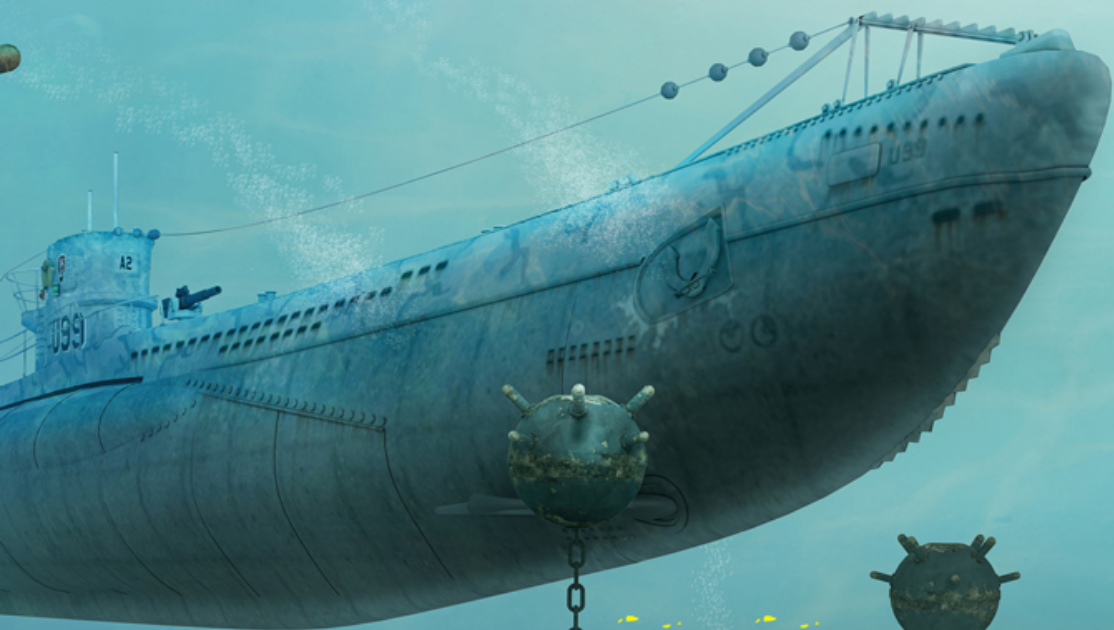


ŁUKASZ GRZEŚKOWIAK



U-BOOTY

na Morzu Śródziemnym
1943-1944

ZAGŁADA

ŁUKASZ GRZEŚKOWIAK

U-BOOTY

na Morzu Śródziemnym
1943-1944

ZAGŁADA

ZONA ZERO

Okładka i projekt graficzny

Fahrenheit 451

Zdjęcie na okładce (front)

© Oliver Denker/Depositphotos

Zdjęcie Autora na okładce

Z archiwum Łukasza Grześkowiaka

Ilustracje wewnątrz książki

© IWM z archiwum

Łukasza Grześkowiaka

oraz © kawassass/deviantart

Redakcja i korekta

Katarzyna Bury (UKKLW)

Dyrektor projektów wydawniczych

Maciej Marchewicz

ISBN 9788366814028

Copyright © by Łukasz Grześkowiak

Copyright © for Zona Zero, Sp. z o.o., Warszawa 2021



Zona Zero Sp. z o.o.

ul. Łopuszańska 32

02-220 Warszawa

tel. 22 836 54 44,

22 877 37 35

faks 22 877 37 34

e-mail: wydawnictwo@zonazero.pl

Konwersja

[Epubeum](#)

Spis treści

Od Autora

1. Walka trwa

2. Operacja „Husky”

3. Bez odwrotu

4. Lawina

5. Samotni wojownicy

6. Lepiej już było...

7. Za wszelką cenę

8. Koniec 29. Flotyli

9. Salamina – ostatni bastion oporu

Epilog

U-Booty śródziemnomorskie - zestawienie

Bibliografia

Przypisy

od Autora

Książka *U-Booty na Morzu Śródziemnym - zagłada* stanowi szczegółowy opis działalności niemieckich okrętów podwodnych w latach 1943-1944. Najkrótsza charakterystyka może zamknąć się w kilku słowach: droga po równi pochyłej.

Niemieckie U-Booty nie były zdolne samotnie powstrzymać alianckich inwazji. W okresie 1943-1944 przyszło im zmierzyć się z aż czterema: na Sycylii w lipcu 1943, w Salerno we wrześniu 1943,

w sAnzio w styczniu 1944 oraz w południowej Francji w sierpniu 1944 roku.

Chociaż śródziemnomorska U-Bootwaffe walczyła dzielnie do samego końca, który nastąpił we wrześniu 1944 roku, to jednak jej działalność już od 1943 roku z góry skazana była na niepowodzenie. 29. Flotylla przez cały ten okres zmagiała się z niedoborem okrętów, brakiem specjalnych bunkrów do ich osłony, co szczególnie dało się odczuć w 1944 roku podczas zmasowanych nalotów alianckich bombowców oraz wiązało się z ciągłym zagrożeniem wykrycia przez przeciwnika zarówno podczas dnia, jak i w nocy.

Alianckie lotnictwo pokrywało swym zasięgiem cały obszar Morza Śródziemnego i bardzo szybko było w stanie reagować na komunikaty dotyczące obecności wrogich okrętów podwodnych. Do tego doszły jeszcze specjalne zespoły złożone z okrętów wojennych, których głównym zadaniem było lokalizowanie oraz unicestwienie U-Bootów. Na tej podstawie opracowano specjalną taktykę zwaną Swamp. Polegała ona na tym, że po wykryciu niemieckiego okrętu podwodnego, na przykład przez samolot, na wskazane miejsce przybywał zespół złożony z okrętów wojennych, który utrzymywał U-Boot pod wodą tak długo, aż w końcu kończył mu się

tlen na pokładzie lub też baterie akumulatorów ulegały wyczerpaniu. U-Boot taki zmuszony był się wynurzyć. Wtedy zazwyczaj dochodziło do samozatopienia okrętu po wcześniejszym opuszczeniu pokładu przez niemiecką załogę. W innym wypadku całościowej destrukcji U-Boota dokonywały okręty wroga.

Samoloty okazały się największą zmorą śródziemnomorskich podwodniaków. Niemieckie wykrywacze radaru technologicznie nie były na tyle rozwinięte, by stanowić wsparcie dla U-Bootów. Mało tego - niekiedy to właśnie one stawały się przyczyną ich wykrycia! Największe zaskoczenie stanowiły samoloty nadlatujące w nocy, podczas gdy U-Booty ładowały baterie swych akumulatorów. Ciemna noc nie stanowiła już naturalnej osłony.

Oprócz bezpośrednich ataków na okręty alianci przeprowadzali także naloty na ich bazy - jeśli choćby częściowo udało im się zniszczyć portową infrastrukturę, przekładało się to na wydłużenie okresu naprawczego jednostek znajdujących się w stoczni. W związku z tym dochodziło do sytuacji, w której FdU, mając na stanie nawet kilkanaście U-Bootów, faktycznie posiadał tylko dwa z pełną zdolnością bojową, które znajdowały się na patrolu.

Pomimo tych trudności niemieckie dowództwo niemalże do samego końca wojny na Morzu

Śródziemnym wysyłało tam kolejne U-Booty. Po pierwsze dlatego, że wiązały one siły wroga (obecność tylko jednego U-Boota w Salaminie pod koniec działalności śródziemnomorskiego U-Bootwaffe przyczyniła się do kilkudniowych nalotów 15. Amerykańskiej Floty Powietrznej – nie wspominając już o przymusowej obecności Royal Navy na tym tym akwenie). Po drugie, pomimo niemalże samobójczych rejsów nadal udawało się U-Bootom zadawać ciosy przeciwnikowi. Może i nie były to już tak spektakularne sukcesy jak zatopienie lotniskowców *Eagle* i *Ark Royal* czy pancernika *Barnham* w latach 1941–1942, jednak w dalszym ciągu potrafiły one dokonać niemałych zniszczeń.

Kilka spektakularnych sukcesów udało się osiągnąć za pomocą nowej torpedy akustycznej, jaką była T V Zaunkönig – w literaturze polskiej znanej jako „strzyżyk”. Gdyby odpowiednio wcześniej udało się wprowadzić ją do użytku, to może obecność U-Bootów na Morzu Śródziemnym trwałaby nieco dłużej...

Wprowadzenie chrap także nastąpiło zbyt późno, choć główni planiści żyli złudzeniami, że uda im się je zamontować na kilku U-Bootach, dopóki nie zostaną wprowadzone nowe okręty typu XXIII, które – dodatkowo wyposażone w „strzyżyki” – miały odmienić losy wojny w akwenie Morza Śródziemnego. Rzeczywistość brutalnie skorygowała ich założenia...

Jak już wcześniej, podczas operacji „Torch”, tak i tym razem okazało się, że niemieckie U-Booty nie są zdolne samotnie powstrzymać alianckich inwazji. W okresie 1943–1944 przyszło im zmierzyć się z aż czterema: na Sycylii w lipcu 1943, w Salerno we wrześniu 1943, Anzio w styczniu 1944 oraz w południowej Francji w sierpniu 1944 roku. Warto też nadmienić, że Niemcy dodatkowo stracili swego sprzymierzeńca, czyli Włochów.

Już od samego początku samo przedostanie się na Morze Śródziemne stanowiło dla niemieckich „U-Boociarzy” nie lada wyzwanie.

Pomimo tego w 1943 roku z 13 U-Bootów oddelegowanych na Morze Śródziemne aż 10 udało się ta sztuka. Dwa zatopione zostały w okolicach Gibraltaru, a jeden z przyczyn od siebie niezależnych musiał zawrócić i nie podjął próby przejścia przez „jaskinię lwa”, jak obrazowo nazywano Cieśninę Gibraltarską. W 1944 roku identyczna liczba 13 okrętów otrzymała rozkaz przedarcia się na Morze Śródziemne. I w tym przypadku 10 jednostek wypełniło rozkaz. Trzy okręty zatopiono podczas przejścia. W ostatecznym rozrachunku na Morze Śródziemne od początku do końca ich działalności trafiły 62 U-Booty.

W książce opisano każdy przypadek zatopienia lub chociażby trafienia alianckich jednostek przez U-Bootwaffe. Wyszczególniono także każde zniszczenie U-

Boota, włączając w to również jednostki, które oddelegowane zostały na ten akwen, a którym nie udało się do niego dotrzeć. W większości opisy ataków oparte są na archiwach takich jak: National Archives and Records Administration and the United States Navy Department Library Naval History & Heritage Command z siedzibą w Waszyngtonie, National British Archives at Kew z siedzibą w Londynie oraz brytyjskie archiwa BBC. Najważniejszymi dokumentami, z których korzystałem podczas pisania tej książki, były dzienniki pokładowe zarówno niemieckie, jak i alianckie, raporty śródziemnomorskiego FdU oraz raporty sporządzone na podstawie przesłuchań niemieckich załóg, które dostały się do niewoli.

W podsumowaniu zawarty jest opis wszystkich śródziemnomorskich U-Bootów od samego początku ich działalności w 1941 roku z wyszczególnieniem ich patroli, baz, dowódców, sukcesów oraz ostatecznego losu. Dodajmy, że ze wszystkich U-Bootów oddelegowanych na akwen Morza Śródziemnego w latach 1941-1944 nie powrócił żaden...

Pisząc o działalności U-Bootów na Morzu Śródziemnym, dość często spotykałem się z bezpośrednim pytaniem, czy nie należało ich wycofać w 1944 roku, kiedy już wiadomo było, że wojna w tym rejonie jest ostatecznie przegrana. Na tej podstawie zaprosiłem do dyskusji ekspertów w dziedzinie

działalności U-Bootów. Padło na dwóch krajowych pisarzy – Mariusza Borowiaka oraz Tadeusza Kasperskiego, oraz dwóch zagranicznych – Brytyjczyka Lawrence Patersona oraz Niemca dr. Alexa Niestlé. Bardzo chętnie odpowiedzieli mi wszyscy, za co, korzystając z okazji, chciałbym im serdecznie podziękować. Ich opinia zamieszczona na końcu książki stanowi doskonałe podsumowanie mojej pracy.

Słowa podziękowania należą się jak zwykle mojej mamie Basi za niekończące się wsparcie oraz motywację. Dziękuję także Tomaszowi Nowakowi, który co rusz bombardował mnie pytaniami odnośnie terminu ukończenia, oraz Łukaszowi Błaszczakowi, który w chwilach potrzeby dostarczał mi cennych informacji z literatury niemieckojęzycznej. Chciałbym serdecznie podziękować także tym, którzy kontaktowali się ze mną drogą mejlową, śląc mi zarówno wyrazy wsparcia, jak i cenne sugestie, które z niemalą satysfakcją zaadaptowałem w niniejszej książce.

Łukasz Grześkowiak
Ashford/Gniezno 2020

Kontakt z autorem: l.grzeskowiak@interia.pl

1

Walka trwa

Jeśli chodzi o wojnę, to teraz najważniejszym zagadnieniem na morzu, obok konwojów przez ocean, stała się sytuacja na Morzu Śródziemnym

Bolesław Romanowski *Torpeda w celu!*

Rok 1943 rozpoczął się dla U-Bootów znajdujących się na Morzu Śródziemnym obiecująco. Już 1 stycznia dowodzony przez porucznika Horsta Deckerta U-73 osiągnął sukces. Zlokalizował płynący z Nowego Jorku do Oranu

konwój o kryptonimie UGS-3. Właściwie były to statki pochodzące z konwoju UGS-3, jednak część z nich (11 jednostek) odłączyła się, aby popłynąć do Oranu, przy czym reszta konwoju podążała do Algierii.

U-224 przez trzy dni patrolował wschodnie obszary Gibraltaru. Na pokładzie panowała nerwowa atmosfera, spowodowana głównie zagrożeniem z powietrza. Jednego dnia aż sześć razy musiano wykonywać zanurzenie alarmowe, aby uchronić się przed nadlatującym samolotem. 13 stycznia nasłuch zaraportował szумы. Dowódca Kosbađt wyprowadził swój okręt na głąbokość peryskopową.

O dłączone od konwoju statki jeszcze nie zdołały sformować nowego szyku, kiedy o godzinie 14.28 usłyszano pierwszą eksplozję. Ofiarą ataku *U-73* stał się amerykański *Arthur Middleton*^[1], który otrzymał dwa trafienia w okolice dziobu. Był to pierwszy statek amerykański zatopiony na Morzu Śródziemnym przez

U-Boota. Wystrzelone przez U-73 „węgorze” potrzebowwały zaledwie 17 sekund, by trafić w cel. Deckert wspomina, że eksplozja była potężna. Część trafionego statku wystrzeliła w powietrze na wysokość 1000 stóp (około 305 metrów – przyp. Ł.G.). Tylko niewielka część statku zdołała utrzymać się na powierzchni. Po niespełna minucie po trafionej jednostce nie było już śladu. Do portu przeznaczenia zabrakło jej zaledwie trzech mil... Potężna eksplozja spowodowana była tym, że wśród 6412 ton ładunku znajdowały również środki wybuchowe. Z 81 ludzi zdołało uratować się zaledwie trzech... Po 25 minutach spędzonych w wodzie zostali oni uratowani przez HMS *Boreas*^[2] i przetransportowani na brytyjski okręt szpitalny HMHS *Oxfordshire*. Można stwierdzić, że U-73 upiekł dwie pieczenie na jednym ogniu, gdyż zatapiając frachtowiec, zatopił również barkę desantową (USS LCT-21) znajdującą się na pokładzie *Arthura Middletona*. W ten sposób należy zaliczyć na jego konto kolejne 255 zatopionych ton. Pod datą 1 stycznia 1943 roku w Dzienniku FdU Włochy napisano:

Sukces – U-73 raportował: „27 grudnia przepędziłem 2 samoloty, które udało się uszkodzić w kwadracie CH 8252. O 14.28 dnia 1 stycznia zatopiłem duży amerykański parowiec z amunicją z konwoju udającego się do Oranu”^[3].

U-Booty miały szansę osiągnąć tego dnia kolejny wielki sukces, gdyż do admiralicji napłynął następujący raport: Nelson, Rodney, Formidable, Furious, 1 krążownik klasy Dido oraz 10 niszczycieli zlokalizowano, wychodząc z Gibraltaru pomiędzy 00.00 a 4.00^[4]. Dowództwo niemieckie nie dysponowało jednak żadnym okrętem zdolnym osiągnąć wyznaczony rejon.

Tego samego dnia dowodzący flotą śródziemnomorską kapitan marynarki Leo Kreisch awansowany został do stopnia kontradmirała. Znajdując się ze swoim sztabem w Rzymie, nie do końca mógł cieszyć się otrzymanym awansem, gdyż na jego głowie spoczywały problemy natury logistycznej, a mianowicie takie, jak usprawnić bazy dla U-Bootów na Morzu Śródziemnym, aby zapewnić im optymalne warunki naprawy i jak najszybsze wyjście na kolejny patrol bojowy. La Spezia borykała się ze sporymi opóźnieniami na skutek przetransferowania do niej części floty włoskiej. Bazy w Salaminie i Puli także wymagały poważnego nakładu pracy, w związku z tym nie pozostało nic innego, jak znalezienie kolejnej dogodnej lokalizacji pod bazę dla U-Bootów. Jako pierwszą propozycję rozpatrzono francuski port w Tulonie. Port okupowała 7. Dywizja Pancerna wspomagana przez batalion SS Langemarck sformowany z dywizji SS „Das Reich” oraz 10. Dywizję Pancerną. Francuzi zapobiegli przejęciu swojej floty,

zatapiając aż 80 okrętów, w tym trzy pancerniki, cztery krążowniki oraz 30 niszczycieli i torpedowców.

Obawy Kreischa najlepiej oddaje raport wpisany do dziennika FdU pod datą 4 stycznia:

Personel techniczny w La Spezia informuje, że tylko jeden z sześciu doków jest dostępny – trzy okręty są teraz w tym doku. Kolejny dok, obiecany na 31 grudnia, nie jest jeszcze gotowy; planowane dokowanie trzech okrętów nie będzie możliwe. Z powodu odroczenia ukończenia napraw włoskich niszczycieli w doku dok ten nie będzie dostępny do użytku do co najmniej 6 stycznia. Z 14 okrętów sześć do tej pory nie nadaje się do dokowania, a są już w porcie dwa tygodnie. Nie ma żadnej możliwości ulepszenia tej sytuacji na chwilę obecną z powodu problemów technicznych maszyn portowych. Znaczący to, że operacje wojenne U-Bootów zostaną znacznie opóźnione, jeśli nie znajdzie się innego rozwiązania^[5].

Efekty tego problemu widoczne stały się natychmiast. Już następnego dnia FdU zanotował: *Ze względu na trudności z sytuacją doków nie przewiduje się więcej okrętów w obszarach operacyjnych. Duży konwój wroga przeszedł zupełnie nieatakowany^[6].*

20 stycznia 1943 roku dowództwo Kriegsmarine zdecydowało o przejęciu bazy w Tulonie i dostosowaniu

jej do potrzeb U-Bootów. Problem stanowił fakt, że nie było tam żadnych bunkrów dla okrętów podwodnych, które tak dobrze sprawowały się w innych bazach francuskich zarządzanych przez Niemców. Miejsca wystarczało jedynie dla dwóch jednostek. Odkonstatał się zatem spotkanie pomiędzy admirałem Kratzenbergiem a wiceadmirałem Weicholdem w celu przedyskutowania potencjalnego przeniesienia 29. Flotylli z La Spezia właśnie do Tulonu. Stwierdzono, że na chwilę obecną Tulon nie nadaje się do tego celu. Wydano jednak rozkazy, aby stworzyć specjalne konstrukcje przeznaczone dla U-Bootów i w ten sposób powiększyć pojemność bazy do pięciu okrętów. W Tulonie miały znajdować się również pomieszczenia mieszkalne przewidziane dla 450 osób. Bazę w Tulonie wspomagać miał (jako baza zastępcza) kolejny port – baza utworzona z cywilnego portu w Marsylii. Jeszcze w grudniu 1942 roku organizacja Todt otrzymała polecenie przygotowania bunkrów dla U-Bootów w Marsylii. Było to wynikiem nasilających się ataków lotniczych dokonywanych przez aliantów. Zadania budowy bunkrów miała podjąć się firma Wayss & Freytag^[7]. Decyzja ta okazała się tragiczna w skutkach dla mieszkańców pobliskich miejscowości. Jedną z nich było mające średniowieczne tradycje miasteczko Le Panier. Mieszkały w nim setki uchodźców żydowskich z całej niemal Europy. Sprawą tą od razu zainteresowało się

niemieckie SD wspierane przez francuską policję. Już 22 stycznia 1943 roku doszło do pierwszych aresztowań. Objęły one w sumie 6000 ludzi. Akcję nazwano Operacja Tygrys. 4000 z nich deportowano do obozów koncentracyjnych.

Po „oczyszczeniu” wybrzeża Marsylii wykalkulowano, że istnieje możliwość budowy 13 specjalnych pomieszczeń zdolnych pomieścić nawet 20 U-Bootów. Po wnikliwych badaniach terenu stwierdzono jednak, że nie nadaje się ku temu podłoże. Raport ten negatywnie wpłynął na plany budowy. Gwoli ścisłości baza w Marsylii nigdy nie została ukończona. Choć prace rozpoczęto zgodnie z planem, to na początku grudnia alianci dokonali śmiałego ataku lotniczego za pomocą aż 46 maszyn typu B 17^[8] w celu zbombardowania Marsylii. Nalot poważnie spowolnił pracę. Choć projekt był zawzięcie kontynuowany (pod kryptonimem Marta), to jednak jedynie jego część została ukończona przed poddaniem się Marsylii w sierpniu 1944 roku.

Kolejny sukces śródziemnomorska U-Bootwaffe odniosła 7 stycznia. Dowodzony przez kapitana Waldemara Mehla *U-371* zlokalizował płynący do River Marsey konwój MKS-5. Był to już 32. dzień spędzony przez U-Boota na patrolu. Na razie bezowocnie. O godzinie 18.31 doszło do ataku i trafienia pojedynczą torpedą. Jej celem okazał się transportowiec *Ville de Strasburg*^[9]. Statek przewoził węgiel, a reszta jego

ładowni wypełniona była balastem. Zniszczenia dokonane eksplozją torpedy nie okazały się jednak aż tak poważne, w związku z czym statek wzięto na hol i przetransportowano do Algierii. Przeżyła cała 51-osobowa załoga. Warto dodać, że 26 stycznia *Ville de Strasburg* ponownie stał się celem ataku, tym razem niemieckich bombowców. Po serii napraw statek wrócił do służby 25 sierpnia 1944 roku. Tymczasem U-371 zaraportował do FdU: *O 12.04 7 stycznia jednostka do zwalczania okrętów podwodnych zatopiona w kwadracie DH 9467; o 18.31 duży frachtowiec storpedowany w zachodnim skrzydle konwoju w kwadracie CH 9466*^[10].

Raportowaną przez Mehla zatopioną jednostką był brytyjski trawler HMS *Jura*^[11]. Do ataku doszło o godzinie 12.04. Statek został trafiony jedną z dwóch wystrzelonych torped. Uderzyła ona w prawą burtę na wysokości śródokręcia. Okręt zatonął w zaledwie 90 sekund. Płynął do Philippville. Zajmował drugą pozycję w konwoju, któremu przewodził HMS *Stronsay*^[12]. Okręty poruszały się z prędkością 10 węzłów. Płynący jako trzeci HMS *Ruskholm*^[13] tuż przed zatopieniem trawlera nawiązał z zanurzonym okrętem podwodnym kontakt azdykowy. Zdołał usłyszeć wystrzelone przez niego torpedy, a jedną z nich udało mu się nawet zauważyć na powierzchni. Na wysłanie ostrzeżenia było już jednak za późno... Zaraz po uzyskaniu kontaktu *Ruskholm* przystąpił do ataku, zrzucając na okręt

podwodny serię pięć bomb głębinowych. W tym czasie *Stronsay* spuścił na wodę tratwę ratunkową, aby pomóc rozbitkom, po czym sam przystąpił do ataku, zrzucając sześć bomb głębinowych w miejsce, gdzie i *Ruskholm* zaatakował ponownie sześcioma bombami. Po wykonaniu trzeciego ataku okręty utraciły kontakt z zanurzonym wrogiem. U-Boot pod wodą uszedł na wschód bez najmniejszych szkód. O godzinie 13.15 brytyjskie okręty podpłynęły do tratwy ratunkowej, na której znajdowało się 20 ludzi, i przejęły ich na swój pokład. Po ośmiu godzinach znaleźli się oni w Algierze, gdzie część z nich przetransportowano do szpitala ze względu na odniesione rany. Ogólnie na skutek ataku zginęło 17 członków załogi trawlera, w tym dowódca porucznik Edward Havercott i dwóch oficerów.

Z polecenia Dönitza *U-224* (typ VIIC), którym dowodził porucznik Hans-Karl Kosbadt, otrzymał rozkaz, aby dołączyć do floty śródziemnomorskiej jako zastępstwo dla *U-257*. Jak się okazało, miał to być jego ostatni rejs bojowy. *U-224* wyruszył z bazy w Saint Nazaire przed południem, 3 stycznia 1943 roku. Jeszcze przed wypłynięciem na patrol jego pierwszy oficer Danckworth spędził kilka dni w Paryżu, skąd, jak później wspominał, przywiózł ogromnego kaca. Załoga U-Boota przekonana była, że celem patrolu będą wody Ameryki Północnej. Okręt po wyjściu z bazy obrał jednak kurs na południe, gdzie z każdą przepłyniętą milą robiło się

coraz cieplej. Dopiero 6 stycznia dowódca Hans-Karl Kosbadt powiedział swoim marynarzom, że celem ich rejsu jest Morze Śródziemne. Informację tę przyjęto na pokładzie raczej chłodno. Załoga poinformowana została również, że odtąd ich bazą będzie La Spezia, gdzie włąçzeni zostaną do 29. Flotylli. Dowódca wyjaśnił, że jego drugi oficer poznał cel patrolu jeszcze przed wyjściem w morze, dochował jednak tajemnicy, nikomu nie zdradzając hiobowych wieści^[14]. Przejście na Morze Śródziemne otoczone było taką tajemnicą, że załoga *U-224* nie wiedziała nawet, czy będzie się przedzierać sama, czy też w towarzystwie innych *U-Bootów*.

Przejście przez „jaskinię lwa” przewidziano na wieczór 6 stycznia, około godziny 21. Dowódca otrzymał od Dönitza wytyczne, aby nie przechodzić przez cieśninę w momencie, kiedy na niebie widoczny jest księżyc. Tak czy inaczej, podczas próby podejścia księżyc chował się za chmurami i nie pojawił się aż do godziny 22. Ledwie *U-Boot* rozpoczął przejście, a już zauważony został przez patrolującą łódź motorową. Ta zwróciła się w stronę *U-224* i zażądała podania jego tożsamości. Jako że Kosbadt nie wiedział, co ma na to odpowiedzieć, zarządził zanurzenie. Na pokładzie *U-Boota* spodziewano się rychłego ataku bombami głębinowymi, jednak nic takiego nie nastąpiło, w związku z czym *U-224* wynurzył się po 30 minutach, by kontynuować swój rejs. Na tym jednak kłopoty się nie skończyły. Na mostku znajdowali

się dowódca, pierwszy i drugi oficer oraz mat. Jak wspomina Kosbadt, robiło się coraz ciemniej, kiedy na mostku nagle zauważono cień. Po chwili pojawił się drugi, przybliżając się do tego pierwszego. Dowódca od razu nakazał zastopowanie jednego diesla i przejście na możliwie najmniejszą prędkość w celu redukcji hałasu. Niepokojące cienie znajdowały się w odległości około 914 metrów. Kiedy ta odległość stopniała do 730 metrów, zmieniły pozycję i znalazły się na sterburcie U-Boota. U-224 przeciął ich kurs, będąc jedynie 640 metrów od nich. Obserwatorzy na mostku U-Boota zgodnie stwierdzili, że to niszczyciele. Pierwszy oficer zarzucił później dowódcy, że nie zajął dogodnej pozycji i nie storpedował obu tych jednostek. Faktem jest, że wystrzelono jedną torpedę, która chybiła i wybuchła na przeciwległym brzegu. U-224 wpłynął na wody Morza Śródziemnego, trzymając się południowego brzegu Cieśniny Gibraltarskiej. Tylko raz zmuszony został do zanurzenia – podczas spotkania z motorowcem. W ten sposób stał się pierwszym U-Bootem przybyłym w 1943 roku na Morze Śródziemne.

Zaraz po przejściu na swój nowy akwen załoga U-224 odczuła przedsmak tego, co było dla śródziemnomorskich „U-Boociarzy” chlebem powszednim. W godzinach rannych doszło do pierwszego spotkania z alianckim lotnictwem. Czym prędzej zarządzono zanurzenie alarmowe. W

podwodniackim slangu nazywało się ono „nurkowaniem Stuka” (*Stuka tauchen*) – od niemieckiego bombowca nurkującego Stukas Ju 87^[15]. Aliancka maszyna nie odpuszczała łatwo. Jak wspominał później Danckworth, polowanie na zanurzony okręt trwało przeszło godzinę. Danckworth zaraportował nawet, że jego zdaniem polujący na nich samolot wyposażony musiał być w jakiś specjalny system poszukiwawczy^[16].

Zdając sobie sprawę z czyhającego w okolicy niebezpieczeństwa, dalszą część drogi U-224 przebył w zanurzeniu. Dopiero z nastaniem wieczora padł rozkaz wynurzenia. U-Boot przebył w sumie 30 mil pod wodą, kierując się na wschód.

U-224 przez trzy dni patrolował wschodnie obszary Gibraltaru. Na pokładzie panowała nerwowa atmosfera, spowodowana głównie zagrożeniem z powietrza. Jednego dnia aż sześć razy musiano wykonywać zanurzenie alarmowe, aby uchronić się przed nadlatującym samolotem. Dokładnie trzeciego dnia od wpłynięcia na wody Morza Śródziemnego, to jest 13 stycznia, nasłuch zaraportował szumy. Dowódca Kosbadt postanowił przyjrzeć się okolicy, więc wyprowadził swój okręt na głębokość peryskopową. Za pomocą wysuniętego „szparaga” udało mu się dostrzec konwój składający się z 16 statków. Odległość do konwoju wynosiła nieco ponad 2,5 kilometra. U-224

został już wcześniej poinformowany o możliwości takiego spotkania.

Kosbadt rozpoczął manewr wyjścia przed czoło konwoju, by zająć pozycję dogodną do rozpoczęcia ataku. Ustawił swój okręt na trawersie do konwoju w odległości 3600 metrów. Potem nastąpiło „wyłuskanie najtłustszego kęsa” z konwoju. Padło na zbiornikowiec o wyporności około 14 000 GRT. Zdecydowano się na atak wachlarzem czterech torped. Dowódca poprosił swojego pierwszego oficera Danckwortha, by zasugerował, na jaką głębokość nastawić „węgorze”. Danckworth zaproponował 4,5 metra. Ataku dokonano za pomocą trzech nowych torped, każda z nich nastawiona była na inną głębokość – pierwsza na 5,5 metra, druga na pięć i trzecia na 4,5 metra. Czwartą torpedą była zwykła G.7e, którą nastawiono na 3,5 metra. Płynąc na wolnych obrotach, zmniejszono dystans do konwoju na nieco ponad trzy kilometry, po czym rozpoczęto przygotowania do rozpoczęcia ataku. Był to pierwszy atak *U-224* wykonany w zanurzeniu^[17]. Choć komory torpedowe zostały już zalane i były gotowe do przyjęcia komendy „Pal!”, to jednak w ostatnim momencie dowódca spostrzegł napływającą w ich kierunku korwetę. Zamiast komendy wzywającej do ataku padł rozkaz zanurzenia. Okręt przeszedł tak blisko nad głowami załogi *U-224*, że dowódca wydał rozkaz „cała naprzód” i przygotowania kamizelek ratunkowych.

Ową korwetą był HMCS *Ville de Québec*^[18], namierzył U-Bootą za pomocą azdyka. Zaatakował za pomocą bomb Mark VII nastawionych na głębokość od 45 do 90 metrów^[19]. U-224 nadal podążał swoim kursem, gdy do centrali nadszedł komunikat o uszkodzeniach i wdzierającej się do przedziału dziobowego wodzie. Pierwsza eksplozja bomb głębinowych pozbawiła U-Bootą światła. Główny mechanik zaraportował, że okręt nie ma już możliwości zanurzenia, w związku z czym zmuszony jest do wyjścia na powierzchnię. Kosbadt wydał swojemu pierwszemu bardzo niebezpieczny rozkaz, by ten zaraz po wynurzeniu udał się na mostek i ocenił sytuację oraz uszkodzenia. Danckworth z kamizelką ratunkową w ręku otworzył właz i wystawił głowę na zewnątrz. W tym momencie zaskoczyły silniki Diesla, które szarpnęły okrętem, nadając mu najwyższą możliwą prędkość. Na pokład U-Booty padł grad pocisków wystrzelony z broni pokładowej przeciwnika. Denckworth wspominał później, że zauważył dziób okrętu znajdującego się tuż za nimi. Następnie poczuł, że okręt umyka mu spod nóg. Znalazł się kilka metrów pod wodą, więc czym prędzej popłynął na powierzchnię. Tak zapisano w raporcie:

O godzinie 16.08 U-Boot wynurzył się pośrodku obszaru atakowanego bombami głębinowymi. Dziób okrętu wystawał około sześciu metrów nad poziom wody. Na

poładzie Ville de Quebec otworzono ogień ze wszystkich dostępnych dział. Aby zapobiec samotrafieniu spowodowanemu zbyt małą odległością i zbyt ostrym kątem nachylenia działek Oerlikon, zarządzono zatrzymanie silników w odległości nieco poniżej 10 metrów od U-Boota. Jeden mężczyzna został zauważony, gdy próbował dostać się z powrotem do wnętrza okrętu, jednak prowadzony z korwety ogień przeszkodził mu w tej próbie. Widziano, że właz do wnętrza U-Boota pozostawał otwarty, kiedy okręt zanurzył się ponownie.

O godzinie 16.10 zanotowano bardzo silną eksplozję pod wodą i bąble powietrza pojawiły się na powierzchni^[20].

Chwilę po wypłynięciu na powierzchnię Danckworth zdał sobie sprawę, że nie ma na sobie kamizelki ratunkowej. Usłyszał niedaleką potężną eksplozję, na podstawie której wnioskował, że w dalszym ciągu prowadzony jest atak bombami głębinowymi. Kiedy jednak nie zobaczył na powierzchni wody typowych dla tego rodzaju ataku gejzerów wody, zrozumiał, skąd się wziął wybuch. Następnie spostrzegł aż pięć korwet znajdujących się naokoło niego. Nad jego głową znajdowały się cztery samoloty. Nabrał nadziei, że zostanie uratowany, w związku z czym zaczął głośno nawoływać, by zwrócić na siebie uwagę. Podpłynęła do niego jedna z korwet i zrzucano mu linę, jednak okręt

poruszał się zbyt szybko, by rozbitek był w stanie ją złapać. Przyszło mu pozostać w wodzie jeszcze przez jakiś czas. Doznał silnego skurczu w prawej nodze. Próbował się rozebrać, by łatwiej utrzymać się na wodzie, jednak nie dał rady. Kolejne 20 minut czekał na drugie rzucenie liny z pokładu. I tym razem nie udało mu się jej chwycić. Dopiero trzecia próba sprawiła, że bardzo już wyczerpany Niemiec znalazł się na pokładzie HMCS *Port Arthur*^[21]. Ale żył... Danckworth był jedynym, któremu udało się przeżyć. Reszta jego kolegów – 45 osób – poszła na dno z okrętem. W późniejszym czasie Danckworth spisał swoje wspomnienia dotyczące okresu niewoli. Warto przybliżyć jego dalsze losy:

Dostałem się do tymczasowego obozu jenieckiego około 30 mil na wschód od Algieru. Nazywał się Roche du Nord i prowadziła go armia. Były w nim dwa duże, żółte namioty. Jeden zamieszkiwali trzej niemieccy oficerowie, jeden spadochroniarz z Afriki Korps Rommla, jeden lotnik i jeden marynarz, grupa około 40 włoskich oficerów oraz dwóch generałów.

Każdego popołudnia pewien starszy kapitan mówiący płynnie po niemiecku odwiedzał nas, by sprawdzić, czy stan osobowy się zgadza, i informował nas o aktualnych wydarzeniach. Zawsze przed powrotem opowiadał lepszy lub gorszy dowcip. Czekaliśmy na przeniesienie do Anglii.

Po kilku tygodnia zaokrętowano nas na luksusowy angielski liniowiec, który chwilowo przemianowany został na transportowiec wojska. Popłynęliśmy do Southampton. Podróż trwała trzy dni, a po niej wysłano nas do obozu niedaleko Eton.

Nastąpiły tygodnie przesłuchań przez dwóch oficerów marynarki wojennej, z których jeden wyglądał jak Churchill. Drugi oficer był prawdziwym dżentelmenem, profesorem uniwersyteckim. Z tymi dwoma oficerami przyszło mi współpracować. Codziennie przez wiele godzin wypróbowywali na mnie metodę marchewki i kija. Chcieli dowiedzieć się wszystkiego, co wiedziałem o naszych nowych torpedach i ich dostawcach.

Profesor prowadził ze mną przyjacielską rozmowę na poziomie, natomiast ten wyglądający jak Churchill co rusz starał się mnie zastraszyć. Na podstawie konwencji genewskiej zobligowany byłem jedynie do podania swojego imienia oraz rangi, ale tego typu informacje nie satysfakcjonowały obu panów. Straszono mnie nawet tym, że wyląduję w specjalnym obozie kierowanym przez polskich strażników. Dano mi cztery tygodnie izolatki, które bardzo mnie ucieszyły.

Normalnie dzieliłem pokój z dwoma innymi ludźmi. Nareszcie miałem wystarczająco dużo czasu, by w spokoju pozbierać myśli, zrozumieć uczucia i przygotować sobie własne pytania. Prowokowano mnie również w taki

sposób, że przesłuchujący mnie ludzie mówili płynną niemiecką, twierdząc, że pokolenie nowych oficerów nie ma w sobie nic z wysokiego poziomu starszej generacji. Żadnego komentarza i żadnej reakcji z mojej strony nie uzyskali.

Robili wszystko, by złamać mojego ducha sprzeciwu. Pewnego dnia skonfrontowali mnie z imieniem mojego dowódcy i numerem okrętu. Myśleli pewnie, że będę zszokowany ich wiedzą, ale się pomylili. W naszych szeregach było już wiadomo, że brytyjska marynarka zna niemal każdy szczegół dotyczący naszej działalności. Posiadali bardzo dobrą siatkę szpiegowską. Czy my mieliśmy również dobrą? Tego nie wiem.

Znali nasze okręty, dowódców i oficerów, nasz militarny ekwipunek, bazy, z których operowaliśmy, nawet nasz status rodzinny, ale nadal nie wiedzieli nic o konstrukcji i strategii nowych torped. Byli bardzo poirytowani brakiem możliwości pozyskania jakichkolwiek informacji. No cóż, strategia, jaką przyjąłem, była prosta i ograniczała się do utrzymania mordy w kubek.

Jako że okazałem się mało przydatnym współpracownikiem, przetransportowano mnie na północ Anglii, niedaleko szkockiej granicy. Obóz znajdował się w budynku nazywanym się Shepherd's Inn, położonym pośrodkuszczerzego pola. Naokoło nie było nawet drzew. Siedziało nas tam około 60-80 oficerów marynarki i

lotnictwa. Wszędzie było ciasno, pełno kurzu, zimno – miejsce okazała się niemożliwe do ogrzania. Nikt nie miał ochoty zostać tam na dłużej...

Dowiedzieliśmy się później, że był to jedynie obóz przejściowy, więc mieliśmy szansę się z niego wydostać. W Anglii nadal panowało przeświadczenie, że Niemcy mogą dokonać inwazji, w związku z czym wysyłano oficerów do Kanady, aby nie byli w stanie ponownie zasilić armii niemieckiej w razie niepowodzenia obrony Anglii.

W sierpniu około 80 jeńców, w tym mnie, zaokrętowano na były francuski liniowiec Pasteur w Glasgow. Naszym celem była Kanada. Podróż miała trwać kilka dni. Mieliśmy swoje kajuty i podczas dnia pozwalano nam przebywać na pokładzie. Ocean był spokojny aż do Halifaxu, potem zaczęło bez przerwy padać. Na miejscu podstawiono dla nas długi pociąg z wygodnymi wagonami. Czekala nas kilkudniowa podróż przez niekończące się lasy.

Pociąg dotarł na małą stację w Maine. Było południe i tłum gapiów przybył, aby zobaczyć, czy Niemcy to naprawdę inny gatunek ludzki. Mniemam, że Kanadyjczycy nie dopatrzyli się żadnych różnic. Zobaczyłem flagę amerykańską, a za nią kierownika stacji i jego blond żonę. To była moja pierwsza styczność z Amerykanami. W końcu pociąg zatrzymał się pośrodku szczerego pola. Dalej jechał do Nowego Jorku, ale nasza

podróż kończyła się tutaj, w miejscu zwanym Grande-Ligne, na granicy amerykańsko-kanadyjskiej, niedaleko Montrealu.

Musieliśmy maszerować dobre kilka mil do obozu. Nagle naszym oczom ukazał się duży budynek z kamienia otoczony solidnym płotem z zasiekami. Nasz nowy dom. Obóz ten został otwarty zaledwie kilka miesięcy temu. Wcześniej była tu szkoła ufundowana przez parę Szwajcarów pod koniec XIX wieku. Działała aż do 1942 roku, gdy nagle postanowiono przeistoczyć ją w obóz jeniecki.

Był dobrze wyposażony – znajdowały się tu duża kuchnia, pomieszczenia szpitalne, a nawet gabinet dentystyczny. Wszystko prowadzone przez więźniów. Były prysznice, obiekty sportowe umożliwiające grę w koszykówkę, siatkówkę oraz tenisa. Boisko do siatkówki i tenisa zbudowane zostało przez nas. Aby jak najlepiej wykorzystać czas, pułkownik niemiecki wraz z wspierającym go Kanadyjczykiem utworzyli coś na wzór uniwersytetu i nawet Czerwony Krzyż zobligował się dostarczyć materiały potrzebne do nauki. Pośród jeńców znajdowali się oficerowie rezerwy, którzy zostali naszymi profesorami. Jeden nauczał prawa, byli też fachowiec od ekonomii oraz inżynierii. Uczyliśmy się języków, takich jak angielski, francuski, łacina oraz japoński. Mieliśmy nawet lekcje artystyczne, podczas których malowaliśmy farbą olejną. Poza tym pracowaliśmy na pobliskiej farmie.

Ja postanowiłem studiować ekonomię, w sumie cztery semestry. Później, kiedy wróciłem do Niemiec, uznano dwa semestry tych moich studiów. Uzyskaliśmy zgodę, aby wykorzystać część przyległego terenu na zorganizowanie naszej własnej farmy. Był tam kompleks pomieszczeń dla świń, krów i drobiu. Uprawialiśmy także warzywa – tak dla nas, jak i dla naszych zwierząt. Nasza farma wnet zaczęła cieszyć się dobrą sławą i nawet okoliczni mieszkańcy zaczęli przychodzić do nas po rady i by podpatrzyć, jak to działa.

Farma była naszą ziemią honoru. Znaczyło to, że zobowiązaliśmy się, że nie będziemy próbować ucieczki, a w zamian Kanadyjczycy nie ustawiali strażników podczas naszej pracy, co dawało nam poczucie wolności i choć na chwilę można było zapomnieć o tym, że byliśmy jeńcami.

Latem 1945 roku obóz zamknięto. Jako że wojna dobiegła końca, wszyscy strażnicy chcieli wrócić do domów i swoich rodzin. Jeńców zaczęto transportować do Anglii. Najpierw tych z najdłuższym stażem obozowym. Resztę ludzi podzielono na mniejsze grupki i wysłano do obozów rozsianych naokoło. Trafiłem do obozu znajdującego się około 100 mil od Toronto. Był to rejon małych jezior i wielu skał. Zamieszkałem w dawnym sanatorium, które lata świetności miało już dawno za sobą. Nie było tam zbyt wielu aktywności, ale i tak każdy z nas czekał tylko na swój transport do Anglii.

Jako że moja kariera w marynarce niemieckiej dobiegła końca, zastanawiałem się, co będzie najlepsze dla mojej przyszłości. Rozważałem pozostanie w Kanadzie i rozpoczęcie pracy górniczej.

W sierpniu 1946 roku ponownie zaokrętowano nas na Pasteura i obraliśmy kurs na wschód. Zimę spędziliśmy w różnych obozach w Anglii, ale kontrola bardzo już zelżała. Doszło nawet do tego, że mogliśmy je opuszczać podczas dnia. Nawiązałem nawet kilka przyjaźni, które zapewne nie byłyby możliwe podczas trwania wojny.

Byłem niezmiernie wdzięczny, że zostałem wysłany jako jeńiec do Kanady, kraju, który szanował prawa człowieka i który odnosił się do nas z pełnym szacunkiem

W maju 1947 roku mogłem w końcu, po pięciu latach, ponownie wziąć matkę w ramiona (moja ostatnia wizyta w domu miała miejsce w 1942 roku)^[22].

U-224 był pierwszym U-Bootem, który przedarł się na Morze Śródziemne w 1943 roku. Był też pierwszym, który tam zatonął. W ten sposób stan 29. Flotylli pozostał niekompletny. Pod datą 16 stycznia w dzienniku bojowym FdU widnieje:

O 15.25 wrogi samolot raportował atak na U-Boota bombami głębinowymi w kwadracie CH 5896 z prawdopodobnym trafieniem. U-224 i U-453, które mogły znajdować się niedaleko pozycji ataku, zostały poproszone

o raport dotyczący ich pozycji. O 05.54 raport z U-453 został odebrany z pozycji CH 5998^[23].

17 stycznia, dziennik bojowy FdU:

U-224 ponownie poproszony został o zaraportowanie swojej pozycji, ale odpowiedzi nie otrzymano. U-431 także został poproszony o podanie pozycji. Ten okręt wypłynął z bazy Pula 7 stycznia, aby operować we wschodnich wodach Morza Śródziemnego i powinien zaraportować „TAK” z pozycji 31°E. Żaden raport nie został otrzymany^[24] (U-431 wkrótce zaraportował swoją pozycję – przyp. Ł.G.).

*U-224 nie był jedynym U-Bootem zatopionym w styczniu 1943 roku. U-301, stosunkowo nowy okręt w 29. Flotylli (Cieśninę Gibraltarską pokonał 9 grudnia 1942 roku), padł łupem brytyjskiego okrętu podwodnego HMS *Sahib*^[25].*

U-301 po niełatwym przejściu przez „jaskinię lwa” udał się do bazy w La Spezia w celu dokonania niezbędnych napraw. Dotarł do niej 14 grudnia po 12 dniach patrolu. Naprawy pochłonęły sporo czasu, tak więc jednostka gotowa była do kolejnego patrolu dopiero 20 stycznia. U-Boot wyszedł w swój ostatni rejs o godzinie 16.00 bez wsparcia eskortowca. Niebo było zamglone. Zaraz po opuszczeniu portu dokonano próbnego zanurzenia w celu sprawdzenia szczelności okrętu. U-301 zszedł na 30 metrów i po otrzymaniu meldunku, że wszystko gra

wynurzył się ponownie. Warto wspomnieć, że otrzymał ostrzeżenie o patrolujących okolice brytyjskich okrętach podwodnych. Pomimo komunikatu podążał „całą naprzód” w pozycji nawodnej.

Około godziny 2.00 21 stycznia *U-301* otrzymał meldunek dotyczący konwoju płynącego z Gibraltaru w kierunku Algierii. Z największą możliwą prędkością udał się w okolice, gdzie wykryto okręty wroga. Członek załogi *U-301*, chorąży marynarki Wilhelm Rahn, raportował później, że jego dowódca, kapitan marynarki Willy-Roderich Körner zdawał sobie sprawę z niebezpieczeństwa związanego z pościgiem na powierzchni, a jednak zaryzykował, uznawszy, że jeśli się zanurzy, to dramatycznie zmaleje szansa wykrycia konwoju.

Tymczasem niedługo po opuszczeniu bazy w La Spezia *U-301* zauważony został przez okręt podwodny *Sahib*, przypuszczalnie płynący kursem na Sycylię. Po wyjściu z bazy nawigator *U-301* podczas panującej naokoło ciemności nie był w stanie właściwie określić pozycji okrętu na podstawie gwiazd. W związku z tym dowódca *U-301* wydał rozkaz wynurzenia, aby dokonać drugiej próby. Doszło tutaj do wielkiego zaniedbania – dowódca całkowicie zignorował możliwość obecności wroga i podczas wychodzenia na powierzchnię doszło do sytuacji, w której okręt pozbawiony był nasłuchu, gdyż jego obsługa... spała! Dodatkowo już po wynurzeniu, gdy

w końcu udało się określić pozycję okrętu na podstawie gwiazd, wydał rozkaz, by okręt pozostał na powierzchni przez następną godzinę! Obserwatorzy na mostku składali się częściowo z całkowitych nowicjuszy, którym powiedziano, by skupili się jedynie na niebie w poszukiwaniu samolotów, gdyż prawdopodobieństwo obecności wrogich okrętów podwodnych jest niemal zerowe.

Po 30 minutach, podczas których *U-301* znajdował się na wodzie, spostrzeżony został przez *Sahiba*. Brytyjski dowódca potrzebował zaledwie ośmiu minut, by wyprowadzić swoją jednostkę na pozycję dogodną do ataku. O 8.45 padła komenda oddania pełnej salwy torpedowej z przerwą 5-sekundową między każdą z nich. Odległość między statkami wynosiła 3650 metrów^[26]. Dwóch minut i 55 sekund potrzebowały torpedy, aby dosięgnąć celu.



HMS Sahib, który zatopił U-301

Wilhelm Rahn był jedynym członkiem załogi *U-301*, który przeżył. Cała reszta – 45 osób – zginęła. Na podstawie zeznań Rahna sporządzono raport z zatopienia:

O godzinie 8.00 21 stycznia Rahn przybył na swoją wachtę, zajmując pozycję po prawej stronie od dziobu. U-301 podążał kursem 210° z prędkością 15 węzłów. Lekko mżyło, jednak deszcz dość szybko ustał i widoczność zrobiła się dobra. Morze osiągało tego dnia między dwa a trzy w skali Beauforta.

Następną rzeczą, jaką pamięta Rahn była ogromna eksplozja po prawej burcie, a następnie moment wyłowienia go z wody przez brytyjski okręt podwodny, który nosił numer boczny P 212.

Rahn próbował dociec, czy jeszcze innym z jego załogi udało się przeżyć. Powiedział, że poinformowano go na pokładzie P 212 o tym, że trzy torpedy trafiły w jego okręt, który momentalnie zatonał, tak więc nie odnaleziono śladu innych członków załogi. Rahn dodał, że był jeszcze jeden człowiek, którego eksplozja wyrzuciła za burtę U-Boota, jednak później odnaleziono jedynie jego martwe ciało^[27].

W dzienniku okrętowym HMS *Sahib*, którego dowódcą był kapitan John Henry Bromage, tak opisano zatopienie U-301:

08.21 – Nasłuch raportuje szumy po prawej burcie.

08.34 – Zauważono kiosk okrętu podwodnego w namiarze 090°. Odległość około czterech mil morskich. Cel podąża kursem 165°. Rozpoczynamy atak.

08.42 – Na pozycji 41°27'N, 07°04'N odpalam pełną salwę sześciu torped z odległości 4600 jardów (4200 metrów – przyp. Ł.G.). Usłyszano trzy eksplozje po mniej więcej trzech minutach od odpalenia torped. Pierwszym odgłosem musiało być uderzenie torpedy, drugim jej eksplozja a trzecim kolejne trafienie.

Był to trzeci patrol bojowy *U-301*. Na swoim koncie nie zapisał żadnego sukcesu. O większym szczęściu można mówić w przypadku dowodzonego przez kapitana marynarki Albrechta Brandiego *U-617*. 15 stycznia jego załoga zlokalizowała niewielki konwój płynący z Aleksandrii do Tobruku składający się z dwóch frachtowców i eskortującego ich trawlera. O godzinie 10.31 *U-617* wystrzelił do niego pełną salwę czterech torped. Jako pierwszy trafienie otrzymał grecki frachtowiec *Annitsa*^[28] przewożący wyposażenie wojskowe. Kolejne trafienie nastąpiło chwilę później. Tym razem ofiarą ataku padł norweski motorowiec *Harboe Jensen*^[29], także załadowany ekwipunkiem wojennym. Atak przetrwał jedynie eskortujący konwój trawler HMS *Southern Isles*. Na greckim frachtowcu zginął jeden człowiek. 34 osoby wyratował trawler, a dwóch pozostałych rozbitków przyjętych zostało na łódź ratunkową pochodzącą z *Harboe Jensen*. Także i tych ludzi przyjął na swój pokład nieco później HMS *Southern Isles*. Norweski statek miał mniej szczęścia. Poległo na nim aż 18 osób (w tym kapitan Sverre Aanonsen) i jedynie siedmiu ludzi udało się uratować. Wszyscy przetransportowani zostali do Tobruku. Dotarli tam 16 stycznia. Albrecht Brandi raportował, że każdy ze statków otrzymał po dwa trafienia. Brandi był też święcie przekonany, że kilka wcześniej dokonał jeszcze

dwóch innych zatopień, jednak żadne z nich nie zostało nigdy potwierdzone.

Brandi był brawurowym dowódcą. Nie przepuszczał żadnej możliwości ataku, z tym że z różnym skutkiem, stąd też jego raportowane sukcesy dość często okazywały się dalekie od rzeczywistości. Tylko podczas tego patrolu Brandi zgłaszał zatopienie ośmiu jednostek, w tym niszczyciela. Zgłosił także możliwe uszkodzenie kolejnych dwóch. W rzeczywistości patrol ten zaowocował zatopieniem trzech statków (pierwszym był holownik HMS *St. Issey* 28 grudnia). 17 stycznia Brandi przybył do bazy w Salaminie po 28 dniach patrolu. 21 stycznia przyznano mu Krzyż Rycerski^[30] za zatopienie 58 700 tonażu, czyli 15 statków, które Brandi zaraportował. Według jego doniesień kolejne sześć uległo poważnemu uszkodzeniu, co daje łącznie 62 500 ton^[31]. W rzeczywistości jego ofiarą padło „jedynie” 22 075 ton^[32]. Pod datą 15 stycznia w dzienniku bojowym FdU widnieje następujący zapis:

U-617 raportował: 1) o 06.30 13 stycznia. Jeden mały i 1 średniej wielkości frachtowiec zatopiony w kwadracie 5721 (CO) z konwoju składającego się z trzech frachtowców i trzech eskortowców; 2) o 10.30 15 stycznia w kwadracie CO 5722 konwój z Malty składający się z jednego standardowego i jednego dużego frachtowca, trzy eskortowce. Oba frachtowce zatopione^[33].



Kapitan Albrecht Brandt

U-453 był na swoim ósmym patrolu bojowym, gdy 20 stycznia odnalazł konwój o kryptonimie *MKS-7* płynący z Liverpoolu do Algieru. W ciągu dwu minut wystrzelił

do niego salwę czterech torped. Na celownik wziął między innymi belgijski frachtowiec *Jean Jadot*^[34]. Na pokładzie U-Bootu zarejestrowano trzy detonacje. Okazało się, że tylko jeden cel został trafiony. Był nim właśnie belgijski frachtowiec przewożący żołnierzy, silniki, paliwo oraz cztery czołgi. Miał na swoim pokładzie aż 414 ludzi. 15 z nich zostało zabitych. Reszta, w tym kapitan J. Priè, została uratowana. U-453 raportował:

Konwój składający się z 48 statków, 7 kolumn w kwadracie CH 8521 o godzinie 16.33, kurs 70°, szybkość 10 węzłów. Zapora z balonów. Cztery pojedyncze wystrzały do dwóch frachtowców i dwóch transportowców określonych jako 6000–8000 ton każdy. Trzy detonacje, jedno pewne zatopienie^[35].

W dzienniku FdU dalej widnieje adnotacja:

Podczas gdy liczba wrogich statków określona została na 48 przed atakiem U-453, to po godzinie 16.30 tylko 45 jednostek raportował zwiad lotniczy. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że wszystkie trzy jednostki, do których celowano, zostały zatopione^[36].



Brandi przy okularze peryskopu na pokładzie U-617

Na swoim 11 patrolu bojowym był także *U-431*. 7 stycznia wypłynął z bazy w Puli. Na pokładzie miał nowego dowódcę, porucznika Dietricha Schönebooma, który zastąpił kapitana Wilhelma Dommesa. *U-431* w ciągu czterech dni zatopił cztery żaglowce – brytyjską *Alexandrię* (100 GRT), oraz trzy statki syryjskie: *Mouyassara* (47 GRT), *Omara el Kattaba* (38 GRT) oraz *Hassana* (80 GRT). Dało to możliwość treningu artyleryjskiego załodze *U-431*.

Warto zaznaczyć też, że dnia 9 stycznia dowódca *U-81*, porucznik Guggenberger, odznaczony został przez

Führera Liśćmi Dębowymi do Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego. Stał się w ten sposób 171. żołnierzem udekorowanym tym zaszczytnym orderem.

O względnym sukcesie w miesiącu styczniu można mówić, jeśli spojrzysz na dostępność U-Bootów w obszarach operacyjnych. Otóż uśredniając liczbę operujących U-Bootów, wychodzi na to, że w obszarze zachodnim Morza Śródziemnego w styczniu operowało średnio 2,5 okrętu, we wschodnich wodach 1,6, a w drodze z lub do bazy były 1,3 okrętu. Nie są to liczby imponujące. Duży na to wpływ miało „wąskie gardło” w procesie logistycznym, jakim były doki w La Spezia. 11 okrętów znajdowało się w dokach lub na nie czekało. Średni czas napraw wynosił aż 50 dni, przy czym remont dwóch okrętów – *U-97* oraz *U-73*, miał trwać znacznie dłużej. *U-97* powrócił ze swojego ostatniego patrolu bojowego 4 sierpnia 1942 roku i na następny miał wyjść dopiero 10 kwietnia 1943 roku. Natomiast *U-73* powrócił z patrolu 13 stycznia 1943 roku, a na kolejny przyszło mu czekać aż do 12 czerwca!

30 stycznia 1943 roku załogi U-Bootów poinformowane zostały, że ich szef Karl Dönitz został awansowany na głównodowodzącego Kriegsmarine. Wiadomość ta niezwykle ucieszyła „U-Boociarzy”. Jak wspomina sam Dönitz:

W połowie stycznia 1943 roku na moim stanowisku dowodzenia w Paryżu zadzwonił telefon. Telefonował *großadmiral Raeder*. Oświadczył mi, że ma zamiar złożyć dymisję i zaproponować admirała *Carlsa* lub mnie na swojego następcę – głównodowodzącego *Kriegsmarine*. W przeciągu 24 godzin miałem mu zameldować, czy mój stan zdrowia pozwalałby mi objąć to stanowisko.

(...) 24 godziny po tym telefonie oznajmiłem *Raederowi*, że mój stan zdrowia pozwala mi przejąć dowodzenie *Kriegsmarine*. (...) *Hitler* postawił na mnie. Zdecydowało chyba o tym przytoczone przez *Raedera* zdanie (Gdyby *Hitler* był zdania, że broń podwodna jest obecnie najważniejsza, wybór *Dönitza* byłby absolutnie uzasadniony). Być może *Führer* sądził również, że znajdzie we mnie, jako dowódcy okrętów podwodnych, sprzymierzeńca w decyzji o wycofaniu ze służby dużych okrętów wojennych^[37].



HMS *Welshman* – jedna z ofiar U-617

Niedługo po tym, jak Dönitz został głównodowodzącym Kriegsmarine, napłynął o nim mało pochlebny raport. Jego autorem był wiceadmirał Eberhard Weichold, obserwator działalności włoskich operacji morskich przeciwko Brytyjczykom. Wezwany do Berlina, złożył następujące doniesienie:

Przedstawiłem szkicowo przebieg niemieckiego uczestnictwa od całkowitego braku zainteresowania w chwili wybuchu wojny do nieuchronnego obecnie załamania afrykańskiego dowództwa. (...) Wskazałem, że tej katastrofy nie należy przypisywać jakiegś nieprzewidywalnej Sile Wyższej, jako że stanowi ona wyraźnie widoczny, logiczny rozwój wydarzeń. Towarzyszyły temu bieżące oceny sytuacji, jak również w porę udzielane ostrzeżenia i rady, przy czym propozycjom tym nie poświęcono koniecznej uwagi. Tak więc był to błąd Niemców, którego nie można usprawiedliwiać brakiem wiedzy ani niedostatkiem środków zaradczych. Na koniec podkreśliłem wyraźnie, że strata Morza Śródziemnego będzie dla niemieckiego naczelnego dowództwa wielkim brzemieniem, mającym wpływ na wynik wojny. W oczach Niemców główny ciężar winy nie będzie leżeć po stronie włoskiej, a niemieckiej.

Admirał Dönitz na swoim poprzednim stanowisku głównodowodzącego okrętów podwodnych prawie nie stykał się z problemami wojny śródziemnomorskiej. (...) Mając silne osobiste powiązania z Hitlerem i będąc zasadniczo wysokiego mniemania o niemieckim naczelnym dowództwie, uważał za niemożliwe takie dzielenie się odpowiedzialnością i winą po niemieckiej stronie dowództwa Morza Śródziemnego. Dlatego nie uznał słuszności mojej oceny sytuacji, tylko potraktował ją jako pesymistyczną interpretację, której brak niezbędnej prostej stanowczości w obliczu przejściowych komplikacji. Ponieważ ponadto uważał, że prowadzona przez okręty podwodne bitwa o Atlantyk ma decydujące znaczenie, nie widział zasadniczej potrzeby zmiany niemieckiego podejścia do problemu Morza Śródziemnego i wywarcia odpowiedniego wpływu na niemieckie naczelne dowództwo^[38].



U-617. Na pierwszym planie widoczny emblemat okrętu

Skutkiem raportu o tak negatywnej wymowie było zdymisjonowanie Weicholda jako głównodowodzącego marynarki we Włoszech. Po powrocie do Niemiec zajął stanowisko głównego szefa Kleinkampfverbände, jednak już po roku na rozkaz Dönitza zdymisjonowano go, argumentując, że jest osobą pozbawioną ducha agresji i zbyt teoretyczną^[39].

Luty tak jak poprzedni miesiąc rozpoczął się od zatopienia okrętu wojennego. 1 lutego Brandi na *U-617* odpalił cztery torpedy do okrętu rozpoznanego jako krążownik klasy Dido. Odnotowano dwie eksplozje. Wybuchł bojler. Dwie godziny po ataku okręt zatonął.

124 ludzi ze 165-osobowej załogi, w tym dowódcę, udało się uratować. Przejęły ich na swoje pokłady HMS *Tetcott*^[40] oraz HMS *Belvoir*^[41]. Po pięciu godzinach od zatonięcia okrętu załoga była już w Aleksandrii. Jeszcze sześciu rozbitków odnalazł później niewielki samolot lecący z Tobruku. Zatopionym okrętem okazał się krążownik minowy HMS *Welshman*^[42]. Płynął z Malty do Aleksandrii. Była to jego ósma misja zaopatrzeniowa na Maltę. Dziennik bojowy FdU podaje dnia 1 lutego:

U-617 raportował o 21.22: 17.45 w kwadracie 6772 dwa trafienia w krążownik, cztery torpedy, tonie na lewo. Grodzie zniszczone. Klasa Dido^[43].



Chwila relaksu na pokładzie U-77

Brandiemu wyraźnie dopisywało szczęście. Już 5 lutego nadarzyła mu się sposobność do przeprowadzenia kolejnego ataku. Namierzył konwój sformowany 3 lutego i podążający z Aleksandrii do Benghazi. Po odnalezieniu owego konwoju, składającego się z czterech frachtowców i czterech eskortowców, Brandi podążał za nim, nadając jednocześnie wiadomości o jego lokalizacji, aby i inni znajdujący się w pobliżu koledzy

mogli przystąpić do ataku. O godzinie 8.02 wyszedł na dogodną pozycję i rozpoczął atak. Storpedował dwa statki: *Henrika* i *Coronę*. Jako pierwszą wziął na cel *Coronę*^[44] przewożącą 3700 ton materiałów wojskowych, w tym amunicję. Statek otrzymał najpierw jedno trafienie, a jako że nie tonął, to 15 minut później poszła dokładka w postaci drugiej torpedy uderzającej w prawą burtę. Załoga *Corony* – 106 osób – składająca się z Norwegów, Chińczyków, Egipcjan oraz Brytyjczyków, mogła mówić o sporym szczęściu, gdyż cała została uratowana przez brytyjski motorowiec *HMS ML-1012*. Opuszczona przez marynarzy *Corona*, choć poważnie uszkodzona, nadal nie chciała zatonać. Jej kapitan Einar Endresen zebrał nawet pięciu ochotników w celu powrotu na jej pokład, jednak ze względu na zagrożenie życia musieli oni ponownie opuścić swój okręt i zabrani zostali przez brytyjski motorowiec *HMS ML-356*. Następnie cała załoga przeszła na pokład *HMS Enriki*^[45] i przewieziona została do Tobruku. Udało się tam przeholować również wrak *Corony*. 24 lutego nastąpił jednak silny sztorm, który ostatecznie zabrał statek na dno.

Drugim zatopionym przez Brandiego okrętem był *Henrik*^[46], który także transportował wyposażenie wojskowe. Otrzymał trafienie dwiema torpedami i w ciągu zaledwie trzech minut zatonał. I na nim znajdowała się mieszana załoga, składająca się z

Norwegów, Chińczyków i Brytyjczyków. Dwóch Chińczyków, zmarło, a reszta załogi – 44 osoby – uratowana została przez przebywający w pobliżu brytyjski motorowiec.

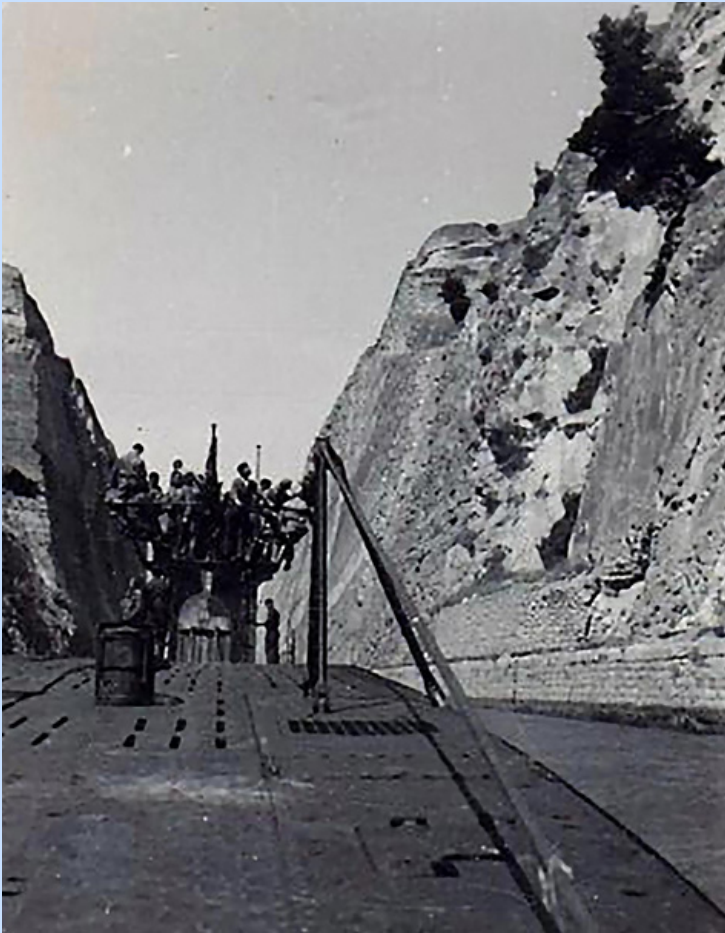


20-mm działko Oerlikon na pokładzie HMS Dido

Dwa dni później sukces w walce z konwojem osiągnął U-77. Tym razem był to KMS-8 płynący z Glasgow do Bony. Czterema wystrzelonymi torpedami porucznik Otto Hartmann zatopił dwa statki – *Empire Webster*^[47], przewożącego węgiel i wyposażenie oraz *Empire Banner*^[48], z ładunkiem militarnym, w tym czołgami i

transportowcami. Jedną salwą Hartmann posłał na dno 13 742 ton.

Tego samego dnia dowodzony przez kapitana Guntera Jahna *U-596* zaatakował barkę desantową o numerze *LCI(L)-162*^[49], należącą do Royal Navy. O godzinie 17.08 U-Boot wystrzelił do niej dwie torpedy. Zatonęła niemal natychmiast. Jedynie siedmiu spośród 25 ludzi udało się uratować. Wyłowieni zostali przez inne barki desantowe: HMS *LCI(L)-7* oraz HMS *LCI(L)-210*. Co ciekawe, miał to być ostatni sukces śródziemnomorskich U-Bootów w ich działaniach przeciwko okrętom wojennym wroga aż do 22 czerwca 1943 roku.



U-77 – podziwianie widoków

10 lutego pływający z nowym dowódcą (porucznikiem Johannem-Otto Kriegiem) *U-81* rozpoczął walkę z kępczącymi się po okolicy szkunerami. Najpierw jednak

zatopił zbiornikowiec *Sareona*^[50] przewożący 7681 ton ropy naftowej. Zbiornikowiec osłaniany był przez trawler. Niedługo przed północą *U-81* wyszedł na dogodną pozycję i wystrzelił do zbiornikowca cztery torpedy. Trafienie nastąpiło po prawej burcie. Dwóch Chińczyków i trzech innych członków załogi obsługujących działo spanikowało i od razu wskoczyło do wody. Dwaj z nich utonęli. Reszta załogi – 57 osób – pozostała na uszkodzonym statku. Jego stan nie wydawał krytyczny, w związku z czym postanowiono odholować go do najbliższego portu, czyli Bejrutu. Zadanie zakończyło się sukcesem. Załoga zeszła na ląd, ze zbiornikowca odpompowano ropę naftową i przystąpiono do wstępnych napraw. Następnie odholowano go do Port Saidu, gdzie przeszedł szereg dalszych napraw. W Kalkucie dokonano ostatecznego remontu i *Sareona* powróciła do czynnej służby.

11 lutego *U-81* przetestował swoje działo pokładowe, ostrzeliwując płynące w konwoju żaglowce *Husni*^[51], *Dolphin*^[52] oraz *Al Kasbanah*^[53]. Cała akcja trwała zaledwie 20 minut. Cztery godziny później *U-81* odnalazł kolejny żaglowiec, który również posłał na dno za pomocą dział^[54].

Następny sukces także przypadł w udziale *U-371*. Okręt znajdował się właśnie na swoim dziewiątym patrolu bojowym, kiedy około południa zlokalizował niewielki konwój o kryptonimie Ropsley (kryptonim ten

pochodził od wsi angielskiej znajdującej się w hrabstwie Lincolnshire). Składał się on z trzech statków i dwóch lub trzech eskortowców. 22 lutego wypłynął on z Philippeville, udawał się do Algierii. Tuż przed godziną 2 w południe dowodzony przez kapitana Waldemara Mehla *U-371* rozpoczął atak. Wystrzelił pełną salwę czterech torped. Celował do trzech statków konwoju. Na pokładzie *U-Boota* odnotowano jedynie jedną eksplozję, której następstwem był dźwięk tonącego statku. Odgłos eksplozji usłyszano cztery minuty po rozpoczęcia ataku. *U-371* od razu skrył się w głębinach morza. Nie zaryzykował nawet obserwacji skutków swojej salwy z głębokości peryskopowej. Zbyt obawiał się wykrycia. Torpeda ugodziła w brytyjski frachtowiec *Fintra*^[55], który przewoził na swoim pokładzie 340 ton ładunków militarnych, wliczając w to amunicję. Płynął z prędkością ośmiu węzłów. Celną torpeda uderzyła w magazyn amunicji prawoburtowego działła, a siła eksplozji zabiła pięciu ludzi obsługujących działło i kolejnych czterech członków załogi. Statek niemal natychmiast przechylił się na prawą burtę, tak że jego kapitan Richard John Roll, 24 członków załogi i jeden pasażer nie mieli nawet czasu, by ewakuować się do łodzi ratunkowych. Jedyłą ich szansą ucieczki było bezpośrednie wskoczenie do morza, co też uczynili. *Fintra* potrzebowała zaledwie pięciu minut, by zatonać. Szczęśliwie dla załogi dwie tratwy ratunkowe znajdujące

się na rufie wypłynęły na powierzchnię, dając w ten sposób możliwość uczepienia się ich znajdującym się w wodzie ludziom. Podpłynął do nich eskortowiec HMS *Felixstowe*, z którego padło zapytanie, czy wszyscy są bezpieczni. Gdy otrzymał odpowiedź twierdzącą, ruszył zapłować na U-Boota. Po 15 minutach powrócił do rozbitków, gdyż nie udało się uchwycić żadnego kontaktu azdykowego z zanurzonym wrogiem. Jeszcze tego samego dnia wszyscy rozbitkowie znaleźli się w Algierii.

Następnego dnia *U-565* zatopił duży statek amerykański typu Liberty. Był to *Nathanael Greene*^[56] płynący w konwoju MKS-8 do Algieru. *Nathanael Greene* trafiony został dwiema z trzech wystrzelonych przez *U-565* torped. Pierwsza trafiła pomiędzy ładownię numer I i II, a druga ugodziła w maszynownię. Eksplozja była olbrzymia i zabiła czterech ludzi, a kolejnych siedmiu poważnie raniła. 1300 ton jedzenia, czołgi i ciężarówki poszły na dno. Jeszcze nie zdążono podjąć akcji ratunkowej, gdy nagle nad konwojem pojawił się niemiecki samolot, który dodatkowo storpedował mocno uszkodzony już już frachtowiec. Tylko nielicznym z załogi *Nathanaela Greene* udało się zająć miejsce w łodziach ratunkowych. Większość ratowała się bezpośrednim skokiem do morza. Choć statek uznany został za stracony, to jednak *USS Redwing*^[57] zdołał uratować z niego 400 ton ładunku.

Na tym jednak nie koniec. Zaledwie trzy dni później *U-565* rzucił się na jeszcze „tłustszy kąsek”. Tym razem w okularze jego peryskopu pojawił się tankowiec płynący w konwoju TE-16 z Nowego Jorku do Algierii. Był to brytyjski *Seminole*^[58]. Przewoził w swoich ładowniach paliwo lotnicze. O 9.10 rano rozpoczął się atak. Dowódca Franken zdecydował się zaatakować konwój wachlarzem trzech torped. Po dwóch minutach i dwóch sekundach odnotowano jedną eksplozję. Reszta torped chybiła. Jako że *U-Boot* był zanurzony, nie mógł zaobserwować skutków ataku. Dopiero po 2 godzinach padł rozkaz wynurzenia. Wtedy zdano sobie sprawę, że torpeda co prawda ugodziła w zbiornikowiec, ale go nie zatopiła. Przygotowano się zatem do zadania *coup de grâce*. Padł rozkaz „Torpedo... Los!”. Uzyskano trafienie w prawą burtę zbiornikowca. Franken był pewien, że los tankowca został w ten sposób przypieczętowany. Pomylił się! Choć *Seminole* został poważnie uszkodzony, to jednak zdołał „doczłapać” do portu, a następnie został naprawiony i powrócił do służby^[59]. Zgodnie z raportem *U-565* został mu on jednak przyznany jako zatopiony.

