesi (20)



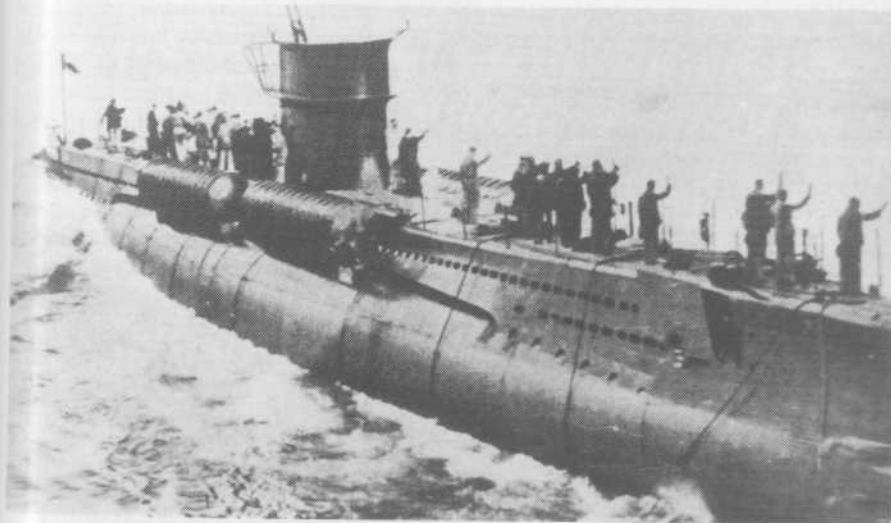
Komandor J.V. Borghese —jeden z wybitnych dowódców włoskich sił dywersji morskiej (6)

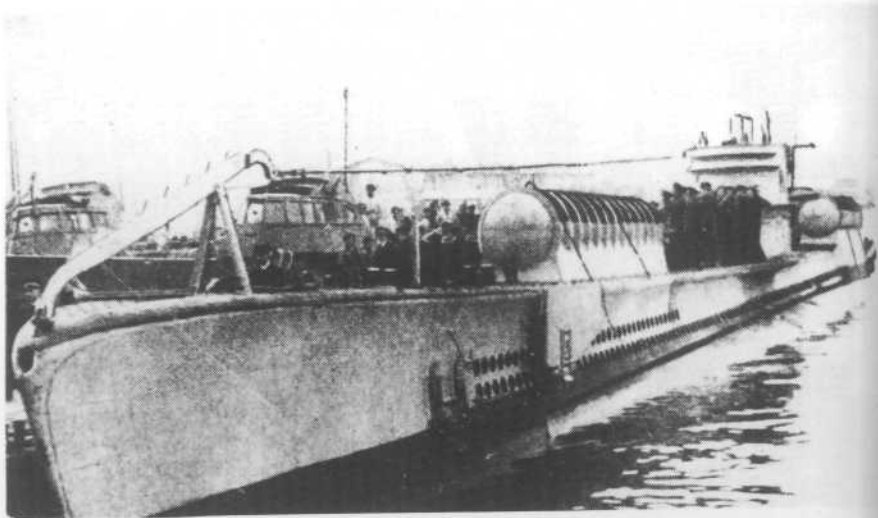
Klasyczna wersja włoskiej torpedy załogowej SLC. W rufowym stelażu dodatkowe pojemniki z tlenem (AUT)



Próby z wioską torpedą załogową (AUT)

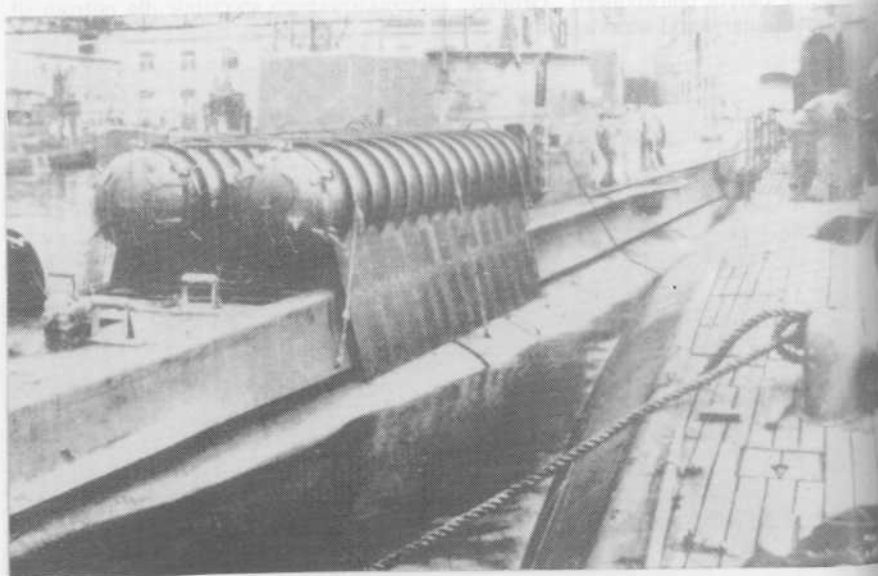
Wodowanie okrętu podwodnego „Grongo” zaprojektowanego specjalnie dla potrzeb sił szturmowych marynarki włoskiej (60)





Okręt podwodny „Scire” (6)

Pojemniki do przewozu „żywych torped” na okręcie podwodnym „Scire”. Ujęcie od rufy. Na dziobie znajdował się pojedynczy „garaż” (60)



I o wielokrotnie z przerwami na nocne wynurzenia dla wymiany powietrza i ładowania akumulatorów. Wszystkie te wysiłki nie przyniosły wyniku i 4 sierpnia „XE 5” udał się na spotkanie z „Selene”. Tym razem rejs na holu przebiegł bez niespodzianek i zakończył się w Subic Bay 6 VIII 1945 roku.

Po zajęciu przez Anglików Hong Kongu okazało się, że trud nurków „XE 5” nie poszedł na marne, gdyż kabel został uszkodzony i Japończycy nie naprawili go. W efekcie już parę tygodni po operacji FOIL jej uczestnicy na „XE 5” znowu szukali swojego kabla. Tym razem aby ułatwić jego reperację.

Podobne zadanie otrzymała załoga „XE 4” prowadzona przez znanego już z akcji w Norwegii porucznika Sheana. Ich operacja otrzymała kryptonim SABRE i rozpoczęła się od wypłynięcia z Labuanu 27 lipca 1945 roku, na holu okrętu podwodnego „Spearhead”. Trzy dni później, wieczorem liliput został zwolniony z uwięzi około 40 Mm na południe od Przylądka Świętego Jacka, nieopodal Sajgonu. Następnego poranka, już blisko zidentyfikowanego sektora brzegu rozpoczęto monotonna poszukiwania trałem kotwicznym. I w tym wypadku chodziło o odnalezienie i przecięcie kabla podmorskiego, łączącego okupowane przez Japończyków Indochiny z Tokio. Ponieważ alianci zachodni znali od dawna japońskie szyfry wszelkie wiadomości przesyłane drogą radiową nie miały dla nich tajemnic. Tylko meldunki przesyłane pocztowo i liniami przewodowymi były nieprzenikalne dla wywiadów sprzymierzonych i dlatego tak ważnym było pozbawienie Japończyków tej drogi komunikowana się. I tym razem trałowanie trwało wiele godzin ale zostało uwieńczone sukcesem. Wysłany na rekonesans nurek podporucznik A. K. Bergius szybko natknął się na dwa grube przewody, które przeciął. Na dowód swojej pracy przyniósł dwa kawałki kabla, które później, ozdobione różowymi kokardami zostały dostarczone przełożonym na HMS „Bonaventure”. Jeszcze tej nocy „XE 4” spotkał się z okrętem holującym i bez większych sensacji dotarł 3 sierpnia do bazy.

O wiele bardziej ryzykowne zadania przypadły jednostkom „XE 1” (dowódca — porucznik J. E. Smart) i „XE 3” (dowódca — porucznik I. E. Fraser), które wyszły z Labuanu 26 lipca 1945 roku w ramach operacji STRUGGLE. Pierwsza była holowana przez okręt podwodny „Spark”, a druga przez „Stygian”. Celem operacji było zatopienie ciężkich krążowników „Takao” i „Myoko”, które w Sigapurze leczyły się ze wcześniejszych uszkodzeń. Wywiad donosił o rychło postępujących naprawach, które mogły doprowadzić do osiągnięcia pełnej gotowości bojowej.

30 lipca „XE 3” dopłynął na holu do miejsca wyznaczonego na rozpoczęcie samodzielnej misji. Było to około dwie i pół mili morskiej od latarni Horsburgh Light umieszczonej na wschodnim krańcu Kanału Singapurskiego. O 23.00 załoga bojowa objęła okręcik i oddała hol. Rozpoczęli ponad czterdziestomilową podróż bardzo niebezpiecznym szlakiem, pełnym amerykańskich i japońskich min, Usianym nieoznakowanymi wrakami i przegrodzonym kilkoma zaporami i sieciami, które były strzeżone przez ruchliwe patrolowce i posterunki nadbrzeżne. W razie dostania się w ręce wroga czekały ich niewątpliwie okrutne tortury i śmierć.

Japończycy wszystkich dywersantów i komandosów na tyłach traktowali jak szpiegów, słysząc przy tym z nieludzkiego pastwienia się nad każdym jeńcem. Początkowo rejs przebiegał pomyślnie. Poruszano się na powierzchni z prędkością ponad 5 węzłów. O drugiej rano, już 31 lipca, okręt kieszonkowy, niezauważony osiągnął wejście do Cieśniny Lohore prowadzącej między lądem stałym i wyspami, na zachód i północ bezpośrednio do portu Singapur. Dwie i pół godziny potem dalsze posuwanie się zostało przerwane przez niespodziewane wyłonienie się z mroków niewielkiego tankowca z eskortą. "XE 3" został zmuszony do nagłego zanurzenia się podczas którego uderzył o dno. Wstrząs zniszczył log nieodzowny do pomiaru prędkości i przebywanej odległości. Mimo utraty tak ważnego instrumentu nieco po szóstej rano zbliżono się do wschodniego krańca wyspy Singapur. Przez peryskop Fraser mógł dokładnie oglądać złocone dachy świątyni Changi Gaol, która była charakterystycznym punktem orientacyjnym. Nad jej wieżami powiewały flagi ze wschodzącym słońcem, a na jej terenie znajdowało się więzienie w którym przetrzymywano tysiące alianckich jeńców. Dowódca zarządził krótki odpoczynek i wydał tabletki benzedryny.

Około wpół do jedenastej przed południem uśmiechnęło się do nich szczęście — zaporę strzegącą port wewnętrzny otwarto dla skromnego trawlera. „XE 3” ruszył jego śladem i na głębokości kilkunastu metrów przeszedł pod uchyloną siecią. W tej sytuacji nurek — starszy marynarz Magennis otrzymał rozkaz przygotowania się do wyjścia na zewnątrz. Ubranie stroju gumowego było nie lada wyczynem, gdyż obok braku świeżego powietrza załodze miniaturki bardzo dawała się we znaki wysoka temperatura dochodząca do 50 stopni Celsjusza. Krótco po godzinie 13 Fraser wypatrzył przez peryskop krążownik „Takao” kotwiczący blisko wyspiarskiego brzegu cieśniny. Znajdował się on na bardzo płytkiej wodzie (3-5 metrów) ale pod jego kadłubem w poprzek biegł rodzaj podwodnego wąwozu, który należało wykorzystać do bliskiego podejścia liliputem. Atak rozpoczęło o 13,50, będąc już dziewięć godzin w zanurzeniu i dziewiętnaście bez snu.. Niestety pierwszy najazd nie trafił do wspomnianego zagłębienia i „XE 3” musiał się wycofać. Dokonano ponownych obserwacji i obliczeń, które pozwoliły na ponowienie ataku już około godziny 15. Tym razem podejście precyzyjnie zakończyło się pod dnem japońskiego krążownika. Magennis wyostał się do wody i rozpoczął rozmieszczanie lżejszych min magnetycznych na poszyciu wroga. Czynność ta, z pozoru łatwa w tym wypadku okazała się niemal niewykonalną, gdyż blachy kadłuba były pokryte zwartą i grubą warstwą skorupiaków. Towarzystwy im liczne glony, porosty i inne okazy świata tropikalnej morskiej fauny i flory, które absolutnie nie reagowały na magnetyczne zaczepy min. W tej sytuacji nurek rozpoczął mozolne oczyszczanie małych skrawków dna za pomocą noża. Zajęło mu to sporo czasu, ale wszystkie ładunki przywarły do oskrobanych blach poszycia-

Po powrocie nurka przyszła kolej na złożenie dwutonowych ładunków głównych. Niestety, prawoburtowy z nich nie dał się uwolnić z zaczepów. Nie pomogły liczne i ryzykowne manewry okręciku, które mogły wzbudzić uwagę nieprzyjaciela. Po długich minutach szarpania się nie było innego wyjścia jak ponowne wysłanie

nurka. Magennis, mimo skrajnego wyczerpania włożył znowu strój nurka i opuścił „XE 3”. Przy otwieraniu wjazdu zewnętrznego napotkał duży opór. Okazało się, że napiera na nich opadający z odpływem kadłub krążownika. Byli już właściwie zakleszczeni. Groziło im zmiżdżenie lub śmierć od wybuchów własnych min, od których nie mogli uciec. Nurek zmobilizował w sobie jednak ostatki siły i wyostał się przez tylko częściowo uchyloną klapę. Następnie odblokował minę i zdołał odepchnąć miniaturowy okręt spod napierającego kolosa. W tym czasie pozostali wewnątrz „XE 3” przeżywali długie minuty najwyższego napięcia przelewając całą swą nadzieję na kolegę. Powrót nurka nie zakończył jeszcze groźących im niebezpieczeństw. Gwałtowne szamotanie się w uwięzi mogło zaalarmować Japończyków, tym bardziej, że w płytkiej wodzie byli doskonale widoczni. Szczęście wojenne nie opuściło ich jednak już do końca odwrotu, który uwieńczony został przybyciem do Labuanu 4 sierpnia. Dowódca okrętu i bohaterki nurek zostali uhonorowani najwyższym brytyjskim odznaczeniem wojennym — Krzyżem Wiktorii. Ich ofiara „Takao” odniósł poważne uszkodzenia i został przez Japończyków zdemobilizowany. Pozostała na nim tylko szkieletowa załoga. Nawet nie próbowano go podnieść z dna.

„XE 1” musiał wejść głębiej do nieprzyjacielskiego portu, aby osiągnąć „Myoko”. Przedzierając się napotkał większe przeciwności niż jego bliźniak, co spowodowało, iż pozostał w tyle. Kiedy jego dowódca zorientował się, że nie odnajdzie na czas swego celu, zbliżył się do „Takao” i pod nim umieścił swoje dwa ładunki. Jednostka ta również powróciła do bazy bez większych perypetii, zamykając działalność samotnych wojowników w drugiej wojnie światowej, gdy idzie o Royal Navy.

VI. KAJAKOWI ZAGOŃCZYCY

SBS nie była elitą super żołnierzy. Jej członkowie byli tylko ochotnikami spośród komandosów, którzy byli formacją ochotniczą... G. B. Courtney.

Wszystko zaczęło się od podróży poślubnej. Odbyła się ona w czerwcu 1938 roku i wiodła w dół Dunaju, aż do Morza Czarnego. Szczęśliwą parę tworzyli Doris i Roger Courtney'owie — Anglicy. Ona — ciemnowłosa, pogodna, z uśmiechem wpływającym żrenicami, a przy tym po angielsku umiarkowana stanowiła antytezę męża. Ten, mimo że już nie młody — rocznik 1902 — wręcz kipiał energią, pomysłami i żywotnością. Krępej budowy, z kręconymi włosami i krzaczastymi brwiami ponad czarnymi, bystrzymi oczami sprawiał w pierwszej chwili dość dobrodusze wrażenie. W rzeczywistości był typem obieżyświata, co to zawsze gotów ruszyć do drogi na pierwszy sygnał. Z poczuciem humoru i skłonnością do improwizacji potrafił być i gwałtownie nieprzyjemny. Nie brakowało mu ambicji, która była pochodną dążenia do niezależności. Często kojarzono go ze stylem elżbietańskich kondotierów w rodzaju Francisa Drake'a. Nie respektował formalnych, a już na pewno — fałszywych autorytetów, co przysparzało mu konfliktów z przełożonymi. Posiadał niewątpliwą charyzmę oraz talenty przywódcze i organizacyjne. Kiedy mu na tym zależało był w stanie zjednywać sobie ludzi a nawet ich oczarowywać. Żartobliwa dewiza, którą nieraz powtarzał brzmiała: „mało myśleć, dużo robić”. Mógł sobie na nią pozwolić, gdyż wszelkie relacje podkreślały szokującą szybkość i efektywność jego pracy myślowej. Życiorys Courtney'a wypełniały fajerwerki rzykanckich przygód i zaskakujących zwrotów. Jak przystało na dżentelmena ukończył Oxford stając się znawcą i namiętnym miłośnikiem poezji staroperskiej. Nieco potem odnajdujemy go jako... zawodowego myśliwego i poszukiwacza złota w Afryce Wschodniej. Pełnił też funkcje w policji mandatowej na terenie Palestyny, prowadził plantacje ziemniaków oraz zajmował się handlem i rybołówstwem na górnym Nilu, czyniąc z reguły po kilka z tych zajęć równocześnie. Podczas safari zaczął używać kajaków, które stały się jego nieprzemijającą pasją. O jej skali świadczy fakt, że właśnie miodowy miesiąc małżonkowie spędzili wiosłując na niemieckim kajaku typu „Buttercup” („Maselniczka”). Mimo różnic temperamentów oraz wieloletniej próby rozłąki, która już niebawem stała się udziałem tej pary, zdała ona świetnie życiowy egzamin.

Pomysł używania do celów militarnych łodzi, piróg i kajaków jest tak stary jak próby zaistnienia człowieka na wodach. Historia podsuwa liczne przykłady. Naffl znane są szczególnie kozackie wyprawy na „czajkach”, które zapędzały się aż *poi*

Złoty Róg. Rzucono ich także przeciw Szwedom pod Pilawą, gdzie wywołali swoimi metodami wojowania prawdziwą panikę (1635). Żywa jest pamięć o dragarach Wikingów, którzy siali śmierć i zniszczenie wszędzie tam, gdzie można było się dostać wodą. Zarobili w ten sposób na dość powszechną we wczesnym średniowieczu modlitwę: „Przed morem, pożogą i furią Normanów — ustrzeż nas Panie”. Z lektury „Ostatniego Mohikanina” i pokrewnych książek wiemy jak popularnym rekwizytem walk na rzekach i jeziorach amerykańskiej północnej było indiańskie cano'e. Chętnie korzystali z niego także biali — traperzy, kupcy i zwykli podróżnicy. W roku 1869 na łodziach tego typu dokonano dyslokacji trzech tysięcy żołnierzy angielskich, którzy mieli stłumić bunt francuskojęzycznych osadników w dorzeczu French Red River na terytorium Kanady. Ponieważ do rejonu rebelii można się było dostać tylko szlakami wodnymi, żołnierzy po krótkich treningach zamieniono w wioslarzy i wysłano w pięcioletnią podróż podczas której wielokrotnie przenoszono lub przeciągano cano'e aby ominąć wodospady i bystrza. Strzelcy dowodzeni przez pułkownika Wolseley'a doskonale adaptowali się do nietypowego środka transportu i stali się wytrawnymi wodniakami. Pozwoliło to na zaskoczenie powstańców, tak że w kwaterze ich przywódcy — Luisa Riela „zdobyto” jego jeszcze dymiącą strawę. Taki sposób wojowania był zupełną rewolucją w czasach gdy regimenty występowały w zwartych kolumnach ognio-owych, gdy noszono barwne i sztywne mundury zapinane na liczne haftki i guziki oraz gdy dyscyplinę utrzymywano za pomocą okrutnych kar cielesnych (vide słynny film „Szarża lekkiej brygady”).

Prawdziwy renesans kajaków na bitewnych arenach nastąpił dopiero podczas II wojny światowej, głównie za sprawą Wielkiej Brytani i Winstona Churchilla, który był niałogowym protektorem wszelkich mniej lub bardziej udanych wynalazków i dziwacznych pomysłów z zakresu wojskowości. Dzięki jego poparciu, jako Pierwszego Lorda Admiralicji, ruszyła produkcja czołgów (w stoczniach!), które przełamały stagnację w wojnie 1914-1918. Jemu przypisuje się opiekę nad takimi inicjatywami jak: statki-pułapki (zwalczanie okrętów podwodnych przez niewinnie ucharakteryzowane kutry i szkunery), okręty-mamidła (pozorowanie przez statki handlowe własnych pancerników w celu dezorientacji wywiadu przeciwnika) i inne sumowane pobłażliwym określeniem „Winstonowe cuda”. Owo pobłażanie na pewno nie pochodziło od wrogów Zjednoczonego Królestwa, gdyż wiele z tych sztuczek okazało się bardzo skutecznymi.

Do takiej kategorii niezaprzeczalnie należy zaliczyć koncepcję tzw. operacji połączonych combined operation's. Jej praktycznym wyrazem było sformowanie z przedstawicieli różnych formacji oddziałów komandosów i ich rajdy na tereny opanowane przez nieprzyjaciela. Sprawa ta stała się szczególnie aktualna po upadku Francji w 1940 roku. Ku zdziwieniu świata Brytyjczycy wcale nie myśleli o kapitulacji, mimo że utracili praktycznie całą armię lądową. Twardo się szykowali do obrony przed spodziewaną inwazją planując równocześnie posunięcia ofensywne. Oczywiście nie mogło być wtedy mowy o powrocie na kontynent europejski. Chciano jednak nękać nieprzyjaciela metodą „hit and ran” — uderz i uciekaj. W ten

sposób miano nie tylko demonstrować własną wolę walki oraz krzepić ludność krajów okupowanych przez III Rzeszę. Liczono na efekty ściśle wojskowe. Przykładowo: ustalono, że aby zniszczyć średniej wielkości most trzeba go kilkakrotnie trafić bezpośrednio bombami ćwierćtonowymi. Równało się to nalotom z udziałem wielu, niezwykle cennych wtedy, samolotów, zrzuconiu bomb o łącznej wadze kilkudziesięciu ton (wysoki procent nietrafień) oraz utracie części maszyn wraz z załogami. To samo zadanie mogła wykonać znacznie „taniej” — w rozumieniu militarnej ekonomii — grupa odpowiednio przeszkolonych komandosów dysponujących trzystoma kilogramami plastyku, który potrafiła rozmieścić w niewrażliwych miejscach obiektu. Istniały ponadto liczne cele zupełnie nieosiągalne dla lotnictwa i innych tradycyjnych środków rażenia. Istniały więc dla komandosów.

W czerwcu 1940 roku na burzliwych wodach wokół szkockiej wyspy Aran wyznaczonej na kolebkę komandosów odbyli pierwsze ćwiczenie żołnierze niewielkiego pododdziału o równie skromnej nazwie — Sekcja Łodzi Składanych. Stanowiła ona wydzielony element Brygady do Zadań Specjalnych podległej szefowi sztabu operacji połączonych admirałowi Rogerowi Keyesowi. Człowiek ten dał się przekonać do idei przewożenia na okrętach podwodnych w pobliże brzegów nieprzyjaciela wyszkolonych kajakarzy-dywersantów wraz ze sprzętem. Mieli oni przeprowadzać akcje rozpoznawcze i małe rajdy niszczące przeciw obiektom morskim i lądowym. Pomysł nie był absolutną nowością, gdyż już w 1915 roku okręt podwodny Royal Navy „E-11” wysadził w szalupie desant dowodzony przez porucznika D'Oyly'a Hughes'a, który dokonał nocą zniszczeń na linii kolejowej przeprowadzonej wzdłuż Morza Marmara. Podobnych wyczynów podwodniaków nie znajdujących godziwych celów na morzu było więcej ale ich wykonawcami były wyłącznie załogi okrętów. W 1940 roku analogiczne wypadki były już anachronizmem wobec znacznego rozwoju metod wykrywania i niszczenia jednostek podwodnych. Żaden dowódca nie mógł sobie pozwolić na wysyłanie części załogi do akcji na brzegu, a potem na wyczekiwanie na nią tuż pod nosem wroga. Co innego gdyby operację miała wykonywać wyspecjalizowana grupka spoza obsady, po którą wracałoby się o umówionej porze.

Zmodyfikowaną do warunków współczesnego pola walki wersję starej koncepcji przedstawił nie kto inny, ale kapitan Królewskiego Korpusu Strzelców — Roger Courtney. Jego też należy uznać za pierwszego, który przywołał kajaki na bitewne sceny II wojny światowej. Nie obeszło się przy tym bez sceptycyzmu przełożonych, których Courtney przekonywał w sposób wielce oryginalny. Na żądanie admirała Keyes'a dwukrotnie wdzierał się nocami do brytyjskiej bazy morskiej i pozorował zaminowanie z kajaka, wcześniej wskazanego okrętu. Ponieważ działo się to podczas wojny i to przy panującej szpiego- i desantomaniach, eksperyment nosił znamiona prawdziwego ryzyka. Pierwszą próbę zakończoną „tylko” wymalowaniem krzyży na burcie celu uznano za niezbyt przekonującą. Nakazano powtórzenie ataku przy wzmocnionych strażach w porcie. Tym razem, rozeźlony Courtney wzbogacił ćwiczenia o istic korszaki wyczyn, wspinając się wraz z kolegą

„a pokład HMS „Glengyle”. Wszystko to, łącznie ze skrytym podejściem spoza falochronów odbyło się w zupełnej ciszy, której nie przerwał żaden z pilnie wypatrujących wartowników.

W tej sytuacji Keyes uznał się za pokonanego i wystarał się o zgodę na utworzenie doświadczalnej grupy kajakowej. Objęła ona dwunastu zapaleńców, którzy już dwa tygodnie po ewakuacji Dunkierki przygotowali plan pierwszego wypadu — na francuski brzeg w okolicy Boulogne.

Mimo rozlicznych projektów sekcja kajakowa Folboat Section przez pierwsze dziewięć miesięcy egzystencji nie przeprowadziła żadnych akcji bojowych. Czas ten w całości wypełniły intensywne treningi oraz testowanie dostarczanego z wytwórni prototypowego sprzętu. W lutym 1941 roku oddziałek wraz z innymi formacjami załadowano na okręt desantowy „Glenroy” i wokół Przylądka Dobrej Nadziei przewieziono do Egiptu, gdzie toczyły się ciężkie walki. Sekcja została afiliowana przez komando numer 8, które wraz z podobnymi jednostkami (7 i 11) tworzyły tzw. Layforce (od nazwiska zwierzchnika całości — pułkownika R. E. Laycocka) i były przeznaczone do operacji desantowych.

Po okresie aklimatyzacji Courtney'owi udało się uwolnić spod kurateli Laycocka i przenieść swój oddział ma okręt-bazę 1. Flotyli Okrętów Podwodnych HMS „Medway”, który cumował w Aleksandrii. Sojusznikiem kajakarzy stał się admirał Maud — miejscowy szef operacji połączonych, który użył presji na marynarke, aby ta przyjęła niezwykle oddział. Uczyniono to niechętnie i po licznych protestach, gdyż podwodniacy nie widzieli żadnego interesu, nie mówiąc już o splendorze, w wożeniu gdzieś na przybrzeżne mielizny "podstrzelonych straceńców". Ich okręty miały topić pancerniki duce, a nie być pływającymi stanicami kajakarzy. Ostatecznie opór został przełamany oficjalnymi rozkazami i wkupnym, które wedle wyraźnie rozżalonego pamiętnikarza ze strony Courtney'a wyniosło: dwa kartony ginu, trzy whisky i pięćdziesiąt paczek „Playersów”. Interes został ubity, a nieufność czy wręcz wrogość matrosów ustąpiła podczas wspólnych akcji.

Courtney nie byłby sobą aby przy okazji nie wywalczyć zmiany nazwy dla swego wojska. Od marca 1941 roku przemianowano je na Pierwszą Specjalną Sekcję Łodzi No. 1 Special Boat Section znaną powszechnie pod skrótem 1 SBS. Brzmiało to 0 wiele poważniej i zapowiadało formowanie bliźniaczych jednostek. Napłynęli też następni ochotnicy, wśród których nie zabrakło uczestników regat Oxford — Cambridge, kajakarzy-wyczynowców, rybaków, myśliwych i zaprawionych turystów-wodniaków ze wszystkich zakątków imperium. W sumie w latach 1941 i 1942 przez 1 SBS przewinęło się około pięćdziesięciu żołnierzy w tym piętnastu oficerów, ale stan z reguły nie przekraczał trzydziestu ludzi.

Pierwsza operacja bojowa z użyciem kajaka była następstwem poznania się Courtney'a z komandorem Nigelem Clogstounem-Willmottem, który zajmował się planowaniem desantów morskich. W marcu 1941 roku na tapecie były właśnie przygotowania do lądowania na wyspie Rodos znajdującej się w rękach Włochów. Clogstoun-Willmott odpowiedzialny za podejście okrętów do właściwych plaż miał poważne obawy, że napotkają one na nieznane wywiadzi i nie ujęte na mapach

przeszkody. Mogło to spowodować istotne straty, a nawet fiasko operacji. Doświadczenia I wojny światowej i kampanii norweskiej uczyły, że przybrzeżne akweny są niewystarczająco opracowane w locjach i na mapach nawigacyjnych. Nawet te najrzetelniejsze wymagały ciągłych aktualizacji w związku ze zmianami jakim ulegały szelfowe mielizny modelowane przez kapryśne sztormy, zmienne prądy i działalność człowieka. Zapadła więc decyzja szczegółowego rozpoznania rejonu desantu z użyciem kajaka. Tylko taki środek mógł zapewnić skrytość rekonesansu oraz umożliwić penetrację całej szerokości przyszłego lądowiska, łącznie ze zbadaniem wód doń przylegających.

Zadanie podjęli się zrealizować pomysłodawcy — Courtney i Clogstoun-Willmott. Ten ostatni już niebawem musiał się zapoznać z radością nabywania bąbli i oparzeń podczas wielogodzinnych ćwiczeń w wiosłowaniu. Przygotowania do pierwszej akcji przeciągały się z braku doświadczenia i ciągłych niespodzianek z tym związanych. Najprostsze było samo wiosłowanie. Gorzej już przedstawiała się sprawa nawigacji i poruszania się na orientację szczególnie podczas bezksiężycowych i pochmurnych nocy. Wypróbowywano unikalne systemy łączności i sygnalizacji, które miały kapitalne znaczenie podczas odwrotu i wyszukiwania w mroku oczekującego okrętu-bazy. Do tego celu wykorzystywano specjalną odmianę lamp Aldisa (typ RG) emitujących wąską wiązkę niewidzialnych promieni podczerwonych. Ujawniały się one przechodząc przez umieszczony na kiosku okrętu podwodnego odbiornik zwany box-camera w postaci zielonej plamki. Urządzenie to było jednak niezwykle czułe i reagowało również na inne źródła promieniowania podczerwonego (na przykład gwiazdy). W takich wypadkach kontrolna plamka winna była przybierać nieco inne odcienie, ale o pomyłki nie było trudno. Wiele kłopotów sprawiały prozaiczne czynności za- i wyładunku kajaków wspomnianego już typu „Buttercup”, które ledwo dawały się precyzyjnie przez wąskie luki do przyjmowania torped na okrętach podwodnych. Zanim opracowano w miarę bezpieczną technikę spuszczenia kajaków po wypukłym kadłubie i wodowania ich, miało miejsce szereg wywrotek połączonych z przymusową kąpielą załogi oraz z utopieniem części wyposażenia. Niełatwo też szło wybranie najodpowiedniejszego ekwipunku, broni, żywności, a nawet wytestowanie najpraktyczniejszych ubiorów z bielizną ocieplaną łącznie. Godzi się nadmienić, że zatwierdzony oficjalnie spis prowiantu objął m.in. termos kawy zmieszanej z brandy. Co do proporcji między składnikami pozostawiono swobodę uczestnikom akcji.

Ostatecznie na wyprawę operacja „Cordite” wyruszyła ekipa złożona z obu inicjatorów przedsięwzięcia wzmocniona kapralem J.B. Sherwoodem jako rezerwowym. Zabrał ich okręt podwodny „Triumph”, który zbliżył się do wyspy Rodos u schyłku marca 1941 roku. Po zajęciu dogodnej pozycji w pobliżu celu rajdu okręt wynurzał się przez kilka kolejnych bezksiężycowych nocy umożliwiając tandemowi wiosłarzy badanie obszaru wodnego i lądowego planowanego desantu. Gdy jeden z nich buszował po okolicznych plażach i wydmach, drugi utrzymywał kajak na morzu z reguły około sto metrów od linii brzegu. I na zmianę. Jeżeli pierwsza rola

groziła wпадnięciem w ręce Włochów, to druga wymagała ogromnego wysiłku i samozaparcia w walce z przybojem. Każdorazowy seans rozpoznawczy trwał dwie do pięciu godzin, tak że wiosłarz musiał sięgać po wzmiankowany termos ze wzmocnioną kawą albo i tabletki benzedryny aktywizujące wyczerpany organizm.

Sumienne lustrowanie rejonu — dosłownie metr po metrze — przyniosło obfity i wartościowy plon. Najważniejszą „zdobyczą” było odkrycie nie uwidocznionej na najlepszych nawet mapach fałszywej plaży. Była to mielizna w formie sporej łachy piachu, częściowo wynurzona i biegnąca równoległe do lądu stałego. Oddzielała go od niego piętnastometrowej szerokości „fosa”. Droga żmudnych sondowań ustalenie jej kształt i głębokości otaczających ją wód. Naniesiono na szkice położenie wielu głazów. Clogstoun-Willmott wyprawiał się także w głąb wyspy dochodząc nawet pod budynki włoskiego dowództwa. W rozpoznawanym rejonie nie stwierdzono żadnych przygotowań obronnych na kierunku ewentualnych desantów morskich. Wzdłuż brzegów nie napotkano nawet aktywności dozoru-patrolowej. W promieniu kilku kilometrów nie wykryto stanowisk broni ciężkiej.

Zdobyte przez kajakowy zwiad dane zmusiły do rewizji szeregu założeń szykowanej operacji desantowej. Specjalnie dotyczyło to użycia czołgów, które można było desantować tylko po wybudowaniu stalowych pomostów między fałszywą a prawdziwą plażą. Powyższe komplikacje doprowadziły do wydłużenia etapu studiów i przygotowań do lądowania, które ostatecznie musiano odłożyć ad acta po uderzeniu Niemców na Grecję i opanowaniu przez nich Krety. Wyspa Rodos straciła dla Anglików jakąkolwiek wartość jako baza do działań na Bałkanach i przeciw Półwyspowi Apenińskiemu.

Debiutancki występ kajakarzy w roli zwiadu przedinwazyjnego udowodnił przede wszystkim realność takiej formy rozpoznania oraz jej wyższość nad tradycyjnymi metodami, jeżeli takie w ogóle kiedykolwiek stosowano przed desantami. Miarą sukcesu był fakt, że już niebawem usługi tego rodzaju zaczęto zlecać kajakarzom wręcz rutynowo, a przed uderzeniem na francuską Afrykę Północną w listopadzie 1942 roku utworzono odrębne jednostki przeznaczone wyłącznie do takich zadań — Combined Operation's Pilotage Party (COPP). Ich członkowie wywodzili się w większości z wojsk inżynieryjno-saperskich ale w zwiadzie kajakowym nauki pobierali od instruktorów Courtney'a. Owe Partie Pilotujące Operacji Połączonych były odtąd zwiastunami każdego poważniejszego przedsięwzięcia desantowego. Z czasem zaczęły się wyprawiać pod wrogie brzegi po „języka” lub dla drobnych działań dywersyjnych — dezorientacja co do kierunku i skali desantu oraz niszczenie elementów obrony wybrzeża. Dodatkowo stworzono jednostki nurków-saperów LOCU Landing Craft Ostruction Clerance) zajmujące się oczyszczaniem rejonów plaż desantowych z min i innych przeszkód.

Grupy COOP i LOCU odegrały znaczną rolę przed inwazjami na południu Włoch, pod Anzio, w Normandii i w południowej Francji. Ich żołnierze wyprawiali się również na brzegi Adriatyku i Grecji. Pod koniec wojny uczestniczyli w akcjach na Dalekim Wschodzie. Organizacyjnie podzielono ich na kilkanaście grup

rozpoznawczych, które w szczytowym okresie (1944 rok) liczyły kilkuset żołnierzy i oficerów. Pierwszym dowódcą tych oddziałów został komandor Clogstoun-Willmott, który podobnie jak jego przyjaciel Courtney otrzymał za akcję na Rodos wysokie odznaczenie bojowe. 1 SBS używała swoich ludzi i sprzęt do podobnych akcji jeszcze w latach późniejszych ale stanowiły one już tylko 20 procent pośród wszystkich wyjść w morze. Oprócz rozpoznania rejonów desantów kajakarze uczestniczyli także w ich naprowadzaniu na wyznaczone odcinki. W tym celu dostarczano ich wcześniej w pobliże brzegu nieprzyjaciela. Po jego dokładnym zidentyfikowaniu komandosi przygotowywali systemy sygnalizacji optycznej i radiowej, które uruchomiano w momencie pojawienia się floty desantowej. Kajaki stawały się wysuniętymi nabeźnikami, którym groził nie tylko ostrzał wroga ale i rozjechanie przez własne okręty. Działania tego typu miały kapitalne znaczenie w początkowej fazie wszelkich desantów, a niejednokrotnie decydowały całkowicie o ich powodzeniu lub fiasku. Dobrym przykładem może być tu rajd na Bardię — ważny węzeł komunikacyjny i zaopatrzeniowy armii włoskiej w Libii. Naprowadzenie desantu, w nocy z 21 na 22 kwietnia 1941 roku, powierzono Courtney'owi z dwójką ludzi. Przewożący kajakarzy okręt podwodny „Trumph” został jednak pomyłkowo zaatakowany przez brytyjskie lotnictwo i nie zdążył przybyć przed rozpoczęciem desantu. W efekcie dowodzący lądowaniem przyjęli za sygnalizację jakieś przypadkowe światła z brzegu i wysadzili swoje oddziały daleko od celu. Niefortunny desant dał kolejną nauczkę skłaniającą do jak najlepszego przygotowania następnych i uwypuklającą rolę SBS. Pewną pociechą było ściągnięcie przez Niemców zmotoryzowanej brygady z frontu dla ochrony wybrzeża.

Brak lub zlekceważenie danych rozpoznania kajakowego stały się przyczyną niepowodzeń podczas kilku desantów morskich. Jaskrawym przykładem było lądowanie pod Anzio i Nettuno. Operacją tą kierowali Amerykanie, którzy nie mając zbyt dużych doświadczeń w tej dziedzinie nie zaufali meldunkom SBS o fałszywych plażach i nieznanymi mieliznach. Mimo, że informacje te potwierdzali również ich komandosi-zwiadowcy i to zarówno wojsk lądowych — rangersi, jak i z jednostek rozpoznawczych floty, zignorowano je. W konsekwencji znaczna ilość barek inwazyjnych nadziała się na podwodne przeszkody. Poniesiono znaczne straty w wyniku ostrzeliwania unieruchomionych okrętów oraz tonięcia ludzi i sprzętu próbujących samodzielnie dotrzeć do brzegu.

Naprowadzanie desantów i skryte badanie plaż nie zawsze przebiegało tak spokojnie jak w wypadku Rodos. Podczas akcji tego typu dochodziło do niespodziewanych starć z patrolami przeciwnika. Również zdradliwe przyboje i pływy przybrzeżne potrafiły przewracać kajaki i topić nawet najwytrawniejszych pływaków. Po zapoznaniu się z osiągnięciami Brytyjczyków podobne jednostki utworzyli na Oceanie Atlantyckim i na Pacyfiku Amerykanie. Kładziono w nich jednak większy nacisk na niszczenie przeszkód antydesantowych, rozminowywanie i bezpośrednie wiązanie środków obrony wybrzeża.

Jeszcze latem 1941 roku 1 SBS zapoczątkowała drugą swoją specjalność

— przerzuty ludzi i sprzętu na i z brzegów kontrolowanych przez nieprzyjaciela. W tamtą stronę wożono różnego typu agentów, dywersantów i działaczy ruchu oporu. Ewakuowali się na dwu i trzyosobowych kajakach obsadzanych przez jednego komandosa „spaleni” szpiedzy, cenni naukowcy, uciekinierzy z więzień i obozów koncentracyjnych, zbiegli jeńcy i ukrywający się żołnierze ze zniszczonych we Francji i Grecji brytyjskich korpusów ekspedycyjnych. Zdarzały się i rarytasy w rodzaju operacji „Flagpole” (październik 1942). Polegała ona na wysadzeniu w miejscowości Messelmoun całej amerykańskiej delegacji dyplomatyczno-wojskowej na czele z generałem M.W. Clarkiem, który jako osobisty wysłannik prezydenta Eisenhowera miał podczas tajnych rozmów nakłonić wchistowskie władze francuskiej Afryki Północnej do przejścia na stronę aliantów. Nienagannie ubrani notable zostali przewiezieni kajakami z okrętu podwodnego „Seraph” na sekretne spotkanie w okolicy Algieru, a następnie odwiezieni z powrotem nie zamoczywszy swych fraków. Ludzie Courtney'a odebrali również z wybrzeża nieopodal Marsylii francuskiego generała Giraud, który uciekł z niemieckiej niewoli i spodziewano się, że potrafi przeciągnąć swoich rodaków w koloniach na stronę sprzymierzonych. Do końca wojny przerzuty ludzi na brzegi kontrolowane przez nieprzyjaciela oraz ewakuacja z nich stanowiły około jednej trzeciej operacji SBS. Wszystkie rodziły ogromne napięcie, groziły „wsypy”, zasadzki i prowokacje wroga. Po słynnym ataku na Bada Littoria — domniemaną kwaterę Rommla (październik 1941) przedstawiciele 1 SBS penetrowali wielokrotnie z kajaków brzeg w rejonie wyznaczonym do ewakuacji grupy uderzeniowej. Domyślano się, że została ona rozbita ale ofiarne próbowano odnaleźć nawet pojedynczych komandosów. Według źródeł niemieckich wysiłki te były w całości obserwowane przez ukryte w zasadzce oddziały przeciwdesantowe. Nie atakowano pojedynczych kajakarzy spodziewając się, że to rekonesans przed większym desantem, śpieszącym z odsieczą poprzedniemu.

W przeciwieństwie do akcji rozpoznawania plaż przy przerzutach ludzi odgrywał ogromną rolę czynnik czasu. Na agentów czekali o wyznaczonych porach przewodnicy, czasem charmonogram operacji był powiązany z rozkładem jazdy kolei na terytorium wroga, kiedy indziej chodziło o dobiecie do brzegu w krótkiej luce między kolejnymi obchodami straży. Zadania tego typu żartobliwie zwano „żegluga promowa”, gdyż niejednokrotnie, przy większej liczbie pasażerów, każdy z kajakarzy musiał odbyć kilka, a nawet kilkanaście wahadłowych rejsów na trasie okręt podwodny — brzeg.