Ostatni sukces w lutym przypadł w udziale *U-371*. 28 lutego *U-Boot* zlokalizował konwój TE-16 płynący z Nowego Jorku przez Casablankę i Gibraltar do Algierii. Dowódca Mehl zdecydował się na atak pojedynczą torpedą. O 17.10 „węgorz” powędrował w kierunku konwoju. Trafił! Niedługo po tym Mehl zdecydował się

na wystrzelenie kolejnej torpedy, jednak w tym wypadku mógł mówić o braku szczęścia, gdyż choć torpeda trafiła w cel, okazała się niewypałem. Trafionym statkiem był *Daniel Carroll*^[60] przewożący 4800 ton ogólnego cargo. Na pokładzie znajdowało się aż 100 ludzi. Cudem nikt nie zginął. Trafienie dosięgło prawej burty. I w tym przypadku dowódca U-Boota spisał trafiony statek na straty, choć podjęto próbę jego ratunku, która zakończyła się sukcesem. Część załogi wraz z kapitanem (Kenneth Walker Pratt) została na pokładzie i pomogła wziąć uszkodzoną jednostkę na hol. 1 marca odholowano ją do Algierii. Dużą część ładunku udało się ocalić. Następnie *Daniel Carroll* udał się do Gibraltaru, gdzie poddano go remontowi. 22 czerwca frachtowiec dołączył do konwoju GUS-10 i popłynął do Nowego Jorku. W lipcu 1944 roku ostatecznie go naprawiono i wrócił do czynnej służby. Pływał aż do zezłomowania go w Filadelfii w marcu 1960 roku.

Oprócz sukcesów luty 1943 roku przyniósł także straty. 17 lutego płynący w zanurzeniu *U-205* zlokalizowany został przez azdyk niszczyciela *HMS Paladin*^[61]. Początkowo to *U-205* był myśliwym. Zlokalizował niewielki konwój płynący w okolicach Cyrenajki^[62]. Bardzo szybko z myśliwego stał się jednak zwierzyną. *HMS Paladin* bez chwili zastanowienia ruszył do ataku. Zrzucił na zanurzonego U-Boota pięć bomb głębinowych. Kapitan *U-205* zdecydował się na

wynurzenie i załoga przygotowała się do opuszczenia okrętu. Kiedy U-Boot pojawił się na powierzchni, znalazł się w ogniu krzyżowym prowadzonym z pokładu HMS *Paladina* oraz innego eskortowca – HMS *Jervisa*. Do ataku przyłączył się również południowoafrykański bombowiec Bristol^[63], który zaatakował *U-205* z broni pokładowej i dodatkowo zrzucił na niego bombę głębinową, zmuszając w ten sposób wielu Niemców do wyskoczenia za burtę. Podczas ataku na pokładzie *Paladina* zapanował chaos. Czterech marynarzy zabitych zostało własnym ogniem, a czterech kolejnych poważnie raniono. Poruszający się powoli na silnikach elektrycznych *U-205* nie miał jednak szans. Jego 44-osobowa załoga zmuszona została do opuszczenia pokładu. Wszyscy Niemcy, wliczając w to dowódcę porucznika Friedricha Bürgela, zostali uratowani. Brytyjczycy podjęli ryzykowną akcję. Wysłali na pokład uszkodzonego *U-205* załogę abordażową. Sidney Costable oraz Kenneth J. Troy zeszli pod pokład U-Boota i udali się do kabiny dowódcy. Ku ich zaskoczeniu odnaleźli w niej kilka książek, których zapewne nie zdążył zniszczyć przed opuszczeniem okrętu. Oficjalny raport HMS *Paladina* podaje:

Costable, schodząc do wnętrza, stwierdził, że panowały tam niemal całkowite ciemności oraz że ruchomy sprzęt znajdował się w nieładzie. (...) Idąc dalej, usiłował znaleźćabinę dowódcy, miał bowiem rozkaz przejścia tajnych

dokumentów. Kabina znajdowała się na lewej burcie. Dokumenty znalazł w małej, zamkniętej szafce umieszczonej niemal na wysokości pokładu. Podał je na górę wraz ze wspaniałą lornetką oraz małym aparatem radiowym. W centrali trafił na kolejną małą szafkę: jedna jej połowa była otwarta, druga zamknięta na klucz. Okazało się, że jest wypełniona książkami, które także podano na górę. W biurku znaleziono wiele rejestrów i notatników... W sumie wydobyto bardzo dużą liczbę książek^[64].



U-443

Podjęto nawet próbę uratowania U-Bootu. Znajdująca się w okolicy koralowca HMS *Gloxima* zaczepiła na U-205

na hol w celu przetransportowania go do najbliższego portu. Choć akcja zaczepienia holu zakończyła się powodzeniem, to jednak mocno uszkodzony U-Boot powoli zaczynał tonąć. Pomimo wysiłków nie udało się utrzymać go na powierzchni. Ostatecznie zatonął na wodach zatoki Ras El Habib, około 100 mil od Tobruku.

Kolejnym straconym U-Bootem był weteran *U-562*. Znajdował się on niemal w tym samym rejonie co *U-205*, kiedy 19 lutego zlokalizował go samolot Wellington osłaniający niewielki konwój XT 3. Samolot pilotowany przez I.B. Butlera przystąpił do natychmiastowego ataku, jednak jego bomby okazały się niecelne. Aby nie stracić szansy na zatopienie U-Boota, zrzucił dwie pływy dymne mające na celu zaznaczenie okolicy, w której wykryty został wróg. Na zaznaczony w ten sposób region udał się osłaniający konwój niszczyciel HMS *Isis*^[65]. Jego załoga nie udało się nawiązać kontaktu azdykowego z zanurzonym U-Bootem. Dowódca zdecydował się jednak na zrzucenie pojedynczej bomby głębinowej. Na pomoc przybył jeszcze jeden niszczyciel, a mianowicie HMS *Derwent*. Jego poszukiwania *U-562* także nie przyniosły skutku, więc postanowił wycofać się z akcji, dołączając do konwoju, a jego miejsce zajął niszczyciel HMS *Hursley*^[66]. Oba okręty otrzymały rozkaz kontynuowania poszukiwań bez względu na czas ich trwania. Dopiero po upływie godziny marynarz obsługujący hydrolokator na pokładzie HMS *Hursleya*

zameldował kontakt. Momentalnie zaatakowano bombami głębinowymi. Po serii wypuszczonej z *Hursleya* cztery podejścia wykonał *Isis*. Po nim raz jeszcze zaatakował *Hursley*. Już szykowano się do kolejnego podejścia, gdy nagle zupełnie nieoczekiwanie U-Boot wynurzył się w odległości nie większej niż 30 metrów od okrętów. Jeszcze większy szok musiała przeżyć załoga *U-562* – od razu po dostrzeżeniu zagrożenia Niemcy ponownie zalali zbiorniki balastowe, aby skryć się w głębinie. Obserwatorzy akcji z obu niszczycieli stwierdzili później solidarnie, że wynurzający się U-boot miał poważnie uszkodzony kiosk. Na zanurzonego *U-562* ponownie spadł grad bomb głębinowych i kolejna fala „pingów” z azdyków niszczycieli. *Hursley* przeprowadził dwa kolejne ataki, *Isis* 1. Na skutek eksplozji ponownie utracono kontakt hydrolokacyjny. Na U-Boota przeprowadzono w sumie 10 ataków, zrzucając 59 „beczek” – jak potocznie załogi U-Bootów nazywały bomby głębinowe. Kontaktu hydrolokacyjnego nie udało się już odzyskać. Choć Anglicy uważali zatopienie U-Boota za niemal pewne, otrzymali rozkaz, by pozostać na miejscu w celu znalezienia dowodów na zniszczenie wroga. Takowych nie udało się odnaleźć. U-Boot ostatecznie został jednak uznany przez Brytyjską Admiralicję za zatopiony. Była to prawda. O *U-562* nikt więcej już nie słyszał. Zginęła cała

jego załoga. Zatopienie U-Bootu przyznane zostało obu niszczycielom i pilotowi Butlerowi.

Ostatnim U-Bootem zatopionym w lutym był *U-443*. I tym razem zlokalizowany został przez lecący samolot. Znajdował się wówczas na powierzchni niedaleko Algieru. Zaraz po meldunku pilota w region ten wysłano grupę poszukiwawczą. Składała się z czterech niszczycieli: HMS *Bicester*^[67], HMS *Lamertona*^[68], HMS *Wheatlanda*^[69] i HMS *Wiltona*^[70]. Jako pierwszy kontakt azdykowy z U-Bootem wychwycił *Bicester*. Natychmiast przystąpił do ataku. 10 bomb głębinowych nastawionych na różną głębokość powędrowało w stronę zanurzonego *U-443*. Niszczyciel zawrócił, aby ponowić atak, jednak jego dowódca zdał sobie sprawę, że bomby musiały być skuteczne, gdyż na powierzchni morza dostrzeżono pływające szczątki. Zamiarem *Bicester* było ich wyłowienie, jednak w tym właśnie momencie kolejne dwa okręty, uzyskując kontakt azdykowy, ruszyły do ataku. *Wheatland* „dołożył” swoje 10 „beczek”, a *Lamerton* dodatkowe pięć. W tych okolicznościach także *Bicester* przyłączył się do ataku, dorzucając na dokładkę kolejne 10 bomb głębinowych. Wszystkie bomby nastawione były na głębokość pomiędzy 30 a 70 metrów. Tym razem *Bicester* zatrzymał się w atakowanym rejonie i wyłowił z wody trofeum, a mianowicie dwie drewniane pokrywy do szafek. Z załogi *U-443* nikt nie przeżył. Zatopienie U-Bootu brytyjska admiralicja

zapisła na konto *Bicestera* jako głównego triumfatora, uznając za wspomagające akcję *Wheatlanda* i *Lamertona*.

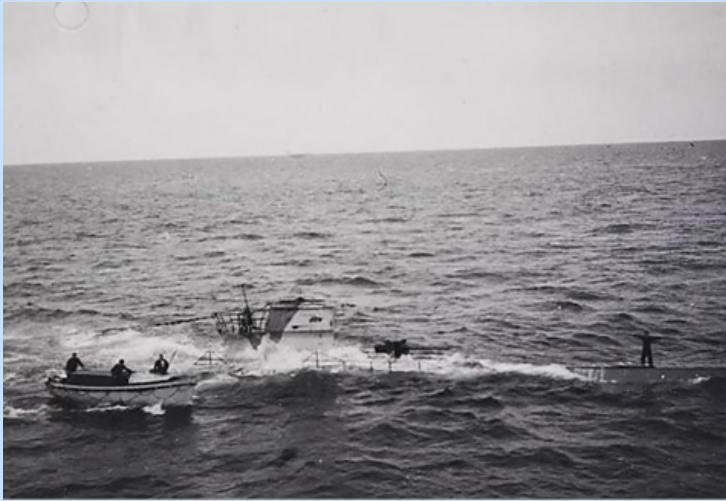
W miesiącu lutym na biurko Kreischa trafił dokument zawierający kilka tez do rozważenia. W związku z coraz większymi konwojami płynącymi z Gibraltaru głównodowodzący U-Bootwaffe na Morzu Śródziemnym musiał wziąć pod uwagę dostępną liczbę okrętów oraz sposób ich rozlokowania. Dokument datowany na 3 lutego brzmiał następująco:

Bojowe możliwości U-Bootów muszą zostać wzięte pod uwagę pod kątem operacyjnym. Dowódca U-Bootów powinien rozważyć następujące kwestie:

A. Czy operacyjne możliwości dla U-Bootów na morzu, zważywszy liczebność wroga, lepsze są na zachodnich czy wschodnich obszarach Morza Śródziemnego?

B. Czy większa liczba okrętów wymagana jest na zachodnich czy wschodnich wodach Morza Śródziemnego, biorąc pod uwagę natężenie ruchu wroga?

C. Czy taktyczne możliwości odniesienia sukcesu przez jeden okręt większe są w zachodnim czy wschodnim rejonie Morza Śródziemnego, biorąc pod uwagę strategiczne możliwości?^[71]



Moment kapitulacji U-205

W odpowiedzi Kreisch stwierdza:

Odpowiedź dowódcy dotycząca rozmieszczenia U-Bootów na zachodzie i wschodzie zawiera następujące wnioski:

A. Perspektywa dla operujących U-Bootów ze względu na bardzo niską wiarygodność naszego lotnictwa lepsza jest na wschodzie Morza Śródziemnego niż na wodach zachodnich w momencie utraty zdolności do obrony na wschodzie. Jednakże operacje nadal będą kończone z sukcesem i dostarczą nam wiele doświadczeń, więc pomimo niepowodzeń muszą być kontynuowane.

B. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu wroga, większa liczba okrętów prawdopodobnie wymagana jest na zachodnim obszarze Morza Śródziemnego, gdyż większe natężenie ruchu pociąga za sobą silniejszą obronę, co powoduje, że operacje taktyczne stają się tam znacznie trudniejsze dla naszych okrętów.

C. Taktyczne możliwości sukcesu w odniesieniu do jednego okrętu lepsze są na zachodnich wodach Morza Śródziemnego zarówno ze względu na większy ruch wrogich jednostek w tym obszarze działań, jak i na znacznie większe jednostki pływające po tych wodach. W konkluzji raportuję, że:

a) doświadczenie ze wschodniego rejonu Morza Śródziemnego należy uznać za niekompletne, jako że zaledwie trzy okręty operowały na tym obszarze od końca października;

b) doniesienia naszych agentów ze wschodu są zawsze mało wiarygodne;

c) operacje na zachodzie i wschodzie nadal są potrzebne z przewagą liczebną na wodach zachodnich^[72].



HMS Paladin, który zatopił U-205

Po kilku dniach zaowocowało to następującym rozkazem:

Należy skoncentrować większą liczbę okrętów w zachodnim rejonie. Na chwilę obecną na zachodzie znajduje się siedem okrętów, wliczając w to te płynące do lub z bazy, na wschodzie znajduje się pięć okrętów. W następnym tygodniu trzy kolejne okręty będą gotowe do akcji. Skierowane zostaną na zachodnie wody Morza Śródziemnego, jeśli tylko w tym czasie nie nastąpią jakieś straty w rejonie wschodnim. Proporcja okrętów operujących na zachodzie i wschodzie zależna będzie od tego, jak rozwinie się sytuacja operacyjna we wschodnich

rejonach. Na chwilę obecną proporcja zachodu do wschodu powinna wynieść 2:1^[73].

W podsumowaniu lutego Kreisch pisze:

Na wschodnich wodach Morza Śródziemnego w połowie lutego ruch przycichł. Zorganizowano ponadto polowanie na okręty podwodne, co prawdopodobnie zaowocowało zatopieniem U-205 i U-562.

Na zachodnich wodach Morza Śródziemnego został zaobserwowany większy ruch zaopatrzeniowy, głównie zdominowany przez duże konwoje do 50 statków oraz małe konwoje (...).

Dobra organizacja wroga sprawiła, że operacje naszych okrętów są o wiele trudniejsze. Istnieje przypuszczenie, że na lądzie działa zorganizowana grupa, która współdziała z wrogim lotnictwem oraz z grupami okrętów przeznaczonych do polowania na nasze U-Booty^[74].

Średnia liczba okrętów znajdujących się w morzu w miesiącu lutym wyglądała co prawda lepiej niż w styczniu, ale nadal daleka była od tej upragnionej przed Dönitza i FdU. Na wodach zachodnich przez cały miesiąc przebywało średnio 4,5 okrętu, na wschodnich wodach 2,6, a w drodze na lub z patrolu znajdowało się 2,6 okrętu. Wyszło też na to, że każdy znajdujący się na

patrolu U-Boot przebywał na nim średnio 15,2 dnia i zatopił 3487 ton lub 229,5 na dzień (obliczenie to podane jest za dziennikiem FdU, który zawierał przybliżone wielkości zatopionego tonażu).



Kiosk okrętu podwodnego U-83 z widocznym emblematem– łodzią Wikingów

W lutym doszło też do kilku nalotów na bazy U-Bootów. Pierwszy z nich miał miejsce 3 lutego. Bomby lotnicze spadły na Mesynę i zatopiły dwa eskortowce i jeden motorowiec. Poważnie uszkodzony został także znajdujący się w bazie *U-380*. Kilka dni później zbombardowano bazę w La Spezia. Na swoje nieszczęście udał się tam akurat *U-380* w celu dokonania niezbędnych napraw. Tym razem Niemcy nie ponieśli większych strat. Jedynie kilka szyb w pomieszczeniach koszarowych uległo wybiciu.

Już 1 marca przesunięto znajdujący się we wschodnich rejonach Morza Śródziemnego *U-83*. Jego nowym obszarem operacyjnym miał być zachód – w ten sposób przystąpiono do realizacji założeń utrzymania na zachodzie proporcji 2:1. Dowódca *U-565* kapitan Wilhelm Franken zaraportował, że zmuszony jest przerwać swój 12. patrol bojowy i powrócić do bazy z powodu awarii. Pozostała mu właściwie już tylko jedna torpeda rufowa, więc uzyskał zgodę i 5 marca po 20 dniach patrolu rzucił cumę w La Spezia. Na jego peryskopie powiewał proporczyk sygnalizujący dwie zatopione jednostki wroga. Podczas tego patrolu zatopił w sumie 17 565 ton. *U-593* zaraportował powrót do bazy po 31 dniach patrolu. I jemu została jedynie jedna torpeda rufowa. Choć raportował do FdU o prawdopodobnym sukcesie odniesionym 3 marca

(rzekomo miał zatopić 4000 ton z konwoju składającego się z pięciu parowców i sześciu eskortowców), jednak nie znalazło to potwierdzenia. Jego portem przeznaczenia była Salamina.



U-83 po patrolu. Pierwszy z lewej – dowódca Hans Werner-Kraus

U-81 gotowy był do kolejnego patrolu. Jeszcze dobrze nie opuścił bazy, a już doszło do kolizji pomiędzy nim a greckim holownikiem, czego skutkiem było wgniecenie pomieszczeń na paliwo. *U-81* musiał więc zawrócić w celu dokonania niezbędnych napraw. Trwały one trzy dni. Wyszedł w morze na jednym sprawnym dieslu.

U-Booty znajdujące się we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego (*U-77*, *U-83*, *U-458*, *U-596* oraz *U-602*) otrzymały z dowództwa zezwolenie na większą swobodę działania. Mogły odtąd prowadzić akcje w rejonach zastrzeżonych wcześniej dla włoskiej Supermariny. *U-593*, kierując się do bazy, otrzymał zawiadomienie, że może wpłynąć do Salaminy jedynie w wypadku, jeśli wymagane naprawy nie są zbyt poważne. Okazało się bowiem, że remont znajdującego się w doku *U-375* przeciągnie się w czasie. Alternatywą dla *U-593* była możliwość popłynięcia do Tulonu. Wybrał jednak Salaminę. Inny powracający z patrolu okręt (*U-602*) otrzymał rozkaz udania się do Tulonu. W ten sposób stał się pierwszym U-Bootem, który wpłynął do tej bazy. Nie można powiedzieć, że to nowe miejsce przyjaźnie przywitało pierwszego gościa. Trudne warunki pogodowe nie pozwalały eskortowcowi wypłynąć po U-Boota, tak więc musiał on czekać na poprawę pogody, nim w końcu rzucił cumę w bazie. Przybył do niej 9 marca po 32 dniach patrolu. Nie mógł poszczycić się proporczykiem na peryskopie.

FdU z utęsknieniem oczekiwał raportu o pierwszym sukcesie w marcu. *U-458* zlokalizował konwój i podjął z nim walkę. Zanim wyszedł na dogodną dla siebie pozycję, został rozpoznany i zaatakowany bombami głębinowymi. Atak wyrządził liczne szkody, tak więc i *U-458* zgłosił konieczność powrotu do bazy.

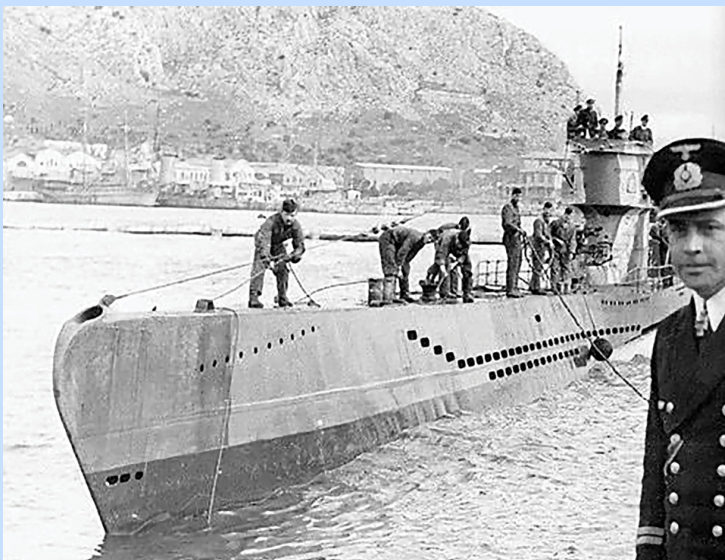


**Kapitan Hans-Werner Kraus. Portret w pełnej gali z
Krzyżem Rycerskim**

7 marca U-596 zaraportował o prawdopodobnym trafieniu w parowiec znajdujący się w konwoju. Alianci

nie stracili jednak żadnego statku tego dnia. Na swój sukces U-Boot ten musiał poczekać do 9 marca. Ponownie zlokalizował znajdujący się w okolicy konwój i przystąpił do ataku. O 18.43 i 18.44 wystrzelił torpedy do dwóch różnych celów. Pierwsze trafienie nastąpiło po jednej minucie i 59 sekundach. Torpeda uderzyła w *Fort Normana*^[75], który płynął z Faslane do Algieru z ładunkiem militarnym. Nikt z 60-osobowej załogi nie zginął. Torpeda, choć wyrządziła poważne szkody, nie zatopiła statku. Faktem jest jednak, że został on wykluczony z żeglugi aż do 1948 roku. Następna eksplozja nastąpiła po dwóch minutach i 55 sekundach. Tym razem trafiony został *Empire Standart*^[76]. Torpeda eksplodowała na wysokości kotła. I tym razem nikt z 68-osobowej załogi nie zginął. Statku nie dało się jednak uratować. Płynął z Newport do Algieru. On także przewoził ładunki wojskowe. Oba statki należały do konwoju KMS-10. W przeciągu zaledwie minuty alianci utracili 14 180 ton.

8 marca zawiadomione wcześniej dowództwo niemieckie wzięło pod uwagę potencjalny atak aliantów na Sycylię. Donosił o nim wywiad. W związku z tym wydano ściśle tajne rozporządzenia i rozpisano plany:



U-83 w Salaminie. Na pierwszym planie główny mechanik Erich Zürn

W związku z przewidywanym potencjalnym lądowaniem wroga na Sardynii w marcu, w największym sekrecie dowództwo wydaje rozkaz koncentracji U-Bootów w rejonie zachodnim Morza Śródziemnego, jak również natychmiastowy transfer 3. i 7. Flotylli E-Bootów^[77] na Sardynię.

Dowódca U-Bootów we Włoszech deklaruje plany:

1) Koncentracja U-Bootów na zachodnim obszarze Morza Śródziemnego została zarządzona już 5 lutego

(dokument 3570/43). W rezultacie okręty są następująco rozlokowane:

a) Zachodnie Morze Śródziemne:

3 okręty: U-83, U-596 i U-77;

U-596 ma jedynie 4 torpedy (prawdopodobnie trzy na dziobie i jedną rufową. U-83 wypłynął z La Spezia 1 marca, a U-77 3 marca. Okręt U-458 doływa do Tulonu w powrotnej drodze z zachodniej części Morza Śródziemnego. U-602 przybył do Tulonu o 12.50, także z zachodu.

b) U-81 po zakończonej operacji został wysłany do Salaminie jako uzupełnienie, w morze wysłany zostanie 6 marca.

Okręt ten zdolny będzie do wykonania niedługiego patrolu, jako że w Salaminie uzupełnił jedynie zapas żywności i na krótko znalazł się w doku – tylko jeden silnik pracuje, i to nie do końca poprawnie – kompletna naprawa nie jest możliwa w Salaminie. Okręt operować będzie na wschodnim obszarze Morza Śródziemnego ze względu na niesprawny silnik.

Sytuacja w stocznjach:

1) La Spezia:

siedem okrętów znajduje się obecnie w naprawach:

U-380 od 6 lutego,

U-755 od 20 lutego,

U-407 od 26 lutego,

U-371 od 3 marca,

U-97 od 29 sierpnia 1942 roku,

U-565 od 5 marca,

U-73 od 13 stycznia.

Poszczególne okręty będą gotowe do akcji w marcu:

U-380 10 marca,



Załoga U-602

U-407 prawdopodobnie 20 marca,

U-371 prawdopodobnie 24 marca,

U-755 prawdopodobnie 26 marca, ale jest to raczej wątpliwe,

U-97 29 marca,

U-565 31 marca,

U-73 będzie gotowy w kwietniu, prawdopodobnie 3 kwietnia.



Członkowie załogi U-617 w swobodnych strojach w czasie przepustki...



...i w przepisowych mundurach

2) Pula:

cztery okręty znajdują się obecnie w naprawach w Puli:

U-561 od 15 stycznia,

U-431 od 8 lutego,

U-617 od 13 lutego,

U-453 od 16 lutego.

Poszczególne okręty będą gotowe do akcji w marcu:

U-561 11 marca,

U-431 11 marca,

U-617 18 marca,

U-453 gotowy będzie prawdopodobnie 3 kwietnia.

3) Salamina:

Dwa okręty znajdują się obecnie w Salaminie, aby uzupełnić zapas żywności i dokonać drobnych napraw:

U-375 od 2 marca,

U-593 od 8 marca.

Oba gotowe będą do wyjścia:

U-593 13 marca,

U-375 17 marca.

4) Tulon:

Dwa okręty znajdują się w Tulonie:

U-602,

U-458,

Nie będą prawdopodobnie gotowe aż do kwietnia.

Plany dowódcy U-Bootów:

a) W związku z obecną sytuacją i koncentracją okrętów w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego:

okręty osiągające zdolności bojową w La Spezia i Puli (La Spezia sześć okrętów, Pula trzy okręty) operować będą w zachodnim basenie Morza Śródziemnego.

Dwa okręty osiągające zdolność bojową w Salaminie w marcu operować będą we wschodnim basenie Morza Śródziemnego.

Te dwa okręty (U-593 i U-375) operowały na morzu bardzo długo (U-593 31 dni bez sukcesów i U-375 27 dni także bez sukcesów – przyp. Ł.G.), w związku z czym odbędą prawdopodobnie jedynie krótkie patrole. Reszta okrętów, gotowa w kwietniu, zostanie tam wysłana w zależności od sytuacji.

Sukcesy osiągnięte w lutym we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego pokazują, że operacje U-Bootów w tamtym rejonie nadal są opłactalne.

Przypuszcza się, że wróg nie może ograniczyć swoich dostaw we wschodniej części Morza Śródziemnego, tak więc ruch w tym rejonie powróci w najbliższej przyszłości, szczególnie że spodziewamy się nasilenia aktywności przeciwko Tunezji.

Wydaje się więc logiczne utrzymanie dwóch okrętów z Salaminy we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego. Dodatkowym argumentem jest tu brak sukcesów w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego przez ostatnie sześć dni pomimo obecności naszych okrętów w tym rejonie działania.

b) Jeśli dowództwo okrętów podwodnych wyda rozkaz dla wszystkich dostępnych U-Bootów, by popłynęły w zachodni rejon Morza Śródziemnego, wtedy dwa okręty z

Salaminy otrzymają rozkazy operowania na zachodzie. U-81 w zależności od swoich sukcesów oraz zdolności bojowej otrzyma rozkaz, aby jego operacje z okolic Syrii i Palestyny przenieść w zachodni rejon Morza Śródziemnego.

c) Niemieckie Dowództwo Marynarki Wojennej zostało poinformowane przez dowódcę U-Bootów o jego planach w liście (dowódca U-Bootów Włochy ściśle tajne 37/43).

Odpowiedź dowództwa Marynarki Wojennej Włoch – ściśle tajne 67/43 z 9 marca 1943 roku.

1) Na chwilę obecną okręty zdolne do operacji morskich otrzymały rozkaz koncentracji w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego. Zgodnie z rozkazem trzy okręty znajdują się na zachodzie, a jeden na wschodnich obszarach.

2) Następujące okręty gotowe będą w marcu:

a) pięć okrętów z La Spezia,

b) trzy z Puli,

c) dwa z Salaminy.

3) Plany:

W zachodnim obszarze Morza Śródziemnego dojdzie do koncentracji – dwa okręty z Salaminy także wysłane zostaną w tamte rejony. Na chwilę obecną okręty te pozostaną na wschodzie tak długo, jak długo okaże się to opłacalne^[78].

Naczelne Dowództwo Wehrmachtu uwierzyło, że alianci zamierzają dokonać desantu na Sycylię. W rzeczywistości Niemcy dali się zmanipulować. Brytyjski kontrwywiad przygotował plan operacji na Sycylii pod kryptonimem Mincemeat („mięso mielone” – przyp. Ł.G.). Miała ona na celu odwrócenie uwagi niemieckiego dowództwa od rzeczywistych planów aliantów, które przewidywały operację desantową w rejonie Sycylii i na Bałkanach o kryptonimie „Husky”. Niemców udało się zmanipulować w ten sposób, że uwierzyli oni, iż stali się posiadaczami ściśle tajnych dokumentów znalezionych przy martwym brytyjskim oficerze, którego ciało wyrzuciło morze w Hiszpanii. Hitler bardzo się zainteresował tą zdobyczą. W celu zapobieżenia inwazji osłabił inne fronty, między innymi ten na wschodzie, na którym miało wkrótce dojść do legendarnego starcia na Łuku Kurskim.

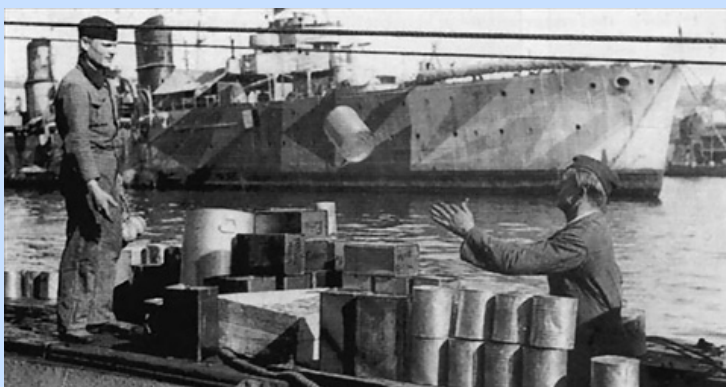
12 marca *U-617* nadał raport do FdU, że podczas ćwiczeń został zaatakowany wczesnym rankiem niedaleko Canale di Veglia z działa pokładowego i broni maszynowej z pokładu parowca po tym, jak wysłał polecenie nadania sygnału rozpoznawczego. *U-Boot* otrzymał kilka trafień: na wysokości górnego pokładu i w zbiornik paliwa, na skutek czego doszło do przecieków. W związku z tym *U-617* udał się do bazy w Puli, gdzie przewidziano dla niego 8-dniową naprawę.

Następny sukces śródziemnomorskich U-Bootów nastąpił 15 marca. *U-380*, dopiero co przybyły na swój rejon operacyjny, spostrzegł dwa dozorowce płynące w jego kierunku. Dowódca, przekonany, że został zauważony, momentalnie zarządził zejście pod wodę. Szczęśliwie dla załogi atak bomb głębinowych nie nastąpił. Kapitan Josef Röther dowodzący U-Bootem błędnie wywnioskował, że jego okręt został dostrzeżony. Aby nie zapeszać, odczekał pod wodą jeszcze godzinę, nim wydał rozkaz wynurzenia. Od razu po wyjściu na powierzchnię odebrał meldunek o dużym konwoju składającym się z szeroko rozstawionych czterech kolumn statków. Co ciekawe, załoga *U-380* spostrzegła, że każdy pierwszy statek w kolumnie ma na dziobie rodzaj wytyku, który prawdopodobnie służy do trałowania min morskich. Konwój zygzakował. Pogoda była wyśmienita, a morze gładkie jak tafla jeziora. W siatce peryskopu U-Boota znalazł się pierwszy statek, który dowódca ocenił na około 8000 GRT. Niewiele się pomylił. Był to *Ocean Seaman*^[79]. Należał do konwoju ET-14, płynął pod balastem z Philippeville przez Algierię, Gibraltar do Liverpoolu. Otrzymał trafienie torpedą o godzinie 18.45. Pomimo tego, że nikt z 59-osobowej załogi nie zginął, statek był w krytycznym stanie. Od razu wzięto go na hol. *USS Paul Jones*^[80] holował go do Algieru, jednak jeszcze przed osiągnięciem portu

przeznaczenia statek ten spisano na straty. Bano się, że zablokuje on port.

U-380 niemal natychmiast zaatakowany został 13 bombami głębinowymi, które wybuchły jednak w znacznej od niego odległości^[81].

Następnego dnia do tego samego konwoju dobrał się *U-77*. Tuż przed południem spostrzegł go na północ od Oranu i momentalnie przystąpił do ataku. Jako pierwszy trafienie otrzymał *Hadleigh*^[82]. On również płynął pod balastem. Spośród 50-osobowej załogi zginęło dwóch marynarzy (w tym kapitan William Henry Gould). Również i ten statek starano się doholować do Oranu, ale i w tym wypadku zapadła decyzja, że łatwiej będzie spisać go na straty, tym bardziej że podczas holowania przełamał się na pół.



***U-380* podczas przygotowań do patrolu**

Następną zdobyczą *U-77* okazał się *Merchant Prince*^[83]. Tym razem jeden człowiek stracił życie, a 44 udało się uratować. Tuż po ataku padł rozkaz opuszczenia uszkodzonego statku, jednak gdy następnego dnia w dalszym ciągu utrzymywał się on na powierzchni, ponownie został obsadzony przez załogę w celu doholowania go do Oranu. Osadzono go na pobliskiej plaży. Naprawy dokonane na pokładzie motorowca spowodowały, że 8 kwietnia powrócił on do służby i 2 sierpnia przybył do portu w Glasgow. Ciekawostkę stanowi fakt, że tuż po sukcesie *U-77* na jego poszukiwanie ruszył z Oranu polski niszczyciel ORP *Błyskawica*. Jednak poszukiwania okazały się bezowocne.

Dwoma trafieniami mógł też poszczycić się kapitan Gerd Kelbling – dowódca *U-593*. W godzinach rannych 18 marca zaatakował mały konwój w okolicach Cyrenajki. Jako pierwszy trafienie otrzymał parowiec *Kaying*^[84]. Płynął pod balastem z Benghazi do Aleksandrii. Dziewięć osób zginęło. Resztę – 72 członków załogi – uratowano i przetransportowano do Aleksandrii. Parowiec początkowo utrzymywał się na wodzie, jednak następnego dnia ze względu na złe warunki atmosferyczne zatonął. Drugim trafionym statkiem był parowiec *Dafila*.^[85] Na skutek ataku zginęło 22 ludzi.

Resztę – 15 osób – podjął z wody południowoafrykański HMSAS *Southern Maid* (T 27).

Pod datą 17 marca w dzienniku bojowym zanotowano następujące informacje dotyczące badania sytuacji przeprowadzonego przez głównodowodzącego U-Bootami na Morzu Śródziemnym dla Karla Dönitza, dotyczące warunków i ograniczeń U-Bootów operujących na Morzu Śródziemnym.

1) *Użycie U-Bootów do ataków zaopatrzenia pływającego do Afryki Północnej przewiduje: koncentrację większych sił na zachodnich obszarach Morza Śródziemnego oraz zdecydowane ataki na siły militarne wroga. Działania U-Bootów mogą spowodować znaczne straty w siłach desantowych wroga oraz w jego łańcuchu dostaw, należy jednak zebrać odpowiednią liczbę okrętów, aby udowodnić wrogowi zagrożenie pływające z obecności U-Bootów. Nasze siły są zbyt słabe, by jednocześnie atakować łańcuchy zaopatrzeniowe w okolicach Mesyny oraz siły przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych w innych rejonach.*

2) *Dane dotyczące zatopionego tonażu okrętów handlowych do dziś dnia ukazują relatywnie słaby wynik 550 000 ton; ważnym czynnikiem jest uwzględnienie tonażu okrętów wojennych – jeden pancernik, dwa lotniskowce, osiem krążowników, 16 niszczycieli i 14*

okrętów eskortowych. Szansą dla naszych U-Bootów jest fakt koncentracji dużych sił wroga w środkowym rejonie Morza Śródziemnego. Nasze jednostki mają ogromną szansę zadania dużych szkód brytyjskiej Royal Navy.

3) U-Booty są jedynym instrumentem wojennym, który zdolny jest zadać straty nieprzyjacielowi na zachód od Algieru, w konsekwencji czego wróg nie będzie mógł osiągnąć portów przeznaczenia w Afryce Północnej.

4) Obecne warunki U-Bootów w zachodnim i wschodnim rejonie Morza Śródziemnego: okręty będą w stanie zadać znaczne straty przeciwnikowi, jednak warunkiem FdU Włochy jest zapewnienie siedem lub osiem jednostek na zachodzie oraz trzech okrętów na wschodzie Morza Śródziemnego. Doświadczenie pokazało, że wymagane jest 30 okrętów, by zapewnić zdolność bojową we wszystkich rejonach Morza Śródziemnego. Na chwilę obecną jedynie 18 okrętów jest dostępnych do realizacji tych zadań^[86].

20 marca zaatakował U-81. W polu jego rażenia znalazł się egipski żaglowiec *Bourghieh*^[87]. Dowodzący U-Bootem Johann-Otto Krieg wykorzystał tę okazję, aby dać szlif artyleryjski swojej załodze. O godzinie 7.50 działo U-81 rzygnęło ogniem w stronę żaglowca płynącego z Hajfy. Obsługa działa popisała się nie lada umiejętnościami, gdyż pierwsze trafienie w cel nastąpiło

z dystansu aż sześciu kilometrów. Piętnaście minut od rozpoczęcia ataku U-Boot musiał wykonać zanurzenie alarmowe, gdyż na niebie spostrzeżono „szerszenia”, jak czasem obrazowo załogi niemieckich U-Bootów nazywały wrogie samoloty. Przez 30 minut *U-81* pozostawał pod wodą. Po wyjściu na powierzchnię Niemcy ponownie odnaleźli żaglowiec i rozpoczęli ostrzał artyleryjski. Sześć trafień z dystansu 100 metrów przesądziło o losie egipskiego statku. Zatonął dokładnie o godzinie 9.46. Wystrzelono do niego 48 pocisków kalibru 8,8 cm. Nikt z 8-osobowej załogi nie zginął. Co ciekawe, okazało się, że podczas tego ataku zatopiono nie jedną, ale dwie jednostki! Sam dowódca Krieg nie wiedział o tym, jednak późniejszy bilans strat wśród alianckiej floty potwierdził zatopienie również syryjskiego żaglowca *Mawahaba Allaha*^[88]. Żaglowiec płynął do Hajfy z ładunkiem ziemniaków i ryb.

26 marca *U-77* odnalazł konwój MKS-10 płynący z Bone przez Algier i Belfast do Liverpoolu. Na celownik wziął duży frachtowiec, którym okazał się *City of Perth*^[89]. Parowiec płynął pod balastem. O godzinie 18.44 statek otrzymał pojedyncze trafienie torpedą w prawą burtę, znajdując się około 52 mil od Oranu. Statek płynął z prędkością 8,5 węzła. Torpeda ugodziła w okolice zbiornika paliwa. Wysoki gejzer wody wystrzelił w powietrze. Woda gwałtownie zaczęła wdzierać się na pokład. Niewidzący szans na uratowanie statku kapitan

John Blewitt nakazał ewakuację frachtowca. W trzech łodziach ratunkowych ewakuowało się 90 ludzi. Dwóm się nie udało... Podjęto próbę odholowania wraku do portu w Cape Figalo, jednak po 10 godzinach od ataku na skutek trudnych warunków atmosferycznych ostatecznie pozwolono mu zatonać.

U-77 zameldował, że ma tylko jedną torpedę na stanie, w związku z czym otrzymał pozwolenie na powrót do bazy w La Spezia. Już szykowano proporczyk zwycięstwa, gdy nagle, 28 marca o godzinie 11.25, hudson należący do 48. Dywizjonu, pilotowany przez sierżanta Johna Harropa, zlokalizował okręt podwodny znajdujący się na powierzchni. Miało to miejsce u wschodnich wybrzeży Hiszpanii. Obserwatorzy *U-77* po zauważeniu samolotuczym prędzej zeszli pod pokład i rozpoczął się manewr zanurzenia alarmowego. Samolot bez wahania ruszył do ataku i zrzucił cztery bomby głębinowe tuż przed dziobem zanurzającego się *U-Boota*. Niski stan paliwa atakującego samolotu uniemożliwił mu pozostanie na miejscu i obserwację skutków ataku. A te były dość znaczne. Na powierzchni morza pojawiły się plama oleju i bąbelki wody. Na pokład *U-77* wdarła się woda i doszło do poważnych przecieków na wysokości maszynowni. Odebrało to *U-Bootowi* zdolność zanurzenia. O trudnym położeniu zawiadomiono *FdU*. *U-77* otrzymał rozkaz przerwania marszu do bazy. Za pośrednictwem Berlina rozpoczęto

negocjacje dyplomatyczne. *U-77* miał udać się do hiszpańskiego portu w Alicante, gdzie korzystając z międzynarodowego prawa państw neutralnych, dokonano by najważniejszych napraw. Berlin negocjował z Hiszpanią w sprawie wysłania *U-77* osłony w postaci okrętu, który miałby go doholować, jeśli zaszłaby taka konieczność. Również znajdujący się w pobliżu *U-380* otrzymał rozkaz udania się w rejon, w którym znajdował się *U-77*, aby w razie potrzeby przejąć na swój pokład jego załogę.

U-77 nie zaznał spokoju. Jeszcze tego samego dnia ponownie został zlokalizowany przez wrogi samolot. Tym razem nie mógł skryć się pod wodą. Raz jeszcze atakującym samolotem okazał się hudson, należał on jednak do innego dywizjonu (223. Dywizjon RAF-u). Pilotował go Edgard Castella^[90]. Załoga *U-77* nie miała innego wyjścia, jak tylko podjąć walkę. Odpowiedziała silnym ogniem zaporowym. Hudson, nie zważając na niebezpieczeństwo, zaatakował i zrzucił na okręt w dwóch podejściach pięć bomb głębinowych. Manewr ten dodatkowo wzmocnił karabinem maszynowym znajdującym się na pokładzie, z którego wystrzelił aż 3000 pocisków! I tym razem ze względu na niski stan paliwa samolot musiał opuścić rejon ataku. Dziennik FdU podaje:

28 marca 1943 roku wrogi samolot zaraportował atak bombami głębinowymi o 11.25 na wynurzonego U-Boota w kwadracie CH 5782, kurs 45°, szybkość sześć węzłów.

O 17.00 kolejny samolot raportował atak na wynurzonego U-Boota w CH 5782.

Prawdopodobnie był to U-77, który znajduje się w drodze powrotnej z zachodniego rejonu Morza Śródziemnego do Spezii. Raport lotniczy z godziny 17.00 potwierdził, że okręt nie może się zanurzyć. Daje nam to informację, że okręt może kontynuować drogę powrotną jedynie na powierzchni, w związku z czym zażądaliśmy na jutro osłony lotniczej.

Baza U-Bootów w Tulonie dostała rozkaz zapewnienia osłony lotniczej z 2. Fliegerdivision, jak tylko pojawią się pierwsze promienie słońca w dniu jutrzejszym. U-77 powinien się wtedy znajdować w zachodnim rejonie Majorki. U-77 został poinformowany o naszych zamiarach, nakazano mu dostarczyć informacje dotyczące jego kursu oraz szybkości o 4.00, po czym polecono udanie się do Tulonu.

U-431 otrzymał zapytanie odnośnie pozycji i możliwości pomocy U-77. Jako że pomiędzy nimi było aż 350 mil dystansu, U-431 otrzymał rozkaz kontynuowania drogi powrotnej do bazy.

O godzinie 19.10 do dowództwa dotarł kolejny raport z U-77, z pozycji CH 5575, mówiący o kolejnym ataku

dokonanym na U-Boota. Okręt otrzymał trafienie bombą, na skutek którego dowódca postanowił zniszczyć wszystkie tajne dokumenty znajdujące się na pokładzie.

U-380, który operował w okolicach Cape Tenes, otrzymał polecenie udania się w rejon CH 5575 w celu udzielenia pomocy uszkodzonemu koledze. Dowództwo telefonicznie poprosiło również o pomoc hiszpańską marynarkę. Hiszpanie obiecali niebawem przekazać swoją decyzję. Kolejny raport do dowództwa napłynął o 21.40. Dotyczył ataku dokonanego o 19.00 w kwadracie CH 5739 z nisko lecącego samolotu i informował o serii uszkodzeń na skutek czterech trafień. Był to raport pochodzący od alianców, przechwycono go drogą radiową. Ponownie nawiązano kontakt z U-380 na skutek innej pozycji zameldowanej przez alianckie lotnictwo. Pozycja różniła się o około 30 mil na południowy zachód od pozycji podanej przez U-77.

O 21.25 dowództwo poinformowane zostało, że Hiszpanie wyślą trałowiec, kanonierkę oraz trawler 29 marca z Soller w celu udzielenia pomocy. (...)

U-77 otrzymał informację o możliwej pomocy z hiszpańskiego trałowca, miał wziąć on U-Boota na hol i przetransportować do hiszpańskiego portu.

O 22.20 dowództwo otrzymało kolejny meldunek z pokładu U-77: „Bomby. Wszystko zniszczone. Nadal na powierzchni. Śledzony aż do zmierzchu. Znajduję się 15

mil na południe od Cape Nao. Główny silnik padnie niebawem. Kieruję się tam. Czekam na rozkazy”.

O 22.30 dowództwo zastało telefonicznie poinformowane o nowej pozycji U-77. Planowano wysłać go o własnych siłach do portu w Dénii, jeśli tylko zdoła tam dotrzeć. Żaden inny port nie może być brany pod uwagę ze względu na zbyt dużą odległość.

Wysłano rozkaz do U-77 aby udał się o własnych siłach do Dénii.

Na podstawie raportu o uszkodzeniach nie przewiduje się prędkiego powrotu w morze. W związku z tym tak wielu członków załogi, jak tylko będzie to możliwe, ma zabranych na pokład U-380. Na pokładzie U-77 powinna zostać tylko załoga niezbędna do prowadzenia rejsu do portu. Resztę ludzi U-380 przetransportuje do Tulonu.

O godzinie 00.55 29 marca dowództwo U-Bootów otrzymało nowy raport dotyczący pozycji U-77 w kwadracie CH 5491 – na południe od Cape Nao.

Od tego momentu przyjęto, że niebezpieczeństwo dla załogi U-77 zostało zażegnane i w związku z tym zaplanowano, że akcja pomocowa ze strony U-380 nie odbędzie się podczas dnia z powodu zbyt wielkiego niebezpieczeństwa dla tej jednostki i transfer marynarzy z U-77 przełożono na następną noc.

Nadano następujący komunikat radiowy:

2) Plan zakłada wzięcie 40 ludzi z załogi Hartmanna do Röthera i pójście do Tulonu podczas nocy z 29 na 30 marca. Holowania dokona holownik lub inny okręt. Röther znajdować się będzie jedną milę na północ, obierając kurs 270° od godziny 22 dnia 29 marca aż do 1 w nocy 30 marca.

3) Röther raportować będzie swoją pozycję krótkimi sygnałami.

4) Asysta odwołana na dzisiejszą noc.

Jako że żaden inny raport nie nadszedł z pokładu U-77, baza w Tulonie otrzymała rozkaz wysłania rekonesansu lotniczego w rejon Cape Nao i Dénii. Dowództwo wysłało do Hiszpanów prośbę, aby poinformowali nas o przybyciu U-77, gdy tylko przybędzie on do Dénii. O 14.30 dowództwo otrzymało drogą telefoniczną wiadomość, że U-77 nie dotarł do portu, jednak dziewięciu ludzi z załogi znalazło się na hiszpańskim wybrzeżu – jeden z nich skrajnie wyczerpany. Na podstawie tego wnioskujemy, że okręt został stracony, powód zatopienia nie jest jeszcze znany.

Baza w Tulonie zaraportowała, że zwiad lotniczy w rejonie Cape Nao i Ibizy nie przyniósł żadnych rezultatów.

O 15.05 U-380 otrzymał rozkaz zaniechania poszukiwań i powrót na poprzedni kurs^[91].

U-77 nie doczekał akcji ratunkowej. O godzinie 1.15 dnia 29 marca uszkodzony okręt ponownie został zaatakowany przez brytyjskiego hudsona w pobliżu

przylądka Palos. Na U-Boota spadły kolejne cztery bomby głębinowe, dodatkowo jeszcze samolot zaatakował z broni pokładowej (wystrelono około 3000 pocisków). *U-77* podjął walkę, jednak na skutek całkowitego wyczerpania amunicji dowódca Hartmann wydał rozkaz opuszczenia pokładu. Dokonano samozatopienia okrętu. Jako że atakujący hudson zniszczył dwa pontony, wszyscy znaleźli się w wodzie w kamizelkach ratunkowych lub na prowizorycznie wykonanych tratwach. Na skutek ogromnego zmęczenia i wyziębienia organizmu 37 ludzi plus dowódca zmarło. Aż osiem godzin przyszło czekać reszcie (dziewięciu osobom) na ratunek hiszpańskiej łodzi rybackiej. Przetransportowała ich do Altei. Już następnego dnia po ataku morze zaczęło wyrzucać na brzeg pierwsze zwłoki załogi *U-77*. Dwa kutry rybackie zaangażowano w poszukiwanie martwych ciał. Hartmanna oraz czterech innych członków załogi pochowano w Altei, a kolejnych 31 ludzi w Calpe. Dwóch ciał nie udało się odnaleźć. W 1983 roku wszystkie zwłoki załogi z *U-77* przeniesiono na cmentarz w Cuacos de Yuste znajdujący się w Hiszpanii. Ci, którzy przeżyli atak, zostali repatriowani do Niemiec.

Podczas gdy *U-77* walczył o przetrwanie, inny U-Boot wcielił się w rolę myśliwego. *U-593* odnalazł konwój XT-7 płynący z Aleksandrii do Trypolisu i na celownik wziął duży frachtowiec. Był nim brytyjski *City of Guildford*^[92] z

ładunkiem 9000 ton (w tym amunicja i paliwo lotnicze). *U-593* nie chciał stracić okazji i wystrzelił w stronę konwoju pełną salwę czterech torped. „Rybki” odpalone zostały o godzinie 15.24. Po trzech minutach i 40 sekundach odnotowano trzy detonacje, po których rozległ się głośny dźwięk sugerujący tonięcie statku. Dowódca Kelbling przyjął, że trafił dwa statki, jednak jego założenie było błędne^[93]. Tylko *City of Guildford* został trafiony. W wyniku ataku doszło do masakry wśród załogi. Zginęło 129 ludzi, w tym kapitan Clifford Collard, 11 ludzi obsługujących działo oraz 48 żołnierzy. Tylko 13 osób zostało przy życiu. *HMS Exmoor*^[94] podjął akcję ratunkową i przyjął ich na swój pokład. Przetransportowano ich do Benghazi.

28 marca ze względu na brak lepszych celów *U-81* zaatakował mały egipski frachtowiec. Był nim *Rousdi*^[95]. Na pokładzie przewoził 72 tony marmolady oraz dziewięć ton kminku^[96]. *U-81* zaatakował nieeskortowaną jednostkę i co ciekawe, poświęcił na nią aż dwie torpedy. Pierwsza chybiła celu i dopiero druga trafiła w maszynownię. Na skutek potężnej eksplozji frachtowiec dosłownie zniknął z horyzontu. Jego szczątki dotarły aż do *U-81*, raniąc w kolana znajdującego się na mostku korespondenta wojennego. Tylko kapitanowi frachtowca Leondrasowi udało się przeżyć. Reszta załogi (dziewięć osób) zginęła na

miejscu. Leondras spędził w wodzie aż 50 godzin, zanim wyratował go HMS *Burra*.

U-596 był pierwszym U-Bootem, który w miesiącu marcu osiągnął sukces. Był też okrętem, który jako ostatni zatopił wroga w tym miesiącu. 30 marca zlokalizował konwój ET-16, który płynął z Algieru przez Gibraltary do Nowego Jorku. O godzinie 20.06 dokonano ataku i zaraportowano pięć eksplozji na dwóch statkach. W rzeczywistości doszło do trzech eksplozji. Jako pierwszy trafienie otrzymał norweski tankowiec *Hallanger*^[97]. Dwie torpedy poważnie go uszkodziły, aczkolwiek nie zatopiły. Po 10 minutach *U-596* zadał mu *coup de grâce*, posyłając go tym samym na dno.

Tankowiec płynął pod balastem, mając w ładowniach jedynie 1000 ton oleju napędowego. Cała 44-osobowa załoga na łodziach ratunkowych dotarła bezpiecznie do Algierii. Pojedyncze trafienie otrzymał także brytyjski *Fort a la Corne*^[98]. Wystarczyło ono, aby posłać płynący pod balastem statek na dno. Wyratowano całą 54-osobową załogę.

Kwiecień zaczął się naciskiem na Dönitza, aby wyselekcjonował kolejne okręty gotowe przejść do służby na Morzu Śródziemnym. Wybór padł na *U-414* i *U-303*. *U-414* (typ VIIC), dowodzony przez porucznika Walthera Hutha, należał do 6. Flotyli, a *U-303* (typ VIIC) dowodzony przez kapitana Karla-Franza Heinego do 7.

Flotylli U-Bootów z bazą w Saint Nazaire. Oba okręty otrzymały rozkaz, by przedrzeć się przez „jaskinię lwa” 4 kwietnia podczas nowiu. Nie zdołały osiągnąć pełnej zdolności bojowej, w związku z czym *U-414* zameldował się na wodach Morza Śródziemnego dopiero 9 kwietnia, a *U-303* przybył na miejsce dzień później.

Kwiecień zaczął się bez większych sukcesów, choć już w drugim dniu miesiąca doszło do zlokalizowania konwoju TE-20 płynącego z Gibraltaru do Algierii. Wypatrzył go *U-755*. Właściwie to natrafił na marudera z tego konwoju, który na skutek problemów z silnikiem musiał poważnie zmniejszyć prędkość. Był nim trawler *Simon Duhelen II*^[99]. We wczesnych godzinach rannych pojedyncza torpeda spowodowała przełamanie się jednostki i jej natychmiastowe zatonięcie. Tylko jeden człowiek zdołał się uratować, a 53 poniosło śmierć. Co ciekawe, *U-775* zaraportował, że zatopił jednostkę o wyporności 3000 ton, czyli trzy razy większą niż w rzeczywistości. Zdaniem dowódcy na pokładzie znajdował się ładunek amunicji.

Nieco większą zdobycz „ustrzelił” 11 kwietnia *U-593*. Był to czwarty sukces tego U-Boota w 1943 roku. Tym razem padło na brytyjski parowiec *Runo*^[100]. Płynął pod balastem z Benghazi do Aleksandrii. Atak nastąpił 20 minut po północy. *U-593* wystrzelił cztery razy pojedynczymi torpedami do czterech różnych parowców płynących w małym konwoju pod osłoną trzech

eskortowców. Pierwsza torpeda trafiła w śródkręcie i spowodowała przełamanie się parowca na pół. Choć załoga *U-593* była przekonana, że słyszała także drugą detonację, to jednak nie znajduje to potwierdzenia w rzeczywistości. Tylko *Runo* został trafiony i pociągnął za sobą na dno 16 ludzi. Kapitana frachtowca C.H. Tully'ego i 15 członków załogi udało się wyratować. W dzienniku FdU dopiero pod datą 13 kwietnia odnotowano sukces *U-593*. Choć posłał na dno statek o niecałych 2000 BRT, to przyznano mu zatopienie parowca o wyporności 3500 ton i drugiego – o wyporności 4000 ton. Dwa dni później *U-617* raportował trzy trafienia atakowanych przez niego transportowców, jednak brak jakiegokolwiek potwierdzenia jego sukcesu w archiwach brytyjskich.

11 kwietnia nadeszła dobra wiadomość dla Brandiego, dowódcy *U-617*, który otrzymał od Führera Liście Dębowe do swojego Krzyża. Brandi był 224. żołnierzem, którego spotkał ten zaszczyt. Ogólnie jednak kwiecień trudno uznać za szczęśliwy miesiąc dla śródziemnomorskich U-Bootów. W nocy z 13 na 14 kwietnia doszło do kolejnego nalotu. Tym razem celem ataku była baza w La Spezia. Doszło do licznych pożarów w mieście i uszkodzenia wielu urządzeń portowych. Pięć bomb spadło także w bezpośredniej odległości od miejsca stacjonowania U-Bootów, jednak nie wyrządziły one żadnej szkody. Kolejny nalot miał miejsce w nocy z

18 na 19 kwietnia. Dziennik FdU tak opisuje to wydarzenie:

Silny nalot lotniczy w nocy z 18 na 19 kwietnia w bazie La Spezia. 29. Flotylla raportowała przez radio (telefonicznie i pisemnie było to zabronione):

U-Booty w La Spezia: niewielkie uszkodzenia.

Baza: zniszczenia szkła i budynków, 1/3 pomieszczeń oficerskich zniszczona, brak ofiar. Do tego liczne zniszczenia w stoczni. Pomieszczenie z drewnem całkowicie zniszczone. Trakcje elektryczne w stoczni poważnie uszkodzone. 250 metrów sześciennych oleju napędowego dla diesli stracone.

Całe tereny stoczniowe Włochów uległy spaleni. Nasze nienaruszone. Do dalszej pracy gotowe są: dział amunicji, peryskopów i torped. Doki do zaopatrywania U-Bootów ponownie pracować będą w przeciągu dwóch-czterech dni. Doki naprawcze U-Bootów tymczasowo wyłączone z użytku bez możliwości kalkulacji i ponownej zdolności naprawczej. Proponowane jest przesunięcie U-303 do Tulonu a U-596 do bazy w Puli.

U-73, U-380 i U-414 na chwilę obecną gotowe są do patrolu. U-407 gotów będzie do wyjścia 20 kwietnia.

Atak przeprowadzono siłą 50-60 bombowców operujących na wysokości od 1500 do 4500 metrów. Około 200 eksplozji bomb^[101].

Na swój kolejny sukces U-Bootwaffe przyszło czekać aż do 20 kwietnia. Podsumowując, do tego dnia udało się im zatopić tylko dwie niewielkie jednostki. *U-565* mógł zatem mówić o szczęściu, kiedy napotkał w swoim rejonie operacyjnym konwój UGS-7 płynący do Oranu. O godzinie 7.52 U-Boot rozpoczął atak około 60 mil na zachód od Oranu. Wystrzelił salwę swoich „węgorzy” i cierpliwie czekał na rezultaty. Pierwsza eksplozja rozbiła w pył panującą wokół ciszę. Pojedyncze trafienie otrzymał parowiec *Michigan*^[102]. Transportował około 6300 ton materiałów wojskowych, a na górnym pokładzie składował szybowce dla armii. Torpeda trafiła pomiędzy I a II ładownię. Spowodowała olbrzymią eksplozję. Doszło do silnego przechylenia na dziób i parowiec zaczął schodzić z kursu. Na pokładzie ogłoszono ewakuację. Całej 61-osobowej załodze udało się bezpiecznie opuścić pokład. Po dwóch godzinach większość marynarzy przyjęły na swój pokład HMS *Stella Carina*^[103] oraz HMS *Foxtrot*^[104]. Następnie HMS *Felixstowe*^[105] przetransportował ich do Oranu. Część załogi pozostała w łodziach ratunkowych i włączyła się do akcji ratunkowej kolejnego trafionego statku. Był nim transporter wojska *Sidi-Bel-Abbès*^[106]. Płynął on z Casablanki do Oranu i transportował senegalskich żołnierzy. Po trafieniu niemal momentalnie zatonął. Poniesiono liczne straty. Aż 611 ludzi zginęło, głównie byli to strzelcy senegalscy. Resztę - 520 osób -

wyratowały brytyjskie eskortowce oraz łodzie ratunkowe z *Michigana*. Dowódca *U-565* dopisał do swojego bilansu kolejne 10 000 zatopionych ton. Niemniej jednak raportował do dowództwa, że transporter wojska miał aż 12 000 ton, a frachtowiec 6000. Zawyżył swój sukces aż o 100%. 21 kwietnia na podstawie otrzymanego raportu FdU zaliczył na konto *U-453* zatopienie dużego frachtowca, który rzekomo miał się przełamać na pół i zatonać po dwóch potwierdzonych trafieniach. Brak jednak jakichkolwiek danych dotyczących alianckich strat w tym dniu. Powojenna weryfikacja odrzuciła sukces *U-453* jako niewiarygodny. Kolejny sukces zaliczono natomiast na konto *U-617*. Miał on zatopić 10 kwietnia duży transporter wojska klasy *Orcados* o wyporności 23 465 ton. Zatopienie to uznano po słownym raporcie dowódcy. Jednak i w tym wypadku raport daleki był od prawdy.



U-447

21 kwietnia odbyła się konferencja pomiędzy Kreischem a przedstawicielem Supermariny – wiceadmirałem Carlo Giartosio i admirałem Varolim Piazzą – dotycząca zaangażowania włoskich okrętów podwodnych. 22 kwietnia sporządzono pisemny raport, uznany za ściśle tajny (jego insygnia to 1A 11681/43). Jego treść brzmiała następująco:

1) 24 okręty są dostępne, osiem z nich gotowych do akcji, cztery znajdują się w Leros i nie są pod dowództwem Supermariny.

2) Sytuacja uległa pogorszeniu na skutek remontów baz naprawczych.

3) Głównymi zadaniami U-Bootów jest niedopuszczenie do lądowania na Sardynii. Musi zatem dojść do większej koncentracji sił i przesunięcia linii patrolowej na południowy zachód od Sardynii. Prawdopodobnie lądowanie odbędzie się 28 kwietnia, ze względu na korzystną fazę księżyca.

4) Dowódca U-Bootów rekomenduje przemieszczenie włoskich okrętów podwodnych:

a) w zachodnim obszarze Morza Śródziemnego od 4°30' E do Bône,

b) w środkowym rejonie Morza Śródziemnego od Trypolisu do 19°40' E.

5) Użycie ich w ofensywie zostało zaakceptowane przez Supermarinę do 4a po 28 kwietnia, co do 4b Supermarina już teraz wyszła z zapytaniem do dowództwa Supremo o możliwość użyczenia jednostek stacjonujących w Leros^[107].

Ostatni sukces w miesiącu kwietniu przypadł w udziale U-371. Odbывая swój 11. patrol bojowy U-Boot natknął się na niewielki konwój płynący do Oranu. Tuż przed 14.30 wydano rozkaz odpalenia pełnej salwy „węgorzy”. Ich celem były dwa statki eskortowane przez jeden trawler. Atak odbył się 10 mil od północno-

wschodnich terenów Cape Bengut w Algierii. Co ciekawe, *U-371* wykonał go z odległości aż 3000 metrów!

Pierwszy cel otrzymał pojedyncze trafienie w sterburtę na wysokości śródokręcia. Bardzo szybko dostał mocnego przechyłu i po niespełna dwóch minutach zatonął. Był to holenderski *Merope*^[108] płynący pod balastem. Zginęło 10 osób, w tym kapitan Coenraad Pieter Dekker. Resztę załogi (24 ludzi) przyjął na pokład francuski parowiec *Cevennes*, który szczęśliwie uchronił się przed niemieckimi torpedami, oraz eskortujący je HMS *Ronaldsay*^[109]. *U-371* mógł mówić o szczęściu w nieszczęściu, gdyż co prawda jego drugi cel nie doznał uszczerbku, za to zatonięcie *Merope* błędnie zidentyfikowano jako spowodowane miną morską, w związku z czym nie przystąpiono do kontrataku i *U-371* odpłynął całkowicie nie niepokojony.

Kwiecień został podsumowany w dzienniku FdU następująco:

Podsumowanie kwietnia 1943

1) Kwiecień charakteryzował się wzmożonym ruchem zaopatrzeniowym wroga w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego. Lądowanie zostało przeniesione na później lub też przesunięte dalej, do wschodniego Oranu lub Algieru.

2) *Nalot dokonany 13/14 i 18/19 kwietnia na La Spezia opóźnił gotowość bojową U-Bootów na skutek zniszczeń w stoczni i konieczność przesunięcia okrętów do bazy w Pula lub Tulonie.*

3) *U-414 i U-303 przedarły się przez Cieśninę Gibraltarską z Atlantyku.*

4) *Rejon operacyjny niemieckich U-Bootów przesunięty został z powrotem do 4°30' E pomiędzy 1 a 11 kwietnia na żądanie Supermariny^[110].*

Maj rozpoczął się od kolejnego wzmocnienia śródziemnomorskiego U-Bootwaffe. Jeszcze pod koniec kwietnia naciski niemieckiego FdU oraz włoskiej Supermariny spowodowały wystosowanie rozkazu z Berlina o kolejnym wzmocnieniu stanu liczebnego na Morzu Śródziemnym. Jako pierwszy 27 kwietnia ruszył z Brestu U-447 (typ VIIC) dowodzony przez porucznika Friedricha Bothego. Był to dopiero drugi patrol bojowy tego okrętu. U-Boot nie miał jeszcze na koncie żadnego sukcesu, choć podczas pierwszego patrolu spędził na morzu 33 dni. U-447 nawet nie zdołał zbliżyć się do Cieśniny Gibraltarskiej, kiedy wieczorem 7 maja zlokalizowany został przez dwa hudsony startujące z Gibraltaru. Choć czym prędzej wydano rozkaz alarmowego zanurzenia, to jednak na pokład U-Boota posypał się grad pocisków wystrzelony z samolotów.

Następnie okręt obrzucono czterema bombami głębinowymi nastawionymi na małą głębokość. Atak przeprowadzony został błyskawicznie. *U-447* wraz z całą załogą zatonął na miejscu. Nikt nie zdołał się uratować^[111].

Kolejnym U-Bootem był *U-659* (typ VIIC) pod dowództwem porucznika Hansa Stocka. Okręt wchodził w skład grupy Drossel. Wraz z *U-439* odkrył on konwój składający się z jednostek desantowych. Akurat na pokład *U-659* wpłynął rozkaz z wykonaniem natychmiastowym udania się na Morze Śródziemne. W tym samym czasie jeden z eskortowców konwoju spostrzegł *U-439* i wystrzelił do niego salwę artyleryjską. W wyniku chwilowego chaosu na pokładzie U-Boota zmieniono kurs, w związku z czym doszło do kolizji z *U-659*. *U-439* miał zalany przedział dziobowy. Okręt zaczął tonąć. Poważnie ranny dowódca von Tippelskrich nadał aldisem sygnał „SOS” do dowódcy *U-659*, lecz nie doczekał się odpowiedzi. Stock zginął podczas zderzenia. *U-659* miał na pokładzie wielu poległych i rannych. On także poszedł na dno. Obaj dowódcy odeszli z tego świata wraz ze swoimi okrętami. Do wyławiania rozbitków ruszył brytyjski ścigacz artyleryjski *MGB 70*. Wyratował jedynie trzech marynarzy z *U-659* i 9 z *U-439*. W późniejszym czasie jeden z rozbitków *U-439* powiedział, że: *pierwszy oficer miał tak wielkie wyrzuty sumienia z powodu zderzenia*

albo tak bardzo obawiał się sądu wojennego, że odmówił założenia kamizelki ratunkowej i trzymając się mostka, poszedł na dno wraz z okrętem^[112].

Trzecim okrętem oddelegowanym na Morze Śródziemne był U-616. Marynarz Hans „Joe” Eckert wspomina:

Po patrolu (26 marca – przyp. Ł.G.) wróciliśmy do Francji, do portu Saint Nazaire, zacumowaliśmy w potężnym betonowym bunkrze i mieliśmy kilka tygodni szalonej zabawy. Parę dni po tym, jak wypłynęliśmy ponownie w morze (19 kwietnia – przyp. Ł.G.), Koitschka oznajmił, że będziemy przedzierać się na Morze Śródziemne. Nastrój na okręcie momentalnie siadł – Atlantyk to Atlantyk, ale z Morza Śródziemnego żaden U-Boot dotąd nie wrócił (wrócił U-26 – przyp. Ł.G.). Czekaliśmy na przejście przez Cieśninę Gibraltarską, chyba najlepiej strzeżone i najwęższe przejście na świecie – przedarcie się tamtędy zdawało się niemal niemożliwe. Jeśli do tej pory szanowaliśmy naszego Koitschkę za jego zdolności, za jego zapał, za twardą rękę, ale także za wspaniałe poczucie humoru, to po Gibraltarze go wprost pokochaliśmy. Po prostu popłynął któregoś wieczora (5 maja – przyp. Ł.G.) do Gibraltaru na powierzchnię i ot, tak sobie przepłynął – żaden Tommy chyba nawet nas nie zauważył. Pospali się tam czy co? Przez chwilę pokręciliśmy się pod Oranem, zaatakowaliśmy niszczyciela – bezskutecznie, jak się okazuje, choć przecież słyszeliśmy wybuchy torped. 13

maja opuściliśmy rejon patrolowania, kierując się do wyznaczonej bazy La Spezia we Włoszech. Po drodze zaatakował nas samolot. Zanurzyliśmy się w deszczu bomb, przekonani, że nalot to nalot, jak pilotowi skończą się bomby, to odleci i po kłopotcie. Nic z tych rzeczy. Zanim odleciał, musiał kogoś zawiadomić, bo po paru godzinach hydroakustyk zameldował szum szybko zbliżających się licznych śrub szybkoobrotowych – ani chybi komitet powitalny. Koitschka kazał głębiej się zanurzyć i zarządził ciszę na okręcie. Zeszliśmy na 150 metrów, mając nadzieję, że zagrożenie przejdzie bokiem, ale hydroakustyk szybko rozwiął nasze złudzenia: przeciwnik – cztery niszczyciele – podzielił się na zespoły i ruszył do metodycznego ataku. Kiedy pierwsza salwa bomb poszła za burtę, Koitschka dał całą naprzód i wykonał unik w lewo, usuwając się z miejsca, gdzie opadły bomby. Niewiele to pomogło, już pierwsza seria wybuchła bardzo blisko, tuż nad nami, z rozdzierającym uszy hukiem. Wstrząs zbił wszystkich z nóg. Okręt wykręcił gwałtowny piruet i opadł głębiej, skrzypiąc i zgrzytając pod naciskiem ciśnienia wody, ale nie implodował i po chwili się ustabilizował. Potem całymi godzinami sypały się na nas bomby, seria za serią, jedne bardziej, inne mniej celne. Hydroakustyk szybko wyłowił jednego szczególnie zaciekłego myśliwego, którego bomby okazywały się najcelniejsze i powodowały największe uszkodzenia. Na okręcie panował koszmary bałagan – wstrząsy po wybuchach powyrzucały w górę płyty

podłogowe, większość manometrów popękała od fal ciśnienia, woda tryskała ze złączy rurociągów, popękały magistrale powietrzne, wewnątrz panowały egipskie ciemności, bo od wstrząsów potłukły się żarówki, rozwalilo nam żyrokompas, z uszczelek włazów lała się woda. A z góry sypały się wciąż nowe i nowe bomby. Oba diesle zostały uszkodzone, podobnie zresztą jak motory elektryczne, pękło kilka cel akumulatorów, popękały lampy w radiostacji. Bomba wybuchła tak blisko dziobu, że zanosilo się na zwichrowanie kadłuba sztywnego. Po trzech godzinach nieustannego okładania bombami zaczęliśmy się już zastanawiać nad wyjściem na powierzchnię i zatopieniem okrętu po ewakuacji załogi – nagle jednak nasi prześladowcy zwinęli się i odplynęli. Po wojnie czytałem, co się wtedy wydarzyło. Atakował nas zespół amerykańsko-brytyjski, w składzie HMS Haydon, USS Kalk, HMS Calpe i USS Strive. Naszym głównym prześladowcą był HMS Haydon, który pewno by nas w końcu utopił, gdyby nie to, że Amerykanin dowodzący zespołem z Kalk kazał mu płynąć do Gibraltaru z resztą okrętów. Anglik chciał zostać i nas wykończyć, ale powtórnego rozkazu musiał posłuchać. Kiedy weszliśmy do La Spezia, (17 maja – przyp. Ł.G.) okazało się, że wybuch koło dziobu zdeformował aparaty torpedowe i trzeba je było wymienić. To bombardowanie wracało do mnie w nocnych koszmarach jeszcze przez długie lata po wojnie^[113].

Poważnie uszkodzony *U-616* wyszedł na swój kolejny patrol dopiero 28 lipca. Choć zasilili skład 29. Flotylli, to jednak nie był w stanie wspomóc jej od razu po swoim przybyciu. Dla FdU był to poważny problem, gdyż nie dość, że tymczasowo, na czas jego naprawy, utracił kolejnego operacyjnego *U-Boota*, to jeszcze musiał dla niego przewidzieć miejsce w jednej ze swych stocznii.

Niewiele więcej szczęścia miał *U-410* (typ VIIC), którym dowodził porucznik Horst-Arno Fenski. 6 maja *U-616* przedarł się przez cieśninę, lecz niedługo trwała radość z pokonania „jaskini lwa”. Jeszcze tego samego dnia *U-Boot* zaatakowany został przez dwusilnikowy samolot. Wachta pomostowa nie miała szansy spostrzeżenia nieprzyjaciela, gdyż nadleciał on od strony słońca. Samolot nie próżnował. Broń pokładowa i trzy bomby poszły w ruch. Upadły one zaledwie pięć metrów od dziobu *U-410*. Sytuacja ta wywołała panikę na pokładzie. Rozległy się krzyki. Rozkazy Fenskiego zaginęły w tym hałasie. W wyniku zamieszania w centrali usłyszano, że okręt należy poddać zanurzeniu. Nie to było intencją Fenskiego! Zamknięto właz kiosku i przygotowano okręt do zanurzenia mimo że... na pokładzie wciąż pozostawała wachta. Okręt zaczął schodzić pod wodę, gdy nagle odkryto fatalną pomyłkę. Momentalnie opróżniono zbiorniki balastowe i *U-Boot* ponownie zaczął się wynurzać. Pozostałym na pokładzie

ludziom woda sięgała już do ramion! Sytuacja nadal pozostawała krytyczna, bo choć udało się wyratować trzy osoby będące na pokładzie, ponownie trzeba było stawić czoła znajdującemu się w pobliżu lotnictwu. Cała akcja przebiegła błyskawicznie. Otwarto włącz kiosku, po czym obsługa działa momentalnie rozpoczęła skoncentrowany ostrzał do krążącego nad nimi „trzmia”. Pomimo kolejnego podejścia pilot musiał skapitulować wobec gęstej zasłony ogniowej. Krążył nad U-Bootem w bezpiecznej dla siebie odległości. Kiedy po 45 minutach zdał sobie sprawę, że na skutek topniejących zapasów paliwa musi wracać do bazy, rzucił z dużej wysokości trzy kolejne bomby, które tym razem upadły daleko od pokładu *U-410*. Atak samolotu nie poszedł jednak na marne. Jego następstwem były liczne uszkodzenia na pokładzie U-Boota, do najpoważniejszych należały te w przednich wyrzutniach torpedowych. Dowódcy nie pozostało nic innego, jak obrać kurs na La Spezia. Z czterech wysłanych na Morze Śródziemne U-Bootów dotarły zatem tylko dwa, lecz od razu musiały udać się do stoczni.

Sytuacja dla Niemców w basenie Morza Śródziemnego stawała się coraz gorsza. Włoski potencjał militarny na morzu właściwie został już do cna wyczerpany. 8 kwietnia siły brytyjskie, które posuwały się w stronę Libii, połączyły się z amerykańskimi siłami prącymi na Algierię. I tak już nie najwyższy duch bojowy sił

niemieckich dodatkowo zachwiany został rozkazem przeniesienia Rommla, którego celem stało się odtąd przejście dowództwa w Europie. 7 maja padły Tunis i baza morska w Bizercie^[114]. Następstwem tego była kapitulacja sił niemiecko-włoskich w Tunezji. 13 maja armia pancerna w końcu się poddała^[115]. Do niewoli alianckiej trafiło prawie 250 000 Niemców.

Do całej sytuacji włączył się sam Dönitz. 12 maja 1943 roku odwiedził on Rzym w celu spotkania się z włoskim kierownictwem marynarki wojennej. Jego celem było zaproponowanie Włochom pomocy. Rozmowę rozpoczęto od analizy protokołu admirała Arturo Riccardiego, dotyczącego sytuacji zaopatrzeniowej Sycylii i Sardynii:

Naloty powietrzne spowodowały ciężkie straty w Cieśninie Mesyńskiej. Wystąpiły trudności w zaopatrzeniu Sycylii. Zaopatrzenie kieruje się teraz drogą morską z Neapolu. Komunikacja kolejowa na wyspie zupełnie ustała. Jedyłą możliwością usprawnienia komunikacji na wyspie mogłoby być zwiększenie liczby samochodów ciężarowych. Przed wojną Sycylia posiadała zapasy wystarczające jej na 40 dni. Dzisiaj rezerwy na wyspie oceniono na osiem dni. Sytuacja żywnościowa staje się tam z każdym dniem trudniejsza wskutek coraz to silniejszych działań nieprzyjacielskich sił powietrznych.

Taka sama sytuacja jest na Sardynii. Większość urzędzeń portowych na nabrzeżu w Cagliari uległa zniszczeniu. Porto Torres nie nadaje się do użytku. Pozostaje więc tylko Olbia. Kolej na Sardynii również poniosła ciężkie straty. Jedynym środkiem transportu są tam samochody ciężarowe^[116].

Włoskie kierownictwo marynarki wojennej mocno trzymało się przekonania, że alianci w pierwszej kolejności zaatakują Sycylię, a dopiero później ich celem stanie się Sycylia. Na spotkaniu przedstawiono też protokół przedstawiający niemiecki punkt widzenia:

Głównodowodzący marynarką niemiecką jest zdania, że wkrótce nastąpi nieprzyjacielski atak. Stwierdza on, że nasze siły są zbyt nikłe, aby mogły poprzez zniszczenie portów wyładunku lub zbliżającej się floty inwazyjnej udaremnić plany nieprzyjaciela. Głównodowodzący wyśle kolejne niemieckie okręty podwodne na Morze Śródziemne pomimo tego, że jest on przekonany, że nie są one w stanie uniemożliwić inwazji. Mogą jedynie ją utrudnić. Tak więc naszym podstawowym celem jest skuteczna obrona lądowa^[117].

Owoce spotkania były następujące postanowienia:

Marynarce włoskiej przekaże się dla potrzeb zaopatrzenia cztery jednostki obrony przeciwlotniczej,

trzy kutry torpedowe i możliwie jak najwięcej promów i trałowców. Chociaż okręty podwodne potrzebne są do atakowania nieprzyjaciela, wykorzystane zostaną także w charakterze okrętów zaopatrzeniowych, ponieważ dostawy materiałów stanowią najważniejsze dla nas zadanie. Jeśli uda się pozyskać każde, choćby najmniejsze miejsce do wyładunku zaopatrzenia, będzie istniała możliwość utrzymania wysp^[118].

Dönitz robił, co mógł, by ratować sojusz i nie dopuścić do kolejnego sukcesu aliantów. 13 maja spotkał się z włoskim generałem Vittorio Ambrosio, który był dowódcą sił zbrojnych. Następnego dnia udał się do króla Włoch, aby i jemu uświadomić powagę sytuacji i znaczenie transportu morskiego. Pomimo starań Dönitz zrozumiał, że kooperacja nie będzie łatwa. Zgodnie z jego przeczuciami włoska marynarka wojenna nie zaangażowała się na poważnie w misję obronną.

Tymczasem FdU musiał włączyć swoje jednostki, by ratować trudną sytuację. Wydał rozkaz odwołujący jeden z okrętów patrolujących, przeznaczając go do wykonania misji specjalnej. Wybór padł na U-380. Jego zadaniem było ewakuowanie sztabu dowództwa Armii Pancerniej będącego w Tunisie. Do tego miał dostarczyć walczącym jeszcze żołnierzom amunicję oraz paliwo.

Pierwszym zadaniem *U-380* było udanie się do portu w Livorno. Tam czekał na dowódcę kolejny komunikat, odwołujący zaopatrzenie żołnierzy w paliwo. Celem *U-380* było odtąd jedynie dostarczenie im amunicji. W związku z tym z pokładu *U-Boota* zdjęto działo, rozładowano pociski i niemal wszystkie torpedy (jedynie 2 zezwolono zabrać w rejs). Na pokład trafiło 25 ton amunicji. Tak wielki ładunek wymagał również zdjęcia z pokładu części załogi. Dowódca Röther zarządził zbiórkę, przedstawił marynarzom obecną sytuację, po czym rozkazał, aby 15 członków załogi na ochotnika pozostało na lądzie. Nikt z zebranych nie wystąpił z szeregu. Raz jeszcze dowódca powtórzył prośbę, jednak i tym razem efekt był podobny. Lekko poirytowany, ale i dumny z postawy swoich ludzi, dał im pół godziny, aby ustalili, który z nich pozostanie na czas patrolu na lądzie. Pół godziny później Röther ponownie przemówił do załogi, pewny, że ustaliła ona między sobą, kto popłynie, a kto zostanie. Ochotników na rezygnację z rejsu było brak! Röther nie mógł sobie pozwolić na dłuższą zwłokę, w związku z czym polecił pierwszemu oficerowi, aby spośród załogi wytypował żonatych i czekających na awans i to ich tymczasowo zdjął z pokładu. Pomimo możliwości pozostania na lądzie i perspektywy urlopu wytypowani ludzie sprawiali wrażenie niepokieszonych. Każdemu z nich Röther osobiście podziękował za mężną postawę i uściśnął dłoń^[119]. Sytuacja ta ukazuje, że choć

sytuacja na froncie nie wyglądała dobrze dla Niemców, to morale niemieckiego podwodniaka w dalszym ciągu pozostawało wysokie.

7 maja U-Boot wyszedł z Livorno. Okręt poddano próbnemu zanurzeniu, lecz z takim obciążeniem niełatwo było go wytrzymować. Jak to określiła załoga, rozpoczął się rejs na „beczce prochu”. Po drodze do Tunisu *U-380* otrzymał meldunek o kapitulacji wojska i o zmianie rozkazów – według nowych U-Boot miał się znaleźć w porcie tak szybko, jak tylko było to możliwe. Jak podaje dziennik FdU, brano pod uwagę Sidi Daoud lub Kelibię. Problem polegał jednak na tym, że żadne z tych miejsc nie posiadało nawet pirsu, przy którym można by dokonać rozładunku amunicji. Z braku możliwości należało zatem dokonać wyładunku bezpośrednio przy drodze. Pomysł o dobieciu do brzegu w Sidi Daoud porzucono na skutek panującego w jego okolicy sztormu oraz z powodu istniejących w okolicy pól minowych. Ostatecznie *U-380* wysłano do portu w Kelibii. Na pokładzie nie było jednak potrzebnych do rejsu map, więc dowódca wystosował prośbę o przysłanie niezbędnego do powodzenia misji pilota.

Rendez-vous ustalono na dzień 9 maja na redzie Kelibii. U-Boot musiał się zanurzyć po spostrzeżeniu w okolicy trzech patrolujących niszczycieli. Wody w tych okolicach nie należały do głębokich. Na 60 metrach okręt uderzył w dno, a cała załoga na chwilę zamarła, zdając sobie

sprawę z obecności niebezpiecznego ładunku na pokładzie. Po wyjściu na powierzchnię odebrano z dowództwa komunikat. Tym razem informował on o kapitulacji wojsk niemieckich w Afryce i o konieczności wyrzucenia amunicji za burtę w celu przygotowania na okręcie miejsca dla ewakuującego się wojska. Röther nie był zachwycony nowymi rozkazami. Cały wysiłek i ryzyko, jakie włożyli w tę misję miały teraz wyładować za burtą U-380. Tyle amunicji, z której nie będzie żadnego pożytku... Nie mówiąc już o jej koszcie. Nie pozostało jednak nic innego, jak rozkaz wykonać. Każdy z załogi włączył się zatem do pracy i po dwóch godzinach 25 ton amunicji spoczęła na dnie. W tym czasie z łądu rozległo się nawoływanie. Krótco po północy 10 maja zauważono na wodzie trzy łodzie ratunkowe, które jednak szerokim łukiem ominęły U-380. Na pokładzie zapanowała konsternacja. Padł rozkaz nawiązania kontaktu z łodziami. Okazało się, że byli na nich Włosi, którzy niepewnie podeszli do niemieckiego okrętu podwodnego. Poinformowali załogę, że na łądzie znajdują się żołnierze niemieccy szykujący się do ewakuacji. Na domiar złego U-380 został powiadomiony o obecności dość silnego zespołu okrętów wroga w okolicy i nasilających się atakach lotniczych. Na szczęście, choć kilkakrotnie ogłaszano na pokładzie alarm przeciwlotniczy, to jednak pod osłoną nocy U-Boot nie został zauważony. Za to spostrzeżono trzy

kolejne łodzie. Röther o mało nie wyszedł z siebie, kiedy wystrzelono z nich race rozpoznawcze, które jasno oświetliły okolicę. Na szczęście dla załogi *U-380* nie było w pobliżu żadnego alianckiego „trzmieła”. Race ujawniły jedną łódź płynącą w stronę *U-Boota*. Co ciekawe, nie miała ona na pokładzie wioseł, zastępowały je ręce pasażerów. Byli to pierwsi i ostatni, jak się miało później okazać, niemieccy żołnierze wzięci na pokład *U-Boota* podczas tej misji^[120]. Röther dowiedział się, że na lądzie pozostało ich jeszcze około 50 niemieckich żołnierzy. Nie udało się jednak nawiązać z nimi kontaktu na skutek pojawienia się w okolicy patrolującego niszczyciela. *U-380* spróbował go nawet zatopić, lecz prawdopodobnie błędnie założono jego prędkość, bo wystrzelone torpedy chybiły celu. Raz jeszcze podjęto próbę nawiązania kontaktu z lądem, jednak jedynym efektem było namierzenie *U-Boota* przez baterię artylerii nabrzeżnej, która rozpoczęła ostrzał. Zdając sobie sprawę z powagi sytuacji, dowódca *U-380* zarządził odwrót. 12 maja przybił do pirsu w La Spezia. Patrol trwał w sumie 12 dni i nie należał do łatwych. Wycisnął także piętno na załodze, która zaczęła powątpiewać w zdolności dowódcze swoich wyższych zwierzchników. Choć akcji nie można nazwać całkowitym fiaskiem, to jednak wyrzucenie całej amunicji za burtę w celu uratowania jedynie czterech żołnierzy trudno uznać za spektakularny triumf.

Przed podjęciem kolejnych kroków FdU dokonał przeglądu swoich sił na Morzu Śródziemnym. I tak na dzień 14 maja sytuacja przedstawiała się następująco:

I. Rozlokowanie sił:

1) Na chwilę obecną na Morzu Śródziemnym znajduje się 20 niemieckich U-Bootów, których celem jest atakowanie wojskowych i handlowych sił wroga.

2) Obecne rozlokowanie sił ma się następująco:

a) W rejonie operacyjnym (zachodnie wody) – jeden U-Boot.

b) Powracające z rejonu zachodniego – trzy U-Booty.

c) Powracające do Spezii – jeden U-Boot. Jest to okręt transportujący 25 ton amunicji dla Tunisu. Z powodu sytuacji w Afryce Północnej nie był on w stanie dostarczyć ładunku do portu przeznaczenia.

d) 15 U-Bootów w bazach w Tulonie, La Spezia i Puli.

3) Z U-Bootów będących w naprawach gotowe będą w następujących terminach:

jeden okręt 16 maja,

jeden okręt 18 maja,

jeden okręt 19 maja,

jeden okręt 20 maja,

jeden okręt 24 maja,

jeden okręt 31 maja,

jeden okręt 5 czerwca,
jeden okręt 12 czerwca,
jeden okręt 15 czerwca,
jeden okręt 17 czerwca,
jeden okręt 26 czerwca.

4) Dwa dodatkowe U-Booty przewidziane są na Morze Śródziemne. Okręty te w pierwszej kolejności przyplłyną do baz, jako że nie posiadają śródziemnomorskiego ekwipunku na swoim pokładzie. Zakładając, że z powodzeniem pokonają Cieśninę Gibraltarską, powinny być gotowe do służby pod koniec maja.

II. Informacje dotyczące obecnej sytuacji:

1) Ogólne: W związku z zakończeniem działań bojowych w Afryce Północnej prawdopodobne jest rozdzielenie dróg zaopatrzeniowych. Musimy wziąć pod uwagę nie tylko drogi zaopatrzeniowe do Afryki Północnej, ale również przygotowania do operacji przeciwko Sycylii, Sardynii lub nawet Korsyce. Naszym zdaniem to w Kanale Sycylijskim i okolicach Malty przebiegać będzie główny nurt zaopatrzeniowy. Na informacje, w których okolicach potrzebne będzie zwiększenie liczby U-Bootów, musimy jeszcze poczekać.



HMS Vetch, który zatopił U-414

2) Operacje przypuszczalne:

a) Kanał Sycylijski – operacje U-Bootów w tym rejonie nie są pożądane ze względu na zarówno nasze, jak i wrogię pola minowe, które przeciwnik zapewne postawi już niebawem. Operacje U-Bootów u wybrzeży Tunezji, na południe od Cape Bon, na zachód od Tripolisu, są dla nas niezwykle trudne ze względu na liczne płycizny. Z operacji U-Bootów pomiędzy Pantellerią a Maltą nie można zrezygnować nawet ze względu na płycizny, dlatego że to właśnie tam przewidziane jest zagęszczenie wroga.

b) Zachodnie wody Morza Śródziemnego: najbardziej prawdopodobny rejon operacyjny dla U-Bootów

przewidziany jest w rejonie od 3°W i 4°30'E. Pokazuje to, jak duży obszar od 4°30'E do Kanału Sycylijskiego przewidziany jest dla zagęszczenia aktywności wroga, szczególnie biorąc pod uwagę operację przeciwko Sardynii, Sycylii lub Korsyce. Przypuszcza się, że porty w Bougie, Jijelli, Philippeville, Bône i Bizerii zostaną wykorzystane jako bazy wypadowe. Jeśli to w tych obszarach dojdzie do większego ruchu statków wroga, wtedy stanowiąc to będzie doskonałą okazję do ataku U-Bootów.



U-755

c) Wschodnie wody Morza Śródziemnego: ruch statków na wschodnim obszarze Morza Śródziemnego ze wschodu na zachód i vice versa najlepiej wykorzystany zostanie w

okolicach Cyrenajki, gdzie nasze U-Booty do tej pory operowały z największymi sukcesami.



Atak lotniczy na U-Boota w Cieśninie Gibraltarskiej

III. Decyzje:

1) Okręty operować będą w rejonach o największym zagęszczeniu ruchu wroga.

2) Niewielka liczba U-Bootów gotowa do podjęcia patrolu (zmniejszona o sześć okrętów przygotowujących się do misji zaopatrzeniowej dla Afryki Północnej) zmusza nas do zminimalizowania rejonów operacyjnych do zaledwie jednego Zachodnie rejonu Morza Śródziemnego traktowane są jako najważniejsze, ze względu na największą liczbę wrogich statków zlokalizowaną na tym obszarze.

3) Kiedy tylko więcej U-Bootów gotowych będzie do podjęcia patrolu i później zależnie od sytuacji na zachodnim obszarze Morza Śródziemnego, obszar na wschód od 4°30' zostanie ponownie obsadzony.

4) Jeśli zauważy się wzmożony ruch wroga na wschód od 4°30'E – Kanał Sycylijski z zamiarem lądowania w Sardynii, wtedy operacje przesunięte zostaną na południe od Sardynii.

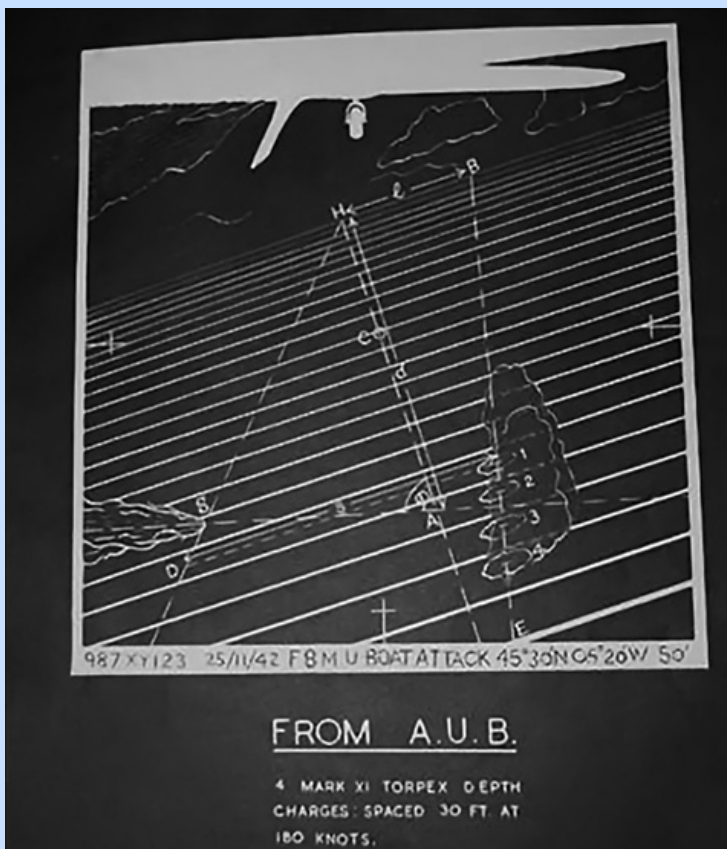
Z dniem 1 maja 1943 roku opracowano plan przewidujący wysłanie U-Bootów w rejon, gdzie operują wrogie okręty wojenne i lotniskowce na wschód od Gibraltaru, powracające do bazy.

Jeszcze dzisiaj, po tym, jak King George V powrócił do Gibraltaru (Formidable jest w bazie już od 7 maja), musimy porzucić plan wysłania w ten rejon okrętów z następujących przyczyn:

1) Jedynym U-Boatem znajdującym się na zachodnim Morzu Śródziemnym jest: U-616, który nadal nie posiada dość doświadczenia w operacjach śródziemnomorskich. Co więcej, dysponuje on jedynie sześcioma torpedami akustycznymi i zaledwie jedną torpedą elektryczną.

2) Przewidziane jest przeniesienie dwóch dodatkowych okrętów z Atlantyku, jeśli tylko uda im się przedrzeć przez Cieśninę Gibraltarską, na której alarm przeciwko okrętom podwodnym został podniesiony^[121].

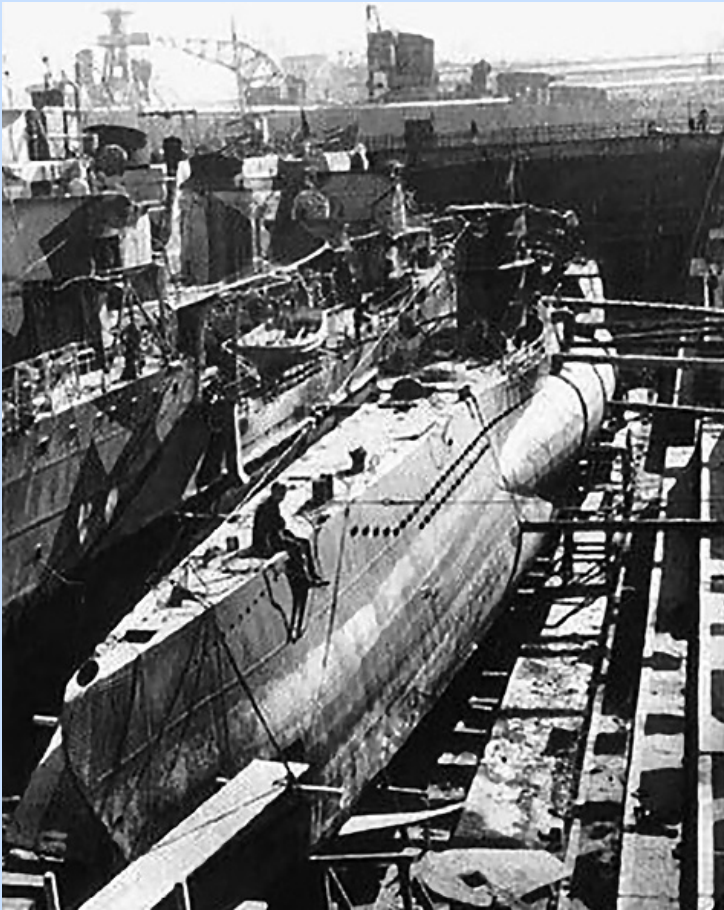
Jeśli przyjąć, że poprzednie miesiące były pod względem sukcesów U-Bootów na Morzu Śródziemnym uznawane za trudne, to maj zaczął się dla nich tragicznie. Pierwsze zatopienie miało miejsce dopiero 18 dnia tego miesiąca! *U-414* 13 maja wyszedł na swój trzeci patrol bojowy. Do tej pory nie zapisał na swoim koncie żadnych sukcesów. Los uśmiechnął się do niego 18 maja, kiedy to natrafił na konwój *KMS-14* płynący z Tyne do Algieru. Właściwie był to konwój łączony, bo w jego skład wchodziły też jednostki należące do *UGS-8*. *U-414* wyszedł na dogodną pozycję i rozpoczął atak. Pierwsze trafienie otrzymał parowiec *Fort Anne*^[122]. Przewoził on cenne wyposażenie wojskowe. Choć torpeda wyrządziła poważne szkody, to statek na zredukowanych obrotach dowłókł się do portu. Dowódca *U-414* uznał go jednak za zatopiony. Następnym trafionym statkiem okazał się *Empire Eve*.^[123] Tym razem torpeda spowodowała zatonięcie. Na dno poszło 6500 ton węgla i 250 ton oleju smarowego oraz pięciu ludzi. 81 – w tym kapitana Lawrence Weatherilla – wyratował *HMS Barfoil*, który przetransportował ich do Algierii. Dowodzący *U-414* Walther Huth^[124] delikatnie zawyżył swoje osiągnięcia, raportując zniszczenie 16 000 ton. Niedługo było dane załodze *U-414* cieszyć się z sukcesu. Podczas dalszej części patrolu, 25 maja, zlokalizowany został



Analiza ataku z powietrza na U-Boota

przez brytyjską korwetę HMS *Vetch*^[125], osłaniającą idący do Oranu konwój GTX 1, kiedy obsługa hydrolokatora zaraportowała kontakt. Ponieważ okręt służył już wcześniej pod dowództwem słynnego „pogromcy U-Bootów” Walkera, załoga postanowiła

teraz wykorzystać jego nauki i odłączyła się od konwoju, aby przyrzeć się kontaktowi. Sygnał hydrolokatora stawał się coraz mocniejszy. Na pokładzie *U-414* nie zauważono niebezpieczeństwa. Obserwatorzy na *Vetchu* mogli mówić o sporym szczęściu, gdyż w odległości zaledwie 300 metrów spostrzegli wysuwający się z wody peryskop. Huth wciąż nie miał pojęcia o zagrożeniu czającym się na powierzchni. Za pomocą peryskopu chciał jedynie zlustrować powierzchnię morza w celu ustalenia pozycji i ewentualnej obecności wroga. Dowódca *Vetcha* nie tracił czasu. Mając *U-Boota* jak na tacy, ruszył do ataku i zrzucił na niego pięć bomb głębinowych ustawionych na bardzo małą głębokość. Nie mógł chybić! Natychmiast ponowił atak, zrzucając kolejne ładunki, tym razem na oko. Prawdopodobnie nie było to już konieczne, gdyż niedługo po pierwszym ataku ukazały się na powierzchni plamy oleju i pęcherze powietrza. Choć dowódca *Vetcha* nie miał żadnych fizycznych dowodów swego sukcesu, to jednak zatopił *U-414* wraz z całą załogą.



U-Boot w La Spezia

Nie były to jedyne straty w maju. Kilka dni wcześniej, to jest 21 maja, brytyjski okręt podwodny HMS *Sickle'a*^[126] zlokalizował płynącego na powierzchni U-303. U-Boot ten dopiero co wypłynął z portu w Tulonie i

właśnie zamierzał przeprowadzić próby morskie, gdy znalazł się na celowniku *Sickle'a*. Brytyjczyk trafił *U-303* dwoma torpedami. Atak wykonany został z odległości 400 metrów. *U-Boot* nie miał szans. Momentalnie zatonał, zabierając ze sobą 20 marynarzy. Niesamowity wydaje się fakt, że atak dwiema torpedami z tak małej odległości przeżyło aż 28 członków załogi, w tym dowódca Heine i pierwszy oficer Coupette. Rozbitków przyjął na pokład jeden ze znajdujących się w pobliżu trałowców włoskich. Pomimo przeżytej traumy Heine nie zrezygnował z pływania – przedarł się później do Francji i 16 czerwca objął dowództwo nad *U-403*^[127].

Ciekawostką stanowi fakt, że jeszcze przed zatopieniem *U-303* HMS *Sickle* atakował 20 maja *U-755*. Brytyjski okręt podwodny dowodzony przez porucznika J.R. Drummonda po zlokalizowaniu *U-Boota* zaatakował go torpedami, jednak okazały się one niecelne. W dzienniku pokładowym z HMS *Sickle'a* można przeczytać:

21.50 – na pozycji 42°50'N, 06°00'E zlokalizowano U-Boota w namiarze 110°. Oficer wachtowy znajdujący się na pokładzie zarządził zmianę kursu prosto na cel.

21.55 – Odpalono sześć torped z odległości 4500 jardów (4114 metrów – przyp. Ł.G.). Zanurzamy okręt tuż po ataku. Usłyszano bardzo głośną eksplozję połączoną z

odgłosami tonięcia. Przypuszczano, że trafiono U-Bootu, ale okazało się to błędnym założeniem^[128].



Przegląd okrętu w czasie rejsu

Pod datą 21 maja nastąpił wpis dotyczący zatopienia U-303:

14.56 – Zauważono U-Boot na pozycji 43°00'N, 05°59'E. Opuszczał Tulon. Przygotowanie do ataku.

15.10 – Odpalono dwie torpedy z odległości 3000 jardów (2743 metry – przyp. Ł.G.).

15.12 – Odnotowano trafienie jednej torpedy około 30 stóp (dziewięć metrów – przyp. Ł.G.) od kiosku. Ogromny gejzer wody oraz gęsty dym wystrzeliły w powietrze. Cel zatonął w około pół minuty. Sickle zszedł pod wodę i obrął kurs na otwarte morze^[129].

Maj nie przyniósł już więcej sukcesów U-Bootom. Jedynie dwa zatopione frachtowce (właściwie to jeden zniszczony, a jeden zatopiony) stanowiły ich zdobycz w tym miesiącu. Jakby tego było mało, 28 maja Niemcy ponieśli kolejną stratę. Tym razem padło na U-755. Okręt odbywał właśnie swój piąty patrol bojowy, gdy zlokalizowany został przez patrolującego okolicę hudsona^[130]. Właściwie to wszystko zaczęło się już 26 maja. Jeden z samolotów należących do 500. Dywizjonu złapał na swym nocnym patrolu kontakt z niewielkim obiektem. Dokładny rekonesans rejonu doprowadził lotnictwo do kolejnego, bliższego kontaktu, który pozwolił 28 maja wykrytą jednostkę zidentyfikować jako U-Boot^[131]. Okręt zlokalizowano pomiędzy brzegiem Hiszpanii a Majorką. Wachta U-775 zauważyła

nadlatujący samolot. Dowódca Göing nie zdecydował się na zanurzenie i postanowił podjąć walkę z nadlatującym „Tommy”. Nie zdawał sobie jednak sprawy, z jakiego kalibru przeciwnikiem miał do czynienia – samolot uzbrojony był w rakiety D/C powietrze-ziemia^[132]. „Tommy” rozpoczął atak. Zszedł na niewielką wysokość i odpalił dwie rakiety. Choć pierwsza okazała się niewypałem, to jednak druga ugodziła cel w samo śródkręcie. Hudson nie odpuszczał. Szybko zawrócił i dołożył uszkodzonemu już U-Bootowi cztery kolejne rakiety, z których aż trzy trafiły cel, i to dokładnie pod linią wody^[133]. U-775 nie miał żadnych szans. Göingowi nie pozostało nic innego, jak tylko wydać rozkaz opuszczenia okrętu. Atakujący hudson okazał się jednak nieustępliwy. Pomimo wyraźnego uszkodzenia U-Boota zasypał go dodatkowo pociskami z broni pokładowej, w sumie wystrzelił około 7000 naboji. Spora część załogi poniosła podczas tej kanonady śmierć. Pilot hudsona zarejestrował jeszcze moment, w którym U-Boot pionowo zatonął, po czym wycofał się do bazy. Dowódca i 39 ludzi zginęli podczas ataku. Jakimś cudem udało się ująć z życiem dziewięciu ludziom, których wyratował później z wody hiszpański okręt wojenny *Velasco*. Niemcy przetransportowani zostali do Walencji, a następnie repatriowani. Tym oto sposobem stan liczebny śródziemnomorskich U-Bootów stopniał do 17. Przyszłość nie zapowiadała poprawy.

2

Operacja „Husky”

Inwazja nie była szczególnym zaskoczeniem dla Niemców, gdyż sam słyszałem jakąś audycję propagandową, która ostrzegała w języku angielskim przed lądowaniem na wyspie – inwazyjne wojska zostaną utopione we własnej krwi.

Zbigniew Węglarz *Nieżłomny*

FdU wierzył, że słaby rezultat w maju spowodowany był niewystarczającą liczbą U-Bootów gotowych do patrolu. Kolejne

jednostki miały po remontach zasilić nadszarpnięte siły śródziemnomorskie.

Operacja „Husky” okazała się zwycięska dla aliantów, choć zapewne nie wszystko przebiegało tak, jakby sobie tego życzyli. Po stronie osi straty wyniosły 29 tysięcy żołnierzy. Do tego 140 tysięcy dostało się do niewoli. Alianci stracili ogółem 4958 ludzi oraz mieli przeszło 15 tysięcy rannych. Cieniem na zwycięstwie aliantów położył się fakt, że wrogowi udało się ewakuować z wyspy przeszło 100 tysięcy żołnierzy i ponad 10 tysięcy pojazdów.

FdU podsumował majowe dokonania i sformułował wytyczne na kolejny miesiąc:

1) *Głównym miejscem operowania powracających do gotowości bojowej U-Bootów są:*

a) *Wrogie linie zaopatrzeniowe Gibraltar – Algieria. Odbywa się na nich stały i wzmożony ruch, dostarczane są liczne towary, które wykorzystane być mogą do przygotowań inwazji na Sycylię, Korsykę lub Sycylię. W maju 19 konwojów złożonych z około 230 statków,*

przewożących jakieś 1,25 miliona ton ładunków, przeszło z Cieśniny Gibraltarskiej na wschód. Podejrzane jest, że duży ruch statków odnotowano na wschodzie, natomiast niemal ustał u wybrzeży Afryki, prawdopodobnie jednak stało się tak na skutek upadku Tunezji.

b) Rejon na wschód od Bône, aż do Cieśniny Sycylijskiej, gdzie również ma miejsce ożywiony ruch statków. Głównie są to trałowce, niszczyciele, eskortowce i małe frachtowce. Cel ten jest dla nas mniej cenny – operacje U-Bootów w okolicach Kanału Sycylijskiego i na licznych płycznach w okolicach Tunezji są dla nas niezwykle trudne.

c) Rejon we wschodniej części Morza Śródziemnego aż do wybrzeży Cyrenajki, gdzie ruch także wzrósł. To tu warto skierować nasze U-Booty.

d) Z powodu mało satysfakcjonującego raportu naszych agentów nie jesteśmy zbyt pewni nasilenia ruchu w okolicach Palestyny.

e) Biorąc pod uwagę punkty a-d, w dalszym ciągu głównym teatrem działań będzie zachodni rejon Morza Śródziemnego. Pojawianie się U-Bootów na wschodnich wodach Morza Śródziemnego również jest wskazane ze względu na konieczność rozproszenia sił defensywnych wroga i na możliwość odniesienia sukcesu w tych rejonach.

2) Atak sił powietrznych na nasze U-Booty ulegnie nasileniu. Samoloty osiągają coraz lepsze wyniki w walce z

U-Bootami z powodu stosowania nowego rodzaju broni, która nie jest nam jeszcze w pełni znana. Stało się tak, że w zeszłym miesiącu prawie każdy spostrzeżony przez samolot U-Boot został zniszczony lub co najmniej poważnie uszkodzony^[134].

Statystyki działalności U-Bootów w miesiącu maju mówią same za siebie. Otóż średnia liczba okrętów w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego wynosiła zaledwie 2,8 okrętu, co stanowiło zaledwie 14,5% floty śródziemnomorskiej. Jeszcze gorzej wyglądała sytuacja na wschodnich wodach Morza Śródziemnego. Otóż ani jeden okręt przez cały miesiąc nie operował w tym rejonie. Jedynie dwa okręty powracały lub płynęły do bazy. Aż 75% całej floty przebywało w maju w porcie! Zatopiono jedynie dwa statki, co daje ńędzne 1300 ton na operujący okręt podczas 12 dni patrolu. Jeśli się do tego wszystkiego doda trzy stracone U-Booty, to maj okazuje się całkowitą porażką. FdU potwierdza to w swoim raporcie:

Maj okazał się dla U-Bootów najczarniejszym ze wszystkich dotychczasowych miesięcy wojny. Było to spowodowane małą liczbą dostępnych U-Bootów oraz niewielkimi sukcesami osiągniętymi przy ciężkich stratach.

Nowe informacje i odebrane przez nas lekcje nie mogą pozostać bez echa. Siła naszego wroga jest znana. Największym zagrożeniem dla U-Bootów w dalszym ciągu pozostaje lotnictwo, tak jak to było do tej pory. Ulepszenia broni przeciwlotniczej i radarów są bardziej niezbędne niż kiedykolwiek wcześniej. Ze względu na ciągłe zagrożenie z powietrza czas dojścia U-Bootów do rejonu operacyjnego lub powrót do bazy zostanie wydłużony, w związku z czym ich siła bojowa w rejonie operacyjnym zostanie zmniejszona. Liczba awarii i zniszczeń zapewne także wzrośnie.

Ze względu na niewielką liczbę dostępnych U-Bootów(17 okrętów) efektywność prowadzenia wojny w rejonie śródziemnomorskim nie może zostać zagwarantowana. Nadal uważa się, że Morze Śródziemne stanowi cenny rejon operacyjny dla U-Bootów^[135].

Dziurę po stracie trzech U-Bootów dowództwo mogło załatać tylko jednym okrętem oddelegowanym na Morze Śródziemne. Więcej jednostek na chwilę obecną nie wchodziło w grę. Do wykonania tego zadania przeznaczono U-409 (Typ VIIC), którego dowódcą był porucznik Hanns-Ferdinand Massmann. Okręt należał wcześniej do 9. Flotylli. 26 maja opuścił swoją bazę w Breście, by przedrzeć się przez Cieśninę Gibraltarską i dołączyć do 29. Flotylli. Już 30 maja zaatakowany został przez samolot należący do 48. Dywizjonu RAF-u. U-409 musiał alarmowo zejść pod wodę. Następny atak

nastąpił podczas przechodzenia przez „jaskinię lwa”. 5 czerwca U-409 przedarł się przez Cieśninę Gibraltarską, choć atakował go patrolujący samolot. 12 czerwca U-Boot przybył do bazy w Tulonie. Jego rejs trwał dwa tygodnie. Na podstawie późniejszego raportu załogi U-409 sporządzono opis dotyczący przejścia przez Cieśninę Gibraltarską:



U-97 z doskonale widocznym emblematem, konikiem morskim, wymalowanym na wieżycie okrętu

U-409 znajdował się przy podejściu do Cieśniny Gibraltarskiej już kilka dni wcześniej, dwa razy próbując przejścia od strony afrykańskiej. Obydwie próby pokonania cieśniny dokonane zostały na powierzchni przy

„całej naprzód”. W obu wypadkach U-409 czekał na odpowiedni moment, będąc na głębokości 80 metrów na zachód od miasta Tanger. Massmann obawiał się przejścia w ciemną bezksiężycową noc ze względu na wzmożone patrole lotnicze i jednostek nawodnych, w związku z tym czekał na noc nieco jaśniejszą, za to mglistą.

Przejście cieśniny dokonane zostało z hiszpańskiej strony, aby ominąć zagrody minowe położone po stronie afrykańskiej przez U-118 kilka miesięcy wcześniej (miało to miejsce przy podejściu do Cieśniny Gibraltarskiej w lutym 1943 roku – przyp. Ł.G.).

U-409 forsował pierwsze mile Cieśniny Gibraltarskiej na powierzchni. Następnie zanurzył się około godziny 23.00 i na silnikach elektrycznych pokonywał dalszą drogę. Kiedy minął najwęższy punkt cieśniny, przeszedł na pełną prędkość i tak płynął przez około 20 mil. O godzinie 4.00 padł rozkaz wynurzenia i na całej naprzód kontynuowano marsz, trzymając się hiszpańskiego wybrzeża.

Po zbliżeniu się do wybrzeża Cabo de Gata U-409 przeszedł na zamierzony kurs, którego celem była baza w La Spezia. Naprzeciwko Minorki Massmann nadał komunikat do dowództwa, po czym otrzymał wytyczne nakazujące mu udanie się do Tulonu zamiast do La Spezia.

Jeden z marynarzy załogi U-409 narzekał na braki organizacyjne bazy w Tulonie. Jak zeznał, U-409 pokonywał całą drogę bez żadnej eskorty. Massmann

powiedział, że był bardzo zdziwiony faktem, że żaden z angielskich okrętów podwodnych nie odkrył przekradającego do bazy w Tulonie U-Boota. Dopiero na samym końcu mały poławiacz min przybył na spotkanie z nim, jednak było już za późno na zmianę ogólnego wrażenia^[136].

Na pierwsze sukcesy w czerwcu ponownie przyszło czekać FdU dość długo. Dopiero 12 czerwca nadarzyła się pierwsza okazja. U-97 dostał uprzednio pozwolenie na dowolne przemieszczanie się w granicach swojego sektora. O godzinie 2.30 w nocy natrafił na samotny statek. Nienękany przez eskortowce mógł podejść na pozycję dogodną do strzału. U-Bootem dowodził kapitan Hans-Georg Trox. Wystrzelono pojedynczą torpedę, której eksplozja spowodowała u ofiary silny przechył na prawą burtę. Zaledwie cztery minuty wystarczyły, by statek całkowicie zniknął z powierzchni wody. Był nim parowiec *Palima*^[137]. Płynął z Port Saidu na Cypr. Choć nie należał do dużych, to jednak zniszczenie jego ładunku – 720 ton amunicji, kwasu i farb, oraz cztery ciężarówek – warte było torpedy. Marynarze z *Palimy* nie mieli czasu na spuszczenie łodzi ratunkowej. Ci, którzy przeżyli, czyli 37 osób (zmarło 24 ludzi) znaleźli się w wodzie. Wszyscy chwycili się trzech dryfujących tratów. Już o świcie odnalazł ich brytyjski samolot osłaniający jeden z pobliskich konwojów. Była to łódź

latająca Walus. Wylądowała na wodzie i zabrała na swój pokład jednego rozbitka, który odniósł najwięcej ran. Czym prędzej przetransportowano go do Bejrutu. Niedługo potem nad rozbitkami pojawiły się trzy kolejne samoloty, które naprowadziły na nich trzy francuskie łodzie motorowe. Dla bezpieczeństwa osłaniał je grecki niszczyciel RHS *Aetos*^[138], który odłączył się od pobliskiego konwoju. Wszyscy rozbitkowie trafili do Sydonu. Ośmiu najciężej rannych przewieziono bezpośrednio do szpitala.

Zaledwie po trzech dniach Trox poinformowany został, o kolejnym celu. Tym razem na kursie U-Boota pojawił się zbiornikowiec *Althelmonarch*^[139]. Co ciekawe, ten sam okręt 20 października 1940 storpedowany został przez słynny *U-47* pod dowództwem „Byka ze Scapa Flow”, kapitana marynarki Günthera Priena. Zbiornikowiec płynął wtedy do Liverpoolu. Trafienie spowodowało liczne zniszczenia, jednak udało się go ocalić i w lipcu 1941 roku wrócił do czynnej służby. Teraz *Althelmonarch* płynął z Bejrutu do Aleksandrii. Osłaniał go grecki RHS *Aetos*, ten sam, który brał udział w ratowaniu rozbitków z poprzedniego statku zatopionego przez Troxa. Tym razem storpedowany zbiornikowiec nie miał szans na ratunek. Zatonął szybko, na północny zachód od Jaffy w Palestynie. Czterech ludzi poniosło śmierć na miejscu, a resztę wyłowił grecki niszczyciel. Trox posłał na dno ładunek aż 13 600 ton oleju

napędowego. Tymi dwoma zatopieniami przebił rezultat całego, łącznego miesiąca maja.

U-81 patrolował okolice Derny w Libii. 17 czerwca napotkał na swojej drodze konwój GTX-2 płynący do Port Saidu. Za cel dowódca *U-Boota* obrał duży transportowiec. O godzinie 7.33 wystrzelił dwie torpedy. Jedna z nich ugodziła statek, którym okazała się brytyjska *Yoma*^[140]. Na jej pokładzie znajdowało się aż 1961 osób^[141]. Eksplozja spowodowała masakrę wśród zaokrętowanych ludzi. Zginęły 484 osoby, w tym kapitan George Patterson. Do ratowania reszty włączyły się wszystkie dostępne jednostki. Ocalono w sumie 1477 ludzi, którzy znaleźli się na pokładach *HMAS Lismore*^[142], *HMAS Gawlera*^[143], *HMS MMS-102*, *HMS MMS-105* oraz frachtowca *Fort Maurepas*. Dowódca *Krieg* nie mógł zobaczyć rezultatu swojego ataku (było to już niemal normą dla *U-Bootów* walczących na Morzu Śródziemnym), gdyż natychmiast skrył się w głębinach morskich. Liczba rozbitków znajdujących się w wodzie uchroniła go przed kontratakami. Ryzyko było zbyt wielkie. Zniszczenie transportowca potwierdzono na podstawie odgłosów tonięcia i pęknięcia grodzi idącego na dno statku.

Wydawało się, że czerwiec przynosi przerwanie stagnacji. Sukcesy w porównaniu z majowymi porażkami były znaczne. Już 21 czerwca doszło do kolejnego zatopienia. Jego sprawcą był *U-73*, który na

zachód od Algieru zaatakował konwój TE-22 płynący z Swansea do Philippeville. Trzy torpedy powędrowały na jego spotkanie. Jedynym pechowcem okazał się niewielki brytyjski *Brinkburn*^[144]. Przewoził 2500 ton materiałów rządowych oraz 800 ton amunicji. Wybuch dwóch torped spowodował natychmiastowe zatonięcie. Uratowało się jedynie dwóch ludzi (wyłowili ich będące w pobliżu kutry rybackie) z 31-osobowej załogi. Tym razem zatonięcie statku potwierdzone zostało w 100% przez załogę *U-73*. Niedługo po ataku, upewniwszy się, że okolica pozostaje bezpieczna, *U-Boot* wynurzył się i na powierzchni morza marynarze odnaleźli dowód swojego sukcesu w postaci wielu uszkodzonych puszek z żywnością oraz pocisków 75 mm transportowanych przez frachtowiec.

Do *FdU* dowódca *Deckert* zameldował zatopienie 3000 ton.

Już następnego dnia *FdU* otrzymał raport z pokładu *U-431*, który doniósł, że z jego wachlarza czterech torped trzy ugodziły krążownik rozpoznany jako *Frobisher*. 17 czerwca niemieckie lotnictwo zlokalizowało w okolicach Oranu lekki krążownik *Vindictive*, więc domyślano się, że to właśnie o nim mowa. Dokumenty brytyjskie nic jednak nie wspominają o zatopieniu lub chociażby uszkodzeniu swojego krążownika. Najwyraźniej już drugi raz bez szwanku przetrwał on atak torpedowy. Wcześniej, 12 listopada 1942 roku, atakowany był przez

U-515, jednak dał radę wymanewrować płynące ku niemu torpedy. Kolejny nieprawdziwy raport napłynął z *U-593*. Jego dowódca twierdził on, że 23 czerwca odnotował trzy trafienia w dwa zbiornikowce. Miało się to wydarzyć na północ od Cape Colbin. Oba zbiornikowce, ocenione na 6000 ton każdy, uznano za prawdopodobnie zatopione.

Dopiero 25 czerwca nastąpiło potwierdzone zatopienie. Nie po raz pierwszy już podczas kampanii śródziemnomorskiej *U-81* pozwolił sobie na ćwiczenia artyleryjskie wymierzone w płynące po okolicy żaglowce. I tak 25 czerwca zatopił egipskiego 80-tonowego *Nisra* przewożącego żywność do Jaffy. Przed dziób wystrzelono najpierw pocisk ostrzegawczy. Żaglowiec zastopował, a jego załoga opuściła pokład. 12 pocisków wystarczyło, by jednostka przeszła do historii. Następnego dnia przyszła kolej na syryjskiego 75-tonowego *Toufica Allaha*, który płynął do Hajfy. Tym razem wystrzelono 48 salw. Jeszcze tego samego dnia 30 pocisków zatopiło syryjską 80-tonową *Nelly*, statek przewożący żywność, głównie ziemniaki. Na dno poszło zatem 225 ton za sprawą 90 pocisków.

27 czerwca *U-81* trafił na większy cel. Około trzech mil na zachód od Latakii w Syrii natknął się na samotny statek.

Był nim grecki *Michalios*^[145]. Płynął pod balastem z Turcji do Egiptu. O godzinie 15.03 *Michalios* otrzymał trafienie torpedą pomiędzy III a IV ładownię. Ogólnie *U-81* wystrzelił do niego dwie torpedy, z tym że jedna chybiła. W wyniku ataku doszło do całkowitego zniszczenia steru. Załoga nie miała szansy go naprawić, gdyż frachtowiec zatonął w trzy minuty. Jeden członek załogi zginął. Całą resztę wyratowała łódź motorowa, która przewiozła rozbitków do Latakii. Zaraz po ataku *U-81* zlokalizował kolejny cel, zidentyfikowany jako grecki *Livathos*. *U-81* śledził go przez sześć godzin, po czym przystąpił do ataku. Dwie torpedy powędrowały do płynącego samotnika. Chybiły celu! W tym czasie *U-Boot* niebezpiecznie zbliżył się do wybrzeża, z którego został ostrzelany przez artylerię nabrzeżną. Do tego wysłano w jego stronę *HMAS Cessnock*^[146] oraz łodzie motorowe, które ruszyły z Bejrutu. Zdając sobie sprawę z zagrożenia, dowódca *U-Boota* wycofał się i odpłynął z niebezpiecznego rejonu.

27 czerwca okazał się szczęśliwym dniem dla patrolującego *U-73*. Na jego drodze pojawił się konwój *XTG-2* płynący z Bône do Gibraltaru. W jego skład wchodził tankowiec. *U-73* zaatakował go pojedynczą torpedą rufową. Trafił! Jego ofiarą okazał się *Abbeyle*^[147]. Płynął pod balastem. Szczęśliwie dla jego załogi nikt nie zginął. Uszkodzenia okazały się tak poważne, że podjęto decyzję o osadzeniu statku w

po bliziu plaży w Algierze. Dopiero w 1944 roku zdecydowano się go wyremontować. Pełnił służbę aż do września 1960 roku.

Sukcesy w czerwcu zamknięte zostały przez *U-453*, który przypuścił atak na konwój GTX-4 płynący z Gibraltaru do Port Saidu. Wachlarz czterech torped powędrował w jego stronę. Zaobserwowano jedną detonację i usłyszano trzy eksplozje. W rzeczywistości jedynie jeden cel uległ uszkodzeniu. Był nim stary zbiornikowiec *Oligarch*^[148]. Na dłuższy czas wyłączony został ze służby.

Choć tym razem w wypadku tego statku można mówić o szczęściu, gdyż przetrwał on atak U-Bootów, to jednak już po wojnie, w 1946 roku, zdecydowanie szczęścia mu zabrakło, zatonął bowiem na Morzu Czerwonym z ładunkiem broni i trujących gazów.

Głównym założeniem na drugie półrocze było dla FdU maksymalne skrócenie czasu pobytu okrętów w stoczni. To przede wszystkim w długich przestojach U-Bootów upatrywał słabych wyników tonażowych. Zdając sobie sprawę, że inwazja jest tylko kwestią czasu, Niemcy pragnęli uczynić wszystko, aby zapewnić jak największą liczebność okrętów w rejonach operacyjnych.

Już 4 lipca doszło do pierwszego zatopienia. *U-375* podjął akcję przeciwko konwojowi KMS-18B płynącemu

z Clyde na Sycylię. Wachlarz czterech torped popłynął w stronę statków wroga i ugodził w brytyjskiego *St. Essylta*^[149]. Zegar wskazywał 21.40, gdy frachtowcem zakołysało i doszło do eksplozji na prawej burcie. Tylko jedna torpeda okazała się celna. Na statku wybuchł pożar. Niemająca najmniejszych szans na uratowanie okrętu załoga na rozkaz kapitana Stephena Digginsa opuściła pokład. Oprócz 900 ton wyposażenia wojskowego, w tym dwóch samolotów, na *St. Essylcie* znajdowało się 320 żołnierzy. Ogólnie załoga liczyła sobie 401 ludzi. Czterech zginęło. Wrak długo dogorywał. Wszechobecny ogień niszczył wszystko na swej drodze, jednak czynił to bez pośpiechu. Dopiero o 5.45 następnego dnia doszło do ostatecznego zatonięcia wraku. Znajdujących się w wodzie ludzi wyratowały HMS *Honeysuckie*^[150], HMS *Rhododendron*^[151] oraz HMS *Restive*^[152]. Wszystkich bezpiecznie przetransportowano do Algieru. Po przesłuchaniu świadków kapitan *St. Essylta* odznaczony został Lloyds War Medal za odwagę na morzu. Co się tyczy *U-375*, to zaraz po nadaniu meldunku o odniesieniu sukcesu wystąpił on z prośbą do FdU (zatwierdzoną) o zgodę na powrót do Tulonu ze względu na poważne uszkodzenie hydrofonów^[153]. Na podstawie raportu *U-375* FdU przyjął, że zatopiono frachtowiec o wyporności 8000 ton^[154].

Jeszcze tego samego dnia szczęście uśmiechnęło się do załogi *U-409*. Dosłownie godzinę i siedem minut przed atakiem *U-375* odpalił swoje torpedy. Pierwszy „węgorz” G7e trafił w duży statek pasażerski. Był to brytyjski *City of Venice*^[155]. Płynął z Clyde na Sycylię. Na pokładzie miał 302 żołnierzy^[156], 700 ton materiałów wojskowych, jeden samolot oraz 2000 ton piasku służącego jako balast. Torpeda eksplodowała na sterburcie, akurat wtedy, kiedy statek zaczynał wykonywać swój planowany zygzak. Płynął z prędkością zaledwie siedmiu węzłów i przy spokojnym morzu okazał się łatwym celem. Na skutek eksplozji pierwsza łódź ratunkowa wyleciała w powietrze. Znajdujący się na pokładzie samolot przesunął się na dziób, oblewając paliwem stojące tuż obok wozy transportowe, które od razu stanęły w ogniu. Zastopowano maszyny statku. Załoga momentalnie zabrała się do gaszenia pożaru, jednak rury do wody na pokładzie uległy całkowitemu zniszczeniu, pompy pomocnicze nie chciały zadziałać, a 30-galonowa gaśnica z pianą okazała się niewystarczająca do zgaszenia pożaru. Belki pokładowe oraz luki na głównym pokładzie także wyleciały w powietrze i na pokład zaczęła wdzierać się woda.

City of Venice nabierał przechyłu na dziób. Rozumiejąc zagrożenie, kapitan James Wyper zarządził ewakuację żołnierzy oraz 22 ludzi obsługujących broń pokładową (jednostka ta posiadała ogółem 10 dział różnego kalibru)

na sześć łodzi ratunkowych. Na pokładzie miała pozostać jedynie tak zwana załoga szkieletowa złożona z około 30 ludzi. Już podczas ewakuacji doszło do pierwszego nieszczęścia. Jedna z łodzi ratunkowych została opuszczona zbyt szybko, wskutek czego znajdujący się w niej ludzie znaleźli się w wodzie. Dwóch członków załogi utonęło. Reszta powróciła na pokład *City of Venice*. Pomimo usilnych starań pozostali na trafionym statku marynarze przegrywali walkę z szalejącym wokół pożarem. Do tego doszła kolejna eksplozja, prawdopodobnie kanistrów z paliwem i olejem przechowywanych w jednej z ładowni. Choć kapitan miał początkowo plan osadzenia wraku w pobliżu wybrzeża, to jednak zagrożenie wybuchem ładowni z amunicją odwiodło go od realizacji tego pomysłu. Obsadzono ostatnią z łodzi ratunkowych i w ten sposób zakończono ewakuację po wcześniejszym zabezpieczeniu lub zniszczeniu wszelkich ważnych dokumentów. Wyłowiono z wody jeszcze kilku rozbitków, po czym w okolicy pojawiła się fregata HMS *Teviot*^[157]. Wówczas doszło do kolejnej tragedii. Przeładowana łódź ratunkowa wypełniona przeszło 60 pasażerami przechyliła się i wywróciła na prawą burtę. Ludzie znaleźli się w wodzie pomiędzy tonącym wrakiem a podążającą im na ratunek fregatą. Kapitan, ośmiu członków załogi, jeden obsługi działa oraz 10 żołnierzy – wszyscy oni zginęli. Dziobowa część *City of*

Venice zatonała o 23.30. Część rufowa poszła na dno o 5.30 rano następnego dnia. Na konto *U-409* oprócz tonażu statku wpłynęło dodatkowe 10 ton, jako że okręt nieprzyjaciela miał na pokładzie barkę desantową *HMS LCE-14*, która również uległa zniszczeniu. Obok wspomnianej wcześniej fregaty na miejscu zdarzenia pojawiły się *HMS Restive* oraz *HMS Rhododendron*, które przyjęły rozbitków na swoje pokłady i przewiozły do Algieru. Początkowo posłanie na dno *City of Venice* zapisane zostało na konto *U-375*, i to nie od razu. W dzienniku bojowym FdU pod datą 5 lipca nie ma najmniejszej wzmianki o dokonaniu tego zatopienia. Dopiero późniejsze badania wykazały, że miało ono miejsce godzinę przed atakiem *U-375*, a więc ten U-Boot nie mógł być sprawcą owego sukcesu. Czyli to inny znajdujący się w okolicy U-Boot posłał *City of Venice* na dno. Drogą dedukcji padło na *U-409*. Na okręcie nie zdążono nacieszyć się sukcesem i poinformować o nim dowództwa, gdyż już 12 lipca padł on ofiarą ataku. Zatopiły go bomby głębinowe z niszczyciela *Inconstant*^[158]. Przebieg wydarzeń najlepiej obrazują wspomnienia załogi spisane w amerykańskich raportach:

29 czerwca wczesnym popołudniem U-409 opuścił Tulon rozpoczynając w ten sposób swój szósty i zarazem ostatni patrol bojowy w rejonie pomiędzy Oranem a Ténès.

Pomimo ogólnego poczucia radości, jakie załoga zademonstrowała w Soldatenheim, w wieczór poprzedzający wyjście okrętu (wiele szkła zostało rozbitego podczas drogi powrotnej do bazy) oficerowie oraz załoga nie czuli się komfortowo przed patrolem na Morzu Śródziemnym. Poczucie to dodatkowo pogorszył rychły atak bombami głębinowymi.

U-409 płynął w towarzystwie U-375 oraz eskortującego ich okrętu. Grupa weszła do Vignettes Road, a następnie na północ do Grande Jette, gdzie U-Boota opuściła eskorta. Niedługo potem U-409 zanurzył się i popłynął w kierunku rejonu operacyjnego.

Massmann był kompletnie niezorientowany w taktyce śródziemnomorskiej, a w szczególności brakowało mu pewności siebie podczas dziennego ataku z pozycji peryskopowej. Jego głównym założeniem było przebywanie na głębokości 60 metrów podczas dnia z czasowym wynurzeniem na głębokość peryskopową w celu obserwacji. Zazwyczaj wynurzał się dopiero o 23.00 i pozostawał na powierzchni do 4.00. (...)

6 lipca, pomiędzy godziną 1.00 a 3.00, w pobliżu Ténès U-409 zaatakowany został dwoma bombami zrzuconymi z samolotu oraz dużą liczbą bomb głębinowych. Przejęte dokumenty wykazują, że pod tą datą zanotowano atak 101 bomb głębinowych. U-Boot jednak pozostał nieuszkodzony. (Notka dopisana do raportu – HMS

Wymbrel i HMS Cygnet, korwety eskortujące konwój KMF-1, spostrzegły wynurzonego U-Boota około trzech mil od nich i zaatakowały go za pomocą około stu bomb głębinowych).

Jeden z ataków przyczynił się do uszkodzenia manometru, który pozostał niesprawny aż do chwili zatonięcia. Świadcowie ataku meldowali również uszkodzenie wentylatora numer pięć, który ich zdaniem bezpośrednio przyczynił się do zatonięcia ze względu na wytwarzanie bąbli powietrza, które zdradzały pozycję okrętu.

W nocy z 7 na 8 lipca około 15 mil na północ od Oranu jedna z trzech torped FAT została aktywowana, kiedy jeszcze znajdowała się w wyrzutni. Nie mogło dojść do normalnego w tej sytuacji rozbrojenia na skutek ciśnienia powietrza. W związku z tym została wystrzelona.

O 6 rano 9 lipca przebywający w pobliżu Ténès U-409 wraz z U-375, U-407 oraz U-617 otrzymały rozkaz udania się w okolice Sycylii. Jeszcze zanim osiągnięto wyznaczony obszar, nadeszło nowe polecenie kierujące okręt w poprzedni rejon operacyjny.

12 lipca około godziny 7.00 U-407 przebywający w wynurzeniu zauważony został przez HMS Inconstant. Pojedyncza bomba głębinowa wyrzucona przez Anglików według naocznego świadka przebywającego na U-Boocie była gorzkim przedsmakiem nadciągającego ataku. Ten

sam człowiek zeznał później, że prawdopodobnie zaraz po wynurzeniu U-Boot namierzony został przez stację lądową, która wysłała komunikat o jego obecności. Namiar na U-409 złapany został podczas podejścia U-Boota do ataku na statek konwoju Empress of Russia. Także raport z HMS Inconstanta potwierdza to, że pierwszy kontakt złapany został pomiędzy niszczycielem a Empress of Russia.

Podczas 2,5-godzinnego ataku w kierunku U-409 spadło 49 bomb głębinowych. Chociaż nie okazały się celne, to jednak wytworzyły nastrój beznadziei wśród niemieckich podwodniaków. Uczucie to zintensyfikowane zostało wyraźnie słyszalną ucieczką ciśnienia spowodowaną poprzednim atakiem. Niektórzy z Niemców wierzyli, że atakujący ich niszczyciel posługuje się nowoczesnymi bombami i aparatami nasłuchowymi. Był to skutek zabiegu dowódcy niszczyciela, który przeżył kiedyś atak bombami głębinowymi, znajdując się na pokładzie brytyjskiego okrętu podwodnego, w związku z czym bardzo rozważnie pokierował się dźwiękiem uchwyconym z U-Boota, dając w ten sposób doskonałą lekcję swojej załodze, jak skutecznie atakować okręt podwodny.



**Wynurzony U-409 na powierzchni tuż przed dziobem
HMS *Inconstanta***

Odpowiedzią U-409 na zintensyfikowany atak było coraz większe zanurzenie. Dowódca U-409 przyznał później, że zmarnował swą jedyną szansę ucieczki, znajdując się w paśmie silnie zasolonej wody, gdzie jego zdaniem mógł skutecznie użyć BOLD, aby zgubić przeciwnika.

Trzecie podejście niszczyciela z bombami głębinowymi eksplodującymi nad U-Bootem przyniosło liczne uszkodzenia, szczególnie hydrofonów, świateł oraz części elektryki. Massmann w dalszym ciągu zanurzał okręt. Kolejna z bomb wybuchła dokładnie nad kioskiem i

spowodowała gwałtowne wdzieranie się wody na pokład. (przypis – ostatni atak ustawiony był na około 700 stóp, lecz podejrzewa się, że eksplozja nastąpiła na mniejszej głębokości niż była przewidziana). Na U-Boocie opróżniono zbiorniki balastowe i okręt wystrzelił na powierzchnię niemal w pozycji pionowej. Załoga czym prędzej wybiegła na zewnątrz. Okręt zaczął tonąć. Żadna wiadomość radiowa nie została wysłana do dowództwa. Załoga U-Boota zaczęła opuszczać pokład. W międzyczasie HMS Inconstant otworzył ogień, zaliczając trzy trafienia. Żaden rozkaz nie został wydany załodze U-Boota odnośnie obsadzenia działa. Około 20 minut od zniknięcia U-409 pod powierzchnią wody niszczyciel zaczął przyjmować rozbitków na pokład. Było ich w sumie 39 (11 ludzi zginęło – przyp. Ł.G.). Ze względu na szybkość wydarzeń żaden z członków załogi U-409 nie miał na sobie kamizelki ratunkowej^[159].

Konwój KMS-18B stracił jeszcze jedną jednostkę. Następnego dnia po zatopieniu *City of Venice*, to jest 5 lipca, do konwoju dobrał się U-593. O godzinie 15.43 wystrzelił dwie podwójne salwy torpedowe. Po minucie i 20 sekundach na pokładzie U-Boota odnotowano dźwięki eksplozji oraz tonięcia. Ofiarą okazał się *Devis*^[160], statek, na którym zaokrętowany był komandor konwoju Walter Denson. Płynął z Clyde na Sycylię i oprócz kilku samolotów i materiałów

rządowych transportował także 289 kanadyjskich żołnierzy mających wziąć udział w operacji „Husky”. Na skutek ataku zginęło 52 ludzi. Do zatopionego tonażu należy dodać także barkę desantową HMS *LCM-1123* (50 ton), która również znajdowała się na pokładzie *Devisa*. Druga barka - HMS *LCM-1129* - została tylko lekko uszkodzona i znajdujący się w wodzie rozbitkowie wykorzystali ją jako łódź ratunkową.

Ostatecznie udało się ją ocalić. Resztę rozbitków z *Devisa* przyjął na swój pokład HMS *Cleveland*.

FdU mógł być zadowolony z sukcesów odniesionych od początku lipca, szczególnie na tle chudych wcześniejszych miesięcy. Liczba zatopień wzrastała, choć jednocześnie na wodach Morza Śródziemnego nastąpiło duże natężenie ruchu wskazujące na planowaną wkrótce inwazję. Biorąc pod uwagę ten aspekt, liczba zatopień dokonanych przez U-Booty była daleka od zadowalającej. 6 lipca *U-453* dokonał ataku na kolejny statek transportujący gotowych do inwazji 230 żołnierzy.

Na północ od Cyrenajki storpedował i poważnie uszkodził płynący z Aleksandrii na Sycylię *Shahjehan*^[161]. Na pokładzie znajdowało się ogółem 328 ludzi. To cud, że tylko jeden człowiek stracił podczas tego ataku życie. Resztę ładunku stanowiło wyposażenie wojskowe, w

tym ciężarówki. Trafiony statek wzięty został na hol, jednak jego sytuacja pogarszała się z każdą godziną, w związku z czym zatonął następnego dnia. Cała załoga przyjęta została na pokład HMS *Monance'a*^[162] oraz łodzi rzecznej HMS *Aphis*. Rozbitków przewieziono do Benghazi.

8 lipca odbyła się konferencja z udziałem dowódcy włoskiej Supermariny admirała Sansonettiego i Kreischa. Biorąc pod uwagę koncentrację wojska w portach tunezyjskich oraz ataki lotnicze w okolicach Sycylii za pewnik przyjęto, że to właśnie tam planowana jest inwazja. Co prawda wciąż brano pod uwagę Sycylię, ale uznano ją za znacznie mniej prawdopodobne miejsce desantu. Głównym zamiarem szefa Supermariny było przekonanie FdU do przesunięcia U-Bootów w rejon Kanału Sycylijskiego w celu przeciwstawienia się inwazji. Propozycja ta spotkała się ze zdecydowanym sprzeciwem Kreischa. Po pierwsze, nadal nie wiadomo było, z której strony i gdzie dokładnie należy się spodziewać inwazji, po drugie, obawiano się wzmożonej obecności wrogiego lotnictwa, które w tak ograniczonym rejonie, jaki stanowił Kanał Sycylijski, mogłoby z łatwością lokalizować i atakować U-Booty. FdU przewidywał, że w takich warunkach szanse sukcesu są znikome. Zgodnie uznano jednak, że powodzenie inwazji zależne będzie od zaopatrzenia. Podstawowe wyposażenie miało popłynąć z Tunezji. W

tym wypadku jako najważniejszy rejon operacyjny U-Bootów przewidziano obszar na zachód od Sycylii. To właśnie tam według opinii dowództwa powinno dojść do koncentracji dostaw, a zatem i wrogich okrętów transportujących je i osłaniających. Supermarina miała współdziałać z niemieckimi U-Bootami w tym właśnie obszarze. Zgodnie uznano, że okręty powinny znaleźć się w tym samym rejonie operacyjnym. Detale operacji postanowiono ustalić w najbliższym czasie. Dodatkowo Supermarina wydelegowała trzy okręty podwodne w okolice Leros – gotowe do natychmiastowego wyjścia i w razie potrzeby operowania we wschodnich rejonach Morza Śródziemnego (założono, że będą to okolice Krety). Kreisch stwierdził, że na chwilę obecną może wydelegować do operacji trzy U-Booty w rejonie zachodnim i trzy na wschodnich obszarach Morza Śródziemnego^[163].

Główne przewidywania obu dowódców okazały się słuszne. Do lądowania doszło na Sycylii. Alianci planowali inwazję już od początku 1943 roku. Doszli do wniosku, że nie będą jeszcze w stanie przeprowadzić inwazji we Francji w celu utworzenia drugiego frontu. Za takim rozwiązaniem opowiadał się Stalin, który w otwarciu drugiego frontu upatrywał szansy na przeprowadzenie skutecznego kontrataku. Jego zdaniem drugi front we Francji zmusiłby Hitlera do rozproszenia swoich głównych sił. Zapewne było w tym wiele racji,

jednakże wojska alianckie okazały się nie dość silne na tak wielkie przedsięwzięcie. Aby nie rezygnować z inwazji całkowicie, postanowiono wykorzystać wojska znajdujące się w północnej Afryce i przy ich pomocy dokonać lądowania na Sycylii. Za wyborem Sycylii przemawiał fakt, że zajmując tę wyspę, odcięto by państwa osi od bazy wypadowej dla lotnictwa i marynarki wojennej. W ten sposób można by stworzyć możliwość zapanowania nad całym Morzem Śródziemnym, jak twierdzili alianci. Drugim, równie ważnym celem było wciągnięcie wojsk włoskich do działań wojennych i wyeliminowanie ich jako niemieckiego sojusznika. Zadanie to niektórzy traktowali także jako sprawdzian przed główną inwazją, którą miała zostać przeprowadzona na terenie Włoch. Co prawda nie było jeszcze w stosunku do niej żadnych deklaracji, ale taka możliwość wchodziła w grę. Głównym przeciwnikiem inwazji na Włochy były Stany Zjednoczone, które większą uwagę skupiały na terenie Francji. Ich zdaniem skierowanie całej uwagi na Włochy mogłoby znacząco przyczynić się do opóźnienia lądowania wojsk aliantów we Francji, której odbicie wedle USA stanowiło absolutny priorytet oraz zapewniało pełną współpracę Stalina, który zdecydowanie opowiadał się za takim rozwiązaniem. Operacja lądowania na Sycylii otrzymała kryptonim „Husky”.

Już w nocy 9 lipca 3000 wszelkiego rodzaju statków i barek wyruszyło z Tunezji. Obroną Sycylii kierował generał Alfredo Guzzoni. Dowodził 6. Armią Włoską złożoną z 230 000 żołnierzy, w tym 40 000 doskonale wyszkolonych Niemców (spodziewające się inwazji na Sycylię dowództwo niemieckie za namową feldmarszałka Kesselringa otrzymało zgodę Hitlera na skierowanie na wyspę dwóch dodatkowych dywizji pancernych). Wojskami alianckimi dowodził generał Dwight Eisenhower. Przywództwo nad wojskami lądowymi objął marszałek polny Harold Alexander. Jego wojsko składało się z brytyjskiej 8. Armii dowodzonej przez marszałka polnego Bernarda Montgomery'ego oraz 7. Armii Amerykańskiej pod dowództwem generała George'a Pattona. Zasadniczą inwazję alianci poprzedzili operacjami powietrzno-desantowymi rozpoczętymi w nocy z 9 na 10 lipca. Plany zrzutu skomplikował silny wiatr. Ogólnie operacje desantowe z powietrza podzielone zostały na dwa zrzuty amerykańskie i dwa brytyjskie. Dla amerykańskiej 82. Dywizji Spadochronowej była to pierwsza tego typu operacja. Porywisty wiatr spowodował, że zaledwie połowa spadochroniarzy znalazła się na wyznaczonym miejscu lądowania. Brytyjczycy wykonali zrzut z podobnym rezultatem. Jedynie 12 ze 144 szybowców znalazło się we właściwym miejscu, reszta została zniesiona, a część musiała lądować na morzu^[164]. Wiatr na tyle

skomplikował sytuację, że niektóre samoloty ostrzelała własna marynarka wojenna. Część spadochroniarzy zginęła, jeszcze zanim dotarła na miejsce. Choć wiatr poważnie zakłócił przebieg operacji, to jednak na jego korzyść można zapisać, że wywołał pewien efekt zaskoczenia u przeciwnika, gdyż nikt przy zdrowych zmysłach nie spodziewał się lądowania w tak niesprzyjających warunkach pogodowych.

Główny teatr desantowy miał miejsce w południowo-wschodniej części wyspy. Morska część desantu poradziła sobie znacznie lepiej. Składała się ona ze 160 000 żołnierzy, 600 czołgów i 1800 dział. Nie dość dobrze wyposażeni obrońcy Sycylii mieli spore kłopoty z zatrzymaniem ataku. Właściwie tylko jeden kontratak okazał się groźny i prawie zepchnął wojska amerykańskie z powrotem do morza, jednak wsparcie ogniowe udzielone przez okręty wojenne ostatecznie uratowało lądowanie. Brytyjczycy nie natrafili na większy opór przeciwnika.

W dniu inwazji siły niemieckiej U-Bootwaffe na Morzu Śródziemnym przedstawiały się następująco:

1) Zachodni obszar:

U-371 w kwadracie CH 96,

U-409 w kwadracie CH 82,

U-565 w kwadracie CH 75,

U-617 w kwadracie CH 78,

U-593 w kwadracie CH 65 (znajdujący się w drodze powrotnej),

U-407 w kwadracie CJ 98 (znajdujący się w drodze z portu),

2) Wschodni obszar:

U-453 w kwadracie CO 45.

Jednocześnie dwa *U-Booty*, to jest *U-375* oraz *U-561*, gotowe były do wyjścia rankiem 10 lipca. W związku z tym rozmieszczenie okrętów będących w portach rankiem 10 lipca wyglądało następująco:

2) La Spezia: *U-410* i *U-616*,

3) Pula: *U-596*,

4) Tulon: *U-73*, *U-375* (gotowy do wyjścia tego samego dnia), *U-380*, *U-431*, *U-458* i *U-561* (gotowy do wyjścia tego samego dnia),

5) Salamina: *U-81*.

Pomimo tak wielkiego zgromadzenia wrogich statków jedynym *U-Boatem*, któremu udało się skutecznie zaatakować wroga, był dowodzony przez kapitana Waldemara Mehla *U-371*. Niedługo po południu zlokalizował konwój ET-22A płynący z Philippeville do Algieru, który nie był bezpośrednio zaangażowany w operację „Husky”. Znajdując się około ośmiu godzin od portu przeznaczenia, został zaatakowany przez *U-Boota*

i panującą naokoło ciszę zakłócił odgłos podwójnej eksplozji. Pierwsza torpeda trafiła w amerykański frachtowiec *Matthew Maury*^[165]. Statek miał w ładowniach 1200 ton balastu. Pojedyncza torpeda ugodziła go w okolicach rufy, wskutek czego zniszczona została śruba okrętowa oraz zalana ładownia numer V. Frachtowiec utracił kontrolę sterowną, więc całą 78-osobową załogę zaczęto przygotowywać do ewakuacji. Ostatecznie wszyscy pozostali na pokładzie, a wrak zyskał osłonę dwóch brytyjskich korwet. Po dwóch dniach przybył holownik, który przetransportował uszkodzony frachtowiec do Algieru, gdzie poddano go podstawowym naprawom^[166].

Drugim zniszczonym przez *U-371* statkiem był tankowiec *Gulfprince*^[167]. Trafiony został w sterburtę. Przewoził 1000 baryłek paliwa lotniczego, a III ładownia znajdowała się pod balastem wody morskiej. Eksplozja torpedy spowodowała 6-metrową wyrwę w kadłubie, zniszczenie mechanizmu sterującego, głównego masztu oraz powolny wyciek ropy. Na pokładzie ogłoszono alarm przygotowujący załogę do ewakuacji. 63 osoby znalazły się w dwóch łodziach ratunkowych, trzech tratwach, a niektórzy marynarze w panice wskoczyli bezpośrednio do wody. Cała załoga została wyratowana przez trawler *HMS Sir Gareth*^[168] i brytyjski tankowiec *Empire Commerce*, jednak jedna osoba (mężczyzna obsługujący działą okrętowe) zmarła na skutek

poparzeń odniesionych w płonącej na wodzie ropie. Wrak wzięły na hol dwa przybyłe na miejsce holowniki (HMS *Weazel* W 120 oraz HMS *Hudson* W 02). 12 lipca *Gulfprince* znalazł się w Algierze^[169]. Nie było to pierwsze spotkanie tego tankowca z U-Bootami. Już rok wcześniej, 13 maja 1942 roku, płynąc za innym zbiornikowcem – *Gulfpennem*, zaatakowany został przez *U-507*, którym dowodził komandor podporucznik Harro Schacht. Zbiornikowce były nieuzbrojone i pozbawione eskorty. Torpeda wystrzelona z *U-507* przeszła bardzo blisko przed dziobem *Gulfprince'a*. Drugi zbiornikowiec momentalnie zwiększył prędkość i na pełnych obrotach opuścił zagrożony rejon. Szczęście wyraźnie nie uśmiechało się w tym dniu do niego, gdyż jeszcze tego samego wieczora został storpedowany i zatopiony przez *U-506* pod dowództwem kapitana Ericha Würdemanna.

Gulfprince spostrzegł wystający z powierzchni wody peryskop i natychmiastowymi zygzakami wymanewrował pierwszą torpedę. Również druga go minęła, tym razem za rufą, zaledwie o kilka metrów. Dopiero trzecia „rybka” okazała się celna i ugodziła go w sterburtę na wysokości ładowni numer VIII. Silna eksplozja uniosła statek w powietrze. W efekcie potłukły się na nim talerze i szklanki. Doszło też do poważnego wycieku ropy. Kapitan Peter Joseph Sigona nadal utrzymywał zygzaki i pełną prędkość. *U-507* nie ponowił ataku i tankowiec zdołał uciec. O własnych

siłach dopłynął do Nowego Orleanu, gdzie momentalnie skierowano go do suchego doku. Nikt z załogi nie ucierpiał na skutek ataku (nie licząc niewielkich obrażeń). Tankowiec powrócił do czynnej służby 15 czerwca 1942 roku.

Odpowiedzią Kreischa na dokonaną inwazję był następujący plan:

Planuje się włączenie U-375 i U-561 do operacji na wschód oraz na południe od Sycylii. Dwa okręty wyruszające z Tuluzy otrzymały rozkaz pojawienia się w punkcie „H” (Hans) jakieś dziewięć mil od Cape Senetose, gdzie przejęte zostaną przez eskortę zapewniającą im osłonę podczas przejścia przez Cieśninę Świętego Bonifacego. Oba okręty raportowały, że będą w stanie przybyć na miejsce 11 lipca. U-407 przydzielono rejon operacyjny na południe od Syracuse, czyli niedaleko postawionego przez nas pola minowego o długości 200 metrów. U-565 i U-617 otrzymały rozkaz operować na wschód od Cieśniny Gibraltarskiej.

Supermarina gwarantuje nam swobodę operacyjną w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego jedynie do punktu 7°E, więc U-371 i U-409 przydzielono kolejno do: U-371 pomiędzy kwadratem CJ 7484 i CH 9385 oraz U-409 w kwadracie na zachód.

Plan skierowania U-371 i U-409 do operacji na wschód i południe od Sycylii został anulowany, gdyż U-565 i U-617 zdolne będą do pozostania na patrolu zaledwie przez kilka kolejnych dni, zatem podczas ich nieobecności nie posiadalibyśmy nawet jednego okrętu w zachodnim rejonie Morza Śródziemnego^[170].