Polski i grecki bohater Jerzy Iwanow-Szajnowicz, znany jako „agent numer 1” został także wysadzony przez kajakarzy na Peloponezie wraz ze sporym zapasem środków wybuchowych (wrzesień 1941). Był on członkiem brytyjskiej organizacji wywiadowczo-dywersyjnej SOE (Special Operations Executive), której zadania były zbliżone do stawianych komandosom, ale wykonywali je ludzie pozbawieni praw kombatanckich — bez mundurów. Jednoroczna działalność Iwanowa-Szajnowicza zaowocowała wprost fantastycznymi sukcesami. Objęły one m.in. zatopienie kilku okrętów wojennych noszących banderę Kriegsmarine oraz

spalenie całej flotyli kutrów transportowych. Udało mu się wysadzić w powietrze siedzibę NSDAP w Atenach oraz szereg magazynów wojskowych i rafinerię, zniszczył różnymi metodami kilkadziesiąt samolotów, pociągów i kolumn samochodowych. Efekty militarne jego działalności porównywano ze skutkami użycia dywizji piechoty i nagrodzono najwyższymi odznaczeniami bojowymi Grecji, Polski i Wielkiej Brytanii.

Relacje opisujące czyny polskiego dywersanta wskazują, iż pomagało mu ledwie tylko kilku Greków, gdyż partyzantka w tym kraju dopiero się organizowała. W pełni więc zasługuje na miano samotnego wojownika. Innym ciekawym rysem Iwanowa-Szajnowicza była wręcz nadludzka kondycja fizyczna skojarzona z ogromną odpornością psychiczną. Dzięki tym walorom mógł dokonywać niesamowicie trudnych i ryzykownych działań bojowych. Niektóre z nich wytrzymują porównanie z najbardziej heroicznymi epizodami dywersji morskiej. Polak potrafił przepływać z obciążeniem po kilka kilometrów w morzu aby dotrzeć do faszystowskich portów. Na ich wodach, nurkując bez żadnego sprzętu, umieszczał na podwodnych częściach kadłubów okrętowych miny magnetyczne z czasowymi zapalnikami. Oprócz tego prowadził typową działalność agenturalną przekazując drogą radiową do centrali wartościowe meldunki. Zdradzony zginął 411943 roku.

SOE z czasem dorobiła się własnych kajakarzy, aby móc się uniezależnić od często zajętych innymi zadaniami ludzi Courtney'a. Dla SBS przerzuty ludzi i materiałów w rejonach kontrolowanych przez wroga stanowiły jednak poważne obciążenie do końca wojny. Wykonywano również inne zlecenia wywiadu, które kilkakrotnie były realizowane bez mundurów, a więc i bez praw kombatanckich. Prawa te co prawda były w znacznym stopniu iluzją, gdyż Hitler wydał tzw. osobisty rozkaz rozstrzeliwania komandosów niezależnie od tego czy byli umundurowani czy nie ale np. Włosi i wojska podlegające Rommlowi nie respektowały go.

Courtney'owi nie wystarczała sława z ryzykanckich przewozów pod nosem Niemców i Włochów lub ze zwiedzania po ciemku nieprzyjacielskich plaż. Postanowił wejść bardziej bezpośrednio do gigantycznych zmagañ bitewnych, które ogarnęły cały basen Morza Śródziemnego. Już wiosną 1941 roku doszło do pierwszych spektakularnych akcji kajakarzy na obiekty wroga. Niektóre z nich wyraźnie mogły dać inspirację z której wyrosła słynna książka „Działa Nawarony”. Inne przewyższały brawurą i heroizmem opisy Alistaira MacLeana.

Wśród bezpośrednich ataków przeprowadzanych przez 1 SBS największą liczbę stanowiły skierowane przeciw transportowi kolejowemu, obiektom komunikacyjnym oraz parkom i kolumnom samochodowym. Nieco mniej wypraw skierowano przeciw żegludze wroga (sześć operacji) i lotniskom (trzy operacje). Pewne znaczenie miały rajdy przeciw urządzeniom nawigacyjnym i łącznościowym. Zdarzyły się pojedyncze akcje w celu zagarnięcia „języka”. Oprócz celu taktycznego niektóre działania miały jeszcze dodatkowy zamiar polegający na wprowadzeniu przeciwnika w błąd. Tak było na przykład z wielką mistyfikacją sugerującą Niemcom, że po opanowaniu Afryki alianci uderzą na Sycylię, a z niej na Korsykę

i dopiero potem wylądują na południu Francji lub na Półwyspie Apenińskim. Jak wiadomo rzeczywistym obiektem inwazji z Afryki miała być Sycylia. Aby odciągnąć uwagę przeciwnika od tej wyspy komandosi Courtney'a wykonali kilka wypadów na Sycylię pozorując rozpoznanie przeddesantowe. Działania te wespół z podawaniem przeciwnikowi przez kontrolowanych agentów fałszywych planów wojennych konkretnie wpłynęły na dylokację części sił morskich i lądowych państw „osi”. Kluczową rolę odegrało tu „uwiarygodnienie” całości fragmentarycznych danych podsuniętych Abwehrze przez dokumentację zawartą w teczce kurierskiej, którą wraz ze zwłokami rzekomego oficera brytyjskiego wrzucono do morza tuż przy brzegach Hiszpanii. „Topielec” zaopatrzony w kamizelkę ratunkową zastał „dostarczony” przez prąd morski na plażę, gdzie „jego bagażem zainteresowała się miejscowa rezydentura wywiadu III Rzeszy. Niemcy nie mogli mieć wątpliwości, gdy idzie o autentyczność zdobytych dokumentów, gdyż były opatrzone oryginalnymi podpisami najwyższych alianckich dowódców.

Pierwsza operacja dywersyjna SBS miała być skierowana przeciw żegludze włoskiej na redach Dery i Benghazi. Atak z użyciem min magnetycznych powierzono ówczesnemu zastępcy Courtney'a — porucznikowi R. Wilsonowi, który wraz kilkoma żołnierzami wyruszył 24 kwietnia 1941 roku na okręcie podwodnym „Triumph”. Mimo, iż komandosi wręcz palili się do akcji, trzeba było z niej zrezygnować wobec przedłużającego się sztormu. W drodze powrotnej Brytyjczycy natknęli się na włoski szkuner „Tugin F”, który abordażowano i następnie zatopiono ogniem działa. Komandosi zdobyli na pociechę trofea w postaci portretów duce i fihrera.

Już w czerwcu Wilson wraz szeregowcem Hughesem dostali się na Maltę, gdzie zdołali namówić do pomocy dowódcę stacjonującej tam 10. Flotyli Okrętów Podwodnych. Bojowy porucznik słusznie przypuszczał, iż z tej bazy, blisko położonej wybrzeży Italii, łatwiej będzie im wykonywać ataki. Udowodnił to już w nocy 29 czerwca wysadzając strategiczny tunel między Taorminą, a Catanią, znajdujący się u podnóża Etny (okręt podwodny „Urge”). Wodowanie kajaka odbyło się 4 Mm od brzegu, przy czym okazało się, że po załadowaniu materiałów wybuchowych i innego sprzętu, komandosi musieli siadać na workach z ekwipunkiem, a zanurzenie osiągnęło niebezpieczny poziom. Na szczęście morze było idealnie gładkie i kajak doniósł ich szczęśliwie do brzegu. Po drodze przeżyli chwile emocji ponieważ w pobliżu kręciło się kilka łodzi rybackich. Przypuszczalnie nie zostali zauważeni lub też uznani za dryfujący pień. Na lądzie nie napotkali żadnych przeszkód — obiekt był niestrzeżony. Sprawnie założyli pod szyny ładunki wybuchowe z zapalnikami naciskowymi i zamaskowali je. Wycofując się zacierali swoje ślady. Niedługo po powrocie na HMS „Urge” mogli obejrzeć potężny wybuch spowodowany przez nadjeżdżający pociąg.

Podczas rejsu powrotnego ich okręt zaatakował torpedami zespół włoskich krążowników z eskortą, która przeprowadziła bardzo intensywną kontrakcję zrzucając przez wiele godzin dziesiątki bomb głębinowych. Podobne wypadki dość często przytrafiały się płynącym na okrętach podwodnych komandosom i dlatego

wydano w porozumieniu z marynarką specjalną instrukcję regulującą ich zachowanie podczas zrzutu bomb. Z grubsza biorąc mieli wcisnąć się w jakiś ką, nie przeszkadzać załodze i w miarę możliwości nie okazywać strachu dając przykłady opanowania. Dowcipni kajakarze uzupełniali ów dokument dodatkowymi paragrafami. Jeden z nich zalecał żeby w takich momentach trzymać w rękach dowolną książkę. Dopuszczalne było przy tym trzymanie jej do góry „nogami”, jako, że nikt, łącznie z samym „czytającym” nie był tego w stanie spostrzec.

24 lipca tego roku ten sam tandem wykołoił pociąg na linii biegnącej nad Zatoką Świętej Eufemii. Tym razem komandosi ukryci w nabrzeżnych skałach z bliska oglądali wybuch założonych przez siebie min. Byli też świadkami aresztowania grupy włoskich żołnierzy wraz z ich przyjaciółkami, którzy kapali się w pobliżu nago i nie mogli udowodnić swej tożsamości patrolom, które prowadziły intensywne poszukiwania sabotażystów (HMS „Utmost”).

19 sierpnia Wilson z Hughesem wysadzili most na rzece Seracino (Zatoka Taranto) używając do tego blisko dwieście kilogramów plastyku i pracując przy jego rozmieszczaniu kilka godzin. Eksplozja była tak silna, że miotane nią kamienie dosięgły ich podczas odwrotu, już na plaży. Na szczęście nie ucierpiał przy tym ich zamaskowany kajak (HMS „Utmost”). Zniszczenie tego ważnego mostu na dwutorowej trasie kolejowej doprowadziło do znacznego wzmocnienia przez Włochów obrony wybrzeża oraz wszelkich obiektów natury komunikacyjnej. Już 22 września niestrudzona para mogła się o tym przekonać podczas próby wysadzenia tunelu koło Neapolu. Natknęli się na zasadzkę z której ledwo wyszli cało. Zostali ostrzelani ogniem broni maszynowej i ręcznej, o tak dużej intensywności, że nie miało sensu podejmowanie walki. Ocalała ich tylko ciemna noc i spore już doświadczenie w gubieniu tropiących. Następnej nocy, ponownie dostali się pod ogień podczas podchodzenia do trójprzęsłowego mostu w pobliżu Zatoki Świętej Eufemii. Ostrzeliwano ich jeszcze na wodzie, ale kajak mimo przestrzelin nie zatonął.

Złe doświadczenia skłoniły Wilsona do przeniesienia się z kolejnym atakiem na północ Włoch, gdzie jak słusznie przypuszczał, mniej spodziewano się podobnych wypadów. I rzeczywiście: 27 października, bez przeszkód wykołoił transport wojskowy na elektryfikowanej linii kolejowej między Ancolią i Senegalią (północny Adriatyk — HMS „Truant”). Po powrocie do bazy oczekiwał go zasłużony awans na kapitana i kolejne odznaczenia bojowe.

W grudniu 1941 roku ta sama para kajakarzy wyruszyła z Aleksandrii na HMS „Truant” do ataku przeciw żegludze przeciwnika w Zatoce Navarino (Peloponez). Zostali wyposażeni w niedawno wprowadzone miny magnetyczne (sześć zaczepów, około 1 kilograma plastyku), które w blachach poszycia statków handlowych powinny wrywać dziury o średnicy przynajmniej półtora metra. Nie były jednak skuteczne nawet przy lekkim opancerzeniu. W SBS pierwsi użyli ich 21 czerwca sierżant Allan i szeregowiec piechoty morskiej Miles, którzy wdarli się do Bengahzi i zatopili parowiec. Ponieważ uszkodzili przy tym kajak dostali się do niewoli (HMS „Taku”).

Rajd na wodach greckich okazał się bardzo wyczerpujący i niebezpieczny. Kajakarze musieli wiosłować ponad 12 mil, forsując kilka zapór aby dostać się na wody kotwicowiska. Tu, nie zastali ani jednego statku i musieli wracać przy obniżającej się temperaturze, przenikliwym, przeciwnym wietrze i silnym falowaniu. Do zbawczej burty dotarli u kresu sił. Mimo to pięć nocy potem powtórzyli swój wyczyn i tym razem nie napotykając żadnych godnych uwagi celów.

Po kilku kolejnych wyprawach Wilson działający niemal zupełnie jak wolny strzelec, postanowił wypróbować nową broń skonstruowaną przez sir Mancolma Campbella. Była to niewielka (około pół metra długości) torpeda z napędem elektrycznym. Poruszały ją dwie śruby na wspólnej osi. Ładunek wybuchowy ważył niecałe 3/4 kilograma. Wedle pomysłnych testów miała być skuteczna na dystansach do czterystu metrów. Przewidywano, że kajaki będą zabierały po cztery sztuki tego uzbrojenia zamieniając się w swoiste mikrotorpedowce.

Za cel eksperymentalnego uderzenia wybrano mały port Crotone w Kalabrii. Rozpoznanie powietrzne wykazywało tam ciągłą obecność kilku małych i średnich jednostek handlowych. Konfiguracja brzegu, odpowiednie głębokości i brak pól minowych pozwalały na podejście okrętu podwodnego na dystans nawet dwóch kilometrów. Nie stwierdzono tam aktywności Regia Marina. Naloty nie napotykały na silną obronę. Ze zdjęć lotniczych wypatrzone niebezpieczeństwa w sieci zaporowej.

Tabela 9

Cele ważniejszych operacji kajakowych 1 SBB, 2 SBB, „Z” SBS i ich grup wydzielonych (komandosi morscy wojsk lądowych Wielkiej Brytanii) w latach 1941-1945*

I. Rozpoznanie przeddesantowe rejonów przybrzeżnych.			
Czas	Miejsce	Środek transportu do rejonu akcji	Nazwa operacji, uwagi
III 1941	Rodos	„Triumph” (o.p.)	„Cordite”
V 1942	Cyrenajka	kuter torpedowy	
VI 1942	Syria	transport lądowy	
III 1943	Bretania	kuter torpedowy	
VI 1943	Dunkierka	kuter torpedowy	„Forfar Love”
VIII 1943	Salerno	„Shakespeare” (o.p.)	
XI 1943	Anzio	kuter torpedowy	włoski MAS
XI 1943	Anzio	kuter torpedowy	włoski MAS
XI 1943	Anzio	kuter torpedowy	amerykański
			Razem: 9 operacji
II. Prowadzenie i ewakuacja desantów morskich			
IV 1941	Bardia	„Triumph” (o.p.)	
XI 1941	Libia	„Torbay”, „Talisman” (o.p.)	atak na kwatery Rommla
XI 1942	Afryka Pół.	5 okrętów podwodnych	„Torch”

XI	1942	Oran	„Hartland”, „Walney” (kanonie- rki)	„Reservist”
VI	1943	Lampedusa	kuter torpedowy	
Razem: 5 operacji				

III. Rajdy przeciw urządzeniom nawigacyjnym.

IV	1941	Libia	„Triumph” (o.p.)	
VI	1941	Mersa Brega	„Taku” (o.p.)	
Razem: 2 operacje				

IV. Desanty pozorujące.

VI	1943	Sardynia	„Safari” (o.p.)	„Marigold”
XII	1943	La Manche	kuter torpedowy	„Hardatack 28”
XII	1943	La Manche	kuter torpedowy	„Hardatack 2”
III	1944	Grecja	„Unruly” (o.p.)	
III	1944	Grecja	„Sybil” (o.p.)	
III	1944	Grecja	„Sybil” (o.p.)	
Razem: 6 operacji				

V. Rajdy przeciw lotniskom.

VI	1942	Kreta	o.p.	razem z 1 SAS
VIII	1942	Sycylia	„Una” (o.p.)	
IX	1942	Rodos	„Papanikolis” (o.p.)	„Hawthorn”
VI	1943	Sardynia	„Severn” (o.p.)	
Razem: 4 operacje				

VI. Rajdy przeciw obiektom kolejowym i mostom.

VI	1941	Sycylia	„Urge” (o.p.)	
VII	1941	Poł. Włochy	„Utmost” (o.p.)	
VIII	1941	Poł. Włochy	„Utmmost” (o.p.)	
IX	1941	Poł. Włochy	„Utmost” (o.p.)	
X	1941	Włochy	„Truant” (o.p.)	
VIII	1942	Libia	kuter torpedowy	
XI	1942	Włochy	„Ursula” (o.p.)	
X	1943	Włochy	„Curie” (o.p.)	
IX	1944	Sumatra	„Trenchant” (o.p.)	„Spratt Baker”
IX	1944	Sumatra	„Terrapin” (o.p.)	„Spratt Able”
Razem: 10 operacji				

VII. Rajdy przeciw żegludze.

VII	1941	Benghazi	„Taku” (o.p.)	
XII	1941	Navarino	„Torbay” (o.p.)	
XII	1941	Navarino	„Torbay” (o.p.)	
I	1942	Bureat	transport lądowy	Libia z SAS
IX	1942	Crotone	„Unbroken” (o.p.)	
IV	1942	Boulogne	kuter torpedowy	operacja „J.V.”
Razem: 6 operacji				

VIII. Przerzuty ludzi i ładunków na zlecenie wywiadów.

VII	1941	Kreta	„Torbay” (o.p.)	ewakuacja niedobitków
VIII	1941	Kreta	„Tresher” (o.p.)	
IX	1941	Albania	„Osiris” (o.p.)	
IX	1941	Kreta	„Thunderbolt” (o.p.)	
IX	1941	Grecja	„Triumph” (o.p.)	
IX	1941	Grecja	„Triumph” (o.p.)	
I	1942	?	„Triumph” (o.p.)	przewóz agentów
I	1942	?	„Triumph” (o.p.)	przewóz agentów
I	1942	Gazala	kuter torpedowy	strącenie lotnicy
I	1942	Płn. Afryka	„Urge” (o.p.)	
IV	1942	Tunezja	„Upholder” (o.p.)	
X	1942	Algieria	„Seraph” (o.p.)	„Flagpole”
XI	1942	Płd. Francja	„Seraph” (o.p.)	„Kingpin”
IV	1943	Korsyka	„Trident” (o.p.)	„Etna”
V	1943	Korsyka	„Trident” (o.p.)	
VI	1943	Włochy	„Sportsman” (o.p.)	
VII	1943	Sardynia	„Severn” (o.p.)	
IX	1943	Płn. Włochy	„Seraph” (o.p.)	
IX	1943	Płn. Włochy	„Sickle” (o.p.)	
VIII	1943	Malaje	„Severn” (o.p.)	
X	1944	Tajlandia	łódź latająca „Catalina”	
X	1944	Malaje	„Telemachus” (o.p.)	„Carpenter”
II	1945	Malaje	„Thule” (o.p.)	
II	1945	Malaje	„Telemachus” (o.p.)	
Razem: 24 operacje				

* Opracowano na podstawie pracy G.B. Courtney'a *SBS in World War Two*, London 1985 i-onadto wymienione oddziały przeprowadziły przynajmniej sto operacji mniejszych i rzecznych głównie w Birnie pod koniec wojny.

6 września 1942 roku około dwóch kilometrów od wejścia do Crotone wynurzył się (HMS „Unbroken” ex „P.42”) i o godzinie 23.40 wypłynął w stronę wrogięgo

brzegu samotny kajak z kapitanem Wilsonem, bombardierem Brittlebankiem i czterema „bobaskami”, jak ochrzczono małe torpedy. Umówiono się na powrót 0 godzinie trzeciej — przed wschodem słońca. Ustalono miejsce spotkania — pięć mil od portu oraz drugie, zapasowe. Podejście kajaku do portu odbyło się spokojnie — nie zauważono straży, okrętów dozorowych ani reflektorów poszukiwawczych. Po dłuższym błędzeniu odnaleziono przejście w falochronie powstałe w wyniku któregoś z nalołów. Tamtędy, unikając poskręcanych zbrojeń, kajak prześliznął się w głąb akwaportu trzymając się cienia nabrzeży. W ten sposób udało im się zająć dogodną pozycję do wypuszczenia torped w burłę cumującego po przeciwnej stronie basenu sporego szkunera. Torpedy nastawiono na zanurzenie półtora metra i nakierowano na cel, który znajdował się nie dalej jak sto metrów. Pierwsza z torped eksplodowała obok statku. Co do skutków działania następnej nie uzyskano pewności. Żaglowiec nie został w każdym razie zatopiony. W tym czasie Anglicy wracali już znajomą dziurą w falochronie na redę cicho klnąc na nieskuteczną broń. Wyrzekania te okazały się zupełnie zasadne, gdyż następne operacje z użyciem „baby-torpedos” wykazały ich całkowitą nieskuteczność — z reguły już po czterdziestu metrach zbacały z trasy, przeszkadzały im najmniejsze falowanie i miały małą siłę rażenia. Podobnie nieudane okazały się inne wynalazki wspomnianego uczonego — tandem kajakowy z silnikiem oraz urządzenie do badania kształtu dna.

Alarm podniesiony w porcie skończył się na krzykach, bieganinie i nie zaowocował poważnymi zagrożeniami dla kajakarzy. Prawdziwe nieszczęście czekało ich dopiero na morzu, gdzie przez długie godziny nie mogli znaleźć macierzystego okrętu. Nie spotkali go również w zapasowym punkcie. Wyczerpani wielogodzinnym wiosłowaniem musieli w końcu *znaleźć* schronienie na ustronnym brzegu. W ukryciu przeczekali dzień, a nocą ponowili próby odnalezienia „Unbrokena”, który w tym czasie już drugą dobę uciekał przed kilkoma ścigaczami nie żałującymi bomb i granatów. Okręt miał silne przecieki i liczne uszkodzenia. Walczył z wysiłkiem o przeżycie i nie miał najmniejszych szans aby pomóc komandosom.

Po następnej nocy strawionej na bezskutecznych poszukiwaniach Wilson podjął decyzję samodzielnego powrotu na Maltę kajakiem. Zamierzał płynąć nocami wzdłuż „obcasy” i „podeszwy” włoskiego buta w kierunku Sycylii. Stamtąd było już niedaleko do La Valetty. Cała trasa przenosiła 250 mil morskich i samo myślenie o jej pokonaniu trąciło fanfaronadą. Ale nie dla Wilsona, który natychmiast rozpoczął realizację tego planu i można mu wierzyć, że był w stanie go zrealizować. Niestety uszkodzenie kajaka na podwodnej skale uniemożliwiło dalszą podróż. Obaj żołnierze dostali się do niewoli, z której kapitan szybko uciekł w przebraniu włoskiego kolejarza. Korzystając z pomocy Włochów dotarł do Rzymu, w którym znalazł schronienie u pięknej dziewczyny, która już od paru miesięcy ukrywała innego oficera Jego Królewskiej Mości. Czekał na okazję przerzutu do swoich. Wilson nie marnował czasu. Zwiedzał wieczne miasto, a z czasem nabrał zwyczaju chadzania na znakomicie wystawiane opery. Będąc z kolegą i włoskimi przyjaciół-

mi na „II Trovatore” zorientował się, że w pobliskiej łoży siedzi marszałek Kesslering. Długo nie trwało jak podczas antraktu, za pośrednictwem swojej urodziwej towarzyszki, otrzymał autograf hitlerowskiego wodza. Po wojnie zdeponował go w sejfie Banku Londyńskiego, jako rezerwę kapitałową na czarną godzinę. Nieco później dynamiczny komandos usiłował przedostać się w przebraniu księdza do Watykanu. Został jednak rozpoznany jako obcokrajowiec przez czujnych Szwajcarów i musiał wrócić do dotychczasowej kryjówki. Wkrótce aresztowało go Gestapo (już podczas okupacji Włoch) i umieściło w obozie dla szczególnie niepoprawnych uciekinierów. W roku 1945 doczekał wyzwolenia przez oddziały amerykańskie na terenie Czechosłowacji.

Z końcem roku 1941 major Courtney uznał, że jego oddział dostatecznie okrzepł i że można się zabrać za formowanie podobnego, tym razem w Anglii. Z tym zamiarem opuścił Egipt i rozpoczął tworzenie 2 SBS na terenie Szkocji. Jednostka ta podobnie jak pierwsza była formacją komandosów wojsk lądowych podległą Special Service Brigade, której aktualnym dowódcą był wzmiankowany wcześniej brygadier R.A. Laycock.

Tym razem Courtney miał ułatwioną sprawę ponieważ w skład jego grupy przekazano większość tzw. Oddziału numer 101 101 Troop), który powstał wiosną 1941 roku w Szkocji, a później został zdyslokowany na wybrzeżu południowym Anglii. Pierwotnie pomagał Royal Navy w... niszczeniu min morskich, szczególnie tych wyrzuconych na płycizny, a więc nieosiągalnych dla trałowców. Procedura była dość prosta: do wykrytej miny podpływano kajakiem i starano się ją zdetonować strzelając z karabinu. Z czasem zaprawionych kajakarzy zaczęto wykorzystywać do rajdów rozpoznawczych. Członkowie jednej z sekcji przepłynęli kajakiem Kanał La Manche. Ich bazą był HMS „Lynx”, a stan liczebny Oddziału nie przekraczał trzydziestu ludzi. Podczas rozwiązywania tej formacji Courtney zdołał wywalczyć dla siebie część ludzi, wśród których znalazł doskonałego zastępcę kapitana G.C.S. Montanaro. Drugim zastępcą został brat Courtney'a — George, również w stopniu kapitana. Oficjalnie 2. SBS została powołana do życia 1 marca 1942 roku. Składało się na nią w latach 1942-1943 od trzydziestu do siedemdziesięciu żołnierzy i oficerów.

Wartość nowo powołanej jednostki postanowiono udowodnić jak najszybciej. Jej debiutem bojowym stała się operacja „J.V.” skierowana przeciw statkom niemieckim w Boulogne. Trafiały tam łamacze blokady ze strategicznymi ładunkami dla hitlerowskiej maszyny wojennej. Zdjęcia lotnicze często uwidaczniały duże jednostki transportowe z pełnym ładunkiem. O obecności takiego celu doniósł wywiad w kwietniu 1942 roku. Natychmiast zdecydowano wykonać już wcześniej przygotowany plan ataku z udziałem dwóch kajaków ale ostatecznie admiralicja zezwoliła na użycie jednego. Dzięki temu miało zmniejszyć się ryzyko wykrycia komandosów oraz rozmiar ewentualnych strat. Do akcji wytypowaną parę kajakarzy — kapitan Montanaro i szeregowiec Preece — zabrał z Dover ścigacz ML 108. Podejście do obiektu dywersji odbyło się bez specjalnych przeszkód, natomiast trudności powstały przy mocowaniu min magnetycznych, które nie

chciały utrzymywać się na pokrytych grubą rdzą burtach. Komandosi musieli długie minuty skrobać skorodowane warstwy aby dojść do gołych blach. Dopiero na nich zadziały zaczepy. Odwrót odbył się również jak na ćwiczeniach. Cała akcja okazała się dla Niemców zupełnie niezauważalna do tego stopnia, iż obciążyli nią francuski ruch oporu. W odwecie rozstrzelali stu zakładników, co sukcesowi SBS nadało gorzki posmak. W wyniku wybuchu min wyładowany rudą miedzi pięciotysięcznik został poważnie uszkodzony. Usiłowano go uratować przez osadzenie na nieodległej mieliźnie ale próby te, mimo ściągnięcia pięciu holowników, szczyły na niczym i statek zatonął. Uczestnicy wypadu otrzymali wysokie odznaczenia.

W następnych miesiącach 1942 i 1943 roku No 2 SBS przeprowadziła szereg operacji przeciw brzegom Francji, wśród których zasługuje na wyróżnienie brawurowe porwanie żołnierza niemieckiego z mola w Dunkierce oraz żmudne i wysoce ryzykowne badania plaż przed inwazją w Normandii. Miały miejsce też rajdy mylące wroga co do miejsca przyszłego lądowania na kontynencie. Ogólnie jednak operowanie przeciw Wałowi Atlantyckiemu było bardzo trudne wobec coraz intensywniej rozbudowywanej obrony. Na wodach przybrzeżnych napotymano na czujne i skore do walki jednostki patrolowe Kriegsmarine. Zagrożenie stwarzało też lotnictwo nocne wroga. Plaże były często zaminowane. Na nich i w pobliskich akwenach powstały liczne zapory przeciwdesantowe. Wobec tego i 2. SBS począła przenosić swą uwagę na Morze Śródziemne, gdzie zarówno warunki naturalne (rozwinęta linia brzegowa), jak i wojskowe (znacznie słabiej obsadzone posterunki, brak ciągłych linii obrony) dawały kajakarzom większą szansę na rozwinięcie skrzydeł.

Nasilenie akcji na tym obszarze wiąże się z lądowaniem w francuskiej Afryce Północnej. Oprócz typowych działań przedinwazyjnych oraz przewozów „promowych” komandosi z 2. SBS wzięli udział w ataku na port w Oranie (Algieria). Była to część przedsięwzięcia polegającego na zaskakujących desantach bezpośrednio w portach francuskich kolonii. W ten sposób chciano uniemożliwić zniszczenie urządzeń przeładunkowych i udostępnić jak najszybciej nienaruszone nabrzeża na potrzeby następnych fal lądujących wojsk. Uderzenie w porty zabezpieczało je przed przejściem przez Niemców i blokowało ewakuację Francuzów.

8 listopada 1942 roku, nocą rozpoczęto desanty wojsk alianckich w pobliżu Oranu, które napotkały na opór wojsk wichistowskich. W ramach operacji „Resendst” do portu wdarły się dwa ścigacze, kładąc zasłonę dymną, która miała osłonić podejście dwóch kanonierek angielskich „Hartland” i „Walney” (przejęte od Amerykanów kutry straży przybrzeżnej). Zadaniem tych okrętów było przerwanie sieci zaporowych zagradzających wejście do basenów portowych i uchwycenie przyczółków na nabrzeżach. Aby sparaliżować próby francuskich okrętów wojennych wyjścia w morze na pokładach obu kanonierek znaleźli się członkowie SBS wraz z kajakami i z zestawem minitorped Campbella (po dwie sztuki na kajak). Komandosi Courtney'a mieli też wysadzić zapory gdyby nie powiodło się taranowanie. Zespołowi szturmowemu zapewniono wsparcie ogniowe marynarki

— krążownik „Aurora” i mniejsze jednostki. Poważnie liczone na zaniechanie walki przez Francuzów po wydaniu odpowiednich rozkazów przez władze kolonialne w Algierze.

Przebieg wydarzeń okazał się jednak od samego początku niekorzystny dla sprzymierzonych. Zawiodła synchronizacja czasowa, okręty z desantem podeszły na redę Oranu dwie godziny po rozpoczęciu walk w innych punktach. W ten sposób odpadł czynnik zaskoczenia. Miejscowe dowództwo zignorowało rozkazy z Algieru nakazujące zaprzestanie oporu wobec aliantów i miało trochę czasu na przygotowanie się do walki. Zasłona dymna postawiona przez ścigacze okazała się zupełnie nieskuteczna w związku z silnym i niesprzyjającym kierunkiem wiatru. Utrudniła natomiast wsparcie ogniowe z morza. Zbliżające się okręty angielskie niemal od razu dostały się pod silny krzyżowy ogień baterii nadbrzeżnych i francuskich okrętów stojących w porcie. Pocisk z wystrzelony przez jeden z niszczycieli zabił komandosa wyznaczonego do wysadzenia zagród pływających oraz zniszczył jego kajak i sprzęt. Taranowanie zagród odbywało się pod silnym ogniem i dało efekt dopiero przy piątej próbie. W tym czasie obie kanonierki prowadzące bohaterską walkę były już wielokrotnie trafione pociskami kalibru 150, 130 i 100 mm i mniejszymi. Idąca jako pierwsza „Walney” stanęła w płomieniach i przy wielkich stratach wśród załogi i grupy desantowej zatonęła o godzinie 4.45. „Hartland” utrzymał się dłużej na wodzie ale też nie zdołał wysadzić desantu i w końcu zatonął systematycznie masakrowany ogniem działowym. Ratujący się marynarze i komandosi byli ostrzeliwani z broni maszynowej i armat. Wielu zginęło w gumowych tratwach ratunkowych i łodziach szturmowych, które Francuzi skrupulatnie niszczyli podejrzewając o nieczyste intencje. Było w tym sporo racji, gdyż część komandosów SBS po zniszczeniu ich kajaków na pokładach okrętów przesiadła się na inne dostępne środki pływające i z nich usiłowała walczyć. Wiadomo, że wystrzelono w kierunku okrętów francuskich kilka torped Campbella z których przypuszczalnie jedna uszkodziła niszczyciel. Mimo małych dystansów (sto metrów) torpedy zbaczały z kursu, tonęły lub nie wybuchwały. Na jedynastu kajakarzy biorących udział w pechowym rajdzie zginął jeden, kilku było rannych. Wszyscy ocaleli spędzili kilka dni we francuskiej niewoli.

Zwiększająca się aktywność sprzymierzonych nad Morzem Śródziemnym skłoniła Courtney'a do detaszowania tam stałej grupy członków 2. SBS, która z czasem uzyskała pewną autonomię i od wiosny 1943 roku występowała pod nazwą „Z” Special Boat Section — kilkunastu ludzi — dowódca kapitan G. B. Courtney. Oprócz nich w razie potrzeby nadal wysyłało na ten teatr działań wojennych kajakarzy z Anglii. Przez cały rok 1942 operowała też w basenie Morza Śródziemnego 1. SBS, która jednak była coraz mocniej uzależniona od komandosów lotnictwa SAS (Special Air Service). Od początku roku 1943 1. SBS została wchłonięta przez regionalną strukturę No. 1 SAS. Była to spora formacja usiłująca w tym okresie podporządkować sobie inne oddziały rajdowe. Z członków 1. SBS i innych żołnierzy utworzono w jej obrębie 1. Special Boat Squadron o sile wzmocnionej kompanii. Część oficerów Courtney'a nie chciała jednak tracić

dawnej niezależności i powróciła do Anglii lub weszła w skład „Z” SBS. W okresie 1942 roku 1. SBS działała bardzo intensywnie. Jedną z ciekawszych była akcja zwalczania nieprzyjacielskich barek zaopatrzeniowych pod Tobrukiem, który był oblegany przez Anglików. Niemcy podholowali nocą barki w pobliżu portu i korzystając ze sprzyjających prądów morskich puszczali je w kierunku brzegu kontrolowanego przez okrążony garnizon. Ponieważ rzecz się działa na płytkich wodach i w zasięgu nieprzyjacielskiej artylerii do akcji skierowano szybkie ścigacze i kajakerzy, którzy mieli do barek podrzucić ładunki wybuchowe, zapalające i z zapalnikami czasowymi. Dzięki temu spodziewano się niszczyć dostawy ale i zadawać straty żołnierzom rozładującym barki. Mimo ogromnych wysiłków działania te nie okazały się skuteczne ponieważ przechodzenie na dryfujące barki z kajaków i ścigaczy okazało się trudne do przeprowadzenia.

Inną charakterystyczną cechą działań bojowych 1. SBS w roku 1942 były rajdy przeciw lotniskom wroga. Miało to znaczenie strategiczne, gdyż przewaga państw „osi” w powietrzu niwelowała angielską przewagę na wodach, zagrażało utratą Malty i ogólną klęską sprzymierzonych na tym obszarze. Wyplawy przeciw lotniskom były często synchronizowane z operacjami na morzu, szczególnie z konwojami na Maltę. Ich celami były nie tylko samoloty, ale i zapasy części zamiennych, składy bomb, zbiorniki paliwa i warsztaty. Rajdy te zagłębiały się nieraz po kilkadziesiąt kilometrów wewnątrz terytorium wroga, gdyż lotniska tuż nad morzem były wyjątkami. Siłą rzeczy komandosi operowali na terytorium wroga nieraz przez kilka dni, co rodziło zwiększone ryzyko. W trakcie tego typu akcji 1. SBS wysadziła kilkanaście samolotów, a szereg dalszych uszkodzono. Wyrządzono też nieprzyjacielowi znaczne szkody w logistyce jednostek lotniczych. Mimo poważnych strat ponoszonych podczas tych operacji przez komandosów koszt zniszczenia wrogich samolotów był o wiele niższy niż w wypadku walk powietrznych czy zestrzeliwania przez obronę przeciwlotniczą. Podobne zadania z jeszcze większym natężeniem wykonywały jednostki SAS, także desantowane na spadochronach i z małych jednostek rybackich. Robili to również komandosi greccy, francuscy i amerykańscy. Pojedyncze rajdy tego typu przeprowadziła też „Z” SBS oraz inne formacje komandosów marynarki wojennej i piechoty morskiej.

W roku 1943, po likwidacji 1. SBS jej tradycje były kontynuowane przez 1. SAS, a specjalnie przez jego Special Boat Squadron, występujący pod identycznym skrótem 1. SBS. Jednostki te działały na obszarze Włoch, Adriatyku, Jugosławii i Albanii. Z dużą intensywnością nękały Niemców na morzach i wyspach Grecji, gdzie przeciwnik utrzymywał sześć dywizji tylko do obrony przed małymi rajdami. Do walki z komandosami hitlerowcy utworzyli specjalne oddziały poszukiwawczo-pościgowe wyposażone w psy-tropicieli, samoloty rozpoznawcze i sprzęt zmotoryzowany. W górach używano patroli konnych, a zimą na nartach. Powołano specjalne komando myśliwskie działające w pełnej konspiracji, według schematów komandosów. Inne udawały miejscowych partyzantów. Poważnie wzmocniono także patrole morskie korzystając często z niewinnie ucharakteryzowanych kutrów rybackich. Mimo tego Niemcy nie odnieśli większych

zwycęstw nad komandosami chociaż udało się im rozbić kilka pojedynczych oddziałów, głównie na skutek zdrady. Trzeba zaznaczyć, że SAS w całości korzystał i morskich środków desantowych, w tym z kajaków i łodzi gumowych przewożonych przez okręty podwodne. Uwagi te dotyczą również innych oddziałów SAS np. w Anglii oraz ich formacji stowarzyszonych na czele ze słynnym LRDG (Long Range Desert Group) — grupa rajdowa utworzona do atakowania niemiecko-włoskiego zaplecza podczas walk w Egipcie i Libii, później pod tradycyjną nazwą, wspólnie z 1. SAS walcząca na północnych brzegach Morza Śródziemnego. Oddziały te wykonały też szereg akcji z kajaków (greckie kutry rybackie) i innych jednostek morskich (desanty w gumowych pontonach z kutrów torpedowych). Część z ich ataków skierowane było przeciw obiektom morskim — rajdy przeciw żegludze wroga z wykorzystaniem min magnetycznych, niszczenie małych jednostek patrolowych w portach i na morzu, skryte minowanie na wewnętrznych akwenach nieprzyjaciela. Prowadzono także wiele żmudnych działań rozpoznawczych, wywiadowczych i naprowadzania desantów. Miały miejsce wypadki przeciw środkom obrony wybrzeża i urządzeniom łączności i nawigacji.

W roku 1944, w miarę ograniczania obszaru kontrolowanego przez hitlerowców i ich sojuszników rola małych morskich formacji desantowych i szturmowych zaczęła spadać chociaż nie dotyczyło to SAS, która świetnie dawała sobie radę w operacjach na głębokim zapleczu wroga (desanty lotnicze). W rezultacie wiele oddziałów rozformowano, część skupiono pod egidą Royal Marines (Piechota Morska), a inne przerzucono na Daleki Wschód. Ponieważ Courtney nie chciał utracić swojej niezależności, zaproponowano mu funkcję w administracji brytyjskiej w Somalii, a 2. SBS rozwiązano za wyjątkiem części śródziemnomorskiej „Z”, która pod wodzą brata Courtney’a popłynęła na Ceylon. Twórca brytyjskich oddziałów kajakerzy w II wojnie światowej major Roger Courtney nie doczekawszy się wyraźniejszej satysfakcji za swoje wysiłki zmarł po wojnie w pustynnym mieście Hargeisa 14 lutego 1949 roku. Na jego grobie umieszczono starą portugalską kulę armatnią, która w jakimś stopniu może symbolizować jego życie.

Aby zamknąć opisy działań kajakerzy na wodach europejskich należy wspomnieć o formacji kajakerzy Royal Marine — Royal Marine Boom Patrol Detachment (RMBPD). Jednostka ta została formalnie powołana do życia 6 lipca 1942 roku, ale już wcześniej stworzono jej załóżkę o charakterze ćwiczebno-eksperymentalnym. Twórcą i dowódcą oddziału był major H. G. Hasler, początkowo zapalony do idei łodzi wybuchowych na wzór włoski, a później zwolennik kajakowych wypraw do portów nieprzyjaciela. Mimo, że nigdy nie spotkał Courtney’a korzystał z doświadczeń SBS i innych grup używających kajaków. Sprzęt pływający, wyposażenie, a także techniki operowania z okrętów podwodnych i taktyka walki pochodziły wprost z SBS lub naśladowały wzory wypracowane przez Courtney’a.

W grudniu 1942 zespół dowodzony przez Haslera przeprowadził brawurowy wypad w ujściu Żyrondy z okrętu podwodnego „Tuna”. W rejs wyruszyło trzynastu ludzi (sześć dwuosobowych kajaków plus jeden żołnierz rezerwy).

Podczas wodowania kajaków jeden został rozerwany, tak że ostatecznie w wyprawie wzięło udział pięć kajaków, które zdołały prześliznąć się ponad 70 mil morskich w górę rzeki i zaminować nierozładowane jeszcze łamacze blokady w Bordeaux. 12 grudnia rano w wyniku wybuchów uszkodzenia odniosły cztery duże statki: „Alabama”, „Dresden”, „Portland” i „Tannenfels”. W mniejszym stopniu poniosły szkody kabotażowy zbiornikowiec i dozorowiec Kriegsmarine. Wielomiesięczne naprawy statków naruszyły rytmiczność dostaw strategicznych surowców na potrzeby niemieckiego przemysłu. Z akcji cało wyszli tylko Hasler i szeregowiec Sparks, którzy korzystając z pomocy francuskiego ruchu oporu dostali się do Hiszpanii i ostatecznie 1 kwietnia 1943 roku zameldowali się w Gibraltarze. Dwóch innych komandosów utonęło, a wszyscy pozostali zostali ujęci przez Niemców i po ciężkim śledztwie rozstrzelani, mimo że występowali w pełnym umundurowaniu. Operacja ta nosiła kryptonim „Frankton” i należała do najbardziej heroicznych wyczynów komandosów-kajakarzy. Hasler i jego żołnierze działali później na Morzu Śródziemnym i Dalekim Wschodzie. Posługiwali się też sprzętem do nurkowania. W roku 1944 tą metodą uszkodzili dwa niemieckie okręty koło wyspy Leros.