Następnego dnia Kreisch otrzymał raport z rozeznania lotniczego informujący go, że inwazja składa się z około 110 transportowców, 300 barek desantowych znajdujących się we wschodnich rejonach wybrzeża sycylijskiego oraz 180 transportowców i kolejnych 300 barek desantowych na południowych wybrzeżach wyspy. Dwie grupy pancerników i krążowników nie zostały spostrzeżone.

Brak odniesionych przez U-Booty sukcesów podczas tak dużego zagęszczenia wroga był bolesnym ciosem dla niemieckiego dowództwa. Mało tego, 12 lipca doszło do straty *U-409* i *U-561*. Około godziny 22 znajdujący się w Cieśninie Mesyńskiej, dokładnie naprzeciwko Scaletty, *U-561* został zlokalizowany i następnie storpedowany przez ścigacz torpedowy HMS *MTB 81*^[171] (wystrzelił w sumie dwie torpedy). Zginęło 42 ludzi z załogi *U-561*, jedynie pięć osób zdołało się uratować. U-Bootem dowodził nowy dowódca Fritz Henning. Był jednym z tych nielicznych, którym udało się przeżyć. Na miejsce zatopienia wysłano niemieckie i włoskie jednostki ratunkowe. Pomimo fatalnego początku Henningowi

przydzielono kolejne dowództwo, tym razem *U-565*. *U-409* odbył w sumie 15 patroli bojowych, podczas których zatopił sześć statków i jeden uszkodził.

Ze względu na niewystarczającą liczebność śródziemnomorskich *U-Bootów* nie mogły one pokrzyżować operacji desantowej aliantów. Zbyt silnie chronione zespoły wroga nie pozwalały na odniesienie sukcesu. Czasem brakowało również szczęścia. 12 lipca *U-407* wystrzelił wachlarz czterech torped do krążownika. Raportował nawet o usłyszeniu jednej eksplozji, lecz materiały archiwalne nie potwierdzają jakiegokolwiek trafienia krążownika w tym dniu. *U-407* po przeładowaniu torped zaatakował ponownie – tym razem jego celem był niszczyciel, jednak i tym razem pomimo wystrzelenia pełnego wachlarza nie doszło do wyeliminowania celu.

Operacja „Husky” okazała się zwycięska dla aliantów, choć zapewne nie wszystko przebiegało tak, jakby sobie tego życzyli. Po stronie osi straty wyniosły 29 000 żołnierzy. Do tego 140 000 dostało się do niewoli. Alianci stracili ogółem 4958 ludzi oraz mieli przeszło 15 000 rannych. Cieniem na zwycięstwie aliantów położył się fakt, że wrogowi z wyspy udało się ewakuować przeszło 100 000 żołnierzy i ponad 10 000 pojazdów. Fakt, o którym warto wspomnieć, analizując operację „Husky”,

to zamordowanie 73 jeńców przez żołnierzy amerykańskich po zdobyciu lotniska Biscari. Amerykanie tłumaczyli się, że do rzezi doszło po płomiennym przemówieniu Pattona. Ciekawostką jest również to, że operacja „Husky” była największą operacją amfibijną podczas II wojny światowej. Co prawda aliantom nie udało się wciągnąć Włochów do wojny na tyle, by całkowicie wyeliminować ich jako niemieckiego sojusznika, ale lądowanie na Sycylii było ledwie wstępem do głównego lądowania aliantów we Włoszech. Operacja ta wpłynęła również na przebieg działań wojennych na wschodzie, gdyż część wojsk niemieckich została wycofana spod Kurska, aby wspomóc zabezpieczenie terenu Włoch.

3

Bez odwrotu

Z biegiem wojny walka stawała się jednak coraz ostrzejsza, teraz szło wet za wet. Dlatego musimy mieć się na baczności. Nie zdarza się już, żeby przeciwnicy przyglądali się sobie przez jakiś czas.

Teraz strzela się od razu – Joachim Schepke

Na kolejny sukces U-Bootów przyszło czekać aż do 22 lipca. Ponownie przypomniał o sobie U-81, który ruszył do ataku na brytyjski frachtowiec *Empire*

Moon^[172] płynący na Maltę z ładunkiem węgla.

Pomimo znacznego zagęszczenia wroga śródziemnomorskim U-Bootom w lipcu udało się zatopić lub uszkodzić jedynie siedmiu statków o łącznym tonażu 41 479 oraz cztery okręty wojenne (w tym trzy barki desantowe) mające w sumie 8912 ton wyporności.

Historia tego statku jest bardzo ciekawa. Już w tym samym roku, w którym został zwodowany, zderzył się z *Empire Mallardem*. *Empire Moon* doznał jedynie niewielkich uszkodzeń, lecz drugi frachtowiec zatonął. Można więc tu mówić o szczęściu w nieszczęściu. Do kolejnego epizodu doszło 14 czerwca 1942 roku. Z pokładu frachtowca wystrzelono hurricana, aby odstraszył kręcącego się w pobliżu konwoju HG-84 niemieckiego Fw200 condora. Pilot hurricana musiał później lądować na morzu, w znacznej odległości od konwoju. Z pomocą przybył mu HMS *Stork* dowodzony przez słynnego łowcę U-Bootów, komandora Johnnie Walkera. Pod koniec roku z pokładu frachtowca zdemontowano katapultę lotniczą. 22 lipca statek trafił

pod wyrzutnie torpedowe *U-81*. O godzinie 17.14 U-Boot wystrzelił do niego trzy „węgorze”, z których jedna trafił w dziób ofiary. Torpeda spowodowała znaczne szkody, ale niewystarczające, aby zatopić statek. Johann-Otto Krieg zdecydował się wystrzelić kolejną torpedę. Unieruchomiony cel był łatwy do trafienia. *Coup de grâce* zadano o 17.52. Frachtowiec tym razem doznał poważnych uszkodzeń, jednak nie zatonął! Następnego dnia udało się go osadzić na płytkich wodach w okolicach Sycylii. Z 48-osobowej załogi nikt nie doznał szkody. Znowż zatem można było mówić o szczęściu w nieszczęściu^[173].



***U-81* przed wyjściem w swój 12. patrol**

Ostatnie zatopienie okrętu wojennego przez śródziemnomorskie U-Booty miało miejsce 1 lutego (nie licząc posłanych na dno barek desantowych). Prawie pięć miesięcy przyszło czekać FdU na kolejny sukces. W końcu nadszedł dzień 23 lipca. Podczas szóstego patrolu *U-407* jego załoga zauważyła grupę bojową składającą się z dwóch krążowników i czterech niszczycieli. Takiej okazji nie można było zmarnować. Dowódca Brüller postanowił zaatakować krążownik dwoma torpedami (16 lipca raportował, że wyrzutnie III i IV są uszkodzone i nie nadają się do użytku, stąd też nie dało się odpalić pełnego wachlarza). O godzinie 13.37 padła komenda „Pal!”. Po minucie i 10 sekundach usłyszano detonację. Ofiarą ataku okazał się HMS *Newfoundland*^[174]. Początkowo okręt przydzielono do 10. Dywizjonu Krążowników Home Fleet, a następnie jako okręt flagowy służył w 15. Dywizjonie Krążowników na Morzu Śródziemnym. Brał udział w ataku na Pantellerię w czerwcu 1943 roku, następnie w inwazji na Sycylię. Atak *U-407* spowodował oderwanie steru, gdyż torpeda trafiła krążownik na wysokości rufy. Dowódca okrętu Slayter doprowadził jednak uszkodzoną jednostkę na Maltę, sterując za pomocą śruby okrętowej. Jeden członek załogi zginął. Choć krążownika nie udało się zatopić, to jednak uszkodzenia wykluczyły go ze służby aż do kwietnia 1944 roku. Następnie, już w Clyde, został przebudowany, tak więc do czynnej służby powrócił

dopiero w listopadzie 1944 roku. Dowódca *U-407* zdawał sobie sprawę, że nie udało się zatopić atakowanego celu. Zaraportował do FdU o pojedynczym trafieniu i taki też raport opublikowano w dzienniku bojowym^[175].



HMS *Newfoundland*, który został trafiony i uszkodzony przez *U-407*

Ciekawostką jest fakt, że przez pewien czas przypisywano uszkodzenie krążownika włoskiemu okrętowi podwodnemu *Ascianghi*. Choć niedługo potem okręt ów uległ zatopieniu, to włoscy rozbitkowie twierdzili, że atakowali krążownik dwoma torpedami. Prawdopodobnie chodziło o inny cel – HMS *Laforeya*,

który w porę spostrzegł płynącą w ich kierunku torpedę i zdołał ją wymanewrować. W przeciągu niecałej godziny atakujący Włosi zmienili się w atakowanych. HMS *Laforey* wraz z HMS *Eclipse* zatopili włoski okręt o 16.32 dnia 23 lipca 1943 roku.

Pomimo znacznego zagęszczenia wroga śródziemnomorskim U-Bootom w miesiącu lipcu udało się zatopić lub uszkodzić jedynie siedem statków o łącznym tonażu 41 479 oraz cztery okręty wojenne (w tym trzy barki desantowe) mające w sumie 8912 ton wyporności. Co ciekawe, niemiecki wywiad oraz raporty z U-Bootów podawały, że: *panuje wzmożony ruch wroga, atak jest możliwy, a aktywność zespołów do zwalczania okrętów podwodnych nie jest zbyt duża*^[176]. Biorąc pod uwagę ten raport, można wnioskować, że dowództwo musiało być niepokieszone tak słabym wynikiem. Po raz kolejny zresztą okazało się, że U-Booty nie są w stanie samotnie stawić czoła inwazji. Co prawda 21 lipca *U-81* raportował jeszcze o trafieniu dużego transportowca, szacowanego na 12 000 ton, jednak informacja ta nie znajduje potwierdzenia w dokumentach brytyjskiej admiralicji. Już pod koniec lipca wiadomo było, że takie gęste zgrupowanie wrogich statków szybko może się już nie powtórzyć. Na podstawie rekonesansu lotniczego FdU podsumowuje:

Nasze rozpoznanie lotnicze raportuje, że zauważyło o wiele mniejszą aktywność jednostek wroga w okolicach

wybrzeży Sycylii oraz że tonaż ładunkowy wroga w okolicach Malty zmniejszył się o przeszło połowę. Z drugiej strony wzmocniona obecność wroga zauważona została w okolicach Cieśniny Gibraltarskiej, przez którą przemieszczają się jednostki przybyłe z Atlantyku. Ruch konwojowy również uległ niewielkiemu wzmożeniu we wschodnich rejonach Morza Śródziemnego. Raz jeszcze podkreślić warto konieczność utrzymywania naszych sił zarówno na zachodzie Morza Śródziemnego, jak i u wybrzeży Cyrenajki^[177].

Ciekawie przedstawiają się losy *U-375*. Otóż od 25 lipca wszelki śluch po nim zaginął. Wiadomo jedynie, że 10 lipca okręt opuścił Tulon, by rozpocząć swój 10. patrol bojowy^[178]. I w tym momencie zaczynają się niejasności. Część historyków twierdzi, że *U-375* zatopiony został 25 lipca na północny zachód od Malty. Kenneth Wynn w swojej książce: *U-Boat Operations of the Second World War vol. 1* sugeruje, że poszedł na dno 30 lipca^[179]. Wszyscy natomiast zgodnie uważali, że *U-Boot* zatopiony został przez amerykański ścigacz okrętów podwodnych *USS PC-624*^[180]. To jego bomby głębinowe miały zniszczyć okręt wraz z całą załogą. Teorię tę obalił w 2009 roku dr Axel Niestlé, który na podstawie dogłębnej analizy wykazał, że *PC-624* nie mógł być sprawcą ataku na *U-375*. Historyk ów doszedł do wniosku, że amerykański ścigacz rzeczywiście wykonał atak bombami głębinowymi, ale nie na niemiecki, a na

włoski okręt podwodny *Verella*. Mało tego, atak okazał się nieskuteczny i nie spowodował zatopienia włoskiej jednostki. Na tej podstawie należy zatem przyjąć, że los *U-375* nadal do dnia dzisiejszego pozostaje nieznany. Jedynym niezaprzeczalnym faktem jest to, że po raz ostatni dowództwo nawiązało kontakt z *U-Bootem* 25 lipca, a później wszelki słuch po nim zaginął. Dlatego właśnie istnieje na tym polu pewna nieścisłość, nie wiadomo mianowicie, czy okręt zatonął 25, czy 30 lipca. Za błędne należy uznać informacje, jakoby *U-Boota* zatopił amerykański ścigacz. Co do tego faktu zgodny jest także portal *Uboat.net*. Zacytujmy zatem historyka *Niestlé*:

*Oryginalne powojenne analizy zostały zmienione przez autora w 2009 roku. Atak amerykańskiego ścigacza okrętów podwodnych USS PC 624 z 31 lipca 1943 roku na pozycji 36°40N, 12°28E, który oficjalnie uznany został za zakończony zatopieniem U-375, był w rzeczywistości skierowany przeciwko włoskiemu okrętowi podwodnemu *Verella* i nie spowodował żadnych szkód. U-375 ostatni raz raportował do dowództwa 25 lipca z przybliżonej pozycji 36°39N, 14°18E, podczas trwania alianckiej operacji lądowania na południu Sycylii. Kiedy kolejne próby kontaktu z okrętem się nie powiodły, przyjęto że zaginął 1 sierpnia 1943 roku. Brak jakichkolwiek wzmianek aliantów*

odnośnie ataku w tym rejonie powoduje, że strata U-375 pozostaje niewyjaśniona^[181].

FdU miał o czym myśleć w końcu lipca. Niełatwa sytuacja jego okrętów uległa dalszemu pogorszeniu. Wróg stawał się coraz silniejszy i przejmował kontrolę nad basenem Morza Śródziemnego. U-Booty czuły się coraz bardziej osamotnione w swojej walce. Strumień zaopatrzenia dla sił wroga płynął niemal nieprzerwanie. Liczba zatopionych przez U-Booty ładunków nie była wystarczająca, aby alianci odczuli jakiegokolwiek niedobory. Szala zwycięstwa coraz bardziej przechylała się na stronę wroga, czego niemieccy podwodniacy mieli pełną świadomość. Pozostawało im jedynie poświęcenie i skrupulatne wykonywanie swoich obowiązków.

24 lipca OKM wydało BdU rozkaz wzmocnienia sił śródziemnomorskich trzema dodatkowymi U-Bootami. Padło na *U-454*, którego dowódcą był kapitan Buckhard Hackländer, *U-614* dowodzony przez porucznika Wolfganga Sträterera oraz *U-706* pod dowództwem kapitana Alexandra von Zitzewitza. Wszystkie okręty należały do typu VIIC. Żaden nie podołał zadaniu.

Przebieg wydarzeń dotyczący *U-454* najlepiej odzwierciedla materiał archiwalny spisany przez aliantów:

U-454 wyruszył z La Pallice, gdzie gościł, gdyż w jego bazie macierzystej Saint Nazaire nie było miejsca. Wyszedł z bazy 23 lipca wraz z U-706.

Niedługo po opuszczeniu portu na jego pokładzie odkryto usterkę kompasu. Oba okręty powróciły 24 lipca do La Pallice, gdzie dokonano odpowiednich napraw.

Kolejne wyjście w morze odbyło się o godzinie 10.00 29 lipca, znów w asyście U-706. Okrętom towarzyszył trałowiec, do którego niedługo potem dołączył drugi. Odległość między okrętami wynosiła nie więcej niż jeden kabel^[182]. Pogoda podczas tego patrolu była wspaniała. Nie wykryto żadnego zagrożenia. Jedynym mankamentem był fakt, że U-454 nie miał na pokładzie torped elektrycznych, w związku z czym nie dopuszczano go do ataku dziennego pod żadnym pozorem.

Rutyna rejsu była następująca: zanurzenie zaraz po zmierzchu, wynurzenie o 8.30, następnie kolejne zanurzenie o 12.00 i wynurzenie o 15.00. U-454 utracił kontakt z U-706 31 lipca, ale ponownie nawiązał go 1 sierpnia. Stało się tak, gdyż U-454 odczekał dzień dłużej niż U-706, zanim obrał kurs lekko na północ, aby ominąć obszary potencjalnie zajmowane przez niszczyciele.

W nocy 31 lipca U-454 znajdował się jak zwykle w zanurzeniu. 1 sierpnia o 8.30 nastąpiło wyjście na powierzchnię, ale od razu ogłoszono zanurzenie alarmowe na skutek dostrzeżenia nadlatującego samolotu. O

godzinie 11.00 podjęto kolejną próbę wynurzenia w celu naładowania baterii, ale już o 11.45 kolejny samolot został spostrzeżony na horyzoncie i zmusił U-454 do natychmiastowego zejścia pod wodę. Kolejna próba naładowania baterii podjęta została o 14.00, jednak zaledwie pięć minut na powierzchni wystarczyło, by spostrzec kolejny samolot. Sytuacja zaczynała robić się poważna, gdyż baterie uległy prawie całkowitemu wyczerpaniu, a i powietrze na pokładzie zaczęło robić się niezdrowe.

1 sierpnia o 16.40 U-454 wynurzył się po raz ostatni. Gdy płynął kursem 310° z prędkością 10 węzłów, jego załoga spostrzegła samolot na kursie 45° w odległości około dwóch mil na wysokości 1700 stóp (około 518 metrów – przyp. Ł.G.). Samolot (był nim sunderland B/10 – przyp. Ł.G.) odpalił dwie czerwone gwiazdy, aby zwrócić uwagę okrętów znajdujących się w pobliżu. Pięć sloopów znajdowało się w odległości około 5,5 mil od spostrzeżonego U-Boota. Eskortowała ich catalina, która polowała na U-Booty. Okazało się jednak, że ani sloopy, ani nawet catalina ostatecznie nie wzięły udziału w ataku na U-Boota, gdyż bomby głębinowe zrzucone z sunderlanda eksplodowały wystarczająco blisko.

Samolot przeciął kurs U-Boota od dziobu i następnie leciał po jego prawej burcie. Będąc około jednej mili od celu, gwałtownie skręcił w prawo i ruszył do ataku, będąc się około 60° od prawej burty U-Boota. Chmury znajdowały

się na wysokości 2000 stóp, widoczność była dobra, wiał lekki wiatr zachodni, morze falowało.

Działko okrętowe 20 mm przystąpiło do ataku. Nie dało się prowadzić efektywnego ognia ze względu na dużą falę, jednak jeden z pocisków trafił w cel w momencie, gdy samolot był około 1/2 mili od niego.

Z wysokości około 50 stóp (15 metrów – przyp. Ł.G.) o 16.43 samolot bardzo precyzyjnie zrzucił sześć bomb głębinowych. Rozbitkowie z U-Boota twierdzili później, że trzy bomby spadły tuż przed dziobem, a trzy eksplodowały nad mesą oficerską.

Całe zatonięcie U-Boota trwało mniej niż minutę. Rezultat był taki, że tylko kilkunastu ludziom, w tym kapitanowi, udało się ująć z życiem (dokładnie 14 osób uratowano, a 32 zginęły – przyp. Ł.G.)^[183].

Atakujący sunderland sam nie przetrwał ataku i roztrzaskał się na wodzie. Tuż po zrzuceniu ładunku utracił sterowność i runął do morza, a w jego pobliżu nastąpiła eksplozja zrzuconych przez niego bomb. Okazało się, że sloop-y znajdujące się w pobliżu należały do słynnej 2. Grupy Wsparcia dowodzonej przez komandora Walkera. Najpierw udzielono pomocy lotnikom. Dwóch pilotów poniosło śmierć, ale udało się uratować pozostałych sześciu. Rozbitkowie utrzymywali się na wodzie, uchwyciwszy się skrzydła,

które było ich tratwą. Walker przyjął ich na pokład swojego HMS *Starlinga*. Był to ten sam samolot, który wcześniej zatopił *U-461*^[184]. Inny okręt z zespołu Walkera, HMS *Kite*, przystąpił do ratowania rozbitków z *U-454*. *Kite* był okrętem uprzywilejowanym, ponieważ na jego pokładzie znajdowało się już w roli jeńców dwóch dowódców *U-Bootów* i teraz podjęto z wody trzeciego^[185]. Jak wspomina załoga, początkowo dowódca *U-454* nie chciał współpracować, nie podał nawet numeru bocznego swojego okrętu, jednak kiedy ujrzał dwóch swoich kolegów także wziętych do niewoli, trochę zmiękł. Komandor Walker poświęcił tej sytuacji nieco miejsca w swoim dzienniku okrętowym:

Morale niemieckich rozbitków nie wydawało się zbyt wysokie. Była tam całkiem pokaźna liczba wyjących i płaczących ludzi, którzy przez 20 minut rozpaczali, zanim wciągnięto ich na pokład. Było kilku poszkodowanych, ale większości udzieliła się zwyczajna panika^[186].

Następnego dnia, to jest 2 sierpnia, zatonął *U-706*. Na północny zachód od hiszpańskiego Cape Ortegal zaatakowany został przez amerykańskiego liberatora i kanadyjski bombowiec Hampden. 42 członków załogi *U-706* poniosło śmierć i tylko czterech ludzi udało się uratować.

Jeszcze krócej trwał rejs trzeciego z U-Bootów skierowanych na Morze Śródziemne. *U-614* poszedł na dno już 29 lipca, niedaleko miejsca zatopienia *U-706*, za sprawą ataku bombami głębinowymi brytyjskiego *wellingtona*. Zginęła cała 49-osobowa załoga.

Już pod datą 1 sierpnia 1943 roku zamiast sukcesów FdU odnotował kolejny problem, który dotyczył U-Bootów:

Analizując obecną sytuację, wnioskuje się, że Cieśnina Mesyńska nie jest już dłużej bezpieczna ze względu na ciągłe patrole lotnicze wroga i duże zagęszczenie ścigaczy torpedowych. Kanał Sycylijski także nie należy do bezpiecznych, a to ze względu na pole minowe położone dwa lata temu. Jako że jest tam relatywnie głęboko, przyjmuje się, że większość min już zniknęła. Okręty mogą płynąć jedynie takim kursem, gdzie wiadomo, że znajdowało się pojedyncze pole minowe z nastawieniem głębokościowym około trzech metrów. Aby mieć całkowitą pewność, że przejście będzie bezpieczne, zaleca się pokonywanie tej drogi w zanurzeniu na głębokości 50 metrów^[187].

Na początku sierpnia FdU otrzymał sugestię z wyższego dowództwa, aby na wschodnich wodach Morza Śródziemnego postawić fałszywe pola minowe.

Zdaniem dowództwa mogłoby to spowodować, że część okrętów wykorzystywanych jako „łowcy U-Bootów” zaangażowana zostałaby do patrolowania tych obszarów w momencie, gdy U-Booty byłyby już daleko poza tym rejonem operacyjnym. FdU stanowczo sprzeciwił się tej decyzji. Jego zdaniem alianci szybko odkryliby, że pole minowe jest fałszywe, w związku z czym nie poświęcaliby mu zbyt wiele czasu. Sytuacja taka spowodowałaby za to konieczność opuszczenia wschodniego rejonu Morza Śródziemnego, co dla FdU było nie do przyjęcia. Już sam fakt zaangażowania U-Bootów w tak niebezpieczną i niemającą żadnych perspektyw operację był według FdU błędem. W odpowiedzi na propozycję zaangażowania U-Bootów w stawianie pola minowego dowodzi:

1) Odnośnie operacji minowania:

a) Byłoby niezwykle trudno znaleźć dodatkowe miejsce na miny na całkowicie pozbawionych miejsca okrętach, których głównym przeznaczeniem jest posiadanie właściwego ekwipunku służącego operacyjnemu zwalczaniu wroga. Zwykły ekwipunek zabiera niemal całe wolne miejsce na pokładzie, nie wspominając już o potrzebie dodatkowego załadunku amunicji przeciwlotniczej na skutek wzmożonej obecności wroga.

Wszystko to wpływa na to, że wolna przestrzeń na okręcie ograniczona jest do absolutnego minimum.

b) W momencie stawiania pola minowego (miny przenoszone są przez wieżyczkę na pokład) okręty zmuszone są pozostać przez dłuższy czas na powierzchni bez możliwości zanurzenia, a w związku z tym narażone są na wzmożone ataki lotnicze, które to zagrożenie obejmuje cały rejon Morza Śródziemnego.

c) Jako że U-Booty muszą często przebywać pod wodą, i to na dużych głębokościach, niemożliwe zdaje się przechowywanie min na górnym pokładzie, ponieważ nie są one skonstruowane tak, aby móc bezpiecznie tam stać, ponadto byłyby narażone na ciągłe zmiany ciśnienia hydrostatycznego.

d) Podsumowując: ze względu na duże nasilenie działań wrogiego lotnictwa, które poważnie utrudniają operowanie naszym U-Bootom, i drastyczne zmniejszenie liczby dostępnych okrętów U-Booty nie mogą być wykorzystywane do jakichkolwiek innych operacji związanych z dużym ryzykiem. Powinny się zająć jedynie tym, do czego są przeznaczone. Ogólnie jednak nie ma przeciwwskazań do stawiania pól minowych na wschód od Tunezji. Pola te mogą być nawet pożądane, jeśli zaangażują siły wroga przeznaczone do zwalczania U-Bootów. Pola takie muszą jednak zostać postawione przez nasze lotnictwo^[188].

FdU Kreisch miał ważniejsze problemy niż użeranie się z dowództwem i przeciwstawianie się jego nierealnym wymaganiom. Otóż 5 sierpnia sytuacja jego okrętów wyglądała następująco:

1) Rejon zachodni: *U-593* w kwadracie CJ 85, *U-616* CH 96, *U-77* CJ 77 i *U-73* CJ 75.

2) Rejon wschodni: *U-453* w kwadracie CN 35 i *U-81* CO 45.

3) W porcie (stan o godzinie 8 rano):

a) La Spezia: *U-410*,

b) Pula: *U-596*,

c) Tulon: *U-380*, *U-431*, *U-458*, *U-565* i *U-617*,

d) Salamina: *U-407*^[189].

Więcej okrętów znajdowało się w bazach niż na patrolu. W ten sposób nie dałoby się wygrać wojny. Stan liczebny U-Bootów śródziemnomorskich spadł też znacznie poniżej wcześniej założonego przez OKM.

Pierwszy atak w miesiącu sierpniu przypadł w udziale *U-453*. Dowódca von Schlippenbach zaatakował wachlarzem torped lewoburtową osłonę niezidentyfikowanego pancernika. Po ośmiu minutach usłyszano detonację, ale torpedy nie wyrzuciły żadnych szkód i prawdopodobnie eksplodowały po końcu swego biegu. Kolejny nieudany atak miał miejsce w rejonie

operacyjnym *U-81*. Tym razem załoga *U-Boota* słyszała cztery wyraźne wybuchy po ataku przeprowadzonym na dostrzeżony konwój, jednak nie zaobserwowała żadnych rezultatów. Również powojenne analizy nie wykazują żadnych szkód odniesionych wśród alianckich statków w tym rejonie pod datą 8 sierpnia. Po nieudanym ataku dowódca *U-81* nadał do dowództwa prośbę o pozwolenie na przerwanie patrolu i powrót do bazy. Zarówno załoga, jak i sam Krieg znaleźli się w dużym stresie i wyraźnie potrzebowali odpoczynku. Po dwóch ostatnich patrolach byli w bazie jedyne 17 dni. To nie wystarczyło, żeby zregenerować siły po trudach patrolu, a co najważniejsze nie pozwoliło na dokonanie wszystkich napraw. Ogólnie założeniem dowództwa było, by tym razem *U-81* wypłynął jedynie na niedługi patrol, tak więc przychylnie odniesiono się do prośby o skierowanie okrętu do bazy w Puli. Cały patrol *U-81* trwał w sumie 10 dni i następane wyjście w morze tego *U-Boota* miało nastąpić dopiero 20 września.

Pierwszy sukces w sierpniu odnotował za to *U-371*. Zlokalizował konwój *KTX-5* płynący z Glasgow do Kalkuty. Atak doprowadził do zatopienia brytyjskiego parowca *Contractor*^[190]. Na dno poszło 6110 ton ogólnego cargo, w skład którego wchodziły materiały rządowe oraz listy. Zginęło siedmiu ludzi, w tym kapitan Andrew Brims. Resztę załogi – 76 osób – wyratowały brytyjskie trałowce. W swoim raporcie dowódca *U-371*

Mehl oszacował swoją zdobycz na około 5000 ton (rzeczywisty tonaż wynosił 6004 GRT), co ukazuje wyraźnie, że dowódcy nie zawsze zawyżali swoje osiągnięcia. Mehl miał sposobność do odniesienia kolejnego sukcesu, ale wykonany przez niego atak na krążkownik nie przyniósł oczekiwanego rezultatu. Co prawda dało się słyszeć cztery detonacje, co pozwala przypuszczać, że któryś ze statków konwoju został trafiony, jednak powojenny wykaz strat aliantów nie raportuje o żadnych stratach na morzu tego dnia. Było to już kolejne pudło atakującego U-Bootu, co kazało się dowództwu zastanowić, czy aby niemieckie torpedy działają właściwie. *U-371* otrzymał rozkaz powrotu do Tulonu, gdyż raportował uszkodzenie peryskopu.

Warty odnotowania jest fakt, że Kreisch dowodzący U-Bootami śródziemnomorskimi traktował swoje załogi poważnie. Był z nimi szczerzy, czego wyrazem może być komunikat nadany do wszystkich okrętów, przedstawiający obecną sytuację militarną zarówno na Sycylii, jak i w Rosji. Tego typu komunikaty nie były rzadkością w jego wydaniu.

Zmieniająca się sytuacja polityczna we Włoszech zmusiła FdU do przemyślenia planów na przyszłość. 25 lipca na posiedzeniu Wielkiej Rady Faszystowskiej we Włoszech zdecydowano o odsunięciu Mussoliniego od władzy. I choć rząd włoski nadal podtrzymywał sojusz z III Rzeszą, to widząc rosnącą przewagę aliantów, zaczął

przygotowywać się do negocjacji z nimi. W sztabie FdU zdawano sobie sprawę z tego, że prawdopodobnie bazy w Puli oraz La Spezia nie będą niebawem dostępne dla niemieckich jednostek. Szczęśliwie dla FdU baza w Tulonie była wystarczająco pojemna, by pomieścić obecną liczbę okrętów, jednak problem stanowił fakt, że Tulon znajdował się zbyt daleko dla U-Bootów operujących we wschodnich rejonach Morza Śródziemnego. Jako że Cieśnina Mesyńska właściwie pozostawała dla U-Bootów nieosiągalna ze względu na liczne patrole lotnicze, a Kanał Sycylijski był dostępny jedynie dla okrętów o pełnej zdolności zanurzenia, to na przyszłość planowano powiększyć bazę w Salaminie, tak aby zapewniała schronienie i możliwość dokonania niezbędnych napraw wszystkim trzem okrętom patrolującym w tym rejonie. FdU zorganizował specjalną konferencję poświęconą tym problemom. Głównym mankamentem Salaminy był brak możliwości dokonania solidniejszych remontów. Należało również zwiększyć akomodację w taki sposób, aby była w stanie zapewnić lokum trzem załogom U-Bootów, na wypadek gdyby akurat wszystkie trzy były w bazie w tym samym czasie.

11 sierpnia nadszedł raport z *U-73*, którego dowódca Deckert twierdził, że skutecznie zaatakował amerykański krążownik *Brooklyn*. Donosił o dwóch wyraźnych trafieniach oraz dźwiękach tonięcia. W późniejszym okresie, gdy część załogi *U-73* dostała się

do niewoli, raportowali oni, że atakowanym krążownikiem była jednostka klasy Portland w eskorcie dwóch niszczycieli. Marynarze *U-73* potwierdzili, że słyszeli eksplozję oraz dźwięki pękających grodzi świadczące o tonięciu okrętu. Przekonani byli o zatopieniu krążownika. Nie ma jednak żadnej informacji o ataku dokonanym tego dnia, a już na pewno aliancka admiralicja nie odnotowała żadnej straty^[191].



**Oficerowie z U-596 w lutym 1944 roku: Schrobach,
dowódca Victor-Wilhelm Nonn, Müller oraz Schreiber.
Z tyłu, na kiosku, widoczne logo okrętu**

Braku celności nie uniknęła także druga strona. 12 sierpnia *U-453* uszedł czterem torpedom wystrzelonym

do niego przez wrogi okręt podwodny. Był nim brytyjski HMS *Unshaken* dowodzony przez porucznika Johna Whittona. Brytyjski dziennik pokładowy tak opisuje owo wydarzenie:

00.59 – Na pozycji 40°24'N, 18°53'E zauważono U-Boot w namiarze 200° w odległości 3000 jardów (2743 metry – przyp. Ł.G.). Kurs wroga – 40°.

01.01 – U-Boot zygzakuje, znajdując się na kursie 330°.

01.05 – Odpalamy cztery torpedy w stronę U-Bootu z dystansu 800 jardów (730 metrów – przyp. Ł.G.). Torpeda wystrzelona z wyrzutni numer IV wyskoczyła ponad powierzchnię wody. Jej bieg spostrzeżony został przez obserwatorów atakowanego okrętu, tak więc był on w stanie wymanewrować atakujące go torpedy.

01.06 – Zanurzenie^[192].



Załoga U-596

Kolejny nieprawdziwy raport dotarł do FdU 15 sierpnia. Tym razem dowódca U-616 raportował o trafieniu dużego okrętu wojennego. Za potwierdzenie sukcesu uznano dwie wyraźne eksplozje. Raz jeszcze informacja ta nie znalazła potwierdzenia w późniejszych analizach powojennych.

Szpiedzy niemieccy donosili o przygotowaniach aliantów do lądowania na Sardynii i Korsyce. FdU raz jeszcze musiał wziąć pod uwagę zaangażowanie swoich U-Bootów podczas inwazji nieprzyjaciela. Do tego wszystkiego wyszło na jaw, że wykrywacz radaru zwany Metoxem^[193], który montowano na U-Bootach, okazał

się dla nich niebezpieczny. FdU po otrzymaniu odpowiednich wytycznych z wyższego dowództwa zakazał jego używania, gdyż sądzono, że zamiast informować o nadchodzącym zagrożeniu urządzenie wysyła sygnały do wrogich radarów. FdU informował załogi, że nowy wykrywacz, zwany Hagenukiem, jest już w drodze i będzie w pełni bezpieczny, gdyż nie wysła żadnych sygnałów nieprzyjacielowi. Obiecał, że pierwsze dwa urządzenia powinny dotrzeć do Tulonu 19 sierpnia, a kolejne 23 sierpnia^[194]. Jako pierwszy do zainstalowania tak zwanej „pluskwy” wyznaczony został U-407, jednak FdU nie wyraził na to zgody, gdyż wyjście na patrol tego U-Bootu przewidziane zostało na 17 sierpnia i czekanie przez dwa dni na nadejście Hagenuka, a potem jego montaż, który był skomplikowany i czasochłonny, opóźniłyby opuszczenie bazy. A zdaniem FdU ta instalacja nie stanowiła najwyższego priorytetu. Należało jednak za wszelką cenę zaprzestać używania „krzyża biskajskiego”.



HMS Easton, który zatopił U-458

Pod datą 17 sierpnia FdU zanotował sucho o zakończeniu kampanii sycylijskiej^[195]. Już po wojnie admirał Karl Georg Schuster zrelacjonował to również sucho: *Nieprzyjaciel wylądował na Sycylii. Próby obrony były nieudane - wszyscy wiemy, jak „dzielniymi” żołnierzami byli Włosi*^[196].

20 sierpnia ze względu na brak lepszych celów U-596 rozpoczął polowanie na okoliczne żaglowce. Była to dobra okazja do przeszkolenia obsługi artyleryjskiej, plus żaglowce te mogły przewozić kontrabandę. Jako pierwszy poszedł na celownik egipski *El Sayeda*^[197]. Łódź została ostrzelana o godzinie 22.40. 13 pocisków przełamało jednostkę na pół. Jeszcze przed ostrzałem

załoga żaglowca opuściła pokład i bezpiecznie dotarła do najbliższego lądu. 30 mil od nich znajdowało się południowe wybrzeże Hajfy. Już w południe następnego dnia doszło do ostrzału kolejnego żaglowca. Tym razem łupem *U-596* padł egipski *Panikos*^[198] przewożący ziarno oraz tytoń. Choć *Panikos* był o wiele mniejszy niż *El Sayeda*, to jednak potrzebował aż 25 pocisków, aby zatonać. I tym razem *U-596* dał załodze żaglowca szansę opuścić pokład, jeszcze zanim rozpoczął ostrzał. Dwie godziny później pod lufę *U-596* podpłynął kolejny żaglowiec. Był to egipski *Namaz*^[199] transportujący olej. Powtórzyła się ta sama sytuacja – załoga atakowanej jednostki bezpiecznie opuściła pokład i w swoich łodziach ratunkowych bez szwanku dotarła do znajdującego się 40 mil od nich Bejrutu. 13 pocisków posłało żaglowiec na dno. Tuż przed północą przysła kolej na palestyński żaglowiec *Lily*^[200]. Płynął z Hajfy na Cypr. Po raz pierwszy ofiarą ostrzału padli ludzie. *U-596* przeprowadził w tym wypadku szybki atak, na skutek którego zginęło dziewięć osób. Jedynie dwóch członków załogi udało się uratować. Pomimo panujących naokoło ciemności zaledwie osiem pocisków wystarczyło, żeby zatopić żaglowiec.



U-596 w Puli, marzec 1944 roku

20 sierpnia dotarł do FdU rozkaz od Führera, awansujący dowódcę *U-593* Gerda Kelblinga do rangi kapitana marynarki. Kelbling otrzymał tę wiadomość, znajdując się w Tulonie, gdzie jego okręt poddawany był remontowi. Zanosiło się na dłuższy postój, jako że *U-Boot* został poważnie uszkodzony podczas ataku dokonanego 5 sierpnia 1943 roku. Trzy amerykańskie myśliwce *P-40 Warhawk*^[201] należące do 325. Dywizjonu Myśliwców ostrzelały go z broni pokładowej, poważnie uszkadzając okolice mostka. Okręt po trzech dniach dopłynął do bazy w Tulonie^[202].

Wieczorem 22 sierpnia doszło do pierwszej straty U-Boota w tym miesiącu. Brytyjski niszczyciel *Easton*^[203] oraz grecki *Pindos*^[204], osłaniające konwój MKF 22, namierzyły na wodach Pantellerii *U-458*^[205]. Najpierw okręty przystąpiły do ataku bombami głębinowymi. Zrzucono ich w sumie 30. Dowódca *U-458*, porucznik marynarki Kurt Diggins, zmuszony został do wynurzenia. Ledwo *U-Boot* znalazł się na powierzchni, a już ostrzelany został przez artylerię obu atakujących go okrętów. Aby nie zmarnować okazji zniszczenia statku wroga, dowódca *Eastona* zdecydował się na taranowanie. Przyniosło to oczekiwany skutek i *U-Boot* poszedł na dno. Zginęło ośmiu ludzi, 39 członków załogi, w tym dowódcę, udało się uratować. *U-458* przebywał na Morzu Śródziemnym w sumie 317 dni. Późniejszy raport sporządzony przez oba niszczyciele przedstawia przebieg akcji:

Złapaliśmy cel za pomocą lampy, którą przeczesywaliśmy powierzchnię morza. Momentalnie wystrzeliły wszystkie nasze działa, a ostrzał był tak intensywny, że późniejszy rozkaz wstrzymania ognia musiał zostać powtórzony kilka razy.

*Grupa mężczyzn spostrzeżona została z pokładu *Pindosa*, który znajdował się bliżej atakowanego celu*

aniżeli Easton. Wskakiwali oni do wody i próbowali utrzymać się na powierzchni, uchwyciwszy burtę U-Boota.

U-Boot na samym początku zastopował, ale po mniej więcej pięciu minutach ponownie ruszył do przodu. Choć załoga opuściła pokład, to jednak nie wyłączyła silników. W pewnym momencie wyglądało to nawet tak, jak gdyby U-Boot szykował się do staranowania Pindosa, ale minął go za rufą i przeciął kurs Eastona po jego prawej burcie w odległości około 900 jardów (822 metry – przyp. Ł.G.).

Na Eastonie widziano jedynie dwóch lub trzech mężczyzn opuszczających pokład, okręt nadal znajdował się na powierzchni i mało tego, zdawało się, że zdolny będzie uciec. Ponowne oświetlenie U-Boota lampą z Pindosa pozwoliło niszczycielowi Easton na wykonanie ostrego skrętu w lewo i uderzenie w kadłub U-Boota na wysokości jego działa pokładowego. Niszczyciel zadrżał, wzniósł się i gwałtownie opadł, a U-Boot przekręcił się i jego wieżyczka zniknęła pod wodą, przechylając się na lewą burtę, a następnie dziób U-Boota wzniósł się wysoko w powietrze i zapadł pod wodę^[206].

21 sierpnia FdU wydał następujące rozkazy:

Na podstawie rozporządzeń otrzymanych z Głównego Dowództwa, U-73, U-380 oraz U-431 znajdują się obecnie na północnym wybrzeżu sycylijskim. Teraz, kiedy Sycylia znajduje się pod całkowitym panowaniem wroga, rejon ten

może stanowić dla nas szansę na odniesienie sukcesu. FdU wydaje rozkaz wysłania U-73, który wyruszył na patrol 2 sierpnia, do Tulonu w celu zainstalowania Hagenuka. U-380 operować będzie w lewym rejonie północnych wybrzeży Sycylii, a U-431 w środkowym rejonie północnego Kanału Sycylijskiego^[207].

Pod datą 23 sierpnia 1943 widnieje informacja o tym, że U-431 bezpiecznie dopłynął w swój rejon operacyjny i w ten sposób złuzował U-73, który rozpoczął powrotny marsz do bazy w Tulonie. Co ciekawe, zgodnie z raportem U-431 FdU przyjął, że U-Boot skutecznie zaatakował krążownik. Dowódca U-431 raportował, że odpalił salwę wachlarzową złożoną z czterech torped o godzinie 16.49 do dwóch krążowników klasy Arethusa osłanianych przez trzy niszczyciele. Do zdarzenia miało dojść w kwadracie CJ 8613 i zgodnie z raportem jedna z torped okazała się celna, powodując zatrzymanie się trafionego krążownika. Po kolejnych pięciu minutach zgodnie z raportem dowódcy Schönebooma doszło do kolejnej detonacji. Schöneboom rzeczywiście zaatakował krążowniki, lecz jego torpedy ominęły zarówno HMS *Aurora*^[208], jak i bliźniaczą jednostkę HMS *Penelope*^[209]. U-431 niemal natychmiast musiał dokonać zanurzenia alarmowego, gdyż w jego kierunku ruszył jeden z niszczycieli. Atak bombami głębinowymi przeprowadzony został bez należytej precyzji. Po

niecałych 30 minutach zaprzestano polowania na U-Boota, lecz ze względów bezpieczeństwa jego dowódca zdecydował o pozostaniu pod wodą aż do północy, po czym nakazał wyjście na powierzchnię w celu naładowania baterii akumulatorów oraz przewietrzenia wnętrza okrętu^[210]. Dietrich Schöneboom nie miał więc czasu na obserwowanie skutków swego ataku. Możliwe, że zameldowane przez niego zastopowanie krążownika mogło być jedynie manewrem okrętu po dostrzeżeniu płynących torped. Fakt jest jednak taki, że trafienia nie było.



Dowódca Horst-Arno Fenski przemawia do załogi U-410. 7 sierpnia 1943 roku, tuż przed wyruszeniem na 5. patrol

Lepszą skutecznością wykazał się *U-380*, doprowadzając do storpedowania okrętu *Pierre Soulé*^[211]. 23 sierpnia o godzinie 19.10 wachta na pomoście zameldowała kontakt na trawersie bakburty^[212]. Konwój wyszedł wprost pod wyrzutnie torpedowe *U-380*. Dowódca podjął decyzję o ataku spod wody. Na cel wziął ostatni statek z podążającego w kierunku Palermo konwoju. Był nim uzbrojony frachtowiec typu Liberty. Ataku dokonano potrójnym wachlarzem z wyrzutni I, II oraz IV z odległości około 2000 metrów. O godzinie 19.25 usłyszano pojedynczą eksplozję. Torpeda ugodziła płynący pod balastem piasku *Pierre Soulé*. Frachtowiec miał osłonę trzech niszczycieli oraz holownika. Eksplozja torpedy spowodowała uniesienie się jednostki ponad powierzchnię morza oraz gejzer wody wysoki na ponad 30 metrów. Ster dosłownie oderwał się od frachtowca. Poważnego uszkodzenia doznał także silnik. Cudem nikt nie zginął. Zabezpieczono silnik, część liczącej 122 ludzi załogi przekazano na okręty eskorty, jej większość część, w tym załoga obsługująca działo rufowe 105 mm oraz karabin maszynowy znajdujący się na nadbudówce rufowej, pozostała na pokładzie. Holownik *USS Nauset*^[213] ruszył z pomocą. Przetransportował uszkodzoną jednostkę do Bizerty w północnej Tunezji. W późniejszym czasie statek przeniesiono do Tarentu we Włoszech. Do USA powrócił 19 września 1944 roku.



U-410 z doskonale widocznym emblematem okrętu

U-380 niemalże natychmiast obrzucony został bombami głębinowymi przez znajdujący się niedaleko niszczyciel. Kilka z nich spadło w bezpośredniej odległości od zanurzonego U-Bootu, jednak nie wyrządziły mu żadnych szkód. Dowódca Röther kilkakrotnie zmieniał kurs, aż w końcu, około godziny 21, odgłosy polujących niszczycieli zaczęły stopniowo zanikać. Już następnego dnia U-380 trafił na kolejną doskonałą okazję. Tym razem w okularze peryskopu pojawił się lotniskowiec. Röther momentalnie przygotował okręt do ataku. Okazało się jednak, że nawet krótka obserwacja z głębokości peryskopowej wystarczyła, by U-Boot został zauważony. Jeden z

niszczycieli czym prędzej ruszył do ataku. Choć nie udało mu się zatopić *U-380*, to jednak skutecznie udaremnił przeprowadzenie ataku na lotniskowiec. A taka zdobycz byłaby doskonałą pożywką dla niemieckiej propagandy, gdyż coraz rzadziej miała ona powody do świętowania. Wróg radził sobie bowiem coraz lepiej. W Moskwie na przykład oddano 23 sierpnia salut z 224 dział dla uczczenia wojsk, którym udało się zdobyć Charków^[214].

Kolejny sukces przypadł w udziale *U-410*. Znajdujący się na swoim piątym patrolu *U-Boot* otrzymał rozkaz patrolowania północnego wybrzeża Sycylii. 26 sierpnia w godzinach rannych udało mu się zlokalizować płynący w kierunku zachodnim konwój, jednak ze względu na dużą odległość nie przystąpiono do ataku. Jeszcze tego samego dnia dowódca Hornst-Arno Fenski zyskał kolejną szansę. O godzinie 20.00 zlokalizowano konwój podążający w kierunku wschodnim. Był nim UGS-14 płynący z Filadelfii do Iranu. Po przeszło 2-godzinnym podejściu na pozycję dogodną do ataku, o godzinie 22.16, *U-410* wystrzelił salwę trzech torped do czterech frachtowców. Fenski usłyszał trzy eksplozje. Choć nie był w stanie zaobserwować skutków swego ataku, to na podstawie tych detonacji wywnioskował, że zatopił dwa statki, a trzeci uszkodził. Niewiele minął się z prawdą, gdyż faktycznie zatopił dwa frachtowce. Jedynie nadzieja, że uszkodził trzeci, okazała się płonna.

Pierwszym trafionym celem był amerykański *Richard Henderson*^[215] przewożący 5000 ton ogólnego wojennego cargo oraz materiały wybuchowe. Pojedyncza torpeda trafiła go na wysokości ładowni numer V. Eksplozja spowodowała zniszczenie pomieszczenia dla obsługi dział pokładowego, całkowicie urwała ster oraz spowodowała zalanie maszynowni. Cała 70-osobowa załoga ewakuowała się na sześć łodzi ratunkowych, gdyż oceniono, że *Richard Henderson* nie rokuje najmniejszych szans na uratowanie. Po pięciu godzinach od trafienia zatonał rufą w dół.

Drugim trafionym frachtowcem okazał się amerykański *John Bell*^[216] przewożący 7200 ton ogólnego militarnego cargo. Wystrzelona przez *U-410* torpeda trafiła go w prawą burtę, pomiędzy ładownie numer IV i V. Tym razem zginęła jedna osoba. Pozostali marynarze ewakuowali się na pięć łodzi ratunkowych. Pięciu uzbrojonych członków załogi frachtowca musiało się ratować, skacząc do wody, jednak szybko zostali wyłowieni. *John Bell* utrzymał się na powierzchni jeszcze przez dziewięć godzin, zanim położył się na prawej burcie i zatonał. Jego załoga wyratowana została przez brytyjski trawler HMS *BYMS-23* oraz południowoafrykański HMSAS *Southern Maid*. Okręty te przejęły także część załogi z frachtowca *Richard Henderson*. Trzy z łodzi ratunkowych zdołały

samodzielnie dotrzeć do El Kali w Algierii. Co ciekawe, na podstawie raportu sporządzonego przez Fenskiego FdU przyjęło, że trzy eksplozje usłyszane po siedmiu minutach i sześciu sekundach, ośmiu minutach i siedmiu sekundach oraz ośmiu minutach i 38 sekundach oznaczają, że dwie ostatnie detonacje nastąpiły na skutek końca biegu torped, natomiast pierwszą eksplozję uznał za prawdopodobne trafienie^[217].

Ze względu na małą liczbę torped (jedynie dwie rufowe) dowódca *U-410* wystosował prośbę o pozwolenie na powrót do bazy. FdU zaakceptował prośbę, w związku z czym Fenski skierował swój okręt do bazy w Tulonie. 30 sierpnia rano *U-Boot* dotarł tam po trwającym 24 dni patrolu. Przepłynął w sumie 1124,6 mil morskich, z czego więcej niż połowę (619,7 mili) spędził w zanurzeniu^[218].

Ostatni sukces śródziemnomorskich *U-Bootów* w miesiącu sierpniu nastąpił za sprawą skutecznego ataku przeprowadzonego przez *U-596*. 30 sierpnia o godzinie 13.58 z działa pokładowego zaatakował egipski żaglowiec *Nagwa*^[219]. Dowódca *U-Boota* porucznik Victor-Wilhelm Nonn pozwolił najpierw załodze żaglowca (10 osób) bezpiecznie opuścić pokład, po czym w niecałe trzy minuty posłał statek na dno.

FdU sądził, że ten miesiąc zakończy się bardziej owocnie, gdyż na podstawie raportu przesłanego z

pokładu *U-431* przyjęto, że zatopił on duży frachtowiec o pojemności 7000 ton oraz storpedował tankowiec oceniany na 10 000 ton, który uznano za prawdopodobnie zatopiony. Informacje te nie znajdują jednak potwierdzenia w powojennych analizach.

31 sierpnia FdU nakazał *U-371* powrót do bazy. U-Boot ten wystrzelił podczas swego patrolu w sumie dziewięć torped, lecz żadna nie okazała się celna. Jako że dowódca Mehl narzekał na działanie peryskopu, okręt skierowano z powrotem do bazy. 3 września powrócił do Tulonu, gdzie oprócz naprawy peryskopu zajęto się także rekonstrukcją kiosku. *U-407* otrzymał rozkaz przerwania patrolu i udania się do bazy w Puli. Przyczyną były problemy z jednym z akumulatorów powiązane z dziwnymi i spontanicznymi hałasami. Ogólnie sierpniowe statystyki (średnia dzienna) ukazujące aktywność bojową śródziemnomorskich U-Bootów mówią same za siebie:

Zachodni rejon Morza Śródziemnego – 25,7%,

Wschodni rejon Morza Śródziemnego – 10,7%,

W drodze do obszaru operacyjnego – 8,6%,

W drodze powrotnej do bazy – 5%,

W porcie – 50%.

Biorąc pod uwagę, że pod koniec sierpnia FdU dysponował jedynie 13 U-Bootami, to Niemcy nie mieli najmniejszej szansy, by kontrolować basen Morza

Śródziemnego. Zdając sobie z tego sprawę, FdU zmuszony był tak rozplanować swoje siły, by maksymalnie wykorzystać tę więcej niż skromną siłę swojej floty podwodnej.

4

Lawina

Nie przekazujcie zbyt wielu złych wiadomości, by nie przygnębiały naszych załóg – depesza admirała Karla Dönitza do wszystkich U-Bootów z 5 sierpnia 1943 roku

Na początku września stan liczebny śródziemnomorskich U-Bootów prezentował się zdecydowanie poniżej potrzeb. Na domiar złego Niemcy stracili swego sojusznika, czyli Włochów. 17 sierpnia ostatnie

oddziały niemiecko-włoskie opuściły terytorium Sycylii.

29. Flotylla posiadała na stanie jedynie 13 U-Bootów. Przeciwnik rósł w siłę z każdą chwilą i zdawał się nabierać coraz większej pewności siebie. Niebezpieczeństwo czyhało na niemieckie okręty podwodne także w ich bazach. Naloty bombowe na Tulon nasilały się w dramatycznym tempie. Pomimo tych trudnych warunków morale niemieckich podwodniaków pozostawało wysokie.

Kolejnym planowanym krokiem aliantów była szybka inwazja na Kalabrię. Marszałek polny Bernard Law Montgomery osiągnął sukces o wiele łatwiej, niż się tego spodziewał. Lądowanie w Kalabrii otrzymało kryptonim Baytown. 3 września o godzinie 5 rano 5. Dywizja Brytyjska i 1. Dywizja Kanadyjska wchodząca w skład 8. Armii wylądowały na pustej plaży. Alianci nie natrafili tam na żadne systemy obronne, takie jak chociażby zasieki czy miny. Operacja „Baytown” przeprowadzona została bez najmniejszych problemów. Włosi skapitulowali 8 września, na dzień przed

planowaną operacją „Avalanche” (lawina), czyli lądowaniem aliantów w okolicach miasta Salerno, na południe od Neapolu, oraz operacją „Slapstick” (błazenada), mającą na celu desant 1. Brytyjskiej Dywizji Spadochronowej w mieście Tarent, gdzie mieściła się baza Włoskiej Marynarki Wojennej. Jako że dzień wcześniej doszło do kapitulacji Włoch, zamiast zrzućenia planowanego desantu spadochronowego Brytyjczycy przetransportowali swoich żołnierzy na okrętach, wysadzając ich bezpośrednio w porcie. Nie napotykając na większy opór, alianci opanowali Tarent^[220].



Włoski pancernik *Roma*, zatopiony przez niemieckie bombowce Dornier Do 217

Dla FdU najistotniejsze było zachowanie się włoskiej marynarki wojennej. W momencie kiedy niemieckie

wojska zajmowały kluczowe pozycje, przygotowując się do odparcia przeciwnika we Włoszech, marszałek polny Albert Kesselring sondował włoskie nastroje. Wysłał generała Siegfrieda Westphala, który w rozmowie z włoskim ministrem marynarki wojennej, admirałem Countem de Courtenem, uzyskał zapewnienie, że: *flota włoska wypłynie z bazy Spezia 8 lub 9 września, by stoczyć bitwę na Morzu Śródziemnym z flotą brytyjską. Marynarka Włoska będzie ginąć dumnie ze łzami w oczach. Po tym zapewnieniu przedstawiono detale dotyczące bitwy*^[221]. Jednocześnie Włosi zapewnili Brytyjczyków, że... nie szykują się do heroicznej walki i zgodnie z żądaniami Churchilla skłonni są oddać aliancom swoje okręty.

Aby nie budzić podejrzeń Niemców, 9 września Włosi zgodnie z zapewnieniami wyprowadzili swoją flotą z baz w Spezii i Genui. Jednak zamiast zgodnie z obietnicą ruszyć do ataku, skierowali swoje okręty wprost na Maltę, gdzie miało dojść do kapitulacji floty. FdU nie dysponował wystarczającymi siłami, by wykorzystać przeciwko niedawnym sojusznikom U-Booty. Niemcy wysłali natomiast do walki swoje samoloty. O godzinie 15.10 doszło do pierwszego nalotu, jednakże okazał się bezowocny. Drugi nalot przeprowadzony został przez maszyny Dornier Do 217^[222] startujące z bazy Istres we Francji. Piloci niemieccy byli specjalistami w dziedzinie ataku na morskie cele. Ich samoloty wyposażone były w

nakierowywane bomby Fritz X^[223]. Były to bomby zdalnie sterowane za pomocą radia. Luftwaffe używała ich głównie przeciwko silnie uzbrojonym jednostkom morskim. Jedna z takich bomb o godzinie 15.52 trafiła włoski pancernik *Roma*^[224]. Trzy minuty po pierwszym trafieniu nastąpiło kolejne. Okręt ogarnął pożar, na skutek którego doszło do eksplozji komór amunicyjnych. Pancernik zatonął wraz z większością załogi. Pozostałe pancerniki – *Italia* oraz *Vittorio Veneto* – dotarły na Maltę, witane przez mieszkańców wyspy wiwatami. Oprócz pancerników Włosi poddali również sześć lekkich krążowników i osiem niszczycieli^[225]. Dla przybyłych do portu Maltańczyków widok poddającej się floty włoskiej był zadośćuczynieniem za wytrwałość podczas niekończących się bombardowań wyspy. Jedną z jednostek eskortujących płynącą na Maltę flotę włoską był polski okręt podwodny *Sokół*. Jednak aliantom radość ze zwycięstwa zepsuła informacja o kolejnym skutecznym nalocie Luftwaffe.



**HMS *Puckeridge*, niszczyciel typu Hunt, zatopiony
przez U-617**

Focke-Wulfy FW 190^[226] ostrzelały obsługę artyleryjską pancernika HMS *Warspite*^[227] i w ten sposób umożliwiły przeprowadzenie nalotu dornierom Do 217. I w tym wypadku użyto nakierowywanych bomb Fritz X. Choć dwie z nich chybiły celu, to jednak trzecia okazała się skuteczna i wybuchła, przenikając przez pokłady pancerne oraz kotłownię numer IV. Ekspłodowała w podwójnym dnie. Na skutek wybuchu do wnętrza pancernika dostało się około 5000 ton wody. Zniszczenia były poważne, ale niegroźące zatopieniem okrętu. Za pomocą dwóch holowników udało się przetransportować *Warspite'a* na Maltę. W jego

osłonięciu brał udział polski niszczyciel ORP *Ślązak*. Ostatecznie *Warspite* powrócił do czynnej służby w kwietniu 1944 roku.

Głównodowodzący Kriegsmarine, admirał Karl Dönitz tak ocenił sytuację poddania się Włoch:

Sytuacja w rejonie Morza Śródziemnego pogorszyła się. Strata przyczółka tunezyjskiego spowodowana była głównie tym, że nieprzyjacielowi ze względu na większe siły morskie, a szczególnie ze względu na zastosowanie przez niego silnych formacji powietrznych, udało się sparaliżować nasze morskie szlaki zaopatrzeniowe. Nastąpiło także znaczne osłabienie morale i ducha bojowego Włochów. Poddanie bez poważniejszego oporu włoskiej wyspy-fortecy Pantellerii stanowiło tego niezaprzeczną oznakę. Anglosaski desant na silnie obsadzoną Sycylię odniósł błyskawiczny sukces wyłącznie dlatego, że od samego początku Włosi nie stawili oporu w strategicznych punktach wyspy. Ewakuacja Sycylii, a następnie Sardynii i Korsyki, która przebiegała prawie bez strat, stanowiła wspaniały wyczyn, w którym marynarka niemiecka odegrała decydującą rolę.

Skutki zdrady, jakiej dopuścili się król Włoch i jego wojska we wrześniu 1943 roku, i której Niemcy od pewnego czasu się spodziewali, zostały należycie nadrobione w zaskakująco krótkim czasie, ponieważ nie nastąpiło

lądowanie w północnych Włoszech, którego się obawiano i które podważyłoby całkowicie pozycję Niemców na Półwyspie Apenińskim. Zamiast tego dokonano mniej niebezpiecznego desantu w Salerno. Niestety, przejęcie floty włoskiej okazało się niemożliwe, ponieważ w większości wycofała się ona wcześniej i była poza naszym zasięgiem. Większość terytorium włoskiego pozostała w rękach niemieckich. Ważne zasoby gospodarki i przemysłu północnej równiny włoskiej można by wykorzystywać dla potrzeb naszego wysiłku wojennego do końca wojny. Obrona wybrzeża południowej Francji, Chorwacji, Jugosławii i Grecji musiała zostać przejęta przez marynarkę niemiecką, która jednak miała do realizacji tego celu siły małe i zorganizowane na poczekaniu. Dodekanez na Morzu Egejskim został zajęty przy bardzo słabym oporze Włochów i przyjęty za naszą własną linię obrony^[228].

29. Flotylla posiadała na stanie jedynie 13 U-Bootów. Przeciwnik rósł w siłę z każdą chwilą i zdawał się nabierać coraz większej pewności siebie. Niebezpieczeństwo czyhało na niemieckie okręty podwodne także w ich bazach. Naloty bombowe na Tulon nasilały się w dramatycznym tempie. Pomimo tych trudnych warunków morale niemieckich podwodniaków pozostawało wysokie. Pierwszy sukces we wrześniu odnieśli szóstego dnia miesiąca. U-617

znajdujący się na swoim siódmym (i jak miało się później okazać ostatnim) patrolu zlokalizował i skutecznie zaatakował brytyjski niszczyciel HMS *Puckeridge*^[229], który płynął z Gibraltaru do Oranu. Jego misją było przekazanie ważnych informacji. O godzinie 20.15 niszczyciel trafiony został dwiema z czterech wystrzelonych przez *U-617* torped. Zatonął w osiem minut w odległości 40 mil na wschód od Gibraltaru. Miał na pokładzie 191 ludzi, z czego 62 zginęło podczas ataku. Był to jednak łabędzi śpiew dla dowódcy *U-617* Albrechta Brandiego.

W nocy 10 września bombowiec Wellington „P” należący do 179. Dywizjonu RAF-u zlokalizował za pomocą radaru wynurzonego U-Bootu i użył reflektora Leigh-Light^[230], by go precyzyjnie namierzyć. Był to właśnie *U-617* znajdujący się około 100 mil od Gibraltaru, niedaleko wybrzeża hiszpańskiego Maroka^[231]. Dowódca dywizjonu kapitan Bryan Hodgkinson nakazał atak z broni pokładowej, po czym, będąc nad celem, samolot rzucił sześć bomb głębinowych. Co prawda atak nie zatopił U-Bootu, ale jednak spowodował poważny przeciek oleju, dzięki któremu możliwe stało się śledzenie okrętu podwodnego. Dowódca *U-617* tak wspomina owo wydarzenie:



Tonący U-617. Zdjęcie wykonane przez członka załogi hudsona 48. Dywizjonu RAF-u, który atakował okręt 12 września 1943 roku

Kiedy tropikalna noc zapanowała nad Północną Afryką i podejściem do cieśniny, zarządziłem wynurzenie. Nasze baterie wymagały ładowania, a okręt porządnego przewietrzenia.

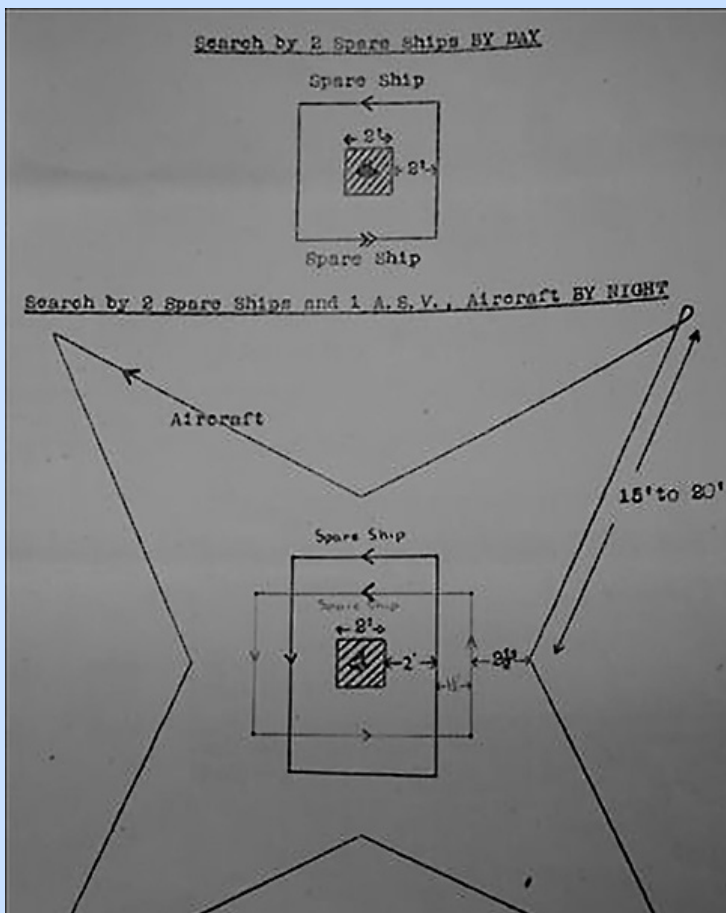
To była piękna, gwiazdzista noc. Wszystko wokół nas wydawało się tak bardzo spokojne, nigdzie nie dostrzegliśmy nawet cienia na horyzoncie, nie mówiąc już

o lecącym samolocie. Powiedziałem sternikowi, by wyznaczył kurs na Melillę^[232] na afrykańskim wybrzeżu. W chwilach takich jak ta nasz radar wydawał mi się ważniejszy niż manualna obserwacja. Niestety dwie potężne eksplozje przeszły panującą ciszę. U-Bootem gwałtownie wstrząsnęło^[233].

Hodgkinson wydał rozkaz ataku kolejnemu z samolotów. Przybyły na miejsce wellington „J”, pilotowany przez oficera Williama Braniniego, zrzucił kolejne sześć bomb głębinowych. U-617 płynął kursem na Hiszpanię. U-Boot nie pozostał dłużny. Ostrzelał wrogi samolot z broni pokładowej i zanotował kilka trafień. Jeden z pocisków śmiertelnie ranił obsługującego samolotowe działo sierżanta Jonesa^[234]. Strzelcy z bombowca odpowiedzieli ogniem, nie mogli jednak kontynuować ataku, gdyż pilot Branini, zdając sobie sprawę, że kilka pocisków trafiło jego maszynę z prawej strony, postanowił wznieść ją na wysokość 150 metrów w celu dokonania inspekcji uszkodzeń. Nie okazały się one aż tak poważne, jak obawiał się tego pilot, w związku z czym powrócono na kurs ataku. U-Boot próbował się zanurzyć, lecz z jego kiosku zaczęły unosić się kłęby dymu oznaczające pożar. Ponownie oddajmy głos dowódcy Brandiemu:

Rozległ się dźwięk tłuczonego szkła i zaraz po tym doszło do awarii oświetlenia... Rury zaczęły mocno przeciekać. Płyty z podłogi oderwały się od poszycia. Gdy skierowałem się do centrali, moja stopa utknęła pomiędzy dwiema niezabezpieczonymi rurami.

W końcu na okręcie wrócił porządek i z pomocą jednego z członków załogi udało mi się uwolnić stopę... Z jednym tylko działającym dieslem staraliśmy się kontynuować nasz marsz do wybrzeża. Wierzyłem, że uda mi się zacumować okręt niedaleko brzegu i za pomocą brezentu oraz skał właściwie go zakamuflować^[235].

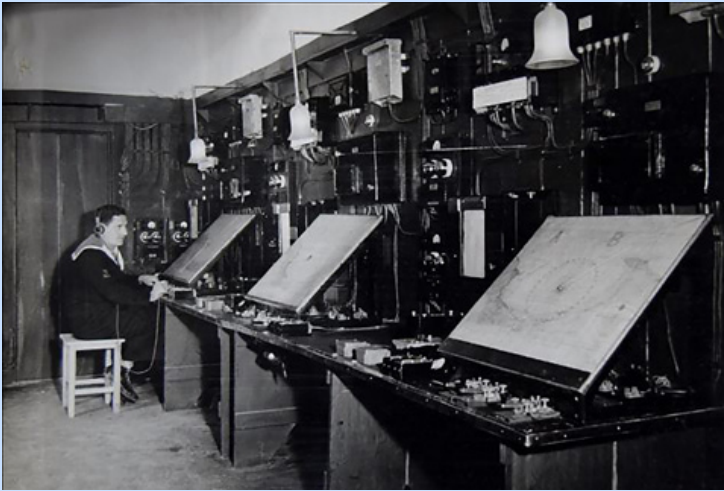


Schemat metody poszukiwania U-Bootów

Samoloty krążyły jeszcze nad zanurzonym U-Bootem przez około 45 minut. *U-617* dotarł w końcu do wybrzeży Maroka. Miał silny przechył na lewą burtę, z wody wystawała wieżyczka. Brandi zdawał sobie

sprawę, że jego okręt praktycznie jest już skończony. Nie chciał, aby U-Boot dostał się w ręce wroga, a na niebie krążył już przybyły wczesnym rankiem hudson. Niemiecki dowódca wydał zatem rozkaz umieszczenia ładunków wybuchowych i przygotowania okrętu do wysadzenia. Marynarze opuścili pokład i popłynęli na znajdujące się niedaleko wybrzeże. Jak wspominali później piloci z hudsona, dotrzegli ludzi z U-Boota suszących swoje rzeczy na nabrzeżu.

Eksplozja położyła okręt na lewą burtę z wystającym z wody sterem. Piloci, obawiając się, że Niemcy z U-Boota spróbują wrócić na okręt, przystąpili do ataku na wrak. Hudson należący do 233. Dywizjonu RAF-u razem z przybyłym na miejsce swordfishem z 886. Australijskiego Dywizjonu zaczęły bombardować U-Boota. Na miejscu pojawiły się również korweta HMS *Hyacinth*^[236] oraz australijski trawler HMAS *Wollongong*^[237]. Atak miał na celu uzyskanie absolutnej pewności, że wrak uległ całkowitemu zniszczeniu.



Aliancka stacja wykrywania okrętów podwodnych w Algierze

Niezwykle barwnie przedstawiają się dalsze losy dowódcy *U-617*. Po dopłynięciu na marokański ląd załoga U-Bootu dostała się w ręce hiszpańskich żołnierzy. Przybyli oni na miejsce zaraz po usłyszeniu eksplozji dokonanych za sprawą atakujących wrak okrętów i samolotów. Brandi został internowany w Hiszpanii. Ze względu na swój stopień trafił do obozu oficerskiego niedaleko Kadyksu. Umożliwiono mu spotkanie z niemieckim attaché. Brandi poinformował go, że zamierza uciec, w związku z czym prosi o przygotowanie fałszywego paszportu. Attaché

przychylnie odniósł się do prośby i już po tygodniu dostarczył Brandiemu podrobiony paszport razem z dwoma adresami w Madrycie, gdzie dowódca U-Boota mógł się ukryć. Do Biarritz z Irún Brandi dostał się schowany między workami z pocztą dyplomatyczną. Tam czekał na niego specjalny samolot kurierski, który zabrał go prosto do Berlina^[238]. Na miejscu uciekinier spotkał się Kontradmirałem Eberhardem Godtem^[239]. Na osobistą prośbę Brandiego ponownie wysłano go na Morze Śródziemne, gdzie w listopadzie 1943 roku przejął dowództwo nad *U-380*.

Na kolejne informacje o sukcesie FdU musiał czekać aż do 21 września. 15 września 1943 roku wyruszył z Tulonu na swój 12. patrol *U-593*. Jego rejonem operacyjnym była zatoka Salerno, gdzie zaledwie sześć dni wcześniej wylądowali alianci. Pomimo faktu, że dwa z jego mechanizmów odpalania torped nie działały właściwie, nie przerwał rejsu. W godzinach rannych odnalazł konwój NSS-3 płynący z Casablanki do Salerno. O godzinie 9.10 i 9.14 odpalił dwie salwy złożone z dwóch torped. Konwój znajdował się około 45 mil na południe od Salerno. Dowódca *U-593* Gerd Kelbling usłyszał jedną detonację z pierwszej salwy oraz zaobserwował jedno trafienie drugą salwą torpedową. Na tej podstawie przyjął, że jeden frachtowiec został zatopiony, a drugi trafiony i prawdopodobnie uszkodzony. W rzeczywistości uzyskał tylko jedno

trafienie. Torpeda ugodziła *William W. Gerhard*^[240], który transportował 1440 ton wyposażenia wojskowego, w tym paliwo i amunicję dla artylerii lądowej. Pojedyncza torpeda trafiła w lewą burtę, w sam środek ładowni numer I. Eksplozja okazała się tak silna, że uniosła dziób wysoko ponad linię wody. Po obu stronach pokładu nastąpiły pęknięcia, przez które zaczęła wdzierać się woda. 265 ludzi ruszyło, by szukać schronienia w 15 łodziach ratunkowych. Dwóch członków załogi zginęło. Eskortowiec znajdujący się w pobliżu przyjął rozbitków na pokład i przetransportował do Salerno. Ponieważ istniała szansa na uratowanie frachtowca, wysłano do niego holownik. Przybyły na miejsce *USS Morento*^[241], rozpoczął holowanie, jednak po trzech godzinach na pokładzie wraku doszło do gwałtownie rozprzestrzeniającego się pożaru. Do działania przystąpiły dwa eskortujące *Morento* holowniki: *USS Narragansett*^[242] i *HMS Weazel*^[243]. Przez dwie następne godziny jednostki te walczyły z ogniem, jednak gdy pożar wdarł się do maszynowni oraz pomieszczenia, gdzie przechowywano amunicję, o godzinie 21.40 nastąpił koniec. Doszło do eksplozji, która przełamała frachtowiec na dwie części. Jedna z nich zatona natychmiast, a drugą musiano dobić z działa pokładowego umieszczonego na holownikach. *U-593* oddalił się bezpiecznie z miejsca zagrożenia, po czym powrócił tam po czterech dniach, by ponownie natrafić

na cel. Tym razem w okularze jego peryskopu ukazały się dwa niszczyciele, jak błędnie zakwalifikował je dowódca U-Boota. Okazało się jednak, że są to trawlerzy – USS *Skilla*^[244] oraz USS *Seer*^[245]. Towarzyszyły im dwie siostrzane jednostki z 6. Dywizjonu Trawlerów – USS *Speed* i USS *Pilot*. Jeden członek załogi z pokładu *Skill* zaraportował zauważenie dwóch śladów torowych płynących torped. Okazało się, że *U-593* zaatakował trzema torpedami. Gdy załoga *Skilla* odetchnęła z ulgą, ciesząc się, że udało jej się przetrwać śmiertelne niebezpieczeństwo, nastąpiło trafienie trzeciej torpedy. Dziennik pokładowy *U-593* tak obrazuje przebieg ataku:

25.IX

00.00 Kwadrat CJ 6786. Na powierzchni.

04.38 Kwadrat CJ 6784, wiatr SE o sile 1, dobra widoczność.

05.02 Kwadrat CJ 6794. Zanurzenie.

08.00 Kwadrat CJ 6794. Niszczyciel patrolujący na południu i kolejny na zachodzie^[246]. Ten z przodu płynie na pozycję dogodną do strzału.

11.40 Kwadrat CJ 6794, wiatr SE o sile 1, dobra widoczność. Wachlarz trzech torped wystrzelony z wyrzutni numer I, III i IV. Kąt nachylenia celu 79° na prawo od dziobu, prędkość dziesięć węzłów, odległość 1500

metrów, głębokość zanurzenia torped cztery metry, kąt biegu torped 3,5°. Strzelam Pi-2.

Trafienie po 96 sekundach. Przez krótką chwilę smuga dymu unosząca się na wysokość 40 metrów nad powierzchnię morza. Widzę dwie części niszczyciela, które znikają pod wodą^[247]. Drugi z niszczycieli obiera kurs na nas i rusza z pełną prędkością. Zanurzamy się i obieramy kurs północno-zachodni. Dwie kolejne jednostki^[248] przybywają na miejsce zdarzenia, jednak zaczynają poszukiwania bez użycia azdyka. Raz na jakiś czas zrzucają bomby na chybił trafił, daleko od nas.

12.00 Kwadrat CJ 6794. Marsz dzienny: 18,5 mili morskiej na powierzchni i 14 pod wodą = 32,5 mili morskiej.

21.06 Kwadrat CJ 6791. Jesteśmy na powierzchni i ładujemy baterie niedaleko wybrzeża Capri. Zostajemy złapani przez radar niszczyciela niedługo po wyjściu na powierzchnię. Zanurzenie alarmowe. W celu zmylenia przeciwnika wypuszczamy dwie Afrodyty^[249].

22.45 Na powierzchni. Testujemy działanie naszych dział. Wszystko sprawne. Raz jeszcze obieramy kurs na środek zatoki.

23.09 Kwadrat CJ 6784. Zanurzenie^[250].

Na pokładzie trawlera było 103 członków załogi. 72 ludzi udało się uratować, jednak aż 31 zginęło podczas tego ataku.

Sytuacja polityczna w basenie Morza Śródziemnego oraz liczba dostępnych U-Bootów nie pozostawiały Dönitzowi wyjścia – musiał tam skierować kolejne okręty, aby w dalszym ciągu móc prowadzić działania wojenne. Pod datą 17 września zapisano w dzienniku BdU:

Zgodnie z rozkazem najwyższego dowództwa siedmiu U-Bootów zostanie wysłanych w rejon Morza Śródziemnego. Będą to: U-223, U-264, U-667, U-450, U-466, U-455 i U-420^[251]. Założeniem dowództwa jest utworzenie z tych okrętów dwóch grup, które wspólnie miały przekroczyć Cieśninę Gibraltarską. Założenie nie jest jednak możliwe do wykonania, gdyż nie wszystkie okręty będą w stanie osiągnąć gotowość w tym samym czasie, na przykład U-223 przebywa jeszcze w morzu.

Okręty mają możliwość podjęcia ataku na przeciwnika podczas rejsu, jednakże niewskazane jest atakowanie konwojów. Jeśli okrętom nie powiedzie się przejście przez cieśninę za pierwszym razem, rozkazuje się odczekanie około dwóch dni przed kolejną próbą w celu uspienia aktywności wroga. Przerwanie misji możliwe jest tylko w sytuacji awarii urządzenia Wanze^[252] lub podczas poważnych problemów z silnikiem^[253].

Pierwsza grupa składała się z U-223, U-264, U-455 i U-667. Jak już wspomniano, U-223 przebywał w morzu.

Jego dowódca, 27-letni kapitan marynarki Karl-Jürg Wächter^[254], otrzymał rozkaz udania się na Morze Śródziemne w drodze na Atlantyk w trzecim dniu swego patrolu^[255]. 26 września o godzinie 22.33 dowódca *U-223* wydał rozkaz wynurzenia. Ponieważ było już po nowiu, Wächter liczył na zmniejszenie czujności alianckiego lotnictwa. W pozycji nawodnej bezpiecznie przedarł się na Morze Śródziemne pomimo dwukrotnego spotkania z wrogimi samolotami^[256]. Pozostałe okręty z jego grupy miały mniej szczęścia, gdyż zlokalizowane zostały przez radary alianckich okrętów. *U-264* i *U-455* zrezygnowały z wykonania powierzonego im zadania, jednak nie przerwały patrolu i udały się na północny Atlantyk. *U-667* ze względu na uszkodzenia musiał przerwać patrol i powrócić do bazy. Jego podejście do Cieśniny Gibraltarskiej miało niezwykle dramatyczny przebieg. Dowodzony przez kapitana marynarki Heinricha-Andreas Schrütelera *U-Boot* wyszedł z bazy w Saint Nazaire 18 września. Był to jego trzeci patrol bojowy. 24 września, tuż przed zachodem słońca, zlokalizowany został za pomocą reflektora Leigh Light przez wellingtona „P” należącego do 179. Dywizjonu RAF-u z bazą w Portugalii. Dowodzony przez sierżanta A. W. Ellisa samolot zaatakował *U-Boota*, lecz sam również musiał uważać na gęsty ogień prowadzony z pokładu *U-667*. Pomimo wzajemnego ostrzeliwania się żadna ze stron nie odniosła szkód. Jeszcze tego samego wieczora

doszło do kolejnego ataku. Kolejny wellington, tym razem „D” z 179. Dywizjonu, odnalazł niemiecki okręt. Pilotującemu oficerowi A. Chilternowi udało się spowodować drobne uszkodzenia na jego pokładzie. 25 września o 10.35 nastąpił kolejny atak. Tym razem pilotujący sierżant D.J. McMahan z tego samego dywizjonu dokonał zrzutu sześciu bomb głębinowych. Pomimo zagrożenia *U-667* musiał pozostać na powierzchni ze względu na krytycznie niski stan baterii^[257]. Na tym jednak nie koniec kłopotów Niemców. Jeszcze tego samego dnia doszło do kolejnego ataku. O godzinie 3.09 kolejny wellington, który wcześniej od kolegów z dywizjonu uzyskał informację o potencjalnej lokalizacji wroga, znalazł się w pobliżu *U-Boota*. Doszło do wymiany ognia. Ze względu na usterkę wywołaną trafieniem z działka przeciwlotniczego dowodzony przez sierżanta W. Dixy samolot nie był w stanie zrzucić bomb głębinowych. W tym pojedynku to *U-667* był stroną zwycięską, gdyż uzyskał kolejne trafienia w lewy silnik samolotu oraz w prawe skrzydło, w związku z czym pilot musiał się ewakuować i skierował swoją maszynę do bazy^[258].

Resztę dnia *U-667* spędził pod wodą. Dopiero o 22.18 okręt dokonał wynurzenia. Załoga krótko cieszyła się świeżym powietrzem i spokojem, gdyż niebawem okręt ponownie został namierzony przez patrolujący samolot. Reflektorem Leigh light oświetlił *U-Boota*, szykując się

jednocześnie do ataku bombami głębinowymi. Ze względu na panujące ciemności nie udało się Niemcom określić, z jaką maszyną mają do czynienia. Dowódca Schröteler nie sprzedał łatwo skóry. Zarządził kontratak. Jego załozde udało się trafić przeciwnika. Pomimo oświetlenia U-Boota reflektorem nie doszło do jego ostrzelania ani zrzucenia bomb. Samolot odleciał. W późniejszych godzinach nasłuch z *U-667* odebrał sygnał SOS z brytyjskiego samolotu. Na tej podstawie Niemcy przyjęli, że zniszczyli samolot. W rzeczywistości był to wellington XIV „F”z 179. Dywizjonu RAF-u. Faktem jest, że nie powrócił z patrolu. Ponieważ nie było jasnego wytłumaczenia straty tej maszyny, to i strona brytyjska stwierdziła, że nastąpiło to za sprawą ataku U-Boota. Samolot nie został zniszczony od razu. 10 minut po ataku na *U-667* nadał komunikat SOS z dokładną pozycją (3625/0930), po czym nastąpiła cisza^[259]. Na tej podstawie można zapisać zniszczenie samolotu na konto *U-667*. Dowódcą wellingtona był sierżant M. Riddell.

U-667 z uporem kontynuował swe podejście do Cieśniny Gibraltarskiej i 25 września po raz kolejny musiał stawić czoła lotnictwu. O 10.40 oficer H. Nicholson pilotujący wellingtona z 179. Dywizjonu namierzył U-Boota. Leciał on w towarzystwie hudsona z 233. Dywizjonu, a ich celem było odnalezienie załogi zestrzelonego samolotu Riddella. Samoloty dokonały ataku zarówno z broni pokładowej, jak i za pomocą bomb

głębinowych, które eksplodowały niedaleko *U-667* od strony rufy. Piloci wezwali posiłki i wkrótce na miejsce przybyły kolejne dwie maszyny, mylnie uznane przez Niemców za *beaufightery*, w rzeczywistości były to hudsony. Pierwszy z nich należał do 233. Dywizjonu, a drugi do 48. Dywizjonu RAF-u. Pierwszy z hudsonów, pilotowany przez oficera George'a Frandsona, zaatakował rakietami. Podczas ataku trafiony przez *U-Boot*a został ogon jego samolotu. Udało mu się wycofać do bazy, gdzie stwierdzono, że owo trafienie tylko cudem nie dokonało większych szkód. Drugi z samolotów atakował rakietami i z broni pokładowej, lecz i on został trafiony. W sumie wystrzelono do *U-667* osiem rakiet. Szczęśliwie dla Niemców atak nie wyrządziły im większych szkód. Ich okręt pozostał mobilny, choć nie w pełni sprawny. To głównie ten czynnik, a ponadto zmęczenie załogi związane z ogromnym stresem spowodowały wystosowanie informacji do dowództwa o porzuceniu celu, jakim było Morze Śródziemne. *U-667* kontynuował swój patrol aż do 11 października, kiedy to powrócił do Saint Nazaire. Niemcom przyznano zestrzelenie samolotu i uszkodzenie trzech kolejnych maszyn.

To właśnie raporty wysłane z pokładu *U-667* przekonały dowództwo, że urządzenie *Wanze* zawodzi w działaniu. BdU musiał wziąć pod uwagę fakt, który wcześniej wydawał się niewiarygodny, a mianowicie to,

że alianci dysponują radarem działającym w paśmie centymetrowym. Na tej podstawie doszło później do opracowania urządzenia Naxos^[260]. Do momentu zainstalowania go wszystkie U-Booty otrzymały zakaz przedzierania się na Morze Śródziemne, w związku z czym druga grupa U-Bootów, która miała właśnie udać się w ten rejon, zrezygnowała z tego.

Ostatni sukces niemiecki okręt podwodny w tym miesiącu odniósł 26 września. *U-410* zlokalizował konwój UGS-17 płynący z Nowego Jorku do Palermo na Sycylii. O godzinie 19.00 przeprowadził atak, po którym raportował zatopienie jednej jednostki i prawdopodobne drugiej. W rzeczywistości na skutek jego ataku tylko jeden statek poszedł na dno. Był to *Christian Michelsen*^[261], który przewoził 3000 ton oleju napędowego, pocztę oraz amunicję, włączając w to 3000 ton bomb lotniczych. To właśnie jego ładunek spowodował ogromną eksplozję po trafieniu torpedą i statek w ciągu niespełna minuty zatonął. Prawie cała załoga – 47 osób – zginęła podczas ataku. Jedynie trzech ludzi udało się uratować i przetransportować do szpitala. Poległ również kapitan frachtowca Jens Lassen Uglund. Ciekawostką jest to, że już wcześniej przeżył torpedowanie. 30 czerwca znajdował się na pokładzie norweskiego *Mosfruita*, który zatonął po ataku przeprowadzonym przez *U-458*.

To był szczęśliwy patrol dla *U-410*. Już 1 października trafił na kolejne cele. Pod jego wyrzutnie torpedowe podpłynął konwój MKS-26 znajdujący się w drodze z Salerno we Włoszech do Wielkiej Brytanii. Dowódca Fenski zdecydował się na wypuszczenie pięciu pojedynczych torped odpalonych do różnych celów. O godzinie 0.05 wydanorozkaz „Torpedo... Los!!!” i pięć „węgorzy” (cztery z przednich wyrzutni i jeden z rufy) powędrowało w kierunku celu. Fenski miał możliwość zaobserwowania skutków pierwszego trafienia, lecz potem musiał dokonać zanurzenia. Na pokładzie *U-Boota* usłyszano jeszcze cztery detonacje, na podstawie których stwierdzono, że wszystkie torpedy okazały się celne. Fenski zgłosił zatopienie 33 000 ton. Zdobycz w rzeczywistości była mniej imponująca. Pierwszym celem okazał się brytyjski *Fort Howe*^[262] płynący pod balastem. Atak zabił dwóch ludzi, lecz pozostałych 68 udało się uratować. Drugim trafionym statkiem był zbiornikowiec *Empire Commerce*^[263], także płynący pod balastem. Eksplozja torpedy spowodowała całkowite spalenie statku, tak że jego wrak dryfował jeszcze jakiś czas, po czym zatonął u wybrzeży Algierii. Tym razem udało się uratować całą 51-osobową załogę. Korwety HMS *Spiraea*^[264] i HMS *Alisma*^[265] przejęły z wody rozbitków i bezpiecznie przetransportowały ich do Algierii. Pozostałe torpedy nie osiągnęły celu. Tak więc Fenski powinien był zgłosić 10 855 ton, a nie 33 000, jak

zaraportował. Jednak w dalszym ciągu był to duży sukces!

Dobrą passę *U-410* przerwał incydent, do którego doszło w ostatnim dniu patrolu. W drodze powrotnej do Tulu, już niedaleko nabrzeża, nastąpiła kolizja z niemieckim trawlerem *UJ 6076*. Zniszczenia *U-Boota* okazały się poważne. Uszkodzeniu uległy przednie wyrzutnie torpedowe. Na szczęście dla załogi *U-410* nie były one załadowane, gdyż groziłoby to detonacją torped. Również trawler bardzo ucierpiał – do tego stopnia, że został później storpedowany i zatopiony, gdyż nie było sensu go naprawiać. Cztery miesiące trwał remont *U-410*. Zainstalowano na nim nowe wyrzutnie torpedowe i wzmocniono ochronę przeciwlotniczą, montując na platformie I działko 22 mm oraz na platformie II poczwórne działko 20 mm Flakvierling^[266]. Dla załogi *U-410* nastął czas odpoczynku. Niektórzy marynarze aż dwukrotnie otrzymali przepustki, a kilku szczęściarzom dostało się osiem tygodni wolnego^[267]. Na swój kolejny patrol *U-Boot* ten wyszedł dopiero 3 lutego 1944 roku.

U-223 już niedługo po przedostaniu się na Morze Śródziemne trafiła się szansa na dopadnięcie wroga. Zlokalizował konwój *KMS-27* płynący z Wielkiej Brytanii na Sycylię. *U-Boot* ten miał na pokładzie nową torpedę *Zaunkönig*, potocznie zwaną „strzyżykiem” lub niekiedy komarem^[268]. Kapitan Karl-Jürg Wächter wydał rozkaz

odpalenia pięciu torped, z których jedną był właśnie „strzyżyk” przeznaczony dla okrętów eskorty. Po ataku odnotowano pięć detonacji, które mylnie zinterpretowano jako odniesiony sukces. Wächter stwierdził, że trafił dwa frachtowce i dwa okręty eskorty. Nie upierał się, że uznał je za trafione. Tymczasem tylko jeden z „węgorzy” dosięgnął celu i poważnie uszkodził frachtowiec *Stanmore*^[269] przewożący 2500 ton cargo rządowego, włączając w to 207 worków z pocztą oraz materiały wybuchowe. Wrak frachtowca wzięto najpierw na hol, a następnie osadzono na nabrzeżu Algierii. Gdy już zabezpieczono ładunek, statek przełamał na dwie części i skreślony został ze stanu floty.

Hitler nadal naciskał na Dönitza, by doprowadził 29. Flotyllę do pełnej sprawności bojowej. Kolejne pięć U-Bootów typu VIIC miało zasilić jej skład, z tym tylko, że Dönitz przewidział to dopiero na koniec października. Chciał, aby okręty wysłane na Morze Śródziemne wyposażone zostały najpierw w wykrywacz radaru Naxos. Choć sytuacja na Morzu Śródziemnym stawała się coraz bardziej niekorzystna dla niemieckiej U-Bootwaffe, to jednak *esprit de corps* pozostawał bardzo wysoki.

28 września wypłynął na ósmy patrol bojowy *U-596*. Wyruszył z Salaminy. Niedługo musiał czekać na swoją szansę. Już 4 października zlokalizował konwój XT-4

płynący z Hajfy do Trypolisu. O 13.47 dowódca wydał rozkaz ataku. W stronę konwoju powędrowała pełna, 4-torpedowa salwa. Porucznik Victor-Wilhelm Nonn odnotował trzy detonacje, a po nich odgłosy tonięcia. Po raz kolejny okazało się, że sytuacja była zgoła inna. Co prawda atak okazał się owocny, gdyż doszło do zatopienia, lecz nie trzech, tylko jednego okrętu. Ofiarą U-Bootów padł zbiornikowiec *Marit*^[270] transportujący 7000 ton oleju. Trafiony został dwoma torpedami, które wyrządziły na pokładzie wiele szkód. Podczas detonacji jedna z prawoburtowych łodzi ratunkowych została zniszczona, zabijając jednego członka załogi pochodzącego z Indii (Abasa Muhammada) i raniąc czterech kolejnych, w tym kapitana Sverre Caspersena. Szczęśliwie dla załogi zbiornikowca okazało się, że nie doszło do kontaktu ładunku z ogniem. Co prawda olej zaczął wypływać do morza przez dziurę powstałą w burcie, lecz nie zapłonął. Spowodowało to jednak duży przechył, którego nie udało się powstrzymać. W związku z tym zarządzono ewakuację załogi. Zbiornikowiec zatonął 30 minut po opuszczeniu go przez marynarzy, to jest o godzinie 17. Rozbitków podjął z wody motorowiec *ML-350* i przetransportował do Bengazi. Czterech rannych odwieziono do szpitala. Okazało się, że obrażenia jednego z nich są poważne. Obsługujący okrętowe działo Edward Keene zmarł w szpitalu.

9 października „strzyżyk” udowodnił swoją wartość bojową. *U-616* dokonał skutecznego ataku na przebywający w pobliżu niego niszczyciel. Był to amerykański *USS Buck*^[271]. Tuż po północy okręt ten złapał kontakt radarowy. Komandor podporucznik Milard Jefferson Klein zarządził zwiększenie prędkości do 25 węzłów w celu wykonania ataku pełną salwą bomb głębinowych. W tym samym czasie na pokładzie niszczyciela doszło do gwałtownej eksplozji. Był to efekt wystrzelenia „strzyżyka” z rufowej wyrzutni torpedowej *U-616*. Po czterech minutach i 15 sekundach pocisk osiągnął cel i eksplodował na sterburcie. Następną detonację spowodował wybuch w magazynie amunicji. Cały dziób uległ oderwaniu, a mostek zniszczeniu. Zginęli dowódca i wszyscy oficerowie znajdujący się na wachcie. Natychmiast podjęto decyzję o pozbyciu się z okrętu bomb głębinowych, ale już nie zdążono tego zrobić. Cztery minuty wystarczyły, by statek powędrował na dno. Dla rozbitków znajdujących się w wodzie największym zagrożeniem stała się możliwość eksplozji bomb głębinowych, które stoczyły się z pokładu niszczyciela. Wszystko działo się tak szybko, że załoga *Buck* nie nadsłała nawet wiadomości o storpedowaniu okrętu. W związku z tym rozbitkowie byli zdani tylko na siebie. Dopiero na drugi dzień szczęśliwie odnalezieni zostali przez samolot *C-47* znajdujący się na patrolu. Zrzucił na wodę trzy tratwy

ratunkowe. To ocaliło marynarzy, choć na właściwą pomoc musieli poczekać jeszcze 17 godzin, kiedy to na wskazane miejsce przybył USS *Gleaves*^[272], który podjął z wody 64 żywych ludzi oraz czterech martwych. Niemal każdy członek załogi *Bucka* odniósł obrażenia, kolejne cztery osoby zmarły na pokładzie *Gleavesa* krótko po wyłowieniu ich z wody. Na miejscu katastrofy pojawiło się wkrótce więcej okrętów. USS *Plunkett*^[273] wyłowił kolejnych 13 ludzi i pięć ciał. I w tym wypadku jeden marynarz zmarł z wyczerpania tuż po podjęciu go z wody. Po jednym rozbitku uratowały HMS *Delhi*^[274] oraz HMS *LCT-170*^[275]. Ostateczny bilans strat w ludziach wyniósł 168, ocalało 94.

Na podstawie dziennika pokładowego *U-616*:



**Siegfried Koitschka, dowódca U-616 (pierwszy z
prawej)**

8.X

18.30 Na powierzchni.

20.00 Kwadrat CJ 9161.

20.05 Siła wiatru 2, stan morza 2, jasny księżyc,
widoczność cztery mile morskie.

20.20 Grupa S-Bootów^[276] w namiarze 40°. Podążamy
kurse południowo-zachodnim.

23.35 Sygnał na wykrywaczu radaru na fali 170
i 136 centymetrów.

9.X Południowy zachód od zatoki Salerno.

00.00 Kwadrat CJ 9128 Wiatr 2, stan morza 3, mgła 5,
widoczność trzy mile morskie. Na wykrywaczu radaru
sygnał na fali 136 centymetrów robi się coraz głośniejszy i
nie ustaje. Niszczyciel w namiarze 0°. Klasa Hunt lub J&K
(dwa działa i pojedynczy komin). Zmieniamy kurs, lecz
niszczyciel utrzymuje nasz kurs, podążając za nami.

00.36 Torpeda z V wyrzutni. Zaunkönig („strzyżyk” –
przyp. Ł.G.).

Głębokość torpedy ustawiona na cztery metry, prędkość
40 węzłów, kąt nachylenia 50°, odległość 3000 metrów.

Odległość niszczyciela zmalała do 2000 metrów, kiedy po czterech minutach i 15 sekundach nastąpiła eksplozja. Spora liczba detonacji, w tym kilka głośnych (bomby głębinowe) wraz z widoczną łuną, wysoką na około 200 metrów. Po opadnięciu smugi dymu nie widać jakiegokolwiek obiektu na horyzoncie, brak obecności niszczyciela. Kontakt radarowy zupełnie zniknął. Dopiero na fali 170 pojawił się sygnał, lecz wystrzelono dwie Afrodyty i po tym sygnał zaniknął. Przeładowanie wyrzutni numer V. Podążamy na zachód.

00.50 Transmisja do dowództwa – Kwadrat CJ 9128 zatopiony niszczyciel. Koitschka.

02.53 Sygnał na wykrywaczu radaru na fali 170 cm. Dwie kolejne Afrodyty.

Sygnał zaniknął.

03.40 Sygnał na wykrywaczu radaru na fali 170 cm. Dwie kolejne Afrodyty.

Sygnał zaniknął.

03.50 Statek szpitalny w namiarze 290°.

04.00 Kwadrat CJ 9141^[277].



Powrot do bazy. Szczęśliwe chwile dla załogi U-616

Z raportu Koitschki wynika, że Afrodyty były niezwykle skuteczne. Na podstawie dokumentów admiralicji można dojść do wniosku, że w tym czasie w pobliżu nie znajdowały się żadne alianckie okręty, tak więc pojawianie i znikanie sygnałów mogło być całkowicie przypadkowe i użycie Afrodyty nie miało z tym nic wspólnego.

U-616 powrócił do Tulonu 15 października o godzinie 7.45. Jeszcze przed powrotem, to jest 11 października, ponownie zaatakował „strzyżkiem”. Zlokalizował trzy barki desantowe, z których dwie to HMS LCT-553 i HMS LCT-618. U-616 wystrzelił do nich dwa „strzyżyki”. Po 1 minucie i 42 sekundach Koitschka spostrzegł pierwszą

detonację na ostatniej barce z szyku, a po dziewięciu minutach i 33 sekundach kolejną. Choć raportowano odgłosy tonięcia po tej drugiej detonacji, to jednak mało prawdopodobne, by po tak długim czasie torpeda okazała się celna. Zapewne zdetonowała na końcu swego biegu. Do końca wojny nie udało się ustalić, czy atak ten przyniósł rezultat i która barka została zatopiona. Dopiero powojenne analizy wykazały, że *U-616* zatopił *LCT-553*.

Nie były to jedyne okręty wojenne, które w październiku padły ofiarą *U-Bootwaffe* na Morzu Śródziemnym. 13 października w okolicach Oranu kolejny „strzyżyk” udowodnił swoją wartość. Tym razem sprawcą zatopienia był *U-371*, który zaatakował *USS Bristol*^[278]. Niszczyciel ten eskortował mały konwój do Oranu. O 4.17 trafiony został „strzyżykiem” w lewą burtę na wysokości maszynowni. Okręt przełamał się na pół i załoga musiała go opuścić. Po ośmiu minutach od ataku zatonąła część rufowa. Cztery minuty później pod wodą znalazła się część dziobowa. 52 osoby zginęły. Resztę, 241 rozbitków, wyratowały *USS Trippe*^[279] oraz *USS Wainwright*^[280]. *Bristol* płynął z prędkością około 15 węzłów, znajdując się po lewej burcie konwoju. Wachta niszczyciela nie dostrzegła niebezpieczeństwa. Jedyne obsługa hydrofonów zgłosiła pojawiające się szумы. Główny oficer nazwiskiem Tylor, odpowiedzialny za nasłuch, czym

prędeż udął się do głównego pomieszczenia nasłuchowego, aby zbadać niepokojące odgłosy. Dźwięki dochodziły z różnych stron. Zaniepokojony postanowił zgłosić to dowódcy, ale nie zdążył nawet podnieść słuchawki, gdy torpeda akustyczna T.5 detonowała na burcie.

Opis zdarzenia na podstawie dziennika pokładowego U-371:

13.X

01.28 Kwadrat Qu. CH 9631. Niszczyciel na kursie zachodnim płynący z prędkością 19 węzłów, odległość około 5000 metrów. Już wcześniej nasz nasłuch wykrył zbliżające się odgłosy śrub, więc byliśmy przygotowani do ataku. Na podstawie nasłuchu wnioskujemy, że w okolicy powinien znajdować się też drugi niszczyciel^[281].

02.35 Nasłuch raportuje kolejny niszczyciel w namiarze 95°, także płynący z prędkością 19 węzłów. Nie możemy utrzymywać kontaktu peryskopowego ze względu na problemy z utrzymaniem okrętu na odpowiedniej głębokości peryskopowej.

04.10 Kwadrat CH. 9631. Zauważony niszczyciel w namiarze 56°, wygląda na przodujący niszczyciel podążający kursem zachodnim^[282]. Znajduję się dokładnie na lewej burcie eskorty. Jest zdecydowanie za ciemno, by przeprowadzić atak na frachtowiec, w związku z czym

decyduję się przeprowadzić atak na okręt znajdujący się przed dziobem po lewej burcie. Ten przodujący niszczyciel się zatrzymał – dosłownie kilkaset metrów ode mnie. Brak impulsów azdykowych.

04.17 Kwadrat CH 9631. Strzyżyk odpalony do niszczyciela z wyrzutni torpedowej numer V. Kurs celu 20° na lewo od dziobu, głębokość zanurzenia pięć metrów, prędkość 17 węzłów, przybliżona odległość do celu 1000 metrów, odległość biegu torpedy 3000 metrów, kąt nachylenia biegu torpedy 155° .

Po dwóch minutach i 43 sekundach uderzenie torpedy w śródokręcie po prawej burcie okrętu. Trafienie zarówno zaobserwowane, jak i potwierdzone naszym nasłuchem. Odłamki lecące z trafionego niszczyciela, nadal ciemno, lecz widać niewielki płomień spowodowany detonacją i biały grzyb dymu unoszący się nad celem.

Ze względu na zaistniałą sytuację szukamy schronienia w głębinie morza. Głośne dźwięki tonięcia i łamiących się grodzi. Brak odgłosów bomb głębinowych. Niszczyciele musiały przyjąć, że atak nastąpił z powierzchni morza, w związku z czym przeszukują okolicę. Raz 1 z nich przepływa bezpośrednio nad nami.

07.20 Na głębokości peryskopowej. Dwa niszczyciele zaobserwowane w namiarze 240° , odległość około 8000 metrów. Grupa poszukiwawcza, okazjonalne odgłosy azdykowe, co jakiś czas bomby głębinowe.

13.30 Przeszukanie horyzontu – nic do zaobserwowania. Po chwili zauważyliśmy kolejne dwa amerykańskie niszczyciele klasy Sims, 1570 ton^[283]. Wydaje się, że zatopiony niszczyciel był tej samej klasy^[284].

15 października miał miejsce ostatni sukces śródziemnomorskich U-Bootów. Przypadł on w udziale U-371. Przed południem zlokalizował konwój GUS-18 płynący z Bizerty w Tunezji do Virginii w USA. Jednym ze statków konwoju był amerykański frachtowiec *James Russell Lowell*^[285], który płynął pod balastem piasku. O godzinie 12.39 U-371 zaatakował konwój wachlarzem torped. Jego dowódca Waldemar Mehl raportował, że usłyszał trzy eksplozje. Na tej podstawie przyjął, że zatopił jeden statek oraz trafił i uszkodził kolejne dwa. Rzeczywiście trzy torpedy okazały się celne, jednak wszystkie trafiły w ten sam statek – *Jamesa Rusella Lowella*. Na cud zakrawa fakt, że nikt z załogi nie zginął. Poszczególne części frachtowca oderwały się od reszty jednostki. Nie było najmniejszej szansy, by uratować okręt, w związku z czym kapitan Richard Newton Forman zarządził opuszczenie pokładu. Załoga w czterech łodziach ratunkowych bezpiecznie oddaliła od wraku. Ku całkowitemu zaskoczeniu obserwatorów trafiony frachtowiec nie tonął. Na miejsce przypłynął

uzbrojony statek wielorybiczny HMS *Souther Sea* (FY 326). Przyjął na pokład kapitana Formana, by przedyskutować z nim dalsze poczynania. Obaj uznali, że skoro statek nie tonie, to jednostka wielorybiczna powinna wziąć go na hol. Forman wrócił do łodzi ratunkowej, poinformował o tych ustaleniach resztę załogi i wszyscy wrócili na pokład swojej jednostki.

Uratowanie frachtowca nie należało do łatwych zadań. Już w nocy zaczęły się piętrzyć trudności. Siła wiatru wzrosła do pięciu w skali Beauforta i spowodowała, że lewoburtowy przechył wraku wzrósł jeszcze bardziej, sięgając aż 22°. Jeszcze przed godziną 22 ponownie zarządzono opuszczenie pokładu. Pozostali jedynie kapitan i dwaj towarzyszący mu marynarze. Reszta załogi przejęta została przez jednostkę wielorybiczną i przetransportowana do Algierii. Do ledwo utrzymującego się na powierzchni frachtowca podpłynął holownik, który zdołał dociągnąć go do Algierii i osadzić na mieliźnie nieopodal brzegu. Na miejsce przybyli specjaliści, których zadaniem było ocenienie kondycji wraku. Okazało się, że silnik jest we w miarę dobrym stanie, jednak stępka została tak zniszczona, że nie da się jej naprawić. Ostatecznie frachtowiec skreślono ze stanu floty i spisano go na straty.

Stan floty śródziemnomorskich U-Bootów w połowie miesiąca października (15.X.1943) przedstawiał się następująco:

Rejon zachodni:

U-431 w kwadracie CH 74,

U-73 w kwadracie CH 83,

U-371 w kwadracie CH 96,

U-223 w kwadracie CH 33 (kurs powrotny do bazy).

Rejon wschodni: brak.

W bazach:

Tulon: *U-380*, *U-410*, *U-565*, *U-616* i *U-593*,

Pula: *U-81*, *U-407*, *U-453* i *U-596*^[286].

Jak widać, FdU miał w tym czasie w rejonach operacyjnych tylko cztery U-Booty, z czego jeden był w rejsie powrotnym do bazy w Tulonie. Z takimi siłami nie dałoby się przechylić szali zwycięstwa na stronę Niemców. Dane mówiły same za siebie i Dönitz nie miał innego wyjścia, jak tylko przenieść część swoich atlantyckich sił na Morze Śródziemne. Jak już wcześniej wspomniano, kilka jednostek oddelegowano w ten rejon, jednak czekały one na zainstalowanie wykrywacza radaru. Kreisch udał się w połowie października do Berlina oraz wizytował Kilonię, aby dowiedzieć się, z czym przyjdzie mu się zmierzyć w najbliższych miesiącach. Ostatnimi czasy nie miał powodów do świętowania. Sukcesy typu zatopienie lotniskowca lub pancernika skończyły się bezpowrotnie. W swoim dzienniku, szczególnie w drugiej połowie października,

coraz częściej wpisywał jedynie notatki w stylu „nic to zaraportowania”. Pod datą 18 października widnieje zapis o prawdopodobnym zatopieniu frachtowca o pojemności 6000 ton przez U-73, jednak nie miało to żadnego przełożenia na rzeczywistość.



USS Bristol zatopiony przez U-371

Tymczasem liczba U-Bootów jeszcze się skurczyła... Padło na U-431, który 26 września wyruszył z Tulonu na swój 16. patrol bojowy. 12 października raportował do dowództwa: *T V w stronę trzech niszczycieli, 2x przedwczesny start, po czym detonacja po 11 minutach. Z powodu warunkowo sprawnego detektora Wenze proszę o nieprzydzielenie żadnego nowego rejonu*

operacyjnego^[287]. 19 października trafił do dowództwa kolejny komunikat: *Kwadrat CH 7467 – godz. 03.00 zachodni konwój, 10 000 t, dwa trafienia po trzech minutach i 55 sekundach. Zatonięcie prawdopodobne. T V w stronę 8000 ton, po siedmiu minutach i 20 sekundach zatonięcie. Odejście w celu załadowania wyrzutni. Godzina 04.45, CH 7494 – trafienie po sześciu minutach i 10 sekundach w 12 000. Zastopował, płonąc^[288]. Alianckie źródła nie potwierdzają zgłaszanych przez Dietricha Schönebooma sukcesów. FdU uznał je jednak za wiarygodne. Na tej podstawie przyznano dowódcy Krzyż Rycerski. 21 października przesłano informację na pokład U-Boota, z tym tylko że akurat tego dnia w godzinach wieczornych padł on ofiarą brytyjskiego wellingtona „Z”^[289]. Należący do 179. Dywizjonu RAF-u samolot skutecznie zaatakował U-431 bombami głębinowymi i zatopił go wraz z całą 52-osobową załogą. Bombowiec odbywał patrol podczas kompletnych ciemności, kiedy nagle jego radar zasygnalizował silny kontakt znajdujący się na powierzchni. Sierżant Len Neale, który obsługiwał działko pokładowe, tak wspomina to wydarzenie:*

Lecieliśmy swoim kursem na wysokości około 30 stóp (dziewięciu metrów – przyp. Ł.G.), gdy nagle uzyskaliśmy kontakt około jednej mili od nas. Odpaliliśmy Leigh Light, spodziewając się... dużego krążownika lub niszczyciela, no, sami nie byliśmy pewni. Stary biedny Don musiał wspiąć

się nieco, by włączyć alarm. Odnieśliśmy wrażenie, że uszkodziliśmy sobie ster, jednak były to jedynie niewielkie uszkodzenia^[290].



Emblemat U-732 widoczny na wieżycze okrętu

Co prawda opis nie jest zbyt jasny, ale wynika z niego, że na skutek niespodziewanego kontaktu lecąca maszyna omal nie doznała poważnych uszkodzeń ze względu na niski pułap lotu. Gdyby wellington trafił na krążownik lub nawet niszczyciel, jak podejrzewali piloci, to wszystko mogłoby się skończyć tragicznie. Załoga samolotu nie traciła jednak czasu na zastanawianie się,

co by było gdyby, tylko od razu złapała kolejny kontakt, skorygowała wysokość lotu i tym razem w pełni świadomie podeszła do ataku na zaskoczony i w pełni wynurzony U-Boot. Pilotujący maszynę sierżant Don Cornish nadleciał z pełną precyzją i zrzucił ładunek sześciu bomb głębinowych. W tym samym czasie obsługa pokładowego działka zasypała pokład *U-431* gradem pocisków. Załoga U-Boota czym prędzej zeszła pod pokład, szykując się do zanurzenia w akompaniamencie wybuchających bomb głębinowych, jednak okazało się, że było to ich ostatnie zanurzenie... Ciekawostkę stanowi fakt, że przez długi czas pokutowała w fachowej literaturze opinia, jakoby *U-431* padł ofiarą brytyjskiego okrętu podwodnego HMS *Ultimatum*. Taki atak miał miejsce 30 października, ale skierowany był przeciwko *U-73*. Na marginesie warto wspomnieć, że okazał się nieskuteczny. *U-73* raportował, że 21 października, gdy znajdował się w kwadracie marynarki CH 8391, zaatakowany został przez wroga bombami głębinowymi, ale wyszedł z tego bez szwanku. Niemcy przechwycili komunikat aliantów, z którego wynikało, że *U-73* uznano za prawdopodobnie zatopiony, a ataku dokonał samolot lecący z Gibraltaru^[291]. *U-73* był wówczas w drodze powrotnej do Tulonu. Kilka dni wcześniej otrzymał zgodę na powrót do bazy, gdyż zostały mu zaledwie dwie torpedy. Dwie,

które wystrzelił do konwoju 26 października, okazały się niecelne.

Ze względów bezpieczeństwa Kreisch wraz ze sztabem przenieśli swoją siedzibę z Tulonu do Costabello znajdującego się na wschód od Tulonu. Pomimo niewystarczającej liczby dostępnych U-Bootów FdU rozkazał jednemu z okrętów postawienie pola minowego. Do zadania tego skierowano *U-453*, który 24 października skutecznie wywiązał się z zadania i zaminował okolicę Brindisi. Następnie otrzymał rozkaz powrotu do bazy w Puli.

Z pięciu przeznaczonych na Morze Śródziemne U-Bootów tylko dwa mogły się tam udać w październiku. Zainstalowano im Naxosy. Były to *U-450* i *U-642*. *U-566*, który także miał wyruszyć na Morze Śródziemne, został poważnie uszkodzony 24 października przez bomby głębinowe zrzucone przez wellingtona należącego do tego samego dywizjonu, którego samolot wcześniej zatopił *U-431*^[292]. Wyrządziły one tyle poważnych szkód, że o jakiegokolwiek próbie przedarcia się przez „paszczę lwa” nie mogło być mowy. Dowódca tego U-Boota, kapitan marynarki Hans Hornkohl, otrzymał dodatkowo raport, że na skutek ataku jego okręt pozbawiony został zdolności zanurzenia. Na domiar złego samolot, który zaatakował *U-566*, krążył nad nim jeszcze przez około trzech godzin i odszedł dopiero wtedy, gdy jego stan paliwa nie pozostawiłmu innego wyboru. Zdając sobie

sprawę z beznadziei sytuacji, Hornkohl wyprowadził jednostkę na wody hiszpańskie, gdzie zatopił swój okręt. Załogę wyratował hiszpański trawler *Fina*, który przetransportował rozbitków do La Coruny na terytorium Hiszpanii. Niezwykle ciekawe są dalsze losy załogi. Otóż 28 października pozwolono jej opuścić Hiszpanię. Niemcy wyjachali pociągami, ubrani w stroje cywilne. Trzy dni później dotarli do Brestu. Tu czekali na przejęcie nowego okrętu, którym miał być *U-1007* należący do typu VIIC/41. Hornkohl dowodził *U-1007* do lipca 1944 roku, a następnie objął dowództwo nad kolejno: *U-3509*, *U-3512*, *U-2502* i *U-3041*. Wszystkie one należały do typu XXI. Większości załogi udało się przeżyć wojnę. Najciekawsze jest jednak to, że w 1970 roku doszło do spotkania ocalałych z załogą samolotu, który zatopił ich okręt.

Kolejny okręt przewidziany do wzmocnienia sił na Morzu Śródziemnym także nie zdołał osiągnąć celu. Był nim *U-732* (typ VIIC) dowodzony przez porucznika marynarki Clausa-Petera Carlsena. Jego losy najlepiej przedstawia protokół sporządzony na podstawie przesłuchań załogi.

U-732 przewidziany miał wyruszyć z Brestu w sobotę, 16 października 1943 roku, na swój trzeci i jak się później okazało, ostatni patrol. Nadszedł rozkaz, by wyjście w morze opóźnić o jeden dzień. Przyczyną opóźnienia było

duże skupienie brytyjskiego lotnictwa w rejonie Zatoki Biskajskiej.

U-732 wyruszył w rejs o godzinie 3 w niedzielę, 17 października 1943 roku. W morze wyprowadzony został przez Sperrbrecher (przerywacz zagród minowych – Ł.G.) oraz jeden lub dwa trałowce. Dodatkowo płynął w asyście U-441 będącego U-flakiem (okrętem przeznaczonym do walki z lotnictwem – Ł.G.) dowodzonego przez kapitana marynarki Klause Hartmanna.

U-732 pozostawał na powierzchni podczas pierwszej doby. Krótco przed świtem 18 października rozstał się z eskortą i zanurzył po raz pierwszy podczas tego patrolu. Obrął kurs przez Zatokę Biskajską na Cabo Fisterre. Jego celem było Morze Śródziemne.

Za każdym razem, gdy Naxos zgłaszał kontakt, Carlsen decydował się na zanurzenie. Przechodząc przez Zatokę Biskajską, U-732 płynął za dnia pod wodą, wychodząc na powierzchnię jedynie na krótkie chwile po 6–10 godzinach w zanurzeniu. Także nocą okręt pozostawał w zanurzeniu, pojawiając się na wodzie zwykle około godziny 21 i północy w celu naładowania baterii.

Podczas przechodzenia przez Zatokę Biskajską, gdy U-Boot znajdował się w wynurzeniu, wachta przebywała w towarzystwie 4-osobowej obsługi dział. Przy złych warunkach pogodowych mieli przyzwolenie, aby pozostać na wieżyczce, w innym wypadku musieli pozostawać na

swoich stanowiskach przy działach. Wachtowi i obsługa działła podzielili między siebie obowiązki nocne.

Większa część jeńców zeznała, że w nocy 30 października, kiedy U-732 znajdował się na powierzchni, doszło do ataku z powietrza. Załoga usłyszała odgłos broni maszynowej oraz eksplozje bomb głębinowych w pewnej odległości od okrętu. Niektórym przeszło przez myśl, że to być może inny okręt znajdujący się w pobliżu został zaatakowany. U-732 wykonał natychmiastowe zanurzenie. Osiągnął głębokość peryskopową po 25 sekundach. (Nota aliantów: wiemy o tylko jednym udokumentowanym ataku podczas nocy 30 października. Wellington W z 179. Dywizjonu atakował U-Boot na pozycji 35°33'N, 6°37'W. Mógł to być zatem atak wymierzony przeciwko U-340 i słyszany przez załogę U-732. Oba okręty znajdowały się w niewielkiej odległości od siebie.) Po ataku U-732 zanurzył się na większą głębokość i pozostał w pod wodą przez kolejne dwie godziny, podążając z cichą prędkością. Następnie wynurzył się w celu naładowania baterii.

O świcie 31 października U-732 zanurzył się na głębokość 60 metrów i podążał z prędkością 23 węzłów. Przed południem załoga usłyszała eksplozje, jednak w znacznej odległości. Około godziny 13 dotarły do niej echa kolejnych wybuchów, jednak marynarzom wydawało się, że wciąż z bezpiecznej odległości, po czym chwilę później nastąpił atak ośmioma bombami głębinowymi, które

detonowały niemal bezpośrednio pod kilem. Wedle raportów części załogi na pokładzie doszło do paniki i bez wydanego rozkazu, ktoś opróżnił zbiorniki balastowe, po czym okręt zaczął się wynurzać. Inni z kolei twierdzili, że bezpośrednią przyczyną wynurzenia były eksplozje bomb głębinowych.

Kiedy U-732 znalazł się na powierzchni, znajdujący się w pobliżu niszczyciel natychmiast otworzył do niego ogień, trafiając kilkakrotnie w wieżyczkę. Carlsen ponownie wydał rozkaz zanurzenia. Ponieważ na pokładzie nadal panował pewien chaos, okręt, zszedłszy na głębokość 160 metrów, uderzył w dno. (Nota aliantów: O godzinie 13.20 na pozycji 35°54'N, 5°52'W, HMS Imperialist zaatakował zanurzonego U-Bootu 10 bombami głębinowymi. U-Boot wynurzył się w samym środku rejonu ataku. Zdawał się mieć pewne uszkodzenia. Imperialist otworzył ogień, uzyskując kilka trafień. U-Boot momentalnie się zanurzył. Ponowiono atak bombami głębinowymi, zrzucając kolejne 18 sztuk).

Kombinowany atak bombami głębinowymi i z działa pokładowego spowodował liczne uszkodzenia, między innymi kompasu, obu peryskopów, zbiorniki paliwa przeciekały, a na pokład wdzierała się woda.

Carlsen zdecydował, by pozostać w zanurzeniu i zarządził zatrzymanie obu silników. U-732 posuwał się wolno do przodu, pchany jedynie siłą prądów. Jeńcy

wspominali, że na pokładzie panowała całkowita cisza przerywana jedynie przez odgłosy ocierania się stępki o dna morza. Piasek spowodował zacięcie się sterów głębokości, które zaklinowały się w pozycji „cała w górę”.

Minęło kilka godzin. Powietrze na pokładzie U-732 stawało się coraz gorsze, więc wydano porcje z potasem, aby nieco je polepszyć. Kiedy główny mechanik zameldował, że pozostało jedynie 30 kg/cm³ tlenu, Carlsen zdecydował się na wynurzenie. Ze względu na potencjalną obecność niszczyciela zarządził załadowanie torpedy rufowej.

O godzinie 21 U-Boot znalazł się na powierzchni i z największą możliwą prędkością ruszył przed siebie. Miał spory przechył na prawą burtę. Niszczyciele były w znacznej odległości. Wydawało się, że U-Bootowi uda się uciec, lecz po pewnym czasie niespodziewanie został na krótki czas całkowicie oświetlony. Nic się po tym nie działo, więc kontynuował swoją ucieczkę, a załoga zaczęła nabierać nadziei, że pomimo oświetlenia nie została wykryta. Załadowanie torpedy spowodowało, że okręt miał teraz przechył na rufę. Martwiło to Carlsena, w związku z czym rozkazał zamknięcie wyrzutni rufowej, ale jego rozkaz został źle zrozumiany i torpedę odpalono. Nie odnotowano trafienia.

Po mniej więcej 10 minutach został wykryty cień niszczyciela. Jego działa rozpoczęły ostrzał, zabijając

sporą liczbę Niemców znajdujących się na pokładzie. Wybuchła panika i niektórzy bez rozkazu opuścili okręt, wskakując do wody. Chwilę później Carlsen wydał formalny rozkaz opuszczenia pokładu. Jeńcy zgodnie twierdzili, że dowódca zachował spokój i wydawał swojej załodze kamizelki ratunkowe. (Nota aliantów: Atakującym niszczycielem był HMS Douglas, który ostrzelał okręt i rzucił dodatkowe 10 bomb głębinowych).

Załoga U-Bootu znajdująca się w wodzie musiała poczekać kilka godzin, zanim została wyratowana. 10 ludzi uratował HMS Witherington, głównego mechanika i siedmiu kolejnych HMS Douglas a dowódca podjęty został przez statek Czerwonego Krzyża Ambriz^[293].

Zasługę zatopienia U-Bootu przyznano wspólnie trawlerowi HMS *Imperialist*^[294] oraz niszczycielowi HMS *Douglas*^[295]. Atak przeżyło 18 Niemców, 31 poległo.

Nie lepszy los spotkał U-340, którym dowodził porucznik marynarki Hans-Joachim Klaus. I on, płynąc na Morze Śródziemne, wyruszył w swój trzeci, i jak się okazało, ostatni patrol. W alianckich archiwach znajduje się szczegółowy opis tego zdarzenia:

U-340 opuścił *Saint Nazaire* o godzinie 18.15 dnia 17 października 1943 roku eskortowany przez trzy niewielkie trawlerzy. Na rozkaz dowództwa okręt miał popłynąć do Tulu i rozpocząć służbę na Morzu Śródziemnym. Znany

jeńcom z U-340 był fakt, że i cztery inne okręty: U-450, U-642, U-566 i U-732 wyruszyły z baz w Breście i La Pallice w podobnym celu. Jeńcy myśleli, że jedynie U-450 udało się przedrzeć na Morze Śródziemne^[296].

Na pokładzie U-340 znajdowało się 15 nowych członków załogi, którzy przybyli na pokład krótko przed wypłynięciem na patrol, oraz kilku pracowników stoczniowych mających wziąć udział w zanurzeniu ćwiczebnym i następnie powrócić do bazy na jednym z okrętów eskortowych. 18 października o godzinie 1.00 doszło do próbnego zanurzenia. Okręt zszedł na głębokość 190 metrów i pozostał na niej przez cztery godziny.

Trudne warunki pogodowe uniemożliwiły transfer pracowników stoczniowych na pokład trawlera, w związku z czym U-Boot musiał powrócić do bazy w Saint Nazaire. Przekazanie pracowników na jeden z okrętów udało się dopiero o godzinie 14.00, tuż przed wejściem do portu, po czym U-340 zawrócił i już bez eskorty obrał kurs na pełne morze.

Okręt zanurzył się o godzinie 18.00 i nie wyszedł na powierzchnię aż do świtu kolejnego dnia. Podczas podejścia do Cieśniny Gibraltarskiej miał zanurzyć się przed nadejściem świtu i pozostać pod wodą około 14 godzin. Wynurzenie miało nastąpić po zapadnięciu zmroku i okręt miał pozostać na powierzchni przez dwie-trzy godziny po czym ponownie się zanurzyć.

Kolejne wynurzenie miało nastąpić około trzech godzin przed nastaniem świtu. Średnia głębokość zanurzenia miała wynosić 60 metrów, prędkość nawodna 10 węzłów, a podwodna cztery węzły. (Notka aliantów: Jeden z jeńców przyznał, że prędkość w zanurzeniu nie była większa niż 2,5–3 węzły).

Kurs wyznaczony był jako prosta linia z Saint Nazaire do Cabo Fisterry, a dalej na południowe wybrzeże afrykańskie, mniej więcej na wysokość Madery. Jeńcy zeznali, że ich okręt nie znajdował się nigdy bliżej niż cztery mile od zachodnich wybrzeży hiszpańskich i portugalskich.

Dowódca planował uniknięcie jakichkolwiek kontaktów z wrogimi jednostkami aż do osiągnięcia Morza Śródziemnego. Czas spędzony na powierzchni skrócony został w związku z tym do absolutnego minimum. Jedynie dwa razy podczas podejścia do Gibraltaru okręt wykonał alarmowe zanurzenia w związku z kontaktem z samolotem.

Na pokładzie U-Boota znajdowały się dwa nowe urządzenia Naxos, ale oba uległy awarii jeszcze przed podejściem do Gibraltaru, tak więc okręt zdany był na Wenzę, które nie było w stanie wychwycić fal 8-,12-centymetrowych. Niektórzy z jeńców przypisują stratę swego okrętu właśnie awarii ich Naxos.

U-340 kontynuował rejs z wybrzeży afrykańskich wprost na Gibraltar. Czas wynurzenia nocnego zredukowano jeszcze bardziej i wynosiło ono nie więcej niż w sumie trzy godziny. To podejście zajęło okrętowi cztery dni, podczas których dwukrotnie atakowany był przez wrogie lotnictwo.

Pierwszy atak miał miejsce podczas nocy z 30 na 31 października. U-Boot został oświetlony i obrzucony trzema bombami, które spadły za rufą i nie wyrządziły żadnych szkód. Okręt wykonał zanurzenie alarmowe na 60 metrów. (Nota aliantów: O godzinie 22.03 30 października wellington W z 179. Dywizjonu patrolował północno-zachodni rejon Maroka, kiedy jego radar wykazał kontakt około sześciu mil od niego. Samolot skorygował kurs i ruszył w tamtym kierunku. Jego wysokość lotu wynosiła 15 metrów. Samolot uruchomił Leigh Light i znajdując się około pół mili od kontaktu, dostrzegł w pełni wynurzonego U-Boota na pozycji 35°33'N, 6°37'W. Kiedy tylko światło padło na niemiecki okręt, wellington otworzył ogień, ale nie uzyskał trafień. Samolot zwiększył wysokość i skręcił w prawo, aby znaleźć się na kursie U-Boota, jednak ze względu na małą odległość okazało się to niemożliwe. Dowódca samolotu zarządził zrzucenie bomb głębinowych, które jego zdaniem mogły nieco „potrząsnąć” U-Bootem. Zrzuciono sześć bomb Mark XI z wysokości 18 metrów. Samolot

zakręcił w prawo, lecz zanim wykonał zwrot, kontakt zaniknął).

Jeszcze przed podejściem do Gibraltaru pierwszy oficer U-Boota poinformowany został o tym, że należałoby naładować baterie, gdyż ich moc zbliżała się do krytycznie niskiego poziomu. Dowódca prawdopodobnie nie słyszał tego meldunku.

Drugi atak miał miejsce podczas nocy z 31 na 1 listopada, gdy okręt znajdował się na zachód od Tangeru. U-340 akurat był wtedy na powierzchni niedaleko hiszpańskich kutrów rybackich. Nagle został oświetlony i zaatakowany z powietrza sześcioma bombami. Atak nastąpił z prawej burty. Prawy silnik U-340 uległ awarii. Odnotowano także kilka innych, mniej poważnych usterek. Wykrywacz radaru nie wychwycił nadchodzącego zagrożenia.

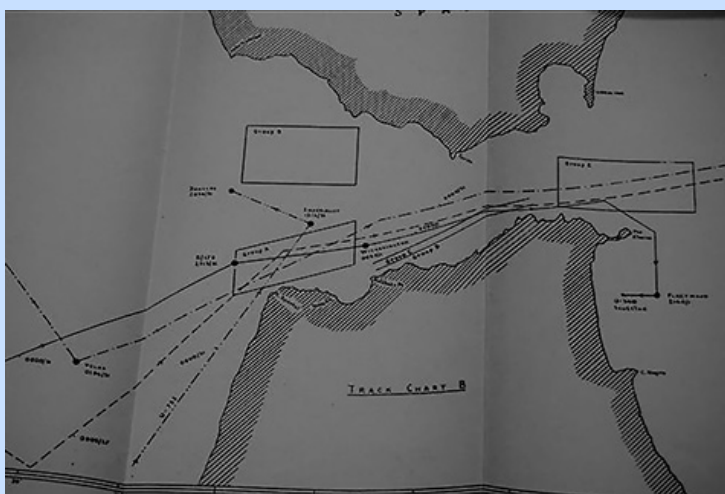
(Nota aliantów: Wellington R należący do 179. Dywizjonu patrolował podejście do Cieśniny Gibraltarskiej, gdy nagle jego radar wykazał kontakt około 2-2,5 mili od niego. Była godzina 00.22 dnia 1 listopada. Pilot zdawał sobie sprawę, że nie będzie w stanie przeprowadzić natychmiastowego ataku, dlatego obrał kurs na kontakt i zmniejszył wysokość do 300 metrów. Gdy znajdował się nad kontaktem, spostrzegł cel, jednak biorąc pod uwagę jego wielkość, pomyślał, że ma do czynienia z większym niż U-Boot okrętem. Pilot zdecydował się ponownie zbadać kontakt. Znajdując się około pięciu mil za rufą U-Boota, zawrócił

maszynę. Ponowny kontakt radarowy nastąpił około 4,5 mili od celu. Samolot zgodnie z procedurą zredukował wysokość do 45 metrów i będąc 0,5 mili od celu, oświetlił go za pomocą Leigh Light. Zidentyfikował wynurzonego U-Boota znajdującego się na pozycji 35°50'N, 6°00'W. U-Boot otworzył ogień, pociski przelatywały tuż pod lecącym samolotem.

Atak nastąpił z wysokości 45 metrów. Sześć bomb Mark XI spadło na cel. Ich głębokość ustawiono na 20 metrów. Pilot widział tylko, jak bomby wpadają do wody, po czym utracił kontakt radarowy).

Niemiecki okręt zanurzył się momentalnie na 100 metrów. Po mniej więcej dwóch godzinach osiadł na dnie, na głębokości 85 metrów. Załoga obawiała się, że hałas, który powstał w wyniku zahaczenia o dno, może zdradzić pozycję ich okrętu, ale kolejny atak nie nastąpił.

Dowódca rozkazał, aby płynąć z wykorzystaniem jedynie prądów morskich, na wolnej i cichej prędkości zapewniającej kontrolę nad okrętem. W ciągu dwóch godzin naprawiono prawy silnik. Uszkodzenia okazały się mniejsze, niż początkowo przypuszczano.



Schemat przejścia U-340 i U-732 przez Cieśninę Gibraltarską

Około godziny 8.00 U-Boot zaatakowała jednostka nawodna. Dwie serie bomb głębinowych nie wyrzuciły jednak żadnych szkód. (Nota aliantów: O godzinie 6.45 dnia 1 listopada HMS Witherington nawiązał kontakt hydroakustyczny na pozycji 35°52'N, 5°46'W. Okręty Active i Wishart dołączyły do polowania. Atak sześcioma bombami głębinowymi nie przyniósł rezultatu).

1 listopada o godzinie 18 U-Boot wyszedł na głębokość peryskopową. Sternik był przekonany, że płynie wprost na Gibraltar, jednak pierwszy oficer nie miał pewności co do pozycji okrętu. U-Boot wielokrotnie wychodził na

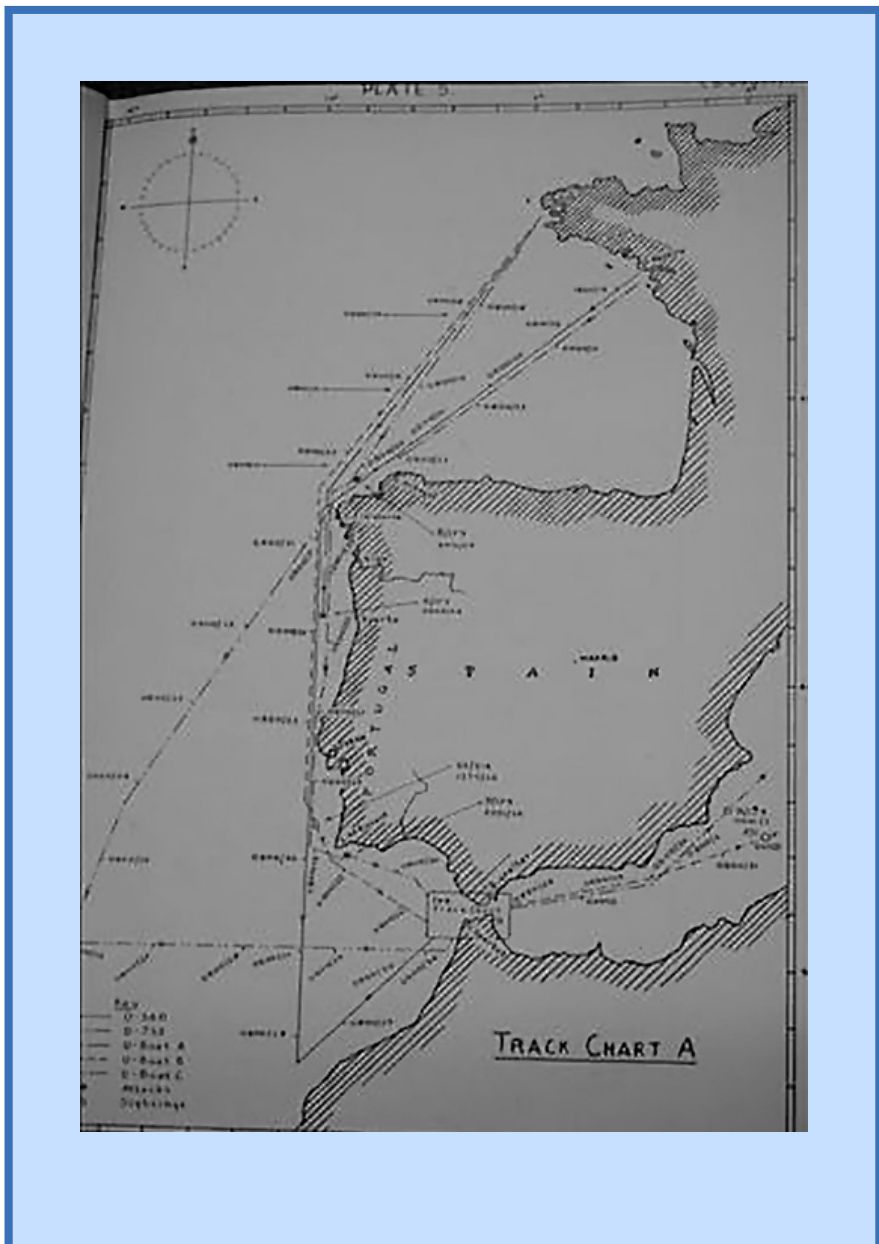
głębokość peryskopową w poszukiwaniu wroga. O 20.30 dowódca zarządził wynurzenie. Niszczyciel został dostrzeżony w znacznej odległości, a ponieważ widoczność była zła, nie zauważył niskiej sylwetki U-340.

Baterie były już prawie wyczerpane, więc dowodzący oficer zarządził ich ładowanie podczas pełnej prędkości kursem południowo-zachodnim na wybrzeże Maroka.

U-340 znajdował się na powierzchni od około dwóch godzin, kiedy niedaleko pojawiły się niszczyciel i niewielka jednostka nawodna. Okręty te wypuściły flary, które załoga U-Boota starała się zestrzelić. Dowódca rozkazał ucieczkę pełną prędkością w położeniu nawodnym.

Niszczyciel ruszył w pościg za U-Bootem i gdy dystans pomiędzy nimi zaczął się zmniejszać, oficer dowodzący polecił odpalić torpedę rufową. Niestety nie wytrzymał napięcia i jeszcze przed wystrzeleniem torpedy zmienił rozkaz na zanurzenie. (Nota aliantów: Około 22.40 1 listopada HMS Fleetwood będący na patrolu w poszukiwaniu okrętów podwodnych wroga nawiązał kontakt radarowy w namiarze 330° w odległości około 6400 metrów. Towarzyszyły mu okręty Bluebell oraz Poppy. Gdy odległość do kontaktu zmniejszyła się do 2700 metrów, wystrzelono race świetlne. Na podstawie nasłuchu uznano, że kontaktem jest U-Boot. Zauważono jedynie wieżyczkę, która zniknęła pod wodą, zanim

jeszcze możliwy był atak artyleryjski. Echo utracono w odległości 1800 metrów).



Kolejny schemat dotyczący U-340 i U-732 zachowany w brytyjskich archiwach

Niszczyciel przystąpił do ataku bombami głębinowymi, jednak okazał się on nieskuteczny. Niemiecki okręt zszedł na głębokość 60 metrów, kiedy pierwsze bomby eksplodowały. Oficer zarządził wystrzelenie Afrodyty. U-Boot osiadł na dnie na głębokości 190 metrów. Następnie doszło do czterech dalszych ataków, po których za każdym razem wypuszczano Afrodytę. Oprócz kilku rozbitych żarówek U-Boot nie miał żadnych zniszczeń.

Okręt pozostał na dnie przez pięć godzin, po czym musiał się wynurzyć, gdyż poziom tlenu na pokładzie zbliżał się do poziomu krytycznego. Dowódca poinformował załogę, że nie mogą pozostawać dłużej pod wodą, a na powierzchni prawdopodobnie czeka ich spotkanie z wrogiem, przez co nie zdążą naładować baterii, w związku z czym muszą zatopić swój okręt zaraz po wynurzeniu, co da im szansę uratowania życia i dopłynięcia do wybrzeży Maroka.

Część załogi zeznała później, że powietrze na pokładzie U-Boota nie było jeszcze takie złe, a i sam okręt był sprawny i zdolny do dalszych działań. Zbiorniki balastowe opróżnione zostały o 4.30 i okręt wypłynął na powierzchnię 2 listopada. Żadne wrogie jednostki nie zostały spostrzeżone podczas obserwacji okolicy. Rozkaz nie został jednak cofnięty i około 10 minut później

przystąpiono do montowania ładunków wybuchowych. Załoga opuściła pokład. Jako ostatni zeszli główny mechanik i dowódca. Niedługo po tym pierwsze ładunki eksplodowały.

Po mniej więcej trzech godzinach spędzonych w wodzie Niemcy wyłowieni zostali przez jeden z hiszpańskich kutrów rybackich. Niedługo potem kuter został zastopowany przez HMS Fleetwood, który przejął załogę U-Bootu na swój pokład^[297].

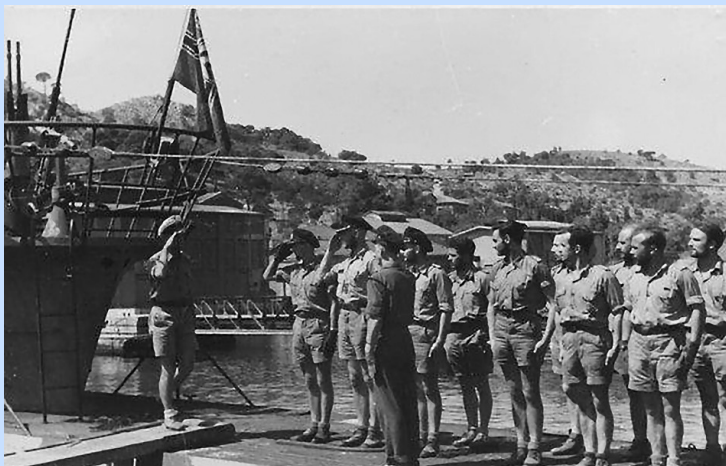
W rzeczywistości załoga U-340 wyratowana została przez cztery kutry rybackie: *Pinero No. 3* przyjął na swój pokład 21 osób, *Nuevo Gurugu* – sześć osób, *Dolores Fransisca* – 16 osób oraz nieznaną kuter, który wyratował sześciu ludzi. Załoga U-340 nie zdołała jednak dotrzeć do Maroka, gdyż brytyjski niszczyciel HMS *Fleetwood*^[298] przekroczył wody terytorialne neutralnej Hiszpanii i przejął rozbitków^[299]. Okazało się, że w wodzie pozostał jeszcze 1 człowiek. Dowódca jednego z kutrów miał zamiar po niego popłynąć, jednak ogniem artyleryjskim z *Fleetwooda* został powstrzymany i zawrócony. 5 listopada morze wyrzuciło na brzeg ciało Toniego Henkela, który okazał się jedyną ofiarą śmiertelną z U-340.

Raport ten jest o tyle ciekawy, że zdaniem załogi stan techniczny okrętu był dobry i oprócz niskiego stanu

naładowania baterii wszystko było jak należy. Część literatury błędnie twierdzi, jakoby ostatni atak bombami głębinowymi wyrządził U-Bootowi duże szkody. Często wspomina się też, że skutkiem ostatniego ataku była awaria silników, ale nie jest to prawdą, gdyż awaria prawego silnika nastąpiła wcześniej i została w pełni usunięta. Zatem to nie sam atak był przyczyną decyzji o wynurzeniu, lecz zbyt niski poziom tlenu i wyczerpanie baterii. Uznać można, że załódze U-340 udało się pokonać „paszczę lwa”, lecz okręt nigdy nie dołączył do flotyli śródziemnomorskiej, gdyż zaraz po przejściu cieśniny został stracony. Aby w pełni przedstawić obraz ataku, warto zapoznać się również z innymi materiałami archiwalnymi aliantów:

O godzinie 21.40 okręty Fleetwood, Bluebell i Poppy patrolowały wody pomiędzy Cabo Negro a Pta Alminą, gdy nagle spostrzeżono wynurzonego U-Boot. Momentalnie przygotowano się do ataku bombami głębinowymi, gdy tylko niemiecki okręt się zanurzył. Kontakt został utracony, jednakże dowódca Fleetwood był przekonany, że okręt wroga został poważnie uszkodzony, w związku z czym prawdopodobnie podążył w stronę wybrzeża. Okazało się to słusznym wnioskiem, gdyż U-Boot spostrzeżony został przez hiszpańskie kutry rybackie. Podczas późniejszego przesłuchania odkryto, że wyratowały one 48 członków załogi U-Boot, którzy

następnie znaleźli się na pokładzie Fleetwooda, gdzie udzielono im wsparcia medycznego^[300].



Niemieccy marynarze w strojach letnich - baza w Salaminie, październik 1943 roku

Ostatecznie zatem jedynym okrętem, który zasilił flotę śródziemnomorskiej U-Bootwaffe, był *U-450* (typ VIIC). Dowodził nim porucznik marynarki Kurt Böhme. *U-450* aż czterokrotnie próbował wyruszyć na swój drugi patrol bojowy z Brestu, jednak za każdym razem tuż po wyjściu z portu podczas próbnego zanurzenia wychodziły na jaw usterki. Pierwsza próba wyjścia w morze miała miejsce 18 września, a czwarta dopiero 14 października. Za tym czwartym razem podczas próbnego

zanurzenia wykryto pęknięcie podstawy peryskopu i amortyzatora. Okręt ponownie musiał zawrócić do bazy, gdyż uszkodzenia tego typu nie mogły zostać usunięte przez załogę na morzu. I tak ostatecznie *U-450* dopiero za piątym razem okazał się zdolny do żeglugi. Z tą tylko różnicą, że zamiast północnego Atlantyku przyznano mu nowy akwen operacyjny, jakim było Morze Śródziemne.

17 października opuścił Brest, wykonał próbne zanurzenia, które tym razem nie wykazały żadnych usterek, przekazał na eskortujące go trałowce kilku pracowników stocznioowych biorących udział w owych próbach i ostatecznie skierował dziób na kurs gibraltarski. Podejście do Gibraltaru nie było łatwe. 28 października Naxos zaalarmował załogę o czyhającym niebezpieczeństwie. Dowódca natychmiast wydał rozkaz zanurzenia. Okręt umknął przed potencjalnym zagrożeniem. Jeszcze tego samego dnia w godzinach popołudniowych musiał zostać zlokalizowany azdykiem, gdyż zaatakował bombami głębinowymi płynący nad nim niszczyciel. Atak okazał się mało precyzyjny i w żaden sposób nie zagroził U-Bootowi.



Liberator nad Morzem Śródziemnym

Próba przedarcia się przez „jaskinię lwa” wyznaczona została na 29 października. Pomiędzy godziną 20 a 22 okręt znajdował się na dnie, gdyż Böhme chciał dać nieco odpoczynku załodze, a co najważniejsze, poczekać na zapadnięcie kompletnych ciemności. Intencją dowódcy było pokonanie cieśniny w wynurzeniu. Niestety już trzy minuty po wyjściu na powierzchnię U-450 znalazł się za rufą dozorowca, co groziło jego wykryciem. Ponownie zanurzono okręt. Po godzinie 1 w nocy 30 października Böhme wydał kolejny rozkaz wynurzenia. Tym razem udało się pozostać na powierzchni siedem minut. Wykrywacz radaru Naxos zgłosił kontakt z wrogiem. Nie było innego wyjścia jak

tylko znowu się zanurzyć. Szczęśliwie dla załogi *U-450* baterie okrętu były w pełni naładowane, więc dowódca mógł sobie pozwolić na tego typu manewry. Przebywanie na powierzchni okazało się zbyt ryzykowne, w końcu więc postanowiono przedrzeć się przez cieśninę pod wodą. Pomysł okazał się skuteczny i ostatecznie U-Boot przebił się na Morze Śródziemne, i skierował do swojej nowej bazy^[301].



**Vickers wellington w trakcie ładowania amunicji
przed lotem**

8 listopada przybył do Tulonu i wcielony został do 29. Flotyli. Tu jednak nie skończyły się problemy. Choć Cieśninę Gibraltarską udało się pokonać bez szwanku, to

24 listopada załoga *U-450* stała się świadkiem nalotu bombowego na bazę w Tulonie. Kilka pocisków eksplodowało blisko *U-Boota*. Detonacje zniszczyły obie baterie akumulatorów oraz zabiły jednego członka załogi – Heinza Haberlanda, a drugi – Harry Lüdecke – odniósł na tyle poważne rany, że zmarł następnego dnia w szpitalu. *U-450* został uszkodzony tak poważnie, że do wykonania patrolu zdolny był dopiero w lutym 1944 roku.

Próba zasilenia floty śródziemnomorskiej *U-Bootwaffe* skończyła się zatem bolesną klęską. Tylko jeden okręt bezpiecznie dotarł do bazy w Tulonie, lecz i tak ostatecznie wykluczony został z działań operacyjnych na prawie cztery miesiące. Dönitz z dniem 1 listopada wydał następujący rozkaz: *Zgodnie z raportami otrzymanymi z Tangeru Cieśnina Gibraltarska jest w chwili obecnej bardzo mocno patrolowana. Okręty będące en route na Morze Śródziemne, ale znajdujące się na zachód od Cieśniny Gibraltarskiej, powinny porzucić próbę przedzierania się i ponownie obrać kurs zachodni*^[302].



Stacja lokalizacji U-Bootów usytuowana w Algierii

5

Samotni wojownicy

Dulce et decorum est pro patria mori –
Słodko i zaszczytnie jest umrzeć za ojczyznę

Horacy

Listopad rozpoczął się dla śródziemnomorskich U-Bootów nie najlepiej. Jedynie dwa U-Booty znajdowały się w swoich rejonach operacyjnych – U-593 w kwadracie marynarki CH 84 oraz U-450 w kwadracie CJ 73. U-380 dopiero płynął do swojego rejonu, a

**znajdujący się we wschodniej części
Morza Śródziemnego U-565 był
właśnie w drodze powrotnej do
bazy.**

Już 15 listopada w samo południe zagroda minowa zaczęła zbierać swoje żniwo. Jako pierwszy na minę wpłynął brytyjski niszczyciel HMS *Quail*, wracający do bazy w Bari z patrolu na Adriatyku. Silna eksplozja tuż pod sterem doprowadziła do tego, że jego 4,7-calowe działo wyleciało w powietrze i poważnie uszkodziło pokład od steru aż do śródokręcia.

Kolejne dziewięć jednostek przebywało portach – w bazie w Tulonie *U-73*, *U-223*, *U-371*, *U-410* oraz *U-616*, a w Puli *U-81*, *U-407*, *U-453* i *U-596*.

W dziennikach FdU coraz częściej w rubryce „sukcesy” oraz „generalna sytuacja” pojawiał się wpis: *Nic do zaraportowania*. Chociaż aliancki ruch na Morzu Śródziemnym w dalszym ciągu pozostawał intensywny, to jednak za sprawą niewystarczającej liczby zdolnych do walki U-Bootów oraz, co równie ważne, z powodu

wzmózonych patroli lotniczych, jednostki wroga były praktycznie nieuchwytnie dla śródziemnomorskiego U-Bootwaffe. Do tego doszedł jeszcze strach FdU przed utratą kolejnych okrętów. 3 listopada niemiecki nasłuch przechwycił transmisję radiową, z której wynikało, że samolot zbombardował U-Boota niedaleko wybrzeży Algierii. Ponieważ dowództwo niemieckie nie dysponowało dużą liczbą okrętów w morzu, od razu domyślono się, że ofiarą ataku padł *U-593*, który jako jedyny znajdował się przy wybrzeżu Afryki Północnej. Zaniepokojeni Niemcy wysłali prośbę o krótki sygnał z nadaniem pozycji, jeśli to właśnie *U-593* został zaatakowany przez wrogie lotnictwo 3 listopada o godzinie 19.45. *U-593* odpowiedział. Okazało się, że wraca do bazy ze względu na uszkodzenia wyrzutni torpedowych. U-Boot został uszkodzony w wyniku ataku lotniczego o godzinie 19.15. Następnie po raz kolejny obrzucono go bombami głębinowymi o 19.55, co mniej więcej zgadzało się z alianckim raportem lotniczym. Tak więc kolejny okręt musiał wrócić do stoczni, by poddać się remontowi^[303].

Zanim jednak *U-593* uległ uszkodzeniu, odniósł pierwszy sukces dla U-Bootwaffe w tym miesiącu. Stało się to 3 listopada o godzinie 00.47. Podczas bardzo ciemnej nocy U-Boot zdołał zlokalizować konwój KMS-30 płynący z Oranu do Bari we Włoszech. Pomimo słabej widoczności dowódca Kelbling wydał rozkaz odpalenia

trzech pojedynczych torped T.3 do dwóch ostatnich statków płynących w drugiej kolumnie konwoju. Załoga U-593 zdołała jeszcze zauważyć, że ostatni statek płynący w konwoju utworzył ogień do fluorescencyjnego śladu torpedy. Następnie w stronę U-Boota zaczął strzelać drugi statek, w związku z czym załoga U-593 nie była w stanie obserwować skutków ataku, gdyż Kelbling natychmiast wydał rozkaz zanurzenia. Okazało się, że dwie torpedy dotarły do celu, trafiając we francuski frachtowiec *Mont Viso*^[304]. Statek ten transportował wyposażenie wojskowe. Torpedy ugodziły go w lewą burtę. Zatonął dziobem w niespełna dwie minuty. Załoga nie zdążyła nawet spuścić łodzi ratunkowych. Tylko jedną udało się zrzucić na wodę, ale została wciągnięta pod tonący wrak. 35 osób, w tym kapitan, poniosło śmierć. Resztę – 14 marynarzy – udało się uratować. Przez godzinę pozostawali w wodzie uczepieni pozostałości po ich statku, zanim podjęła ich korweta HMS *Bryony*^[305]. Przyczyną opóźnienia ratowania rozbitków był fakt, że korweta nawiązała kontakt z zanurzonym U-Bootem i jej kapitan uznał za priorytet przeprowadzenie ataku na wroga. O godzinie 2.30 *Bryony* dokonał skutecznego, jak to ocenił dowódca, ataku, po którym utracił kontakt celem. Dopiero wtedy korweta przystąpiła do wyciągania z wody rozbitków z francuskiego frachtowca, po czym jeszcze tego samego dnia przetransportowała ich do Algierii.