W 1944 roku poważne siły dywersji morskiej Brytyjczycy skoncentrowali na Cejlonie, w Indiach, na froncie birmańskim i w Australii. W końcowym okresie wojny jednostki te były też bazowane na Borneo, Malajach, Indonezji i na Filipinach. Znalazły się tam różne formacje SOE, komandosów marynarki i piechoty morskiej, przybyły oddziały COPP, „Z” SBS i szereg innych. Miejscowy dowódca tetru działań wojennych lord admirał Louis Mountbatten postanowił uporządkować ten chaos i utworzył połączone dowództwo dla tych sił nazwane Smali Operations Group (SOG). Od strony formalnej podporządkowano go Piechocie Morskiej ale duży wpływ miał nadal Special Operations Executive. SOG przeprowadziła do końca wojny kilkaset działań, przy czym, większość z nich odbyła się na frontowej rzece Iriwandi w Birmie i jej dorzeczach. Działania te przypominały częściowo typową taktykę flotylli rzecznych, a częściowo były zwykłymi rajdami rozpoznawczymi i niszczącymi, jakie prowadzą rutynowo wojska lądowe podczas starć w dżungli. Podczas tych walk często korzystano z kajaków motorowych, silnie uzbrojonych w szybkostrzelne karabiny maszynowe Vickersa — lotniczy model „K”. Na tym teatrze wojennym podpatrzono też u tubylców różne oryginalne konstrukcje małych łodzi, co zaowocowało powstaniem kajaków katamaranów — dwie jednostki połączone równolegle oraz kajaków wyposażonych w boczne pływaki — poprawiało to ich właściwości nawigacyjne. SOG przeprowadził też szereg rozpoznań przeddesantowych, przewozy agentów i partyzantów oraz dwa ataki na linie kolejowe na Sumatrze. I tu tradycyjne akcje kajakarzy odbywały się przeważnie z okrętów podwodnych. W Birmie natomiast przeważały operacje ze ścigaczy i innych małych jednostek. Na rzekach sporo wypadów wykonano tylko za pomocą kajaków.

Odrębną strukturą organizacyjną podległą wywiadowi i armii australijskiej także z powodzeniem używały kajaków. W roku 1944 i 1945 pojawiły się tam oddziały

brytyjskie z Europy — głównie odpryski SBS i COPP, które znajdowały oparcie na okrętach bazach morskich jednostek szturmowych „charioty”, miniaturowe okręty podwodne) w rodzaju HMS „Bonaventure”. Pod koniec wojny większość tych grup podlegała koordynacyjnemu „parasolowi” Services Reconnaissance Department (SRD), który był regionalnym odpowiednikiem SOE. Organizacja ta wykorzystywała do swoich celów okręty Australii, Wielkiej Brytanii, USA i innych państw. Ich operacje prowadzono z Cejlonu, Australii i Filipin. Szeroko stosowano kajaki do zasilania ruchu oporu i typowych, znanych z Europy, zadań rozpoznawczych. Za ich pomocą przewieziono instruktorów, którzy stworzyli alianckie enklawy we wnętrzu Borneo organizując do walki z Japończykami prymitywne plemiona Dajaków.

Z Australii wyprowadzono również kilka dużych rajdów przeciwko żegludze przeciwnika. Najsłynniejszy był zagon kutra „Krait”, który ucharakteryzowany na miejscową jednostkę chińską przedostał się na wody indonezyjskie, a następnie w pobliże Singapuru (operacja „Jaywick”). Mimo licznych niebezpieczeństw, spotykanych sztormów, uszkodzenia wału napędowego i innych przeciwności załoga złożona z dziesięciu komandosów pod dowództwem kapitana I. Lyona przebyła trasę ponad 5000 mil morskich po wodach w większości kontrolowanych przez wroga. Dwa tygodnie po wyjściu z bazy „Krait” znalazł się niecałe 100 mil od portu w Singapurze. Dzień później przy jednej z bezludnych porośniętych dżunglą wysepki wyładowano z ukrycia trzy kajaki wraz wyposażeniem. Wyruszyło na nich sześciu komandosów, podczas gdy reszta odpłynęła na kutrze w rejony o mniejszym ruchu statków. Grupa bojowa posuwając się nocami od wyspy do wyspy 24 września 1943 roku dopłynęła do bram portu. Pierwsza próba ataku nie powiodła się wobec przeciwnego kierunku prądu. Dopiero 27 września zsynchronizowano porę doby z kierunkiem marszruty i przypływem. Zakładanie min przebiegło dość spokojnie chociaż w pewnym momencie niezauważony przez komandosów holownik o małe nie zmiażdżył jednego z kajaków o nabrzeże. Na szczęście Japończycy nie zauważyli ich. Również spotkanie z „Kraitem” odbyło się w przewidzianym miejscu i bez kłopotów. Podróż powrotna zakończyła się 19 października i miała przebieg szczęśliwy. W wyniku ataku w nocy 27 września na redzie Singapuru zatono siedem statków o łącznym tonażu 38 000 ton. Najcenniejszym łupem był dziesięciotysięczny zbiornikowiec „Sinkoku Maru”.

Nie wszystkie akcje miały tak pomyślny przebieg. Kilka grup komandosów zaginęło bez wieści. Japończycy nie uznawali ich za jeńców i z reguły po bestialskich torturach mordowali. Nieznany jest na przykład los dwudziestotrzynastopartyj kajakarzy, którzy wyruszyli do akcji przeciw statkom w Singapurze (październik 1944 roku). Była to eksperymentalna operacja z zastosowaniem nowego rodzaju kajaków typu MSC (motorized submersible canoe — silnikowy zanurzający się kajak). Ich projektantem był Quentin Reeves. Unikalna konstrukcja rzeczywiście stanowiła rodzaj „wyrośniętego” kajaka wyposażonego w zbiorniki balastowe i bateryjny silnik elektryczny. Po wodzie można było przemieszczać ją za pomocą wiosła. Blisko celu kajakarze zamieniali się w nurków, a ich łódka w rodzaj

podwodnego pojazdu do podczepiania min magnetycznych. Praktyczna wartość tej hybrydy jest trudna do ustalenia wobec wyginięcia uczestników grupy przeszkolonych w jej obsłudze. Wiadomo jednak, że sprzęt ten wykazywał szereg usterek i niedomogów. Między sobą komandosi ochrzcili ten typ kajaku ironiczną nazwą „Śpiąca piękność”.

Wydaje się, że historia kajakowych zagończyków w II wojnie światowej kryje jeszcze wiele nieznanych kart, ale ich duża wartość na dla ówczesnie toczonych działań wojennych nie ulega najmniejszej wątpliwości. Ich rola była już wtedy oceniana wysoko. Rozwój podobnych formacji od 1945 roku do chwili obecnej potwierdza te opinie dodatkowo.

VII. OREŻ ROZPACZY — NIEMCY

*Wysiłki i poświęcenie narodu niemieckiego
były tak wielkie, że trudno mi uwierzyć, aby poszły na marne.
Adolf Hitler.*

Podczas gigantycznych zbrojeń przed rozpętanem wojny w 1939 roku Niemcy nie podjęli prób tworzenia niekonwencjonalnych broni morskich. Owszem, dowództwo Kriegsmarine było otwarte na innowacje, finansowało wiele prac badawczych i rozwojowych, akceptowało do budowy prototypy różnych, niekiedy dziwacznych albo od początku bardzo wątpliwych konstrukcyjnie prototypów ale wszystko to miało niewiele wspólnego z dywersją morską. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że w porównaniu z Włochami, a nawet Japonią i Anglią nie prowadzono żadnych konkretnych przygotowań w tej materii. Jeżeli ta luka w kontekście porównania z innymi mocarstwami morskimi może jeszcze być jakoś tłumaczona, to już na pewno wygląda dziwacznie na tle rozwoju formacji dywersyjnych w pozostałych rodzajach hitlerowskich sił zbrojnych. Na długo przed wojną działania specjalne stały się wręcz oczkiem w głowie nowej elity sztabowej Niemiec. Hitler osobiście przywiązywał dużą wagę do roli dywersji na przyszłym polu walki zgodnie ze swymi doktrynami wojny błyskawicznej i trójwymiarowej (front stanowi całe terytorium przeciwnika). Podobnym entuzjastą był Göring. Utworzono związki taktyczne wojsk powietrzno-desantowych z których wydzieleno grupy typowo dywersyjne i dalekiego rozpoznania. Oddzielne duże jednostki powstały pod skrzydłami Abwehry oraz SS. Podjęto znaczne wysiłki w celu wyposażenia tych oddziałów w unikalny sprzęt, w tym i nadający się do dywersji morskiej — stroje dla płetwonurków, szybkie łodzie szturmowe, środki łączności bezprzewodowej, motorówki wybuchowe zdalnie sterowane radiem — pomyślane jako środek napadu na mosty i przeprawy nieprzyjaciela. Być może — paradoksalnie — sama możliwość „wypożyczenia” dla swoich potrzeb komandosów i dywersantów z innych rodzajów wojsk nie skłaniała marynarki do tworzenia ich imitacji u siebie. Prawdziwa przyczyna długiej niechęci do „samotnych wojowników” na gruncie floty III Rzeszy leżała jednak w jej historii i doktrynie wojennej. Otóż, marynarka ta czuła się bezpośrednim spadkobiercą imperialnej floty kajzerowskiej, która będąc czołową potęgą morską doskonale sobie radziła bez żadnych udziwnień i drobnoustrojów. Kriegsmarine nie była już siłą tej miary ale miała się niebawem taką stać dzięki monstrualnemu programowi budowy ciężkich okrętów zatwierdzonemu na lata czterdzieste. Niemcy nie czuli się słabsi, więc nie potrzebowali do zwycięstwa żadnych trików. Nie potrzebowali też ich do obrony

ponieważ nie przewidywano takiej ewentualności. Wszystko przemawia za tym, że Japonia nie informowała Berlina o swoich przygotowaniach, a potem o doświadczeniach z zastosowaniem miniaturowych okrętów podwodnych. Do połowy roku 1943 Niemcy nie zebrali istotniejszych danych o angielskich jednostkach dywersji morskiej.

O dziwo, nawet sukcesy X Flotyli MAS, którymi Włosi się chwalili także nie zapłodniły dowództwa niemieckiej marynarki. Patrzyli na wyczyny Włochów w Aleksandrii i Gibraltarze z poczuciem wyższości. Skoro zwykłemu U-bootowi udało się wdrzeć do Scapa Flow (główna baza Royal Navy w Szkocji), gdzie zatopił pancernik „Royal Oak”, a innemu storpedować eskortowany pancernik „Barnham” na pełnym morzu w biały dzień, to nie było najmniejszych powodów do zaśmiecania sobie głów dywersją. Podczas wojny z Rosją Kriegsmarine nawet „wypożyczała” od Włochów zwarte zespoły okrętów lekkich i specjalnych (miniaturowe okręty podwodne i takie kutry torpedowe, motorówki wybuchowe i inne). Wzięły one udział w walkach głównie na Morzu Czarnym, ale też na wodach Finlandii odnosząc stosunkowo dużo zwycięstw. Hitlerowskie sztaby wykorzystywały je jednak jako typowe (tylko małe) okręty według rutynowych taktyk. Nie dostrzegano możliwości zastosowania ich według procedur dywersyjnych.

Nieco więcej dały Niemcom do myślenia sukcesy angielskich miniaturowych okrętów podwodnych — głównie na wodach norweskich (jesień 1943 — udany atak na „Tirpitz”). One także nie były jednak na tyle przekonujące aby nastąpił natychmiastowy przełom w podejściu do morskich broni specjalnych. Zmiany dojrzały jeszcze przez resztę roku 1943. W końcu jednak zdano sobie sprawę, że program budowy wielkiej floty liniowców i lotniskowców jest nierealny wobec bombardowań stoczni i braku surowców. Położono więc nacisk na fabrykację okrętów podwodnych i jednostek lekkich, które można było przygotowywać w małych sekcjach nawet w niepozornych warsztatach. Dopiero ostateczny montaż następował w wytypowanych stocznjach oddalonych od baz alianckiego lotnictwa. Załamanie się frontu w Afryce i kapitulacja Włoch dodatkowo postawiły problem zorganizowania oporu na Morzu Śródziemnym, na którym znajdowały się tylko pojedyncze okręty niemieckie, zupełnie niewystarczające nawet do markowania aktywności. Przejęcie części flot francuskiej i włoskiej niewiele zmieniło rachunek sił, gdyż zajmowane okręty były w złym stanie technicznym i najczęściej nawet nie istniały możliwości napraw przy braku oryginalnych części zamiennych. W ten sposób powstało zapotrzebowanie na lekkie morskie środki szturmowe, które można by przemieszczać również łądem. W miarę narastania niemieckich klęsk coraz żarliwiej sięgano po morskie broni dywersyjne. Po desancie w Normandii niektórym z nich przypisywano nawet znaczenie oręża strategicznego. Krótka historia morskich broni specjalnych III Rzeszy daje się ostatecznie sprowadzić do ilustracji banalnego powiedzenia: tonący chwyta się wszystkiego. W sensie taktycznym używano ich zaczepnie, ale już podczas głębokiej defensywy strategicznej, przy miażdżącej przewadze nieprzyjaciela. Stosowanie stosunkowo licznych jednostek sprzętu o dość wysokiej klasie nie przynosiło odpowiednich sukcesów,

gdyż prowadzone ataki były złe lub w ogóle nie były zsynchronizowane z działaniami innych rodzajów wojsk. Brakowało wsparcia lotniczego i rozpoznania. W odróżnieniu od Włochów Niemcy też nie zdołali zaatakować odległych portów przeciwnika, gdzie można się było spodziewać obfitych łupów i osłabionej obrony. W zasadzie dopiero w 1945 roku wdrożono część programu przenoszenia środków szturmowych na okrętach podwodnych i samolotach. Wcześniej były skazane tylko na ataki przeciw konwojom inwazyjnym z nieodległych baz. Sporadycznie stosowano holowanie na pozycje wyjściowe przed akcją.

Formowanie pierwszych pododdziałów dywersji morskiej nastąpiło na przełomie 1943 i 1944 roku. Wcześniej — lato 1942 — odbyły się we Włoszech treningi dla grup nurków bojowych. Zastosowano dla nich zbiorczą nazwę Kleinkampfverbande (małe zespoły sił szturmowych), potocznie skracaną do „sił K”. Teoretyczne studia nad przygotowaniem nowej formacji powierzono admirałowi Weicholdowi, który został też jej pierwszym dowódcą. Funkcję tę pełnił jednak krótko zastąpiony przez admirała Helmutha Heye'go, który uznawany jest za prawdziwego twórcę dywersji morskiej w armii III Rzeszy. Dönitz udzielił dowódcy powstającej broni bardzo szeroki uprawnień, które pozwalały temu ostatniemu na kontrolowanie zarówno wszelkich prac przygotowawczych, łącznie z projektowaniem sprzętu, jego fabrykacją, przez aprowizację, szkolenie ludzi, aż po planowanie operacyjne i bezpośrednie dowodzenie konkretnymi akcjami. Równocześnie Heye reprezentował siły K w sztabie głównym marynarki. Powyższe rozwiązanie oceniane jest powszechnie jako trafne i przynoszące dobre efekty.

Pierwsze osiągnęły gotowość bojową małe grupy komandosów przeznaczone do rajdów na wybrzeża wroga (Marine- Einsatz-Komandos). Liczyły w granicach 20-25 żołnierzy przygotowanych do działań we wszystkich strefach klimatycznych. Były doskonale wyposażone i posiadały autonomiczność liczoną na kilka tygodni. Przewidywano przewożenie ich na tereny aliantów drogą morską też okrętami podwodnymi i powietrzną. Nie odegrały one jednak znaczącej roli w wojnie. Szybkość postępów sprzymierzonych oraz ich przewaga na morzu nie dawały usprawiedliwienia wypadkom, które miały polegać na zniszczeniu stacji radarowej lub baterii armat koło Dover. Żołnierze z tych grup często byli przekwalifikowywani na operatorów różnego typu środków szturmowych np. jednoosobowych torped „Neger”, ponieważ dowództwo floty nie chciało wyrazić zgody aby obsadzać je członkami załóg zdemobilizowanych lub zatopionych U-bootów (żywiono złudne nadzieje o ruszeniu masowej produkcji okrętów podwodnych nowych typów dla których musiały być wykwalifikowane kadry). Komandosi nie zawsze sprawdzali się jako nawigatorzy jednostek szturmowych, gdyż szkolenia w tym zakresie były krótkie i powierzchniowe. Do ciekawszych, a udanych akcji hitlerowskich komandosów należało zniszczenie baterii nabrzeżnej w Bac du Hode (3 x 150 mm), która zagrażała utrzymywanemu przez Niemców portowi w Le Havre (po inwazji w Normandii). Do wypadu użyto dwóch motorówek, które po zbliżeniu się do brzegu przeciwnika „przeszły” na napęd wiosłowy aby nie zdemaskować się hałasem i moc uniknąć min. Nawigację prowadzono w ciemno-

ściach zupełnie na ślepo, gdyż zawiódł system sygnalizacji. Po odnalezieniu stanowisk dział akcja przebiegła sprawnie i bez strat. Cel został całkowicie zniszczony przez detonację zapasów amunicji i wysadzenie luf. Dywersanci powrócili do bazy.

Tabela 10

Produkcja miniaturowych okrętów podwodnych w III Rzeszy.
Ilość jednostek przekazanych do linii.

Typ okrętu	Miesiące 1944 i 1945 roku											Razem	
	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		4
MOLCH	—	3	8	125	110	57	—	28	32	—	—	—	363
BIBER	3	6	19	50	117	73	56	—	—	—	—	—	324
HECHT	2	1	7	43	—	—	—	—	—	—	—	—	53
SEEHUND	—	—	—	—	3	35	61	70	35	27	46	8	285
Razem	5	10	34	218	230	165	117	98	67	27	46	8	1025

Większe nadzieje wiązano z grupami nurków, których szkolono także we Włoszech oraz z koncepcją miniaturowych łodzi podwodnych na wzór angielskich jednostek „X”. Nurkowie zniszczyli kilka mostów i budowli hydrotechnicznych, które wpadły w ręce nacierających aliantów, w tym wielką służę wejściową do Antwerpii o szerokości 35 metrów (15/16 IX 1944).

Na wodach włoskich, bazując głównie na adriatyckiej wyspie Brioni, koło Puli (wtedy Pola) niemieckie siły dywersji morskiej szeroko stosowały także zdobyty na Włochach sprzęt masistów. Do działań sposobiono nawet trzy nowe okręty podwodne przystosowane do przewożenia „żł”, ale wszystkie one zostały wyeliminowane z linii podczas nalotów jesienią 1944 roku. Przejęto m.in. małe okręty podwodne: „CB” (10 sztuk o numerach włoskich 13-22), „CM” (2 sztuki ukończone nazwane przez Niemców „UIT” 17 i 18) oraz 29 motorówek MTM, 4 MTR/MTRM, 1 MTL, 10 MTSM i 23 MTSMA. Jedynym poważniejszym sukcesem sił K na tym teatrze działań wojennych było zniszczenie francuskiego niszczyciela „Trombe” w ostatnich dniach wojny. Warto zaznaczyć, iż Niemcy usiłowali w tym okresie jakby nadrobić stracony czas w stosowaniu morskich broni szturmowych. Gorliwie eksperymentowali zarówno ze sprzętem własnej konstrukcji jak i byłego sojusznika — Włoch. Nie pogardzali też metodami podpatrzonymi głównie u Anglików (rajdy kajakowe). Znaczny wysiłek organizacyjny i techniczny połączony z heroizmem, a nawet fanatyzmem personelu przynosił jednak znikome rezultaty. Operatorzy skaplifikowanego sprzętu byli rzucani do walki na typach, których nie znali. Inni byli zupełnie nie przygotowani do walki nowymi broniąmi

lub poznawali tylko niektóre aspekty ich stosowania. Permanentne były usterki techniczne wynikające z nieumiejętnej konserwacji i braków w wiedzy obsługi. Nad wszystkim ciążyła paraliżująca przewaga aliantów zmuszająca do ciągłych przenosin baz i zmian w planach ataków. Nieustanne zagrożenie nalotami, które też niszczyły większość pojazdów bojowych przed rozpoczęciem jakiegokolwiek operacji i powodowały duże straty w ludziach, ograniczało dodatkowo możliwości szkolenia. Alianci nabrali też pod koniec wojny sporego doświadczenia w zwalczaniu nietypowych form ataków na morzu i w portach.

W rzeczywistości, jako pierwsze znalazły zastosowanie bojowe załogowe torpedy „Neger” („Murzyn”). Prototyp odbył pierwsze pływania na początku marca 1944 roku w zatoce Eckernforde na Morzu Bałtyckim. Projektantem był inżynier Mohr. Jego koncepcja odznaczała się prostotą i pozwalała niemal natychmiast wyprodukować dużą ilość egzemplarzy tajnej broni. Pomysł polegał na sprzężeniu — jedna pod drugą — dwóch standardowych torped typu G 7E. Górną poddano adaptacji na pojazd załogowy — nosiciela torpedy bojowej stąd niemiecka nazwa (Tragertorpedo). W tym celu w przedniej części górnego pocisku opróżniono głowicę bojową i umieszczono tam stanowisko pilota. Początkowo było osłonięte tylko kołnierzem blaszanym, który nie chronił dostatecznie przed zalewaniem przez fale. Później zastosowano szczelny klosz z pleksiglasu, który znacznie polepszył sytuację prowadzącego torpedę. Spowodował jednak konieczność zainstalowania butli z tlenem do oddychania, co z kolei zmusiło do rezygnacji z części baterii napęd elektryczny ograniczając tym samym jego zasięg. Mimo ciągłych udoskonaleń podwójne torpedy do końca wykazywały się dużą ilością defektów. Piloci często mieli kłopoty z oddychaniem, usypiali i truli się dwutlenkiem węgla, którego pochłaniacze miały za małą wydajność. Inni zamknięci w małej przestrzeni wpadali w klaustrofobię, a nawet w panikę. Otwierali klosze i szybko tracili swoje cygara zalewane falami. Utrudniona też była obserwacja, gdyż głowa pilota znajdowała się tylko pół metra nad poziomem wody. Nawet lekkie falowanie zalewało stale klosz wręcz uniemożliwiając prowadzenie systematycznej obserwacji. Równoważne było to z poważnymi błędami w nawigacji. „Negery” często gubiły się na morzu płynąc nieraz w zupełnie innych kierunkach od zaplanowanych. Przyczyniały się do tego również awaryjne kompasy. Bardzo kłopotliwe było wodowanie „Negerów” w warunkach polowych. Te zaś musiały być rutyną gdyż zasięg torped wynosił ca 35 mil morskich (praca baterii przez 7 godzin) i nie było mowy aby do akcji wyruszać z własnych portów. Wodowania musiały się odbywać tuż za linią frontu. Nie zamierzano wypuszczać „Negerów” z okrętów, które podwoziłyby je w pobliże miejsca ataku. Pojazd z torpedą bojową ważył około 5 ton i osiągał prędkość 3,2 węzła. Uwolniony od niej przyspieszał do 4,2 węzła. Długość wynosiła 7,6 metra. Wybudowano około dwustu „Murzynów”. Ich następcą była „Kuna” („Marder”), której przygotowano ponad trzysta egzemplarzy. Istotnym postępem w nowej wersji podwójnej torpedy była ograniczona zdolność do pływania podwodnego (głębokość zanurzenia do trzydziestu metrów). Poprawiało to możliwość skrytego podejścia na pozycję dogodną do strzału po wcześniejszym wykryciu celu (w

położeniu nawodnym lub półnawodnym). Lepiej nieco też wyglądały szanse na przeczekanie kontrakcji nieprzyjaciela i ewentualną ucieczkę. Nowszy model nie zdążył jednak wziąć szerszego udziału w walkach mimo, że rozwieziono go do rejonów przyfrontowych w znacznych ilościach.

Pierwszy zespół „Negerów” osiągnął gotowość operacyjną w kwietniu 1944 roku. Kilkadziesiąt z nich przewieziono przez Alpy do Włoch, gdzie Niemców bardzo niepokoił aliancki przyczółek pod Anzio (około 50 kilometrów na południe od Rzymu). Co prawda Wehrmacht zdołał powstrzymać jego rozwój ale nie miał już siły aby zepchnąć przeciwnika do Morza Tyrreńskiego. Najbardziej przeszkadzała w tym flota aliancka, która potężnym wsparciem ogniowym paraliżowała wszelkie próby zniszczenia desantu. Umożliwiała też stałe dowożenie zaopatrzenia i nowych oddziałów piechoty i wojsk pancernych, które szykowano do decydujących uderzeń. Już wkrótce mogły stamtąd wyjść silne ataki na tyły frontu biegnącego w poprzek Półwyspu Apenińskiego. W pobliżu przechodziła też strategiczna droga na Rzym. Jej przecięcie znacznie utrudniłoby hitlerowcom zasilanie logistyczne frontu i spowodowałoby bezpośrednie niebezpieczeństwo dla stolicy Italii. Przy braku poważniejszych sił Kriegsmarine na pobliskich akwenach oraz przy znacznej przewadze sprzymierzonych w powietrzu tylko załogowe torpedy dawały szansę na przerwanie strumienia alianckich konwojów wzmacniających siły desantu.

Tabela 11

Rozmieszczenie oddziałów dywersyjnych *Kriegsmarine* w czerwcu 1944 roku. Wykaz niepełny

Numer jednostki	Miejsce pobytu
MEK 20	Cavalia
MEK 60	Le Havre, Rouen
MEK 70	Brest
MEK 71	Tulon
MEK 75	Włochy (wcześniej Anzio)
MEK 80	Północne Włochy
MEK 90	Dubrownik
MEK 40	Dania (w formowaniu)
MEK 65	Rejon Kanału La Manche
LK 600 i LK 601	Sesto Calende (Włochy)
LK 602	Stresa
LK 700 i LK 701	Wenecja (szkolenie nurków)
LK 702	Bad Tolz
LK 704	Valdagno

MEK — jednostki bojowe (Marine Einsatz Kommando). LK — ośrodki szkoleniowe (Lehrkommando). Ponadto istniały już w tym czasie komanda bazowane na froncie wschodnim i u ujścia Dunaju.

Na miejsce koncentracji przed operacją wybrano las piniowy koło Torre Vaianica. Pobliską plażę uznano za przydatną do zwodowania pojazdów torpedowych (minimalna głębokość dla uzyskania pływalności przez torpedy załogowe wynosiła 1,7 metra). Odpowiednia głębokość morza zaczynała się już dwadzieścia metrów od brzegu. Odległość od redy Anzio wynosiła około 18 mil, co pozwalało na powrót do linii niemieckich i nawet zakładało pewien zapas. Po zakończeniu akcji, już przy własnym brzegu, ale na głębokiej wodzie, piloci mieli zatapiać swój sprzęt i wpływ wracać na ląd ponieważ w pobliżu nie było żadnych nabrzeży czy urządzeń dźwigowych, które mogłyby podnieść „Neger” z morza. Dla operatorów przygotowano dokładne marszruty z rozpisanim charmonogramem. Ustalono zasady współpracy z wojskami lądowymi, które przez ostrzał i oświetlanie miały dodatkowo ułatwić torpedom bezbłędne podejście do celów.

Tabela 12

Rozmieszczenie i wyposażenie flotylli Kleinkampfverbände — stan na 1 września 1944 roku.

Numer jednostki	Wyposażenie	Miejsce pobytu
211 K-Flotille	Marder, Linsen	Niemcy Północne
212 K-Flotille	Linsen	Ath, Belgia
261 K-Flotille	Biber	Lubeka
361 K-Flotille	Marder, Linsen	Niemcy
362 K-Flotille	Linsen	Niemcy (z Francji)
363 K-Flotille	Linsen	Niemcy (Bałtyk)
364 K-Flotille	Linsen	W drodze do Genui
365 K-Flotille	Linsen	W drodze do Genui
411 K-Flotille	Molch	W drodze do Genui
412 K-Flotille	Molch	Niemcy — od 10 IX przerwut do Włoch

Personel typowej flotylli obejmował około 60. operatorów, sztab oraz żołnierzy obsługi i zabezpieczenia.

Po rozpoznaniu na wodach przyczółka kolejnego konwoju wyznaczono termin ataku. Stała się nim noc z 20 na 21 kwietnia. Spychanie obsadzonych torped do morza rozpoczęto o godzinie 22. Każdy pojazd był umieszczony na specjalnym wózku, który poruszało kilkadziesiąt żołnierzy. Wcześniej przygotowano przez niwelację podłoża i ułożenie mocnych mat rodzaj dróg-pochylni wchodzących w wodę. Powyższa technika wodowania nie wytrzymała konfrontacji z rzeczywistością. W zimnej bardzo wodzie żołnierze szybko zmarzli i tracili siły. Wózki grzęzły i obsuwały się na miękkim dnie. Część wyróciła się i nie było metody na ponowne ich ustawienie. Tylko dzięki determinacji dowódców i ostrym groźbom adresowanym do popychaczy należy zawdzięczać, że operacji nie przerwano już w tym stadium. Bilans wysiłków nie był jednak imponujący — w rejs zdołało wyjść zaledwie 17 „Murzynów”, czyli nieco ponad połowa stanu początkowego (30

sztuk). Niektórzy autorzy podają inne dane — np. H. Fock pisze o 23 „Negerach”, które wyszły do akcji na 37.

Dalszy przebieg operacji również bardzo odbiegał od założeń. Nie udało się utrzymać reżimów czasowych. Trzy grupy bojowe (niekompletne) mające przydzielone cele na redzie i w porcie Anzio oraz w pobliskiej zatoce Nettuno szybko utraciły ze sobą kontakt wzrokowy. Niebawem rozsypały się i poszczególne zespoły. Część pilotów pogubiła się i nie dotarła w ogóle w rejon ataku. Niektórzy z nich powrócili do linii niemieckich. Według relacji złożonych po akcji przynajmniej dziewięć torped osiągnęło nakazane miejsca w pobliżu rozpoznanej rano koncentracji statków nieprzyjaciela. Za wyjątkiem małych patrolowców nie dostrzeżono żadnych obiektów pływających. Jeden z torpedystów — podchorąży Potthast ten sam, który później trafił polski krążownik „Dragon” wdarł się nawet na wody wewnętrzne portu w Anzio ale i tam nie wypatrzył większej jednostki. Ostatecznie wypuścił swoją torpedę w skromny kabotażowiec stający przy nabrzeżu. Nastąpiła eksplozja po której statek zatonął. O zatopieniu dwóch dozorców zameldowali inni operatorzy torped. Źródła alianckie potwierdzają tylko atak Potthasta, z tym że torpeda miała wybuchnąć przy nabrzeżu, za rufą cumującego patrolowca. Wedle tych przekazów sojusznicy zostali uprzedzeni o grożącym niebezpieczeństwie przez wywiad i na czas usunęli wszystkie cenniejsze statki i okręty. Zostały tylko lekkie siły przeciwpodwodne poinstruowane o rodzaju szykującego się ataku. Jest to wersja prawdopodobna w dużym stopniu. Niewątpliwie przesadzone są natomiast doniesienia Anglików o rzekomym zatopieniu czterech „Negerów” bombami głębinowymi i ogniem broni pokładowej. Piąty z zatrutym operatorem, miał zostać podjęty z morza nazajutrz, co pozwoliło w pełni zbadać nową broń i przygotować się do jej odpięcia. Niemcy z kolei utrzymują, że ostatecznie z operacji powróciło 14 pilotów (utrata 3 zatrutych dwutlenkiem węgla). Nie potwierdzają wzmożonej aktywności obrony. Dyskusyjny wydaje się epizod z wyłowieniem podwójnej torpedy, gdyż brak dowodów na wprowadzenie nowych specjalnych środków zaradczych zarówno w basenie Morza Śródziemnego, jak i na wodach północnoeuropejskich. Niemieckie dane o ich stratach są obecnie dobrze udokumentowane i nie budzą zastrzeżeń. Natomiast doniesienie o storpedowaniu trzech okrętów alianckich bazuje głównie na relacjach torpedystów, którzy w warunkach walki i bardzo ograniczonej widoczności mogli popełnić pomyłki. Niemniej zapewnienia angielskie o braku strat nie przywołują konkretnych dokumentów i też budzą wątpliwości.

Ogólne podsumowanie ataku pod Anzio, jako pierwszego zastosowania nowej broni w warunkach bojowych, nie wypadło kompromitujące. Wartościowe było wykrycie jej braków wskazujące kierunki prac modernizacyjnych. Dowództwo sił K przyjęło wniosek, że w sprzyjających warunkach pogodowych „Negery” stanowią realny potencjał bojowy. Zwrócono uwagę na lepsze przygotowanie następnych operacji w zakresie rozpoznania i łączności. Na wzór włoski zorganizowano specjalny sztab naukowy, który miał dostarczać wszelkich wiadomości hydrograficznych, nawigacyjnych i ogólnogeograficznych o akwenach pianowa-

nych akcji (kryptonim „Raumkoppel”). Jako kluczową określono sprawę wodowania i podnoszenia „Negerów” z wody, tak aby mogły być stosowane jako broń wielokrotnego użytku.

Mimo podejmowanych przygotowań następne akcje bojowe „Negerów” miały miejsce dopiero po lądowaniu aliantów w Normandii (6 czerwiec 1944). Już 29 czerwca tego roku Dönitz zameldował Hitlerowi o gotowości do uderzenia podwójnymi torpedami na flotę inwazyjną w Kanale La Manche. Zostało to przyjęte z entuzjazmem i wielkimi nadziejami. Wydano rozkazy natychmiastowych ataków. W tym czasie w rejonie Zatoki Sekwany przebywało czterdzieści torped wraz z personelem obsługi pod dowództwem komandora Fritza Bohme. Bazę jednostki przygotowano w niepozornym kąpielisku Villers-sur-Mer — około dziesięciu kilometrów na południowy zachód od Trouville. Miejsce koncentracji maskował dodatkowo nadmorski las. Saperzy wykonali przejścia w systemie obrony brzegowej i poprowadzili nimi solidne trakty wyłożone balami. W wodzie przedłużono je budując groble zakończone drewnianymi pochylniami. Umożliwiało to w miarę bezpieczne wodowanie i podnoszenie pojazdów szturmowych. Aby ułatwić sobie wykonanie tych operacji zamierzano ponadto wykorzystywać przypływy i odpływy, które w tym rejonie dawały znaczne różnice poziomu lustra wody.

Z powodu złych warunków hydrometeorologicznych przez kilka dni trzeba było odkładać wyjście w morze. Dopiero wieczorem 5 lipca pogoda poprawiła się na tyle, iż „żywe torpedy” mogły wyruszyć. Do ataku przeznaczono trzydzieści „Negerów”. Pozostałe potraktowano jako rezerwę do następnych operacji.

Tym razem wszystkie pojazdy zdołały wypłynąć w kierunku zachodnim, gdzie na wysokości Caen znajdowały się silne ugrupowania okrętów alianckich. Stanowiły one lewe skrzydło floty inwazyjnej i obejmowały oprócz licznych jednostek desantowych i transportowych zespoły okrętów bojowych, w tym wiele tłustych kasków: pancernik „Rodney”, monitory „Erebus” i „Roberts” oraz cztery krążowniki. Ciężkie jednostki kotwiczyły blisko brzegu na pozycjach najlepszych do ostrzału celów na lądzie. Wokół nich uwijały się liczne trałowce, patrolowce i ścigacze tworzące wraz z eskortowcami i niszczycielami kilka linii dozoru.

Mimo niemal bezwietrznej pogody i małej fali „Negery” działały indywidualnie, a część z nich w ogóle nie dotarła do kotwicowiska nieprzyjaciela. Miały miejsce awarie związane z niedoskonałościami technicznymi sprzętu. Niektórzy z ich kierowców utonęli, inni wpław wrócili do brzegu. Przypuszczalnie jednak ponad dwudziestu jeźdźców potrafiło przedrzeć się w pobliże armady sprzymierzonych (maksymalnie dwudziestu trzech). Nieliczni z nich zdołali wypracować sobie pozycje dogodne do oddania strzału ale działo się to na obrzeżach alianckiej obrony i nie dotyczyło cenniejszych celów. Sieć patroli i dozorów była tak gęsta, że niemieckich operatorów zawodziły nerwy. Decydowali się na mniejsze obiekty na skraju formacji nie widząc szans na skryte przeniknięcie do jej jądra. Jak wykazują dokumenty okrętowe sojuszników nie liczyli się oni z możliwością tak niekonwencjonalnego ataku i dopiero po odpaleniu pierwszych torped zorientowali się w istocie napadu.

Alarm został podniesiony około godziny trzeciej nad ranem po trafieniu torpedą trałowca oceanicznego „Cato” typ amerykański „Raven” w służbie brytyjskiej (890 ton wyporności). Kilka następnych torped minęło w niewielkich odległościach inne okręty alianckie w tym polski niszczyciel eskortowy „Słazak”. Kolejna zatopiła bliźniaka pierwszej ofiary trałowiec „Magie”. Nastąpiła energiczna kontrakcja sił eskortowych i lekkich. Wydano zezwolenie na otwieranie ognia bez rozkazu do wszystkich podejrzanych obiektów, co dowodzi poziomu obaw i zagrożenia w alianckich sztabach. Oprócz standardowych bomb głębinowych, używano lżejszych ładunków i granatów wojsk lądowych. W wielu wypadkach doszło do ostrzeliwania „Negerów” z małokalibrowej broni pokładowej. Rezultaty obrony były godne uwagi: nie dopuszczono do przeniknięcia przeciwnika poza zewnętrzne linie obrony, nie było zatem bezpośredniego zagrożenia cięższych jednostek. Przynajmniej dziewięć „Negerów” zatopiono. Nad ranem wzmiankowany polski eskortowiec zniszczył prawdopodobnie jedną z „żywych torped”, a jej operatora wziął do niewoli (pierwszy wypadek we flocie sprzymierzonych). Był to cenny sukces, gdyż pozwalała na zebranie aktualnych wiadomości o siłach, zamiarach i taktyce wroga.

Ostatecznie jedenastu pilotów doprowadziło swoje pojazdy na pozycję wyjściową. Trzech dalszych wróciło wpław — w tym wymieniany już podchorąży Potthast. Straty były więc bardzo wysokie ale Niemcy nie tracili animuszu, gdyż ocalali operatorzy zgłaszali z przekonaniem liczne trafienia dużych okrętów. Ich relacje brzmiały wiarygodnie i rzeczywiście niewiele w nich było zmyśleń i przechwałek. Znakomita ich większość bazowała jednak na ułamkowych obserwacjach czynionych w ferworze walki tylko w momentach wynoszenia „Negerów” na grzbiety fal oraz na kojarzeniu efektów akustycznych (eksplozje) ze skutkami działania odpalonych przez siebie torped. Przy tak ograniczonych możliwościach nietrudno o pomyłki — np. branie wybuchów bomb głębinowych za trafienia nieprzyjacielskich okrętów.

Do następnego ataku przystąpiono już dwa dni później. Tym razem komandor Bohme postanowił rzucić do walki wszystkie siły — to jest dwadzieścia jednostek (dziesięć rezerwy i dziesięć, które wróciły z pierwszej akcji; jedna torpeda uległa uszkodzeniu podczas nalotu). Dla odciążenia uwagi alianców wzmocniono aktywność na froncie lądowym oraz przewidziano intensywne działania lotnictwa. Równocześnie zaaranżowano pozorowane ataki torpedowców i ścigaczy torpedowych. Warunki hydrometeorologiczne były sprzyjające: spokojne morze, ciemna noc. Przebieg operacji był podobny do poprzedniej. Wodowanie „Negerów” nastąpiło przed północą z 7 na 8 lipca i przebiegło sprawnie. Wszystkie torpedy wyruszyły w morze ale już podczas przejścia do strefy kontrolowanej przez nieprzyjaciela kilka z nich zatoneło. Pozostałe natknęły się na czujną obronę, która przeprowadziła zaciekle kontrakcje zakończone w większości wypadków powodzeniem. Nieliczne pojazdy szturmowe przekradły się bliżej większych jednostek i zdołały odpalić swoje pociski. Tylko dwa z nich trafiło w wyznaczone cele. Jeden zatopił kolejny trałowiec typu „Raven” — „Pyllades”, a drugi ugodził w polski

krażownik „Dragon”, co zostało opisane w rozdziale pierwszym. Z rajdu nie powróciła ani jedna torpeda. Życie uchwyciło tylko trzech „jeźdźców” — dwóch wyłowionych przez alianców i wziętych do niewoli oraz trzeci: starszy marynarz Gerold, który zdołał przedostać się do własnych linii. Wrócił co prawda bez sprzętu ale jako jedyny ocalały został uznany bohaterem i odznaczony Rycerskim Krzyżem Żelaznym. Nawet w tym okresie wojny nie było to tuzinkowym wyróżnieniem. Przepisano mu trafienie „Dragona”, podczas gdy prawdziwy sprawca — Potthast znalazł się w niewoli.

Mimo zatopienia kilku okrętów floty inwazyjnej oraz wzniesienia niepokoju wśród alianckich sztabów niemieckie „żywe torpedy” nie wywarły istotnego wpływu na przebieg operacji normandzkiej. Podczas ich ataków na lądzie było już ponad milion żołnierzy sprzymierzonych, tysiące czołgów i armat. W poprzek Kanału La Manche kursowały regularnie karawany statków zapewniających stały dopływ zaopatrzenia i dowóz nowych sił. Nawet gdy każda z torped trafiała w cel było ich za mało aby załamać wielokrotną przewagę przeciwnika na morzu. Bardzo wysoki wskaźnik strat „Negerów” i ich operatorów — według celnego określenia Edmunda Kosiarza — w pełni uzasadnia stosowanie wobec nich nazwy „żywe torpedy” w kontekście broni straceńczej. Główną wadą tego sprzętu, oprócz opisywanych usterek technicznych i znacznej awaryjności była łatwość wykrywania.

Postępy armii inwazyjnej zmusiły hitlerowców do szybkiego wycofywania się wzdłuż północnych wybrzeży Francji. W drugiej połowie lipca ściągnięto z Rzeszy nowy sprzęt, który wziął udział w kilku operacjach. 20 lipca prawdopodobnie zatopiono angielski niszczyciel „Isis” (mógł też paść ofiarą miny). Ostatni atak „Negerów” w Zatoce Sekwany miał miejsce w nocy z 16 na 17 sierpnia 1944 roku. Wzięły w nim udział nie mniej niż 42 torpedy z których 16 powróciło. Ich łupem padł okręt desantowy. Dwie torpedy obrały sobie za cel osadzony na płyciźnie, jako fałochron sztucznego portu, stary francuski pancernik „Courbert”. Jednak i jemu nie potrafiły wyrządzić szkód. We wrześniu 1944 — już na wodach niderlandzkich — dwukrotnie jeszcze „Neger” odważyły się na nocne rajdy: 4/5 i 10/11 września. W pierwszym wzięło udział 5 torped (4 zatopione), a w drugim stracono kolejne dziesięć egzemplarzy. Był to koniec broni już wcześniej zastępowanej innymi modelami. Jako ciekawostkę należy podać, że Flotylla K na wodach włoskich używała zdobytych na niedawnych sojusznikach torped SLC. I na tym doskonałym sprzęcie Niemcom nie udało się odnieść sukcesów. Także we wrześniu 1944 użyto 44 „Mardery” przeciwko inwazji na południu Francji. — Drugi atut początkowego okresu hitlerowskiej dywersji morskiej — łodzie wybuchowe „Linse” („Soczewica”) — debiutowały wspólnie z „Negerami” pod Anzio. Próba wyjścia na otwarte morze zakończyła się kompletnym fiaskiem, gdyż motorówki okazały się za lekkie i wywracały się nawet na niedużej fali. W ten sposób Niemcy ponieśli karę za improwizację, polegającą na zastosowaniu do działań na morzu sprzętu przejętego od dywersyjnego pułku Abwehry „Brandenburg”. Jeszcze gorzej zaczęła się kampania normandzka. 29 czerwca, w Le Havre zgłosiła gotowość bojową 211

Flotylla sił K składająca się z 32 łodzi wybuchowych oraz 16 łodzi kontrolno-ewakuacyjnych. Ataki miały być prowadzone w zespołach składających się z dwóch łodzi wybuchowych i jednej przystosowanej do podnoszenia z wody operatorów. Ten drugi typ był wyposażony w urządzenie do radiowego sterowania motorówkami wybuchowymi w ostatniej fazie ataku — już po opuszczeniu ich przez kierowców. Jednostki rozwijały prędkość nieco ponad 30 węzłów, ładunki wybuchowe ważyły po 300 kilogramów i miały zapalniki kontaktowe. Charakterystyka była więc zbliżona do modeli włoskich, które były jednak większe, lepiej osłaniały pilota oraz miały możliwość dłuższego przebywania na morzu.

Jeszcze tej nocy postanowiono przeprowadzić pierwszy wypad przeciw flocie inwazyjnej. Miał być połączony z równoległą akcją „Negerów”. Przed wydaniem rozkazu wymarszu — jeszcze podczas przeglądu technicznego motorówek nastąpiła detonacja na jednej z nich. Wypadek nie tylko zniszczył motorówkę ale i spowodował zatopienie stojącego w pobliżu trałowca oraz opóźnienie wyjścia całego zespołu. Dla oszczędności paliwa motorówki miały być do ujścia rzeki Orne holowane przez większe okręty. Dopiero stamtąd zaplanowano ich samodzielne podkradanie się w kierunku kotwicowisk floty desantowej przeciwnika. W praktyce już podczas początkowej części rejsu wzburzone wody uszkodziły szereg motorówek, które musiały zawrócić lub szukać schronienia przy brzegach. Na wody Zatoki Sekwany zdołały w komplecie dotrzeć tylko dwa pełne zespoły uderzeniowe ale i te wróciły nad ranem nie zbliżywszy się do okrętów sprzymierzonych. Nowe doświadczenie całkowicie zdeskredytowało łodzie „Linse”, które nie miały odpowiedniej dzielności morskiej. Natychmiast postanowiono zastąpić je modelami lepiej przystosowanymi do warunków żeglugi na wodach otwartych oraz zabezpieczonymi przed niekontrolowanymi samowzbuchami.

Udoskonalone motorówki wyposażono w charakterystyczną ramę okalającą dziobową część na wysokości styku z pokładem. Była ona zamocowana na sprężynujących piętnastocentymetrowych wspornikach, które w razie zderzenia z odpowiednią siłą uruchamiały zapłon niewielkiego ładunku wybuchowego ulokowanego na dziobie. Powodowało to zatopianie łodzi, która osiadała cięższą rufą. Tam też umieszczono główny ładunek wybuchowy (300 kg), który detonował po siedmiu sekundach i działał jak mina lub torpeda na zanurzone partie celu. Powyższa metoda wyraźnie wzorowana na osiągnięciach włoskich nie była pozbawiona wkładu oryginalnej niemieckiej myśli technicznej i dawała gwarancje spowodowania bardzo poważnych szkód. Dopracowano system zdalnego sterowania spokrewniony ze stosowanym do gaśnicowych ładunków wybuchowych typu „Goliath”. Pozwalał on na przekazywanie siedmiu komend: ster w lewo, w prawo, zatrzymanie i uruchomienie silnika, wolno naprzód, cała naprzód oraz wybuch (w wypadku nie trafienia celu). Nadal przewidywano trójkową organizację grup uderzeniowych, przy czym na łodzi dowódczej oprócz szefa zespołu, a zarazem sternika znajdowało się dwóch radiotelegrafistów kierujących na oddzielnych falach swoimi motorówkami. Dla ułatwienia im pracy na łodziach wybuchowych zainstalowano dwa światła widoczne tylko od rufy — zielone na dziobie i czerwone

z tyłu. Podczas ataków nocnych zapalały się wraz z włączeniem aparatury zdalnego sterowania. Pozycja optymalna była sygnalizowana przez ustawienie światła jednego pod drugim. W razie ich rozbiegania się należało reagować impulsami na ster. Szturmowcy otrzymali też specjalistyczny ekwipunek obejmujący hełm bojowy, kamizelkę ratunkową i wodoodporny kombinezon z charakterystycznymi pasami na plecach, które również miały pomagać w utrzymywaniu kierunku za poprzedzającym.

Nowa wersja łodzi wybuchowych została wprowadzona do akcji w nocy z 2 na 3 sierpnia 1944 roku. Z bazy w Houlgate (nieopodal Villers-sur-Mer) wyruszyło 20 łodzi wybuchowych i 12 kontrolnych. Dla zmylenia przeciwnika zabrano pleksyglasowe kopuły stosowane przez „Negery” z imitacjami ludzkiej głowy wewnątrz. Opuszczano je na wodę w pobliżu okrętów alianckich powodując znaczne zamieszanie, ogólną strzelaninę i rzucanie bomb głębinowych. Oficjalny komunikat sprzymierzonych podał nawet dokładnie, że zniszczono czterdzieści „żywych torped”. Trik ten okazał się tak skuteczny, że do dziś nawet niektórzy angielscy autorzy obstają przy wersji o wspólnym ataku obu typów hitlerowskiej broni dywersyjnej morskiej. Wedle źródeł niemieckich nic podobnego nie miało nigdy miejsca, chociaż przygotowywano taką operację. Przebieg ataku był stosunkowo pomyślny: zatopiono niszczyciel „Quorn”, trawler „Gairsay” i jeden okręt desantowy. Zniszczeniu uległy także dwa statki, w tym duży zbiornikowiec. Powróciło do bazy 10 łodzi kontrolnych. Drugi atak przeprowadzony w nocy z 8 na 9 sierpnia dopełnił losu Flotylli nr 211. Nie wróciła żadna z 16 łodzi wybuchowych. Stracono również 4 łodzie kontrolne (z 12). Nieodwracalne były straty wśród marynarzy prowadzących jednostki szturmowe, których prawie w ogóle nie wyławiano z powodu ostrego ostrzału i trudności z poszukiwaniem w mroku. Przypuszczalnie zatopiono siedem statków i okrętów desantowych. W ten sposób uzyskano potwierdzenie, że modernizacja „Linse” poszła w dobrym kierunku tworząc z niej groźny środek napadu. Skuteczność udoskonalonej wersji nie była jednak na miarę oczekiwań.

Następne operacje hitlerowskie łodzie wybuchowe przeprowadzały już z baz w Belgii, Holandii i nawet z portów Rzeszy nad Morzem Północnym. Szczególnie aktywne były w akcjach przeciw Antwerpii, która stała się dla aliantów ważnym portem zaopatrzeniowym już we wrześniu 1944 roku. Jerzy Lipiński w „Drugiej wojnie światowej na morzu” podaje, że do końca roku na podejściach do tego miasta i w delcie Skaldy Niemcy utracili 115 motorówek „Linse”. W okresie styczeń — maj 1945 na 171 wyjść w morze nie powróciły 54 motorówki wybuchowe. Za cały ten czas nie zaliczono im żadnych pewnych zatopień. Brak zwycięstw wynikał z narastającej przewagi aliantów na wodach, a także w powietrzu. Sojusznicy nabrali też doświadczenia w rozpoznawaniu radarowym i optycznym zbliżających się jednostek szturmowych oraz opracowali skuteczne taktyki obronne. Efektywność niemieckich formacji „K” osłabiały także: niewątpliwy upadek ducha bojowego, naloty na bazy, brak części zamiennych, paliwa oraz szybki ubytek wyszkolonego personelu, którego nie nadążano zastępować. Łodzie „Linse” miały

też zbyt mały zasięg aby móc uderzać w miejscach słabiej chronionych (oddalonych od głównego teatru działań). W sumie trzeba uznać łodzie wybuchowe produkcji niemieckiej za pełnowartościowy sprzęt dywersyjny, którego jednak z przymusu nie użyto zgodnie z przeznaczeniem. Jako broń zaporowa ostatniej szansy motorówki „Linse” były anachronizmem o minimalnej zdolności wywierania wpływu na pole walki nawet w skali taktycznej. Rojenia o setkach motorówek gromiących flotę angielską na Kanale La Manche nie miały żadnych podstaw, nie tylko z powodu ograniczonych możliwości produkcyjnych III Rzeszy ale i dla przyczyn bardziej prozaicznych: ilość rzucanych równocześnie do walki jednostek wcale nie powiększała współczynnika zwycięstw, łodzie wzajemnie sobie przeszkadzały, powstawały zakłócenia fal radiowych, czynnik zaskoczenia ulegał poważnej redukcji, gdyż duże zgrupowania podchodzących nocą łodzi były łatwiejsze do namierzenia radarowego.

Niezbyt pomyślne rezultaty z pierwszych operacji „Negerów” i łodzi wybuchowych skłaniały dowództwo sił „K” do poszukiwania ciągle nowych rodzajów sprzętu. Nie spodziewano się, że zostanie skonstruowane cudowne remedium zdolne do natychmiastowego odwrócenia biegu wojny ale sądzono, że przez ciągłe wprowadzanie innowacji będzie można lepiej korzystać z czynnika zaskoczenia.

W lutym 1944 roku przeprowadzono negocjacje ze stoczną Fleder-Werke w Lubece, której też powierzono skonstruowanie nowego typu środka bojowego. Miał to być element pośredni między „Negerami”, a typowymi lilipuciami okrętami podwodnymi. Plany zostały opracowane w ekspresowym tempie dwóch tygodni według projektu kapitana H. Bartelsa. W pierwszej połowie marca dokonano wstępnych eksperymentów z prototypem, które przyniosły początkowo zawód. Okręciak zatonął podczas próby zanurzania wraz z projektantem. Wydobyto go jednak szybko i uratowano Bartelsa. Po dokonaniu nieodzownych poprawek 29 marca odbyły się pokazy dla samego Dönitza. Zakończyły się one pomyślnie. Zapadła decyzja masowej produkcji i natychmiastowego wprowadzenia do akcji. Mimo rozlicznych trudności Niemcom udało się ukończyć 325 jednostek, które otrzymały nazwę „Biber” („Bóbr”). Kształtem przypominały klasyczny okręt podwodny z kioskiem, peryskopem i „chrapami”. Długość wynosiła 9 metrów, szerokość około 1,6 metra, a wyporność 6,3 tony. „Boby” miały zasięg 130 Mm przy prędkości 6 węzłów — na powierzchni. Pod wodą mogły przepłynąć 10 Mm z prędkością 5 węzłów. Maksymalne prędkości były nieco wyższe: niektóre źródła podają, że w pozycji wynurzonej „Boby” mogły utrzymywać prędkość 7 węzłów przez 13 godzin. Napęd stanowił silnik benzynowy Opel-Blitz o pojemności 2,5 litra i mocy 32 KM. Pod wodą używano silnika elektrycznego Siemens (13 KM) zasilanego bateriami, który potrafił utrzymać prędkość około 6 węzłów przez półtora godziny. Wzdłuż obu dolnych części kadłuba okręty te miały obłe wklęsnięcia przystosowane do zamocowania dwóch torped lub min. Atak musiały następować w pozycji nawodnej gdyż „Boby” miały znaczne kłopoty z płynnym za i wynurzaniem. Niemożliwe było dłuższe utrzymanie się w pozycji peryskopowej. Nurkowano w ostateczności, raczej podczas ucieczki i to w ostateczności. Był więc

to rodzaj „pływadła” z potencjalną możliwością krótkiego naśladowania okrętu podwodnego. Nie dużo lepiej było przy pływaniu z silnikiem benzynowym — na powierzchni — gdyż wydzielał on trujące opary oraz trafiały się mu liczne awarie. Cechy te skłaniały doświadczonych operatorów do korzystania z tras na których można było dać się nieść prądom morskim i płynąć z wyłączonym napędem. Przy pracującym silniku Opla często otwierano właz dla lepszej wentylacji. Uniemożliwiało to alarmowe zanurzenie przy niespodziewanym ataku. Statystyki wykazują, że najwięcej „Biberów” ginęło w wyniku nalotów. Podobnie jak w wypadku „Negerów” i tu piloci często tracili przytomność, a nawet życie od zaccadzenia spalinami i dwutlenkiem węgla. Dzięki temu sprzymierzeni mogli wyławiać z morza nietknięte egzemplarze wraz z załogantem lub jego zwłokami. Niemcy przeciwdziałali tym zjawiskom przez stosowanie aparatów tlenowych oraz podawaniem środków neutralizujących. Nagminne było przyjmowanie specyfików pobudzających i zwiększających odporność psychofizyczną.

Po desancie aliantów w Normandii gwałtownie przyspieszono szkolenie operatorów i prace w stoczni. Liczono, że ten typ broni okaże się skuteczniejszy od podwójnych torped i motorówek wybuchowych. Pierwsza grupa „Bobrów” uzyskała umowną sprawność operacyjną już w trakcie odwrotu Wehrmachtu z wybrzeży północnej Francji. Była to przy tym sprawność względna, gdyż piloci mieli mało czasu na treningi morskie, a część usterek wykrytych w pojazdach nie została usunięta. Ponieważ Le Havre był już oskrzydłony przez sprzymierzonych flotyllę szturmową (nr 261) skierowano do zaimprovizowanej bazy w Fecamp (około 40 kilometrów na północny-wschód od poprzedniej). Miejscowość ta również była zagrożona, tak że do pierwszego ataku przystąpiono niemal z marszu, po krótkim odpoczynku dla pilotów. W nocy z 29 na 30 sierpnia wypłynęły przeciw flocie inwazyjnej 18 jednostek. Tylko dwie z nich nawiązały kontakt z nieprzyjacielem topiąc okręt desantowy i statek typu „Liberty”. Już nazajutrz flotylla przestała istnieć. W obliczu natarcia piechoty angielskiej na Fecamp musiano zniszczyć większość „Bobrów”. Kilka, które zdołano załadować na transportowe trajlery, ewakuowano ze szturmowanego miasta. Nie uszły one jednak daleko, gdyż w nocy dogonił je amerykański zagon pancerny, który skutecznie wyrzucił flotę.

Następne operacje „Boby” przeprowadziły na wodach holenderskich. Najpierw użyto je do holowania potężnych min, które miały zniszczyć przechwycone przez sprzymierzonych mosty na rzece Wall. Kontenery z ładunkami wybuchowymi (3 tony trotylu każdy) były podczepione pod pnie wielkich drzew. W pobliżu mostów miały być zwolnione z uwięzi i płynąć samodzielnie. Mechanizm wybuchowy oparty był o fotokomórki, które wyczulono na cieńjaki winien rzucić most. Dzięki temu pożądaný skutek mógł nastąpić bez zderzenia ładunków z nośnikami mostu. Przemysłne zabiegi nie przyniosły sukcesu ponieważ nie zdołano przerwać sieci zagrodowych.

Nowe ostoje drapieżnych „Bobrów” ulokowano w Rotterdamie — basen Lekhaven lub w jego okolicy — miejscowość Hellevoetsluis. Stamtąd prowadzono dość intensywne działania skierowane głównie przeciw żegludze aliantów w ujściu

Skaldy i na podejściach do Antwerpii. Samotne pojazdy zapędzały się nawet pod Ostędę. W okresie grudzień 1944-luty 1945 zanotowano 110 wyjść „Bobrów” do akcji. Inna statystyka podaje 102 wyjścia w morze jednostek „Biber” i „Moich” (inny typ miniaturowej łodzi podwodnej) na przestrzeni od stycznia do maja 1945 roku. Większość wypraw nie kończyła się szczęśliwym powrotem. Np. pod Antwerpią do końca roku 1944 zginęły 52 „Bobry”. W 1945 roku z zadań nie wróciło 70 jednostek „Biber” i „Moich”. Wysiłki straceńców nie przynosiły przy tym nawet marnych efektów: na ich konto zapisano kilka kabotażowców i jednostek pomocniczych. Udokumentowane jest uszkodzenie dwóch większych statków (łącznie 15 516 BRT). Charakterystyczne jest, że straty te niemal wyłącznie były skutkiem stawiania min przez okręty szturmowe, a nie wynikiem bezpośrednich ataków torpedowych. Do tych ostatnich „Bobry” praktycznie się nie nadawały, chyba że mogły prowadzić je na powierzchni ale na to nie dawano im szans.

Ciekawy pomysł na wykorzystanie „Bobrów” w typowy dla dywersji morskiej sposób powstał pod koniec 1944 roku. Otóż, postanowiono użyć je do ataku na nie roźdzadane konwoje i ciężkie okręty na redzie Murmańska. Chciano w ten sposób osłabić dostawy dla Rosji przed spodziewaną ofensywą zimową. Sądżono też, że zatopienie któregoś z pancerników lub lotniskowców wywoła oprócz następstw natury wojskowej także znaczne profity propagandowe. Kalkulowano, że na wodach północnych nikt nie będzie się spodziewał ataku miniaturowych jednostek.

Tym razem do przedsięwzięcia zabrano się systematycznie. Poprzedziły go dokładne studia zarówno materiałów wywiadowczych, jak i dostarczonych przez naukowców danych dotyczących pogody, pływów, geografii i dziesiątków innych dziedzin, o których wiedza okazała się nieodzowna nawet do krótkiego bytowania, a tym bardziej wojowania za kręgiem polarnym. Znaleziono czas na praktyczne treningi szturmowców ze sprzętem w norweskich fiordach (bazę operacji ulokowano w Harstad). Do transportu „Bobrów” przystosowano trzy U-booty typu VIIC, które miały zabierać po dwie jednostki szturmowe. Adaptacja polegała na zainstalowaniu systemu zaczepów, które można było zwalniać także pod wodą. Na pokładach okrętów podwodnych nie zamontowano żadnych hangarów na wzór stosowanych dla „żywych torped” przez Włochów i Anglików, gdyż „Bobry” były większe i podobne konstrukcje naruszyłyby całą statykę jednostek-nosicieli.

5 stycznia 1945 roku U-booty wraz szóstką „Bobrów” odbiły od okrętu-bazy i ruszyły w kierunku Zatoki Wajenga. Rozpoczęcie operacji w porcie przeciwnika wyznaczono na ósmego stycznia, godzina 3 nad ranem. Harmonogram akcji zsynchronizowano z wzejściem księżyca. Sforsowanie linii obrony miało nastąpić przedtem. Podczas samego ataku pojawiające się światło lunarne mogło pomóc w lepszym rozpoznaniu celów. Do występu „Bobrów” na wodach rosyjskich ostatecznie nie doszło, gdyż już podczas rejsu na pokładach okrętów podwodnych, wykryto powiększające się uszkodzenia systemu paliwowego w czterech jednostkach. Wycieki benzyny grożące wybuchami powstawały na skutek silnych wstrząsów podczas sztormowania. Również pod wpływem ciśnienia — przy

przejsiach pod wodą — przewody paliwowe „Bobrów” traciły szczelność. Do wielu ich wad trzeba było doliczyć nieprzystosowanie do przewozu na okrętach podwodnych pływających na większych głębokościach. Operacja przeciw Murmańskowi została przerwana.

Kłęski spadające na „Bibery” pomnożyły dwa wypadki samoodpalenia torped we własnych bazach. Pierwszy miał miejsce na początku stycznia 1945 roku i spowodował zniszczenie ponad trzydziestu „Bobrów” oraz okrętu zaopatrzeniowego. Liczne straty poniósł personel floty. Jeszcze większe spustoszenia powstały 6 marca tego roku podczas wychodzenia grupy jednostek w rejs bojowy. Przesądziło to ostatecznie o braku zaufania do tej konstrukcji i stopniowym zaniechaniu jej używania.

Mniejszą rolę wśród morskiego sprzętu szturmowego III Rzeszy odegrały miniaturowe okręty podwodne „Hecht” („Szcupak”), których zbudowano 53 sztuki. Ich uzbrojenie stanowiła pojedyncza mina magnetyczna, której sposób użycia był niedopracowany i przy tym mocno uciążliwy dla jednoosobowej załogi. Poważne trudności nastroczała też nawigacja i silnik elektryczny AEG o zbyt małym zasięgu — 38 Mm przy prędkości 4 węzłów. Jednostki te wykorzystywano do szkolenia operatorów, później przenoszonych na doskonalsze wersje broni dywersyjnych.

Lepsze oceny wywalczyły sobie miniaturowe łodzie podwodne typu „Moich” („Salamandra”). Miały wyporność 10,5 tony, długość 10,8 metra, szerokość 1,8 metra. Trzynasto konny elektryczny silnik Siemensu pozwalał na przepłynięcie 50 mil z prędkością 5 węzłów. Mogły zanurzać się na głębokość do czterdziestu metrów. Obsługiwał je jeden człowiek. Uzbrojenie stanowiły dwie torpedy. Od lata 1944 roku do końca wojny montownie opuściło 363 „Salamandry”. Po raz pierwszy pojawiły się na wojennych wodach 26 września 1944 roku. Z dziesięciu sztuk rzuconych do boju wróciły dwie. Bez sukcesów. Mało znanym epizodem jest ich udział w walkach na francuskiej Rivierze podczas lądowania aliantów 15 sierpnia 1944 roku (operacja „Dragoon”). Jednakże i tam ich aktywność nie wywołała zauważalnych skutków. Na przełomie 1944 i 1945 roku znaczną ilość „Salamander” — około 150 sztuk skoncentrowano do działań na podejściach do Antwerpii. Razem z innymi rodzajami środków szturmowych stworzyły poważny potencjał zaczepny. Efekty ich operacji dają się jednak sprowadzić do zera. Zatopiły prawdopodobnie kilka niewielkich jednostek kabotażowych i pomocniczych same ponosząc liczne straty. Podobnie było do końca wojny. Dla sprawiedliwego rozłożenia akcentów należy zaznaczyć, iż dużo „Salamander” ginęło we własnych portach, które nie zapewniały skutecznej obrony przeciwlotniczej. Były wypadki zaginięć, które można wytłumaczyć awariami, złą pogodą lub wejściem na miny. Stosunkowo mało zatopień „Salamander” przypisuje się okrętom przeciwnika. Nie można jednak za to winić tylko tych ostatnich, gdyż niemieckie liliputy mając niewielki zasięg często nie docierały w pobliże konwoi. Mała szybkość uniemożliwiała jakiegokolwiek próby pościgu. Do wyjątków należała sytuacja z nocy 11 na 12 marca 1945 roku, gdy do straceńczego ataku u ujścia

Skaldy wysłano dziesiątki jednostek szturmowych wszelkich typów. Alianci byli tym razem czujni i dokonali prawdziwego pogromu sił „K”. M.in. zniszczono wtedy 9 egzemplarzy łodzi „Moich”.

Najwyżej ocenianym typem morskiego sprzętu szturmowego III Rzeszy był klasyczny miniaturowy okręt podwodny o nazwie „Seehund” („Foka”), znany również jako U-boot XVIII B — nomenklatura niemiecka — Kleinst-Unterseeboote — będący rozwinięciem nieudanego „Hechta” — U-boot XVIII A. Gigantyczny plan zakładał budowę 1450 jednostek z końcowym montażem w czterech stocznicach: Howaldswerke, Kiel (U-5001-5003); Germania, Kiel (U-5--4-5250, U6201-6250); Klöcker, Ulm (U-5751-6200) i Schichau, Elbling — Elbląg (U-5251-5750, U6251-6351). Na Elbląg przypada 600 sztuk.

W rzeczywistości wcielono do linii nie więcej niż 300 jednostek. Wiele źródeł wymienia konkretną liczbę 285 sztuk przekazanych Kriegsmarine, ale wobec zamętu w schyłkowym okresie III Rzeszy nie są to dane do końca sprawdzalne. Niewątpliwie setki dalszych jednostek były w końcowych stadiach montażu.

Według relacji polskiego okrętowca Mieczysława Filipowskiego, który po wojnie przejmował od Rosjan stocznice w Elblągu, znajdowało się tam jeszcze wiele nieukończonych U-bootów tego typu. Budowano je z trzech sekcji: rufowej — zawierającej urządzenia napędowe i silnik elektryczny; środkowej — z głównym silnikiem, bateriami akumulatorów i stanowiskiem dowodzenia oraz dziobowej. Autor ten podaje moc diesla na 100 KM oraz wylicza, że tylko w Elblągu ukończono ponad 360 egzemplarzy „Fok”. W 1948 roku skompletowano prowizorycznie kilka sekcji pozostawionych przez Armię Czerwoną i przewieziono do Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, gdzie podjęto próby ukończenia budowy. W roku 1950 prace zostały zaniechane rzekomo z braku dokumentacji. Według niepotwierdzonych przekazów wszystkie segmenty i części wywieziono do ZSRR.

Były dyrektor Stoczni nr 17 (dawniej Schichau'a) — inżynier Jerzy Rożanowski w interesujących wspomnieniach ogłoszonych na łamach „Budownictwa Okrętowego” określa liczbę nieukończonych „Seehundów” na około 300 sztuk. Zniszczenia dokonywane w pośpiechu przez niemieckich saperów nie były we wszystkich wypadkach zupełne. Część sekcji nadawała się do odbudowy, ale zabroniła tego komisja aliancka nadzorująca likwidację potencjału wojennego III Rzeszy. Proces złomowania „Fok” i czterech torpedowców typu 1941 trwał od lata 1945 roku. W marcu 1946 kolejna komisja sojusznicza nazaczyła koniec czerwca 1946 roku jako ostateczny termin kasacji ponemieckich okrętów. W rzeczywistości prace przy przepalaniu przeciągały się wobec braku gazów technicznych i innych trudności zaopatrzeniowych. Starano się odzyskać niektóre elementy wyposażenia okrętowego. M.in. silniki dieslowskie „Seehundów” sprzedawano w całej Polsce do montowania w ciężarówkach i autobusach. Silniki elektryczne nie znalazły zastosowania lądowego, ale pozyskiwano z nich miedź (uzwojenie) na potrzeby stoczniowej odlewni. Wiele urządzeń wymontowanych z miniaterek lub przygotowanych dla nich adaptowano na potrzeby miejscowych zakładów pracy. Dotyczyło to również elementów kadłubów. Prawdopodobnie ostatnie segmenty „Seehun-

dów” rozebrano z końcem roku 1946, ale cięcie mniejszych partii i ich wywózka do śląskich hut przeciągnęła się na rok 1947.

W te samej relacji znajduje się także wzmianka o podniesieniu z dna rzeki Elbląg dwóch niemal ukończonych „Seehundów”. Leżały zatopione nieco na północ od pochylni i zostały podniesione w 1946 roku przez ekipę stoczniowych nurków. Z jednostek tych skompletowano jeden sprawny okręt, który — według wypowiedzi ustnej inż. Rożanowskiego — przeszedł pomyślnie próby szczelności oraz wykonał manewry zanurzenia i wynurzenia. Przekazano go Polskiej Marynarce Wojennej dostarczając go do Gdyni. Dalsze losy tej jednostki nie są na razie mi znane.

Należy przyjąć, że opisy panów Rożanowskiego i Filipowicza dotyczą tego samego epizodu, a nie dwóch wypadków montażu różnych egzemplarzy „Seehundów”. Bardziej prawdopodobna jest wersja z odzyskaniem zatopionej jednostki, ponieważ od jesieni 1945 roku pan Filipowicz nie pracował już na terenie Elbląga i jest mało wiarygodne, aby jeszcze w 1948 roku pozostały liczne niezłomowane sekcje w halach stoczniowych.

Pierwotną bazą treningową dla łodzi „Seehund” był nadbałtycki Neustadt. Pierwsze egzemplarze poddano próbom we wrześniu 1944 roku. Nie mogły więc już przeciwdziałać inwazji w Normandii. Wyporność wynosiła niecałe 15 ton, długość — 11,9 m, szerokość 1,7 metra. Na powierzchni stosowano dieslowski silnik Bussinga o mocy 60 KM, który pozwalała na osiągnięcie prędkości 8 węzłów. Przy 7 węzłach zasięg wynosił 300 Mm. Pod wodą używany był silnik elektryczny AEG (moc 25 KM), który przy 3 węzłach dawał zasięg 63 Mm. Prędkość maksymalna w zanurzeniu sięgała 6 węzłów. Załogę stanowiły dwie osoby: nawigator i mechanik. Uzbrojeniem były dwie torpedy umieszczone w uchwytach na zewnątrz okrętu, po obu stronach stępki. Śrubę napędową umieszczono w tulei chroniącej przed uszkodzeniami i zaplątaniem w liny lub sieci. Praktyka morska wykazała, że „Foki” były bardzo zwrotne i reprezentowały dobre walory nawigacyjne. Krótki czas zanurzenia — cztery sekundy — dawał duże szanse na ucieczkę pod wodą w razie niespodziewanego wykrycia. Stosunkowo niewielkie wymiary okrętu i opływowe ukształtowanie zarówno kadłuba, jak i kiosku dawały mu skuteczne zabezpieczenie przed bombami głębinowymi. Fale ciśnieniowe powstające przy ich wybuchach nawet w niewielkiej odległości natrafiały na znikomy opór okrętu, który dawał się im unosić i ciskać sam nie ponosząc uszkodzeń. Znane są relacje poświadczające przetrzymanie przez „Foki” wielogodzinnych ataków przeciwpodwodnych podczas, których w ich pobliżu detonowało po kilkadziesiąt bomb. Silna konstrukcja pozwalała im też na stosunkowo głębokie zanurzenie — w granicach stu metrów, co było standardem bezpieczeństwa dla wielu ówczesnych dużych okrętów podwodnych.

Pierwsze wyjście bojowe „Fok” nastąpiło w nocy z 1 na 2 stycznia 1945 roku. Skierowano je przeciw konwojowi zbliżającemu się do wybrzeża Belgii. Zdawkowy sukces w postaci zatopienia eskortowego trawlera został okupiony porażającymi stratami. Z osiemnastu jednostek dwie padły łupem bomb głębinowych, ale aż

czternaście zginęło na skutek ciężkich warunków morskich. Prawdopodobnie wiele załóg zgubił brak doświadczenia i wyczerpanie z zimna. Również następna operacja, przeprowadzona dwa tygodnie później nie przyniosła żadnych zwycięstw. Jednoznacznie negatywny wynik obu akcji skłaniał dowództwo Kriegsmarine do wycofania „Fok” ze służby. W lutym dano im jednak szansę na rehabilitację. Zmieniono rejon operowania U-bootów XVIII — z wód Belgii i Holandii przerzucono punkt ciężkości na akweny wokół południowo-wschodnich wybrzeży Anglii oraz Cieśninę Kaletańską. Z czasem też wydoskonalono taktykę walki przez odchodzenie od działań zespołowych na rzecz pojedynczo atakujących jednostek, którym starano się upatrywać konkretne cele. W miarę upływu czasu rosły też umiejętności załóg, które nabierały zaufania do miniaturowych.

Opisane przedsięwzięcia przyniosły szybko widoczne rezultaty. Pierwszym poważniejszym łupem był transportowiec storpedowany koło Great Yarmouth (około 3000 BRT). Między 22 i 24 lutego agresywne „Foki” posłały na dno duży okręt desantowy LST 364, kablowiec „Alert” i niszczyciel Wolnych Francuzów „La Combattante” (ex brytyjski HMS „Haldon”). Ten ostatni sukces przypadł w udziale załodze złożonej z inżyniera Giintera Janke i podporucznika Klause Sparbrodta, którzy potrafili niezauważeni podejść do celu na odległość około osiemset metrów.

Marzec również był dla Niemców dobry. Nowe jednostki dostarczano sukcesywnie do bazy w Ijmuiden (Holandia) podczas gdy ich straty nie były wysokie. Mimo wielu wyjść przez ten miesiąc nie wróciło do portu tylko kilka „Fok”. Charakterystyczny przy tym był niski wskaźnik zatopień powodowanych przez lotnictwo sprzymierzonych, co z kolei często przydarzało się wcześniejszym modelom, które miały kłopoty z szybkim zanurzeniem. Powiększała się natomiast lista zwycięstw na koncie U-bootów XVIII. Źródła angielskie podają, że w ciągu roku 1945 „Seehundy” wyszły w morze 142 razy. Nie powróciło do portu 35 jednostek, ale tylko połowa z nich zatonała w konsekwencji akcji bojowych aliantów. Przypisuje się im zatopienia 9 statków o tonażu 18 451 BRT. Podobny tonaż miał ulec uszkodzeniom — 3 statki — 18 384 BRT. Materiały niemieckie wskazują na znacznie wyższe straty sprzymierzonych — miały sięgać nawet 120 000-150 000 BRT. Dane te trudno zweryfikować, gdyż mogą się pokrywać ze stratami spowodowanymi przez inne typy sprzętu dywersyjnego, przez miny, zwykłe okręty podwodne i ścigacze. Bezdyskusyjna jest opinia, że „Foki” były sprzętem technicznie i nawigacyjnie udanym. W miarę usuwania zaobserwowanych w eksploatacji błędów stawały się coraz sprawniejsze. Powyższe walory wpływały na ich skuteczność militarną, która w warunkach ogromnej przewagi przeciwnika wydaje się godną uwagi. Sukcesy „Fok” nie spełniały nadmiernych oczekiwań wyższych sztabów hitlerowskich, ale też zaskoczyły aliantów, którzy w końcowych miesiącach wojny zmniejszyli czujność i nie spodziewali się już po przeciwniku nowych rodzajów skutecznego sprzętu bojowego.

„Seehundy” były z powodzeniem używane do ostatnich dni wojny. Zapuszczały się „daleko wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii oraz w głąb Kanału La Manche.

Oprócz typowych patroli bojowych odbywały też rejsy o charakterze zaopatrzeniowym. Najbardziej znana jest ich aktywność na rzecz obleganego przez sprzymierzonych garnizonu w Dunkierce. Tylko za ich pomocą można tam było dostarczać niewielkie ładunki żywności, które umieszczano w zewnętrznych pojemnikach zwanych „maślanymi torpedami”. Z odciętej twierdzy miniaturowe okręty wywoziły głównie korespondencję zasługując z kolei na miano „foczej poczty”.

Oprócz wymienionych wyżej konstrukcji Niemcy planowali użycie wielu coraz doskonalszych rodzajów sprzętu dywersji morskiej. Część z nich zesłała już nawet ze stołów kreślarskich. Niektóre doczekały się sfabrykowania pojedynczych egzemplarzy i przechodziły wstępne testy. Koniec wojny przeszkodził w uruchomieniu masowej produkcji. Do bardziej zaawansowanych projektów należało wyposażenie „Bobrow” w silniki diesla, co mogło zmniejszyć ich awaryjność. Okręty te miały też zostać powiększone i zmodernizowane w zakresie wyposażenia nawigacyjnego i urządzeń wspomagających. Przewidywano dla nich dwuosobową załogę. Z kolei na potrzeby „Fok” skonstruowano oryginalne silniki zasilane płynnym tlenem. Bardzo ciekawie zapowiadała się amfibialna hybryda „Seeteufel” („Diabeł Morski”), którą zaakceptowano do produkcji seryjnej. Jednostka posiadała gąsienicę do ruchu po lądzie, a co zatem mogła wchodzić w morze tuż przy linii frontu powiększając swój zasięg operacyjny w stosunku do typów, które musiały korzystać ze standardowych nabrzozy portowych. W istocie był to jednak miniaturowy okręt podwodny uzbrojony w dwie torpedy, miny, miotacz płomieni i karabin maszynowy. Załogę tworzyły tylko dwie osoby.

Inny typ miniaturowego okrętu podwodnego prezentował „Schwertwal” („Orka”) napędzany turbiną Waltera zapewniającą szybkość podwodną nawet do trzydziestu węzłów (500 KM). Z powodu dużego zużycia paliwa przewidywano podholowywanie w rejon ataku.

Naprawdę lilipuci okrędek „Kleiner Delphin” (5 metrów długości i 2,5 tony wyporności) miał uderzać w cele, tak jak łodzie wybuchowe „Linse”. Skradanie do okrętu wroga odbywało się jednak pod wodą. Pilot po naprowadzeniu swojej jednostki wyskakiwał i miał szansę na uratowanie się. W ostatnim okresie wojny dopuszczano myśl „żywych torpedach” z operatorem-samobójcą.

Dalszym rozwinięciem „Fok” był „Grosser Delphin” („Duży Delfin”), który miał wspaniałe osiągi, gdy idzie o prędkość oraz o szybkość zanurzania.

Sporo nowości dotyczyło nawodnych środków napadu wśród których wyróżniały się jednostki na płatach wodoloty) wyposażone silniki lotnicze. Mogły osiągać prędkości do 55 węzłów. Przewidywano dla nich różnorodne uzbrojenie obejmujące torpedy, miny, ładunki wybuchowe, a także wyrzutnie raketowe. Powstawały również mocno spóźnione koncepcje operacji typowo dywersyjnych z zastosowaniem najnowszych modeli. Podobnie jak w wypadku Włochów ich obiektami miały być porty Nowego Jorku, Zatoki Perskiej i Kanału Sueskiego. Specjalną akcję przewidziano dla Scapa Flow dokąd zamierzano dostarczyć miniaturowe okręty podwodne na szybowcach.

Podsumowując osiągnięcia III Rzeszy w dywersji morskiej należy stwierdzić, że prace w tej dziedzinie rozpoczęto zbyt późno aby móc wywrzeć znaczący wpływ na przebieg działań morskich. Oprócz czynnika czasu także niewłaściwa taktyka pomniejszyła rolę hitlerowskich sił „K”. Na blisko dwa tysiące zbudowanych jednostek szturmowych przypadły mniej niż skromne sukcesy: zatopiono lub uszkodzono 1 stary lekki krążownik, 3 niszczyciele i kilkanaście mniejszych lub pomocniczych okrętów. Listę zwycięstw uzupełnia tonaż transportowy — szacowany na 80 000 do 200 000 BRT. Straty te zadano przez rok aktywności (wiosna 1944-wiosna 1945). Były niższe od spowodowanych przez analogiczne oddziały włoskie czy brytyjskie. Także lepiej spisali się Japończycy. W tym samym czasie zwykłe U-booty zatopiły (bez statków uszkodzonych) około miliona BRT. Kilkadziesiąt hitlerowskich ścigaczy torpedowych tylko w roku 1945 zaliczyło 351 wyjść w morze i około 120 000 BRT strat zadanych nieprzyjacielowi. Efekty wojskowe morskich broni specjalnych III Rzeszy były więc mizerne. Nie można spisywać tego tylko na karb narastającej przewagi aliantów oraz niedoskonałości technicznych sprzętu. Jednym z głównych czynników klęski sił „K” było używanie ich według procedur stosowanych dla „wilczych stad” czy ścigaczy. Unikalny sprzęt i ludzi trenowanych do finezyjnych operacji dywersyjnych rzucano do desperackich, zmasowanych szarż niemal na ślepo. Być może było już za późno na inne rozwiązania ale wydaje się, że lepsze efekty osiągnięto w dobrze przygotowanych, indywidualnych akcjach przeciw konkretnym celom, szczególnie w oddalonych od frontu rejonach. Niemiecy szturmowcy ginęli jako szarzy morscy „piechurzy” nie wykorzystując w pełni swoich i sprzętu możliwości.

VIII. BILETY DO NIEBA --- JAPONIA

Lepiej byłoby dla nich wszystkich, gdyby zyskali sławę ginąc w boju, nie przyświecała im bowiem żadna nadzieja pozwalająca się cieszyć nadal życiem. Taiheiki. Średniowieczna kronika japońska. (Tłum. Eligia Bąkowska).

Zimą 1941 roku dwaj młodzi oficerowie cesarskiej floty Japonii — Sekio Nishina i Hiroshi Suzukawa przedstawili przełożonym projekt jednoosobowych torped samobójczych. Pomysł charakteryzował się prostotą i sprowadzał się do adaptacji istniejących torped okrętowych. Niedługo potem otrzymali odpowiedź z Ministerstwa Marynarki, które bez wnikania w szczegóły techniczne, odrzuciło koncepcję jako „niehumanitarną”.

Pomysłodawcy byli bardzo zawiedzeni i nieco zdziwieni, gdyż w ich ojczyźnie o podobnych inicjatywach mówiło się i pisało już od paru dobrych lat. Podczas wojny Japonii z Chinami w latach trzydziestych prasa światowa kilkakrotnie napomykała o stosowaniu przez obie strony „żywych torped”. W roku 1933 Ministerstwo Wojny w Tokio powiadomiło oficjalnie wszystkich ciekawskich, że na apel o zgłaszanie się ochotników do oddziału samobójczych torped przyszło ponad pięć tysięcy podań. Rzekome zapotrzebowanie wynosiło tylko czterystu ludzi. Wydaje się jednak, że były to tylko zabiegi propagandowe obliczone na odstraszenie Zachodu od interwencji na rzecz Pekinu. W każdym razie nie natrafiono dotąd na ślady wcielania w życie powyższych idei pochodzące sprzed II wojny światowej.

Niewątpliwie już we wczesnych latach trzydziestych Japończycy, zachowując ścisłą tajemnicę, podjęli próby z miniaturowymi okrętami podwodnymi. Można zaliczyć ich zatem do elitarnego klubu państw (razem z Włochami) doceniających wagę szturmowych broni morskich w przyszłej wojnie. Robili to jednak niekonsekwentnie, co odczuli japońscy odpowiednicy poruczników Teseo i Toschi'ego, latami wyczekujący na realizację swoich projektów. W rezultacie przed rozpoczęciem działań wojennych na Pacyfiku Tokio dysponowało jednym typem lilipuciego okrętu podwodnego oraz środkami przenoszenia go pod bazy wroga. Wszystkie inne bronie szturmowe powstawały już w okresie defensywy i były stosowane na wzór niemiecki, jako broń ostatniej szansy. Wypadek Japonii jest zatem czymś pośrednim między podejściem do specjalnych broni morskich w Niemczech i we Włoszech.

Załączki formacji dywersyjnych Cesarskiej Marynarki Wojennej można datować już na rok 1934, kiedy to arsenał morski w Kurę zbudował małe okręty podwodne określane mianem „A Hyoteki” nr 1 i 2. Prawdopodobnie od samego początku

chodziło o zamaskowanie prawdziwego przeznaczenia tych jednostek, gdyż nazwa ta w tłumaczeniu oznacza „okręt cel A”. Rzekome cele do ćwiczeń w zwalczaniu obiektów podwodnych ważyły około 46 ton, miały blisko 27 metrów długości i mogły przez 50 minut poruszać się pod wodą z maksymalną prędkością (24 węzłów!). Posiadały silniki elektryczne, dwuosobową załogę i uzbrojenie złożone z dwóch wyrzutni 18-calowych torped. Były, więc to konstrukcje większe od większości modeli niemieckich, włoskich i angielskich. Cechowały się dużą prędkością podwodną przy stosunkowo małym zasięgu. Do operacji dywersyjnych był on jednak wystarczający. Mimo oporów dowództwa zakładano także możliwość przeprowadzania akcji nie rokujących nadziei na powrót okrętu — na przykład na granicy jego zasięgu. Założenia taktyczne dla nowej broni traktowały ją jako uzupełnienie klasycznych typów okrętów. Miała spełniać funkcje pomocnicze wobec sił głównych ale chętnie widziano ją na kluczowych i niewrażliwych odcinkach. W pobliże pozycji wyjściowych do ataków „Hyoteki” miały być dowożone na pokładach transportowców lotniczych typu „Chitose”. Podczas ćwiczeń na takim okręcie w 1941 roku 12 miniaturowych łodzi podwodnych zwodowano w ciągu 17 minut.