Tego samego dnia udało się nieco zasilić siły śródziemnomorskiego U-Bootwaffe. 18 października U-642 (typ VIIC) dowodzony przez porucznika marynarki Herberta Brüninga wyszedł z francuskiej bazy w Saint Nazaire i otrzymał rozkaz skierowania się na Morze Śródziemne. Ostrożne manewrowanie okrętem pozwoliło mu bezpiecznie pokonać Cieśninę Gibraltarską 3 listopada. Okręt wcielono do 29. Flotylli. Z dniem 13 listopada U-Boot przybył do Tulonu po 27 dniach spędzonych na morzu.

Jak już wspomniano wcześniej, wykrywacz radaru Wenze został wycofany z użytku. Okręty, które otrzymały rozkaz przedostania się na Morze Śródziemne, od października 1943 roku wyposażone miały zostać w nowy, ulepszony wykrywacz, zwany Naxos. U-Booty śródziemnomorskie musiały poczekać na dostarczenie im tych urządzeń. Do tego momentu miały się posługiwać innym typem wykrywacza radaru – zwanym Borkum. Jego pełna nazwa brzmiała FuMB-10 Borkum. Był rozwiązaniem tymczasowym. Zyskał nawet miano zapchajdziury, pod względem skuteczności plasował się pomiędzy Wenze a Naxos. Borkum był bardzo prostym w obsłudze wykrywaczem radaru, podłączonym bezpośrednio do radia. Gdy zbliżał się nieprzyjaciel, urządzenie przechwytywało promieniowanie jego radaru i dawało sygnał w postaci głośnego buczenia w głośnikach radiowych. Słabością

tego wykrywacza były niewielki zasięg i fakt, że nie określał kierunku, z którego nadlatywał wrogi samolot. Nie potrafił ponadto wykryć nowego radaru aliantów, a mianowicie ASV Mk III. Pomimo tych niedociągnięć Borkum używany był aż do zakończenia wojny.



**Śródziemnomorski U-Boot powraca z patrolu do bazy
w Puli**

Niemieckie siły lądowe zajęte były utrzymaniem terenów okupowanych we Włoszech. Po zdobyciu Neapolu przez aliantów 1 października 1943 zaczęli oni powoli posuwać się na północ^[306]. Sytuacja wyglądała następująco: po zachodniej stronie Apeninów operowały oddziały 5. Armii Amerykańskiej generała porucznika

Marka Clarka, a po wschodniej części pasma górskiego znajdowała się 8. Armia generała Bernarda Montgomery'ego. Dowódcą wojsk sprzymierzonych we Włoszech był generał Harold Alexander. Dowództwo nad wszystkimi siłami niemieckimi w tym rejonie przejął zaś 6 listopada feldmarszałek Luftwaffe Albert Kesselring. Zdecydował on, że obrona Włoch będzie się opierać na tych samych zasadach, jakie stosowano już przed wiekami, a mianowicie skoncentrowana zostanie w południowej części, na terenach od Rzymu aż po Monte Cassino, między dwoma pasmami przecinającymi Włochy. Był to obszar od Gaety aż po Ortonę. Taki wariant wybrany został na podstawie lat studiów na włoskich uczelniach wojskowych. Kesselring zamierzał potwierdzić dawne porzekadło, że „ten, kto ma masyw Monte Cassino, jest panem”^[307]. Układając swój plan obronny, Kesselring zapewnił Hitlera, że zatrzyma to wojska alianckie na co najmniej sześć miesięcy. Strategicznym punktem obrony była dolina rzeki Lori. Wykorzystane miały zostać także wzgórza na północny wschód i południowy zachód od Monte Cassino. Dowódca saperów, generał Hans Bessel, otrzymał rozkaz zbudowania głębokiego pasa umocnień nazwanego linią Gustawa^[308].

Dowódcy U-Bootów znajdujący się na Morzu Śródziemnym w pełni zdawali sobie sprawę z powagi sytuacji. Choć nie byli w stanie powstrzymać szerokiego

strumienia zaopatrzenia, jaki płynął pod ich nosem do aliantów, to jednak mieli świadomość, że pojedyncze nawet zwycięstwo może przyczynić się do opóźnienia marszu alianckich sił znajdujących się we Włoszech, a co za tym idzie, marszu wroga na ich ziemię ojczyste. Stawka jeszcze nigdy nie była aż tak wysoka. Nie chodziło już o zwycięstwo, lecz o przetrwanie!



HMS *Birmingham* storpedowany i poważnie uszkodzony przez U-407

2 listopada wyruszył z Puli na swój 13. patrol *U-453*. Jego zadaniem było postawienie zagrody minowej na podejściu do portu Bari. Już 4 listopada okręt znalazł się na redzie tego portu. Jego dowódca, porucznik marynarki Egon Reiner Freiherr von Schlippenbach, rozpoczął obserwację okolicy. Pierwsze podejście nie powiodło się, gdyż płynąc w stronę wejścia do portu, za pomocą peryskopu załoga *U-Boota* wykryła wychodzące w morze niszczyciel, oraz kutry trałowe. Ryzyko było zbyt duże. Po kilku godzinach *U-453* zmuszony został do wynurzenia w celu naładowania baterii oraz przewietrzenia okrętu. Potem ponownie zszedł pod wodę i rozpoczął kolejne podejście do celu. Kiedy załoga przygotowywała miny, hydroakustyk skutecznie manewrował okrętem, by nie natknąć się na znajdujące się w okolicy niszczyciele. Choć udawało mu się to przez blisko dwie godziny, to jednak w końcu azdyk niszczycieli nawiązał kontakt z zanurzonym *U-Bootem* i przystąpiły one do ataku. W zaistniałej sytuacji załoga *U-453* ponownie musiała zabezpieczyć miny. Dopiero 10 listopada w godzinach wieczornych Schlippenbach wydał rozkaz wynurzenia, ogłosił alarm bojowy i pełną prędkością ruszył w stronę swego rejonu. Raz jeszcze okręt zszedł pod wodę, by niezauważony dotrzeć na wskazane miejsce, po czym o godzinie 2 rano załoga przystąpiła do stawiania zagrody minowej. Całe przedsięwzięcie trwało do godziny 3.45. Postawiono w

sumie 24 miny, lokując je na głębokości 19 i 20 metrów. Średnia odległość między nimi wynosiła 150–200 metrów. Po udanej akcji okręt skierował się w stronę bazy w Puli.



HMS Hebe zatopiony przez U-453

Już 15 listopada w samo południe zagroda minowa zaczęła zbierać swoje żniwo. Jako pierwszy na minę wpłynął brytyjski niszczyciel HMS *Quail*^[309], wracający do bazy w Bari z patrolu na Adriatyku. Silna eksplozja tuż pod sterem doprowadziła do tego, że jego 4,7-calowe działo wyleciało w powietrze i poważnie uszkodziło pokład od steru aż do śródokręcia. Maszynownia została całkowicie zalana. Aby uchronić okręt przed zatonięciem, osadzono go na wybrzeżu. W grudniu 1943

roku niszczyciel odholowano do suchego doku w celu przeprowadzenia prowizorycznych napraw. W kwietniu 1944 roku okręt przeniesiono do Tarentu, skąd miał odbyć rejs na Malczę. Jednak jeszcze podczas holowania na wodach Zatoki Tarenckiej zatonął. Okazało się, że nieszczelności były na tyle duże, iż nie pozwoliły mu dopłynąć mu do portu przeznaczenia. Nie jest znana dokładna liczebność załogi niszczyciela, wiadomo jednak, że 19 ludzi poniosło śmierć.

Drugim statkiem zatopionym za zagrodzie minowej był niewielki jugosłowiański szkuner *Jela*^[310]. Brak jakichkolwiek informacji odnośnie jego załogi oraz portu przeznaczenia.

Już 22 listopada doszło do kolejnego zatonięcia. Brytyjski trawler HMS *Hebe*^[311], który trałował okolicę, wpłynął na minę i w ciągu czterech minut poszedł na dno. Udało się uratować 72 ludzi, 38 zginęło.

Listopad przyniósł jeszcze jeden sukces U-Bootwaffe. Zapisał go na swoje konto *U-407*, który podczas ósmego patrolu operować miał w okolicach Cyrenajki. O godzinie 11.17 zaatakował, storpedował i poważnie uszkodził brytyjski lekki krążownik HMS *Birmingham*^[312]. To był spokojny dzień, *Birmingham* płynął z prędkością 20 węzłów, gdy nagle trafiony został pojedynczą torpedą. Spowodowała ona 9-metrową dziurę w kadłubie i zniszczenie pomieszczenia z

amunicją. Przyjęło się, że to drugi po dowódcy, komandor Langhton Gowlland, uratował okręt. Z jego rozkazu przystąpiono do najbardziej koniecznych napraw i udzielono pierwszej pomocy potrzebującym. Hangar lotniczy przeznaczony został dla rannych. Było ich blisko 100. Niektórzy mieli połamane kręgosłupy. *Birmingham* przewoził złoto dla rządu w Egipcie warte trzy miliony funtów. Pomimo ataku nie utracono ani grama. Pod rozkazami Gowllanda okręt zredukował prędkość do dziesięciu węzłów i dwa dni później dopłynął do Aleksandrii. Na miejscu dokonano wstępnych napraw. W czerwcu 1944 roku *Birmingham* popłynął do USA na solidny remont. Do czynnej służby wrócił w listopadzie 1944 roku. Przestał pływać w 1960 roku. Do dziś jego część można zobaczyć w Simon's Town w Afryce Południowej. Atak na krążownik przypłaciło życiem 27 ludzi z załogi. Komandor Gowlland zmarł, mając 99 lat!^[313]

Ciekawostką jest, że *U-407* podczas swojego pierwszego patrolu w październiku 1942 roku przeprowadził nieudany atak czterema torpedami na słynny liniowiec *Queen Mary*, ale wtedy spudłował. Wybiegając nieco w przyszłość, warto wspomnieć, że *U-Boot* ten powrócił do bazy w Puli 12 grudnia 1943 roku. 9 stycznia 1944 roku pięciu członków jego załogi zginęło podczas bombowego ataku lotniczego przeprowadzonego na tę bazę^[314].

Za największy niemiecki sukces na Morzu Śródziemnym w listopadzie uważa się jednak atak dokonany przez Luftwaffe. Grupa złożona z heinkli He-177^[315] przeprowadziła go bombami naprowadzanymi Hs-293^[316]. 26 listopada bombowce znajdujące się w pobliżu portu Bougie^[317] zaatakowały i zatopiły transportowiec wojska *Rohnę*^[318]. Statek należał do konwoju KMF 26, który płynął z Wielkiej Brytanii do Aleksandrii. Przewoził żołnierzy. Na skutek ataku śmierć poniosło ich aż 1149, z czego 1000 stanowili Amerykanie. To największa strata poniesiona przez Amerykanów podczas transportu morskiego w czasie II wojny światowej^[319].

Ostatnim statkiem zatopionym w listopadzie przez Niemców był brytyjski *Empire Dunstan*^[320]. Frachtowiec ten należał do konwoju AH-9 i płynął do Brindisi. Przewoził 1550 ton wyposażenia wojskowego, w tym 700 ton min lądowych. Atak miał miejsce o godzinie 17.12. Frachtowiec został trafiony jedną torpedą wystrzeloną przez *U-81*, jednak wystarczyło to, by przełamał się na pół i zatonął po 20 minutach. Załoga liczyła 42 ludzi. Dwie osoby poniosły śmierć. Resztę wyratował norweski frachtowiec *Lom*.

15 listopada wyszedł na swój 16. patrol bojowy *U-371*. Oprócz patrolowania zachodniej części Morza Śródziemnego, okręt miał też przetestować nowe urządzenie Borkun. W dziennikach wojennych FdU

wyrażał obawy dotyczące jego skuteczności. Jak już wspomniano wcześniej, największym minusem Borkuna był brak możliwości określenia kursu lecącego samolotu. Inny poważny problem stanowił fakt, że ów wykrywacz radaru zamiast sygnału lecącego samolotu mógł wyłapywać mocniejsze sygnały wysyłane z lądu, co narażało okręt na wielkie niebezpieczeństwo. Biorąc to pod uwagę, Kreisch rozkazał, by *U-371* operował w znacznej odległości od wybrzeża Afryki Północnej. W dziennikach wojennych FdU można znaleźć wzmiankę o tym, że w dalszym ciągu czeka na nowe urządzenia zdolne do wykrycia radaru. Choć chodzi o *Naxos*, to w zapiskach dowództwa widnieje ono pod nazwą *Wenze G2*^[321]. 19 listopada *U-371* otrzymał pilny rozkaz powrotu do bazy, gdyż wreszcie dostarczono tam *Wenze G2*. Priorytetem stało się instalowanie nowych wykrywaczy radaru przed wypłynięciem na patrol.

20 listopada dowództwo floty Morza Śródziemnego otrzymało meldunek nadany z pokładu *U-565*. Dowódca Henning meldował o odniesieniu sukcesu. Zaatakował „strzyżykiem”. Jego celem miał być wrogi okręt podwodny. Załoga *U-Boota* słyszała wyraźną detonację po 13 minutach od odpalenia torpedy. Także nasłuch *U-565* raportował odgłosy eksplozji. Był on jednak bardziej precyzyjny, oceniając czas na 12. minutę i 45. sekundę od wystrzelenia torpedy. Przyjęto, że „strzyżyk” musiał być celny, i uznano, że wrogi okręt podwodny został

zatopiony^[322]. Z całą pewnością chodziło o brytyjskiego HMS *Simooma*^[323]. Był to jedyny utracony w tamtym czasie okręt, z tym tylko, że Brytyjska Admiralicja zgłosiła jego potencjalne zniszczenie już 10 dni wcześniej. Okręt nie odpowiadał na wezwania. Ostatnią próbę nawiązania z nim kontaktu podjęto 19 listopada, po czym przyjęto, że okręt uznać należy za stracony. Oczywiście nie wyklucza to zatonięcia za sprawą ataku *U-565*. Okręt mógł przecież utracić łączność i dalej operować. Większość autorów przyjmuje zatopienie *Simooma* za niewyjaśnione. Wytłumaczenie pojawiło się w 2016 roku. Turecki nurek Selcuk Kolay odnalazł wrak brytyjskiego okrętu podwodnego około sześciu mil na północny zachód od tureckiej wyspy Aegean. Wrak spoczywa na głębokości 67 metrów. Dokładne badania wykazały, że *Simoom* musiał wpłynąć na minę morską i to ona zapewne była przyczyną jego zatonięcia^[324]. Co wobec tego zauważył dowódca *U-565* i jaki cel atakował, do dziś pozostaje tajemnicą. Jako pewnik można jednak przyjąć, że jego atak nie mógł być owocny.

Jak już wspomniano, alianci postanowili rozpocząć intensywne bombardowania baz śródziemnomorskich U-Bootów. Ataki na bazy we Francji nie przynosiły oczekiwanych rezultatów ze względu na solidne schrony dla okrętów, za to bazy w Puli i Tulonie okazały się doskonałymi celami, gdyż statki nie miały w nich osłony. 24 listopada doszło do pierwszego poważniejszego

bombardowania. Około godziny 13.00 ponad 100 bombowców Boeing B 17 eskortowanych przez myśliwce P-38 dokonało bombardowania bazy w Tulonie. Ogólnie atak przeprowadzono w trzech falach. Najpierw w godzinach rannych samoloty zaatakowały dawną francuską bazę okrętów podwodnych Mourillon^[325]. Następne dwie fale skierowane były przeciwko bazie w Tulonie. Atak miał miejsce o godzinie 13. W dzienniku FdU można przeczytać:

Baza U-Bootów Mourillon kompletnie zniszczona,

Baza U-Bootów Missiessy częściowo zniszczona,

Personel obsługujący U-Booty: jeden zabity, trzy z poważnymi obrażeniami, osiem osób lekko poszkodowanych i jedna zaginiona.

Szkody poniesione przez U-Booty:

U-380 – 3 dziury w pomieszczeniu ciśnieniowym,

U-73 – górny pokład uszkodzony,

U-450 – poważne uszkodzenia, dwie baterie całkowicie zniszczone,

U-371 – komora zanurzeniowa numer pięć i stery zanurzeniowe zniszczone,

U-595 – zniszczenia niepotwierdzone aż do próby trymowania^[326].

Nalot przyniósł też wiele szkód w dokach. Liczne eksplozje spowodowane były detonacją magazynowanych tam butli z gazem. Zatopiono także jeden frachtowiec *Belle Isle*, który Kriegsmarine przejęła w styczniu 1943 roku w Marsylii. Ofiarą bombardowania padło około 500 ludzi. Reakcja niemieckiego dowództwa była natychmiastowa. Zarządzono wzmocnienie obrony przeciwlotniczej, która miała zostać zainstalowana w najbliższych tygodniach. Część personelu obsługującego bazę w Tulonie przeniesiono około 20 kilometrów na wschód od miasta.

Jedynym pozytywnym akcentem pod koniec listopada było nadanie przez Hitlera Krzyża Rycerskiego dowódcy *U-371* (Horstowi-Arno Fenskiemu). Dzień po nadaniu odznaczenia, to jest 28 listopada, Fenski zgłosił kolejny sukces. Jego wachlarz czterech torped miał trafić w lekki krążownik. Brak jednak potwierdzenia owego sukcesu w archiwach i literaturze.

Fenski nie był jedynym dowódcą śródziemnomorskiego *U-Bootwaffe* odznaczonym w tamtym miesiącu. 19 listopada Röther, dowódca *U-380*, otrzymał Krzyż Żelazny I klasy. Odznaczenie zbiegło się z jego odwołaniem ze stanowiska dowódcy *U-380*. Röther z pewnością nie należał do grupy dowódców cierpiących na tak zwany „ból gardła” lub symptom „palącego gardła”, jak żartobliwie określano tych, dla których zdobycie Krzyża Żelaznego było absolutnym

priorytetem. Określenie wzięło się stąd, że Krzyże Rycerskie noszone były przez ich posiadaczy były na szyi, stąd też ci, którzy robili wszystko, by je zdobyć, określani byli jako cierpiący na „ból gardła” „suchotę gardła” lub „palące gardło”.

Miejsce Röthera zajął Albrecht Brandi. Wcześniej dowodził *U-616* i jego losy zostały opisane we wcześniejszych rozdziałach. Charakterystyczne dla tego dowódcy było to, że podczas ataku bombami głębinowymi wyciągał z kieszeni drewnianego pajacyka. Bawił się nim, pociągając za sznurek, a pajac wymachiwał rękami i nogami^[327]. Spokój Brandiego działał kojąco na załogę. Dowódcy mieli rozmaite sposoby manifestowania swojego opanowania. Król zatopionego tonażu, komandor porucznik Otto Kretschmer, podczas ataku bombami głębinowymi zwykł wyciągać książkę i jakby nigdy nic zaczynał ją czytać. Choć raz zdarzyło się, że załoga zauważyła, iż ich dowódca trzyma książkę do góry nogami... Nikt nie śmiał zwrócić mu uwagi, zresztą sama już świadomość, że przyjmuje taką pozę dla dobra załogi, znaczyła dla niej bardzo wiele.

26 listopada wyruszył z Brestu *U-230* (typ VIIC), którym dowodził porucznik Paul Siegmann. Okręt otrzymał rozkaz przedarcia się na Morze Śródziemne w celu zasilenia tamtejszych sił. Na pokładzie *U-Boota* znajdował się Herbert Werner, który 1 grudnia otrzymał

awans do stopnia porucznika. Był pierwszym oficerem. Swoje wspomnienia z rejsu na Morze Śródziemne dokładnie opisał w klasyku literatury marynistycznej pod tytułem „Żelazne trumny”:

(...) Wkrótce po rutynowym zejściu pod wodę na cały dzień Siegmann, mówiąc przez interkom, poinformował załogę o naszym niebezpiecznym zadaniu. Marynarze przyjęli wiadomość z mieszaniną zaskoczenia i ostrożnej akceptacji.

(...) Wkrótce zostawiliśmy Cadiz za rufą i podkradaliśmy się coraz bliżej do skoncentrowanej obrony brytyjskiej w cieśninie. Dwie godziny po północy, 6 grudnia, wniknęliśmy do zatoki Brabate, granicy naszego marszu po europejskiej stronie. Zanurzyliśmy się i położyliśmy U-230 na piaszczystym dnie. W ciągu dnia ciężkie wybuchy bomb głębinowych, słyszane w odległości paru mil na wschód od nas, przypomniały nam, że Brytyjczycy byli zdecydowani nie dopuścić do jakiegokolwiek przejścia przez cieśninę. Niektórzy z marynarzy odpoczywali, inni udawali, że to robią, a ja siedziałem z Kapitanem w jego kacie, planując nasze przejście. Po rozważeniu wszystkich wariantów tras podejścia Siegmann ostatecznie zdecydował się na przejście trójkąta w kierunku północno-afrykańskiego portu Tanger, skąd zamierzał popłynąć już bezpośrednio w pętlę kata.

Wieczorem 6 grudnia rozkaz popędził ludzi na stanowiska bojowe i nakazał pozostać na nich praktycznie przez następne trzy dni.

O 21.10 U-230 wyszedł na gładką powierzchnię morza i z tłukącymi obydwooma dieslami popłynął w kierunku wybrzeża Afryki. Nad nami rozpościerało się czyste, rozgwieżdżone niebo. Kiedy opuściliśmy przytulne wybrzeże Hiszpanii, impulsy radaru zaczęły uderzać w nas w szybkich seriach. Ufając operatorowi odbiornika wykrywacza, rwaliśmy jednak dalej z głośno bijącymi sercami.

- Wykrycie, poziom trzy - głos meldunku trzasnął w nocy jak hałas tłukącego się szkła. Wskoczyliśmy do wieżyczki kiosku, a okręt rzucił się płynnie w głębię. Kiedy opadł hałas meldunków i rozkazów towarzyszących procedurze alarmowego zanurzenia, nie usłyszeliśmy nic. Ośmieleni, wynurzyliśmy się ponownie. Po jakichś ośmiu milach przebytych na powierzchni uparte impulsy zmusiły nas znowu do zejścia pod wodę.

O 23.00 wynurzyliśmy się ponownie, a gdy nie pojawiły się w pobliżu żadne samoloty, ruszyliśmy naprzód. W czasie rejsu na powierzchni pakowaliśmy nasze akumulatory elektrycznością, by móc przebywać pod wodą przez następne trzy dni. Trawersowaliśmy szerokie połacie morza, odrzucając dziobem błyszczące odkosy fal, które pienią się wokół kadłuba i zostawiły na milę za nami

zdradziecki ślad. Nie do wiary, że jak dotąd nikt nie odkrył naszej obecności. Pruliśmy więc naprzód, aż ujrzeliśmy światła Tangu i wtedy zmieniliśmy kurs na wschodni, prowadzący na lukę między dwoma kontynentami.

Napotkaliśmy flotyllę afrykańskich kutrów rybackich i ryzykując, śmiało zaczęliśmy prześlizgiwać się między nimi. Przez cały czas celowaliśmy w coraz bliższą cieśninę. Po 40 minutach minęliśmy nic nie podejrzewających rybaków i podeszliśmy niebezpiecznie blisko do gardzieli. Namierzane impulsy radarowe przeciwnika stały się nieznośnie głośne. Nie było potrzeby dalszego wystawiania na szwank naszego szczęścia. Zanurzyliśmy się. 7 grudnia o godzinie 0.45 U-230 rozpoczął swój cichy rejs w głębinie. Okręt został świetnie wytrymowany na głębokości 40 metrów i płynął teraz bezgłośnie z lekkim trymem na dziób, zachowując jednakże tendencję wznoszącą. Mimo że silniki dawały zapewniającą pływalność szybkość 1,5 węzła, prąd szacowany w punkcie zanurzenia na trzy węzły pchał okręt, nadając mu prędkość często nawet 4,5 węzła względem dna. Oczekiwaliśmy zresztą, że jego prędkość w miarę zbliżania się do cieśniny jeszcze wzrośnie i osiągnie w samej gardzieli, stanowiącej wejście na Morze Śródziemne, ośmiu węzłów.

Usadowiłem się w centrali, oczekując dalszych zdarzeń. Kaestner, nasz najlepszy hydroakustyk, szybko wykrył dźwięk śrub i pinga azdyku, prosto przed dziobem.

Towarzyszyły im też jednak inne, niezwykle dziwne impulsy, których nigdy przedtem nie słyszał. Pozostawiwszy Friedricha przy sternikach, wkradłem się do kabiny hydro, by przysłuchać się dziwnemu zjawisku. Założyłem słuchawki na uszy i słuchałem. Wyraźnie wyłoniłem znajome twarde dźwięki azdykowych impulsów i te inne, które jak zapewniał Kaestner, mogły pochodzić z jakiegoś nowego aparatu. Brzmiały one jak gwizdzące odgłosy, wysyłane przez ścisną gumową zabawkę. Nagle olśniło mnie:

– To nie żadna nowa brytyjska zabawka, Kaestner, a po prostu rozmawiające ze sobą delfiny. Uważnie słuchaj, a będziesz mógł nawet rozróżnić ich głosy.

Zafascynowani wsłuchiwaaliśmy się w rozmowę baraszkujących na podwodnym prądzie delfinów. Niektóre z nich trzymały się z daleka, inne szturchały nasz kadłub, ale wszystkie zdawały się cieszyć obecnością gigantycznej, stalowej ryby, która włączyła się do ich zabaw. Ich dyskusje przybrały na sile, gdy głębiej weszliśmy w cieśninę, impulsy azdyka zresztą również. Na odgłos pierwszych wybuchów, zresztą dość odległych, nasze gadatliwe towarzystwo pospieszyło z powrotem na Atlantyk. Nad nami liczne niszczyciele pracowicie cięły powierzchnię morza w poszukiwaniu intruzów. Ich aktywność sięgnęła szczytu około godziny 10. Pingi azdyków spadały na nas wtedy jak grad, ale szybko przemieszczające się warstwy wody o różnej gęstości

termicznej ukryły nasz okręt. Niezdolne do osiągnięcia kontaktu hydroakustycznego niszczyciele zdecydowały się na normalną zagrywkę – rzuciły bomby głębinowe na chybił trafił. Do południa. Kiedy przejąłem wachtę w centrali, pingi zmniejszyły swe natężenie i oddaliły się za rufę. Było jasne, że sforsowaliśmy blokadę najważniejszego miejsca cieśniny. Odgłosy obcych okrętów stopniowo zanikały. O 16.00 wyraźnie było widać, że cierpliwość Siegmanna wyczerpała się:

– Czifie, podnieś okręt na peryskopową, zobaczymy, jak sobie poradziłeś. Interesujące będzie zobaczenie Europy i Afryki za jednym obrotem peryskopu. Chciałbyś popatrzeć, zastępczo?

Kapitan usadowił się przy peryskopie. Szybko obrócił się wokół osi, sprawdzając najbliższe sąsiedztwo. Potem ustawił szkło na moment na jeden punkt, na lewej burcie, a następnie obrócił je na prawą burtę i znowu na lewą. W końcu rzekł:

– Myślę, że zostawiliśmy już Skałę daleko za rufą. Niech zajrzę do locji.

Podał mi ciężki tom locji wybrzeża hiszpańskiego, który zawierał fotografię Skały Gibraltarskiej, widzianej od strony morza.

– Tak, minęliśmy ją. Szliśmy znacznie szybciej niż myślałem. Zawołajcie Pragera, chcę wziąć parę namiarów.

Nawigator szybko wykreślił dokładną pozycję. Zaskoczyła nas zupełnie, Gibraltar zostawiliśmy bowiem 7,5 mili za rufą i na taką odległość weszliśmy w głąb Morza Śródziemnego.

Szybka kalkulacja pokazała, że robiliśmy 14 węzłów pod wodą względem dna, co znaczyło, że prąd osiągnął 12,5 węzła.

Siegmann ześlizgnął się z siodelka, na które wspiąłem się i wycelowałem peryskop na Skalę, która wznosiła się na tle zielonej wody i lazurowego nieba. W lekkiej mgiele doliczyłem się przynajmniej sześciu brytyjskich okrętów wojennych strzegących wejścia na Morze Śródziemne. Skierowałem peryskop w prawo i ujrzałem wyrastające niemal pionowo z oceanu wybrzeże Afryki Północnej. Na szczycie wysokiego klifu, blisko hiszpańskiej Ceuty sterczał pomnik upamiętniający wojnę domową, za którym brzeg rozpływał się w popołudniowej mgiele.



U-230

Zbyt długo wpatrywałem się w ten widok. Tak długo, że samolot zauważyłem zbyt późno, krzyknąłem więc tylko:

– Zanurzenie, szybkie na 60 metrów, samolot!

Opuściłem długą rurę peryskopu, schyliłem się i czekałem. U-230 dotarł do nakazanej głębokości, jednak bez jakichkolwiek przeszkód z góry. Zwolniłem Czifa z jego obowiązków przy zaworach, przejmując od niego zadanie zapisywania wybuchów bomb, co było i tak do tego momentu rolą czysto akademicką. Okręt otoczony był cudowną ciszą. Szanse wykrycia nas malały z każdą przebytą milą. O godzinie 22.00 zgasła po raz pierwszy od 12 dni mała lampka nad koją Kapitana, a ciemne, zielone zasłonki odgradzające jego kącik od reszty okrętu zostały szczelnie zaciągnięte.

Blisko 24 godziny później, o 21.30 następnej nocy, U-230 wynurzył się na powierzchnię, mając przed sobą światła Malagi. Kiedy wyszedłem z wjazdu na pomost, ujrzałem ciemne góry na tle bladego nieba, mające nad oświetlonym miastem. Noc była tak łagodna, że zrzuciłem z siebie swoją skórzaną kurtkę. Diesle podjęły wystukiwanie swego monotonnego rytmu i U-230 popłynął wzdłuż łańcucha górskiego. Przewietrzyliśmy gruntownie okręt i z dumą wysłaliśmy do Admirala radiogram: Zadanie specjalne ukończone. Oczekujemy nowych rozkazów. U-230.

Podświadomie spodziewaliśmy się, że wysłany, tak ważny dla nas sygnał, w ciągu godziny spowoduje reakcję nieprzyjaciela, ale nie stało się nic. Na krótko przed początkiem dnia odebraliśmy z dowództwa odpowiedź: „Dobra robota. Wejść do portu w Tulonie. Iść z zachowaniem wszelkich środków ostrożności. Spodziewane nieprzyjacielskie okręty podwodne”.

Byliśmy przygotowani na szybkie spotkanie z aliantami, którzy zorganizowali kwitnące szlaki zaopatrzeniowe, funkcjonujące między portami Afryki Północnej i zajętych przez nich południowymi wybrzeżami Włoch.

Zdezorganizowanie tego ruchu i ulżenie tym samym naszemu frontowi we Włoszech przez uwolnienie go od nacisków Brytyjczyków było w naszym pojęciu priorytetowym celem. Zupełnie więc nie mogliśmy zrozumieć decyzji dowództwa, posyłającej nas do portu, chyba że przeznaczono nas do innej, specjalnej misji, wymagającej odprawy.

Dotarcie do zatoki Lions w pobliżu Marsylii zabrało nam trzy noce szybkiego marszu na powierzchni i pewną liczbę alarmowych zanurzeń. O 1.00, 15 grudnia powiadomiliśmy Dowództwo U-Bootów Południe o naszym bliskim terminie przybycia. O świcie zanurzyliśmy się. Siegmann wkrótce dostrzegł przez peryskop nasz eskortowiec, który wolno wylaniał się zza horyzontu. W godzinę i 20 minut później wynurzyliśmy się w odległości 30 metrów od lewej

burty nerwowo krążącego eskortowca. Jego szyper polecił nam popłynąć za sobą i nakazywał flagami maksymalną czujność. Szybko płynęliśmy za zygzakującym eskortowcem, trzymając całą załogę ubraną w pasy ratunkowe na pokładzie. W wejściu do portu przepuścił nas warujący tam holownik, który zaraz za nami zasunął sieć przeciw okrętom podwodnym, rozciągając ją między pirsami, zamykając tym samym port. Panorama Tulonu ukazała się naszym oczom w całej krasie. Słońce zawieszane nad zielonymi górami rozświetliło jasnoczerwone i zielone dachówki dachów jasno pobielonych domów i zardzewiałe nadbudówki osadzonych na dnie francuskich okrętów wojennych. U-230 ostrożnie manewrował w basenie portowym, omijając dwa zatopione francuskie niszczyciele i trzy cumujące przy niechronionym molu U-Booty. Kapitan spostrzegł grupkę ludzi stojących na pustym kawałku nadbrzeża, skierował okręt w ich stronę i zacumował U-230. Samobójcza w naszym mniemaniu misja okazała się całkiem przyjemną podróżą morską^[328].

Jest to praktycznie jedyna tak obszerna informacja na temat przejścia Cieśniny Gibraltarskiej z pierwszej ręki. Co ciekawe, już po raz drugi we wspomnieniach marynarzy służących na U-Bootach i odkomenderowanych na Morze Śródziemne pojawia się informacja o delfinach. W opisie Wenera jawiły one dla

hydrolokatora początkowo jako nieznaną dźwięki, które, jak sądzono mogło wydawać nowe urządzenie aliantów. Wcześniej już załoga U-380 wspominała o delfinach w cieśninie, które z kolei wzięto za płynące w stronę okrętu torpedy. Werner zaraz po przybyciu do Tulonu otrzymał radiogram, że ma udać się do Neustadt na kurs dowódców. Wyruszył tam na początku stycznia 1944 roku. Po jego ukończeniu przejął dowodzenie U-415. Warto raz jeszcze przytoczyć wspomnienia Wenera, by dowiedzieć się nieco więcej o 29. Flotylli i samym życiu w Tulonie pod koniec 1943 roku:

Przedstawiciele 29. Flotylli U-Bootów traktowali nas dobrze. Nasze bagaże zostały przesłane z Brestu wraz z przedadresowaną pocztą. W trosce, abyśmy czuli się dobrze, nie zapomniano o niczym.

(...) Siegmann i większość załogi zaraz po dekoracji (miała ona miejsce 18 grudnia, dwa dni po przybyciu okrętu do Tulonu, Werner otrzymał kolejny Krzyż Żelazny – przyp. Ł.G.) wyjechał na urlop. Ja zaś zapoznałem się z oficerami mieszkającymi w tych samych kwaterach, z którymi dzieliliśmy teraz taki sam los i taką samą, dość wątpliwą przyszłość. Moi nowi przyjaciele oprowadzili mnie po mieście i wprowadzili w radosne życie, jakie wiedli w tym egzotycznym porcie. Czuliśmy w lokalach, w których żeśmy się znaleźli, przybycie każdej

nowej grupy naszych marynarzy szybkimi kolejkami przy barach i sami byliśmy witani w podobny sposób w miejscach, do których trafiliśmy. Pewnego wieczoru uczestniczyłem w wyczerpującej fecie, w trakcie której mężczyźni i kobiety kąpali się w ogromnych czarach pełnych wina i szampana. Innym razem byłem świadkiem widowiskowej sceny w wykonaniu młodej Włoszki, która porzucona przez swojego kochanka z marynarki, rzuciła się nago w objęcia porucznika z wojsk lądowych. Kiedy łagodny klimat Cote d'Azur zdołał niemal przekonać mnie o zbliżaniu się wiosny, zaczęły się święta Bożego Narodzenia. Skromne, importowane drzewka iglaste, udekorowane lametą i włosami anielskimi, pozostawały w dziwnym kontraście z drzewami palmowymi, co spowodowało, że święta wyglądały nieco nierealnie. (...)

Dzień sylwestrowy uświetniony został spektaklem teatralnym i dziką zabawą w mesach flotyli. Przetańczyłem całą noc z młodymi baletnicami, zapominając całkowicie, że oceany rozbrzmiewały grzmotami tysięcy bomb głębinowych, a niemieckie miasta rozsypywały się w proch pod alianckimi bombami^[329].

Tak poważne osłabienie sił śródziemnomorskich spowodowało znaczne zmniejszenie się aktywności U-Bootów w grudniu. Na pierwszy sukces przyszło im czekać aż do 9 grudnia. U-596 odnalazł konwój HA-11 już na drugi dzień od jego wyjścia z portu. Konwój płynął z

Taranto we Włoszech do Augusty. Dowódca U-Boota, Victor-Wilhelm Nonn, zlokalizował duży transportowiec wojska i to właśnie na nim postanowił skoncentrować swój atak. Dokładnie o 13.17 niemieccy marynarze usłyszeli gwałtowną eksplozję świadczącą o celności torpedy wystrzelonej z ich okrętu. Celem okazał się *Cap Padaran*^[330]. Co prawda transportowiec został storpedowany, ale nie zatopiony. Szczęśliwie dla aliantów płynął pod balastem, a nie z transportem wojska. Za cud można uznać fakt, że zginęło jedynie pięciu ludzi z liczącej 197 załogi. Przystąpiono do ratowania jednostki. Wzięto ją na hol, jednak uszkodzenia okazały się poważniejsze niż początkowo zakładano i ostatecznie wrak zatonął. Jego rufa uległa przełamaniu, nie było już czego ratować. Załoga razem z kapitanem Edwardem Garnerem przejęta została na pokład HMS *Sheppeya* i przetransportowana do ich portu przeznaczenia, czyli Augusty na Sycylii.

Już od 20 listopada na patrolu znajdował się *U-223* z rozkazem atakowania nieprzyjacielskiej żeglugi w okolicach Algierii. Po dwóch dniach od wyjścia z Tulonu załoga nawiązała kontakt wzrokowy ze smukłą jednostką określoną jako okręt podwodny. Ponieważ niezwykle trudno było ocenić, czy jest to okręt sojusznicy, czy wrogi, dowódca Wächter postanowił, że pozwoli odpłynąć niepewnemu celowi.

28 listopada Wächter szykował się do ataku. Na cel wziął przepływającego niedaleko niszczyciela. Już miał wydać rozkaz odpalenia torpedy, gdy niszczyciel wykonał nagły zwrot. Atak z takiej pozycji wydawał się wielce ryzykowny. Kolejna potencjalna ofiara odplynęła nienaruszona.

29 listopada *U-223* o mało sam nie zamienił się w cel. Jego wachta w porę zauważyła nadlatujący samolot, po czym wykonano precyzyjne zanurzenie alarmowe. Załoga samolotu nie wykazała się nadmierną uwagą, gdyż nawet nie przystąpiła do ataku, co może świadczyć o tym, że nie dostrzegła zanurzającego się okrętu podwodnego. Istnieje również prawdopodobieństwo, że pozbawiona była już amunicji, w związku z czym zrezygnowała z ataku. Teoria ta wydaje się jednak naciągana, gdyż nawet gdyby brakowało amunicji, mogła pozostać nad rejonem zanurzonego *U-Boota* i wezwać posiłki, a nic takiego nie nastąpiło.

Na kolejny cel Wächter musiał czekać aż do 4 grudnia. Akustyk zaraportował słaby kontakt, który dowódca *U-Boota* natychmiast postanowił bliżej zbadać. Okręt wyszedł na głębokość peryskopową, jednak nikomu z załogi nie udało się spostrzec żadnego celu. Jeszcze tego samego dnia w godzinach wieczornych *U-223* wykonał swój pierwszy atak podczas tego patrolu. Na horyzoncie zlokalizowano dwa cienie, które Wächter kazał potraktować pojedynczą torpedą akustyczną^[331]. Nie

było czasu na obserwowanie rezultatów ataku. Okręt czym prędzej zszedł w głębiny morskie. Eksplozję torpedy dało się słyszeć dopiero po 12 minutach. Co prawda przyjęto prawdopodobne trafienie niszczyciela, jednak zarówno czas biegu torpedy, jak i brak jakiegokolwiek informacji o takim incydencie w brytyjskich archiwach zaprzeczają temu potencjalnemu trafieniu. Sukces nadszedł w końcu 11 grudnia. *U-223* zlokalizował konwój *KMS-34* płynący z Gibraltaru do Port Saidu. Grupa statków składała się z frachtowców oraz okrętów osłony. Wśród frachtowców znajdował się polski *Narwik*. Największym wrogiem tego dnia była dla dowódcy *U-223* pogoda. Bardzo silne i rażące słońce uniemożliwiało Wächterowi skuteczną obserwację. Nasłuch raportował obecność eskortowców. Jeden z nich znalazł się w niewielkiej odległości od *U-Boota*, w związku z czym dowódca nakazał atak. Torpeda akustyczna wystrzelona została o godzinie 13.02. Odnalazła swój cel i eksplodowała, poważnie uszkadzając okręt. Trafiła w brytyjską fregatę *HMS Cuckmere*^[332]. Aby uratować okręt, wzięto go na hol. Zadania tego podjął się holownik *Mindful*. Co prawda udało mu się dociągnąć wrak do Algieru, jednak liczne uszkodzenia wymogły decyzję o skreśleniu *Cuckmere* z rejestru okrętów i spisaniu go na straty^[333].

Po wykonaniu skutecznego ataku *U-223* natychmiast zanurzył się na większą głębokość. Okoliczne

eskortowce przystąpiły do poszukiwań za pomocą azdyka. Pomimo tego, że niemal bezpośrednio przepłynęły nad U-Bootem, to jednak żadne bomby głębinowe nie spadły do wody. *U-223* znajdował się na głębokości 160 metrów. Chociaż spodziewany kontratak nie nastąpił, załoga nie mogła czuć się w pełni bezpiecznie, gdyż na pokładzie wykryto prawoburtowy przeciek w wale napędowym. Okręt nie mógł się wynurzyć ani przystąpić do wypompowania wody ze względu na obecność wroga. Niemcom przyszło cierpliwie czekać. Około dwóch ton wody morskiej wdarło się na pokład podczas dwóch godzin spędzonych w zanurzeniu. Ostatecznie Wächterowi udało się umknąć i bezpiecznie wyjść na powierzchnię.



Niszczyciel HMS *Tynedale* zatopiony przez *U-593*

Ze względu na zaistniałe uszkodzenia oraz fakt, że okręt niemal od miesiąca znajdował się na patrolu, wydano rozkaz powrotu do Tulonu. Był to ostatni patrol Wächtera na pokładzie *U-223*. Od 12 stycznia 1944 roku dowództwo nad tym U-Bootem objął porucznik marynarki Peter Gerlach, który wcześniej dowodził *U-37*. Ciekawostką jest fakt, że gdy Gerlach przejmował władzę na *U-37* w listopadzie 1943 roku, był jednym z najmłodszych dowódców U-Bootwaffe. Miał zaledwie 21 lat. Wächter natomiast miał się przenieść na nowy typ U-Bootu – XXI. Objął dowództwo *U-2503* 12 listopada 1944 roku. Nie odbył na nim ani jednego patrolu bojowego. 3 maja 13 beaufighterów z 236. Dywizjonu oraz 17 kolejnych z 254. Dywizjonu odbywało patrol, poszukując wrogich okrętów. Towarzyszyły im mustangi^[334] ze 118. Dywizjonu. Gdy leciały nad rejonem Małego Bełtu, spostrzegły wynurzony okręt podwodny. Część beaufighterów zaatakowała cel za pomocą rakiet, a część z broni pokładowej. Jedna z rakiet okazała się celna, spowodowała na pokładzie pożar, a następnie eksplozję. Pozbawiony kontroli U-Boot zaczął pływać w kółko^[335]. Na skutek ataku zginęło 13 ludzi, w tym dowódca Wächter. Ze względu na poważne uszkodzenia

U-2503 został wysadzony w powietrze przez własną załogę.

Do konwoju KMS-34 oprócz *U-223* dobrał się jeszcze inny U-Boot – *U-593*. Miał trudniej, bo po ataku *U-223* wzmocniono osłonę płynących statków. Dołączyły do niej HMS *Calpe*^[336], HMS *Holcombe*^[337] oraz HMS *Tynadale*^[338]. Brytyjskie okręty wspomagały amerykańskie: USS *Benson*^[339], USS *Niblack*^[340] oraz USS *Wainwright*. Zespół ten otrzymał specjalny rozkaz, który w razie ataku ze strony U-Bootów czynił go w pełni niezależnym od konwoju i jedynym jego celem miało być tropienie wroga aż do jego zniszczenia^[341]. Oprócz wyżej wspomnianych konwój wspomagało kolejne sześć okrętów.

U-593 wyruszył na swój 16. patrol bojowy 1 grudnia. Jego rejonem operacyjnym były południowe rejony Majorki. Od początku istnienia okrętu dowodził nim ten sam człowiek – Gerd Kelbling. Na Morzu Śródziemnym znajdował się od października 1942 roku. Na swoim koncie miał zatopienie lub uszkodzenie aż 16 jednostek. Zatem jego okręt był jednym z cenniejszych członków floty śródziemnomorskiej.

Pomimo silnej osłony konwoju Kelbling nie zrezygnował z ataku. Będąc w zanurzeniu, U-Boot spokojnie zbliżał się do alinckich statków. Po pewnym czasie doszedł na dogodną pozycję do wystrzelenia

torped do pierwszego celu, jakim był niszczyciel *Tynadale*. Dowódca wydał natychmiastowy rozkaz ataku. Wyrzutnię opuściła torpeda akustyczna T.5, która po zaledwie 14 sekundach trafiła w cel. Śmierć poniosło 73 członków załogi niszczyciela. Resztę – 82 ludzi – przejął na pokład HMS *Holcombe*. Archiwa aliantów, które zawierają dokument sporządzony na podstawie zeznań załogi *U-593*, tak opisują owo zdarzenie:

*Wczesnym rankiem 12 grudnia aliancki konwój został spostrzeżony przez U-593, który momentalnie przystąpił do manewru pozwalającego mu przeprowadzić atak z pozycji peryskopowej. O godzinie 6.30 Gnat („komar” – tak alianci nazywali torpedę akustyczną T.5 – Ł.G.) został wystrzelony z wyrzutni numer II. Torpeda trafiła w jeden z niszczycieli eskortowych, który zatonął. (Nota aliantów – HMS *Tynadale*, który osłaniał konwój KMS-34, wykonywał zygzak na kursie 120°. Robił to co pięć minut. Nasłuch nie wykrył ani szumu torpedy, ani dźwięku *U-Boota*. Niszczyciel trafiony został w lewą burtę w okolicach komina, po czym przełamał się na pół^[342].*

Zdając sobie sprawę z silnej ochrony konwoju, *U-593* postanowił schować się w głębinach morskich. Okręty eskorty przystąpiły do poszukiwań intruza. Na próżno. Co prawda co jakiś czas atakowały bombami głębinowymi, ale czyniły to raczej po to, aby

przestraszyć przeciwnika aniżeli na podstawie jego lokalizacji. Przez siedem godzin U-593 manewrował pod wodą, załoga czuła się uwięziona^[343]. Kelbling nie rezygnował jednak z ataku. Aby zorientować się, co dzieje się na powierzchni, wynurzył U-593 na głębokość peryskopową, by momentalnie zlokalizować kolejny cel. Wróćmy do zeznań załogi U-Boota:

Jeńcy zgodnie przyznali, że choć słysząc było eksplozję bomb głębinowych, to jednak U-593 pozostawał w bezpiecznej odległości od konwoju od momentu przeprowadzenia pierwszego ataku. Około godziny 12.00 ponownie przystąpił do ataku na niszczyciel, odpalając torpedę T.5 z wyrzutni numer V. Torpeda podążyła trzy minuty i 32 sekundy, po czym usłyszano eksplozję. Niszczyciel zatonął bardzo szybko (w czasie krótszym niż pięć minut – Ł.G.). (Nota aliantów – HMS Holcombe polował na U-Boota 12 grudnia 1943 roku. Nawiązał nawet kontakt w odległości około 1700 jardów [1550 metrów – Ł.G.] i niszczyciel natychmiast ruszył we wskazanym kierunku. Torpeda uderzyła go już po osiągnięciu kontaktu z U-Bootem. Eksplozja nastąpiła około 1400 jardów od kontaktu [1280 metrów – Ł.G.]. Nasłuch nie wychwycił żadnego odgłosu podążającej w ich kierunku torpedy). Po drugim trafieniu U-593 zrezygnował z kolejnych ataków. Okręt ten nigdy nie miał możliwości zawiadomienia o sukcesie swojego dowództwa^[344].

Była to poważna strata dla konwoju. Atakujące U-Booty ponownie udowodniły, że pomimo znacznego osłabienia nadal zdolne są do zadawania dotkliwych ciosów. Na skutek drugiego trafienia *U-593* zginęło 84 członków załogi niszczyciela. 80 kolejnych wyratował *USS Niblack*. Od tego momentu obsesyjną ambicją aliantów stało się zatopienie U-Boota. Miało tu miejsce jedno z najdłuższych polowań na okręt podwodny podczas całej II wojny światowej. Ogólnie całe polowanie trwało aż 32 godziny. Nie należało jednak do najłatwiejszych. Przez następne 24 godziny tropiące okręty nie potrafiły namierzyć swoimi azdykami zanurzonego przeciwnika. Kelbling był w wyraźnej kropce. Zdając sobie sprawę, że z każdą kolejną godziną poziom naładowania baterii staje się coraz mniejszy, a co najważniejsze, że powoli zaczyna brakować na pokładzie życiodajnego tlenu, poruszał się ze ślimaczą prędkością jednego–dwóch węzłów. Tylko w ten sposób mógł wydłużyć swój pobyt w zanurzeniu oraz zachowywać się najciszej, jak tylko się dało. Tak mała prędkość nie pozwalała mu na skuteczną ucieczkę z zagrożonego rejonu. Nie było możliwości wyjścia na powierzchnię przed nastaniem zmroku. Dopiero o godzinie 20.15 dowódca odważył się wynurzyć okręt, aby naładować baterie oraz na pełnej mocy swoich diesli uciec z zagrożonego obszaru. Alianckie archiwa tak przedstawiają ową sytuację:

Około godziny 20.15 U-593 znalazł się na powierzchni w celu naładowania baterii. Kilka minut później zaskoczony został przez niespodziewanie pojawiający się samolot. Wykrywacz radaru nie ostrzegł przed nadchodzącym zagrożeniem. Obsługa działka przeciwlotniczego przystąpiła do ostrzału. Samolot odleciał, nie podejmując walki. (Nota alianatów: W nocy z 12 na 13 grudnia 1943 roku wellington startujący z bazy w Afryce odnalazł na powierzchni wynurzonego U-Bootu. Leigh Light zawiódł, w związku z czym nie przystąpiono do bombardowania. Bombowiec został wielokrotnie trafiony z działka przeciwlotniczego). U-593 zanurzył się i pozostał pod wodą przez całą noc, wynurzając się jedynie na krótką chwilę wczesnym rankiem 13 grudnia^[345].

Wellington ten należał do 36. Dywizjonu. Choć załoga bombowca twierdziła, że w rewanżu za ostrzał sama tylnym działkiem samolotu ostrzelała U-Bootu, to jednak Niemcy nie raportowali jakichkolwiek szkód związanych z tym atakiem. Jednak spotkanie z wellingtonem miało dla U-Bootu negatywne skutki. Po pierwsze udaremniło mu ładowanie baterii, a po drugie i najważniejsze, samolot wskazał jego lokalizację polującym na niego okrętom. Choć U-593 odpłynął już na znaczną odległość od tropiących niszczycieli, teraz

ponownie zmuszony został do zejścia pod wodę i w związku z tym na zredukowanie swojej prędkości. Dawało to szukającym U-Bootów okrętom sporą przewagę. Ich dowódcy zdeterminowani byli skutecznie to wykorzystać. Ponownie oddajmy głos jeńcom z U-593:

Około godziny 11.00 nasłuch zaraportował szumy. Załoga szybko doszła do wniosku, że poluje na nią jednostka nawodna, a nie samolot. Około godziny 14.00, w momencie gdy U-Boot znajdował się na, jak to określiła załoga, normalnej głębokości, seria bomb głębinowych zrzucona została w bezpośredniej odległości od zanurzonego okrętu. Hydrofony, mierniki głębokości oraz światła uległy awarii. Kelbling natychmiast wydał rozkaz zejścia na większą głębokość, ale eksplozja drugiej serii bomb nastąpiła jeszcze przed wykonaniem polecenia. Woda wdarła się do pomieszczenia diesla i uszkodziła system chłodzący. Pokład U-Bootów zasypany został gradem dźwięków. Kelbling opisał je jako odgłos rzuconych o ścianę pinesek. Telegrafista sugerował, że prawdopodobnie było to nałożenie się dwóch poszukujących ich azdyków.



Motorówka wysłana z pokładu HMS Wainwrighta po zatopieniu U-593

(Nota aliantów: O godzinie 14.00 Wainwright oraz Calpe nawiązały kontakt z zanurzonym obiektem określonym jako okręt podwodny. Wróg znajdował się po lewej burcie. O godzinie 14.12 Wainwright zrzucił serię pięciu bomb głębinowych. Calpe, podążając za kontaktem azdykowym, zrzucił dodatkowe 10 bomb o 14.30. Okręty rozpoczęły współpracę; Calpe szykował się do drugiego ataku, podczas gdy Wainwright utrzymywał kontakt azdykowy i naprowadzał kolegę. O 14.41 Calpe zrzucił drugą serię 10 bomb).

Główny mechanik raportował Kelblingowi, że okręt przyjmuje około 400 litrów wody na minutę. Kelbling źle go zrozumiał – przyjął, że tylko ćwierć litra wody dostawało się do okrętu na każdą minutę. W związku z tym postanowił pozostać w zanurzeniu. U-Boot szybko stał się ociążały i doznał przechyłu na rufę. Główny mechanik zaraportował teraz, że główne silniki okrętu znajdują się w niebezpieczeństwie i że grozi im zalanie. Dopiero teraz do dowódcy dotarła powaga sytuacji. Szybko zarządził, by część załogi udała się na dziób w celu wytrymowania okrętu. Wydał rozkaz opróżnienia zbiorników balastowych, ale nie udało się tego uczynić. Okręt zanurzył się jeszcze głębiej.

Głównemu mechanikowi udało się uruchomić główny silnik i w ten sposób U-Boot podążył z połową prędkości na powierzchnię. Gdy okręt się wynurzył, Kelbling jako pierwszy wyszedł do kiosku, by momentalnie spostrzec dwa znajdujące się niedaleko niszczyciele. Okręty natychmiast ruszyły do ostrzału U-Boota. Dowódca rozkazał przygotować okręt do zniszczenia. Jego załoga zaczęła wyskakiwać do morza. Kiedy około połowy marynarzy znalazło się w wodzie, niszczyciele przerwały ostrzał.

(Nota aliantów: O godzinie 14.41 U-Boot pojawił się na powierzchni w odległości 2000 jardów [1820 metrów – przyp. Ł.G.] od niszczycieli. Przystąpiono do ostrzału, aby zapobiec możliwości obsadzenia działa przez Niemców. U-

Boot nie wydawał się zainteresowany rozpoczęciem ognia, a jego załoga rozpoczęła ewakuację do morza).

Niemcy podłożyli ładunki wybuchowe w pomieszczeniu diesli, w centrali oraz wyrzutniach dziobowych. Większość załogi opuściła już pokład U-Boota. Jeden z niszczycieli, znajdujący się zaledwie kilkaset metrów od niego, spuścił do morza łódź motorową. Kelbling jeszcze przez zejściem z pokładu otworzył wyrzutnie torpedowe, by do okrętu wdarło się jeszcze więcej wody. Główny mechanik wraz z dwoma członkami załogi wzięli ze sobą pistolety maszynowe w celu możliwości obrony, jeśli byłoby to konieczne.

Ładunki wybuchowe eksplodowały niedługo po tym, jak Kelbling opuścił pokład i przejęty został przez łódź motorową^[346].

Warto także zapoznać się z raportem dla amerykańskiego dowództwa. Pochodzi on z USS Wainwrighta:

Podczas wykonywania operacji Strangle HMS Calpeuzyskał kontakt akustyczny o godzinie 08.16. O godzinie 13.16 do poszukiwań hydroakustycznych dołączył także USS Wainwright. O godzinie 13.50 Calpe uzyskał kolejny kontakt. Przyjęto jednak, że jest on fałszywy. Obydwa okręty powróciły na kurs 90°. O godzinie 14.44

kolejny kontakt zgłosił Wainwright. Echo tym razem było głośne i wyraźne i nie pozostawiało złudzeń co do jego pochodzenia. Okręt musiał zmienić kurs o 40° i nadal miał 750 jardów (685 metrów – przyp. Ł.G.) do celu. Wysłano wiadomość do Calpe'a: Nawiązaliśmy kontakt na naszej lewej burcie. Było to pośrodku zataczanego przez okręty okręgu. Namierzony obiekt poruszał się wolno, kurs był stały z niewielkim odchyłem 5° na sterburtę. Obiekt oddalał się od okrętów na bakburtę i nawet przy prędkości 14 węzłów i maksymalnego wychylenia steru nie było możliwości, by okręty znalazły się bezpośrednio nad zanurzonym obiektem. W związku z tym wydano rozkaz zrzucenia bomb głębinowych jedynie z lewej burty. Ster nadal wychylony był maksymalnie i liczone, że da się przeprowadzić atak także z prawoburtowych wyrzutni bomb głębinowych, jednak nie udało się tego zrealizować.

Po zrzuceniu bomb z lewej burty wydano rozkaz ponownego poszukiwania atakowanego celu. Sugerowano, że obiekt mógł znajdować się teraz po prawej burcie od nas. Okazało się, że Calpe znajduje się na korzystniejszej pozycji do ataku. Wysłano komunikat do Calpe'a: Nadpłyn od naszej prawej burty i zobacz, czy będziesz w stanie wykonać precyzyjny atak. Wykonuję kurs zawracający, aby dołączyć do ataku z mojej prawej burty.

Nadeszła wiadomość z Calpe'a: Czy nadal utrzymujesz kontakt z okrętem podwodnym? gdyż na pokładzie amerykańskiego okrętu powiewał czarny proporzec.

Wzajemne zrozumienie nie było najlepsze, gdyż nasz okręt nie wykonywał skoordynowanego ataku od czerwca 1943 roku.

Calpe nawiązał kontakt z zanurzonym okrętem podwodnym. Był to właściwy moment do wykonania ataku, ponieważ dystans do zlokalizowanego obiektu był niewielki i można było zrzucić ładunek bomb głębinowych. Calpe dysponował doskonałym zespołem obsługującym azdyk.

Po wysłaniu wiadomości: Jestem na kursie 220° Calpe wykonywał manewr podejścia na jak najlepszą pozycję do wykonania ataku. Wainwright mógł w tym czasie utrzymywać kontakt z okrętem podwodnym i precyzyjnie naprowadzać kolegę. Z naszego pokładu wysłano wiadomość: Oczekiwany kontakt na kursie tuż naprzeciwko ciebie. Utrzymujemy kontakt, ale nie wykonujemy manewru w prawo. Z Calpe'a odpowiedziano: Czy zamierzasz atakować? Nadeszło potwierdzenie: Tak. Przystępuję do ataku. Cel znajduje się bardzo blisko mojej sterburty. Calpe wykonał bardzo precyzyjny atak naprowadzany przez nasz nasłuch.

Podczas podejścia Calpe'a, jego prawy ster wychylony był zbyt długo, co spowodowało, że podejście Wainwrighta do ataku nie okazało się aż tak korzystne. Przyspieszył on jednak i wykonał atak.

O godzinie 14.47 okręt podwodny wynurzył się. Otwarto ogień z działa głównego i karabinu maszynowego i podczas szybkiego podejścia do celu zauważono, że załoga U-Boota opuszcza pokład. Rozbitkowie wzięci zostali na pokład za pomocą spuszczonej pontonów ratunkowych^[347].

Na podstawie przesłuchań Kelblinga przez aliantów wykonano specjalną notę dotyczącą dowódcy U-593. Co prawda jest ona nieco chaotyczna i praktycznie każde zdanie dotyczy innego tematu, brak tu spójności, jednakże poruszone są w niej ważne tematy i sporo można się z niej dowiedzieć:



Consolidated catalina mark I, AH544 'AX-H' należąca do 202. Dywizjonu RAF-u startuje z Gibraltaru na patrol przeciwko okrętom podwodnym

Dowódca Gerd Kelbling, lat 28, zamieszkały w okolicach Hamburga, żonaty od maja 1943 roku, dziecko w drodze, poród przewidziany około czerwca 1944 roku. Był w Stanach Zjednoczonych z wizytą w Baltimore na niemieckim krążowniku w 1935 roku. Dowódca zdawał się uspokojony, gdy dowiedział się, że cała jego załoga jest bezpieczna. Powiedział, że 13 tego miesiąca był dla niego

pechowy (data rozpoczęcia ostatniego patrolu – przyp. Ł.G.) i że na początku wojny także ta data była dla niego pechowa, gdyż przeżył wraz z całą załogą wpłynięcie na minę, która zatopiła trałowiec, na którym służył (chodzi o trałowiec M 132 – przyp. Ł.G.). Kelbling zeznał, że w poprzednim roku był w domu aż pięć razy: w lutym, maju, czerwcu, sierpniu i październiku, co dało w sumie aż cztery miesiące urlopu. Jego pensja wypłacana jest po połowie we frankach i markach. Jego załoga, podobnie jak cała armia niemiecka, mogą korzystać z piwa niemieckiego wyprodukowanego jeszcze przed wojną, które jest o wiele lepszej jakości niż to obecne, przeznaczone dla cywili. Powiedział, że niektóre z niemieckich okrętów podwodnych mają na swoim pokładzie lekarzy, jednak to zazwyczaj ktoś z załogi przetrenowany jest w niesieniu pierwszej pomocy. Wszyscy oficerowie znajdujący się na pokładzie także odbyli szkolenie w niesieniu pierwszej pomocy. Na pokładzie okrętu podwodnego znajduje się pojemnik na lód wielkości średniego grzejnika domowego. Na Morzu Śródziemnym okręt podwodny zaopatrzony jest w specjalne pojemniki na wodę pitną, podczas gdy okręty znajdujące się na Atlantyku same zaopatrują się w świeżą wodę. Nikt nie pierze swoich rzeczy podczas rejsu. Każdy zabiera tylko tyle czystych ubrań, ile jest niezbędne. Połowa załogi schodzi na ląd podczas pobytu w porcie, a połowa zostaje na pokładzie: załoga portowa dokonuje

wszystkich niezbędnych prac. Dla załóg organizowane są zawody sportowe. Żona Kelblinga nie mogła odwiedzać go w bazie, dlatego też on zmuszony był odwiedzać ją w domu. Zazwyczaj podczas podróży do domu zatrzymywał się na dzień w Paryżu, w którym nadal było normalne życie towarzyskie. Bardzo przejmował się bombardowaniami niemieckich miast. Był raz w Hamburgu tuż po bombardowaniu i stwierdził, że tylko cywile stanowili cel ataku. Uważał, że jedynie pogłębiało to nienawiść do wroga. Według niego jedynym wytłumaczeniem nalotów na miasta w Niemczech było to, że samoloty niemieckie zajęte były działaniami w Rosji. Twierdził, że podczas ataku samolotu na okręt podwodny wolałby dokonać zanurzenia niż podjąć walkę, gdyż jego głównym zadaniem było topienie statków, a nie walka z lotnictwem. Zeznał, że niszczyciele wroga zazwyczaj pływają parami, jednak nie miałyby oporów zaatakować obu, wydawało mu się to łatwiejsze niż atakowanie niszczycieli osłaniających konwoje, które jego zdaniem były o wiele bardziej bojowe. Dowódca odznaczony został Krzyżem Żelaznym I klasy, ale nie zachował się on i przepadł na jego okręcie podwodnym. Wyjaśnił, że zdecydowanie preferował niezależny atak od tego dokonywanego w wilczym stadzie pod rozkazami innego dowódcy. Zazwyczaj liczył spadające na niego bomby głębinowe. Jego okręt (niekoniecznie akurat ten) operował na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych^[348]. Długość rejsu mogła wynosić nawet do

pięciu miesięcy w zależności od stanu paliwa i torped. Pytany o przyczynę eksplozji jego okrętu, odparł, że prawdopodobnie nastąpiła na skutek zetknięcia się wody z pomieszczeniem baterii. Zeznał, że nie zauważył niszczyciela tuż przed atakiem. Zapytał, czy zawsze jest tak, że amerykański niszczyciel operuje z brytyjskim. Przyznał, że nie zauważył różnicy pomiędzy trzema atakami bombami głębinowymi i nie jest w stanie stwierdzić, która z salw wybuchła nad, a która pod jego okrętem. Zaprzeczył, jakoby miał operować wspólnie z włoskimi okrętami podwodnymi. Tłumaczył, że większość narodu niemieckiego interesowała się tylko zasiedleniem kolonii, które posiadała przed 1914 rokiem. Jego odczucia wobec Rosji były takie jak nasze wobec Japończyków. Jego zdaniem Niemcy byłyby zainteresowane osiągnięciem osobnego porozumienia, gdyż nie były już w stanie pomóc Japonii, od kiedy nie dysponowały odpowiednią flotą i od kiedy stało się jasne, że niemiecka armia nie da rady dotrzeć ze swoim natarciem aż do terenów Japonii. Wyjaśnił, że płuca ratunkowe z założenia mogły być używane aż do 70 metrów głębokości, ale nie mógł tego z całą pewnością potwierdzić. Potwierdził jedynie ich działanie na głębokości 40 metrów. Dowódca powiedział, że po drugim ataku bomb głębinowych ocenił, że mają 50/50 szans by ponownie się wynurzyć. Wyjawił, że nigdy nie był w Algierii, jedynie przedwczoraj (11 grudnia) znajdował się u jej wybrzeży. Zeznał, że przez większość

czasu musiał utrzymywać swój okręt w zanurzeniu ze względu na częste patrole lotnicze. Potwierdził, że był w stanie odróżnić niszczyciel od zwykłego frachtowca, kiedy znajdował się w zanurzeniu, na podstawie odpowiedniego nasłuchu. Jego zdaniem frachtowce wytwarzały znacznie wolniejsze szумы niż niszczyciele. Oświadczył, że większa część niemieckich oficerów potrafi porozumiewać się w języku angielskim. Zeznał, że teren Morza Śródziemnego znał jedynie w okolicach wybrzeży Hiszpanii. Nie obawiał się zagród minowych, jako że jego zdaniem Morze Śródziemne było głębokie i jego okręt mógł płynąć bez najmniejszych obaw^[349].



Catalina mark I, Z2147 'AX-L' z 220. Dywizjonu RAF-u stacjonująca w Gibraltarze. Ten typ samolotu miał potwierdzonych dziewięć zatopień wrogich okrętów podwodnych w 202. Dywizjonie

Niemcy przesłuchiwani przez aliantów byli małomówni i nie powiedzieli nic więcej – podawali jedynie nazwisko, rangę i ewentualnie wykształcenie. Najbardziej rozmowny okazał się starszy bosman Hermann Ludwig. Oto raport z przebiegu przesłuchania:

Najbardziej rozmowny z załogi był Hermann Ludwig, lat 30, jak twierdził, płynnie mówiący po włosku. Powiedział, że pierwsze cztery z pięciu bomb uszkodziły ich okręt, w związku z czym musieli podjąć decyzję o wynurzeniu. Druga seria zepchnęła ich w dół. Nadal starali się wynurzyć, jednakże trzecia salwa ponownie zepchnęła ich na dół. Usłyszał eksplozję, która różniła się od reszty detonacji. Był przekonany, że zrzucano na nich jakiś specjalny ładunek o zwiększonej mocy. Przyznał, że nigdy jeszcze nie doświadczył czegoś tak okropnego w swoim życiu.

W tym momencie do dyskusji włączył się dowódca, który w języku niemieckim powiedział do głównego mechanika (Martina Liebiga – przyp. Ł.G.), że rzeczywiście pierwsza seria wyrządziła największą szkodę. Do dyskusji dołączył

także marynarz z maszynowni Hans Heep, stwierdzając, że pozostałe eksplozje także były gwałtowne i spowodowały szkody. Jedna z nich przerzuciła go z jednej części pomieszczenia maszynowni na drugą.

Hermann Ludwig zapytany o to, ile statków zatopili, przyznał, że jeden frachtowiec tamtego właśnie poranka, 13 grudnia. Gdy zapytano go o pozostałe zatopienia, szykował się do odpowiedzi, ale jeden z Niemców rzucił mu twarde spojrzenie i powiedział coś po niemiecku. Po tym incydencie Hermann Ludwig dodał tylko, że jeśli nie będzie siedział cicho, to reszta go powiesi. Ten sam mężczyzna, który zagroził Hermannowi, spytał o rozmiar naszych bomb głębinowych, gdyż jak stwierdził, ich eksplozja wstrząsnęła maszynownią jak grzechotką.

Hans Heep słyszany był, jak mówił po niemiecku do marynarza Petera Sieberichsa, że my, to jest załoga Weinwrighta zamierzamy zabrać im mundury i odznaczenia i w ten sposób zmusić ich do składania zeznań. Sieberichs był zły, bo zostało mu odebrane zdjęcie jego żony lub ukochanej. Stanowiło to część procedury – jeńcom konfiskowano rzeczy osobiste. Sieberichs skłaniał się do rozpoczęcia dyskusji, jeśli mógłby odzyskać zdjęcie. Przyznał, że nie oczekuje tego, iż odzyska swój Krzyż Żelazny. Mogła być to jednak zachęta, aby zaczął mówić.

Hermann Ludwig służył na okrętach podwodnych od 1940 roku.



Załoga U-73

Hans Heep odmówił podania jakichkolwiek informacji, zasłaniając się tajemnicą wojskową. Zapytał swojego dowódcę, czy właściwym jest podanie swojego imienia i rangi, na co dowódca odrzekł, że tak.

Reszta załogi zdawała się chętna, by zeznać o miejscu swego pochodzenia, jednakże ich dowódca przypomniał im, że wszystko, co mogą powiedzieć, to jedynie swoje imię i ranga wojskowa, w związku z czym nie udało się dowiedzieć niczego poza tym.

Peter Sieberichs zdawał się najbardziej niechętny rozmowie i za każdym razem, gdy jeden z sześciu ludzi zaczynał mówić, jego wzrok go powstrzymywał^[350].

Nikt z załogi U-Boota nie zginął. Wyratowano 51 osób. Tylko jeden marynarz został lekko ranny podczas ostrzału. Resztę wojny Kelbling spędził w obozie jenieckim w Kanadzie. Ostatecznie wrócił do ojczyzny w 1947 roku. Ciekawostką jest to, że 50 lat od jego ostatniej akcji, gdy miał już 78 lat, zaproszony został przez weteranów ocalonych z niszczyciela *Tynadale*, by wraz z nimi oddać hołd poległym^[351]. Zmarł 9 czerwca 2005 roku w Niemczech. Dożył 89 lat.



„Na salonach” okrętu U-73

Ostatnim sukcesem w 1943 roku było storpedowanie i uszkodzenie amerykańskiego frachtowca *John S.*

Copley^[352]. Dokonał tego U-73. Okręt ten był już weteranem. Był to jego 15. patrol bojowy. Rozpoczął go 4 grudnia. Zgodnie z rozkazem miał patrolować wybrzeża Algierii. 16 grudnia zlokalizował konwój GUS-24, który wypłynął z Algierii do USA. Ciekawostką jest, że U-73 wykonał swój atak 16 grudnia o godzinie 16.16. Trafił w *Johna S. Copleya* płynącego pod balastem piasku. Jedynym cennym ładunkiem było pięciu barek desantowych znajdujących się na pokładzie. Torpeda wystrzelona z U-Boota ugodziła frachtowiec na wysokości ładowni numer II. Dość szybko została ona zalana i spowodowała przechył statku sięgający 8°. Eksplozja wyrwała też wielką dziurę w kadłubie, przez którą wylewały się olej oraz woda. Cztery z pięciu barek uniosły się w powietrze na skutek eksplozji. Mocno uderzając o pokład, uległy zniszczeniu. Frachtowiec miał na pokładzie 73 ludzi. Nikt z nich nie zginął na skutek ataku. Zarządzono ewakuację. Cztery łodzie ratunkowe zabrały większość załogi. Na pokładzie uszkodzonego *Johna S. Copleya* pozostała jedynie załoga szkieletowa. Dość szybko doszła ona do wniosku, że zniszczenia nie są aż tak poważne i udało jej się nawet ponownie uruchomić silnik. W związku z tym niektórzy z łodzi ratunkowych postanowili wrócić na pokład. Całością przedsięwzięcia dowodził kapitan frachtowca Arthur Dowell. Z Oranu wysłano na ratunek aż trzy holowniki. Jeden z nich, amerykański USS ATR-47, wziął wrak na

hol i powoli przetransportował do Oranu. Stoczniovcóm udało się naprawić szkody wyrządzone torpedą i ostatecznie *John S. Copley* powrócił do czynnej służby.

Załoga *U-73* niedługo cieszyła się z sukcesu. Rychło z myśliwego przeistoczyła się w zwierzynę łowną. Po trzech godzinach od ataku na konwój niczego niespodziewający się Niemcy zostali całkowicie zaskoczeni atakiem pomimo tego, że płynęli w zanurzeniu. U-Boot zlokalizowany został za pomocą sonaru przez *USS Woolseya*^[353]. Następnie niszczyciel obrzucił cel bombami głębinowymi. Atak okazał się precyzyjny. Bardzo bliskie eksplozje poważnie uszkodziły okręt, w związku z czym dowódca U-Boota Deckert nie miał innej możliwości, jak tylko zarządzić wynurzenie. Zaraz po wyjściu na powierzchnię wykryty został przez radar. Niszczyciele *USS Woolsey* oraz *USS Trippe* oświetliły *U-73* reflektorem i momentalnie przystąpiły do ostrzału. Deckert, zdając sobie doskonale sprawę z faktu, że losy jego jednostki są już przypieczętowane, wydał rozkaz przygotowania okrętu do samozatopienia i opuszczenia pokładu. Na skutek gęstego ostrzału śmierć poniosło 16 niemieckich marynarzy. Reszta, 34 ludzi, w tym dowódca Deckert, wyratowana została przez amerykańskie niszczyciele.



Jeszcze ogoleni na pokładzie U-73...



U-73 był okrętem, który jako pierwszy odniósł sukces w 1943 roku, topiąc 1 stycznia amerykańskiego *Arthura Middletona*. Okazało się, że został także ostatnim okrętem, któremu udało się dokonać zatopienia w tym roku. Śródziemnomorskie U-Booty nie odniosły już więcej sukcesów w grudniu. *U-73* był też ostatnim U-Bootem zatopionym na wodach Morza Śródziemnego w 1943 roku.

Warto się przyjrzeć nieco bliżej ostatniemu patrolowi *U-73*. Cały jego przebieg został bowiem szczegółowo odtworzona na podstawie zeznań wziętych do niewoli Niemców. Oddajmy zatem głos alianckim archiwom:

U-73 rozpoczął swój patrol krótko po północy 3 grudnia 1943 roku. Podczas wyjścia w morze eskortowany był przez sporą liczbę niewielkich patrolowców, które pozostały przy okręcie przezmniej więcej godzinę. U-Boot obrał kurs prosto na swój rejon operacyjny, czyli Oran oraz wybrzeże Algierii. Podczas podejścia do rejonu operacyjnego okręt płynął w zanurzeniu z wyjątkiem czasu, w którym musiał dokonać ładowania baterii. Zwykle odbywało się to pomiędzy godziną 20.00 a północą. Codziennie przez około pół godziny, tuż przed nadejściem świtu, wietrzono okręt.

Podczas szóstego dnia patrolu U-73 spostrzegł w okolicach Oranu dwie płynące korwety. Wystrzelono trzy torpedy FAT, ale żadna z nich nie okazała się celna. Wystrzelono jeszcze jedną, tym razem była to torpeda akustyczna T.5 z wyrzutni numer II. Usłyszano detonację, na podstawie której przyjęto, że jedna z korwet została trafiona. Jeńcy niemieccy wierzyli, że zatopili swój cel. Wykaz strat aliantów nie potwierdza tego przypuszczenia.

Podczas serwisowania torped wykryto, że jedna z torped T.5 znajdująca się w wyrzutni prawdopodobnie na skutek wykonanego ataku została zalana wodą morską. Usunięto ją z pewnymi trudnościami.

12 grudnia, gdy U-Boot był w zanurzeniu, operator hydrofonów zgłosił szумы. Okręt wynurzył się na głębokość peryskopową i odkrył niszczyciela znajdującego się w odległości około 1000 metrów. Niemcy zgodnie przyznali później, że niszczyciel ten prawdopodobnie spostrzegł ich wynurzony peryskop. Zrzucił on serię bomb głębinowych, jak to sam określił jego dowódca, w dość chaotyczny sposób. Niemcy uważali, że zamiarem wrogiego okrętu było bardziej odstraszenie U-Boota niż jego zniszczenie.