W trakcie eksploatacji łodzie te były poddawane różnym próbom i badaniom, które doprowadziły do szeregu modernizacji. Między innymi dobudowano im kioski o kształcie stożków ze ściętym wierzchołkiem.

W roku 1936 weszły do służby dwie kolejne miniaturowe jednostki podwodne znane jako „Ko Hyoteki” („Ha 1” i „Ha 2”). Była to udoskonalona wersja poprzedniego modelu. Przechodziły one również rozliczne testy i modernizacje, aż uznano, że mogą stać się prototypami dla większej serii — typ „A” (jednostki „Ha” od 3 do 52 budowane w latach. 1938-1941 w stoczni Ourazaki w Kurę). Przy podobnej wielkości — 46 ton — miały mniejsze prędkości w zamian za zwiększenie zasięgu przy pływaniu podwodnym: 19 Mm/23 w. i 80 Mm/2 w. Równolegle prowadzono intensywne prace nad sposobami transportu miniatuerek w pobliże celów. Przewozy w tendrach wodnosamolotów pozwalały na dość sprawne wodowanie i podnoszenie z morza. Nie zapewniały jednak skrytego podejścia blisko obiektu ataku. Raczej wręcz przeciwnie — mogły przedwcześnie uprzedzić o zbliżającym się niebezpieczeństwie. Dodatkowo transportowce lotnicze były same w sobie okrętami wartościowymi, a przy tym wrażliwymi na atak — słabe opancerzenie i uzbrojenie. W konsekwencji musiały występować z silną eskortą. W tej sytuacji używanie ich jako nosicieli tajnej broni szturmowej kłóciło się nie tylko z pożądaną skrytością działań, ale nie przystawało do jakiegokolwiek rachunku ekonomii militarnej.

Już podczas trwania wojny w Europie znaleziono rozwiązanie dla problemów transportu miniaturowych łodzi „Hyoteki”. Postanowiono przemieszczać je na pokładach dużych okrętów podwodnych. Była to doskonała metoda, która przyniosła najlepsze wyniki w warunkach bojowych. W celu jej materializacji na przełomie 1940 i 1941 roku adaptowano na podwodne transportowce pięć okrętów typu „I-24” („Hei-Gata”). Zaopatrzone je w system stalowych klamer po-

zwalających na utrzymanie jednego liliputa w rufowej części pokładu. Zaczepy mogły być stosunkowo łatwo zwalniane, także w zanurzeniu. Okręt-matkę łączyła z „pasażerem” dodatkowa pępowina w postaci węzła kabli zapewniających ładowanie baterii i łączność telefoniczną. Od lata 1941 roku prowadzono już nieprzerwane ćwiczenia we współdziałaniu okrętów bazowych z miniaturowymi, którym najwięcej kłopotów sprawiało wyszukiwanie oczekujących „matek”, już po wykonaniu pozorowanych ataków. Po wybuchu wojny z Ameryką Japończycy adaptowali do transportu jednostek szturmowych dalsze oceaniczne okręty podwodne. W latach 1943-1944 powrócono jednak do pomysłu przewozów jednostkami nawodnymi. Zaowocowało to m.in. przebudową dwóch krążowników lekkich typu „Kuma”, z których każdy został przystosowany do przewozu ośmiu kieszonkowych łodzi podwodnych.

Oryginalną japońską koncepcją było również utworzenie zespołów poszukiwawczo-uderzeniowych obejmujących oprócz zwykłych okrętów podwodnych, jednostki przenoszące liliputy oraz inne — wyposażone w wodnosamoloty. Te ostatnie umożliwiały prowadzenie dalekiego i szybkiego rozpoznania nie tylko w stosunku do obiektów na morzach ale i odnośnie znajdujących się w odległych portach.

Za autorów planów użycia miniaturowych okrętów podwodnych wedle reguł dywersji uchodzą porucznicy Naoki Iwasa i Keiichi Matsuo. Zdołali oni przekonać swoich przełożonych, że najkorzystniejszym momentem do odniesienia maksymalnych korzyści z miniaturowych łodzi „Hyoteki” będzie początek wojny. Podczas pierwszych ataków można było liczyć na zdublowanie efektów zaskoczenia strategicznego z zaskoczeniem taktycznym — wykorzystanie nieznannej broni. Sprawa wykorzystania liliputów podczas przygotowywanego ataku na Pearl Harbour oparła się w końcu o samego szefa sztabu marynarki japońskiej admirała Jamamoto. Był on niechętnie nastawiony do tej idei, gdyż nie dawała szans na odwrót. Dopiero po wprowadzeniu procedur zapewniających przynajmniej dwudobowe oczekiwanie przez okręty-matki na powrót szturmowców włączono „Hyoteki” do planu operacji. W celu zachowania jednolitej organizacji dowodzenia całość sił dywersyjnych ujęto w ramy Specjalnej Morskiej Jednostki Zaczepnej. Przyspieszono również budowę następnych okrętów miniaturowych określanych zbiorczą nazwą typu „Ha” (łącznie weszło do służby 76 egzemplarzy). Jednostki te używano w pierwszych latach wojny. Były wzorowane na poprzednich modelach i posiadały zbliżone parametry. Powiększono nieco ich zasięg kosztem prędkości. Ciągłe udoskonalenia spowodowały występowanie różnic w konstrukcji liliputów.

Po zaakceptowaniu udziału miniaturowych okrętów podwodnych w akcjach ofensywnych poddano je jeszcze ostrzejszym reżimom treningowym. Dotyczyło to również ich okrętów-nosicieli. Ćwiczenia te z czasem zostały ukierunkowane konkretnie: załogom przekazano szczegółowe mapy bazy US Navy na Hawajach. Zawierały one nawet zaznaczone miejsca stałego kotwiczenia wszystkich większych okrętów amerykańskiej floty Pacyfiku. Do dyspozycji nawigatorów były też panoramiczne zdjęcia mające pomóc przy nauce rozpoznawania charakterystycznych punktów na wybrzeżu. Na planach uwidoczniono sieci zaporowe, przejścia

w nich i typowe kursy okrętów dozorowych na podejściach do portu. Te wspaniałe pomoce szkoleniowe były owocem długotrwałych wysiłków wywiadu japońskiego, który rozpracowaniu Pearl Harbour poświęcił znaczne wysiłki. Korzystano przy tym nie tylko z meldunków stałych sieci agenturalnych oraz rezydentów wywiadu. Do akcji zbierania drobnych informacji, składanych później metodą mozaikową w syntetyczne obrazy, włączono konspiracyjne organizacje Azjatów w USA, mające często wyraźny rys kryminalno-mafijny oraz poetyczne nazwy: Czarny Ocean, Biały Wilk czy Jedyna Kultura. Poważną rolę w pracach wywiadowczych odegrali specjalnie detaszowani na Hawaje oficerowie marynarki. Jako profesjonalści gromadzili dane specjalnie cenne z punktu widzenia operacji morskich. Niektórzy z nich przybywali odwiedzając rzekomych krewnych wśród blisko ćwierćmilionowej kolonii japońskiej na archipelagu. Inni penetrowali port jako pasażerowie i załoganci licznie zawijających tu statków wycieczkowych. Najwybitniejszym z nich okazał się młody oficer Cesarskiej Marynarki Takeo Yoshikawa, którego oficjalnie zainstalowano jako wicekonsula w Honolulu. Mimo, że nie przeszedł pełnego szkolenia wywiadowczego wykazał się dużą inwencją i skutecznością. M.in. nawiązał kontakty z emigrantami niemieckimi, którym łatwiej było się zbliżyć do oficerów marynarki amerykańskiej. Fotografował też port i okolice podczas wycieczek lotniczych, które w pełnym majestacie prawa urządziła miejscowe towarzystwo awiacyjne. Z dużym powodzeniem stosował także przebrania i charakteryzacje: udawał m.in. wieśniaka brodzącego w ryżowiskach, był rybakiem, a raz nawet wystąpił w nocnym klubie, który odwiedzali przedstawiciele miejscowego establishmentu i wyżsi rangą wojskowi.

Osiemnastego listopada 1941 roku eskadra Specjalnej Morskiej Jednostki Zaczepnej wypłynęła w morze. Pięć podwodnych krążowników „1-24” dźwigając po jednym stalowym lilipucie za kioskiem wyruszyło w kierunku wschodnim. Ich dowódcy mieli zapieczętowane koperty z rozkazami, które mogli otwierać po określonym czasie. W tym czasie wody japońskie opuszczały też inne okręty podwodne (w tym 11 wyposażonych w wodnosamoloty rozpoznawcze) tworząc wachlarzową tylarię posuwającą się przed siłami głównymi — grupą lotniskowców zabezpieczanych przez pancerniki i jednostki lżejsze. Cała ta armada miała w ukryciu podejść na odległość ataku lotniczego do Hawajów i wykonać go w niedzielę rano, 7 grudnia czasu miejscowego. W tym samym momencie w Waszyngtonie ambasador Japonii miał złożyć dokument oficjalnego wypowiedzenia wojny. Porę uderzenia wybrano zgodnie z sugestiami wywiadu, który zaobserwował, że Amerykanie mimo wzrostu napięcia międzynarodowego nadal celebrować weekend. W niedzielę zbierało się w bazie największej okrętów — często ponad setka. Ich załogi dostawały dużo przepustek, a oficerowie w większości spędzali czas na lądzie. Obniżona gotowość bojowa i tłok w basenach dawały rękojmię sukcesu zmasowanym nalotom. Po ich rozpoczęciu i odwróceniu uwagi obserwatorów od morza do akcji mogły wejść łodzie kieszonkowe „Ha”.

Zespół uderzeniowy marynarki japońskiej zbliżał się ku Hawajom w największej tajemnicy, zachowując kompletną ciszę radiową i poruszając się nieuczęszczanymi

wodami północnymi. Poprzedzające go okręty lekkie miały zatapiać lub zajmować wszystkie napotkane statki. Uzupełnianie paliwa i innych zapasów odbywało się w morzu z towarzyszących flocie zaopatrzeniowców. Okręty podwodne idące trasami południowymi docierały do Wysp Marshalla, gdzie dokonywano aprowizacji podczas krótkiego postoju w porcie Kwajalein. W tym miejscu kilka z nich oddzielono do obserwacji wysp Samoa i Fidzi. Pozostałe koncentrycznie zbliżały się do Hawajów pełniąc funkcje wywiadowcze na rzecz sił głównych. W decydującym momencie miały również przystąpić do ataków.

Podczas rejsu ku bazie wroga piloci liliputów ciągle musieli sprawdzać ich mechanizmy, uzbrojenie i szczelność. Nawet najdrobniejsze uszkodzenie mogło spowodować fiasko całego planu ataku. Na niekończące się przeglądy wszystkich systemów poświęcano każdą chwilę. Niestety nie sprzyjała temu sztormowa pogoda utrzymująca się przez sporą część podróży. Silne uderzenia fal dodatkowo sprzyjały powstawaniu nowych usterek. Na domiar złego utrudniały, a nawet okresowo uniemożliwiały załogom łodzi „Ha” prowadzenie bieżących prac konserwacyjnych i naprawczych. Porucznik Kazuo Sakamaki płynący z marynarzem I klasy Kycji Inagaki na „1-24” został kilkakrotnie zmyty przez ocean podczas wspinania się na grzbiet swojego liliputa. Przed utonięciem uratowała go tylko mocna linka sztormowa do której przywiązywał się przezornie. Krótkie godziny wypoczynku japońscy szturmowcy poświęcali pisaniu listów do rodzin i medytacjom religijnym. Do kopert z korespondencją trafiały kosmyki włosów i inne pamiątki. Operatorzy byli zdecydowani na pewną śmierć, którą uważali za zaszczyt. Słowa, które pisali do bliskich w dalekiej Japonii miały charakter pożegnań. Również takie podejście prezentował porucznik Iwasa, który jako inicjator użycia nowej broni chciał walczyć nią od pierwszej chwili i został zakwalifikowany do akcji przeciw Pearl Harbour.

Okręty wiozące jednostki szturmowe osiągnęły wyznaczone sektory na podejściach do portu US Navy na wyspie Oahu wieczorem, w przeddzień ataku. Nocą wynurzały się w odległości 8-10 Mm od brzegu aby dokonać ostatnich przygotowań przed wypuszczeniem liliputów. Dookoła panował spokój. W pobliżu nie pływały żadne statki ani nawet kutry rybackie. Z prawej strony jaśniały światła Honolulu. Odległe neony zachęcały do odwiedzania dancinów, kin i barów.

Gorączkowe sprawdzanie stanu technicznego łodzi „Ha” przed wyruszeniem do walki doprowadziło do wykrycia kolejnych usterek. Na usunięcie niektórych z nich nie było już czasu. Niemniej wszystkie pięć załóg zdecydowało się na przeprowadzenie akcji według zamierzonego harmonogramu. Miały miejsce podniosłe pożegnania i ostatnie modły w okrętowych kapliczkach szintoistycznych. jennego.

Nad ranem, już 7 grudnia okręty macierzyste liliputów podeszły jeszcze bliżej ku wejściu do portu wojennego i zaczęły uwalniać liliputy, których zadaniem było sforsować sieci zaporowe i wąski przesmyk prowadzący w głąb bazy przeciwnika. Ataki miały przeprowadzić po zajęciu dogodnych pozycji już podczas nalotu. Czas rozpoczęcia samodzielnych działań przez miniaturki był tak wyliczony, aby mogły się znaleźć wewnątrz basenów przed wschodem słońca — godzina 6.26. Spodziewa-

no się, że mrok ochroni przed przedwczesnym wykryciem. W praktyce już o 3.42, a więc w kilkanaście minut od usamodzielnienia, jedna z miniaturowych łodzi została wypatrzona przez obserwatora na trałowcu USS „Condor”, około dwie mile morskie od świetlnej boi wyznaczającej wejście do akwaportu. Okręt ten widząc w poświacie księżyca podejrzaną smugę w poprzek fal zbliżył się do niej i rozpoznał jako peryskop. Nie mając bomb głębinowych wezwał lampą sygnalizacyjną niszczyciel „Ward” dyżurujący w pobliżu. Już po kilkunastu minutach zostały rozpoczęte poszukiwania: powierzchnie fal oświetlano reflektorem, dla ułatwienia namiarów asdikiem „Ward” wielokrotnie zatrzymywał się. Po dwóch godzinach bezskuteczne podchody zakończono.

O 6.33 (a więc po wschodzie słońca) łódź latająca „Catalina” zauważyła wyraźny cień okrętu podwodnego posuwający się za USS „Antares” i holowaną przez niego barką. Okręty zbliżyły się do kanału prowadzącego na wody bazy wojennomorskiej. Jednostka podwodna usiłowała wykorzystać konwój do skrytego prześlizgnięcia się przez przesmyk zamknięty zaporą. Wysiłki te były zbędne, gdyż jak się okazało zagradzająca wejście do portu sieć przeciw okrętom podwodnym została otwarta już o 4.58 aby umożliwić powrót trałowcom wykonującym zadania w nocy (w tym „Condorowi” i „Antaresowi”). Zamknięto ją dopiero w trakcie japońskich nalotów.

W miejscu wykrycia nieznanego obiektu podwodnego samolot amerykański zrzucił świecę dymną i wezwał na pomoc okręty strażnicze. Tym razem „Ward” wykazał się błyskawiczną reakcją. Okręt podwodny zauważył niebezpieczeństwo i wykonał manewry unikowe ale nie uszedł na ograniczonej przestrzeni bombom głębinowym. Kilka minut po ich detonacji okręt ten wynurzył się i został zniszczony ogniem artyleryjskim. O 6.45 niszczyciel mógł nadać meldunek: „Zaatakowaliśmy bombami głębinowymi i ogniem dział nieznaną okręt podwodny w rejonie zakazanym u wlotu do portu. Okręt zatonął”. Depesza ta była przekazywana opieszale, rozszyfrowana z opóźnieniem i w końcu wzbudziła niedowierzanie w dowództwie 14 Okręgu Morskiego i w sztabie Floty Pacyfiku. Kwadrans po siódmej podjęto tam salomonową decyzję o koniecznym potwierdzeniu otrzymanych wiadomości z „Warda”. Ostatecznie poranne utarczki z niezidentyfikowanymi okrętami podwodnymi w wejściu do bazy nie spowodowały żadnych kroków zaradczych. Nie zaalarmowano wyższych oficerów, nie podjęto dalszych poszukiwań, nie zamknięto nawet sieci zagrodowej...

Dzięki ofierze jednego liliputa, który przyciągnął uwagę Amerykanów pozostałe cztery przedostały się na wody wokół wyspy Ford gdzie kotwiczyły i cumowały pancerniki Amerykanów. Przepuszczalnie przejście następowało już po godzinie siódmej rano. Wiemy, że miniaturowy okręt prowadzony przez Sakamakiego dostał się w rejon kotwicowisk o 7.35. Pięć minut potem doręczono admirałowi Kimmelowi — dowódcy floty meldunek „Warda”. Po jego wysłuchaniu postanowił natychmiast udać się do sztabu. W tym czasie na okrętach szykowano się do uroczystości porannego podnoszenia bander, a od morza nadlatywały setki samolotów. Pierwsze bomby i torpedy spadły o 7.55.

Pierwsze ataki miniaturowych łodzi zanotowano na godzinę 8.30. Miały miejsce między wyspą Ford, a Pearl City, w przesmyku wiodącym do najobszerniejszego kotwicowiska w East Loch. Japończycy wiedzieli jednak, że tam nie bazują ciężkie jednostki. Świadczyć to może o tym, iż podkomędni porucznika Iwasy świadomie zrezygnowali z atakowania pancerników, cumujących po drugiej stronie wyspy, gdzie prowadziła krótsza droga od wejścia do portu. Być może zakładano, że poradzi sobie z nimi lotnictwo. Niewykluczone też, że samotnych wojowników mógł odstręczać wąski tam kanał, pełen małych i ruchliwych motorówek, holowników i innych drobnoustrojów, które wzięły udział w akcji ratunkowej po rozpoczęciu bombardowania. Wody w tym rejonie zostały również szybko zalane palącą się ropą z tonących okrętów.

Tabela 13

Ważność celów dla różnych typów japońskich środków dywersji morskiej według rozkazów z roku 1945

Typ środka	Kolejność atakowania zależnie od rodzaju celu — od najbardziej pożądanego do najmniej		
	1 grupa	2 grupa	3 grupa
1. KORYU	lotniskowce transportowce	krążowniki niszczyciele	pancerniki
2. KAIRYU	transportowce	lotniskowce krążowniki niszczyciele	pancerniki
3. KAITEN	lotniskowce pancerniki transportowce	krążowniki	inne
4. SHINYO	transportowce okręty desantowe	niszczyciele	inne

Według powyższych danych głównym celem miały być transportowce. Jest to tendencja charakterystyczna dla schyłkowego okresu wojny na Pacyfiku. Wcześniej Japończycy koncentrowali się na ciężkich okrętach wojennych, ignorując niemal zupełnie statki zaopatrzeniowe. Takie zmiany w wartościowaniu celów nastąpiły i w odniesieniu do innych klas floty Mikada. Dotyczyło to również dużych okrętów podwodnych.

W efekcie, liliputy tracąc ponad pół godziny od rozpoczęcia nalotu, podchodziły do przesmyku przechodzącego w rozlewisko East Loch. Jeden z nich odpalił torpedę w kierunku transportowca wodnosamolotów „Curtiss”, który natychmiast wezwał pomoc. Pocisk szczęśliwie go ominął i eksplodował przy pobliskim nabrzeżu. Japońska miniaturka została dostrzeżona na cumującej w pobliżu

„Meduzie” oraz na niszczycielu „Monagham”, który właśnie skierowano do zwalczania okrętów podwodnych w awanporcie. Oba te okręty otworzyły ogień z dział w kierunku lekko zanurzonego celu. Zdołał on jednak odpalić do szarżującego niszczyciela drugą torpedę, która także chybiła. „Monagham” tymczasem z dużą prędkością przeprowadził skuteczne taranowanie i dla pewności zrzucił dwie bomby głębinowe. Liliput został zatopiony o 8.35. Detonujące bomby uszkodziły ponadto będący w pobliżu okrętek Sakamakię. Jego dowódca widząc atak niszczyciela na bratnią jednostkę chciał się zanurzyć dla ochrony przed wybuchami. Eksplozje jednak nastąpiły wcześniej i łódź utraciła sterowność. Przeszły pracować też silniki. Po godzinnych zmaganiach zdołano je uruchomić ale okręt znoszony przez prądy ugrzązł w podwodnej rafie, gdzie niecelnie ostrzelał go niszczyciel „Hełm”. W ostatniej chwili Japończykom udało się uwolnić i ukryć pod wodą. Liliput wydostał się na otwarte wody i miał szansę na powrót do macierzystego okrętu. Narastające przecieki, awarie akumulatorów i niemożność sterowania przesądziły jednak inaczej o jego losie. Załoga musiała go opuścić. Do brzegu dotarł tylko Sakamaki, który wojnę spędził jako jeńiec.

O działaniach pozostałych dwóch łodzi „Ha” w Pearl Harbour brak pewnych danych. Mogły one nawet odpalić torpedy, ale w panującym zamęciu uznano je za pochodzące z samolotów. (Tylko pancernik „Arizona” zameldował o ataku okrętu podwodnego). Przymyślnie zostały zatopione bombami głębinowymi przez niszczyciele „Blue”, „Ramsay” i inne, które raportowały o wykonanych atakach przeciw okrętom podwodnym. Wśród japońskich załóg zginął twórca nowej japońskiej broni porucznik Iwasa. 9 grudnia okręty-matki liliputów, nie doczekawszy się ich powrotu wzięły kurs na ojczyste brzegi.

Podsumowując powyższą operację trzeba uznać, iż mimo doskonałego rozpoznania i braku pełnej gotowości bojowej przeciwnika zakończyła się zupełnym fiaskiem. Łatwość wykrywania liliputów wynikała z przejrzystości przybrzeżnych wód oświetlanych ostrym słońcem. Silne działanie bomb głębinowych było zwielokrotniane bliskością brzegów nie pozwalających na swobodne rozejście się fal ciśnieniowych. Marynarze japońscy wykazali dobre wyszkolenie i waleczność. Ich okręty w zasadzie sprawdziły się pod względem technicznym, ale ilość awarii przekroczyła oczekiwania.

Następna akcja japońskich szturmowców odbyła blisko pół roku potem w ramach zakrojonej na strategiczną skalę mistyfikacji, która miała odciągnąć uwagę aliantów od prawdziwego celu kolejnej ofensywy Marynarki Cesarskiej. Obiektem uderzenia miała być wyspa Midway położona na północno-zachodnim krańcu archipelagu Hawajów. Dywersyjne ataki zamierzano przeprowadzić na odległych akwenach: Aleutów, Madagaskaru i Australii, z tym że w pierwszym wypadku nie planowano udziału miniaturowych okrętów podwodnych. Ogólne założenia operacji zakładały, że nastąpi skojarzenie akcji miniaturowych łodzi z ich debiutem w Pearl Harbour, co w konsekwencji spowoduje przemieszczenie części sił Zachodu właśnie do tych, rzekomo zagrożonych poważnym atakiem teatrów działań.

Pierwsza chronologicznie miała miejsce akcja na odległych dla Japończyków wodach Madagaskaru. W dniu 5 maja 1942 roku sprzymierzeni dokonali desantu na tą wyspę i szybko pokonali opór miejscowych garnizonów francuskich, wiernych rządowi z Vichy. Część floty inwazyjnej pozostała jednak przez pewien czas w zdobytych portach, co przyciągnęło uwagę japońskich okrętów podwodnych. Miały one ułatwione życie ponieważ alianci nie zdołali jeszcze zorganizować w tym rejonie sieci regularnych dozorów i patroli przeciwpodwodnych. Również brytyjskie i południowo-afrykańskie lotnictwo dysponowało tu skromnymi siłami, które wykorzystywano głównie do poszukiwania niemieckich rajderów — pancerników kieszonkowych i krążowników pomocniczych. Na domiar złego świeżo zajęte bazy, łącznie z najważniejszą w Diego-Suarez, także nie zdążono odpowiednio zabezpieczyć. Jeszcze 29 maja nie było tam nawet zwykłej sieci przeciw okrętom podwodnym.

Tabela 14

Rozmieszczenie i organizacja Specjalnych Eskadr Szturmowych Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii — rok 1945 — przygotowania do obrony wysp macierzystych.

Nr	eskadry	Lokalizacja	Skład (numery Grup Szturmowych)
1.	SESz	Yokosuka	11, 15, 16, 18, 71
7.	SESz	Yokosuka	12, 14, 17
4.	SESz	Yokosuka	13, 19
2.	SESz	Kure	GSz Okami, Hikari, Hirao, Kasado, 81
8.	SESz	Kure	21, 23, 24
6.	SESz	Osaka	22
3.	SESz	Sasebo	GSz Kawatana 31, 34
5.	SESz	Sasebo	32, 33, 35
	Maizuru	Maizuru	GSz Maizuru
	Chinkai	Chinkai	42
10.	SESz	przy flocie	101, 102 Oura, Shodoshima

Tego dnia, wieczorem — około 22.30 pojawił się nad tym portem wodnosamolot, który dokonał kilku powolnych przelotów nie napotykając na przeciwdziałanie. Po niewczasie Anglicy uznali nierozpoznaną maszynę za zwiastun zagrożenia i podjęli pewne kroki zaradcze. Najważniejszym z nich było odsumowanie pancernika brytyjskiego „Ramillies” (29150 ton wyporności), który rozpoczął krążenie po pobliskiej zatoce. Sądzone, iż w ten sposób stanie się trudniejszym do storpedowania niż gdyby stał nieruchomo.

Zaniepokojenie Brytyjczyków było uzasadnione ponieważ przeprowadzający zwiad wodnosamolot należał do japońskiego okrętu podwodnego „I-10”, który wraz z kilkoma innymi został skierowany na ten akwen. Japończycy trafnie liczyli na obecność wielu alianckich jednostek w strefie niedawno przeprowadzonych działań inwazyjnych. Zakładano również, że po udanej operacji desantowej

gotowość bojowa i czujność przeciwnika osłabnie, co mogło przyczynić się do sukcesów.

Po rozpoznaniu ciężkich jednostek wroga wewnątrz zatoki Japończycy postanowili zaatakować je dwoma miniaturowymi okrętami podwodnymi, które dostarczyły na swych pokładach „1-16” i „1-20”. Akcję przeprowadzono po zachodzie słońca następnego dnia. Została ona uwieńczona dużym zwycięstwem: uszkodzono kotwiczący w zatoce zbiornikowiec „British Loyalty” (6993 BRT) oraz trafiono jedną torpedą „Ramillies”, który odniósł poważne uszkodzenia. Pancernik musiano odholować do Durbanu w Południowej Afryce, gdzie znajdował się najbliższy dok odpowiedniej wielkości. Naprawy trwały kilka tygodni eliminując tak potrzebny okręt z walk w okresie szczególnych niepowodzeń po stronie aliantów.

Opis działań należy zakończyć informacją, że jedna z załóg liliputów zniszczyła swój pojazd — prawdopodobnie po uszkodzeniu go lub wyczerpaniu baterii — i dostała się na ląd. Tam, marynarze zostali jednak odkryci i otoczeni przez komandosów. Aby nie dostać się do niewoli woleli popełnić samobójstwa.

Mimo braku pełnej obrony przeciwpodwodnej ze strony aliantów japoński atak zasługuje na dobrą ocenę. Szturmowcy popisali się umiejętną nawigacją na nieznanymi i niebezpiecznymi wodach pełnych raf i przy występujących silnych prądach morskich i pływach. Samo wejście do zatoki przesmykiem szerokim na około 0,6 mili było nie lada wyczynem. Najwyższy poziom wyszkolenia członków Specjalnej Jednostki Zaczepnej potwierdziło storpedowanie — będącego w ruchu — pancernika, co jest swoistym ewenementem dla broni tego rodzaju — z natury już nastawionych na atakowanie celów nieruchomych, w portach, na kotwicy. Na blisko sto udokumentowanych zwycięstw morskich jednostek szturmowych w II wojnie światowej tylko kilka dotyczyło celów znajdujących się w marszu.

Noc później odbyła się akcja w porcie Sydney. Miała wiele cech wspólnych z poprzednią. W maju 1942 roku skierowano na wody południowo-wschodniej Australii pięć dużych okrętów podwodnych: „1-22”, „1-24”, „1-27” niosących po jednym lilipucie (oznakowania taktyczne — odpowiednio — „21”, „A”, „14”) oraz „1-21” i „1-29” wyposażone w wodnosamoloty. Całością dowodził komandor Hankyu Sasaki.

Pierwszy sygnał o obecności nieprzyjaciela u brzegów Australii nadszedł 17 maja od radzieckiego parowca „Wellen”, który został zaatakowany ogniem artyleryjskim przez nierozpoznany okręt podwodny. Był to „1-29”. Incydent zakończył się szczęśliwie dla statku handlowego, który odstraszył napastnika strzałami swojego działa i broni maszynowej. Rzecz miała miejsce około 30 Mm od Newcastle. Natychmiast zwiększono intensywność patroli przeciwpodwodnych, także lotniczych ale nie uzyskano żadnych rezultatów. 30 maja o 4.20 rano nad wodami portu w Sydney pojawił się dwupłatowy wodnosamolot z zapalonymi światłami pozycyjnymi.

Tabela 15
Plany produkcyjne miniaturowych okrętów podwodnych Kairyu i ich realizacja według H. Lengerera

Pierwszy plan z jesieni 1944 roku zakładał wybudowanie od stycznia do września 1945 roku 759 jednostek według poniższego harmonogramu									
Miesiąc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
Ilość	3	3	3	100	95	105	150	150	150
Skorygowany plan z 1 IV 1945 roku przewidywał ukończenie 1900 egzemplarzy w przeciągu od kwietnia do grudnia 1945 roku. Czas fabrykacji jednego okrętu miał być skrócony do trzydziestu dni. Faktyczna realizacja tych zamierzeń do końca wojny przebiegła jak niżej.									
STOCZNIA	LOKALIZACJA	ILOŚĆ OKRĘTÓW							
		gotowych	w budowie						
1. Yokosuka	Yokosuka	207	ok. 30						
2. M-Repa	Kurihama	12	—						
3. Chitachi	Kosodo	5	2						
4. Chitachi	Sakarajima	—	4						
5. Chitachi	Innoshima	—	ok. 5						
6. Mitsubishi	Yokohama	—	35						
7. Uruga Dock	Uruga	—	ok. 50						
8. Hakodate Dock	Hacodate	—	41						
9. Osaka Co.	Osaka	—	ok. 10						
10. Hayashikane	Hakodate	—	ok. 10						
11. Kawaminami	Uranosaki	—	ok. 10						
12. Fujinagata	Osaka	—	ok. 10						
Razem:		224	ok. 207						

Dokonał kilku wolnych przelotów okrążając m.in. dwukrotnie krążownik amerykański „Chicago”, który cumował na beczce nieopodal wyspy Clark. Epizod ten nie wzbudził specjalnego niepokoju, mimo że samolot nie był nigdzie zgłaszany i z nikim nie nawiązał łączności. W rzeczywistości maszyna ta pochodziła z „1-21” i była prowadzona przez podporucznika Susumo Ito. Wystartował on z dużym trudem na sporej fali i dokonał rozpoznania podczas którego zauważył na kotwiczowiskach dwa duże krążowniki i cztery niszczyciele. W trakcie wodowania przy powrocie samolot skapotował i zatonął, ale dwuosobowa załoga uratowała się. Dzięki temu komandor Sasaki otrzymał meldunek o przepełnionych basenach portowych, obecności wielu statków i ciężkich okrętów wojennych. Zdecydowało to o wydaniu rozkazów nakazujących przeprowadzenie ataku kieszonkowych łodzi w nocy 31 maja.

Tego dnia — już po zachodzie słońca, czyli około godziny 17 — trzy okręty-matki zbliżyły się na odległość 7 Mm od wejścia do Sydney i wypuściły liliputy. Słaba widoczność i chmurne niebo zdawały się sprzyjać zamiarom synów Wschodzącego Słońca. W tym czasie na obszarze portu znajdowały się oprócz „Chicago”: krążownik australijski „Canberra”, krążowniki pomocnicze — „Kanimbla”, „Westralia” i „Adelaide”, trzy korwety, stawiacz min, niszczytel i jednostki pomocnicze. Do jednej z nich — okrętu-bazy „Kuttabula” adaptowany do wojennych celów stary prom) — był przycumowany jedyny w porcie okręt podwodny — holenderski „K-9”. Miejscowe dowództwo obrony wybrzeża dysponowało również grupą lżejszych jednostek obejmującą dwa trałowce, dwa ścigacze okrętów podwodnych oraz mniejsze patrolowce. Wejście na obszar portu zagradzała stalowa sieć. Ówczesne relacje nie wskazują aby utrzymywano tam stan podwyższonej gotowości bojowej. Wojna wydawała się odległą.

O godzinie 20. portowy hydrolokator zarejestrował nieznany obiekt wchodzący do portu. Kwadrans potem został on wypatrzony przez obserwatora z ładu, który zauważył coś niezwykłego w sieci zaporowej. Pofatygował się łódką bliżej podejrzanego cienia, który okazał się małym okrętem podwodnym uwięzionym w stalowych linach. Był to numer „14” z „1-27”. Czujny strażnik złożył meldunek 0 swoim odkryciu dowódcy dozorcowa „Yarroma”, który wysłał go aby ponownie 1 gruntownie obejrzał wraz z pomocnikiem „dziwny przedmiot” w celu zebrania bliższych danych. O 22.30 dowódca „Yarromy” nabrał zaufania do rewelacji lądowych służb obserwacyjnych i poprosił o zgodę na otwarcie ognia. Jednakże zanim ono nadeszło miniaturowy okręt podwodny, nie mogąc wydostać się z pułapki, odpalił ładunki wybuchowe, które go zniszczyły wraz z załogą — podporucznik Kenshi Chuma i bosmanmat Takeshi Omori. Dwa następne liliputy miały więcej szczęścia i wdarły się do wnętrza portu. Jeden z nich — „21” nawet nie został wyłapany przez hydrofon. W tym czasie miejscowy dowódca obrony wybrzeża — kontradmirał Muirhead-Gould — zarządził alarm. Konsekwencje tego jednak następowały powoli. Wiele okrętów i statków nie utrzymywało ziemiennia. Na nabrzeżach i w dokach światła wyłączono dopiero 25 minut po 23. W tle i tak pozostawały światła miasta co ułatwiało Japończykom wynajdowanie wartościowych celów dla torped.

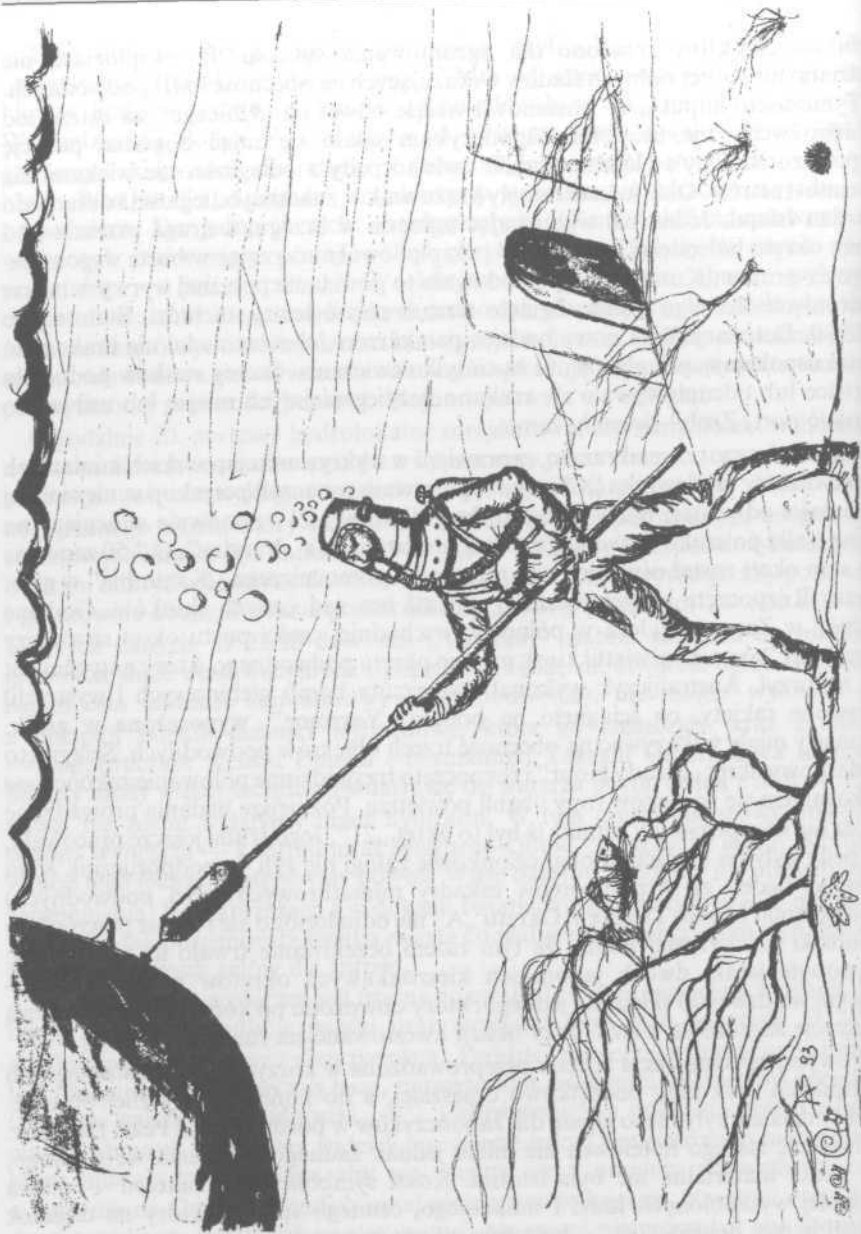
Dalszy przebieg wydarzeń jest trudny do ustalenia wobec sprzecznych relacji. Nie obyło się bez wypadków paniki oraz strzelania pod byle pozorem. O 22.50 z „Chicago”, który wraz z niszczytelem „Perkins” zamierzał w trybie natychmiastowym opuścić niebezpieczną bazę, zauważono w odległości 450 metrów peryskop (zapewne należący do jednostki „A”). Cel oświetlono i pokryto ogniem z broni małokalibrowej. Epizod ten widzieli marynarze jednej z miejscowych motorówek, która musiała zmienić kurs aby nie zderzyć się z okrętem podwodnym oraz wartownik na Garden Island. Niemal równocześnie ścigacz „Yandra” wypatrzył drugiego liliputa i usiłował go staranować, ale raczej nie wyrządził mu istotnych szkód. Wkrótce na tym okręcie zdołano błyskawicznie uzbroić sześć bomb

głębinowych, które zrzucano dla ugruntowania sukcesu. Po eksplozjach nie widziano już więcej żadnych śladów wskazujących na obecność łodzi podwodnych.

Tymczasem liliput „A” postanowił wzięść odwet na „Chicago” za ostrzał od którego wcale nie ucierpiał. Japończykom udało się zająć dogodną pozycję w pobliżu Bradley's Head i odpalić dwie torpedy z odległości nie większej niż osiemset metrów. Obie jednak minęły krążownik w znacznej odległości i dotarły do Garden Island. Jedna nie wybuchając ugrzęzła w brzegu, a druga przeszła pod dnem okrętu holenderskiego „K-9” i eksplodowała uderzając w burtę wspomnianego ex-promu „Kuttabut”. Spowodowało to powstanie potężnej wyrwy w burcie i zatonięcie leciwego hulka. Zginęło wraz z nim osiemnastu ludzi. Stało się to o 23.30. Detonacja dała nowy bodziec panikarzom, chociaż nadal nie brakowało nadal uspokajających głosów, że są to tylko ćwiczenia. Szereg statków podnosiło kotwice lub odcumowywało — szukano bezpieczniejszych miejsc lub usiłowano opuścić port. Zrobił się mały zamęt.

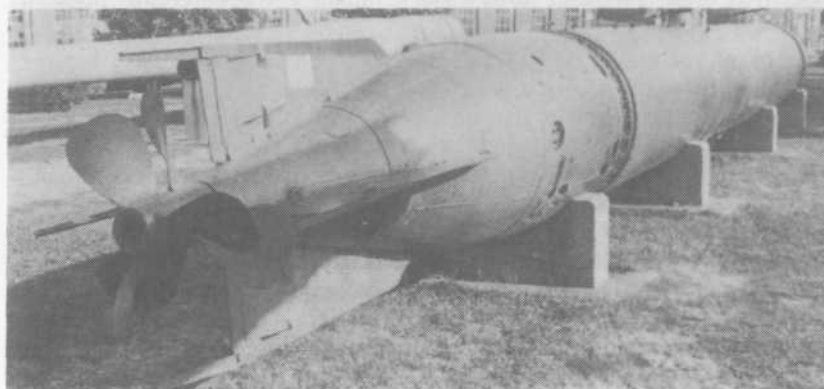
Już 1 czerwca, o 3. nad ranem, zaprawieni w wykrywaniu japońskich miniaterek obserwatorzy krążownika „Chicago”, ponownie zobaczyli peryskop w niewielkiej odległości od prawej burty. Mógł to być liliput nr „21” ponownie wracający na arenę walki po szoku wywołanym bombardowaniem z „Yandry”. O 3.50 zapewne ten sam okręt został oświetlony z krążownika pomocniczego „Kanimbla” w głębi portu. Rozpoczęto natychmiastowy ostrzał bez widocznych skutków. Godzinę później w Zatoce Taylora w północno-wschodniej części portu okręt strażniczy „Sea Mist” również oświetlił kiosk małego okrętu podwodnego, który natychmiast się zanurzył. Australijczyk wykonał dwa zrzuty bomb głębinowych i wyrzelił czerwone rakiety, co ściągnęło na pomoc „Yarromę”, wyposażoną w asdik. Namiary miały wskazywać na obecność trzech obiektów podwodnych. Ściągnięto dodatkowy okręt „Steady Hour” i rozpoczęto trzygodzinne polowanie zakończone pokazaniem się wycieków ropy i bąbli powietrza. Późniejsze badania prowadzone przez nurków pozwoliły ustalić, iż był to okręt „21”. Jego śruba jeszcze pracowała, torpedy były na miejscu, a obaj członkowie załogi nie żyli — podporucznik Keiu Matsuo (jeden ze współtwórców eskadry miniaturowych łodzi podwodnych) i bosmanmat Masao Tsuzuku. Okrętu „A” nie odnaleziono ale i on nie powrócił do jednostki macierzystej mimo, że tym razem oczekiwanie trwało aż siedem dni. Wydobyte wraki dwóch japońskich kieszonkowych okrętów posłużyły miejscowym władzom do sklecenia jednego, który obwozono po kontynencie jako żywą ilustrację zagrożenia z Azji. Przy okazji kwestowano na fundusz obronny.