13 grudnia, gdy U-73 płynął dziennym kursem na głębokości peryskopowej, doszło do kolizji z jednostką nawodną. Część załogi U-Boota zeznała później, że

najprawdopodobniej był to niszczyciel, podczas gdy reszta obstawiała małą łódź patrolową. Na morzu przewalały się duże fale i U-Boot rzucony został przez jedną z nich wprost na płynącą jednostkę. Kolidacja spowodowała duży wstrząs i zgodnie z relacją Niemców najprawdopodobniej oderwanie się azdyka jednostki nawodnej. U-Boot również doznał uszkodzeń – jego poczwórne działko kalibru 20 mm stało się całkowicie niezdatne do użytku. (Nota aliantów: incydent niepotwierdzony).



Okręty 1.Grupy Wsparcia w Gibraltarze widziane z pokładu samolotu

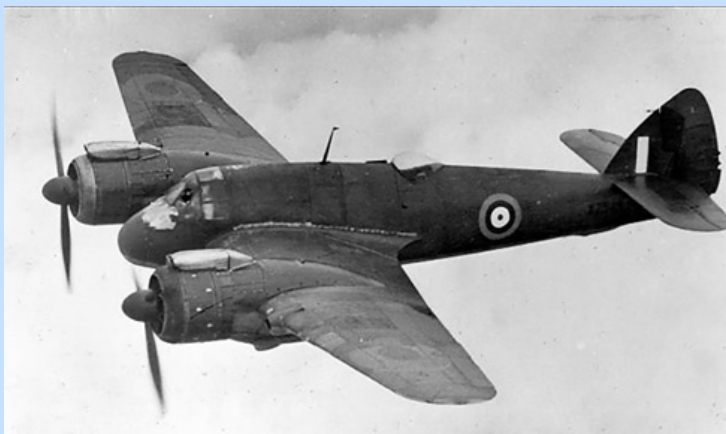
We wczesnych godzinach rannych 16 grudnia U-73 przebywał w okolicach Algieru. Około godziny 8

spozstrzeżono włoski krążownik opuszczający port i płynący w kierunku Hiszpanii. Co prawda na U-Boocie ogłoszono alarm, jednak krążownik znajdował się w odległości 3000 metrów i płynął z prędkością 45 węzłów. Deckert stwierdził, że próba ataku byłaby całkowicie bezcelowa. (Nota aliantów: włoski krążownik płynął w tym rejonie – Pompeo Magno o tonażu 3362, który 16 grudnia wypłynął z Algierii. Poza tym o 8.30 w rejonie tym znajdował się brytyjski okręt podwodny podążający do Algierii).

Około godziny 15.30 U-73 zauważył konwój, który znajdował się w odległości dogodnej do ataku. Torpeda T.5 wystrzelona została z wyrzutni numer II i zgodnie z relacją Niemców uderzyła w niszczyciel. Niemiecy jeńcy zeznali, że z powodu ataku konwój gwałtownie zastopował. Wtedy U-Boot odpalił wachlarz trzech torped z wyrzutni I, III i IV i stwierdził trafienie w 8000-tonowy frachtowiec oraz korwetę, a trzecia torpeda zagubiła kurs i zaczęła krążyć w obszarze, w którym znajdował się U-Boot, co bardzo zaniepokoiło jego załogę. Niemcy stwierdzili, że zatopili frachtowiec i uszkodzili korwetę^[354]. Następnie okręt zanurzył się na głębokość 40 metrów.

Niespełna trzy godziny od ataku na konwój, gdy U-73 podążył w zanurzeniu, zaskoczony został przez niszczyciel. Część zeznających Niemców z wściekłością wypowiadała się o swoim dowódcy Deckercie, jakoby nie zadbał o właściwą naprawę, w związku z czym silnik

działał zdecydowanie zbyt głośno. Inni oskarżali go o to, że kazał płynąć zbyt płytko, przez co cień okrętu mógł być widoczny na powierzchni.



Bristol Beaufighter

Niszczyciel zrzucił serię bomb głębinowych, które eksplodowały tuż pod U-Bootem, powodując liczne uszkodzenia. Woda zaczęła wdzierać się pomiędzy dziobowymi wyrzutniami torped. Dostała się także do systemu chłodzenia diesla i do maszynowni. U-73 stracił trym i zszedł na głębokość pomiędzy 160 a 230 metrów.

Deckert rozkazał opróżnienie zbiorników balastowych i U-73 wystrzelił na powierzchnię około godziny 19.00. Po wynurzeniu dowódca wyszedł do kiosku i stwierdził, że nie ma w ich okolicy wrogich jednostek. Zarządził

maksymalną prędkość. Niestety po chwili U-Boot został oświetlony za pomocą reflektorów i zaraz po tym nastąpił ostrzał. Załoga zeznała, że wróg osiągnął sporą liczbę trafień, zabijając wielu marynarzy U-73.

Następnie Deckert wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Niedługo po tym U-Boot zatonął. Jeden z członków załogi stwierdził, że jego okręt nie został zatopiony, jednak nabrał tak dużą ilość wody, że po 20 minutach sam poszedł na dno. Nie nadano nawet komunikatu do dowództwa^[355].

Jeńcy z U-73 zabrani zostali na przesłuchania do Wielkiej Brytanii. Przemieszano ich z jeńcami z okrętu U-593. Załoga nie zdradziła nic nadzwyczajnego. Kilka ciekawostek pojawia się jednak w raporcie. Po pierwsze, Deckert określony został przez swoją załogę jako cierpiący na syndrom „palącego gardła”. Zdaniem marynarzy miał zawyżać zatopiony tonaż w celu zdobycia Krzyża Rycerskiego. Jeden z członków załogi przyznał wręcz, że jego zdaniem pod rozkazami Deckerta U-73 zatopił jedynie cztery statki^[356]. To nieprawda, powojenne analizy wykazały, że pod dowództwem Deckerta U-73 zatopił trzy statki ale kolejne trzy trafił i uszkodził, co daje w sumie sześć jednostek na jego koncie. Sam Deckert podczas przesłuchań nie zdradził niczego poza swoim imieniem i stopniem wojskowym. Raport aliantów na jego temat kończy się jednak dość zaskakującą oceną; według ich

opinii opartych na rozmowach i obserwacji dowódca U-73 sprawiał wrażenia fanatycznego nazisty.

Kolejną ciekawostką jest zeznanie innego z członków załogi U-73. Chociaż nie zdradził żadnych tajemnic dotyczących swojego okrętu, to jednak wyjawiał, że sam rejs z Niemiec do bazy w Tulonie staje się coraz bardziej niebezpieczny. Marynarz ten jechał pociągiem ekspresowym z Mühlhausen w Turyngii do Tulonu. Nagle, już na terenie Francji, pociąg musiał się zatrzymać, gdyż na przeciwnym torze stał wysadzony w powietrze pociąg towarowy. Ładunki wybuchowe ustawione zostały w miejscu, w którym oba jadące pociągi miały się minąć. Sabotażu dokonał francuski ruch oporu. Co prawda plan nie do końca się powiódł, gdyż pociąg pasażerski nie uległ zniszczeniu, jednakże w związku z zaszłymi wydarzeniami miał 2-godzinne opóźnienie.



Łódź latająca Catalina PBY-5A

Jeszcze inny członek załogi U-73 opisał Marsylię. Otóż określił on część miasta tuż przy wybrzeżu jako wolną od Niemców. Przy wielu okazjach gestapo miało zapuszczać się w ten rejon w celu inspekcji i nigdy już nie wracać. Ze względu na wysadzenie w powietrze w okolicach Marsylii pociągu doszło do tego, że tuż przez pociągiem wiozącym Niemców wypuszczano w trasę lokomotywę ciągnącą wagony przepełnione Francuzami, aby sprawdzić, czy droga jest „czysta”^[357].



B 17 - „Latająca Forteca”

Zamykając rok 1943, warto wspomnieć o jeszcze jednym wydarzeniu. Otóż śródziemnomorską U-Bootwaffe zelektryzowała informacja, o odnalezieniu ich pierwszego dowódcy (FdU) Victora Oehrna, którego uważano już za straconego. Jego historia jest na tyle barwna, że zasługuje na ekranizację. W związku z tym warto mu tu poświęcić kilka zdań. Jak wspomniano już wcześniej, Oehrns został pierwszym FdU Morza Śródziemnego. Powszechnie wiadomo, że Dönitz sprzeciwiał się wysłaniu U-Bootów na Morze Śródziemne. Gdy decyzja OKM związana z

delegowaniem okrętów podwodnych w ten rejon operacyjny okazała się nieodwracalna, postanowił, że dowódcą tam musi zostać doskonały sztabowiec i w pełni zaufany człowiek. Oehrn pracował w sztabie Dönitza od początku wojny. Co prawda swoją karierę zaczął jako dowódca *U-14* (typ IIB), jednak już w 1937 roku Dönitz zauważył i docenił jego potencjał dobrego sztabowca. To Oehrn był mózgiem zakończonej wielkim sukcesem operacji *U-47* w Scapa Flow. To Oehrn opracował z wszystkimi detalami ten śmiały plan, przekonał do niego Dönitza. Do jego realizacji wybrano kapitana marynarki Günthera Priena jako tego, który lubował się w brawurowych akcjach i kochał ryzyko. Zatopienie w bazie macierzystej Royal Navy pancernika *Royal Oak* przyniosło Prienowi ogromną sławę oraz ukazało ogromny potencjał U-Bootów. Na Oehrna nie spłynął splendor sławy w związku z tym wydarzeniem. Co prawda Dönitz wręczył mu w związku z ową akcją Krzyż Rycerski, jednak Oehrn odmówił jego noszenia, zasłaniając się dawnym mottem, że sztabowcom nie przysługują takie zaszczyty.



**Consolidated catalina mark I, Z2417 'AX-L' z 202.
Dywizjonu RAF-u w czasie nad Gibraltarem**

Następnie Oehrns na własne życzenie objął dowództwo U-37 (typ IX) w czasie tak zwanego kryzysu związanego z niesprawnymi torpedami podczas kampanii

norweskiej. Jako dowódca tego okrętu na własnej skórze przekonał się, jaką frustrację powodują zawodne w działaniu pociski, jednak mimo to podczas czterech patroli bojowych zatopił w sumie 24 statki i jeden uszkodził. Dało mu to łączny wynik 114 279 ton. To między innymi jego efektywne patrole wpłynęły na przełamanie niskiego morale wśród niemieckich podwodniaków.

Na osobistą prośbę Dönitza Oehrn wrócił do jego sztabu, który od czasu wygranej kampanii we Francji mieścił się w dużej wili handlarza sardynkami w Kerneval, w Lorient. Gdy rozpoczęła się kampania U-Bootów na Morzu Śródziemnym, to Oehrn był tym, w którym Dönitz pokładał największe nadzieje. Miał objąć stanowisko FdU z siedzibą w Rzymie. Tam właśnie poznał Renate von Winterfield, swoją późniejszą żonę, o której będzie jeszcze mowa^[358]. Problem stanowił tylko fakt, że takie stanowisko powinien objąć ktoś w stopniu co najmniej komandora, a w 1941 roku Oehrn był komandorem podporucznikiem. Zachowaniem typowym dla Dönitza było ignorowanie sztywnych przepisów, jednak nie spodobało się to głównodowodzącemu Kriegsmarine Erichowi Readerowi. Nie zgodził się on, aby Oehrn został dowódcą flotylli. Mógł zostać pierwszym oficerem sztabowym dla Morza Śródziemnego, ale byłoby to stanowisko o wiele niższe niż to, które piastował we

Francji, więc jego ambicja wówczas ucierpiała. Poprosił o przydział na jeden z U-Bootów, jednak za namową Dönitza porzucił ten pomysł i zgodził się zostać tak zwanym A1 dla FdU^[359]. Jednak jego służba jako FdU od listopada 1941 roku do lutego 1942 roku wystarczyła, by zasłużył sobie na ogromny szacunek wśród śródziemnomorskich podwodniaków. Oehrns postanowił przenieść swój sztab do Libii podczas ataku Rommela na Tobruk. W międzyczasie oświadczył się swojej narzeczonej. Spodziewając się szybkiego powrotu do Rzymu, niespodziewanie otrzymał rozkaz od FdU, że ma pełnić rolę łącznika między FdU a sztabem marszałka polnego Alberta Kesselringa^[360]. Rommel parł do przodu, sztab Kesselringa pozostawał z tyłu. Kesselring wysłał Oehrnsa z bezsensowną misją. Miał on mianowicie odnaleźć Rommela i zaoferować mu wsparcie Kriegsmarine przed atakiem na Egipt. Co prawda Oehrns nie mógłby zaproponować mu nic więcej oprócz wsparcia kilku Schnellbotów, jednak nie komentował rozkazu i ruszył ze swoją misją. Wiozący go kierowca dość szybko zabłądził i ich samochód znalazł się pod ostrzałem wroga. Oehrns został kilkakrotnie ranny i dostał się do niewoli. Stan jego zdrowia nie ulegał poprawie, a on sam potwornie się bał, że przeniosą go do jednego z obozów, o których słyszał już wcześniej, że słyną z mało przyjemnych przesłuchań. Popadł w apatię i wykazywał całkowity brak chęci powrotu do zdrowia.

Pewnego dnia odwiedził go ksiądz katolicki. Oehrn gardził instytucją Kościoła, jednakże okazało się, że duchowny przyniósł mu list od jego narzeczonej. W dalszym ciągu pragnęła wyjść za Oehrna. To postawiło go na nogi i zmotywowało do działania. Pomimo postrzałów w biodro i nogi zaczął regularnie ćwiczyć i powoli ponownie chodzić. Planował również ucieczkę. Raz usłyszał o tym, że przedstawiciele Czerwonego Krzyża przybędą do jego miejsca odosobnienia i w ramach repatriacji zabiorą ze sobą kilku jeńców. Zdając sobie sprawę, że ma małe szanse, rozpoczął głodówkę. Jego waga z dnia na dzień spadała. Chociaż zakwalifikował się do repatriacji, to jednak najpierw musiał stawić się w Mahdi na przesłuchanie. Był to właśnie ten ośrodek, którego tak bardo się obawiał. Okazało się jednak, że plotki nie miały przełożenia na rzeczywistość. Ostatecznie po 16 miesiącach w brytyjskiej niewoli Oehrn znalazł się w Niemczech. Powrócił do sztabu Dönitza oraz poślubił swoją narzeczoną. Wiadomość o powrocie do kraju Oehrna została bardzo entuzjastycznie przyjęta w 29. Flotylli, a w tamtym czasie Niemcy nieczęsto miewali powody do radości. Ostatecznie Oehrn dożył 90 lat. Po wojnie nadal utrzymywał kontakty z Dönitzem i był bardzo szanowany w gronie dawnych podwodniaków.



**Kamizelka ratunkowa z U-73 wyłowiona przez załogę
*Woosleya***



**Załoga *U-73* uratowana przez USS *Edison* na nabrzeżu
w Oranie**

6

Lepiej już było...

U-Bootwaffe nie została złamana niepowodzeniami z 1943 roku. Przeciwnie, stała się silniejsza. W 1944 odetniemy Wielką Brytanię od dostaw

Dönitz grudzień 1943 r.

Styczeń 1944 roku można by podsumować jednym zdaniem – śródziemnomorskie U-Booty nie zatopiły żadnej jednostki wroga! Był to pierwszy taki miesiąc od początku ich obecności w tym rejonie.

Dowódca Paul Siegmann postanowił zaatakować. Z wyrzutni I i II wystrzelono torpedy FAT do dwóch niszczycieli, a trzeciego zaatakowano torpedą akustyczną z wyrzutni numer V. Choć czas biegu torpedy trwał aż pięć minut, to jednak na pokładzie U-Boota usłyszano eksplozję, na podstawie której wywnioskowano odniesienie sukcesu. Hydroakustyk zgłosił odgłosy tonięcia.

FdU Kreisch rozpoczął nowy rok, mając jedynie 13 U-Bootów. Były to kolejno:

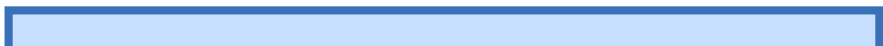
Tulon – *U-223, U-230, U-371, U-410, U-450 i U-616*;

Salamina – *U-565*, Pula – *U-407, U-453 i U-596*.

Na morzu znajdowały się *U-380* oraz *U-642* w zachodnim basenie Morza Śródziemnego oraz *U-81* w rejonie wschodnim.

Pomimo tego, że śródziemnomorskim U-Bootom nie udało się dokonać żadnego zatopienia, to jednak ich flota uległa niewielkiemu wzmocnieniu. *U-343* (typ VIIC) dowodzony przez porucznika marynarki Wolfganga Rahna wyszedł 26 grudnia 1943 roku z bazy w La Pallice, by przedrzeć się na Morze Śródziemne. Okręt ten był stosunkowo nowy, gdyż do służby wcielony został w

lutym 1943 roku. Nie miał na koncie jeszcze żadnych sukcesów, a rejs na Morze Śródziemne był jego drugim patrolem bojowym. Pomimo niewielkiego doświadczenia U-Bootowi temu udało się przedrzeć przez Cieśninę Gibraltarską 4 stycznia 1944 roku. Rozpoczął swój patrol na nowych dla niego wodach, by 19 stycznia wpłynąć do swojej nowej bazy w Tulonie. Kłamstwem byłoby stwierdzenie, że *U-343* przecisnął się przez „pułapkę na myszy” bez najmniejszych kłopotów. Jeszcze pięć dni przed przejściem przez cieśninę zaatakowany został z powietrza. Wellington należący do 179. Dywizjonu RAF-u zlokalizował wynurzony okręt za pomocą radaru. Sześć bomb głębinowych upadło niedaleko *U-343*, jednak nie na tyle blisko, by wyrządzić mu jakąkolwiek szkodę. W odpowiedzi obsługa działka przeciwlotniczego zasypała bombowiec gradem pocisków, doprowadzając do jego zestrzelenia. Niedługo potem U-Boot zaatakowany został przez przelatującą niedaleko catalinę „J” z 202. Dywizjonu RAF-u. Pilot spostrzegł wynurzonego U-Boota w świetle księżyca. Samolot przystąpił do ataku sześcioma bombami głębinowymi, ale i sam stał się celem obsługi działka przeciwlotniczego. Obie strony poniosły pewne szkody podczas ataku, tak że musiały wycofać się z prowadzenia dalszej walki przeciwko sobie.





Działo pokładowe okrętu *U-455*

Tego samego dnia, to jest 4 stycznia, przez Cieśninę Gibraltarską przedarł się *U-952* (typ VIIC). Dowodził nim kapitan marynarki Oskar Curio. Okręt wyszedł z bazy w La Pallice 16 grudnia 1943 roku, by po 31 dniach na morzu przycumować do nabrzeża w Tulonie.



Kwiaty dla załogi U-455

Ostatnim U-Bootem, który wzmocnił 29. Flotyllę w styczniu, był *U-455* (typ VIIC). Dowodził nim kapitan marynarki Hans-Martin Scheibe. Był to jego ósmy patrol bojowy, gdy opuszczał bazę w Lorient 6 stycznia 1944 roku. 22 stycznia pokonał Cieśninę Gibraltarską. Podchodził do niej w zanurzeniu, na głębokości 100 metrów. Postanowił dokonać przejścia w nocy, wykorzystując prądy morskie. Podczas wynurzenia załoga spostrzegła na powierzchni kutry rybackie oraz wrogi eskortowiec. Aby nie kusić losu, *U-455* zszedł na głębokość 70 metrów. Musiał zostać jednak zauważony lub, co bardziej prawdopodobne, namierzony przez radar eskortowca, gdyż ruszył on w kierunku U-Bootu i zrzucił

kilka bomb głębinowych. Nie przyłożył się jednak do ataku, przeprowadził go chaotycznie i mało precyzyjnie. Po 30 minutach inny eskortowiec zrzucił na oko kilka bomb, jednak dalekie były one od wyrządzenia U-Bootowi jakiegokolwiek szkody. Ostatecznie udało mu się pokonać zagrożenie i wpłynął na wody Morza Śródziemnego. Po 40 godzinach pod wodą poziom tlenu był już krytyczny, więc okręt musiał się wynurzyć, lecz najważniejsze było to, że bezpiecznie pokonał trudną trasę. Gerhard Schwarz i Helmut Spitzer, którzy służyli na *U-455*, wspominali, że wcześniej podczas wychodzenia na patrole U-Booty żegnane były przez tłumy zebrane na nabrzeżu. Czasy się jednak zmieniły i podczas wyjścia *U-455* w rejs na Morze Śródziemne, okręt opuszczał bazę w Lorient w całkowitej ciszy. Tak marynarze wspominają przejście przez Cieśninę Gibraltarską:

Nie mogliśmy płynąć na silnikach Diesla. Musieliśmy zachować ciszę i stosować tylko mały napęd silnikami elektrycznymi. Chodziliśmy na korkowych podszewkach, by nie hałasować, stąpając po metalu. Nie mogliśmy nawet rozmawiać. Przejście przez Cieśninę Gibraltarską w tych dniach było aktem heroizmu^[361].

3 lutego *U-455* zawinął do Tulonu. Jego patrol trwał w sumie 29 dni. Wszystkie nowo przybyłe okręty wcielono

do 29. Flotyli.

Co prawda niektóre z patrolujących U-Bootów zgłaszały sukcesy, jednak żadne z nich nie mają potwierdzenia w rzeczywistości. I tak na przykład, dowodzący *U-616* Koitschka 9 stycznia, znajdując się na głębokości peryskopowej, zaatakował pełną salwą torpedową cztery płynące za sobą brytyjskie okręty podwodne eskortowane przez jednego niszczyciela. Wyraźnie słyszane przez załogę trzy eksplozje miały być dowodem sukcesu. Po tym ataku dwa z brytyjskich okrętów wykonały alarmowe zanurzenie, a dwa kolejne Koitschka uznał za zatopione. Informacje te nie mają potwierdzenia w brytyjskich archiwach^[362]. Ciekawostką jest, że wcześniej i *U-616* stał się celem ataku okrętu podwodnego. Miało to miejsce 15 października 1943 roku, gdy U-Boot znajdował się w drodze powrotnej do Tulonu. O godzinie 7.03 brytyjski HMS *Untiring* wystrzelił do niego trzy torpedy, jednak eksplodowały przedwcześnie^[363]. Dowodzący brytyjskim okrętem podwodnym porucznik Robert Boyd tak zapisał ów atak w swym dzienniku pokładowym:



U-455. Szczęśliwy powrót do bazy

06.55 – Złapano kontakt w namiarze 320° . Untiring znajdował się w tym momencie na głębokości 60 stóp (18 metrów – przyp. Ł.G.).

06.58 – Na głębokości peryskopowej.

07.00 – Zauważono płynącego w naszym kierunku U-Boota. Przygotowanie do ataku.

07.03 – Na pozycji $42^\circ 57'N$, $05^\circ 57'E$. Strzelam czterema torpedami z odległości 5800 jardów (5300 metrów – przyp. Ł.G.). Zanurzenie na głębokość 90 stóp po strzale. (27,5 metra – Ł.G.)

07.09 – Słyszymy eksplozję jednej torpedy. Atakowany obiekt zastopował.

07.12 – Ponownie na głębokości peryskopowej. Atakowany obiekt jest niewidoczny. W oddali zauważono wrogi trawler w namiarze 030°. Zanurzenie na głębokość 180 stóp (55 metrów – przyp. Ł.G.) i kurs na pełne morze^[364].



U-455 z doskonale widoczną banderą wojenną

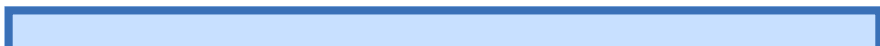
Następne niepotwierdzone przez aliantów zgłoszenie zatopienia miało miejsce 13 stycznia. *U-616* zaatakował czterema torpedami trzy duże frachtowce i osłaniający je niszczyciel. Hydroakustyk z *U-616* miał zgłosić

eksplozje, na podstawie których przyjęto zatopienie przeciwnika.

Również nowy dowódca *U-380* Brandi zgłosił zatopienie niszczyciela. Jak widać, patrolujące *U-Booty* podejmowały ataki, jednak pomimo ich przeświadczenia o odniesionych sukcesach nie były one prawdziwe. Nie przeszkodziło to jednak w nadaniu dowódcy *U-616* Krzyża Rycerskiego. Miało to miejsce w Tulonie 15 stycznia 1944 roku. Załoga celebrowała odznaczenie dowódcy z załogą *U-410*, który także w tym czasie znajdował się w bazie^[365].

W styczniu doszło też do zmiany na stanowisku FdU. Leo Kreischa zastąpił komandor Werner Hartmann. Zakończył on właśnie trzeci pod względem długości patrol okrętu podwodnego podczas II wojny światowej. Dokonał tego na *U-198* (typ IXD2). Patrol trwał w sumie 200 dni. Hartmann przeniósł swoją siedzibę nieco na wschód i zaczął planowanie ulepszeń infrastruktury portowej, aby zapewnić większe bezpieczeństwo przebywającym w bazie *U-Bootom*. Jeszcze pod koniec 1943 roku powrócił temat nowego typu okrętów podwodnych. W lipcu 1943 roku Dönitz przekonał Hitlera i ostatecznie uzyskał jego zgodę na rozpoczęcie ich budowy. Chodziło o tak zwane elektrobooty, okręty z napędem elektrycznym konstrukcji Waltera. Niemcy liczyli na to, że zrewolucjonizują one wojnę podwodną. Walter zaprojektował niewielką przybrzeżną jednostkę

typu XXIII oraz większą, oceaniczną – XXI. Obie o opływowym kadłubie oraz z silnikiem elektrycznym o zwiększonej pojemności w porównaniu z poprzednimi wersjami. Okręty te mogły pozostawać pod wodą o wiele dłużej od konwencjonalnego okrętu typu VII, a do tego miały rozwijać większą prędkość, znajdując się w zanurzeniu, i strzelać torpedami z większej głębokości, co zwiększyłoby ich bezpieczeństwo. Typ XXI był zdecydowanie większy w porównaniu z typem XXIII. XXIII został zaprojektowany głównie z myślą o Morzu Śródziemnym, Morzu Czarnym oraz Morzu Północnym. W związku z tym zaplanowano ich budowę w Tulonie, Genui, Monfalcone oraz Nikołajewie. Wykluczyłoby to konieczność przechodzenia przez niezwykle niebezpieczny rejon Cieśniny Gibraltarskiej. Ogólnie z planów budowy typu XXIII udało się zrealizować tylko ten przewidziany na Tulon. Rozpoczęto budowę sześciu okrętów, jednak do zakończenia działań wojennych w basenie Morza Śródziemnego żadnego z nich nie udało się ukończyć. Pomimo wielu ulepszeń konstrukcja ta miała zresztą swoje mankamenty. Ze względu na jego niewielkie rozmiary dla typu XXIII przewidziano jedynie dwie przednie wyrzutnie torpedowe i nie mógłby zabrać na pokład żadnych torped zapasowych. W związku z tym po wystrzeleniu torped okręty tego typu zmuszone byłyby do powrotu do bazy w celu pobrania nowych.





**U-455 z emblematem okrętu widocznym na kiosku
oraz... praniem wiszącym na sznurze**

Choć wizja posiadania nowego typu okrętu podwodnego wydawała się w styczniu 1944 roku odległym planem, to jednak dla nowego FdU obietnica polepszenia zdolności bojowych floty była optymistyczna. Warto w tym miejscu powiedzieć, że pierwszy okręt typu XXIII wszedł do służby dopiero w kwietniu 1945 roku i był to *U-2321*. Hartmann zamierzał zrealizować budowę specjalnego tunelu na doki dla nowego typu okrętów podwodnych – w sumie pięć suchych i osiem „mokrych”. Specjalne pontony miały służyć jako przystań i ochrona kolejnych U-Bootów, w związku z czym przewidziano miejsce ogólnie dla 16

jednostek. Jako że kompleks bunkrów w Tulonie i Marsylii nigdy nie wszedł w fazę realizacji, postanowiono wykorzystać tak zwany tunel Rove, łączący Marsylię z rzeką Rhône. To tam nowe jednostki miały czuć się bezpiecznie. Tak ambitne plany spowodowały, że budowa bunkrów w Salaminie nigdy nie wyszła nawet poza fazę planów. Wszystko postawiono na jedną kartę, wierząc w powodzenie nowego przedsięwzięcia – budowy nowocześniejszych U-Bootów i tunelu Rove.



Werner Hartmann został FdU Morza Śródziemnego w 1944 roku. Za pełnioną funkcję otrzymał Liście Dębu do Krzyża Rycerskiego

Choć w styczniu 1944 roku udało się nieco wzmocnić śródziemnomorską flotę U-Bootów, to jednak podczas tego miesiąca spotkała ją niemała strata. 9 stycznia doszło do nalotu bombowego na bazę w Puli oraz port. 144 amerykańskie bombowce z 15. Floty Powietrznej USAAF zrzuciły bomby, trafiając w weterana śródziemnomorskich zmagani, a mianowicie *U-81*. Jedna z bomb eksplodowała w przedziale maszyn, co zaowocowało szybkim zatonięciem okrętu. Podczas ataku zginęło dwóch członków załogi – Heinz Klischies oraz Heinz Schmickler^[366]. *U-81* odbył w sumie 17 patroli bojowych. Co prawda 22 kwietnia 1944 roku podjęto próbę ponownego wcielenia okrętu do floty, jednak po podniesieniu wraku i umieszczeniu go w suchym doku uznano, że ze względu na spowodowane bombardowaniem zniszczenia nie ma sensu go remontować. Ostatecznie *U-81* skreślono ze stanu floty, a jego wrak pocięto na złom. Dowódca U-Boota Johann-Otto Krieg od marca 1944 roku został dowódcą 361. Flotylli Sił Szturmowych (K-Verband), a za zasługi w walce z wrogiem w lipcu otrzymał Krzyż Rycerski^[367].

Podczas nalotu zatopiony został także włoski okręt podwodny *Nautilus*. Z raportu FdU wynika, że ogólnie nalot poza wspomnianymi zatopieniami nie wyrządził większej szkody bazie w Puli. Niewielkich szkód doznało za to samo miasto. Warto odnotować jeszcze fakt, że podczas bombardowania zginęło czterech ludzi z

administracji bazy, w tym jeden oficer oraz czterech ludzi z załogi *U-407*, w tym dwóch oficerów – Heinz Weser i Eberhand Baumgart oraz dwóch marynarzy – Rudolf Güttge oraz Heinz Bönisch^[368]. Z sześciu mężczyzn z załóg *U-Bootów* zabitych podczas tego nalotu aż czterech na imię miało Heinz! W czasie ataku na Pulę nie zestrzelono żadnego z wrogich samolotów, a sama obrona przeciwlotnicza według Kreischa była bardzo słaba.



U-Boot typu XXIII, który miał trafić na Morze Śródziemne

Jak wspomniano już wcześniej, w styczniu doszło do zmiany na stanowisku FdU. Dowództwo przejął Hartmann. Od razu przeniósł on swoją kwaterę do

położonego około 24 kilometrów od Tulonu Château Costabelle. Jednym z pierwszych zadań nowego FdU była ocena patrolu bojowego U-380. Od razu rzuciło się w oczy, jak inną osobowością w porównaniu z Kreischem jest Hartmann. Pomimo wielokrotnych prób ataku wrogich jednostek i wystrzelenia do nich torped U-Boot spotkał się z bardzo negatywną oceną ze strony Hartmanna. Doszło nawet do tego, że zainterweniował sam Dönitz, któremu nie podobał się sposób oceny Hartmanna, a najbardziej fakt, że FdU dokonał jej jedynie na podstawie dziennika bojowego, a nie osobistej rozmowy z dowódcą. Długi i negatywny w wymowie raport Hartmanna podsumował swoim:

Stanowiska DOP (Dowództwo Okrętów Podwodnych – przyp. Ł.G.) Morze Śródziemne nie wolno było przedstawiać w takiej formie bez uprzedniego wysłuchania dowódcy, co najwidoczniej nie nastąpiło, a prawdopodobnie mogłoby przynieść wyjaśnienia. Nie można zatem zgodzić się ze stanowiskiem DOP Morze Śródziemne. Należy także pamiętać, że dowódca przejął okręt z nieznaną mu załogą^[369].

Sytuacja ta ukazuje, jak bardzo Dönitz troszczył się o załogi swoich okrętów podwodnych. Analizował każdy raport i tam, gdzie było to niezbędne, interweniował, aby ich bronić i podtrzymywać ich morale. Trzeba jednak

przyznać, że osąd Hartmanna odnośnie patrolu U-380 rzeczywiście był zbyt surowy, gdyż dowódca z narażeniem życia atakował wroga. Najlepiej o tym świadczą słowa Fritza Gundela z załogi U-380, który przedstawił swoją wizję patrolu U-Boota i ocenił nowego dowódcę:

Brandi nie miał żadnych niesympatycznych cech. Był wprawdzie bardzo skąpy w słowach, ale polecenia wydawał spokojnie i rzeczowo. Okazał się mistrzem ataku.

Jeśli szum śrub słyhać było w urządzeniu nasłuchowym, Brandi często sam przebywał w kabinie nasłuchu. Gdy sytuacja jawiła się korzystnie, dostawałem znak skinieniem. Zalewałem wyrzutnie torpedowe i przygotowywałem je do strzału. Zaraz potem główny mechanik wyprowadzał okręt na głębokość peryskopową, potem odpalano torpedy. Wszyscy przy tym stali na stanowiskach bojowych, przygotowani na możliwy atak przeciwnika. Nie zawsze szło gładko! Często ataki były w najwyższym stopniu ryzykowne, czasami godzinami trzymały nas w napięciu. Niektóre musiały zostać przerwane, ponieważ Brandiemu nie udało się wyprowadzić okrętu na pozycję strzału.

Mieliśmy już T V strzyżyka na pokładzie. Jednego dnia w Brandiego musiał wstąpić diabeł. Powinniśmy pozwolić

przejsć konwojowi obok, nie podchodząc na odległość strzału. Nagle usłyszeliśmy typowe hałasy śrub niszczycieli. Dowódca słusznie podejrzewał, że chodzi o zespół poszukujący okrętów podwodnych, który nas zauważył i teraz nas szuka. Niszczyciel stał z zastopowanymi maszynami i osłuchiwał okolicę, inni szukali azdykiem. Piski słychać było bardzo wyraźnie. Ku naszemu przerażeniu Brandi polecił załodze narobić hałasu. Waliliśmy więc kluczami do śrub o gretingi i w burty. Brandi chciał tym zwabić niszczyciela. I rzeczywiście mu się to udało! Hałas śrub zbliżył się, a kiedy Brandi miał tamtego w celowniku, wystrzelił strzyżyka. Po długich minutach usłyszeliśmy detonację, być może było to trafienie. Nie mogliśmy, niestety, obserwować zatopienia, ponieważ po strzale zesliśmy głęboko^[370].

Hartmann w swoich późniejszych ocenach śródziemnomorskich patroli był już ostrożniejszy w ocenach. W opisie Gundela warto zwrócić szczególną uwagę na zdanie mówiące o możliwości pojawienia się w ich okolicy zespołu do zwalczania okrętów podwodnych. Otóż na skutek rosnącej przewagi aliantów w basenie Morza Śródziemnego mogli oni szybko i jak się również okazało, dość skutecznie reagować na każde zgłoszenie wykrycia U-Bootu. Posiadając bazy zarówno wzdłuż północnych wybrzeży Afryki, jak i na Malcie, byli w stanie w niedługim czasie pokryć niemal cały obszar

Morza Śródziemnego^[371]. W pierwszej kolejności wysyłano w podejrzany rejon samolot, aby jak najszybciej uchwycić kontakt. Taktykę tę nazwano Swamp, co znaczy tyle co „bagno” lub „grzęzawisko”. Jej założeniem było zapędzenie U-Boota pod wodę i trzymanie go tam aż do wyczerpania jego akumulatorów. Następnie pozbawiony prądu U-Boot zmuszony był się wynurzyć, a na powierzchni czekało już na niego specjalne powitanie w postaci przybyłych okrętów, które czym prędzej przystępowały do jego zniszczenia. To właśnie ze względu na zmuszenie U-Boota do zapadnięcia się pod wodę nazwano tę taktykę Swamp^[372].

Pisząc o nadaniu kryptonimu „bagno”, czyli Swamp, warto dodać, że alianci w tym okresie byli dość konsekwentni w nadawaniu operacjom specyficznego nazewnictwa. 22 stycznia doszło do ich desantu w okolicach miasta Anzio, któremu nadano kryptonim Shingle, czyli „żwir”. Założeniem operacji „Shingle”, którą dowodził generał John Lucas, było obejście umocnień linii Gustawa i otwarcie sobie drogi do Rzymu^[373]. Ciekawostką jest, że sam Lucas nie bardzo wierzył w powodzenie owej operacji. Powód jego obaw na imię miał Winston Churchill. Otóż to właśnie Churchill był inicjatorem i głównym architektem planu operacji „Shingle”. Lata temu był on odpowiedzialny za desant alianckich wojsk na Gallipoli podczas I wojny

światowej. Tamten plan okazał się klęską, stąd też niewiara Lucasa w zdolności planowania brytyjskiego premiera.

Ponieważ wojska alianckie powoli szykowały się do przeprowadzenia desantu w Normandii, słabą stroną planowanej operacji okazała się niewystarczająca liczba okrętów desantowych. Ostatecznie, głównie pod naciskiem Churchilla, udało się przekonać głównych planistów operacji do wykorzystania okrętów desantowych przeznaczonych do operacji „Overlord”, z tym tylko zastrzeżeniem, że musiały one zostać zwrócone nie później niż 5 lutego. Ogólnie Lucas mógł liczyć na następujące siły morskie: pięć krążowników, 24 niszczyciele, 233 okręty desantowe i 60 innych statków i okrętów^[374].

Operację „Shingle” rozpoczęto 22 stycznia o godzinie 2 w nocy. Okazało się, że całkowicie zaskoczyła ona Niemców, którzy mieli w tym rejonie do dyspozycji jedynie dwa bataliony 29. Dywizji Grenadierów Pancernych. W czasie zaledwie 24 godzin udało się aliantom dokonać desantu 36 000 żołnierzy i 3200 pojazdów. Było to 90% planowanych do operacji sił. Na marginesie warto dodać, że pomimo sukcesu samego desantu po kilku dniach wojska alianckie utknęły w wojnie pozycyjnej. Znana jest ona jako bitwa pod Anzio i trwała w sumie cztery miesiące.

Tak duże zagęszczenie wrogich jednostek po raz kolejny dało szansę odniesienia sukcesu śródziemnomorskiemu U-Bootwaffe. Jako że sam desant był dla niemieckiegodowodztwa zaskoczeniem, nie od razu zareagowało na zaistniałą sytuację. Pozornie U-Booty w opinii FdU odniosły pewne zwycięstwo, gdyż pomiędzy 25 a 30 stycznia zgłaszały sukcesy. Jako pierwszy zrobił to *U-230*. Będąc na swym piątym patrolu bojowym, 25 stycznia w godzinach rannych zszedł na głębokość peryskopową po wcześniejszym zlokalizowaniu grupy trzech niszczycieli. Dowódca Paul Siegmann postanowił zaatakować. Z wyrzutni I i II wystrzelono torpedy FAT do dwóch niszczycieli, a trzeciego zaatakowano torpedą akustyczną z wyrzutni numer V. Choć czas biegu torpedy trwał aż pięć minut, to jednak na pokładzie U-Boota usłyszano eksplozję, na podstawie której wywnioskowano odniesienie sukcesu. Hydroakustyk zgłosił odgłosy tonięcia, tak więc wywnioskowano, że celna okazała się torpeda akustyczna. Po niej nastąpiła także eksplozja torpedy FAT. Załoga *U-230* błędnie przyjęła, że atak się powiódł. Powojenne analizy nie wykazały żadnych trafień w tym rejonie. Najprawdopodobniej winę za błędną interpretację ponosi hydroakustyk.

U-230 miał też incydent z wrogim samolotem. 31 stycznia, tuż przed północą, niespodziewanie oświetlony został reflektorem Leight Light. Zaraz po tym stał się

obiektem ataku. Jako że U-Boot znajdował się na powierzchni i w pogotowiu, dowódca niewiele czasu zabrało wydanie odpowiednich rozkazów i przygotowanie działka przeciwlotniczego do użycia. Choć samolot wykonał podejście, podczas którego udało mu się zrzucić serię trzech bomb głębinowych, to jednak sam stał się celem i otrzymał kilka trafień w kadłub. Bomby głębinowe spadły stosunkowo daleko od *U-230* i nie wyrządziły mu żadnej szkody. Pomimo otrzymanych trafień samolot kontynuował atak, wykonując jeszcze dwa podejścia. Tym razem zrezygnował jednak z użycia reflektora. Przeprowadził atak z większą ostrożnością, w związku z czym bomby spadły daleko od celu.

U-233 to kolejny okręt, który raportował sukcesy. Pierwszy z nich miał odnieść 25 stycznia. Akustyk z U-Boota zaraportował szумы. Dowódca Peter Gerlach wydał rozkaz wynurzenia. Wachtowi dość szybko odnaleźli wrogi okręt, który scharakteryzowali jako korwetę. Na rozkaz dowódcy wystrzelono torpedę akustyczną. Po ataku nastąpiła długa cisza i nerwowe oczekiwanie, które przerwane zostało głośną detonacją – dopiero po 12 minutach. Wachtowi na pomoście niczego na horyzoncie nie dostrzegli, więc przyjęto, że atakowany okręt musiał zostać zatopiony. Aby uzyskać pewność, U-Boot zszedł pod wodę i rozpoczął nasłuch. I on nie wykazał żadnych szumów w okolicy, co było dodatkowym potwierdzeniem sukcesu.

Kolejny atak przypuszczono 27 stycznia. Tym razem celem okazał się niszczyciel. Wystrzelono torpedę akustyczną. Biegła ona jeszcze dłużej niż poprzednia, gdyż detonację zanotowano dopiero po 15 minutach. Dowódca nie był w stanie uzyskać dowodów na odniesiony sukces, w związku z czym zamieścił w swym dzienniku bojowym notkę o trafieniu i prawdopodobnym uszkodzeniu atakowanej jednostki.

Do kolejnego spotkania z wrogiem doszło 29 stycznia. U-Boot zaatakował zarówno barki desantowe, jak i niszczyciela. I tym razem dowódca zaraportował trafienie. 30 stycznia przypuścił atak na barki desantowe. Wystrzelono salwę trzech torped, która zdaniem Gerlacha miała zatopić dwie atakowane jednostki. Jeszcze tego samego dnia zgłosił zatopienie atakowanego niszczyciela.

Jak widać, walkę z wrogimi okrętami podejmowano często, jednak pomimo zgłaszanych sukcesów strona aliancka nie odnotowała żadnych strat. Ogólnie ataki tych dwóch U-Bootów miały przyczynić się do zatopienia dwóch niszczycieli, jednej korwety, dwóch barek desantowych typu LST, jednej typu LCF oraz trafienia i prawdopodobne uszkodzenia kolejnych dwóch niszczycieli. Sytuacje te ukazują słabą stronę „strzyżyków”. Polityka ataku „strzyżkiem” zakładała, jak to później nazwali alianci, „fire and forget”, czyli „strzelaj i zapomnij”. W związku z tym dowódcy nie

mogli z całą pewnością potwierdzić swych sukcesów, tym bardziej jeśli detonacje wystrzelonych torped następowały po przeszło 10 minutach. Trudno było stwierdzić, czy „węgorz” trafił w cel, czy doszło do detonacji torpedy na przykład na skałach. Tłumaczy to tak zbieżne raportowanie o odniesionych sukcesach, które nie miały najmniejszego potwierdzenia w rzeczywistości.

Luty zaczął się bardziej optymistycznie. Na początku miesiąca *U-453* urządził sobie „mały trening artyleryjski”, zatapiając 1 i 2 dnia miesiąca cztery żaglowce. Pierwszym z nich był *Salem*^[375] płynący z Mersin w Turcji do Hajfy. Zaledwie po dwóch godzinach *U-Boot* natknął się na kolejny szkuner. Tym razem był to *Himli*^[376]. On też płynął z Turcji do Hajfy. Następnego dnia w godzinach rannych kurs *U-453* przeciął się z kursem greckiego żaglowca *Agia Paraskevi*^[377]. Niewiele było trzeba, by posłać go na dno. Żaglowiec zatonął 12 mil od północnych wybrzeży Cypru. Następnie na wysokości granicy syryjsko-tureckiej łupem artylerii *U-453* padł *Yahiya*^[378]. Nieznany jest ładunek, jaki transportowały owe żaglowce. Nie wiadomo także, ile osób było na nich zaokrętowanych oraz czy ktokolwiek zginął.

4 lutego miało miejsce kolejne bombardowanie Tulu. Dokonały go bombowce B 17 z 15. Floty Powietrznej USA AF. Po raz kolejny dał się we znaki brak odpowiednich

schronów dla U-Bootów. Spadające bomby uszkodziły trzy okręty. Były to: *U-343*, *U-380* oraz *U-642*. W tym miejscu należy nieco wyprzedzić fakty. Otóż spore uszkodzenia spowodowały przeciągnięcie się pobytu *U-380* w stoczni. Załoga U-Boota, którego symbolem była czterolistna koniczyna, nadal uważała swój okręt za szczęśliwy. Odebrał on w sumie 11 patroli bojowych, co jak na warunki obecnej sytuacji było nie lada osiągnięciem. Wracając ze swego ostatniego patrolu, *U-380* wystawiony był dla wroga niczym na talerzu. Wracając po patrolu do bazy w Tulonie i będąc już niedaleko celu podróży, niespodziewanie osiadł na mieliźnie. Gęsta mgła oraz silny wiatr spowodowały, że zszedł z kursu i znajdował się o jakieś 45 mil od zakładanej pozycji^[379]. Tę okolicę dość intensywnie patrolowało alianckie lotnictwo. Dowódca nie miał zielonego pojęcia, co też właściwie się stało, gdyż ze względu na mgłę marynarze nie byli w stanie określić, gdzie też się znajdują. Początkowo nawet przyszło im na myśl, że wpłynęli na minę. Czterolistna koniczyna nadal ochraniała załogę U-Boota. Ktoś zaczął nawoływać do marynarzy po niemiecku z pobliskiego brzegu. Niemieckiej obsłudze lądowej udało się namierzyć zbliżający się do brzegu obiekt, w związku z czym ogłoszono alarm i wysłano w to miejsce patrol, aby przeprowadzić zwiad. Gdy okazało się, że z brzegu słuchać niemiecką mowę, dowódca U-Boota wysłał kilku członków załogi w pontonie w celu

ustalenia faktów. Poprosił także o natychmiastowe przysłanie holowników zdolnych wydostać U-Boot z mielizny. Najszybciej, jak tylko się dało, wysłano dwa holowniki, które tego dokonały. Okazało się, że poza kilkoma niewielkimi wgnieceniami i porysowaną farbą okręt nie odniósł żadnych szkód. Nalot z 4 lutego także udowodnił, że U-Boot tego nadal można traktować jako szczęśliwy, gdyż atak ów nie spowodował dla niego poważnych skutków. Czym prędzej wzięto go na niezbędny remont do stoczni. 8 marca *U-380* uznano za gotowy do rejsu i rozpoczęto przygotowania do kolejnego patrolu bojowego. Wykonano próbę trymu i w pełni uzbrojono okręt. Zacumowano go w pewnej odległości od portu, przy kei magazynowej *Missiessy*^[380].

11 marca w samo południe doszło do kolejnego nalotu na Tulon. Był on jeszcze intensywniejszy niż poprzedni.

120 bombowców B 24 Liberator z 9. Floty Powietrznej USAAF ruszyło na port i na samo miasto. Niemiecka obsługa przeciwlotnicza w starciu z tak licznym wrogiem okazała się całkowicie bezsilna. Nalot trwał około 20 minut i zrzucono podczas niego około 600 bomb. Jedna z nich spadła bezpośrednio na *U-380*. Okręt zatonął w krótkim czasie. Jeszcze podczas alarmu przeciwlotniczego załoga wysłana została do pobliskiego bunkra, w związku z czym bezpiecznie przetrwała bombardowanie. Śmierć odniósł jeden

członek jej załogi – mat maszynista Johnny Christof^[381]. Dowódca *U-380* kontynuował swoją karierę, przejmując w kwietniu 1944 roku *U-967*.

Kolejnym okrętem, który 4 lutego doznał uszkodzeń i już więcej nie wypłynął w morze, był *U-642*. Ze względu na rozległe zniszczenia znajdował się w Tulonie w suchym doku *Missiessy*^[382]. 5 lipca 1944 zastał go tam kolejny nalot bombowy, który tym razem okazał się dla niego śmiertelny. Nie zginął nikt z jego załogi. Wrak *U-642* podniesiono z wody 12 kwietnia 1945 roku i w roku kolejnym skierowano do pocięcia na złom.

Jedynie *U-343* udało się naprawić, tak że w marcu był zdolny do wyjścia w swój kolejny rejs bojowy.

15 lutego alianci utracili swój pierwszy statek biorący udział w operacji „Shingle”. O godzinie 15.22 brytyjski *Fort St. Nicolas*^[383] płynący z Neapolu do Salerno trafiony został torpedą akustyczną wystrzeloną z *U-410*. Frachtowiec transportował 4000 ton wyposażenia wojskowego. Pomimo tego, że dość szybko zatonał, nie zginął nikt z liczącej 67 osób załogi. Był to praktycznie pierwszy większy sukces U-Bootów śródziemnomorskich w 1944 roku. Wydawać się mogło, że w końcu przełamały one impas. Już następnego dnia nastąpił kolejny udany atak. Przypadł on w udziale *U-230*, który, jak już wspomniano wcześniej, raportował odniesione sukcesy, jednak nie miały one przełożenia na

rzeczywistość. 16 lutego przypuścił jednak udany atak na okręt desantowy HMS *LST-418*^[384]. O godzinie 15.11 na pokładzie U-Bootu odnotowano detonację, która oznaczała celne trafienie torpedą akustyczną. Zaatakowany cel nie zatonął, w związku z czym dowódca *U-230* wydał rozkaz ponownego ataku. Pół godziny od pierwszego ataku *U-230* wykonał kolejny, zakończony *caup de grâce*. Zatopiony okręt miał zacumować w Anzio. Brał udział w operacji „Shingle”. Nie wiadomo dokładnie, ilu ludzi było na jego pokładzie. Jedynym znanym faktem jest ten, że na skutek ataku śmierć odniosło 21 osób. Resztę wyratowała amerykańska barka desantowa *USS LCI(L)-194*.

18 lutego raz jeszcze udowodniono, że pomimo ogromnej przewagi aliantów U-Booty w dalszym ciągu stanowią nie lada zagrożenie. W dniu tym zatopiony został brytyjski lekki krążownik HMS *Penelope*. Jack Clark znajdujący się na pokładzie trafionego krążownika (był on w Royal Navy muzykiem i obsługującym działą) tak wspomina to wydarzenie:

Biorąc udział w kampanii w Afryce Północnej, na Sycylii oraz we Włoszech, byliśmy zaangażowani w ostrzał pozycji wroga podczas lądowania naszych żołnierzy w Anzio. Ostrzał trwał około dwóch tygodni i powoli zaczynało nam brakować zarówno paliwa, jak i amunicji. 17 lutego obraliśmy kurs powrotny na Neapol w celu uzupełnienia niezbędnych zapasów. Dowódca Belben

zakończył właśnie swój obchód, po którym spodziewaliśmy się otrzymać w pełni zasłużoną 24-godzinną przepustkę po przybyciu do bazy.

Gdy dotarliśmy do zatoki niedaleko Neapolu, gdzieś w okolicach godziny 22.00, nasz dowódca otrzymał niespodziewany nakaz powrotu do Anzio w celu udzielenia pomocy HMS Dido, który wszedł kolizję z jedną z barek desantowych. Sytuacja w Anzio była niepewna, tak więc żaden okręt nie mógł stać beczynnie, każde działo musiało być obsadzone i znajdować się w pogotowiu, jako że wojska wroga niebezpiecznie spychały naszych żołnierzy w kierunku morza. Pan Winston Churchill, będący naszym przewodnikiem w walce, jak i premierem kraju, stwierdził w tej sytuacji: Poważne niebezpieczeństwo pojawiło się nad naszymi pozycjami, tak więc nie pozostało nam żadne inne wyjście, jak tylko walka o życie lub śmierć.

18 lutego w piątek o godzinie 6.00, opuściliśmy zatokę w Neapolu i zwiększając prędkość do 26 węzłów, obraliśmy kurs północno-zachodni, na Anzio. Zygzakowaliśmy na wypadek ataku wrogich okrętów podwodnych. Wczesnym rankiem tego samego dnia w okolicy pojawił się U-410.

O godzinie 6.53 odnalazł nasz okręt, wydał komendę zanurzenia na głębokość peryskopową i rozpoczął możliwie bliskie podejście do HMS Penelope. O godzinie 6.58 torpeda opuściła wyrzutnię U-Boota i płynąc na

głębokości sześciu metrów, podążała w kierunku niespodziewającego się ataku krążownika. Wystarczyło jej zaledwie 35 sekund, by trafić w nasz okręt. Po trafieniu nastąpiła olbrzymia eksplozja, która wyrzuciła ludzi na pokład, a nasz ster uniósł się aż nad powierzchnię wody.

Trafienie nastąpiło poniżej linii wody na sterburcie, niedaleko maszynowni. Spowodowało pęknięcie zbiornika z paliwem i poważne zalanie maszynowni. Natychmiast rozpoczęto wysyłanie sygnału ratunkowego, lecz zanim został w pełni napisany, całkowicie utraciliśmy prąd. Penelope nabrała przechyłu na sterburtę, zaczął zataczać koło, ster był całkowicie uszkodzony, nie było światła, maszynownia nie działała, telefony również, a przechył zaczął sięgać 9°.

Dowódca zarządził stan powodziowy, a następnie polecił sygnaliście nadanie prośby do LST 165 i LST 430, które znajdowały się zaledwie parę mil od nas, aby podeszły bliżej. Barki te wracały całkowicie puste do Neapolu, aby zabrać kolejną grupę żołnierzy desantowych. Penelope zastopowała, a z jej komina nadal buchał gęsty dym. W tym czasie dowódca U-Boota, Fensky, wydał rozkaz przygotowania drugiej torpedy z wyrzutni numer 1. Planował zadać krążownikowi coup de grâce. Torpeda uderzyła w sterburtę, a jej eksplozja spowodowała dodatkowy wybuch w kotłowni i magazynie amunicji. Doszło do przełamania się okrętu na dwie części. Dziób miał przechył aż 50°.

Miejsce, w którym odbywałem wachtę, zostało całkowicie zniszczone, więc instynktownie udałem się na prawą burtę. Ledwie poczułem zapach świeżego powietrza, gdy nagle nastąpiła kolejna eksplozja. Momentalnie znalazłem się za burtą w lodowatej wodzie pokrytej olejem. Miałem na sobie pulower, kurtkę i marynarskie buty. Inni, ubrani w ciężkie płaszcze, natychmiast powędrowali na dno. Nasz okręt zniknął z powierzchni morza po zaledwie 1 minucie i 30 sekundach, zabierając ze sobą ogromną liczbę ludzi uwięzionych w środku. Nie spuszczono żadnej łodzi ratunkowej ani nawet tratwy. Niektórzy rozbitkowie zmarli w wodzie, gdyż zabrakło im sił, by przetrwać, lub też na skutek połknięcia znajdującej się na powierzchni morza ropy. Po niecałych dwóch godzinach zbliżyła się do nas barka desantowa dla czołgów, ale nie zamierzała podjąć nas z wody.

Nasz heroiczny kapelan PA Murphy zaciekle walczył o utrzymanie się na wodzie i jednocześnie powtarzał w kółko: Idę tam, gdzie powinienem. Niestety, po jakimś czasie nie widziano go już więcej.

Jacyś żołnierze z barki desantowej rzucili w końcu w naszym kierunku linę. Ci, którym starczyło siły, chwycili się tej liny i za jej pomocą znaleźli się na pokładzie. Nie było to jednak łatwe w sytuacji, gdy ciało pokrywała ropa i co chwila ześlizgiwało się z powrotem do morza. Niektórych już nie odnaleziono... Siły wystarczyło mi tylko na chwilę. Trzymając się liny, próbowałem dostać się na

pokład. Na całe szczęście pomogli mi żołnierze, którzy chwycili mnie w odpowiednim momencie pod pachy i wciągnęli na statek. Ślizgałem się po nim jak pokryty olejem wieloryb. Wzięto nas z powrotem do Neapolu i umieszczono na statku szpitalnym Winchester Castle, gdzie mieliśmy kilka dni, by dojść do siebie. Potem przetransportowano nas na Malte.

Moja matka straciła pierwszego męża w bitwie jutlandzkiej w 1916 roku, więc była szczególnie wdzięczna i szczęśliwa, że może ujrzeć mnie ponownie^[385].

Fenski nie mógł wprost uwierzyć w swoje szczęście. Samotnie idący krążownik podany mu został jak na talerzu. Ze względu na zaangażowanie okrętów aliantów w akcję desantową istniał niedobór eskortowców, z tego też powodu *Penelope* nie mogła liczyć na żadną ochronę. Co prawda krążownik płynął z dość dużą szybkością 26 węzłów, dodatkowo zygzakował, jednak podczas jednego z zygzaków wystawił się czyhającemu w pobliżu U-Bootowi. Bez żadnych kalkulacji torpedę wystrzelono na wprost. To w zupełności wystarczyło. Aby dokładnie poznać sposób ataku *U-410* warto zapoznać się z jego opisem ataku zanotowanym w dzienniku okrętowym:



Lekki krążownik HMS *Penelope* zatopiony przez U-410

18 II

4.00 Kwadrat CJ 5952

5.55 Barka desantowa na kursie 290°. Nie mogę przypuścić ataku: wszystko, co mógłbym osiągnąć, to zdradzenie swojej obecności i odstraszenie potencjalnych większych celów, których się spodziewam.

6.26 Powoli robi się jasno, więc zarządzam zanurzenie. Na krótko przed zejściem pod wodę spostrzegamy maszt na horyzoncie w namiarze 110°. Momentalnie trzymujemy okręt i zatrzymujemy się na głębokości peryskopowej. Wróg zbliża się gwałtownie: początkowo myślimy, że

mamy do czynienia z niszczycielem, lecz po chwili identyfikujemy go jako krążownik. Przygotowanie do ataku z wyrzutni dziobowych, dwie z nich gotowe z torpedami T.5 oraz T.3^[386]. Wyrzutnia III jest niezdolna do działania, a ze względu na wczorajsze doświadczenia nie czuję się dość pewnie, by atakować z wyrzutni numer I^[387]. Nasz krążownik zygzakuje, zmienia kurs co dwie–pięć minut, średnio od 40 do 60°. Oceniam jego szybkości na 24 węzły. Odległość do celu 4000 metrów, na prawo od dziobu, kąt nachylenia celu 70° ze zmianą na 30° od sterburty, zbliża się do nas. Teraz jest nasz na pewno! O godzinie 6.58 + 35 sekund pojedyncza torpeda (T.3) odpalona z wyrzutni numer IV. Prędkość nadal 24 węzły, kąt odchylenia 70° na prawo od dziobu, zasięg biegu torpedy 6000 metrów, głębokość zanurzenia sześć metrów.

Uderzenie 40 metrów od steru po 35 sekundach (odpowiada to dystansowi do celu około 525 metrów – przyp. Ł.G.). Krążownik, teraz bezsprzecznie rozpoznany jako klasy Aurora (w rzeczywistości był klasy Arethusa – przyp. Ł.G.) zastopował z kłębiącą się parą i mocnym przechyłem na ster. O godzinie 7.12 zadałem coup de grâce z wyrzutni numer I, głębokość sześć metrów, kąt 0°. Taki sam defekt torpedy jak wczoraj. Żyroskop torpedy działa, ale pociski nie chce ruszyć. Osuszaliśmy wyrzutnię i zatrzymaliśmy żyroskop. O godzinie 7.16 + 30 sekund odpaliłem T.5 z wyrzutni numer II. Głębokość sześć

metrów, zasięg 600 metrów. Trafienie w śródkręcie po 55 sekundach. Krążownik nabiera wody, ma przechył na ster i po dwóch minutach tonie. Odpływamy na południowy zachód, Później widzimy dwie barki desantowe na pozycji zatonięcia krążownika^[388].



Emblemat okrętu U-586

Atak U-Boota zebrał obfite żniwo. Zginęło aż 417 ludzi z liczącej 623 osób załogi. Ciekawostką jest, że *Penelope* była już wcześniej atakowana przez U-Booty. 22 sierpnia

1943 roku *U-431* posłał wachlarz czterech torped do krążownika, który płynął w towarzystwie *HMS Aurory*. Choć dowódca *U-Boot*a Schöneboom zaobserwował, jak jeden z krążowników zastopował, na podstawie czego przyjął, że musiał zostać trafiony, to jednak w rzeczywistości wszystkie cztery torpedy okazały się niecelne.

20 lutego *U-Boot*waffe odniosła kolejny sukces w walce ze statkami biorącymi udział w operacji „Shingle”. Tym razem sprawcą zatopienia był *U-410*, który posłał na dno amerykańską barkę desantową *USS LST-348*^[389]. O godzinie 1.57 trafił ją w prawą burtę torpedą *FAT*. Miało to miejsce około 22 mil na południowy zachód od włoskiej Gaety. Eksplozja spowodowała wiele szkód, ale nie doprowadziła do zatopienia atakowanej jednostki. Mało tego, na pokładzie barki desantowej spostrzeżono obiekt, który zidentyfikowano jako *U-Boot*a i wystrzelono do niego z działa 3-calowego. Zbiegło się to akurat z drugim atakiem *U-410* o godzinie 2.21. Druga torpeda również okazała się celna i przełamała atakowany cel na pół. Na barce wybuchł gwałtowny pożar, gdyż po eksplozji torpedy niemalże cały jej pokład zalany został ropą. Ogień płonął przez przeszło dwie minuty, zgasiła go wlewająca się z prawej burty woda. Część ludzi po wybuchu torpedy wyrzucona została za burtę. Ci, którzy nie zginęli od razu, ratowali życie, skacząc do wody. Ze względu na duży przechył na

sterburtę cześć żołnierzy ześlizgnęła się prosto w szalejące płomienie i spłonęła żywcem. Co prawda zaraz po drugim trafieniu wydano rozkaz opuszczenia pokładu i przygotowanie pięciu tratw ratunkowych, jednakże tylko jedną udało się opuścić na czas. Ułożono na niej najciężej rannych. Czuwał nad nimi podporucznik Wulfman, mając do dyspozycji uratowaną z pokładu apteczkę. Wykazał się dużym heroizmem, gdyż opuścił pokład dopiero w momencie, gdy upewnił się, że na *LST-348* nie ma już żadnych rannych. Dowódca barki porucznik Stephenson Jennings zszedł z pokładu jako ostatni, po 30 minutach od trafienia pierwszej torpedy. Pech chciał, że w panującym zamęciu pogubiono gdzieś wiosła, tak więc do wiosłowania tratwą wykorzystano nosze.

Przednia część barki zatonąła niemal natychmiast po drugim trafieniu. Reszta poszła na dno około godziny 6.30. Na skutek ataku zginęły 24 osoby, w tym czterech oficerów. Uratowano 79 ludzi.

Ratowaniem rozbitków zajęły się dwie inne barki: USS *LCI-195* i USS *LCI-219*, które widząc drugą eksplozję, udały się w to miejsce i około godziny 3.00 przystąpiły do podnoszenia ludzi z wody. W pierwszej kolejności zajęto się rannymi z tratwy. Cała akcja ratownicza trwała około dwóch godzin i zakończyła się przed nastaniem świtu. Po podjęciu z wody wszystkich znalezionych przekazano rannych na statek szpitalny

HMHS *Leinster*. U większości zdiagnozowano poparzenia drugiego stopnia. Resztę uratowanej załogi przekazano na pokład USS *PC-627* i przetransportowano do Pozzuoli, gdzie okręt dotarł 21 lutego.

Zatopienie USS *LST-348* nie była jedyną stratą aliantów tego dnia. Ofiarą ataku padła także inna, tym razem brytyjska barka desantowa. O godzinie 17.55 HMS *LST-305*^[390] zaatakowany został „strzyżkiem” wystrzelonym z pokładu *U-230*. Torpeda płynęła dokładnie 13 minut i 25 sekund, po czym na końcu swego biegu eksplodowała. Niezrażony niepowodzeniem dowódca U-Bootu Siegmann zarządził kolejny atak. O godzinie 18.51 wystrzelono kolejną torpedę, która tym razem okazała się celna i momentalnie zatopiła cel. Nieznane są liczba osób oraz ładunek znajdujący się na pokładzie.

Pomimo coraz cięższych warunków panujących na Morzu Śródziemnym niemieckie dowództwo nie odpuszczało i w lutym wysłało na ten akwen kolejne trzy U-Booty. Pierwszym z nich był *U-969* (typ VIIC) dowodzony przez porucznika Maxa Dobberta. 18 stycznia 1944 roku okręt ten wypłynął w swój drugi rejs bojowy. Na swoim koncie nie miał jeszcze żadnych sukcesów. Początkowo otrzymał rozkaz działania na północnym Atlantyku. Następnie nakazano mu udanie się na Morze Śródziemne. Tylko dowódca i główny mechanik znali treść rozkazu. Okręt obrał kurs

południowy. Dopiero w okolicach Przylądka Świętego Wincentego poinformowano resztę załogi o celu misji.

Przez Cieśninę Gibraltarską mieli przedrzeć się na jeden dzień przed nowiem księżyca. Zostali poinstruowani, by trzymać się blisko portugalskiego brzegu i szczególnie uważać na kutry rybackie, na których mogli znajdować się alianccy szpiedzy. Przejście przez „paszczę lwa” poszło gładko. U-Boot dokonał tego 3 lutego i następnie udał się w rejon operacyjny znajdujący się na zachód od Algierii. Początkowo U-969 należał do 7. Flotylli znajdującej się w Saint Nazaire, ale z dniem 1 marca 1944 roku przydzielono go do 29. Flotylli. Już po przedarciu się na Morze Śródziemne udowodnił swoją wartość bojową. 22 lutego udało mu się zlokalizować konwój GUS-31 płynący z Tunezji do Hampton w stanie Wirginia. Po wyjściu na pozycję dogodną do strzału o godzinie 12.13 wystrzelił w stronę konwoju wachlarz trzech torped około 15 mil od wybrzeży Algierii. Zanotowano dwie detonacje. Rzeczywiście trafiono w dwa cele. Po jednej torpedzie otrzymały amerykańskie frachtowce *Peter Skene Ogden*^[391] oraz *George Cleeve*^[392]. Pierwszy frachtowiec otrzymał trafienie na wysokości ładowni numer V. Płynął pod balastem piasku i z ładunkiem 1750 ton drobnicy. Skutkiem ataku był mocny przechył na rufę. Czym prędzej wydano rozkaz opuszczenia pokładu. Zgromadzono tam całą 77-osobową załogę. Jako że

przechylł zdawał się na razie nie grozić zatopieniem statku, akcję zejścia z pokładu przeprowadzono spokojnie i bez paniki. Po około dwóch godzinach od trafienia torpedy załoga znalazła się na czterech łodziach ratunkowych oraz czterech tratwach. Na ratunek przyплыł brytyjski eskortowiec. Raz jeszcze spokojnie przeanalizowano całą sytuację i ostatecznie postanowiono, że kapitan frachtowca William Petit Magann wraz z 10 ochotnikami powróci na okręt, a reszta załogi pozostanie na eskortowcu, który ostatecznie przetransportował rozbitków do Bône w Algierii. Frachtowiec został wzięty na hol przez brytyjski holownik HMS *Hengist*, który dostarczył go do wybrzeży Algierii i osadził na mieliźnie. Fachowa ocena specjalistów wykazała, że zniszczenia są zbyt poważne, by podejmować się jego naprawy, dlatego też ostatecznie spisano go na straty.

Nie lepszy los spotkał *George'a Cleeve'a*. Trafiony został w prawą burtę w okolicach śródokręcia, niedaleko maszynowni. Eksplozja torpedy wyrwała w kadłubie dziurę wielkości sześciu metrów i uszkodziła silnik. Na skutek wybuchu zginął jeden człowiek z liczącej 69 osób załogi. Na pokład zaczęła dostawać się woda, a powierzchnię morza pokrył wyciekający olej. Dziura w kadłubie wydawała się powiększać, co bardzo martwiło kapitana Daniela Livingstona Mac Donalda, który przewidywał, że może dojść do przełamania się jego

statku na pół. Kierując się dobrem załogi, zarządził opuszczenie pokładu. Przechył wynosił 20°. Po godzinie od ataku większość marynarzy znalazła się w dwóch łodziach ratunkowych oraz na jednej tratwie. Na pokładzie pozostali kapitan i kilku ochotników. Po zaledwie 30 minutach rozbitkowie podjęci zostali przez amerykański frachtowiec *William T. Barry*, który odstawił ich do Oranu 25 lutego. Jeden członek załogi *George'a Cleeve'a*, odpowiedzialny za obsługę działa, na skutek eksplozji torpedy wyrzucony został za burtę i samotnie wylądował we wodzie. Na szczęście niedługo potem odnalazła go łódź ratunkowa z drugiego trafionego frachtowca.

Podjęto próbę ratowania frachtowca. Na miejsce przybyła jednostka, która zaczepiła hol i przetransportowała. Uszkodzony statek w okolicy Bône. I on osadzony został na mieliźnie. Priorytetem było uratowanie ładunku składającego się z 1002 ton żelaza, kauczuku oraz, co najważniejsze, z silników lotniczych. Po zabezpieczeniu ładunku frachtowiec skreślono z rejestru statków i spisano go na straty. W późniejszym okresie wrak przetransportowano do Włoch, gdzie ostatecznie jednostka trafiła na złom. 26 lutego *U-969* przypłynął do swojej nowej bazy w Tulonie.

Drugim U-Bootem skierowanym na Morze Śródziemne był *U-586* (typ VIIC). Dowodził nim porucznik Dietrich von der Esch. 29 stycznia okręt wyruszył z bazy w Saint

Nazaire. Próby głębokościowe wykazały duże przecieki, w związku z czym U-Boot musiał zawrócić w celu dokonania niezbędnych napraw. 1 lutego ponownie wypłynął z bazy. Tym razem podczas próbnego zanurzenia nie stwierdzono żadnych defektów. 12 lutego okręt pokonał Cieśninę Gibraltarską i skierował się w okolice Algierii. Warto zaznaczyć, że był to już 13. patrol bojowy tego U-Boota. Początkowo *U-586* operował z baz w Niemczech, następnie z norweskich, potem z francuskich, by w końcu trafić na Morze Śródziemne, gdzie 1 marca otrzymał przynależność do 29. Flotylli w Tulonie. Pomimo długiego stażu U-Boot ten nie mógł poszczycić się wieloma sukcesami. Na koncie miał trzy statki, z których dwa zostały zatopione, a jeden uszkodzony.

Ze względu na brak celów po 22 dniach patrolu okręt przypłynął do swojej nowej bazy w Tulonie. Niedługo musiał czekać, by poczuć niebezpieczeństwa związane z nową siedzibą, gdyż już 11 marca dokonano na nią nalotu, który spowodował spore uszkodzenia jednostki. Najpoważniejszym z nich okazała się awaria baterii, którą należało wymienić.

Trzecim U-Bootem oddelegowanym na Morze Śródziemne był *U-967* (typ VIIC). Dowodził nim porucznik Herbert Loeder. 25 stycznia okręt puścił Saint Nazaire, by wyruszyć w swój drugi rejs bojowy. Próby okrętowe wykazały liczne przecieki, więc musiał

zawrócić do bazy. 20 stycznia podjęto kolejną próbę wyjścia w morze. Tym razem wszystko działało jak należy. Początkowo rejonem operacyjnym U-Boota był północny Atlantyk. Dowódca otrzymał rozkaz udania się na Morze Śródziemne. *U-967* zdołał pokonać cieśninę 14 lutego i jak reszta nowo przybyłych okrętów skierował się w okolice Algierii. *U-967* miał na razie czyste konto. Choć jego drugi patrol bojowy trwał 35 dni, to jednak nie zdołał on zatopić żadnego statku. Nie podjął nawet próby ataku. 23 lutego zacumował w Tulonie, a 1 marca formalnie otrzymał przydział do 29. Flotyli.

Najmniej szczęścia z oddelegowanych na Morze Śródziemne okrętów miał *U-761* (typ VIIC). Okrętem dowodził porucznik Horst Geider – z jednym tylko patrolem bojowym na koncie. Nie odniósł jeszcze żadnego sukcesu i jak się okazało, miało już tak pozostać. 8 lutego U-Boot wyruszył z bazy w Breście i po krótkim patrolu na północnym Atlantyku skierował się na południe, do Cieśniny Gibraltarskiej. Jako jedyny U-Boot w lutym nie zdołał przedrzeć się na Morze Śródziemne. 24 lutego zatopiony został przed samym wejściem do cieśniny, na północ od Tangeru w Maroku. Zaatakowały go brytyjskie niszczyciele HMS *Anthony*^[393] i HMS *Wishart*^[394], naprowadzone przez brytyjską catalinę należącą do 202. Dywizjonu RAF/G, amerykańską venture^[395] z Dywizjonu VB-127 USN/B-46 oraz dwie amerykańskie cataliny z VP-63 USN/P-14 & P-15. Na

skutek ataku śmierć poniosło dziewięciu Niemców. Wyratowano 48 osób. Dokładny raport z tego wydarzenia można znaleźć w archiwum. Na podstawie zeznań świadków z U-761 sporządzono następujący dokument:

Komandor podporucznik Lehmann-Willenbrock, dowódca 9. Fotylli, adresował do załogi U-761 będącej od grudnia w bazie swoją mowę. Wymowa i ton przemówienia określone zostały jako depresyjne i porównane do marszu pogrzebowego. Jedynie oficerowie i być może kwatermistrz zdawali sobie sprawę z celu misji U-761; reszta załogi nie była o nim informowana.

8 lutego 1944 roku U-761 wypłynął w morze, ale po drugiej próbie zanurzenia Geider zdecydował się na ponowny powrót do bazy w celu naprawienia drobnych przecieków w pomieszczeniu diesla. Znajdując się w zanurzeniu, U-Boot wypuszczał na powierzchnię bąble powietrza, co także niepokoiło dowódcę. U-761 powrócił do bazy w Breście 10 lutego i po dokonaniu szybkich napraw przewidziany był na kolejny rejs już 12 lutego.

U-761 opuścił Brest 12 lutego o godzinie 17.00 w asyście dwóch innych U-Bootów – U-214 oraz U-218 – stawiaczy min typu VII D. Eskortę stanowiły trzy trawlerzy. Trzy U-Booty płynęły szykiem torowym w odległości około 200

metrów od siebie aż do momentu porzucenia ich przez eskortę.



**HMS Anthony był współodpowiedzialny za
zniszczenie U-761**

Kilka dni później Geider powiedział swojej załodze, że ich miejsce przeznaczenia to Morze Śródziemne. Wy tłumaczył, że przejście przez Cieśninę Gibraltarską jest trudne, ale że wielu U-Bootom sztuka ta się udała i że mają naprawdę dużą szansę, by bezpiecznie dopłynąć do Tulonu. Ponieważ na pokładzie U-Boota znajdowało się kilku członków załogi, którzy już wcześniej służyli na Morzu Śródziemnym, ich pozytywna opinia odnośnie nowego rejonu operacyjnego szybko została

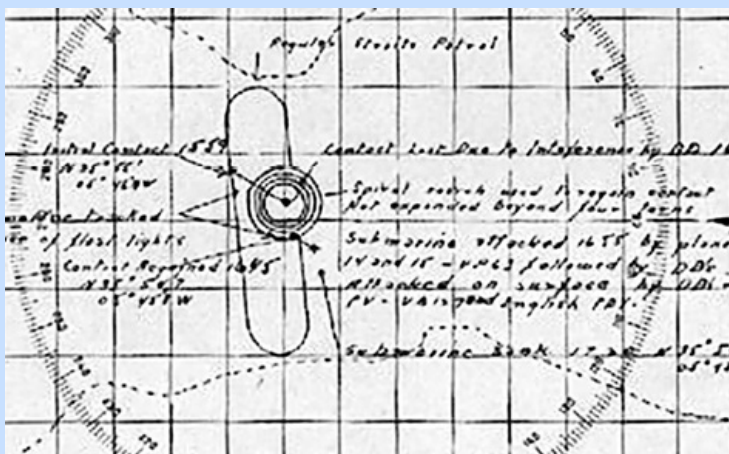
zaakceptowana, a podtrzymało ją optymistyczne nastawienie Geidera.