Powyżej opisana akcja została przeprowadzona w korzystnych dla atakujących warunkach oraz przy początkowo opieszalej, a do końca chaotycznej obronie. Efekty działań były nieco lepsze dla Japończyków w porównaniu z Pearl Harbour. Zatopienie starego hotelowca nie miało jednak żadnego znaczenia wojskowego, a i strata materialna nie była istotna. Koszt symbolicznego sukcesu — utrata najlepiej wyszkolonych ludzi i unikalnego, cennego sprzętu, który na dodatek wpadł w ręce przeciwnika — był niewątpliwie za wysoki nawet po uwzględnieniu ewentualnych profitów propagandowych: panika wśród alianckich załóg, utrata



Koncepcja walki nurków fukuryu. Wgłębni bunkier podwodny ze służą

poczucia bezpieczeństwa w bazie, wzrost zagrożenia inwazją wśród ludności cywilnej. Przepuszczalnie Japończycy sami przyczynili się do swojej porażki zbyt często się wynurzając i korzystając z peryskopów. Łódź „A” nie będąc atakowana i w optymalnej pozycji do strzału torpedowego chybiła. Jeżeli nie wynikało to z uszkodzenia urządzeń celowniczych lub samych torped to wytłumaczeniem mogło być tylko duże zdenerwowanie torpedysty. W sumie była to operacja przeprowadzona dużym nakładem sił nie przynosząca praktycznie żadnych istotnych osiągnięć. Jak, się później okazało, także próba zmylenia sprzymierzonych, co do kierunku następnego japońskiego uderzenia nie przyniosła pożądanych rezultatów. Alianci od dawna znali najtajniejsze systemy kodowania szyfrów używane przez przeciwnika i dzięki temu doskonale orientowali się w prawdziwych zamiarach Tokio. Ofiara japońskich szturmowców poszła więc na marne.



Zdobytna torpeda Kaiten Typ 2 eksponowana w Waszyngtonie

W roku 1942 zanotowano też intensywną działalność miniaturowych okrętów podwodnych Mikada podczas walk na Wyspach Salomona. Przeprowadziły one szereg nieskutecznych ataków torpedowych oraz służyły do przewozu zaopatrzenia dla odciętych oddziałów. 28 listopada tego roku jeden z tych okręczików przedarł się przez uszkodzoną zapórę w zatoce Lungga Point — wyspa Guadalcanal i trafił w dziób duży transportowiec „Alchiba”, który właśnie prowadził rozładunek amunicji i paliwa. Statek ogarnął pożar połączony z eksplozjami ładunku. W efekcie musiano go zatopić aby przez zalanie ładowni zahamować postępy pożaru. Ostatecznie ogień ugaszono dopiero cztery dni później.

Łącznie w okresie grudzień 1941–grudzień 1942 okręty typu „Ha” („A”) wzięły udział w 6 operacjach. W morze wyszło 16 jednostek z których 3 powróciły do baz. Zatopiły one lub uszkodziły 9 jednostek przeciwnika ale tylko 4 — wyżej opisane wypadki — zostały potwierdzone przez źródła zachodnie (1 pancernik i 3 statki).

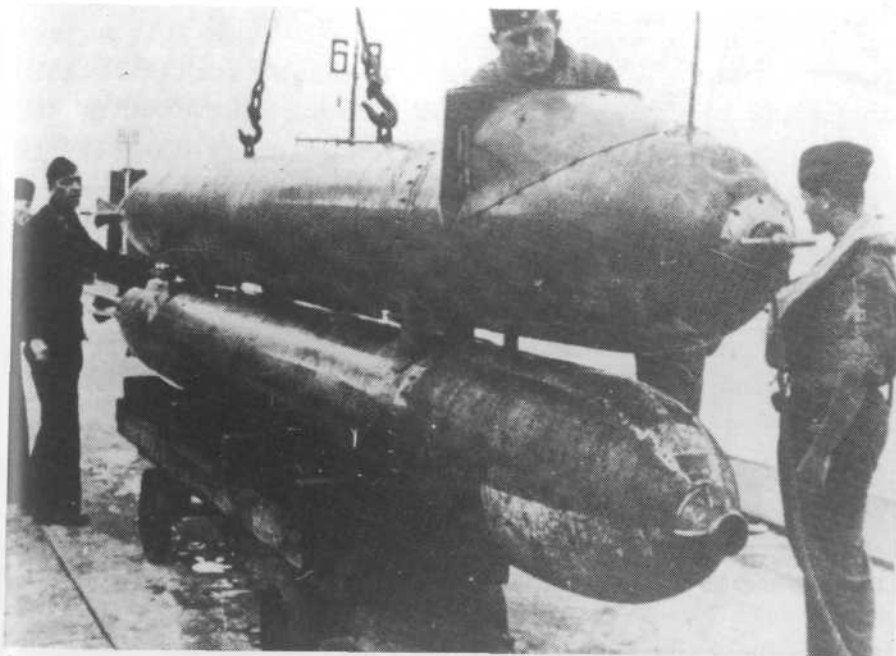
Nieskuteczne przeważnie akcje miały miejsce i w następnych latach, co zdaje się nie zniechęcało floty cesarskiej do dalszych eksperymentów z tym rodzajem broni. Pod-

czas prób niesienia odsieczy dla obrońców Iwo Jimy, pod koniec lutego 1945 roku, użyto także lilipucich łodzi podwodnych przeciw amerykańskiej flocie desantowej. Miały jednak one minimalną szansę na sukces wobec zmasowanej i niezwykle szczelnej obrony. Dwie z nich zatopiono 26 i 27 lutego. Trzy inne powróciły do bazy bez żadnych osiągnięć. Jedna z nich, ścigana przez niszczyciele, przebywała pod wodą ponad 48 godzin, co stanowiło rekord dla jednostek tej wielkości.

W 1945 roku, licząc się z inwazją Amerykanów na wyspy macierzyste, Japończycy zdecydowali się uruchomić masową produkcję różnego typu morskich broni szturmowych. Miały one na wzór niemiecki, stworzyć nieprzebytą zaporę dla atakujących oraz przecinać dopływ zaopatrzenia na powstałe ewentualnie przyczółki desantowe. Stawiano nie tylko na ilość nowych jednostek ale i na morale ich załóg, które bez wahania poświęcą się w obronie brzegów ojczyzny. Wśród nowo uruchamianych broni były dwa nowe modele miniaturowych okrętów podwodnych.

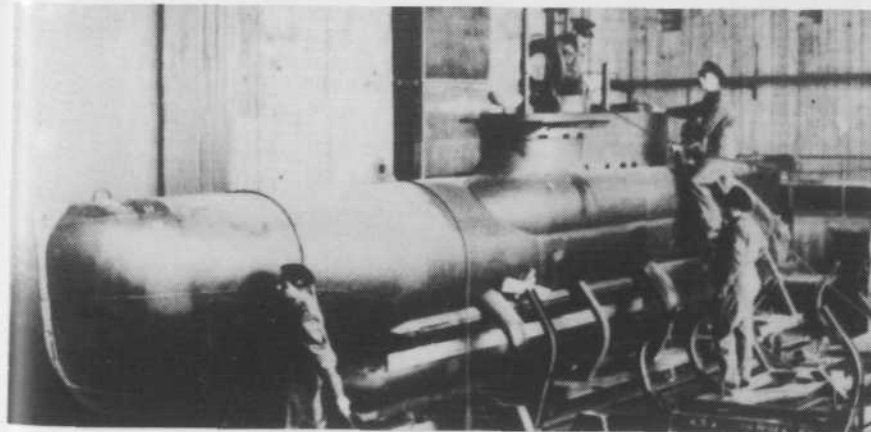
Większy okręt, znany jako typ „D” lub „Koryu” („Łuskowaty Smok”), bazował na prototypie opracowanym jeszcze w czerwcu 1944 roku (projekt z XII 1943 roku). Jego produkcja seryjna ruszyła w styczniu 1945 roku. Do końca wojny ukończono 113 egzemplarzy, a dalszych 496 było w zaawansowanych stadiach budowy. Plany zakładały oddanie do służby 540 jednostek w ciągu dziewięciu miesięcy. Później przewidywano osiągnięcie wydajności 180 jednostek na miesiąc. Czas od położenia stępki do wcielenia do linii miał wynosić wtedy 60 dni. Okrety te miały ca 60 ton wyporności podwodnej, długość 25 metrów i mogły bezpiecznie się zanurzać na głębokość 100 metrów, co było standardem dla ówczesnych podwodnych okrętów pełnomorskich. Zastosowano na nich odrębne silniki — dieslowski do ruchu na powierzchni i elektryczny do marszu podwodnego. Szybkość maksymalna w wynurzeniu wynosiła 8 węzłów, w zanurzeniu 16 węzłów. Ta ostatnia mogła być utrzymywana tylko przez 40 minut. Zapas ropy pozwalał na przepłynięcie 1000 Mm — na powierzchni. Załogę stanowiło trzech ludzi, a uzbrojenie dwie wyrzutnie torpedowe. Cechy tych łodzi zbliżyły je do klasycznych okrętów podwodnych obrony wybrzeża, a oddalały od konstrukcji typowo dywersyjnych.

Model mniejszy określanego jako „Kairyu” („Morski Smok”) został wyprowadzony ze wcześniejszej konstrukcji „S-Kanamono” wybudowanej w roku 1943, w Kobe. Wersja ostateczna była produkowana w Yokosuka od końca 1944 roku (konstruktor — inżynier Góro Sato). Ukończono 212 jednostek. Setki dalszych było w montażu, którego czas pod koniec wojny skrócono do trzydziestu dni. Liliputy tego typu miały 20 ton wyporności podwodnej, długość około 16 metrów, dwuosobową załogę i były uzbrajane w dwie torpedy lub dwie miny po 600 kg każda). I w tym wypadku zamontowano oddzielne silniki do poruszania się na wodzie i pod nią. Zasięg przy ekonomicznej prędkości 5 węzłów — na powierzchni wynosił 450 mil, natomiast pod wodą — przy 3 węzłach tylko 36 mil. Szczególnie ostatni parametr nie zapewniał tym jednostkom powodzenia w samodzielnych akcjach nawet blisko własnych brzegów. Nadawały się jednak do operacji dywersyjnych w rodzaju tych przeprowadzanych wcześniej. Oba opisane typy nie



„Neger” w porcie na wózku transportowym (83)

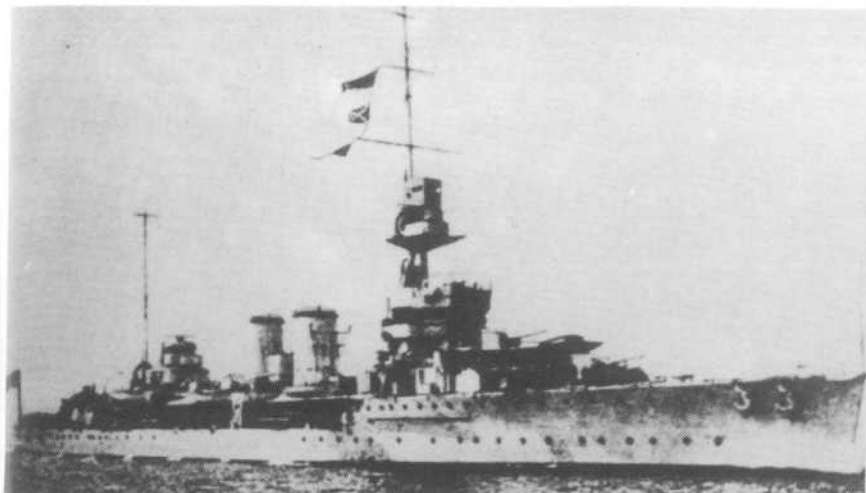
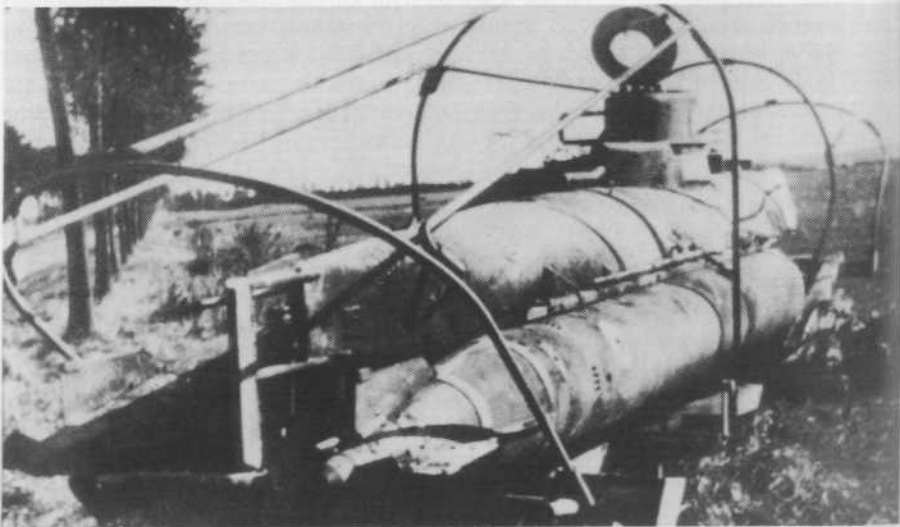
Brytyjczycy lustrują zdobytego „Seehunda” (AMJ)





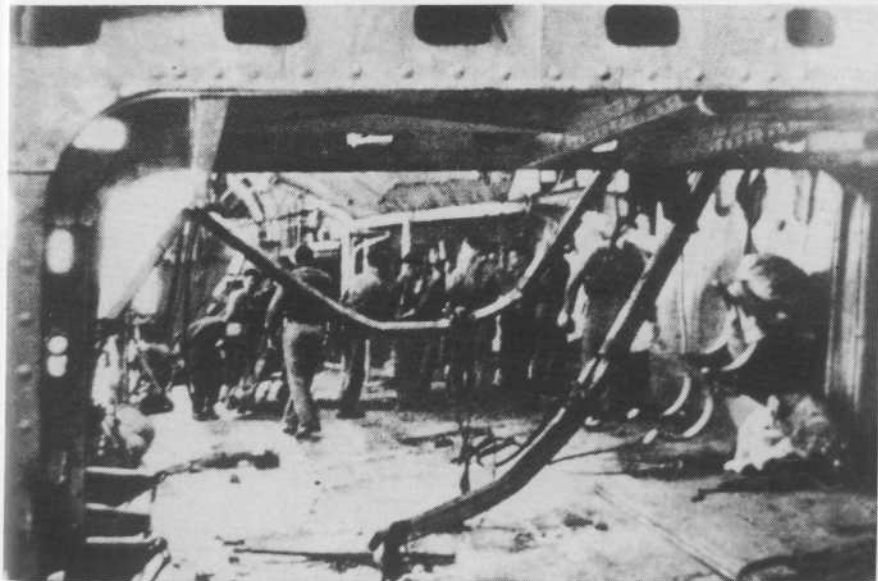
„Biber” — muzeum w Monachium (19)

„Biber” z zamocowanymi torpedami na środku transportu lądowego, z łatwym do demontażu stelażem na ochronny brezent lub siatkę maskującą (AUT)



Lekki krążownik „Dragon” — największy okręt utracony przez polską flotę wojenną, a zarazem sztandarowe zwycięstwo broni szturmowych Kriegamarine (34)

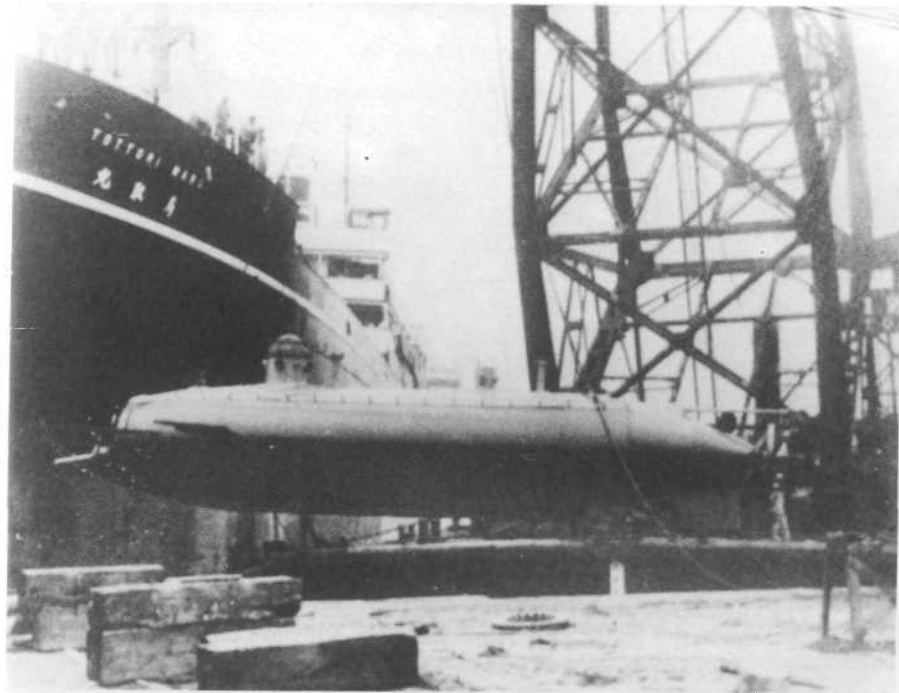
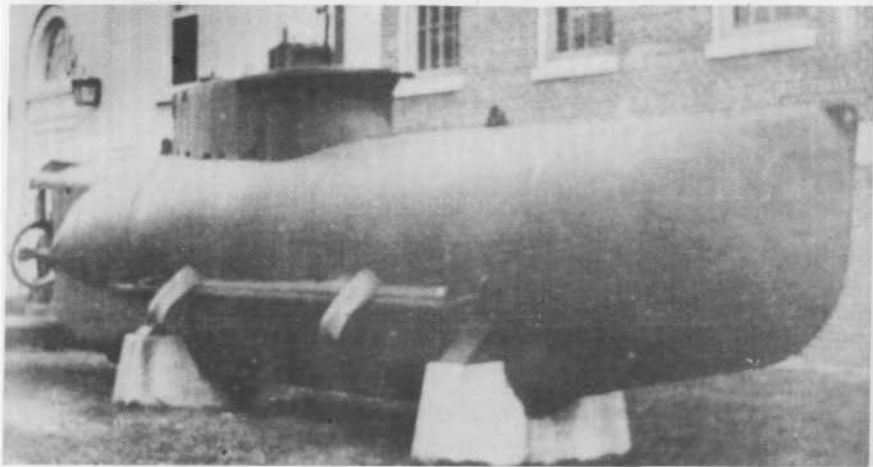
Zniszczenia na krążowniku „Dragon” po storpedowaniu (55)





„Seehundy” po kapitulacji Niemiec w 1945 r. Widoczne różnice w konstrukcji kiosków (AUT)

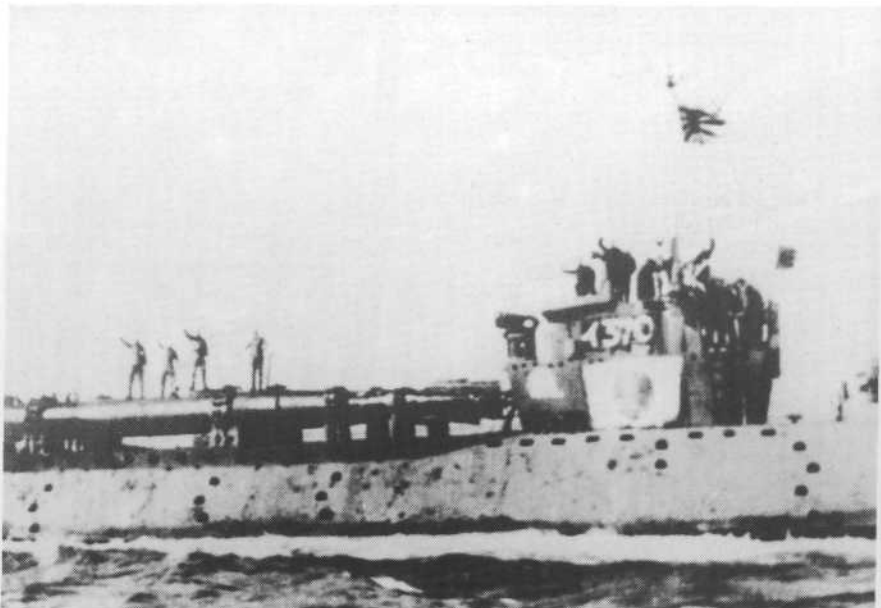
„Seehund” eksponowany w bazie USNavy Groton. Zaznacza się tuleja chroniąca śrubę (AMJ)



Rok 1935. Wchodzi do służby liliput nr 2. Stocznia Nishimura (19)

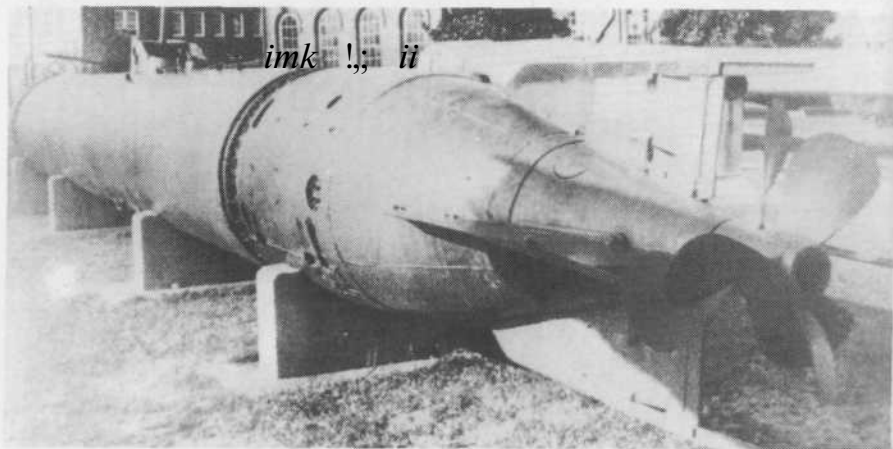
Miniaturowy okręt podwodny „HA-19” typu A wyrzucany na brzeg po ataku na Pearl Harbour — wschodni brzeg Oahu. Dowódca tej jednostki — Kazuo Sakamaki stał się pierwszym jeńcem Amerykanów w II wojnie światowej (19)





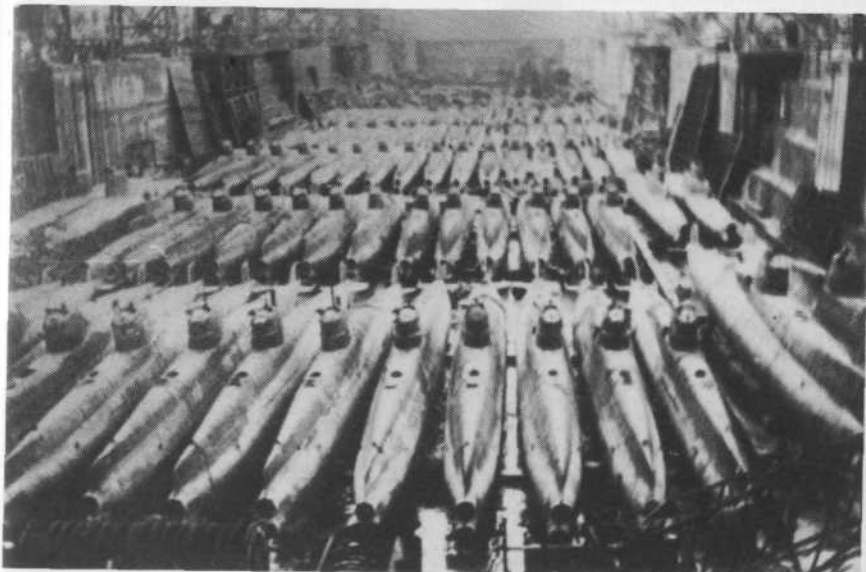
„I-370” opuszcza bazę z piątką torped typu „Kaiten”. Ich piloci ubrani w kombinezony bojowe. Żaden z nich nie wrócił z tego rejsu podobnie jak ich nosiciel (32)

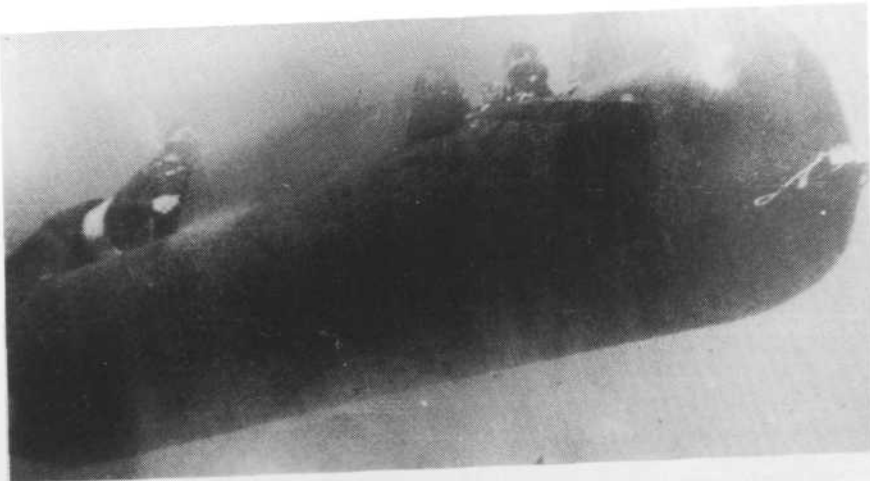
Japońska torpeda samobójcza „Kaiten II”. Eksponowana w USA po 1945 roku (AMJ)



Wrak miniaturowego okrętu podwodnego typu „C” na brzegu wyspy Cebu (Filipiny). Ich skuteczność w zwalczaniu flot desantowych aliantów była znikoma (19)

Dziesiątki nieukończonych miniaturowych okrętów podwodnych typu „Koryu” („D”) w doku stoczni Kurę — rok 1945, po zajęciu Japonii przez Amerykanów (19)





Pojazd podwodny używany przez Underwater Demolition Team — oddział dywersji podwodnej Stanów Zjednoczonych. Określany jako Swimmer Delivery Vehicle (SDV) (45) USS „Grayback” (LPSS 574). Amerykański okręt podwodny do transportu członków grup specjalnych. Na dziobie charakterystyczny hangar pozwalający na grupowe wyjścia nurków i przewóz sprzętu (45)



zdały wejść do akcji na większą skalę i nie odegrały oczekiwanej roli w obronie Japonii. Przepuszczalnie roli tej nie zdołałyby unieść podobnie jak nie zapobiegły inwazji na Iwo Jimie. Również doświadczenia Niemców nie wskazują, aby miniaturowe okręty podwodne, używane jako broń zaporowa, rodzaj pływających wyrzutni torpedowych, mogły hamująco wpłynąć na postępy przeciwnika dysponującego wyraźną przewagą. Odpowiedzią na uderzenia małych okrętów podwodnych stały się kordony składające się z setek niszczycieli i eskortowców. Wspomagały je tysiące samolotów oraz mniejszych jednostek pływających: ścigaczy, patrolowców. Na drodze do zwycięstw Japończyków stawał też brak paliw i innych surowców, które wespół z nalotami paraliżowały wszelką produkcję w stocznicach, a z czasem i naprawy. Należy przyjąć, że łuskowane i morskie smoki zostały obciążone zadaniami, którym nigdy nie mogłyby sprostać.

Podobnie wygórowane oczekiwania wiązano w japońskich sztabach z łodziami wybuchowymi „Shinyo”, które zadebiutowały masowo podczas obrony Filipin — wrzesień 1944. Jednostki te podlegały przeważnie armii lądowej lub obronie wybrzeża. Grupowano je w bataliony, które miały na etacie ponad sto motorówek — każdy. Wiadomo, że jesienią 1944 roku było w linii 759 sztuk łodzi (połowa ilości ówczesnie zaplanowanej). W 1945 roku brzegów Japonii miało bronić trzy tysiące motorówek wybuchowych i znaczna ich część została już ukończona (2850 sztuk — stan na lipiec 1945 roku) lub znajdowała się w końcowym stadium produkcji. Motorówki te miały wiele wersji wywodzących się z bazowego modelu o długości niecałych sześciu metrów. Poszycie i półzamknięty pokład wykonywano z lekkiej, impregnowanej sklejki. Uproszczona i lekka konstrukcja pozwalała na szybką prefabrykację. Dzięki niewielkim wymiarom i wadze „Shinyo” można było z łatwością przemieszczać na lądzie nawet po drogach gruntowych i plażach. Służyły do tego lekkie dwukołowe wózki ze spawanych rur. Równie prosto można je było przewozić morzem, na większych jednostkach. Dwu lub trzyosobowa załoga usadowiała się na rufie w rodzaju niskiego kokpitu. Przed nimi był duży właz z wystającą zrębnicą umożliwiającą dobre dojście do silnika. Służył on też za łamacz fal. W części środkowej lekko wypukłego pokładu umieszczono dwa nawiewniki doprowadzające zimniejsze powietrze do komory silnikowej. Uzbrojenie motorówki obejmowało oprócz broni ręcznej i granatów, lekki karabin maszynowy oraz... dwie 130. kilogramowe bomby głębinowe. To ostatnie wyposażenie decydowało o istocie taktyki łodzi „Shinyo”, które starały się podkraść do celów od strony rufy (gdzie obserwacja z reguły jest mniej dokładna) i podrzucać swoje bomby tuż przy burtach. Po zrzuconiu ładunków starały się uciekać z maksymalną prędkością. Podobny pomysł zastosowali Anglicy podczas walk z flotą francuską wierną Vichy (lipiec 1940 roku). Motorówka z lotniskowca „Hermes”, po zakończeniu fiaskiem rozmów o poddaniu się Francuzów, zabrała swoich parlamentarzystów z pokładu pancernika „Richelieu” i na odchodnym zrzuciła mu przy burcie cztery bomby głębinowe. Oczywiście natychmiast rozwinęła maksymalną prędkość i oddaliła się bezpiecznie wcale nie ścigana przez zaskoczonych gospodarzy. Niezbyt rycerski fortel Anglików spalił na panewce, gdyż w płytkich

wodach portowych nie było wystarczającego ciśnienia do uruchomienia zapalników ładunków hydrostatycznych.

Motorówki „Shinyo” przeprowadziły dziesiątki operacji w dużych zespołach i wiele mniejszych akcji. Do bardziej efektywnych można zaliczyć rajd w nocy z 9 na 10 stycznia 1945 roku w którym wzięło udział 70 łodzi podlegających armii. Flotylla wyszła z Port Saul na Filipinach i uderzyła na zgrupowanie alianckich okrętów desantowych w Zatoce Lingayen. W wyniku ataku doszło do paniki i dezorientacji na okrętach alianckich, które prowadziły ostrzał do samego brzasku, zadając sobie wzajemnie wiele szkód. Ostatecznie zatonięły dwa duże okręty desantowe, a osiem innych jednostek odniosło uszkodzenia. Wszystkie japońskie jednostki zostały utracone, z tego wiele od wybuchów własnych bomb głębinowych oraz po wejściu na mielizny i w wyniku awarii.

Podobny atak, ale przeprowadzony przez jeszcze większą liczbę „Shinyo” miał miejsce w ostatnią noc stycznia tego roku w rejonie Nasugbu, przy czym motorówki wyruszyły z odległej pozycji wyjściowej położonej poza Zatoką Manilską, na wyspach Mariveles. Kolejne uderzenie zakończyło się bez zatopień po stronie Amerykanów, ale z dużymi stratami wśród motorówek. W następnych szalenczych szarżach na tych wodach Japończycy zatopili jeszcze 3 okręty desantowe i ścigacz okrętów podwodnych. Wiele jednostek, głównie transportowych i pomocniczych uszkodzili. Ich aktywność zakończyła się po wysadzeniu nieprzyjacielskiego desantu w pobliżu bazy na wyspach Mariveles.

W marcu 1945 roku sprzymierzeni wylądowali na niewielkim archipelagu Kerama Retto, leżącym na południowo-wschód od Okinawy. Zajęli tam 350 motorówek wybuchowych w zmodernizowanej, samobójczej wersji. Było to uzbrojenie trzech z siedmiu batalionów „Shinyo” wyznaczonych do obrony Okinawy. Brak późniejszych wzmianek o ich aktywności podczas tej kampanii. W sierpniu 1945 roku brytyjski samolot z lotniskowca „Indomitable” zniszczył grupę samobójczych łodzi wybuchowych zmierzających Kanałem Lamma do jego okrętu macierzystego. Rzecz miała miejsce podczas zajmowania przez Brytyjczyków Hong Kongu.

Do obrony Japonii przygotowywano tysiące motorówek samobójczych podzielonych na 8 eskadr rozmieszczonych głównie na południowo-wschodnich wybrzeżach. Miały one współdziałać z innymi rodzajami broni samobójczych, jak i z tradycyjnymi formacjami, w tym z lotnictwem. Wobec miazdzącej przewagi Amerykanów w powietrzu i na morzu łodzie „Shinyo” nie mogły już na pewno nawet zdezorganizować przyszłych desantów na japońskich wyspach macierzystych. Udoskonalone radary oraz wzrost doświadczenia aliantów w zwalczaniu tego rodzaju jednostek szturmowych nie rokował im dużych szans nawet w atakach nocnych lub w synchronizacji z innymi środkami napadu. Jak uczyły doświadczenia, zwiększanie ilości jednocześnie szturmujących łodzi, wcale nie wpływało na proporcjonalne narastanie ich zwycięstw.

Najbardziej okrzyczaną i szokującą morską bronią szturmową kraju kwitnącej wiśni były wspomniane na początku rozdziału „żywe torpedy”. W tym wypadku

nazwa ta była niezwykle adekwatna, gdyż w japońskich modelach torped kierowanych przez ludzi, człowiek był niejako wmontowany w pocisk i z założenia nie mógł już go opuścić nawet jeżeli nie odnalazł celu. Po pewnym czasie uruchamiał się samodetonator odległościowy. W ten sposób unikano przejścia zabłąkanych czy uszkodzonych egzemplarzy przez nieprzyjaciela.

Odrzucone w 1941 roku projekty „żywych torped” zostały skwapliwie odkurzone dwa lata potem, kiedy to flota mikada utraciła już wiele ciężkich okrętów i była w wyraźnej defensywie. W Tokio zdawano sobie sprawę z amerykańskiej potęgi przemysłowej i było jasne, że przewaga US Navy będzie narastać lawinowo w miarę napływu budowanych seriami z prefabrykatów okrętów wszelkich typów. Riposta Japonii mogła być tylko bardzo ograniczona. Dotyczyło to również lotnictwa odgrywającego dominującą rolę w wojnie na Pacyfiku. Już w 1943 roku amerykańska produkcja okrętów i samolotów była kilkakrotnie wyższa od japońskiej. W wielu dziedzinach Ameryka osiągnęła ponadto przewagę jakościową.

W tej sytuacji Japonia mogła liczyć tylko na bohaterstwo i ofiarność swoich żołnierzy wsparte nieortodoksyjnymi metodami walki oraz odpowiednim unikalnym sprzętem. Powyższe rozumowanie doprowadziło do powstania idei kamikadze oraz samobójczych broni morskich.

Prototyp torpedy załogowej „Kaiten” („Ta, która wstrząsa niebem”) powstał w styczniu 1944 roku i opierał się na standardowej torpedzie model 93. Wkrótce ruszyła też produkcja seryjna w stoczniach marynarki wojennej Kure, Yokosuka i Hikari i szkolenie załóg. Wywodząca się ze starochińskiego nazwa pierwotna z czasem nabrała nowego znaczenia: „odwrócenie fali”. Miała to być, broń, która powstrzyma amerykański przypływ.

Torpeda „Kaiten” wersja I miała wyporność 18,3 tony, długość 14,4 metra, średnicę około 1 metra i silnik o mocy 530 KM. Napędzana była hydrazyną i mogła osiągać prędkość ponad 40 węzłów. Zasięg w tym wypadku wynosił 12,5 Mm. Przy prędkości ekonomicznej zwiększał się do 30 mil, z tym, że część źródeł podaje niższe osiągi (np. 12 mil przy 20 węzłach). Torpedy mogły się zanurzać nawet na 90 metrów głębokości, co nadawało im cechy zbliżone do miniaturowych łodzi podwodnych. Ładunek wybuchowy o masie 1.550 kg był umieszczony w dziobie torpedy, tuż przed ciasną kabiną dla operatora wyposażoną w podstawowe urządzenia nawigacyjne, sterownicze oraz peryskop. Pilot był zaopatrzony w sprawną system umożliwiający oddychanie. Ponieważ zasięg „Kaitenów” był niewielki podwozić je miały na miejsce akcji okręty podwodne, niszczycele i ścigacze. Piloci musieli przebywać w swych „stalowych trumnach” nieraz przez kilka godzin zanim zostali wypuszczeni do ataku. Osłabiało to ich i wpływało negatywnie na skuteczność operacji. Na okrętach podwodnych stosowano początkowo tylko specjalne uchwyty-klamry łączące ich pokłady z „Kaitenami”. Były to urządzenia podobne do tych stosowanych przy przewozie kieszonkowych okrętów podwodnych. Instalowano też łącza telefoniczne pozwalające na kontakt z obsadzonym ale oczekującym na wypuszczenie „Kaitenem”. W późniejszym okresie zamocowano na niektórych okrętach transportowych (np. „1-58”) hangary pozwalające przeno-

się po dwie do sześciu torped. Zmniejszyło to znacznie liczbę awarii i uszkodzeń pozostających bez związku z działaniem nieprzyjaciela (szkody sztormowe itp.). Na każdą torpedę zwykle zabierano w rejs dwóch wyszkolonych pilotów, aby istniała rezerwa na wypadek niedyspozycji jednego z nich.

Z założenia „żywe torpedy” miały stosować taktykę zbliżoną do praktykowanej przez lilipucie okręty podwodne. Skryte podwiezienie w rejon ataku, sforsowanie obrony aktywnej i biernej oraz samobójcze uderzenie. Różnica występowała tylko w ostatnim punkcie. Okręty-bazy nie musiały też oczekiwać na powrót torped nawet, gdy do ataku nie dochodziło. W związku z istnieniem samodestruktorów powroty nie następowały nigdy. Jest to element szokujący dla europejskiej psychiki ale nie całkiem nieporozumiały, gdyż podobne idee samopoświęcenia pojawiały się i u nas. Postępowanie Japończyków z samopoświęcenia robiło rutynę, jakby szafującą bez potrzeby życiem wartościowych żołnierzy i cennym sprzętem. Być może brak możliwości powrotu miał służyć całkowitej koncentracji na osiągnięciu zamierzonego celu, ale półtoraroczna aktywność tej broni nie potwierdza wyższej skuteczności w stosunku do podobnych odmian nie skazujących operatorów na zagładę.

W końcowej fazie wojny „Kaiteny” używano nie tylko w sposób opisany wyżej. Samorzutnie zrodziła się taktyka wysyłania torped załogowych przeciw obiektom ruchomym na otwartym morzu. Dzięki swej prędkości mogły one na krótkim dystansie doścignąć każdy konwój i większość okrętów wojennych. W ten sposób „Kaiteny” stawały się namiastką zwykłych torped okrętu podwodnego, który nie ryzykując, z daleka mógł nasłuchiwać eksplozji spowodowanych przez swych wysłańców.

Bazą „żywych torped” była pierwotnie tzw. jednostka „P” w Otsushima. 8 listopada 1944 roku wysłano stamtąd pierwszą grupę, która osiągnęła gotowość bojową. Składała się z 12 „Kaitenów”, które załadowano na okręty podwodne: „1-36”, „1-37” oraz „1-47”. Na tym ostatnim został zaokrętowany Sekio Nishina — jeden z projektodawców nowej broni. Zespół otrzymał kryptonim „Kikumidze” i skierował się w kierunku atolu Ulithi, gdzie nastąpiła duża koncentracja ciężkich okrętów US Navy. Podczas przejścia morzem, 19 listopada, w rejonie wysp Palau, został zatopiony przez amerykańskie eskortowce „1-37”. Także „1-36” został wykryty i musiał uciec z akwenu planowanej akcji. Wypuścił jednak jednego „Kaitena”. Lepiej powiodło się „1-47”, który prawidłowo wysłał do boju cztery torpedy.

Na podstawie zdjęć lotniczych zespołowi zaliczono 5 zatopień (3 lotniskowce, dwa pancerniki), co nawet bez dokładniejszych dochodzeń wydaje się niemożliwe i później nie znalazło potwierdzenia w źródłach amerykańskich. Wspominają one tylko o zatopieniu zbiornikowca. Rzekome sukcesy przyśpieszyły wysłanie na ocean kolejnych zespołów uderzeniowych i pojedynczych okrętów podwodnych z „Kaitenami”. Również i one przypisywały sobie znaczne ilości zatopień. Rzeczywistość była o wiele mniej różowa. „Kaitenom” można zaliczyć zatopienie tylko kilku mniejszych jednostek wojennych i paru statków. Uszkodziły też dwa niszczyciele i kilka dalszych transportowców. Jak na 419 „Kaitenów” ukończonych

do kapitulacji Japonii jest to efekt mizerny. Użyto ich podczas walk na Filipinach, wyspie Guam i na wodach Okinawy. W tym ostatnim wypadku rzucono do działania cztery okręty podwodne z których dwa zatopili Amerykanie, a dwa wróciły z uszkodzeniami, nie zdoławszy nawet się zbliżyć do floty przeciwnika. Odpędziły je już wysunięte patrole przeciwpodwodne.

Kłęski nie zrażały Japończyków, którzy rozwijali system szkolenia ochotników z myślą o obronie własnych wybrzeży. Powstały nowe bazy w Hirao i Hikari — małych wioskach oddalonych od ciągle bombardowanych portów. Nadal zgłaszały się setki ochotników gotowych poświęcić wszystko dla kraju i cesarza. W oddziałach tych prawie nie występowała dezercja dość charakterystyczna dla rozkładu armii japońskiej w końcowej fazie wojny. Opracowano też doskonalsze modele „żywych torped” numer II i numer IV. (Miały one 16,9 metrów długości, średnicę 1,35 metra i wyporność 18,3 tony). Osiągały prędkość maksymalną 40 węzłów przy której mogły przebyć 27 mil. Ładunek wybuchowy zawierał 1550 kg środka wybuchowego. Prace prowadzono przez cały rok 1944 i wiosną 1945 roku. Zostały one zahamowane, podobnie jak w Niemczech, przez opóźnienia w wdrożeniu silników z turbinami Waltera. Około 1600 niewykończonych „Kaitenów” nowych typów zdobyli Amerykanie po zajęciu Japonii.

Ocena „Kaitenów” musi się składać z dwóch elementów: od strony technicznej były to dojrzałe konstrukcje o wyśrubowanych osiąгах i mogące stanowić niebezpieczny oręż; od strony ekonomiki militarnej nie sprawdziły się, gdyż ich koszt był niewspółmiernie wysoki w stosunku do uzyskanych efektów. Przypuszczalnie nie gorsze osiągnięcia miałyby „Kaiteny”, gdyby nie były bronią samobójczą. Wtedy jednak część doświadczonych szturmowców wracałaby z akcji i mogłaby się dzielić swoimi spostrzeżeniami zarówno z konstruktorami, jak i z nowowcielonymi do formacji. Byłaby to broń „tańsza”. I tu również popełniono błędy taktyczne. Nie mógł to być skuteczny oręż zaporowy u własnych brzegów, skoro nieprzyjacielskie lotnictwo nie pozwalało nawet tam na bezkarne wynurzenie peryskopu. „Kaiteny” mogły odnieść zwycięstwa na odległych wodach, gdzie czujność i obecność alianckich sił zbrojnych była mniejsza.

Na zakończenie należy wspomnieć o niewiarygodnym pomysłe „fukuryu”, czyli nurków-samobójców, którzy mieli być rozstawieni na dnie w strefach przewidywanych desantów Amerykanów. Uzbrojeni w miny na trzymetrowych żerdziach z 10 kilogramami trotylu, mieli je detonować o barki inwazyjne — zapalniki zbijakowe. Wyliczono nawet odległości niezbędne między nurkami (szachownica z odstępami co 60 metrów) aby wzajemnie nie robili sobie krzywdy. Przygotowywano dla nich podwodne schrony, gdzie czekali na nich zmiennicy. Fukuryu w liczbie czterdziestu tysięcy, wespół z tysiącami samobójców w łodziach wybuchowych, „Kaitenach” i w samolotach kamikadze mieli osłonić kraj wschodzącego słońca przed najazdem barbarzyńskiego Zachodu. Bomby atomowe nie dały im jednak szansy na zademonstrowanie swojej zdolności do poświęceń. Po pierwszym zaskoczeniu alianci przypuszczalnie poradziliby sobie z nimi przez zmasowany ostrzał raketami i granatami poprzedzający pojazdy amfibijne.

IX. WSPÓŁCZEŚNI WOJOWNICY

*Nie siłą, lecz sprytem.
Dewiza angielskich komandosów morskich.*

Kapitałna rola jaką odegrały morskie siły szturmowe i dywersyjne w trakcie II wojny światowej była w dużym stopniu otoczona tajemnicą. Ich znaczenie dotąd nie jest w pełni dostrzegane przez historyków, których może usprawiedliwiać skąpość materiałów archiwalnych, skromna liczba świadków wydarzeń, którzy wyszli z nich cało oraz utrzymywanie klauzul tajności nad częścią dokumentów. Nierzadko sami uczestnicy akcji nie byli w stanie ocenić skali swoich dokonań. W obrębie wojsk alianckich, nawet wewnątrz różnorodnego, ale przecież stosunkowo nielicznego świata formacji komandoskich i szturmowych, sąsiednie i nieraz współpracujące ze sobą jednostki nie miały pełnej wiedzy o zadaniach, sprzęcie i taktyce kolegów. Zdobyte dane o dywersantach morskich przeciwnika były również utrzymywane w tajemnicy. Anglicy posłużyli się nimi do tworzenia własnych oddziałów specjalnych i konstrukcji odpowiedniego sprzętu. Mniej wykorzystywano je do instruktażu przeciwdywersyjnego ogółu wojsk, zapewne obawiając się przecieków do obozu wroga, które mogłyby wpłynąć na stosowaną przez niego taktykę lub ujawnić źródła informacji agenturalnej. Jak się wydaje rola tej ostatniej przy rozpoznawaniu jednostek specjalnych nigdzie nie była wiodąca. Kluczowe znaczenie miało zdobywanie egzemplarzy broni, sprzętu oraz zeznania jeńców. Dotyczyło to i państw „osi” i sprzymierzonych. Tłumaczyć może to zjawisko niezwykle staranny dobór ludzi do jednostek specjalnych, co w dużym stopniu wykluczało ulokowanie się w nich „wtyczek” nieprzyjaciela. Aliantom bardzo pomogli po rozejmie masiści przekazując swoje doświadczenie i część doskonałego sprzętu.

Mimo wojennej cenzury wieści o wyczynach „żywych torped” i innych broni rozchodziły się po świecie. Szczególną funkcję spełniła w tym prasa państw nie uczestniczących w wojnie — skazana na domysły, dezinformowana i przeznaczająca skąpe wiadomości. W ten sposób niektóre aspekty działań dywersyjnych zostały nad miarę wyolbrzymione w oczach opinii publicznej. W masowej wyobraźni zaistniały legendy i fantastyczne hipotezy zupełnie oderwane od prawdy. Z drugiej strony całe segmenty morskich działań szturmowych pozostały zupełnie nieznane. Po 1945 roku kurtyna tajności nad dziejami dywersji morskiej podczas wojny zaczęła się unosić. Równocześnie jeszcze skuteczniejszą zasłoną okrywano bieżącą egzystencję formacji specjalnych. Wiadomo jednak, iż mimo demobilizacji, zwycięskie państwa koalicji antyhitlerowskiej, nie rozformowały wszystkich oddziałów

dywersji morskiej. Z reguły następowała jednak ich koncentracja pod wspólnym dowództwem, doskonalono organizację, logistykę i łączność. Starano się zastosować doświadczenia zdobyte podczas działań wojennych zarówno własne, jak i nieprzyjaciela. Dużą rolę przywiązywano do unowocześniania środków technicznych — pojazdów podwodnych, strojów i aparatów do nurkowania oraz odpowiedniej broni. Zaznaczyły się tendencje do uniwersalizacji wyszkolenia żołnierzy — płetwonurkowie musieli stawać się skoczkami spadochronowymi i odwrotnie.

W Wielkiej Brytanii w latach 1945-1947 stopniowo zredukowano liczne formacje komandosów i innych grup specjalnych przeznaczonych do działań morskich. W szczytowym momencie rozwoju liczyły one kilka tysięcy żołnierzy i oficerów rozproszonych w kilkudziesięciu strukturach organizacyjnych. Nad nimi istniały pośrednie szczeble dowodzenia służące łączeniu interesów poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i wywiadów. Takie podejście powodowało powstawanie wielu małych oddziałów o podobnych walorach i przeznaczeniu. Było to sprzeczne z zasadami ekonomii wojennej — jedne oddziały były często wykorzystywane, dla innych brakowało rozsądnych zadań. W pewnym zakresie formacje te wręcz dublowały się. Znaczne koszty rodziła też specjalistyczna logistyka obejmująca niemal cały glob, a przemieszczająca podobne i niewielkie, a jednocześnie unikalne partie zaopatrzenia odrębnymi kanałami, zależnie od przyporządkowania organizacyjnego danej formacji dywersyjnej. Nic dziwnego, że te „prywatne armie” o dużym stopniu niezależności budziły irytację wyższych dowódców, które podjęły już latach 1943-1945 próby porządkowania tej egzotycznej diaspory. Główny trend polegał na pozbawieniu wojsk lądowych grup komandosów morskich, co było dość logiczne. Część tych oddziałów wcielono do komandosów Królewskich Sił Powietrznych — SAS tworząc w nich spore jednostki dywersji morskiej — Special Boat Squadron — liczące kilkuset członków. Rajdy morskie wykonywały też inne pododdziały SAS. Większość jednostek dywersji morskiej zaczęto skupiać jednak w Piechocie Morskiej (Royal Marines) i bezpośrednio w Royal Navy, co wydaje się dotąd najrozsądniejszym rozwiązaniem. Trzeba przy tym zaznaczyć, iż w Anglii Piechota Morska nie stanowiła nigdy odrębnego rodzaju sił zbrojnych, tak jak w USA, i jest częścią składową marynarki.

Wyżej opisane tendencje utrzymały się i po 1945 roku, czego wyrazem było zlikwidowanie „łodziowych szwadronów” SAS. W ten sposób Royal Navy, a specjalnie jej siły amfibialne otrzymały rodzaj monopolu na tego typu formacje. Nie można jednak zapominać, że współczesne systemy treningowe jakim poddawani są komandosi lotnictwa i wojsk lądowych mają znacznie bardziej uniwersalny charakter niż dawniej i pozwalają na używanie ich również do akcji na pograniczu lądu z morzem. Praktyka lat 1945-1993 wykazała, że siły specjalne RAF i Royal Marines nadal ze sobą doskonale współpracują, uzupełniają się i zamieniają z łatwością zadaniami, nie tylko na ćwiczeniach ale i podczas kolejnych konfliktów zbrojnych.

Wiadomo również, że w okresie „zimnej wojny” i później Royal Navy utrzymywała w służbie i rezerwie grupę pojazdów podwodnych różnych typów

i zastosowań. Szkolono nowych ludzi do niełatwych zadań dywersji i rozpoznania z morza. Istnieją przesłanki, że te aparaty podwodne były wykorzystywane przez różne komórki wywiadu brytyjskiego do celów szpiegowskich.

W obrębie Royal Marines przez kilka lat różne kontynuacje oddziałów utworzonych podczas wojny utrzymywały pewną autonomię. Dotyczyło to głównie COOP, RMBPD oraz SBS. W roku 1949 sformowano z nich Skrzydło Krótkich Rajdów. Parę lat później, podczas kolejnych cięć w armii karłującego imperium (rok 1957), tę ostatnią jednostkę zastąpiła skromniejsza, o tradycyjnym mianie Specjalna Sekcja Łodzi (SBS). Rok potem nazwa uległa zmianie na Kompanię Łodzi Specjalnych. W 1975 roku przywrócono również okrytą chwałą nazwę Specjalny Szwadron Łodzi (Special Boat Squadron — SBS). Pod nią komandosi morscy wystąpili podczas walk na Falklandach. Przez analogię do SAS całość oddziałów specjalnych Royal Marines jest określana jako Special Boat Service.

Kiedy pod egidą ONZ doszło do interwencji państw zachodnich w Korei, angielskie oddziały szykujące się wspólnie z Amerykanami do desantu morskiego pod Inchon (wrzesień 1950 roku) zaimprovizowały zwiad kajakowy złożony z ochotników. Pochodzili oni z różnych formacji i nie brakowało wśród nich weteranów oddziałów dywersji morskiej z lat 1940-1945. Operacyjnie podlegali Królewskiej Piechocie Morskiej, a ich dowódcą został porucznik E. G. D. Pounds, również z tej formacji. Grupa ta wykonała kilka rajdów rozpoznawczych głównie o charakterze przeddesantowym i ściśle współdziałała z podobnymi jednostkami armii Stanów Zjednoczonych.

W kwietniu 1956 roku doszło do incydentu z radzieckim kłazownikiem „Ordżonikidze”, na którym przybyli do Zjednoczonego Królestwa pierwszy sekretarz komunistycznej partii ZSRR — Nikita Chruszczow wraz ze swoim premierem Bułganinem i liczną delegacją. Przyjazd moskiewskich notabli miał charakter wizyty oficjalnej i stanowił ważny element na drodze do odprężenia międzynarodowego, które zaczęło się rysować po śmierci Stalina.

Według danych pochodzących od wyższych kierowników wywiadu brytyjskiego rosyjski kłazownik wzbudzał już od dłuższego czasu zainteresowanie zachodnich specjalistów. Szczególnie niepokoiła ich wysoka prędkość okrętu, przekraczająca osiągi jednostek zbliżonej wielkości, także tych wybudowanych według najnowszych projektów. Ponieważ źródła agenturalne nie potrafiły rozwikłać tajemnicy zdecydowano się na lustrację podwodnej części kadłuba. Z jego kształtu oraz z liczby i rodzaju śrub spodziewano się wywnioskować określone dane o zastosowanych systemach napędowych i innych rozwiązaniach technicznych. Ranga tej sprawy musiała być poważna skoro w roku 1955 podjęto próbę penetracji dna „Ordżonikidze” w jednym z portów rosyjskich! W tym celu MI 6 (tajny, cywilny pion wywiadu strategicznego, znany też jako SIS — Secret Inteligent Service) użył miniaturowego okrętu podwodnego „ze służą dla nurka”, a więc typu znanego nam z drugiej wojny światowej. Mogło chodzić konkretnie o nie złomowane w 1945 roku jednostki typu „XE” lub podobne albo o nowe okręty zbudowane w stoczni Yickersa już po wojnie: „X” 51 do 54. Opisy wspominają o pewnej liczbie

„liliputów” trzymanyh wtedy w Zatoce Stokes, głównie do dyspozycji wywiadu. Było więc w czym wybierać. Obsadzali je oficerowie Royal Navy.

Miniaturowy okręt podwodny został dowieziony nieopodal rosyjskiego brzegu, a następnie zbliżył się do bazy wojennomorskiej. Wiadomo, że wysłany już do dalszej akcji nurek nie zdołał przedrzeć się przez liczne zabezpieczenia i powrócił z niczym.

W tej sytuacji MI 6 uznał przybycie Rosjan do Portsmouth na budzącym zaciekawienie kłazowniku za doskonałą okazję do przeprowadzenia „zaległych” badań i pomiarów jego śrub. Dla osiągnięcia zamierzonego celu — nie powiadając wyższych władz wojskowych, a tym bardziej premiera i ministra spraw zagranicznych — wywiad zmontował ad hoc super sekretną, zakonspirowaną, nawet przed innymi komórkami wywiadu, operację szpiegostwa podwodnego, której ogniwem wykonawczym został komandor L. K. P. Crabb — jeden z pionierów brytyjskich oddziałów dywersji podwodnej, współtwórca formacji „chariotów” i odważny uczestnik kilku ryzykownych akcji bojowych. Mimo, że oficer ten był już posunięty w latach, a także szwankowało mu zdrowie i zawadzała nieco tusza, podjął się wykonania zadania, gdyż MI 6 chciał do minimum ograniczyć liczbę wtajemniczonych. Gdyby pożyczono nurków z Navy groziłoby to dekonspiracją bardzo ryzykownej operacji.

Komandor asekurowany przez pomocnika zszedł do wody nocą w basenie sąsiadującym z nabrzeżem przy którym cumował „Ordżonikidze”. Rozpoczęło się czekanie. Po kilku godzinach, kiedy stało się jasne, że musiał skończyć się tlen, organizatorów rozpoznania ogarnął niepokój. Rozpoczęto skryte ale i nerwowe poszukiwania nurka w okolicznych dokach i na wybrzeżu. Nie przyniosły one żadnego rezultatu, a przy tym nie udało utrzymać się ich w sekrecie. Na domiar złego okazało się, że Crabb popełnił szereg kardynalnych nieostrożności naruszając wywiadowcze rutyny konspiracji — m.in. zaraz po przybyciu z Londynu zameldował się w portowym hotelu pod własnym nazwiskiem. Ten i podobne ślady oraz wiadomości o „wpadce” przeniknęły poza struktury wywiadu, do rodziny zaginionego i na zewnątrz, do prasy, która szybko zrobiła z nich sensację dnia. W ten sposób obawy zamieniły w groźbę poważnego skandalu międzynarodowego. Rosjanie złożyli ostry protest i zanosilo się nawet na przerwanie dopiero co rozpoczętych pokojowych rozmów. Wściekły Eden musiał oficjalnie przeprosić Chruszczowa w Parlamencie, Foreign Office żądało głów z kierownictwa wywiadu i te poleciały. Przy okazji wyszło na jaw, że w apartamentach oddanych do dyspozycji radzieckim notablom w hotelu na lądzie założono podsłuchy. Nagrano całe kilometry taśm, na których Chruszczow popisywał się swoimi sławnymi dykteryjkami, opowiadany zapewnię z myślą o rozrywce dla podsłuchujących.

Szereg miesięcy później morze wyrzuciło niedaleko Chichester w Sussex bezgłowe ciało, które zidentyfikowano, jako przypuszczalnie należące do komandora Crabba. Nie można wykluczyć, że został on zabity przez radzieckich płetwonurków stale dozorujących swój okręt. Wersja z zawałem serca nie znajduje wielu zwolenników. Być może otwierane ostatnio archiwa radzieckie wyjaśnią tą sprawę.

Regularne oddziały dywersji i zwiadu przybrzeżnego wzięły udział w wielu brytyjskich kampaniach kolonialnych. Oszczędne informacje pochodzące ze źródeł oficjalnych potwierdzają ich dużą aktywność na Malajach w latach 1945-1960 i później, podczas starć z partyzantką kierowaną przez komunistów. Jednostki SBS wykonywały w tamtym rejonie ważne zadania także w latach następnych, już po uzyskaniu niepodległości przez Malezję i Singapur. Akcje te rozciągały się także na obszar Sarawaku (Borneo) w związku z zakusami Indonezji wobec tych terytoriów. Kajakarze pojawiali się tam na wodach przybrzeżnych, a jeszcze częściej na rzekach, którymi docierali daleko w głąb obszarów kontrolowanych przez przeciwnika. Ich głównym celem było wyszukiwanie obozów wroga, jego składów zaopatrzeniowych i przepraw. Uczestniczyli również w rajdach niszczących na podobne cele oraz organizowali zasadzki i patrole poszukująco-wymiatające. Specyfika tych walk była zbliżona do toczonych podczas drugiej wojny światowej na rzekach i w dżunglach Birmy. Silniej zaznaczała się jednak współpraca z wywiadem i lokalnymi policjami.

Zbliżone funkcje spełniały oddziały SBS w latach sześćdziesiątych siedemdziesiątych na Środkowym Wschodzie (Jemen, Oman) oraz w koloniach na Karaibach i w Ameryce Środkowej. Istnieją wzmianki o obecności SBS i SAS podczas interwencji brytyjskiej w grecką wojnę domową (1945-1949). SBS walczyła też okresowo ale za to przez wiele lat na Cyprze, którego ludność usiłowała się wyzwolić spod brytyjskiego panowania. Wszystkie te kampanie w niewielkim stopniu pozwalały rozwijać morskie umiejętności SBS. Często sprowadzały je do roli doskonale wyszkolonego, elitarnego komanda przeciwterrorystycznego, a więc formacji powiązanej ze służbami policyjnymi i wywiadowczymi. Jest to jaskrawo widoczne na przykładzie Irlandii Północnej, gdzie pododdziały SBS stacjonują od wielu lat i uczestniczą w trudnych i bardzo niebezpiecznych operacjach przeciwko Irlandzkiej Armii Republikańskiej (IRA). Wydaje się iż, antyterrorystyczny „przechył” SBS nie zaszkodził tej formacji, a nawet są dowody, że jej żołnierze oswojeni z ciągłym życiem w niebezpieczeństwie, nierzadko ostrzelani stanowią jeden z najbardziej wartościowych składników zawodowej armii brytyjskiej. Charakteryzuje ich uniwersalność wyszkolenia, wysoki stopień mobilności i gotowości bojowej oraz zdolność do operowania praktycznie we wszystkich strefach klimatycznych i przyrodniczo-terenowych. Oswojenie z walką i doświadczenia już kilku pokoleń morskich komandosów czynią z nich niezrównanych fachowców od operacji specjalnych, co ostatnio udowodnili na Falklandach.

Zbrojny konflikt argentyjsko-brytyjski w 1982 roku był apogeum wieloletniego sporu, którego korzenie tkwią jeszcze w epoce odryć geograficznych. W ostatnich latach wartość pokrytych tundrą, skalistych wysp na krańcu świata (dwa tysiące mieszkańców, osiemdziesiąt tysięcy owiec, obszar dwóch średnich województw) istotnie wzrosła po odkryciu złóż ropy na pobliskim szelfie. Cenne są też okoliczne wody pełne ławic jadalnych gatunków ryb i kryla. Od strony wojskowej archipelag pozwala na kontrolę cieśnin między Atlantykiem, Pacyfikiem i Oceanem Indyjskim, co przyniosło Brytyjczykom konkretne korzyści przy zwalczaniu niemieckich

rajderów podczas I i II wojny światowej. W latach siedemdziesiątych wyspy wykorzystywano do monitorowania ruchów rosyjskich okrętów podwodnych. Zdając sobie sprawę z pretensji Argentyny do Falklandów Anglicy umieścili tam ośrodek podsłuchu radiowego, który pozwalał na swobodny wgląd w łączność argentyńskiej armii. W okresie napięć Londyn wysyłał tam kilka okrętów, które wypędzały obcych rybaków z falklandzkich łowisk i zaprowadzały ład.

Sygnaly o niebezpieczeństwie inwazji na Falklandy pochodzące ze źródeł wywiadowczych zostały zlekceważone przez rząd angielski, który właśnie toczył z Argentyńczykami szczegółowe negocjacje na temat przyszłości wysp. W efekcie desant przeprowadzony o poranku, 2 kwietnia 1982 roku, pod Port Stanley (największa osada na Falklandach) okazał się dużym zaskoczeniem. Argentyńska armada obejmująca lotniskowiec z eskortą, jednostki amfibialne i patrolowe sprawnie wysadziła na brzeg ponad dwa i pół tysiąca żołnierzy. Na śmigłowcach desantowali się komandosi opanowując pobliskie lotnisko. Miejscowe siły brytyjskie (84 ludzi z Royal Marines) mimo zupełnego zaskoczenia stawiały skuteczny opór przez trzy godziny zadając napastnikom straty w ludziach (piętnastu zabitych i siedemnastu rannych). Wobec jednak miażdżącej przewagi wroga i w celu uniknięcia ofiar wśród ludności cywilnej przerwano walkę. Podobnie przebiegły wydarzenia na Nowej Południowej Georgii (sąsiedni brytyjski archipelag), gdzie desant odbył się dzień później. Tutaj, dowodzony przez porucznika Keitha Mills'a, dwudziestoduosobowy oddział piechoty morskiej bił się przez siedem godzin uszkadzając śmigłowiec i korwetę oraz raniąc i zabijając kilkunastu nieprzyjaciół bez strat własnych. Walki zaniechano po okrążeniu przez nieprzyjaciela i wyczerpaniu amunicji. Wkrótce Argentyńczycy rozpoczęli ewakuację jeńców i urzędników Jej Królewskiej Mości do Urugwaju, skąd zabrano ich do Anglii.

Najazd na Falklandy wywołał w Wielkiej Brytanii żywe poruszenie o wyraźnym zabarwieniu patriotycznym. Stworzyło to podłoże polityczne dla akcji wojennej. Decyzje o podjęciu działań zbrojnych zostały podjęte w ciągu kilku dni, kiedy ostatecznie wyjaśniło się, że Buenos Aires nie zamierza ustąpić nawet o milimetr. Liczono tam na wymowę faktów dokonanych, wielką odległość od Anglii (8000 mil morskich) i niechęć rządu brytyjskiego do poniesienia kosztów wojny. Wojskowi południowoamerykańscy byli też przekonani o swej przewadze w sensie czysto militarnym, ponieważ Anglicy nie mieli w pobliżu żadnych baz, z których mogliby rozpocząć kontrofensywę.

Tymczasem już 5 kwietnia 1982 roku z Wysp Brytyjskich wystartował transportowiec powietrzny C-130 „Hercules” na którego pokładzie znajdowało się 12 członków SBS, tworzących trzy samodzielne sekcje. Zrzuciono ich na spadochronach, w strojach płetwonurków, do oceanu około 120 mil morskich na południe od Nowej Południowej Georgii. Z komandosami wodowały w lodowatej i wzburzonej wodzie pojemniki ze sprzętem i zaopatrzeniem. Grupa została podjęta na pokład okrętu podwodnego „Onyx”, który oczekiwał na zrzut w wyznaczonym sektorze. Na wypadek kłopotów z odnalezieniem, przy wodowaniu nocnym, albo w sytuacjach gdy okręt podwodny może wynurzyć się tylko na moment współcześni

członkowie SBS są wyposażeni w specjalne aparaty zwane „bougles”, służące do naprowadzania sonarów okrętowych.

20 kwietnia nocą grupa ta, po regeneracji sił wylądowała przy pomocy gumowych pontonów typu „Gemini” 3,5 mili od Grytviken — „stolicy” Georgii. Jej zadaniem było rozpoznanie sił nieprzyjaciela i ustalenie najodpowiedniejszych miejsc do desantu sił głównych. Dwa dni później, wieczorem dotarła w pobliżu Georgii fregata „Antrim”, wyznaczona na okręt oparcia dla operacji komandosów. Natychmiast przewieziono jej helikopterem drugą sekcję zwiadowców SBS — 15 ludzi. Pierwsze lądowanie nie udało się, gdyż nie znaleziono odpowiedniego miejsca. Powiodła się dopiero druga próba, ale wkrótce komandosów trzeba było ewakuować i to z morza. Członkowie tej grupy zbliżając się do Grytviken musieli pokonać odcinek wodny w Zatoce Cumberland. Mimo szalejącej wichury rozpoczęli ryzykowną wyprawę pod wiatr. Szybko okazało się, że pokrycia ich łodzi zaczynają się rwać od uderzeń miotanych z ogromną siłą kawałków lodu. Pontony i oni sami zostali pokryci bryzgiami fal, które natychmiast zamarały tworząc dodatkowe obciążenie. Na domiar złego na jednym z pontonów popsuł się silnik i bezwładna jednostka, ignorując rozpaczliwe wysiłki trzyosobowej obsady, zdryfowała na otwarty ocean. Załogę tę odnaleziono po siedmiu godzinach pływania wiele mil od brzegu. Była w na tyle dobrej kondycji, że przerzucono ją do dalszych działań na lądzie.

Znacznie gorzej powiodło się oddziałowi SAS, który wysadzono na lodowcu Fortuna. Żołnierze ci znaleźli się na odkrytym terenie podczas narastającego huraganu ze śnieżycą. Siła wiatru w porywach przekraczała 150 km/godz. Błyskawicznie podarte zostały w strzępy specjalne arktyczne namioty mimo obłożenia ich warstwami lodu i śniegu. Żołnierzom groziło zamazanie w ciągu krótkiego czasu. Rozpoczęto gorączkowo wzywać pomocy. Wbrew wszelkim przepisom znaleźli się bohaterzy piloci śmigłowców, którzy wyruszyli na pomoc towarzyszącej broni. Niestety dwa „Wessex’y” rozbiły się, w tym jeden już startując w drogę powrotną. Dopiero trzecia maszyna zabrała wszystkich ocalałych.

Po pierwszych niepowodzeniach działania grup rozpoznawczych zaczęły przynosić efekty. Patrole rozpoznawcze SBS i SAS otoczyły placówki argentyńskie, ustaliły przebieg linii obronnych, stanowiska broni ciężkiej, położenie pól minowych i liczebność oddziałów, które początkowo nawet nie zdawały sobie sprawy z obecności gości. W międzyczasie w tym rejonie i na położonych o 1300 mil na zachód Falklandach lądowały następne grupy dywersyjno-rozpoznawcze. Obejmowały one również obserwatorów artylerii okrętowej i lądowej, specjalistów łączności i RAF-u. W super tajnej akcji zrzucono spadochroniarzy bezpośrednio na terytorium Argentyny kontynentalnej. Ludzie ci mieli zająć się obserwacją przybrzeżnych lotnisk, które mogły być użyte przez samoloty atakujące flotę brytyjską.

25 kwietnia śmigłowiec Royal Navy zauważył pod Grytviken argentyński okręt podwodny „Santa Fe”, który zaatakował raketami i z broni maszynowej. Ponieważ rzecz wydarzyła się na płytkich wodach okręt nie mógł się zanurzyć i aby

uniknąć zatopienia wyrzucił się na brzeg. Załoga uciekła z niego prawie bez strat. Obecność Anglików została jednak ujawniona i dalsze zwlekanie z atakiem nie miało uzasadnienia. Komandosi zerwali kable telefoniczne, a z morza zagłuszono połączenia radiowe uniemożliwiając wszelką łączność między posterunkami nieprzyjaciela. Następnie rozpoczął się ostrzał z artylerii okrętowej naprowadzany przez zwiadowców z ładu. Niedługo potem, pod osłoną nawały ogniowej, w przystani wysadzono desant z udziałem słabej kompanii marines wzmocnionej przez trzydziestu komandosów. Osłonę powietrzną zapewniły śmigłowce. Dzięki rozpoznaniu pól minowych uderzenie bez strat wtargnęło do argentyńskich okopów, które świeciły pustkami po przejściu artyleryjskiego „walca”.

Ostatecznie walki ustały 25 kwietnia o godzinie 11 rano. Ponad czterystu Argentyńczyków dostało się do niewoli. Ich zwycięzcy byli trzykrotnie mniej liczni, co jest niebywałym precedensem w historii wojen, przy założeniu, że strony dysponowały podobnej jakości uzbrojeniem, zapasami i innym sprzętem. Na pewno duży udział mieli w tym sukcesie morscy zwiadowcy, którzy w skrajnie surowych warunkach wytrzymali kilka dni prowadząc nieustanne marsze i doskonale przygotowując natarcie. Tylko dzięki ich poświęceniu i ofiarom inne oddziały nie straciły żadnych ludzi.

W nocy z 8 na 9 maja skoncentrowano wokół lotniska Rio Gallegos grupy komandosów operujące na kontynencie. Zostały one wzmocnione noc wcześniej przez kolejną sekcję, która dostała się na brzeg kajakami typu „Klepper” z okrętu podwodnego. Oprócz rozpoznania sił lotniczych grupy te powiadamiały każdorazowo o startach odrzutowców wroga, co umożliwiało lepsze przygotowanie obrony floty inwazyjnej. Wobec istotnej przewagi Argentyńczyków w powietrzu dowództwo sił ekspedycyjnych postanowiło zaryzykować dekonspirację obecności swoich sił wokół baz lotniczych przeciwnika i użyć ich do zaatakowania najmniej bezpiecznych dla Royal Navy samolotów „Entendard”, które były nosicielami pocisków kierowanych „Exocet”, typu powietrze-woda. Maszyny te stacjonowały właśnie w Rio Gallegos. Atak przeprowadziło łącznie dwudziestu ludzi z kilku kierunków równocześnie. Obiekty bazy zostały pokryte silnym ogniem z granatników i broni maszynowej. Wywołało to ogromną panikę wśród zaskoczonych Argentyńczyków. Tylko pojedynczy żołnierz podejmował nieskoordynowane próby oporu, kończące się z reguły dla nich tragicznie. Większość załogi, łącznie z oficerami nie podejmowała walki kryjąc się i uciekając. Pozwoliło to Anglikom na zniszczenie pięciu maszyn szturmowych oraz pasa startowego. Atakujący nie ponieśli żadnych strat. Grupy SBS i SAS penetrowały kontynentalną Argentynę do końca wojny wykonując głównie misje rozpoznania baz sił lotniczych i marynarki. W kilkusekundowych kodach radiowych via satelity komandosi informowali też o startach samolotów i wyjściu w morze okrętów nieprzyjaciela. Za wyjątkiem ataku na lotnisko działali w kilkuosobowych grupach, nierzadko parami lub pojedynczo.

Podobny rajd przeciw bazie powietrznej odbył się przed desantem sił głównych na Falklandach. Miał miejsce w nocy z 13 na 14 maja na wyspie Pebble, położonej

blisko południowego krańca Falklandu Zachodniego. Wcześniej rejon celu dokładnie rozpoznawały kilkusobowe patrole desantowane na łodziach gumowych. Ich członkowie wyznaczyli i oznakowali lądowiska dla śmigłowców transportowych oraz przejścia w polach minowych. Grupa uderzeniowa — 45 komandosów SAS wraz z obserwatorami i łącznościowcami floty przybyła na trzech śmigłowcach „Sea King” i po krótkim domarszu zajęła wyznaczone wcześniej pozycje wokół lądowiska. Nawiązano kontakt z niszczycielem uzbrojonym w armaty 114 mm, który miał zapewnić wsparcie ogniowe. Podczas wyznaczania celów użyto noktowizorów, termowizji i celowników laserowych. Urządzenia te przyczyniły się później do niezwykłej efektywności środków walki. Lustracja terenu wykazała, że wróg nie podejrzewa niebezpieczeństwa. Za wyjątkiem kilku posterunków garnizon spał. Wystrzelono więc rakietę sygnalizującą rozpoczęcie akcji. Na Argentyńczyków spadła ulewa ognia z armat, moździerzy, granatników i broni maszynowej. W ciągu kilkunastu minut zniszczono 6 szturmowców z silnikami tłokowymi typu „Pucara”, 4 śmigłowce „Puma” i jeden transportowiec „Skyvan”. Spalona została stacja radarowa, radiostacje i zapasy paliwa. W powietrze wyleciały składy bomb i rakiet. Zaskoczona załoga poniosła też ciężkie straty w ludziach. Po błyskawicznym wykonaniu zadania nastąpił odwrót podczas którego zaktywizowała się początkowo zszokowana obrona. Między innymi zdetonowano zapórę minową, ale straty komandosów były wręcz symboliczne — dwóch rannych. Znaczenie tego sukcesu było ogromne. W ten sposób pozbawiono nieprzyjaciela poważnej siły zdolnej zatapiać okręty i paraliżować natarcia całych batalionów. Ocalałe na innych lądowiskach maszyny argentyńskie przysporzyły lądującym sporych kłopotów i strat.

Przed desantem sił głównych na Falklandach zespoły SBS wykonywały szereg klasycznych działań rozpoznawczych wyszukując odpowiednie miejsca do operacji amfibialnych. Rozpracowywano także system obrony przeciwnika. Wyznaczano lądowiska dla śmigłowców oraz trasy przemarszu wojsk lądowych — na wyspach nie było dróg tylko górskie ścieżki, najczęściej „wychodzone” przez owce i nie nadające się do przemieszczania jakiegokolwiek sprzętu ciężkiego. Tuż przed desantem wykonano kilka rajdów pozoracyjnych w odległych rejonach wysp, aby zdezorientować dowództwo argentyńskie co do miejsca lądowania. W nocy z 20 na 21 maja 24 komandosów z SBS zdobyło stację radiolokacyjną przy wejściu do Zatoki San Carlos, którą wybrano na miejsce desantu. Miało to kluczowe znaczenie dla bezpiecznego przeprowadzenia wstępnej fazy lądowania. Doszło tutaj do wymiany ognia zakończonej poddaniem się Argentyńczyków. Podczas likwidacji innego punktu oporu do akcji musiała włączyć się artyleria HMS „Antrim”. Kajakarze SBS uruchomili światła nawigacyjne i własne systemy sygnalizacji naprowadzające flotę inwazyjną. W późniejszych operacjach członkom SBS i zwiadowcom SAS przypadały często role przewodników. Inne grupy działały na tyłach wroga aż do jego kapitulacji. Jednym z aspektów tych operacji była współpraca z miejscową ludnością i ochrona jej przed skutkami walk.

W trakcie walk na Falklandach rola morskich działań specjalnych była bardzo widoczna i doniosła ze względu na specyfikę teatru działań wojennych. Charakter

przeprowadzonych przez komandosów morskich akcji nieraz przypominał ten sprzed czterdziestu lat. Zaznaczyły się jednak i nowe cechy. Współcześni żołnierze SBS są znacznie lepiej wyszkoleni i wyposażeni niż ich poprzednicy z czasów Courtney'a. Podobny pozostał zapewne poziom sprawności fizycznej ale już konieczność biegłego władania obcymi językami daje przewagę dzisiejszym komandosom. Przy ich doborze zwraca się uwagę nie tylko na idealny stan zdrowia i wyczynowe osiągi w wielu konkurencjach sportowych. Ważny jest również intelekt, cechy psychiczne — odporność, samodzielność, a także umiejętność współżycia z innymi lub tylko z sobą. Wyraźnie zaznaczyły się różnice w sposobach przewożenia samotnych wojowników w pobliże rejonów akcji. Dawniej stosowano desantowanie z okrętów podwodnych i szybkich, małych ścigaczy przybrzeżnych. Wyjątkowo praktykowano transport na łodziach latających. Dość częste były też raidy z wykorzystaniem jednostek rybackich udających kutry nieprzyjaciela lub jemu podległe. W 1982 roku zademonstrowano przewozy lotnicze na trasach liczących kilkanaście tysięcy kilometrów z desantowaniem spadochronowym bezpośrednio do oceanu. Większość wypadów z morza i na lądzie dokonano posługując się śmigłowcami różnych typów. Swoistą ciekawostką był abordaż z helikoptera na trawler argentyński „Narwal” (9 maja), który znalazł się w strefie wojennej i wcześniej został ostrzelany przez myśliwcę „Harrier”. Do brzegów dopływno nie tylko na cichych wiosłowych kajakach, ale i na pontonach gumowych (180 kg wagi) zaopatrzonych w silniki i wiosła do ostatniej fazy skrytego podchodzenia. Dynamiczny rozwój środków łączności pozwolił na ścisły kontakt z centrami dowodzenia taktycznego, operacyjnego, a nawet strategicznego. Zaznaczyła się tendencja do utrzymywania stałej łączności między współdziałającymi grupami dywersyjno-zwiadowczymi. Duże znaczenie miało też przekazywanie przez radio bieżących danych na potrzeby innych rodzajów sił zbrojnych — kierowanie ogniem, naprowadzanie nawigacyjne okrętów, ostrzeżenie przed nalotami. Dawało to skutki o wymiarze taktycznym i operacyjnym. Z całą pewnością można przyjąć, że Brytyjczycy nie dysponując odpowiednio wyszkolonymi grupami dywersji i dalekiego rozpoznania musieliby ponieść dużo większe straty, ich operacje przebiegałyby znacznie wolniej, a część z nich w ogóle nie mogłaby się odbyć. W ten sposób członkowie formacji SBS wywalczyli sobie pewny byt w armii Zjednoczonego Królestwa jeszcze na długie lata.

Flota amerykańska dorobiła się w okresie swego powstawania pięknych tradycji w dziedzinach, które możemy uznać za archetypy morskiej dywersji i działań szturmowych. W miarę rozwoju United States Navy wyzbyła się miniaturowych okrętów podwodnych i tym podobnych konstrukcji. Również podczas drugiej wojny światowej poczynania zarówno wrogów, jak i sojuszników nie zachęciły Amerykanów do stworzenia własnych flotylli „liliputów” lub łodzi wybuchowych. Przynajmniej powodem tego był pewien konformizm marynarki, która doskonalnie dawała sobie radę z przeciwnikami za pomocą klasycznych metod.

Pewien wyjątek stanowiły morskie oddziały rozpoznania przedinwazyjnego, które utworzono przed lądowaniem w Afryce Północnej, wyraźnie pod wpływem

Brytyczków i na wzór ich jednostek SBS i COPP. Grupy te podlegały dowództwom flot przez podległe im struktury sił amfibialnych. Podobne zespoły sformował wywiad oraz oddziały komandosów (rangers) i piechoty morskiej. Ich specjalnością nie było jednak rozpoznawanie walką czy prowadzenie rajdów niszczących. Koncentrowano się na klasycznym zwiadzie i nawigacyjnym naprowadzaniu desantów.

Wiosną 1943 roku powstały Naval Combat Demolition Units (NCDU) — Bojowe Jednostki Niszczące Marynarki, których celem było nie tylko rozpracowywanie obrony przeciwnika na wybrzeżach, ale także prowadzenie własnych okrętów inwazyjnych, usuwanie i niszczenie przeszkód przeciwdesantowych zarówno w wodzie, jak i na lądzie. Nurkowie tych oddziałów przeprowadzali rozległe rozminowywania przed desantami i w czasie ich trwania. Kierowali ogniem artylerii okrętowej i wskazywali pierwszej fali lądujących żołnierzy punkty oporu nieprzyjaciela. W okresie późniejszym oddziały te przemianowano na Underwater Demolition Team's (UDT) — Podwodne Zespoły Niszczące. Odegrały one poważną rolę podczas uderzenia na Normandię w czerwcu 1944 roku oraz niemal we wszystkich „żabich skokach” na Pacyfiku. Pod koniec wojny egzystowało 30 zespołów obejmujących setki nurków. Ich udział w operacjach desantowych stał się rutyną, chroniącą Amerykanów przed zniszczeniem setek barek i okrętów desantowych i przed utratą tysięcy żołnierzy.

Amerykanie przeprowadzili kilka rajdów morskich o cechach akcji dywersyjnych. Różniły się od operacji angielskich rozmachem — dla przykładu do ataku przeciw garnizonowi japońskiemu na wyspie Makin (sierpień 1942) wysłano podwodny stawiacz min „Argonaut” i drugi okręt podwodny „Nautilus”. Oba przystosowano do przewozu ludzi i sprzętu, tak że mogły jednorazowo zabrać ponad dwustu żołnierzy. Podczas ataku wybito ponad 70 Japończyków i zniszczono groźną dla Navy bazę wodnosamolotów. Ten i podobne rajdy nie mieszczą się jednak w zakresie tematycznym książki przez dużą liczbę uczestników.

Po zakończeniu wojny Amerykanie szybko zdemobilizowali UDT za co zapłacili już podczas wojny koreańskiej, kiedy to musieli odtwarzać te oddziały już w trakcie walk. Po tej nauczce Stany Zjednoczone nieprzerwanie rozwijają formacje dywersji morskiej. Ich szczególny rozkwit przypadł na lata 80, gdy zdano sobie sprawę z monstrialnej skali analogicznych jednostek w ZSRR oraz pod wpływem narastającego terroryzmu i piractwa na morzach południowych i wschodnich. Wydzielone grupy UDT brały udział w wojnie indochińskiej, przeprowadzając także akcje na terytorium Wietnamu Północnego. Używano ich do asekuracji wodowań statków kosmicznych.

Wojna wietnamska stała się przyczyną powstania drugiej dużej struktury morskich sił szturmowych USA czyli oddziałów SEAL (Sea-Air-Land) — przeznaczone do walki na wodzie, z powietrza i na lądzie. Jednostka weszła do linii w 1966 roku podczas starć z Vietcongiem w delcie Mekongu. Jej pododdziały występowały w małych patrolach — dwu-czteroosobowych stosując typowe chwytaki taktyki partyzanckiej. Przyniosło to dobre wyniki przy zwalczaniu

rozproszonych sił przeciwnika oraz przy rozpoznawaniu jego baz i dróg zaopatrzenia. Korzystając z różnych środków transportowych SEAL współpracował z flotyllami rzecznyimi i kawalerią powietrzną. Zatrudniono ich z czasem do ochrony własnych baz i portów przed podwodnymi atakami partyzantów. Wiadomo również o ich operacjach w portach i na lądowych liniach komunikacyjnych Wietnamu Północnego. Głównymi obiektami ich ataków były liczne tam mosty.

Przedstawiciele obu formacji wzięli udział w działaniach przeciw terrorystom i piratom, szczególnie w basenie Morza Śródziemnego, na Bliskim Wschodzie, na wodach Oceanu Indyjskiego, w Zatoce Perskiej, na Morzu Czerwonym, Karaibach i na morzach Azji Południowowschodniej. Niewątpliwie byli używani do operacji dywersyjnych przeciw państwowi i organizacjom wrogo nastawionym do USA. Prawdopodobnie wykonywali też misje wywiadowcze w stosunku do państw Układu Warszawskiego i innych.

Obecnie USA przywiązują duże znaczenie do posiadania sprawnych i odpowiednio potężnych morskich sił szturmowych i dywersyjnych. Nabierają one ostatnio wyraźne cechy komand antyterrorystycznych. Istnieje połączone dowództwo tych formacji: Naval Special Warfare Group, któremu podlegają dwa oddziały pozostające w stanie podwyższonej gotowości bojowej. Trzecia jednostka znajduje się w rezerwie. Pierwszy oddział jest szkolarowany w Coronado koło San Diego w Kalifornii. Obejmuje SEAL Team 1, UDT 11 i 12, Special Boats Squadron (Special Boats Units 11, 12 i 13) oraz Swimmer Delivery Vehicle Team (1 SDV). Wydzielona grupa tego oddziału — NAVSPECWAR Unit One stacjonowała do niedawna na Filipinach w Subic Bay. Bliźniacza formacja przeznaczona do zadań na Atlantyku i wodach przyległych ma bazę w Little Creek, koło Norfolk w Wirginii. Prawdopodobnie jej pododdziały na stałe znajdują się też w Szkocji i na Puerto Rico. Całość tych jednostek podlega dowództwu wywiadu marynarki wojennej USA.

Etaty przewidziane dla SEAL Teams wynoszą 27 oficerów i 156 żołnierzy podzielonych na pięć plutonów. Underwater Demolition Teams obejmują po 15 oficerów i 111 żołnierzy. Podobnie jak w Wielkiej Brytanii komandosi morscy w USA przechodzą staranną selekcję, a następnie poddawani są ciągłemu i morderczemu treningowi, który tworzy z nich super wytrzymałych wyczynowców. Muszą być doskonałymi pływakami, nurkami i alpinistami. Ich wyniki w biegach i marszach nie są gorsze od osiąganych przez zawodowych sportowców. Po nabraniu kondycji fizycznej zapoznają się z wszystkimi technikami skoków spadochronowych: na niskich i wysokich pułapach oraz z opóźnionym otwarciem czaszy. Standardem są skoki do wody. Uczą się obsługiwać motolotnie i specjalne aparaty z silnikami odrzutowymi do przemieszczania się w powietrzu. Wiele ćwiczeń dotyczy współpracy ze śmigłowcami różnych typów. Równie rozległy jest program zapoznawania się morskimi środkami transportu. Komandosi uzyskują cenzusy ekspertów od obsługi szybkich łodzi, poduszkowców, ślizgaczy i pontonów silnikowych. Wprowadza się ich w tajniki eksploatacji innych małych jednostek

pływających, także używanych przez potencjalnych przeciwników. Niejako przy okazji zapoznają się z konstrukcją okrętów i statków, które mogą stać się ich celami. Następnie przychodzi pora na zajęcia podwodne: nurkowanie w różnego typu skafandrach i przy zastosowaniu pojazdów pływających w głębinach. Tych ostatnich używa się w kilku przynajmniej rodzajach. Znane są zdjęcia pojazdów dla nurków typu półotwartego. Mają opływowe, obłe kształty z wkomponowanymi osłonami nieco podobnymi do stosowanych na torpedach włoskich SLC i brytyjskich „chariotach” z czasu drugiej wojny światowej. Jednostki te są jednak większe od swych protoplastów — pozwalają na zabranie dwóch lub czterech ludzi i sporego ładunku. Operatorzy nie siedzą na nich okrakiem tylko wewnątrz — jak w kabinach dwumiejscowego samolotu, co zapewnia większe bezpieczeństwo i komfort. Ujawniono, że pojazdy te mają zasięg 60 mil morskich. W Stanach Zjednoczonych istnieje na rynku turystycznym ogromna podaż wszelkiego typu łodzi i pojazdów podwodnych. Liczba modeli idzie w setki, a w eksploatacji osób prywatnych i firm oferujących podwodne wycieczki, połowania na ryby z kuszą, czy różnego typu prace podwodne są tysiące egzemplarzy. Daje to wyobrażenie o bogactwie sprzętu jaki może być na wyposażeniu armii amerykańskiej. Korzysta ona przy tym również z aparatów produkcji obcej, w tym włoskiej. Marynarka szeroko stosuje też batyskafy i inne konstrukcje przeznaczone do funkcjonowania na dużych głębokościach. Na uzbrojeniu znajduje się spora gama robotów podwodnych służących do monitorowania, wykrywania min, przydennych i podwodnych systemów śledzenia i zwalczania okrętów podwodnych, wraków i innych obiektów podwodnych. Niektóre z nich — zdalnie sterowane lub „inteligentne” — mogą wykonywać działania stricte bojowe — niszczenie obiektów pływających i przybrzeżnych, detonowanie min. Do zbliżonych zadań były używane tresowane delfiny. Wykonywały akcje bojowe w Indochinach. Oczywiście wśród tej plejady środków logistyki nie zabrakło kajaków, które nadal sprawdzają się w najtrudniejszych warunkach.

Przemieszczanie na większe odległości jednostek SEAL i UDT może odbywać się zależnie od potrzeb wszystkimi rodzajami transportu wojskowego i cywilnego, łącznie z przeznaczonymi dla sił szybkiego reagowania. US Navy wydzieliła na stałe do ich dyspozycji kilka okrętów, w tym dwa atomowe okręty podwodne klasy „Ethan Allen”: „Sam Houston” i „John Marshall” — były nosiciele pocisków balistycznych, rozbrojone przez zalanie cementem silosów startowych na mocy traktatu SALT. Wcześniej podobną rolę spełniały okręty z napędem konwencjonalnym — np. USS „Grayback” (LPSS 574), który zabierał 67 nurków i miał na dziobie rodzaj hangaru ułatwiającego opuszczanie okrętu i powrót do niego.

Powyższe dane pozwalają twierdzić, że współczesne siły szturmowe US Navy nadrobiły z nadwyżką zaniedbania z pierwszej połowy wieku i należą obecnie do ścisłej światowej czołówki. Na zakończenie trzeba dodać, że niektóre z opisanych zadań dywersji morskiej mogą wykonywać również inne oddziały USA. Dotyczy to specjalnie Recon Forces — jednostek rozpoznawczych Korpusu Piechoty Morskiej oraz wyspecjalizowanych grup zwiadowczych wojsk lądowych, spadochronowych i sił powietrznych.

Wyścig zbrojeń doprowadził Związek Radziecki kosztem ogromnych ofiar społecznych i ekonomicznych do roli supermocarstwa w pełni dorównującego Stanom Zjednoczonym. W dziedzinie zbrojeń morskich Rosja odbyła daleką drogę z siódmej pozycji wśród największych flot w 1939 roku do pozycji pierwszej lub równorzędnej pierwszej, z USA. W tyle mocno pozostały zmierzchające potęgi Anglii, Francji i Włoch. Przystały się liczyć Japonia i Niemcy. I jeżeli eksperci mają wątpliwości z rozstrzygnięciem komu należało się miano najmocniejszej marynarki wojennej — gdyż do niedawna szły „łeb w łeb”, to już od początku lat siedemdziesiątych powszechnie uznano, że Moskwa dysponuje najsilniejszymi na świecie oddziałami dywersji morskiej. Prawdopodobnie stan ten utrzymuje się do dziś, chociaż potęga morskich brigad Specnazu na pewno ulega uszczerbkowi w związku z przemianami politycznymi i gospodarczymi mocarstwa.

Istnieją przesłanki potwierdzające, że w ZSRR, w drugiej połowie lat trzydziestych planowo przygotowywano sformowanie jednostek dywersji morskiej i wyposażenie ich w tajny i nowoczesny sprzęt. Duża innowacyjność w ówczesnej Armii Czerwonej — wyszkolenie miliona spadochroniarzy, rozwój broni pancernej i rakietowej — wskazują, że realizacja programu morskich sił specjalnych i od strony myśli wojskowej i w aspektach technicznych była uprawdopodobniona, chociaż brakuje jeszcze potwierdzeń archiwalnych. W roku 1936 specjalnie powołana komisja na szczeblu centralnym badała cztery prototypy miniaturowych okrętów podwodnych: „Moskito”, „Błoka”, „APSS” i „Pigmej”, które musiały nadawać się do przewożenia małym frachtowcem lub okrętem wojennym. Projektowano adaptować do tego celu duże okręty podwodne typu „K”, które w innej wersji miały być wyposażone w wodnosamolot. Odrębne eksperymenty prowadzono z zastosowaniem transportu powietrznego dla przerzutu małych pojazdów podwodnych. W roku 1939 przystąpiono do produkcji seryjnej rodzaju hybrydy oznaczonej kryptonimem „M-400” (prototyp nazywał się „Flea”). Aparat ten miał zdolność do rozwijania znacznej prędkości nawodnej, ale mógł też wykonywać ataki spod wody. Brak wszelkich danych o użyciu wymienionych i zbliżonych rodzajów sprzętu podczas wojny światowej. W roku 1942 Niemcy zdobyli na Krymie w Teodozji radziecki miniaturowy okręt podwodny z zewnętrznymi torpedami. Wielkością był zbliżony do włoskiego typu „CB” ale miał smuklejsze proporcje i większy kiosk. Była to nowoczesna jednostka znajdująca się w końcowej fazie wyposażania.

Faktami są również liczne akcje dywersyjne przeciw celom morskim i na wybrzeżach przeprowadzone przez radziecką piechotę morską, marynarkę i jej formacje brzegowe oraz flotylle rzeczne i spadochroniarzy, dywersantów podległych NKWD (tzw. minery gwardii) i zwykłych partyzantów. W ograniczonej skali prowadzono też rozpoznania plaż przed desantami morskimi. Do przerzutu małych desantów wykorzystywano niejednokrotnie okręty podwodne.

W 1945 roku w ręce Rosjan wpadły liczne gotowe lub nieukończone egzemplarze niemieckich broni szturmowych. Zdobyli oni też ich plany konstrukcyjne oraz wzięli do niewoli lub aresztowali projektantów i budowniczych. Pozwalało to na

skopiowanie modeli Kriegsmarine i dalszy rozwój konstrukcji oryginalnych. Bronie tego typu wzbudzały duże zainteresowanie Armii Czerwonej i jej wywiadu, czego dowodem był demontaż i wywóz do Rosji linii produkcyjnych i wszelkich elementów związanych z miniaturowymi okrętami podwodnymi. Tak, stało się w stocznjach polskich (Elbląg, Szczecin) oraz w radzieckiej strefie okupacyjnej. Powyższe tendencje utrzymały się i w latach następnych, co można wywnioskować między innymi ze skwapliwego tłumaczenia na rosyjski wszelkich prac z tej tematyki wydanych na zachodzie.

W okresie szczytowego rozwoju imperium radzieckiego — lata siedemdziesiąte — morskie siły dywersyjne zostały zgrupowane w brygadach Specnazu (wojska specjalnego przeznaczenia). Każda z czterech flot dysponowała jedną brygadą morską Specnazu, która była podporządkowana dowództwu floty przez jej drugi wydział sztabu (wywiadowczy). Na niższych szczeblach dowodzenia istniały mniejsze jednostki tego typu — bataliony i kompanie. Zwiadowców morskich ma też piechota morską, ale ich szkolenie w zakresie dywersji ma ograniczony zasięg.

Morska brygada Specnazu stanowiła jeden z pięciu oddziałów 2 Wydziału Dowództwa Floty. Cztery z nich miały charakter wywiadowczy — agentura, informacje zebrane przez źródła dyplomatyczne, przez flotę handlową i jednostki bojowe; wywiad radiowy, statki szpiegowskie; analiza danych, dekryptaż i rekrutacja nowych członków. Oddział numer trzeci obejmował formacje bojowe — brygadę Specnazu i ośrodek werbunkowy agentów działających tylko na jej potrzeby. Dowództwu brygady podlegała bezpośrednio niezależna kompania złożona z najlepszych ludzi — przeznaczona do super zadań — atakowanie sztabów wysokiego szczebla, polityków, oficerów, baz rakietowych itp. Członkowie tych pododdziałów byli mistrzami sportów, szczególnie wodnych. Oprócz tego struktura zawierała kilka (trzy do pięciu) batalionów (!) płetwonurków, grupę miniaturowych okrętów podwodnych, batalion skoczków spadochronowych oraz kompozyty łącznościowe i logistyczne. Skład typowej kompanii Specnazu wynosił 115 komandosów. Stany batalionów zbliżały się do czterystu ludzi, stąd można wnosić, że liczebność takiej brygady mogła przekraczać trzy tysiące żołnierzy. Była to siła wręcz monsturalna i świadczyła wyraźnie o agresywnej strukturze Armii Czerwonej.

Wyszkolenie i wyposażenie tych jednostek w niczym nie ustępowało zachodnim odpowiednikom, a w niektórych dziedzinach nawet je wyprzedziło. Ich liczebność pozwalała na użycie grup dywersyjnych jednocześnie w setkach odległych miejsc. Brygadzie można też było wyznaczyć jeden cel rzucając ją do walki w całości.

W skład wyposażenia morskiego brygady wchodziło kilkadziesiąt lilipucich łodzi podwodnych i liczne mniejsze pojazdy podwodne, w tym i bezzałogowe. Większość tych jednostek może być przewożona przez specjalnie przygotowane do tego duże okręty podwodne — typów „Uniform” i „Echo II” oraz przez okręty nawodne (w tym liczne staki naukowo-badawcze i ratownicze). W latach sześćdziesiątych lżejsze odmiany rozpoczęto przenosić drogą powietrzną.

Rosjanie niezależnie od Amerykanów odnieśli poważne postępy w treningu delfinów na potrzeby militarne i wywiadowcze. Do opinii publicznej przeniknęły

informacje o miniaturowych okrętach wyposażonych w gąsienice. Modele takie były używane prawdopodobnie do penetracji stref bezpieczeństwa wokół baz morskich państw skandynawskich i innych. Zwraca uwagę duża aktywność morskich Specnazów podczas pokoju. Wykonywały one niewątpliwie zlecenia wywiadu (m.in. bierne podsłuchy podwodnych kabli telefonicznych, wykrywanie morskich schronów na wybrzeżu potencjalnego przeciwnika) oraz współpracowały z międzynarodowymi organizacjami wspieranymi przez Związek Radziecki, w tej liczbie również ze strukturami uznanymi powszechnie za przestępcze.

Powyżej naszkicowane wiadomości o rosyjskich komandosach morskich pozwalają uznać ich formacje za najsilniejsze na świecie. Rozpad Związku Radzieckiego daje podstawy do zmniejszenia tego potencjału, tym bardziej, że i dawniej był on rozbudowany ponad wszelkie istniejące podczas pokoju potrzeby.

Sukcesy odniesione przez morskie bronie szturmowe w latach drugiej wojny światowej i po niej silnie zapładniały wyobraźnię decydentów wojskowych nie tylko w wielkich mocarstwach. Odnosiło się to również do mniejszych państw, gdzie dodatkowo dochodził czynnik kalkulacji ekonomicznej: „żywe torpedy”, czy lilipucie łodzie podwodne były tańsze w produkcji i utrzymaniu od pancerników, ale w jakimś stopniu dawały szansę na zrównoważenie przewagi tych ostatnich. Formacje szturmowe okazały się doskonałą bronią słabszych, po której wiele sobie obiecywano. W rezultacie szereg średnich i małych państw posiadało miniaturowe okręty podwodne (na początku lat czterdziestych były to m.in. Jugosławia, Korea Północna, Hiszpania, India i Libia), a prawie wszystkie kraje z dostępem do morza zafundowały sobie oddziały płetwonurków bojowych. Wyposażenie ich w różnorodny sprzęt typu małe łodzie lub jeszcze mniejsze pojazdy podwodne nie stanowi obecnie problemu, gdyż wiele podobnych aparatów znajduje się w posiadaniu instytucji i przedsiębiorstw cywilnych. Nierzadko zresztą za inspiracją czynników wojskowych.

Siły morskiej dywersji zostały wprowadzone do walki w kolejnych konfliktach bliskowschodnich przez Egipt, Syrię, Izrael i organizacje palestyńskie. Najlepiej spisali się nurkowie egipscy, którym udało się wdrzeć do portu Eliat gdzie poważnie uszkodzili przynajmniej dwie jednostki przeciwnika. Wiele akcji z tego zakresu przeprowadziły organizacje partyzanckie i terrorystyczne. Nie próżnowali też szturmowcy opłacani lub kierowani przez wywiady. Niedawno głośno było o zdetonowaniu ładunku wybuchowego pod statkiem „Rainbow Warrior”, który należał do organizacji ekologicznej „Green peace”. Zamachu dokonała w Nowej Zelandii grupa płetwonurków wywiadu francuskiego, który chciał w ten sposób sparaliżować protesty przeciw próbom nuklearnym na Pacyfiku. Na podstawie wyżej wymienionych przesłanek można sądzić, że zapotrzebowanie na usługi „samotnych wojowników mórza” wcale nie maleje, mimo zaznaczającego się odprężenia po upadku komunizmu. Przyczyniają się do tego coraz liczniejsze konflikty lokalne oraz silny terroryzm międzynarodowy, często bazujący nie tylko na podłożu politycznym lub ideologicznym, ale i na pożywce religijnej. Nie gąśnie również na morzach przestępczość o charakterze kryminalnym, czego wyrazem jest

piractwo i porwania statków. Dzięki temu następni komandosi morscy będą może bardziej policjantami niż żołnierzami ale zajęcia starczy im jeszcze na długie lata. Utrzymanie tych formacji jest dodatkowo uzasadnione przez ich przydatność w akcjach ratunkowych, do walki z kłeskami żywiołowymi oraz przy wszelkich pracach i badaniach podwodnych.

Tabela 17

Straty zadane przez morskie siły szturmowe w latach 1940-1945

I. Torpedy załogowe i nurkowie bojowi
1. WŁOCHY (także po 9 IX 1943 roku). a) zatopiono: 7 statków; b) uszkodzono: 1 lotniskowiec, 2 pancerniki, 1 lekki krążownik, 1 okręt podwodny, 1 niszczyciel, 15 statków.
2. WIELKA BRYTANIA. a) zatopiono: 1 ciężki krążownik, 1 lekki krążownik, 2 statki; b) uszkodzono: 1 statek.
3. NIEMCY. a) zatopiono: 1 lekki krążownik, 2 niszczyciele, 3 trałowce, 1 trawler, 1 okręt desantowy LCG, 1 statek; b) uszkodzono: 2 niszczyciele, 2 patrolowce.
4. JAPONIA. a) zatopiono: 1 statek; b) uszkodzono: 2 niszczyciele, 2 statki.
II. Kajakarze
1. WIELKA BRYTANIA. a) zatopiono: 9 statków; b) uszkodzono: 5 statków, 1 dozorowiec.
III. Miniaturowe okręty podwodne
1. WŁOCHY. a) zatopiono: 1 okręt podwodny.
2. WIELKA BRYTANIA. a) zatopiono: 1 ciężki krążownik, 1 dok pływający, 1 statek; b) uszkodzono: 1 pancernik, 1 statek.
3. NIEMCY. a) zatopiono: 1 niszczyciel, 1 okręt desantowy, 17 statków; b) uszkodzono: 6 statków.

4. JAPONIA.

- a) zatopiono: statek mieszkalny, 1 statek;
- b) uszkodzono: 1 pancernik, 3 statki.

IV. Motorówki wybuchowe

1. WŁOCHY.

- a) zatopiono: 1 ciężki krążownik;
- b) uszkodzono: 1 statek.

2. JAPONIA.

- a) zatopiono: 1 niszczyciel, 1 patrolowiec, 6 okrętów desantowych;
- b) uszkodzono: 1 niszczyciel, 5 okrętów desantowych, 3 statki.

V. Małe ścigacze torpedowe

1. WŁOCHY.

- a) zatopiono: 1 statek;
- b) uszkodzono: 1 niszczyciel.

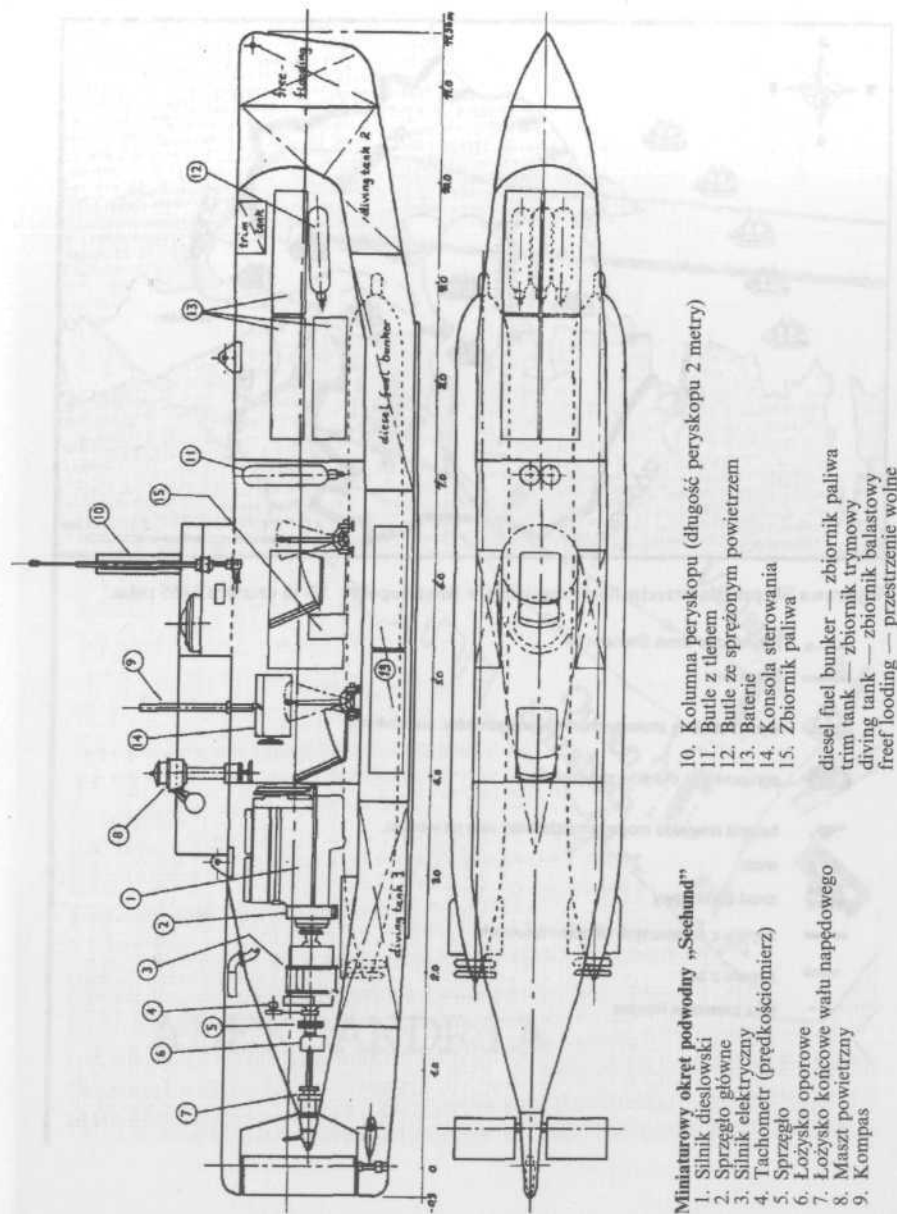
2. NIEMCY*.

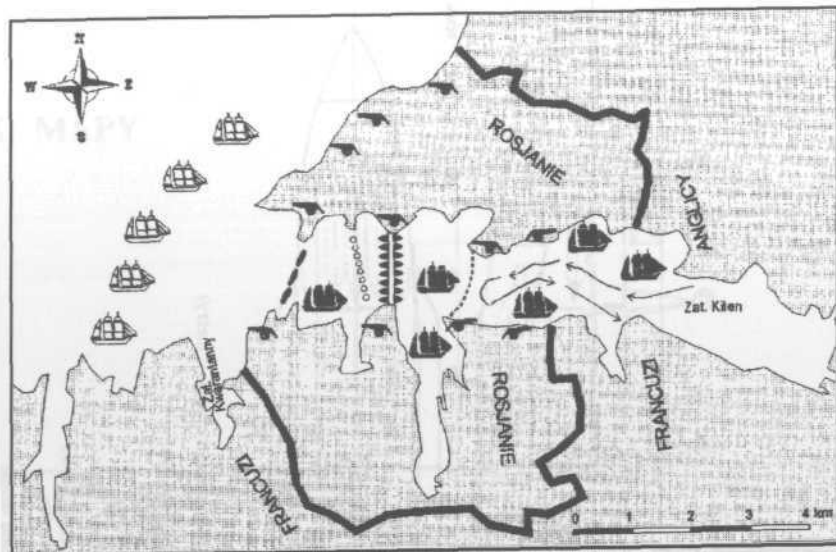
- a) zatopiono: 2 statki.

* Motorówka torpedowa „LS 4” używana przez okręt korsarski „Michel” (HSK 9, Shiff 14) do atakowania statków nocą lub poza horyzontem. Wyposażony w podobną jednostkę był też krążownik pomocniczy „Kormoran”.










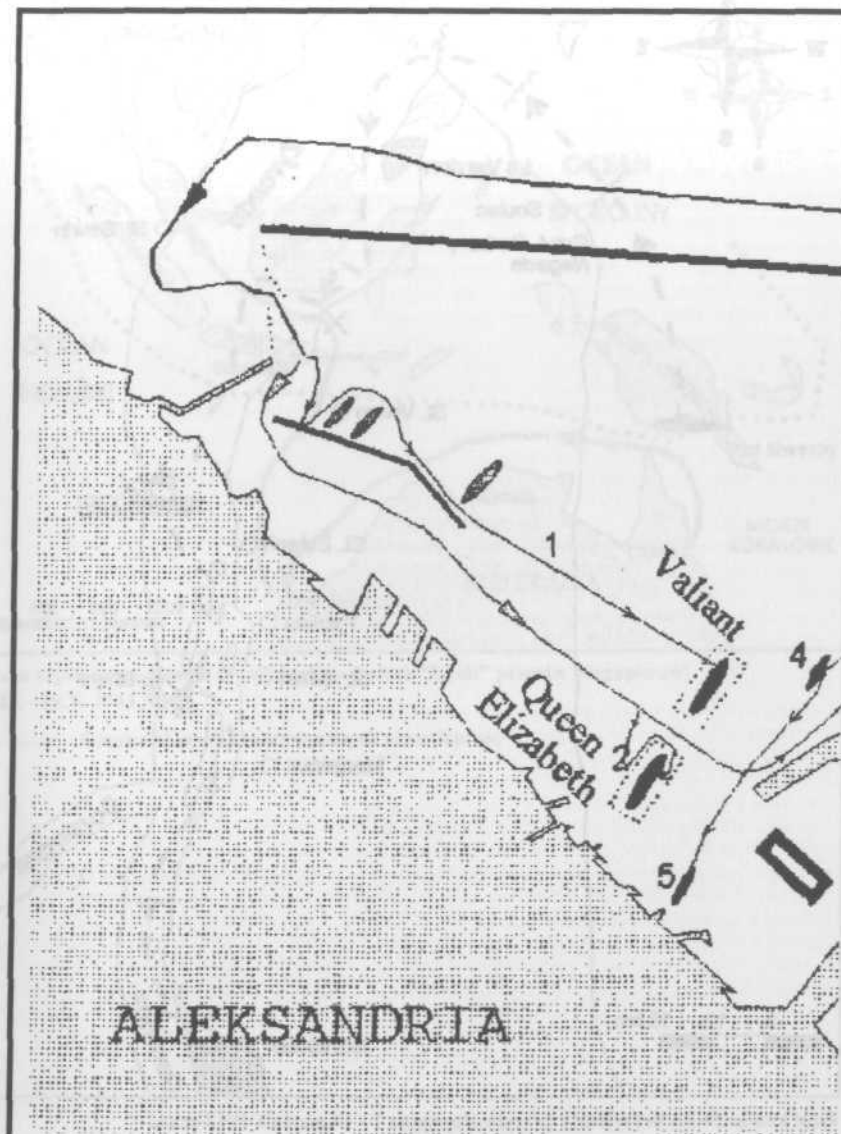
Wzrost działań niemieckich morskich jednostek szturmowych podczas inwazji aliantów w Normandii w 1944r.

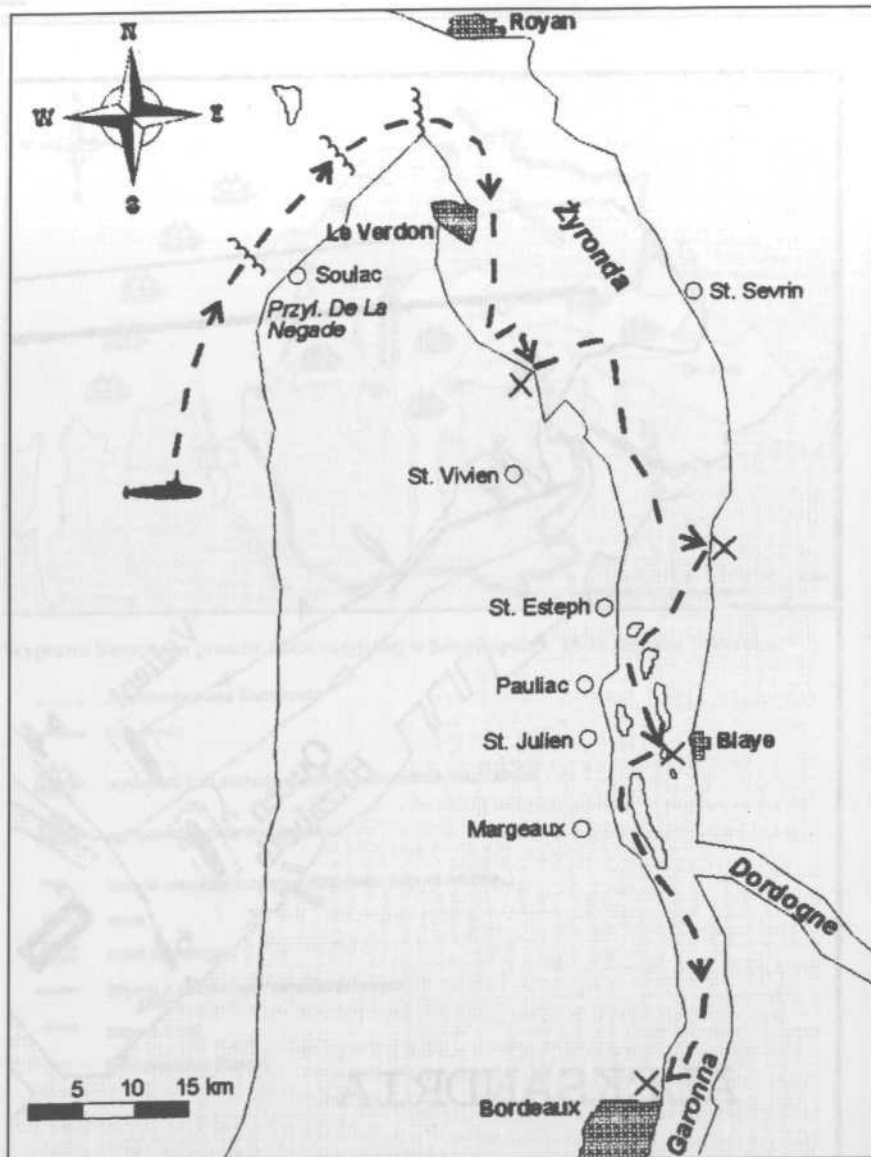








Wyprawa Shepparda przeciw flocie rosyjskiej w Sewastopolu - 15-16 czerwca 1855 roku.

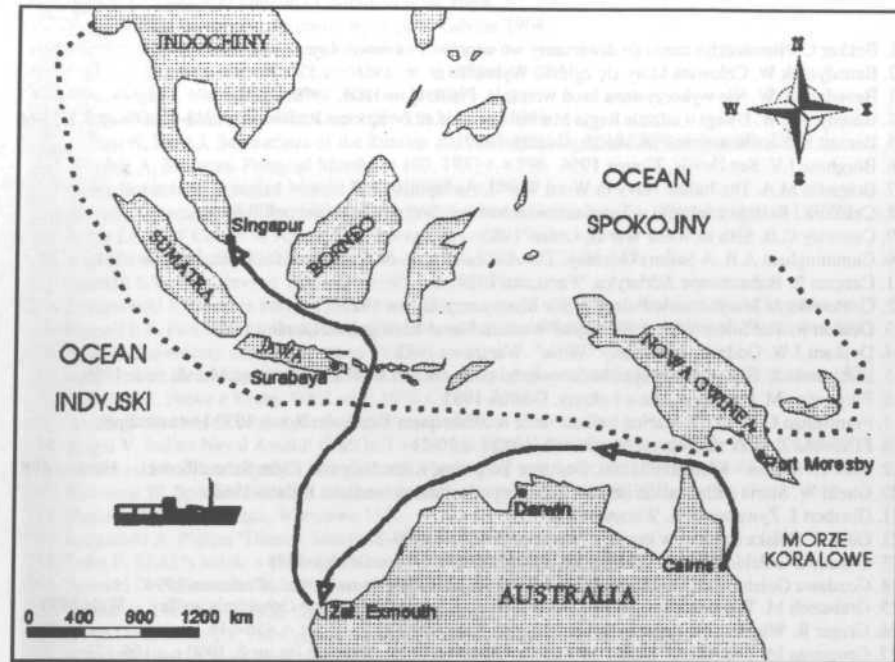
- przybliżona trasa Shepparda
- linia frontu
-  wysunięta linia blokady morskiej sojuszników zachodnich
-  zgrupowania okrętów rosyjskich
-  baterie rosyjskie mogące ostrzeliwać cele na wodzie
-  most
-  most pontonowy
-  zapora z zatopionych okrętów liniowych
-  zapora z balli
- linia promowa Rosjan





Raid komandosów brytyjskich przeciw Bordeaux 7 - 10 grudnia 1942 roku.

- | | | | |
|--|--------------------------------|---|------------------|
|  | wodowanie kajaków z HMS "Tuna" |  | miejsca postojów |
|  | trasa komandosów |  | bystrza pływowe |



Trasa rajdu komandosów brytyjskich na kutrze "Krait" przeciw Singapurowi (2.IX - 19.X. 1943 roku).

..... Granica obszarów kontrolowanych przez Japonię

WAŻNIEJSZE ŹRÓDŁA BIBLIOGRAFICZNE

1. Bekker C. Niemieckije morskije diwersanty wo wtorowoj mirowoj wojnie, Moskwa 1958 =
2. Benedyczak W. Człowiek który się zgłosił, Wybrzeże nr 36, 1986 r. s.32-34
3. Benedyczak W. Nie wykorzystana broń września. Przekrój nr 1805, 1979 r. s. 11
4. Benedyczak W. Uwagi o udziale Regia Marina w wojnie ze Związkiem Radzieckim 1942-43, OW nr 3, s.53-60
5. Bernatt S. Forteke wojenne na Morzu, Gdańsk 1989
6. Borghese J.V. Sea Devils, Tiptree 1956
7. Bragadin M.A. The Italian Navy in Word War II, Annapolis 1957
8. Cebula K. Relacja z udziału w kampanii wrześniowej. Wspomnienie nie publikowane.
9. Courtney G.B. SBS in Word War II, Lonon 1985
10. Cumingham A.B. A Sailors Odyssey, The Autobiography of Admirala of the Fleet, London 1951
1. Czczot R. Bohaterowie Adriatyku, Warszawa 1929
2. Czołowski A. Marynarka w Polsce. Szkic historyczny, Lwów 1922
3. Deacon R. The Silent War. A History of Weatern Naval Intelligence. London 1988
4. Dyskant J.W. Oddział wydzielony "Wisła". Warszawa 1982.
5. Dąbrowski Z. Historia rozwoju i budowy łodzi podwodnych w XIX w. Przegląd Morski nr 2, 1989 r.
6. Filipowicz M. Ludzie, stocznie i okręty. Gdańsk 1985
7. Fioravanzo G i inni. La Marina Italiana nella seconda quera mondiale. Roma 1959 i lata następane
8. Flisowski Z. Atak na Sydney. Morze nr 3, 1982 r. s.20-21
9. Fock H. Marinę - Kleikampffinitel, Bemante Torpedos, Klein U-boote, Klein Schnellboote... Herford 1982
0. Ghetti W. Storia delie marina italiana nella seconda querra mondiale. Milano 1968
1. Ginsbert J. Żywa torpeda. Warszawa [...]]
2. Gosk A. Polska bandera w inwazji. Morze nr 6, 1984 r. s.20-21
3. Gozdawa-Gołębiowski J. Od wojny krymskiej do bałkańskiej. Gdańsk 1985
4. Gozdawa Gołębiowski, Wywerka-Prekurat T. I wojna światowa na morzu. Warszawa 1994
5. Grabatsch M. Torpedoreiter, Sturmschwimmer, Sprengbootfahrer, Eine Geheimnis waffe ... Wels 1979
6. Greger R. Wussten die Italiener davon? Marinę Rundschau nr 7, 1979 r. s.445-449
7. Grossman M. The Allied Assault on Aquilla. Opeation Toast. Warship Int. nr 2, 1990 r. s. 165-173
8. GrOner E. Die deutschen KriegsschirTe 1815-1945, Munchen 1966
9. Groszkowski J. Ścisłe tajne, ajednak... Przekrój nr 2100, 1985 r. s.10-11
0. Guglielmontti U. Storia delia marina italiana. Napoli 1959
1. Gussman J. Człowiek zdobywa głębinę. Gdańsk 1984
2. Gussman J. Kaiteny i fukuryu. Morze nr 12, 1977 r. s.22-23
3. Jentschura H i inni. Die japanischen Kriegsschiffe 1869-1945. Munchen 1970
4. Kosiarz E. Flota Białego Orła. Gdańsk 1981
5. Kubiak K. Kto ryzykuje ten zwycięża. Morze nr 10, 1990 r. s.21
6. Laffin J. Fight for the Falklands. Why and how Britain went to war... London 1982
7. Lengener H. Japans letzte Einsatzmittel zur See ... Marinę Rundschau nr 11, 1979 r. s.696-703
8. Lengener H, Kobler-Edamatsu S. KriegsschiffNr 71. Vorlafer... Marinę Rundschau nr 5 1983 r. s.372-376
9. Lewis E.V, O'Brien R. Schips. New York 1965
0. Lipiński J. Druga wojna światowa na morzu. Warszawa 1995.
1. Łoposzko T. Starożytne bitwy morskie. Gdańsk 1992
2. Manfroni C. Storia delia marina italiana. Milano 1970
3. Manus M. Ognie nad fiordami. Warszawa 1983
4. Marczak J. Kutry torpedowe. Gdynia 1968
5. Miller D, Jordan J. Modern Submarine Warfare, London 1991
6. Newcomb R.F. Opuście okręt. Warszawa 1991.
7. Nowak J. Ostatnia broń Donitza. Gdynia 1960
8. Nowak J. Podwodne kwadrygi. Gdynia 1960
9. Nowak J. Tajemnice Gibraltaru. Gdynia 1960
0. Ordon S. Polska Marynarka Wojenna w latach 1918-1939.
1. Paradowska M. Przyjmij ten laur zwycięski. Katowice 1979
2. Pasek Z. Żywe torpedy. Wiarus nr 27, 1939 r. s.871

53. Perepeczko A. Komandosi w akcji. Gdańsk 1978
54. Perepeczko A. Operacja "Łupina od orzecha". Gdańsk 1969
55. Pertek J. Krażownicy Dragon i Conrad. Gdańsk 1969
56. Pertek J. Polscy pionierzy podwodnej żeglugi. Gdynia 1964
57. Pertek J. Wielkie dni małej floty. Poznań 1987
58. Pisz A.J. Jadowity stateczek Krait. Morze nr 6, 1986 r. s. 14-15
59. Piwowski J. Niezwykłe okręty. Warszawa 1986
60. Pollina P.M. J sommergibili Italiani 1895-1962. Roma 1963
61. Polmar N, Noot J. Submarines of the Russian and Soviet Navies 1718-1990. Annapolis 1991
62. Potyrała A. Ścigacze. Przegląd Morski nr 100, 1937 r. s.596
63. Notka bez autora. Przegląd Morski nr 100, 1937 r. s.596
64. Rastelli A, Bagnasco E. The sinking of the Italian Aircraft Carrir Aquilla... Warschip Int. nr 1, 1990 r. s.55-70
65. Ritter J.J. UDT Comes of Age. USNI Proceedings nr.2, 1965 r. s.52-63
66. Ropelewski A. Szetlandzkie autobusy. Morze nr 3, 1978 r. s. 24-25 i 39
67. Roskill S.W. The Navy at War 1939-1945. London 1960
68. Rożanowski J. Stocznie których już nie ma. Stocznia nr. 16 w Elblagu. Budownictwo Okrętowe nr 12, 1986
69. Russell E.F. Pod biczem swastyki. Krótka historia hitlerowskich zbrodni wojennych. Warszawa 1959
70. Ryan C. Najdłuższy dzień. Warszawa 1990
71. Rzepniewski A. Obrona Wybrzeża w 1939 r. Na tle rozwoju marynarki wojennej ... Warszawa 1970
72. Skibiński F. Bitwa o Kretę. WPH nr 4, 1978 r, s.301-352
73. Smolis S. Podwodna broń dywersyjna. Warszawa 1974
74. Spigai V. Italian Naval Assault Craft in Two World Wars. USNI Proceedings nr 3, 1965 r. s.50-59
75. Szotkowski J. Żywe torpedy - bliżej prawdy. Argumenty nr 32 i nr 34, 1979 r. s. 14-16
76. Suworow W. Specnaz. Historia sowieckich służb specjalnych. Gdańsk 1991
77. Śląski J. Polska walcząca. Warszawa 1986
78. Śmigiełski A. Piękna "Diana". Morze nr 3, 1977 r. s. 39
79. Taras P. SEAL's ludzie o zielonych twarzach. Morze nr 4, 1990 r. s.26-27
80. Terlecki O. Pułkownik Beck. Kraków 1985
81. Warner P. The Special Boat Squadron. London 1984
82. Watts D.H., Ritter J.J. The Combat Swimmers. USNI Proceedings nr 5, 1965 r. s.95-111
83. Winton J. Bellow the Belt. London 1981
84. Wright P, Greengrass. Łowca szpiegów. Warszawa 1991

ERRATA

W trakcie składu wkrađo się kilka istotnych błędów. Za pomyłki przepraszamy.

Strona	Wiersz	jest	powinno być
18	15 od dołu	w reguły	z reguły
62	14 od dołu	toroedy	torpedy
62	12 od dołu	zapas	(zapas
75	dolny podpis	platy steru	pletwa steru
77	górný podpis	Śruby	Motorówka MTM; śruba
89	pozycja 11	BRT	ton
110	1-2 od góry	silniki elektryczne	silnik elektryczny
147	18 od góry	101 101 Troop)	101 (101 Troop)
154	2 od góry	uczestników grupy	większości przeszkolonych w ich obsłudze
159	14 od góry	G 7E	G 7e
172	9 od góry	U-5-4-5240	U-5004
227	mapa	brak podpisu	Atak włoskich SLC w Aleksandrii 19 XII 1941 r

70,

Spis treści

VSTEP	5
rozdział 1. NIE ZAPISANA KARTA WRZEŚNIA	10
rozdział 2. W POMROCE DZIEJÓW	22
rozdział 3. DEBIUT W ZATOCE SUDA	37
rozdział 4. DIABŁY MORZA ŚRÓDZIEMNEGO	57
rozdział 5. PLANKTON KRÓLOWEJ MÓRZ	95
rozdział 6. KAJAKOWI ZAGOŃCZYCY	132
rozdział 7. OREŻ ROZPACZY — NIEMCY	155
rozdział 8. BILETY DO NIEBA — JAPONIA	177
rozdział 9. WSPÓŁCZEŚNI WOJOWNICY	206
rozdział 10. MAPY	224
BIBLIOGRAFIA	230