Tak długo, jak tylko było to możliwe, U-761 podążał prostym kursem z Brestu do Finisterre. Pierwsze światła z nabrzeża dostrzeżono 17 lutego. Niemieckiego okrętu nie nękał żaden atak lotniczy na Zatoce Biskajskiej, aczkolwiek U-Boot zanurzał się kilkakrotnie, ponieważ jego wykrywacz radaru przechwytywał podejrzane sygnały.

U-761 pozostawał blisko wybrzeża, będąc poza wodami terytorialnymi Hiszpanii oraz Portugalii.

Od chwili wypłynięcia z Brestu dowódca U-761 stosował tę samą taktykę: zanurzenia, gdy tylko nadchodził świt i pozostawania na powierzchni w nocy. W zanurzeniu jego prędkość ustawiona była na wolno a w wynurzeniu oscylowała w granicach trzech–pięciu węzłów.

Geider mocno wierzył w skuteczność wykrywacza radaru, w który był wyposażony jego okręt. Pozostawiał więc U-Boota na powierzchni tak długo, dopoki radar czegoś nie wychwytał. Planował nawet napisanie szczegółowego raportu o wykrywaczu radaru Borkum zaraz po przybyciu do Tulonu.



Pierwszy kontakt MAD z zanurzonym U-761

Około tygodnia po opuszczeniu Brestu ku całkowitemu zaskoczeniu Geider został oświetlony wiązką światła przez patrolujący samolot. Dopiero wtedy wykrywacz radaru ostrzegł przed zagrożeniem. Jego obsługa zaraportowała, że samolot musi znajdować się tuż nad nimi. Wydano rozkaz obsłudze działek przeciwlotniczych. Działo 37 mm zacięło się zaraz po wystrzeleniu trzeciej serii, gdyż jeden z pocisków nie został załadowany właściwie. Zamiast wyprostować pocisk, obsługa działka wciąż podążała za lecącym samolotem lufą swego działka. Dopiero ktoś z boku dokonał korekty pocisku, tak że w końcu działko mogło oddać strzał. W tym jednak czasie nadlatujący samolot zdążył zrzucić swoje bomby, które

szczęśliwie dla U-761 spadły w bezpiecznej od niego odległości. Zaraz po tym zdarzeniu wydano rozkaz zanurzenia. U-Boot pozostał nieuszkodzony. (Nota: Był to wellington z 179. Dywizjonu patrolujący okolicę w poszukiwaniu okrętów podwodnych wroga, zaatakował wynurzonego U-Bootu 19 lutego o godzinie 4.14 na wysokości 38.55 N, 09.31 W, na zachód od Lizbony. Zrzucono sześć bomb głębinowych, które wyraźnie chybiły. Samolot ostrzelano działkiem przeciwlotniczym.

Po wykonaniu ataku kontakt radarowy utrzymywał się przez kolejne 30 minut).

Przechwycone dokumenty wykazują, że U-Boot miał przecieki na prawej burcie, gdy okręt zszedł na głębokość około 180 metrów. Zapis ten z pewnością powstał jako punkt na liście niezbędnych napraw po przybyciu do Tulu. (Nota: Nie jest jasne, czy ów przeciek mógł mieć cokolwiek wspólnego z atakiem lotniczym).

U-Boot minął Cape Saint Vincent na powierzchni w nocy z 22 na 23 lutego. 23 lutego z nastaniem świtu jak zwykle się zanurzył. Późną nocą z pokładu spostrzeżono światła Kadyksu. Kilku więźniów potwierdziło, że U-761 zszedł pod wodę około północy po wcześniejszym sygnale antyradarowym, jednak wynurzył się już trzy godziny później.

Okręt przybył w rejon Cieśniny Gibraltarskiej 12 dni po opuszczeniu Brestu, czyli zgodnie z instrukcją dowództwa.

Księżyc znajdował się w nowiu 23 lutego.



**Dowódca Earl Taebert oraz porucznik Howard Baker z
załogi cataliny atakującej U-761**

Około godziny 5.00 24 lutego z U-761 dostrzeżono światła Trafalgaru, po czym U-Boot się zanurzył. Kurs 150° doprowadził go do Banco de Trafalgar, gdzie jego

nasłuch wychwycił liczne szумы. Dowódca zmienił kurs na 110°. Po chwili skorygował go na kurs 75°, kierując okręt wprost do Cieśniny Gibraltarskiej. Geider korygował kurs za pomocą peryskopu, który podniósł dwa lub trzy razy. Jeńcy zeznali później, że oskarżają swojego dowódcę o zdradzenie w ten sposób pozycji U-Bootu patrolującym samolotom. Słysząc było coraz głośniejsze szумы, jednak z każdą chwilą zbliżania się do cieśniny strach zdawał się opuszczać załogę.

Podwodna prędkość U-761 ustawiona była na wolno naprzód a głębokość zanurzenia oscylowała na granicy 50 metrów. Różna gęstość wody powodowała trudności w utrzymaniu okrętu na odpowiedniej głębokości.

U-761 znajdował się zatem na głębokości 50 metrów, płynąc wolno naprzód, gdy nagle załoga usłyszała cztery eksplozje. Jeńcy zeznali, że według nich były to bomby lotnicze, gdyż brzmiały nieco bardziej miękko niż regularne bomby głębinowe zrzucone z okrętu. Żadne uszkodzenia zostały odnotowane podczas tego ataku, jednakże zarówno oficerowie, jak i reszta załogi zrozumieli, że ich okręt prawdopodobnie został odkryty.

Niektórzy z jeńców mówili o dwóch, inni o trzech kolejnych atakach bombami głębinowymi. W zamieszaniu nie sporządzono adnotacji odnośnie liczby bomb głębinowych detonujących poblizu U-Bootu, niemniej

jednak zgodnie stwierdzono, że to ostatni atak wyrządził okrętowi największe szkody.



HMS Wishart i HMS Anthony w czasie polowania na U-761

Po pierwszym ataku bombami głębinowymi większość jeńców zeznała, że ich zdaniem U-761 musiał pojawić się na powierzchni. Chwilę przedtem nieoczekiwanie doznał silnego przechyłu na dziób. Dowódca momentalnie wydał rozkaz trymowania, jednakże U-761 prawdopodobnie był bliżej powierzchni niż sugerował głębokościomierz i w związku z tym znalazł się na wodzie. Pomyłkę wnet odkryto i okręt ponownie powędrował w dół.

Z zeznań jeńców wynika, że po tym zdarzeniu jeden lub dwa ataki zostały przeprowadzone na zanurzony okręt. Do listy spraw niezwłocznie wymagających załatwienia dopisano sprawdzenie, dlaczego U-Boot niespodziewanie się wynurzył. Wszystkie urządzenia elektryczne, włączając, baterie i silniki elektryczne, uległy zniszczeniu i nie można było nimi operować. Główny wyłącznik rozbity na części znalazł się na podłodze. Hydrofony i urządzenia radiowe przestały działać po jednym z pierwszych ataków. Kompresor był martwy. Sprzęgło pomiędzy silnikiem Diesla i silnikami elektrycznymi zacięło się. (Nota: Fotografie dokumentujące zatopienie wykazują duże bąble powietrza wydobywające się z okolic steru U-Boota).

Jakakolwiek ucieczka nie wchodziła w rachubę. Powietrze na pokładzie U-Boota robiło się coraz bardziej obrzydliwe. Nie działały światła, poza awaryjnymi. Jeden z jeńców zeznał nawet, że w powietrzu dało się odczuć zapach chloru. Sytuacja była beznadziejna. Po krótkiej konsultacji z głównym mechanikiem Lendle Geider wydał rozkaz wynurzenia i przygotowania się do opuszczenia okrętu.

Po mniej więcej 15 minutach od pierwszego ataku U-761 się wynurzył, a jego załoga przystąpiła do opuszczania pokładu. Żadne z dział U-Boota nie otworzyło ognia. Główny mechanik zainstalował detonator na jednej z torped i wraz z dowódcą jako ostatni opuścili pokład przez

kiosk. Po tym, jak znaleźli się w wodzie, nastąpiło nieporozumienie. Lendle popłynął w kierunku zanurzonej rufy, a dowódca zaczął krzyczeć, by ostrzec go przed nadchodzącym niebezpieczeństwem. Gdy torpeda eksplodowała, Lendle doznał licznych ran i zmarł w ramionach Geidera, który momentalnie popłynął mu na ratunek.

W momencie gdy załoga U-Boota opuszczała swój okręt, niszczyciele przystąpiły do ostrzału, a kilka samolotów znajdujących się w powietrzu zrzuciło dodatkowe bomby głębinowe. Zabiło to kilku rozbitków z U-Boota, innych poraniło. U-761 zatonął po po mniej więcej pięciu minutach od momentu rozpoczęcia ewakuacji przez załogę^[396].



Ostatni przed zatonięciem widok pokładu U-761

W raport alianatów zaś czytamy:

O godzinie 15.59 samolot 63-P-15, jedna z dwóch catalin MAD-cat patrolująca okolice Cieśniny Gibraltarskiej nawiązała kontakt. Zaraz po tym samolot 63-P-14 dołączył do poszukiwań. Oba samoloty wystrzeliły dodatkowe flary świetlne. Do samolotów dołączył HMS Anthony – nawiązał kontakt azdykowy, który po chwili został utracony.

O 16.45 samolot #15 nawiązał kontakt i zrzucił ładunek 23 bomb, a dwie minuty później kolejne 24 bomby dodane

zostały przez samolot #14. Po 20 sekundach HMS Anthony zrzucił ładunek 10 bomb głębinowych niedaleko miejsca zaatakowanego przez samoloty. O 17.02 dziób U-Boota spostrzeżony został przez moment na powierzchni, po czym momentalnie zniknął. O 17.07 HMS Wishart dołączył do ataku i zrzucił kolejne 10 bomb, a zaraz po nim HMS Anthony dodał drugie tyle. O 17.10 U-Boot pojawił się na powierzchni, jego załoga rozpoczęła opuszczanie pokładu. Oba niszczyciele otworzyły ogień i jeden z pocisków trafił bezpośrednio we wieżyczkę. Kilka minut później zrzucono bomby głębinowe z PV 127 i z brytyjskiej cataliny. U-Boot eksplodował i zatonął o 17.20^[397].

Ciekawostką jest to, że archiwa zawierają także raport z przesłuchania dowódcy U-Boota, które odbyło się zaraz po tym, jak dostał się on do niewoli. Warto przytoczyć to przesłuchanie:

Przesłuchanie po przejściu dowódcy na pokład

HMS Anthony.

Przesłuchiwany – dowódca Horst Geider

Przesłuchujący – porucznik J.V. Steele

Jeniec mówił łamaną angielszczyzną, ale ogólnie zrozumiałą. W rozmowie wyjawiał nawet, że przez jakiś czas mieszkał w Hayward w hrabstwie Sussex, w Anglii. Jego miastem rodzinnym był Stuttgart.



Załoga bombowca, który zatopił U-761

G-Geider

P-Przesłuchujący

G - Proszę zawołać lekarza, by zajął się tym człowiekiem, on ogromnie cierpi.

P - Dobrze, zajmiemy się nim niebawem. Jakie są jego obrażenia?

G – Żołądek, jak myślę. Bomba zrzucona z samolotu spadła do wody bardzo blisko niego. (cisza przez krótką chwilę)

P – Pomoc zjawi się lada moment. Dołączy do innych rannych na górnym pokładzie.

G – Nie rozumiem tego, co robił wasz samolot!

P – Dlaczego?

G – Zapewne piloci widzieli, że moja załoga opuszcza pokład i skacze do wody oraz że nie było najmniejszej szansy na ucieczkę. A oni otworzyli do nas ogień z broni maszynowej.



Moment zatonięcia U-761 uchwycony z atakującego samolotu

P – Uważasz, że było to niepotrzebne?

G – Oczywiście i zapewne przyczyniło się do śmierci wielu członków mojej załogi. Chyba że jakiś inny niszczyciel wyłowił ich z wody. Ilu zostało wyratowanych?

P – Jak to się stało, że sam nie zginąłeś? Musiałeś znajdować się blisko swego okrętu w momencie, gdy samolot otworzył ogień.

G – Musiałem mieć pewność, że cała moja załoga wydobędzie się z okrętu przez kiosk.

P – A więc czy nie uważasz, że to wiele wyjaśnia?

G – Nie rozumiem!

P – Czy na pewno pamiętasz pozycję swojego okrętu, innych niszczycieli i tego tu okrętu w momencie, gdy pilot otworzył ogień?

G – Tak, to było... (Geider naszkicował pozycję, która była prawidłowa)

P – Czy naprawdę myślisz, że pilot okazałby się głupcem, który pozwoliłby na powrót twojej załogi przez kiosk do wnętrza okrętu w momencie, gdy nasze okręty znajdowały się na takich pozycjach?

G – Masz na myśli... (cisza)

P – Tak. To, że mógłbyś wystrzelić do nas ze swoich wyrzutni dziobowych.

G – Nie mógłbym tego uczynić!

P – No cóż. Byłem na mostku tego okrętu podczas akcji i nie widzę ku temu najmniejszych przeciwwskazań. Myślę zatem, że pilot postąpił słusznie.

G – Jesteś w błędzie! Nie mogłbym wykonać ataku torpedowego. Wasz pierwszy atak całkowicie zniszczył mój... (jeniec używa niemieckiej terminologii, która nie może zostać właściwie przetłumaczona, ale najwyraźniej chodziło mu o mechanizm umożliwiający strzelanie)

P – Nie wiedzieliśmy tego. Tak czy inaczej, mogłbyś wystrzelić ze śródokręcia.

G – Śródokręcia? Masz na myśli... (ponownie jeniec używa niemieckiej terminologii, którą nie sposób przetłumaczyć)

P – Tak. Z tub znajdujących się po obu stronach wieżyczki.

G – Mój okręt nie posiadał takich! Głupotą jest założenie, że mogłbym wystrzelić torpedy, biorąc pod uwagę, jak małe miałbym szanse na trafienie.

P – Obawiam się, że nie mogę ci wierzyć. Widziałem już na własne oczy zbyt wiele torped i mam dla nich zbyt wiele szacunku. Myślę więc, że z łatwością mogłbyś je odpalić. Zachowywaliśmy ostrożność, tak jak i pilot. Czy myślisz, że nieruchomy niszczyciel jest łatwym celem?

G – Zupełnie nie rozumiesz działania torped!

P – Może i nie. Ale nadal wierzę, że z łatwością mogłbyś je do nas odpalić.

G – Czy uważasz zatem, że skapitulowałem?

P – Mówię tylko, co moim zdaniem mogłoby się stać.

G – To głupota. Nawet gdybym wystrzelił do was swoje torpedy dziobowe, mogłyby one nie trafić.

P – Musiałyby być to bardzo kiepski strzał zatem.

G – Spójrz, byłeś tutaj... a ja tutaj. (jeniec znów szkicuje)
Jeślibym wystrzelił, to torpeda popłynęłaby o tak...
(ponowne szkicowanie biegu torpedy)

P – Nie. Ustawiłbyś je na wprost.

G – Nie! Nie mógłbym tak zrobić!

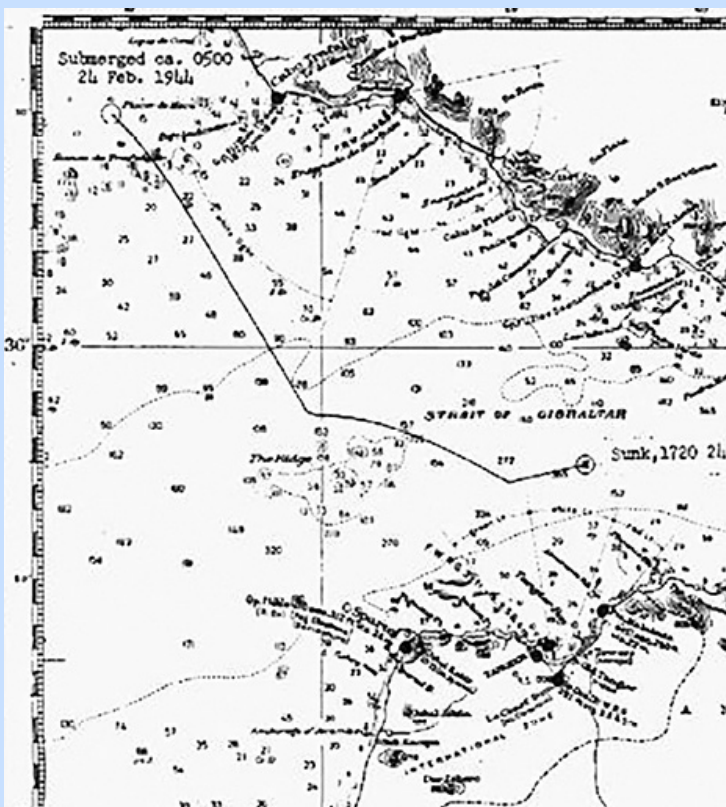
P – Tak czy owak, wystrzelone torpedy w najgorszym wypadku mogłyby przejść bardzo blisko nas, płynąc na nasz kurs.

G – Ale powiedziałaś przecież, że wasze silniki były zastopowane, więc jak miałyby się to niby stać? Widziałem, że zastopowaliście, gdy zacząłem płynąć ku wam.

P – Uważam zatem, że możesz uważać się za szczęściarza.

G – Tylko ty tak to widzisz – to nieszczęście dla mnie, a szczęśliwy traf dla ciebie. Moi ludzie też tak myślą. Ilu moich marynarzy uratowały niszczyciele?

P – Nie wiem jeszcze.



Schemat przejścia U-761 przez Cieśninę Gibraltarską

G – Cała moja załoga opuściła okręt żywa, ale wasze bomby narobiły sporo szkody. Ten mężczyzna jest w poważnym stanie.

P – Wiem, ale nasz chirurg chwilowo zajmuje się innymi rannymi.



HMS *Whiskes* ratuje rozbitków z U-761

Nieco później

P – Czy twoi ludzie mają się teraz lepiej?

G – Tak, dziękuję. Wydają się zadowoleni.

P – A więc to już koniec wojny dla nich.

G – Są szczęśliwi, że zostali uratowani.

P – Czyżby myśleli, że nie zatrzymamy się i nie podejmiemy ich z wody?

G – O tak. Ale ja byłem szczególnie szczęśliwy, widząc wasz okręt. (spogląda na zegarek)

P – Dość dużo wydarzyło się w jakże krótkim czasie.

G – O tak. Nie spodziewałem się tego.

P – A czego zatem spodziewałeś się po naszym działaniu?

G – Źle mnie zrozumiałeś. Nie spodziewałem się waszego ataku.

P – Czyżbyś nas nie słyszał?

G – Myślałem, że jesteście znacznie dalej. Pierwsze, co usłyszałem, to ześlizgujący się chłupot daleko od nas. A niedługo potem nastąpił wasz wielki atak.

Konwersacja odbyła się w przeciągu godziny, podczas której jeniec nabrał pewności siebie i odzyskał równowagę. Mówił szczerze i spokojnie, ale w dalszym ciągu nie mógł zrozumieć motywu ataku samolotu^[398].

Na marginesie warto jeszcze zaznaczyć, że mottem okrętowym niszczyciela HMS *Anthony* było: „Portia in Ardua” czyli „Męstwo podczas trudności”.

W lutym odnotowano jeszcze dwa sukcesy śródziemnomorskich U-Bootów. 27 lutego *U-407* posłał na dno niewielki szkuner *Rod el Farag*^[399] płynący z Hajfy do Famagusty. Nieznane są liczba załogi szkunera ani los marynarzy. Wiadomo tylko, że ładunkiem był

spirytus. Dwa dni później ten sam U-Boot natrafił na większy cel. Storpedował i zatopił tankowiec *Ensis*^[400] płynący pod balastem w konwoju podążającym z Hajfy do Iskenderun. Uratowano całą 66-osobową załogę. Historia tego zbiornikowca jest o tyle ciekawa, że potwierdza powiedzenie „do trzech razy sztuka”. Najpierw 8 czerwca 1941 roku *Ensis* zaatakowany został przez *U-46*. Trafiły go dwiema torpedy, jednak ponieważ płynął pod balastem, nie zatonął i o własnych siłach dostał się do portu przeznaczenia. Następnie, 4 kwietnia 1942 roku, zaatakował go *U-572*. *Ensis* został jedynie lekko uszkodzony, bo wróg ostrzelał go tylko z działka 20 mm. I dopiero podczas trzeciego spotkania z U-Bootem poszedł dno na Morzu Śródziemnym.

7

Za wszelką cenę

*To znów okręt pruł na południe.
Klimat wymarzony, miłosny.
Gibraltar, Malta, Aleksandria.
I tu, przystosowując sposoby
walki do warunków miejscowych,
imperator Neptun słał
na uparty okręt innych swoich admirałów:
żarłoczne rekiny i parzące meduzy.
A od gorączki się puchło.*

Wincenty Cygan, *Granatowa załoga*

**Sukcesy U-Bootów w miesiącu
lutym, szczególnie w porównaniu z**

bezowocnym styczniem, ponownie udowodniły niemieckiemu dowództwu, że nic nie jest jeszcze całkowicie przesądzone.

Planowano zatem wysłanie kolejnych jednostek na ten akwen. Zadaniem U-Bootów było robienie wszystkiego, co w ich mocy, by przeszkadzać aliantom w zajęciu Włoch.

Przez prawie dwie godziny samoloty tropiły zanurzonego U-Boota, zanim przystąpiły do ataku rakietami Mark VI. Wystrzelono ich w sumie 47. W międzyczasie na wskazane przez samoloty miejsce przybyły brytyjskie okręty: fregata HMS *Affleck* oraz niszczyciel HMS *Vanoc*.

Jako pierwszy w tym celu wysłany został *U-392* (typ VIIC) dowodzony przez porucznika Henninga Schümanna. Okręt ten wypłynął z bazy w Breście 29

lutego. Jego misją było przedarcie się na Morze Śródziemne po wcześniejszym patrolu na zachód od Gibraltaru. U-Boot podjął próbę przedarcia się do nowego rejonu operacyjnego 16 marca. Już w godzinach rannych zlokalizowała go catalina P-8 pilotowana przez porucznika Ralpa Spearsa z Dywizjonu VP-63, wyposażona w urządzenie zwane MAD^[401]. Był to wykrywacz anomalii magnetycznych. Załoga natychmiast wezwała dwa pozostałe samoloty ze swego dywizjonu. Były to: P-1 pilotowany przez porucznika Vana Lingle oraz P-7 pilotowany przez porucznika Mathiasa Vopatka^[402]. Przez prawie dwie godziny samoloty tropiły zanurzonego U-Boota, zanim przystąpiły do ataku rakietami Mark VI^[403]. Wystrzelono ich w sumie 47. W międzyczasie na wskazane przez samoloty miejsce przybyły brytyjskie okręty: fregata HMS *Affleck*^[404] oraz niszczyciel HMS *Vanoc*^[405]. Pierwszy pojawił się HMS *Vanoc*. Miał problemy ze zlokalizowaniem zanurzonego U-Boota. Zrzucił bomby głębinowe po uzyskaniu kontaktu azdykowego, ale nie zaobserwował żadnego potwierdzenia skuteczności swego ataku. Zaraz po eksplozji bomb kontakt został utracony. Więcej szczęścia miała korweta HMS *Affleck* należąca do 1. Grupy Wsparcia. Jej poszukiwania azdykiem niemal natychmiast wykazały kontakt, w związku z czym okręt przypuścił atak bombami głębinowymi oraz za pomocą

„jeża”. To właśnie po ataku miotaczem bomb głębinowych nastąpiły silne podwodne eksplozje. Niedługo potem na powierzchni morza ukazały się plamy oleju i szczątki okrętu, potwierdzające jego zatopienie. Po 16 dniach na morzu *U-392* poszedł na dno wraz z całą załogą (52 osoby) w Cieśninie Gibraltarskiej. Wszystkim maszynom biorącym udział w polowaniu na *U-Boota* po części przypisano jego zatopienie, choć niewątpliwie najbardziej skuteczny okazał się atak fregaty.

Więcej szczęścia miał *U-421* (typ VIIC), także oddelegowany na Morze Śródziemne. Dowodził nim porucznik Hans Kolbus. Miał on za sobą tylko jeden patrol bojowy, który co prawda trwał 64 dni, ale okazał się bezowocny. 19 lutego o godzinie 16.35 okręt odbił od nabrzeża Brestu i ruszył w swój drugi rejs. Jego głównym celem było przedostanie się na Morze Śródziemne. Próby głębokościowe okazały się pomyślne. 21 lutego dowódca wydał rozkaz ustawienia na wodzie boi radarowych *Thetis*^[406], które miały zmylić wrogie radary^[407]. Trzy dni później ponowiono to działanie. 2 marca *U-Boot* oświetlony został reflektorem z nadlatującego samolotu, brytyjskiego *Wellingtona Mk XIV* z 179. Dywizjonu RAF-u. *U-421* czym prędzej otworzył w jego kierunku ogień z działek 20 mm, który okazał się celny. Pociski trafiały w kadłub samolotu, jednak niezrażony tym pilot przypuścił atak bombowy.

Trzy zrzucone przez niego ładunki okazały się niecelne. Z kolei załoga U-Bootu mogła mówić o powodzeniu swojej akcji, gdyż uszkodziła prawoburtowy silnik samolotu, który zupełnie przestał działać, co spowodowało zwolnienie sześć bomb głębinowych – spadły one do wody. Jedno z trafień wykluczyło z użytku również radar. Uszkodzony wellington, pilotowany przez porucznika R.G. Knotta, zdołał utrzymać się w powietrzu na jednym silniku i po trzech godzinach bezpiecznie powrócił do bazy.

To na skutek przerwania kabla łączącego antenę z odbiornikiem Naxos nie wykazał nadchodzącego zagrożenia. Załoga U-Bootu szybko uporała się z tą usterką. Okręt dotarł w okolice Portugalii. Osadzony został na dnie, by poczekać na właściwą fazę księżyca pomocną w przedarciu się przez „pułapkę na myszy”. 19 marca dowódca skierował dziób swojej jednostki ku Cieśninie Gibraltarskiej i rozpoczął niebezpieczną misję. Okręt płynął wolno w zanurzeniu. 20 marca około 8 rano znalazł się na wodach Morza Śródziemnego. 30 marca na pokład U-Bootu dotarł rozkaz udania się do bazy w Tulonie. Okręt znajdował się w morzu w sumie 42 dni.



**U-952 z widocznym urządzeniem Naxos, 21 czerwca
1944 roku**

Warto w tym miejscu nieco wybiec w przyszłość. Jak się okazało, *U-421* nie miał już nigdy więcej możliwości udowodnienia swojej wartości bojowej. Choć bezpiecznie pokonał Cieśninę Gibraltarską, to niedługo po tym zniszczony został w bazie w Tulonie. Po raz kolejny pokazuje to, jak ważne było posiadanie odpowiednich bunkrów dla U-Bootów, których brak coraz mocniej odczuwano w Tulonie i innych śródziemnomorskich bazach. 29 kwietnia Amerykanie dokonali zmasowanego nalotu. 178 boeingów B 17 i 310 liberatorów B 24 z 15. Floty Powietrznej USAAF przystąpiło do ataku. *U-421* otrzymał trafienie, znajdując

się przy molo. Kilka bomb eksplodowało w części dziobowej. Okręt niemalże natychmiast poszedł na dno. Po ogłoszeniu alarmu bombowego cała załoga udała się do bunkra położonego około 150 metrów od ich okrętu. Dzięki temu żaden z marynarzy nie zginął. Niemiecki raport z nalotu tak relacjonuje to wydarzenie:

Godzina 11 – nalot na miasto i port w Tulonie. Okręt był w pełni uzbrojony, oprócz wyrzutni torpedowej, która została tymczasowo wymontowana ze względu na przecieki. Załoga udała się do bunkra znajdującego się w odległości około 150 metrów od okrętu. 11.31 – okręt otrzymuje trafienie w część dziobową i niemal natychmiast idzie na dno. Tylko dziób nie tonie i w dalszym ciągu utrzymuje się na powierzchni. Godzina 14 – po nalocie. Cisza^[408].



Emblemat U-952

Chociaż 26 czerwca 1944 roku udało się podnieść wrak *U-421* z dna, to jednak ocena uszkodzeń wykazała, że nie był on już zdolny do służby. Skreślono go zatem ze stanu floty. To jeszcze nie koniec jego historii. Dokładnie 19 sierpnia 1944 roku wrak *U-Boot*a dostał się w ręce aliantów. Ostatecznie swoją karierę zakończył w 1946 roku, gdy przydzielono go Francji, która zdecydowała się pociąć go na złom.

Ostatnim U-Bootem, który podjął w marcu próbę przedostania się na Morze Śródziemne, był U-466 (typ VIIC) dowodzony przez kapitana marynarki Gerharda Thätera. 4 marca rozpoczął swój piąty patrol bojowy. Na jego koncie także nie było jeszcze żadnego zatopienia. Okręt zdołał przekroczyć Cieśninę Gibraltarską 21 marca. 1 kwietnia wpisany został formalnie w skład 29. Flotylli. Po przejściu przez cieśninę operował w okolicach Walencji oraz Barcelony. Nie udało mu się zaatakować żadnego wrogiego statku. 30 marca sam stał się celem. W okolicach Tulonu spostrzegł go brytyjski okręt podwodny HMS *Uproar*^[409] i wystrzelił w jego stronę pełną salwę czterech torped, jednak wszystkie chybiły. Tego samego dnia U-Boot przybił do nabrzeża swej nowej bazy w Tulonie.

Porucznik Laurence Henry Herrick, dowódca HMS *Uproara*, tak opisał atak w swym dzienniku pokładowym:

09.04 - Zauważono wieżyczkę U-Boota w namiarze 307°. Odległość do celu - około dwóch mil morskich. Rozpoczynamy atak.

09.18 - Na pozycji 43°03'N, 05°57'E odpalam cztery torpedy z dystansu 5000 jardów (4570 metrów - Ł.G.). Nie spostrzeżono trafień. U-Boot eskortowany był przez 2 okręty, wszystkie weszły do zatoki.

09.27 – Przybyły na miejsce samolot zrzucił na nas dwie bomby. Spadły także bomby głębinowe, ale żadna dostatecznie blisko celu. Uproar obiera kurs na pełne morze. Podczas naszego odwrotu okolica nadal patrolowana jest przez samolot.

12.48 – Słyszemy urządzenia do poszukiwania okrętów podwodnych.

16.14 – 30 bomb głębinowych spada na nas w trzech następujących po sobie atakach. Nie mamy żadnych uszkodzeń.

20.46 – Wynurzenie^[410].

U-466 raportował trzy torpedy, które minęły jego kadłub. Niedługo potem przystąpiono do kontrataku. Z Tulonu wypłynęły UJ 6075, M 6002 oraz M 6003. To właśnie one przeprowadziły atak na brytyjski okręt podwodny między 16.13 a 16.41. Uproar powrócił bezpiecznie do bazy w La Maddalenie 3 kwietnia. W ten sposób zakończył swój 28. patrol bojowy!

Pierwszy marcowy sukces należał do U-952. 10 marca o godzinie 16.15 doszło do ataku na frachtowiec *William B. Woods*^[411] płynący z Palermo do Neapolu. Statek eskortowany był przez włoski torpedowiec *Aretusa*. „Strzyżyk” wystrzelony do frachtowca trafił go w prawą burtę. Stało się to około 47 mil na północny wschód od Palermo. Torpeda trafiła w okolice ładowni numer V.

Frachtowiec transportował 2115 ton drobnicy, amunicję oraz pojazdy wojskowe. Na jego pokładzie znajdowało się aż 478 osób, w tym 407 żołnierzy amerykańskich. Choć eksplozja wyrwała w kadłubie dziurę wielkości przeszło trzech metrów, to jednak można było mówić o sporym szczęściu, gdyż nie zapaliła pomieszczenia, gdzie znajdowały się bomby. Pomimo tego, że kapitan Edward Clark robił, co mógł, by ratować swój statek, to jednak coraz większy przechył na rufę zmusił go po 25 minutach od ataku do zarządzenia ewakuacji. Do dyspozycji były cztery łodzie ratunkowe, jedna tratwa oraz 14 tratw należących do armii amerykańskiej. Frachtowiec zatonął rufą o godzinie 19.40. Rozbitkami zajęły się eskortujący *Williamsa B. Woodsa* torpedowiec oraz dwie brytyjskie łodzie motorowe przybyłe z Palermo. Po całej akcji ratunkowej złożono formalną skargę na działanie włoskiego torpedowca, który zdaniem świadków bardzo niewprawnie wykonywał swoje obowiązki ratunkowe w stosunku do rozbitków. Ostateczny bilans zatopienia frachtowca wykazał, że zginęło 52 ludzi.

Następny sukces miał miejsce 17 marca. I tym razem padło na amerykański statek. *U-371* zlokalizował konwój SNF-17 płynący z Neapolu do Oranu i zaatakował go „strzyżykiem”. O godzinie 9.38 torpeda trafiła w *Maiden Creek*^[412] płynący pod balastem. Na skutek eksplozji statek osiadł nisko rufą. Dowodzący U-Bootem Mehl nie

zmarnował okazji. Po zaledwie czterech minutach zaatakował konwój jeszcze salwą trzech torped. Rozległy się dwie kolejne detonacje. O 9.48 wystrzelił kolejnego „strzyżyka”. I tym razem słyszano wyraźną detonację. *Maiden Creek* otrzymał trafienie, które całkowicie go unieruchomiło. O godzinie 13.50 zadano mu *coup de grâce*. Drugim trafionym przez Mehla celem był holenderski transportowiec wojska *Dempo*^[413]. To jedna z większych ofiar U-Bootów podczas tej wojny. Plansuje się na miejscu 13. pod tym względem. Transportowiec otrzymał trafienie w prawą burtę. Bez wcześniejszej zgody kapitana Jansena marynarze zaczęli samowolnie opuszczać pokład. Kapitan starał się ratować statek i skierował go w stronę najbliższego brzegu, jednak zanim tam dotarł, jego jednostka coraz bardziej zanurzała się w wodzie, aż w końcu, o godzinie 10.55, zatонуła. Nikt z liczącej 333 osób załogi nie zginął. Transportowiec ten miał na pokładzie 225 ton surówki żelaza oraz 2500 ton piasku.

Sukces *U-371* nie przyszedł jednak łatwo. Pomędzy kolejnymi atakami sam stawał się celem. Oprócz okrętów brytyjskich osłonę konwoju stanowiły także polski ORP *Ślązak*^[414] pod dowództwem komandora podporucznika Romualda Nałęczy-Tymińskiego oraz ORP *Krakowiak*^[415] dowodzony przez kapitana marynarki Wszechwłada Maracewicza. Od godziny 9.50 HMS *Catterick*^[416] oraz *Ślązak* ruszyły do ataku po

wcześniejszym namierzeniu U-Bootaazdykiem. Zrzuciły bomby głębinowe, które zdołały uszkodzić U-Boota. Zniszczenia nie były jednak na tyle poważne, by przerwać atak Niemców lub, co ważniejsze, zmusić ich do wynurzenia. Ostatecznie U-371 zdołał umknąć prześladowcom. Dowódca *Ślązaka* tak zapamiętał owe wydarzenia:

O godzinie 9.34 nasz azdyk otrzymał bardzo dobre echo podwodne z hydrofonowym efektem. Kontakt straciliśmy w odległości 550 metrów od zanurzonego U-Boota, ale według wskazań rekordera w pozycji, gdzie powinien był znajdować się U-Boot, rzuciliśmy serię bomb głębinowych nastawionych na kilka głębokości. Wyników nie zaobserwowaliśmy, ale mieliśmy nadzieję, że U-Boot został dobrze wstrząśnięty. Ślązak nie zdołał odzyskać kontaktu, za to HMS Catterick o godzinie 10.07 zameldował dobry kontakt i niedaleko pozycji naszego pierwszego kontaktu nakrył przestrzeń wodną serią bomb głębinowych. Po chwili to samo uczynił ORP Krakowiak (...)

Tymczasem konwój szedł swoim kursem, czasowo mając przy sobie tylko krążownik przeciwlotniczy HMS Delhi. Zleciłem HMSS Catterickowi i Mendipowi kontynuować polowanie na U-Boota, równocześnie mając oko na Meiden Creeka, który stał w miejscu, świecąc dziurą w prawej burcie. Pozostałym niszczycielom rozkazałem

powrócić do konwoju. Oczywiście dotyczyło to również Ślązaka.

Powracając do konwoju, ORP Ślązak jeszcze raz uzyskał, co prawda niezbyt pewny, kontakt, który zaatakowaliśmy serią bomb głębinowych.(...)

Władze Royal Navy z Algieru wysłały samolot typu Wellington do kontynuowania pościgu za U-Bootem. Miał on okazję do zaatakowania Niemca bombami głębinowymi^[417].

U-371 zdołał powrócić bezpiecznie do Tulonu pomimo tego, że otrzymał kolejne ciosy od niszczycieli eskortowych i poszukujących go samolotów. 25 marca zakończył swój 18. patrol bojowy, który trwał w sumie 22 dni. Już trzy dni później dowódca U-Boota odznaczony został Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego. Waldemar Mehl otrzymał to odznaczenie jako 103. oficer armii niemieckiej.

Atak na U-Boota nie uszedł uwadze brytyjskiej admiralicji. Zapisała uszkodzenie U-Boota na konto *Ślązaka* i samolotu Wellington. Ciekawostką jest również to, że oprócz polskich okrętów osłony w konwoju SNF-17 płynął także polski transportowiec wojska *Sobieski*.

Od 14 lutego przebywał na swoim trzecim patrolu U-450. Dowodził nim porucznik Kurt Böhme. Okręt nadal

nie miał na koncie żadnych sukcesów. Tak też miało już pozostać...

10 marca U-Boot zatopiony został przez bomby głębinowe brytyjskich niszczycieli eskortowych: HMS *Blankneya*, HMS *Blencathrę*, HMS *Brecona*, HMS *Exmoora* oraz amerykańskiego niszczyciela USS *Madisona*. Przebieg akcji najlepiej oddają raporty z brytyjskich archiwów. Pierwszy z nich sporządzono po akcji na pokładzie HMS *Exmoora*:

HMS Exmoor wypłynął z Neapolu 8 marca o godzinie 13.00. O godzinie 6.00 następnego dnia Exmoor do którego dołączył także HMS Brecon, spotkały się z HMS Tumutlem, HMS Tuscanem, HMS Blankneyem oraz HMS Blencathrą. Okręt Exmoor był jednostką dowodzącą.

Tumult raportował, że przeszukał rejon w promieniu 15 mil pomiędzy okolicznymi wyspami a wybrzeżem Neapolu oraz Anzio. Później otrzymał rozkaz, by kontynuować przeszukiwanie nieco bliżej wybrzeża.

Tumult i Tuscan po otrzymaniu rozkazu wróciły razem do Neapolu o godzinie 11.45.

Jako że poszukiwania U-Booty podczas dnia nie przynosiły jak dotąd oczekiwanych rezultatów, wydano rozkaz, by cały zespół kontynuował patrolowanie podczas nocy, trzymając się bliżej wybrzeża. Wnioskowano

bowiem, że poszukiwany U-Boot mógł szykować się do zaatakowania statków w rejonie Anzio, czyli na drodze konwojów przybrzeżnych płynących z Neapolu. O godzinie 19.20 padł rozkaz zmiany kursu na południowy.

O godzinie 19.36 usłyszano detonację bomb głębinowych i niemal od razu spostrzeżono przed sobą USS Maddison. Okazało się, że będący w okolicy Maddison złapał dobry kontakt, po którym postanowił przeprowadzić atak. Zaraz po zrzuconiu bomb kontakt został utracony. Padł rozkaz, by zespół rozpoczął przeszukiwanie w promieniu czterech mil od miejsca ataku. Kontakt w dalszym ciągu nie udawało się ponowić. Po przeszukaniu wyznaczonego miejsca okręty miały powrócić do standartowego poszukiwania systemem kwadratu.

Gdy szykowano się do zaprzestania dalszych poszukiwań wroga, o godzinie 22.07, Blankney zaraportował kontakt. Najbliżej niego znajdował się Brecon, któremu wydano rozkaz zapewnienia mu wsparcia. Oba okręty miały natychmiast wyruszyć do ataku, a okręty Exmoor oraz Blencathra miały patrolować naokoło nich i wypatrywać wroga w jasnym świetle księżyca.

O godzinie 22.27 Blankney zrzucił pięć bomb głębinowych, po czym do centrali napłynął meldunek o defekcie azdyka. Będący w pobliżu Brecon nie zdołał nawiązać kontaktu azdykowego tak jak i reszta zespołu.

Okręty podążały przypuszczalnym kursem, jaki mógł wybrać zanurzony U-Boot.

Blankney raportował, że tuż przed wykonaniem przez niego ataku, mocno zatrzęsło okrętem, po czym awarii uległ azdyk. Wnioskowano, że istniało prawdopodobieństwo staranowania U-Boota.

Odtąd żaden z niszczycieli nie był w stanie nawiązać kontaktu azdykowego. Wydano rozkaz przeszukiwania metodą kwadratu w odległości czterech mil od ostatniego kontaktu i ataku. Niedługo potem okręty otrzymały rozkaz powrotu do Neapolu.

Podczas wykonywania ostatniego okrążenia wyznaczonego obszaru Brecon nawiązał kontakt o godzinie 4.23. Echo określono jako okręt podwodny. Znajdujący się najbliżej Exmoor zmienił dotychczasowy kurs i popłynął, by dołączyć się do Brecona.

O godzinie 4.40 Brecon zaatakował 10 bombami głębinowymi. O godzinie 4.45 nadał meldunek odnośnie jego wątpliwości co do atakowanego celu. Przypuszczano bowiem, że zaatakowano przepływającą ławicę ryb.

O godzinie 5.07 Exmoor nawiązał wątpliwy kontakt. Udało się go w końcu określić jako okręt podwodny. Przystąpiono do ataku pięcioma bombami głębinowymi, jednak jedynie cztery udało się zrzucić. Po ataku momentalnie utracono kontakt. Zarówno Brecon, jak i Exmoor zastopowały silniki.

Brecon ponownie zgłosił kontakt, tym razem w bezpośredniej bliskości, a Exmoor wystrzelił w tym kierunku flarę. Do centrali nadszedł raport, że zlokalizowany kontakt musi być okrętem podwodnym. Exmoor zdecydował się przeszukać podejrzany rejon, płynąc z małą prędkością. Pomimo ponownej utraty kontaktu postanowił zrzucić bomby głębinowe o godzinie 5.18. Wykonał to na ślepo i ponownie zaistniało podejrzenie, że atakowanym celem może być jednak ławica ryb.

Podczas gdy starano się odzyskać utracony kontakt, o godzinie 5.40 na powierzchni wody nieoczekiwanie pojawił się U-Boot. Wynurzył się blisko Brecona. Exmoor nie był gotów do natychmiastowego przeprowadzenia ataku z broni pokładowej. Dopiero o 5.42 wystrzelił z działa, trafiając w wieżyczkę. Kontynuowano ostrzał. Zgłoszono przynajmniej jedno trafienie w cel. Strzelały także Blencathra oraz nowo przybyły HMS Urchin. Niedługo potem załoga U-Booty zaczęła opuszczać pokład^[418].

Dla uzupełnienia obrazu warto przytoczyć także raport z HMS Brecona:

O godzinie 4.38 U-Boot pojawił się na powierzchni i był wyraźnie widoczny w jasnej poświacie księżyca około

dwóch mil od nas (od Brecona – przyp. Ł.G.). Od razu otwarto ogień, początkowo tylko z Pom-Pom, głównie po to, by wskazać miejsce przebywającemu niedaleko Exmoorowi. Zwiększono prędkość do 20 węzłów i skorygowano kurs na cel. Także działa większego kalibru otworzyły ogień. Około 4.43 działa Exmoor dołączyły do ostrzału. Nasz azdyk utrzymywał stały kontakt z celem. Zarówno Brecon, jak i Exmoor uzyskały trafienia w okolice kiosku.

O godzinie 4.46 przerwaliśmy ogień, znajdując się na sterburcie U-Boota w odległości około jednej mili od niego. Chcieliśmy znaleźć się przed nim, gdyż naszą intencją było wykończenie go naszymi bombami głębinowymi.

Podczas wykonywania manewru zauważyliśmy, że i Urchin przyłączył się do ostrzału, a zaraz po nim Blencathra. Znajdując się około 500 jardów od celu (457 metrów – przyp. Ł.G.) zauważyliśmy, że marynarze z U-Boota zaczynają wskakiwać do wody. Zmniejszyliśmy prędkość, lecz nadal przybliżaliśmy się do U-Boota, który miał wyraźnie widoczny przechył na dziób. Nadal prowadziliśmy ogień, głównie w kierunku części od wieżyczki do strony dziobu. Nie udało się nam uzyskać decydującego trafienia, zanim U-Boot niemal pionowo zszedł w głębiny morskie^[419].

Znajdując się w fatalnej sytuacji, dowódca *U-450* zdecydował się na wydanie rozkazu opuszczenia pokładu, przy czym sam wraz z głównym mechanikiem przygotowali swój okręt do samozatopienia. Stąd też komentarz, że nie udało się załodze *Brecona* uzyskać decydującego trafienia przez zniknięciem U-Bootu w głębinie morskiej. Kurtowi Böhme udało się zatopienie swojej jednostki. Zaraz po tym znalazł się na powierzchni wody, by wraz z resztą swojej 51-osobowej załogi dostać się w ręce aliantów.

Ostatni sukces tego miesiąca miał miejsce 30 marca. Okupiony jednak został dużą ofiarą, gdyż atakujący *U-223* sam uległ zniszczeniu. 20 marca z Palermo wyruszyła grupa poszukiwawcza złożona z brytyjskich okrętów: HMS *Laforeya*^[420], *Tumulta*^[421] oraz *Ulster*^[422]. 29 marca grupa uzyskała kontakt azdykowy z wynurzonym *U-223*. U-Boot wykryty został około 60 mil na północny wschód od Sycylii. Odbywał swój szósty patrol bojowy.

Grupa poszukiwawcza z marszu wydała rozkaz ataku. Pełną prędkością wyruszyła we wskazane miejsce. Zaalarmowała także dowództwo, które wsparło ją trzema dodatkowymi niszczycielami brytyjskimi, dwoma amerykańskimi oraz trzema amerykańskimi okrętami patrolowymi. Rozpoczęto atak. Oddajmy głos porucznikowi Gerhardowi Buske, który był pierwszym oficerem na pokładzie *U-223* i przeżył ten atak:

Atakowani byliśmy bombami głębinowymi przez 25 godzin przez co najmniej cztery niszczyciele. Zanurzyliśmy się około godziny 2.00 i zeszliśmy na głębokość 230 metrów, tak że okręt aż zaczął trzeszczeć i jęczeć... Cóż, na tak dużej głębokości wszystko wydawało się takie głośnie... To było naprawdę przerażające – niełatwo zachować spokój podczas tak intensywnego i długiego obrzucania nas bombami głębinowymi. Powietrze stawało się coraz rzadsze i prawie nie dawało się już oddychać. Wszyscy byliśmy naprawdę przerażeni i chcieliśmy tylko, by nasi przeciwnicy po prostu sobie odpłynęli, obawialiśmy się, że w pewnym momencie kadłub zwyczajnie pęknie i będzie po nas^[423].

Wykonano w sumie 22 osobne ataki na zanurzonego U-Boota. Zarówno powietrze, jak i akumulatory były już na wykończeniu. Niemal cała załoga U-Boota zachowywała się jak otępiała. Dowódca U-223 Peter Gerlach nie miał innego wyjścia, jak tylko wydać rozkaz wynurzenia z nadzieją, że jakimś cudem uda mu się uciec atakującym go okrętom. Panująca na powierzchni ciemność miała być sprzymierzeńcem ucieczki. Wczesnym rankiem 30 marca U-Boot zdołał się wynurzyć. Otworzono klapy, by przewietrzyć okręt, włączono silniki Diesla i rozpoczęto ucieczkę. Pomimo panujących ciemności wynurzony U-Boot zlokalizowany został radarem. HMS *Blencathra*^[424], USS *Hambleton*^[425],

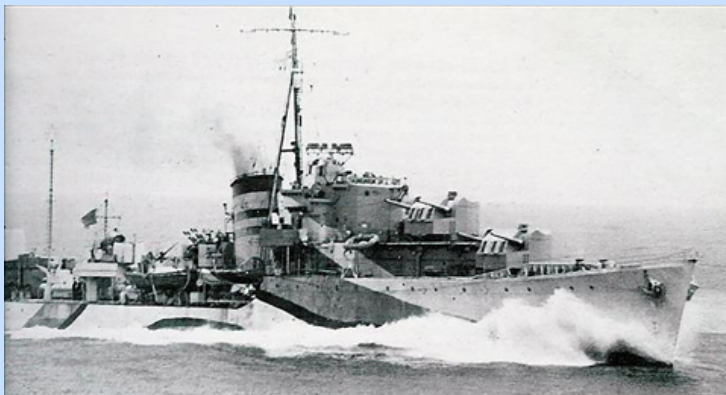
Laforey oraz *Tumult* natychmiast otworzyły ogień. Dystans do celu wynosił 1400 metrów. Zdesperowany Buske wydał rozkaz odpalenia „strzyżyka” z rufowej wyrzutni. Torpeda momentalnie popłynęła w kierunku *Laforeya*. Okazała się celna i spowodowała ogromną eksplozję, która zabiła 189 członków załogi niszczyciela, w tym dowódcę 14. Flotyli Niszczycieli komandora H.T. Armstronga. Uratowano 69 ludzi, w tym porucznik Boyera, który był oficerem artylerii, oraz Boba Burnsa. Na podstawie wspomnień Burnsa BBC archiwa opublikowały następujący artykuł:

Powracaliśmy właśnie do Neapolu w celu wyczyszczenia kotła i na zasłużony odpoczynek. Był 28 marca 1944 roku. Dzięki Bogu - powiedziałem w duchu. Należała się nam przerwa od ciągłych obowiązków, które trzymały nas na morzu przez tak długi czas. Naprawdę tego potrzebowaliśmy. Ostatnie trzy miesiące były dla nas szczególnie trudne. Royal Navy musiała się zmierzyć z poważnymi stratami: Penelope, Royalist, Janus, żeby wymienić tylko te najważniejsze, które leżały teraz na dnie morza przez ataki spod wody, z powietrza dokonywane przez Jerries(jest to potoczna nazwa Niemców, Brytyjczycy nazywani byli „Tommies” a Niemcy „Jerrys” – przyp. Ł.G.). 11-calowe działo pancerne obsadzone było na torach wraz ze zdalnie sterowanymi bombami. Serce podpowiadało mi, że udajemy się na południe od Neapolu. Liczyliśmy na to, że znajdziemy się

tam rankiem 30 marca. Boyer i ja rozpoczęliśmy nawet dyskusję o nadchodzących dla nas dniach pełnych spokoju i odpoczynku, gdy nagle Jock Abernathy, duży i gruboskórny Szkot, pojawił się, by poinformować nas o tym, że komandor Beaky Armstrong, nasz nowy dowódca, chce nas widzieć w swojej kabinie. Co to mogą być za wiadomości? Czyżby rozkaz powrotu do UK? Lub być może kilka dni w Sorrento lub na Capri, tak jak nasz poprzedni dowódca, komandor Tubby Hutton obiecał poprzedniego listopada, podczas gdy Neapol zmagał się z potworną epidemią tyfusu? Nic z tych rzeczy! Rozkaz naszego dowódcy nakazywał zwiększenie prędkości do cała naprzód i obranie kursu na zachód od Stromboli, gdzie zaraportowano obecność U-Boota.

Po całej naszej dotychczasowej działalności na Morzu Śródziemnym polowanie na U-Boota określone zostało jako bułka z masłem. Czyż nie zatopiliśmy już włoskiego okrętu podwodnego Asihangi u wybrzeży Sycylii? No cóż, już samo operowanie w obszarze wolnym od Luftwaffe wydawało się wystarczającą zachętą.

W południe, gdy właśnie przybyliśmy w rejon, gdzie sygnalizowano obecność U-Boota, dołączyliśmy do zespołu okrętów złożonego z Tumulta, Blencathry, Quantocka oraz Lammertona. Jak tylko metaliczny dźwięk azdyka dał o sobie znać, wiedzieliśmy, że udało nam się zlokalizować naszą zdobycz.



HMS Laforey został zatopiony przez U-223 30 marca 1944 roku

Atak po ataku nie przynosiły rezultatu, nie udawało się wypędzić U-Bootu na powierzchnię, jednakże nasza obsługa azdyka była pewna tego, że brak powietrza zmusi w końcu U-Bootu do wynurzenia się na powierzchnię wraz z nastaniem ciemności, a mój zespół miałby wtedy szansę na wspaniały coup de grâce.

Krótko przed 1.00 następnego dnia wysłano wiadomość z nasłuchu na mostek o tym, że zanurzony U-Boot opróżnia swoje zbiorniki balastowe, tak więc mieliśmy być w pogotowiu i oczekiwać na rozkaz wystrzelenia śnieżynek.

Dowódca Armstrong z sobie tylko znanych powodów zdecydował, że nie będzie słuchał komunikatów napływających z naszego nasłuchu. Tylko połowa załogi

znajdowała się na posterunku, podczas gdy druga połowa smacznie sobie spała. Po fakcie można stwierdzić, że wielu z tych 179 ludzi, którzy stracili życie, dałoby się uratować, gdyby tylko znajdowali się na stanowiskach bojowych. Niespodziewanie dla nas nastąpił rozkaz otwarcia ognia i nagle zrobiło się jasno, jakby noc momentalnie zamieniła się w dzień. Race rozświetliły obszar, w którym miał pojawić się U-Boot.

Obsługa działek na stanowiska – wykrzyknął podporucznik Ticehurst, najmłodszy oficer na pokładzie. Nigdy nie zrozumiałem dokładnie sensu tego, że akurat on wydał taki rozkaz, jednak jak się później okazało, uratowało mi to życie. Gdy byłem już na stanowisku, zauważyłem, że U-Boot jest wyraźnie widoczny po naszej prawej burcie. Nasze 4,7” działko rozpoczęło ostrzał w momencie, gdy oficer przybył na mostek. Zeskoczyłem na dół do Oerlikona zdeterminowany, by ostrzelać pokład U-Boota.



HMS Laforey

Następnie wydano rozkaz przerwania ognia i włączenia lamp poszukujących. Był to właśnie ten moment, na który czekał dowódca U-Bootu. Następnie pamiętam eksplozję i to, że udało mi się oprzeć o osłonę Oerlikona. U-Boot storpedował nas i zrozumieliśmy, że nasz okręt wyrusza właśnie w swą ostatnią podróż. Próbowałem stanąć, ale nie mogłem wykonać żadnego ruchu, nogi mnie nie słuchały. Używając ramion, z trudem wspiąłem się na burtę okrętu. Laforey tonął. Skoczyłem w morze, obracając ramionami niczym pistoletem, by odpłynąć

najdalej, jak tylko się da, od wiru utworzonego przez tonący okręt.

Niestety niczym korek wciągnięty zostałem w ten wir, zassał mnie i wciągał pod znikający pod falami niszczyciel. Na szczęście moje włosy zahaczyły się o pas ratunkowy, który utrzymał mnie na powierzchni.

Stopniowo ciszę w tej ciemni zakłócać zaczęli płaczący współtowarzysze rozrzucony po morzu. Gwizdkiem, który jako obsługujący działą miałem zawsze przy sobie, zacząłem nawoływać innych rozbitków w nadziei, że zaczniemy łączyć się w większe grupy. Gdzieś niedaleko usłyszałem ledwie przytomnego młodego londyńczyka, który uchwyciwszy się kawałka dryfującego drewna, starał się na nim utrzymać w najgorszy z możliwych sposobów. Dwaj moi dobrzy znajomi, kucharz Dave Barton oraz marynarz Knocker White, pomimo odniesionych obrażeń desperacko starali się pomagać tym, którzy gorzej sobie radzili. Niestety, im samym nie udało się przeżyć.

Po pewnym czasie, który zdawał mi się wiecznością, spostrzegłem nagle cień płynącego w pobliżu okrętu. Moja nadzieja niemal natychmiast zgaszona została wołaniem w mym kierunku: Pływaj! Ty niemiecki gnojku, pływaj. Niestety wzięto mnie za Niemca z zatopionego U-Boota. Najwyraźniej marynarze na Tumulcie i Blencatrze

musieli być nieświadomi tego, że mój Laforey także zatonął.

Nieco później zostałem w końcu ostrożnie podniesiony z morza i znalazłem się bezpieczny na pokładzie okrętu. Olej służył mi z ust, gdyż byłem nim cały pokryty. Dostał się nawet do oczu, które kleiły mi się niemiłosiernie i miałem nawet kłopot, by je otworzyć. Po chwili zaczęły mi z nich służyć łzy na widok mych wybawicieli.

Znalazłem się na pokładzie Tumulta, gdzie podano mi sporą dawkę morfiny. Poczułem się po niej błogo i odpłynąłem w spokojną ciszę.

Pokład Tumulta opuściłem w Neapolu, gdzie oczekiwał już na mnie ambulans. Zabrano mnie do szpitala. Na miejscu lekarz zdiagnozował u mnie trzy złamania. Początkowo byłem tymi wiadomościami na temat stanu mego zdrowia całkiem sparaliżowany, ale szybko mi przeszło, kiedy rozejrzałem się wokół i zobaczyłem żołnierzy z okropnymi obrażeniami. Przybyli tu z Anzio oraz Cassino.

Po krótkim czasie przeniesiono mnie do innego szpitala, a następnie zaokrętowano na statek szpitalny Somersetshire, który płynął do Wielkiej Brytanii. Już na miejscu, w Merseyside, doszło do niezapomnianego spotkania z moją żoną oraz malutką córeczką.

Po długiej rehabilitacji wróciłem do czynnej służby, wykonując na początek mniej wymagające zadania na

HMS Excellencie. Czynną służbę zakończyłem w 1947 roku w Afryce Południowej.

Pomimo upływu tak wielu lat (autor opisał to 30 lat po zakończeniu wojny – przyp. Ł.G.) nadal doskonale pamiętam swój okręt Laforey i załogę. Żywię także głęboki podziw dla komandora Huttona, który osiągnął na tym niszczycielu tak wysoki standard wyszkolenia, co przełożyło się z kolei na jakość naszych działań wojennych. Okręt ten zbudowany był przy udziale ludności z Northampton, która zebrała na niego blisko 7500 funtów. Wierzę, że ich inwestycja okazała się opłacalna. Jedyne, czego żałuję, to tego, że po zakończeniu wojny załoga Lofereya nie mogła w komplecie przemaszerować ulicami Northampton w geście dziękczynnym.

Po tylu latach nie żywię już urazy do załogi U-223. Mam też nadzieję, że ci, którym udało się przeżyć, wiedli po zakończeniu wojny spokojne i szczęśliwe życie. Tego im życzę^[426].

Pomimo trafienia Gerlach nie miał powodów do świętowania. Jego sytuacja była wręcz tragiczna. Jedynym rozsądnym wyjściem w tej sytuacji było opuszczenie okrętu. Mat maszynista Ernst Scheid otrzymał rozkaz zamontowania zapalników i przygotowania okrętu do wysadzenia w powietrze. Gerlach nadzorował ewakuację załogi, zdecydował przy

tym, że on sam pozostanie na pokładzie do końca i pójdzie na dno wraz ze swym statkiem. Załoga U-Boota skakała do wody w momencie, gdy pozbawiony kontroli U-223 zataczał kręgi. Niemcy, którzy znaleźli się w wodzie, nadal nie byli bezpieczni, gdyż niszczyciele brytyjskie wciąż prowadziły gęsty ogień w stronę U-Boota. Gerhard Buske wspomina dalej:

Będąc w wodzie, zgromadziliśmy się wokół małej łodzi ratunkowej. Pech chciał, że nasz U-223 zatoczył koło i płynął ku nam, wpychając nas tym samym w pole ostrzału niszczycieli. Tak więc gdy U-Boot ostatecznie zatonął, tylko połowa załogi została wyratowana, drugą połowę pozabijał ostrzał nieprzyjaciela. Nasz dowódca został ranny już podczas pierwszego ataku. Nieprzyjaciele musieli chyba myśleć, że w okolicy znajduje się jeszcze jeden U-Boot, gdyż w miejscu zatopienia Laforeya zrzucono kolejną serię bomb głębinowych. Było wielu rannych, część naszej załogi zmarła potem na pokładzie zaraz po wyratowaniu. Tych marynarzy pochowaliśmy później w morzu. Zbliżał się świt. Ośmiu lub dziewięciu z nas znajdowało się w małej łodzi ratunkowej. Jeden z niszczycieli próbował się zbliżyć do naszej łodzi ratunkowej. Widząc, że nie uda się wciągnąć jej na pokład, zarządziłem: Nie damy rady odpowiednio się do nich zbliżyć, więc każdy, kto potrafi pływać, niech wskakuje teraz do wody i kieruje się ku nim, aby się uratować.

Pamiętam, że Walter Fitz, drugi oficer, jeszcze dwóch i ja dostaliśmy się na pokład niszczyciela. Gdy tylko się tam znalazłem, powiedziałem do oficera, że na łodzi ratunkowej są jeszcze ludzie. Odpowiedział tylko: Ach tak. Bez obaw. Nie zostawimy ich tam. Niestety nigdy nie usłyszałem o tym, by zostali wyratowani. Znam tylko jeden szczegół. Ponoć jedna osoba mogła się uratować, gdyż rzucono do niej linę, którą nawet udało się jej złapać, ale nie zdołała jej utrzymać... no, ale to jest wojna, czyż nie?^[427]



**Amerykański frachtowiec *Meyer London* zatopiony
przez U-407**

Miesiąc marzec zakończył się zatem dla śródziemnomorskich U-Bootów zarówno sukcesem, jak i porażką. Podobny balans nastąpił w kwietniu. Odniesiono dwa zwycięstwa i poniesiono straty. Jednak zanim to nastąpiło, 1 kwietnia śródziemnomorska U-Bootwaffe zasilona została kolejną jednostką, *U-471* (typ VIIC). Dowodził nią kapitan marynarki Friedrich Kloevekorn. Okręt wypłynął 16 marca z Brestu. Początkowo patrolował rejon północnego Atlantyku. 30 marca znalazł się przy Cieśninie Gibraltarskiej. Pokonał ją za pierwszym podejściem i nie niepokojony wpłynął na wody Morza Śródziemnego. Okręt ten nie miał jeszcze na swym koncie żadnego zatopienia. Nie zmieniło się to także podczas tego patrolu. Po 27 dniach rejsu, nadal z czystym kontem, U-Boot zacumował w nowej bazie w Tulonie.

Dwa jedyne sukcesy w kwietniu należały do tego samego U-Boota. *U-407* 13 kwietnia wypłynął z bazy w Salaminie, rozpoczynając w ten sposób swój 11. patrol bojowy. Już 16 kwietnia nawiązał kontakt z wrogiem. Udało mu się zlokalizować konwój UGS-37 płynący z Nowego Jorku do Iranu. O godzinie 18.20 dowódca wydał rozkaz odpalenia salwy trzech torped do trzech różnych frachtowców płynących w konwoju. Atak miał miejsce około 17 mil od Dorny w Libii. Na pokładzie U-Boota usłyszano dwie wyraźne detonacje. Jako pierwszy trafienie otrzymał amerykański frachtowiec *Thomas G.*

Masaryk^[428] transportujący 5000 ton ładunku, w tym pocztę, aceton oraz 12 samolotów P-47, które ustawione były na pokładzie statku. Frachtowiec otrzymał trafienie w prawą burtę na wysokości ładowni numer III. Eksplozja spowodowała powstanie prawie 8-metrowej dziury w kadłubie. Transportowany aceton wywołał dodatkowy pożar, który rozprzestrzenił się do magazynu amunicji dla działka 22 mm. Eksplozja była tam tak duża, że wyrzuciła ludzi znajdujących się na mostku za burtę. Utracono kontrolę nad frachtowcem, który zaczął zataczać samoistne kręgi. Cudem nie doszło do kolizji, gdyż pływający wkoło wrak minął drugi trafiony frachtowiec o zaledwie sześć metrów. Tylko cudem nikt z liczącej 70 osób załogi nie zginął. Kapitan Robert Harrison Sloan wydał rozkaz opuszczenia pokładu. Zwodowano jedną łódź ratunkową oraz trzy tratwy. Rozbitków podjął na swój pokład HMS *La Malouine*^[429] i przetransportował ich do Aleksandrii, gdzie znaleźli się 23 kwietnia. Uszkodzony frachtowiec postanowiono uratować. HMS *Captive*^[430] zahaczył hol i przetransportował wrak do wybrzeży Libii. Osadzono go na dnie na głębokości ośmiu metrów. Udało się odzyskać około 50% jego ładunku. Po zakończonym przeładunku okręt skreślono ze stanu floty.

Drugim trafionym frachtowcem był *Meyer London*^[431] przewożący 7800 ton wyposażenia wojskowego,

włącznie z samolotami. Frachtowiec otrzymał trafienie w prawą burtę w okolicach ładowni numer V. Eksplozja wyrzuciła w powietrze fontannę oleju, oderwała ster i całkowicie zniszczyła działo pokładowe. I w tym przypadku okręt utracił sterowność i zaczął pływać dookoła. Ze względu na poważne szkody kapitan Fred Harry Rylander wydał rozkaz opuszczenia statku. Cała 72-osobowa załoga ulokowała się w czterech łodziach ratunkowych. Rozbitków uratowała ta sama korweta, która niosła pomoc marynarzom z poprzedniego frachtowca. Po godzinie *Meyer London* zatonął rufą.

Jak już wspomniano, w kwietniu doszło także do dwóch strat. Najpierw zatonął *U-455*. Okręt ten służył na północnym Atlantyku, w okolicach USA, stacjonował w Norwegii, później we Francji, a ostatecznie wylądował na Morzu Śródziemnym. Losy tego U-Bootu znane są dopiero od niedawna. Otóż w 2005 roku włoski pływacz zlokalizował w Portofino, w Zatoce Gwinejskiej, wrak zatopionego okrętu podwodnego. Skonstruowano specjalną grupę odpowiedzialną za przebadanie wraku. Okazało się, że prawie nietknięty spoczywa on na głębokości 120 metrów. Był wbity w dno z dziobem sterzącym pod kątem 45° do góry. Problem stanowiło to, że na tak dużej głębokości nurkowie mogli spędzić jedynie 15 minut. Samo zejście do wraku trwało co prawda zaledwie trzy minuty, jednak wynurzenie z dekompresją zajmowało aż trzy i pół godziny. Studia nad

zatonionymi podczas II wojny światowej U-Bootami na Morzu Śródziemnym wykazały, że w tamtym czasie zaginęły tylko trzy okręty. Najbliżej Genui znajdował się na patrolu właśnie *U-455*, jednak to nie wystarczyło, by z czystym sumieniem potwierdzić jego identyfikację. Grupa poszukiwaczy wybrała się zatem do archiwum niemieckiego w Cuxhaven, by porozmawiać z Horstem Bredowem. Na podstawie otrzymanych od niego zdjęć udało się uzyskać trop. Otóż okazało się, że modele VIIC, które dominowały na Morzu Śródziemnym, miały cechy charakterystyczne w zależności od stoczni, w której powstały. Cechą wyróżniającą *U-455* był reling wzdłuż kiosku, wyraźnie widoczny na zdjęciach. Budowa takich relingów cechowała stocznię w Kilonii, gdzie zbudowany został *U-455*. Wyróżniającym elementem był także kompas magnetyczny znajdujący się tuż na przedzie kiosku. Fotografie wraku potwierdziły obecność i tego elementu, tak więc można było przyjąć, że zatopionym wrakiem jest *U-455*.

Z pomocą dr. Axela Niestlé dwóm badaczom okrętu znajdującym się w Niemczech udało się odnaleźć dwóch żyjących członków załogi *U-455*. Byli to Gerhard Schwarz służący w maszynowni diesla oraz Helmut Spitzer z maszynowni silników elektrycznych. Obaj chętnie podjęli współpracę. Schwarz tak wspomina swój przydział do U-Bootwaffe: *Nie wiedziałem, że zostałem przydzielony do okrętów podwodnych. Wszyscy urodzeni*

w 1922 roku zostali powołani do wojska. Za Hitlera każdy musiał służyć^[432]. Jedynie oni przeżyli, gdyż zaraz po przedarciu się przez Cieśninę Gibraltarską i dopłynięciu do Tulonu otrzymali wiadomość, że mają się udać do Niemiec celem odbycia szkolenia oficerskiego.

Choć udało się zidentyfikować okręt, to nadal nie znano przyczyny jego zatonięcia. Axel Niestlé zszedł do wraku w specjalnej kopule, z której swobodnie mógł przeanalizować jego wygląd. Zauważył, że, co dziwne, peryskop nadal wysunięty był na około 30–40 cm. Musiało to oznaczać, że tuż przed zatopieniem okręt płynął pod samą powierzchnią wody. Niestlé odkrył także, że brakuje około 10 metrów rufy. Wniosek był taki, że musiała tam nastąpić silna eksplozja. Już wcześniej inna ekspedycja badająca dno morza natrafiła na minę morską w okolicach wraku. Zafascynowany tematem badacz dotarł do dokumentów przedstawiających niemieckie, brytyjskie oraz włoskie pola minowe w tej okolicy. Na tej podstawie ostatecznie odtworzono ostatnie chwile okrętu. Otóż 5 kwietnia około godziny 22.00 U-Boot miał się spotkać z jednostką nawodną mającą go eskortować. Ponieważ nie pojawił się w wyznaczonym punkcie, uznano go za zaginionego. Musiał wpłynąć na niemieckie pole minowe. Prawdopodobnie dowódca nie dysponował aktualnymi mapami tych pól. Były one ściśle tajne i najprawdopodobniej w wyniku błędu nie zostały

dostarczone na pokład *U-455*^[433]. Błąd ten kosztował życie całą załogę. Do dziś kontrowersję stanowi określenie dokładnego czasu zatonięcia. W starszej literaturze dominuje data 6 kwietnia. Dziś wiadomo, że jest ona błędna. Przyjmuje się, że okręt zatonął między 4 a 5 kwietnia, choć w literaturze zachodniej zaczyna przeważać 5 kwietnia.

8

Koniec 29. Flotyli

Jeśli niemiecki naród nie potrafi zwyciężyć, to
powinien zginąć
Hitler

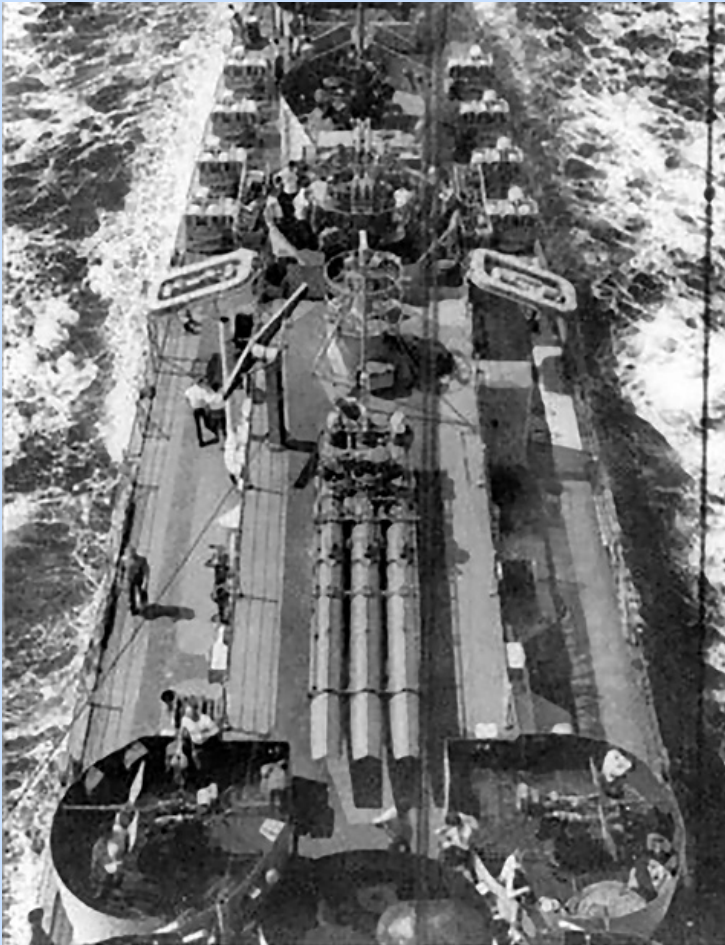
W maju 1944 roku Dönitz zdecydował się wysłać na Morze Śródziemne tylko dwa dodatkowe U-Booty. Pierwszym był U-960 (typ VIIC), którym dowodził porucznik Günther Heinrich. Okręt wyruszył w swój rejs 27 kwietnia z bazy w La Pallice. 9 maja pomyślnie przedarł

się przez Cieśninę Gibraltarską i rozpoczął patrolowanie wybrzeży Algierii. Był to zarazem ostatni okręt, który zasilił śródziemnomorską U-Bootwaffe.

17 maja w drodze do Oranu niszczyciel zaraportował, że stał się celem ataku torpedowego. Trzy „węgorze” minęły go tuż za rufą. Jak się później okazało, sprawcą ataku był nowo przybyły na Morze Śródziemne *U-960*. Dowódca U-Boota Günther Heinrich po nieefektywnym ataku zarządził zanurzenie na 200 metrów i obranie kursu na Tulon. Alianci ponownie ogłosili operację „Swamp” i rozpoczęli polowanie, którego celem tym razem stał się *U-960*.

Drugi to *U-731* (typ VIIC), którym dowodził porucznik Graf Alexander von Keller. Okręt wypłynął w swój czwarty patrol bojowy. Dla Kellera był to dopiero drugi rejs w roli dowódcy, a jego okręt nie miał jeszcze na swoim koncie żadnych osiągnięć. 18 kwietnia U-Boot opuścił Lorient. 15 maja,

znajdując się u samego wejścia do Cieśniny Gibraltarskiej, spostrzeżony został przez dwie patrolujące łodzie latające Catalina należące do amerykańskiej floty powietrznej VP-63 USN/P-1 & P-14, wyposażone w wykrywacze anomalii magnetycznych^[434]. Samoloty przystąpiły do ataku raketami. Po jego wykonaniu poinformowały dowództwo o położeniu U-Boota. Na wskazane miejsce przybyły i skutecznie zaatakowały „jeżem” oraz bombami głębinowymi brytyjskie jednostki HMS *Kilmarnock*^[435] oraz trawler HMS *Blackfly*^[436]. *U-731* zginął z całą 54-osobową załogą.



USS Menges w całej okazałości

Na więcej okrętów nie było co liczyć, gdyż Berlin zrozumiał, że istnieje poważne prawdopodobieństwo inwazji aliantów na tereny Francji dokonanej przez

Kanał Angielski (La Manche) lub dokonanie desantu na tereny Norwegii. Hitler zdecydował, że odtąd priorytetem jest utrzymanie wszystkich dostępnych U-Bootów w obszarze Atlantyku w celu odparcia alianckiej ofensywy. W ten sposób niemieckie okręty podwodne, których wcześniejsze zadania polegały na odcięciu Wielkiej Brytanii od dostaw i w ten sposób rzuceniu jej na kolana, przeszły z roli ofensywnej do wręcz desperacko obronnej w celu niedopuszczenia do dokonania alianckiej ofensywy na kontynent europejski. Rejon Morza Śródziemnego całkowicie utracił priorytet. Niemieckie dowództwo czuło się dość komfortowo z sytuacją we Włoszech, wierząc, że dostępne tam wojska będą w stanie jeszcze przez długi czas odierać aliancką ofensywę. Od terytorium Niemiec dzielił wroga jeszcze spory kawałek. Bardziej obawiano się inwazji z terenów południowej Francji. Takowa była już zresztą zaplanowana na 1944 rok. Planowanej operacji nadano kryptonim Anvil, co w polskim tłumaczeniu oznacza „kowadło”. Coraz skromniejsze siły śródziemnomorskiej U-Bootwaffe nie byłyby w stanie zatrzymać prawdopodobnej alianckiej ofensywy. Wiedza ta nie stanowiła tajemnicy. Pomimo tego, że niemieckie dowództwo rozpaczliwie potrzebowało wzmocnienia na Atlantyku, to jednak nie brało nawet pod uwagę wydania rozkazu odwołującego U-Booty z rejonu Morza Śródziemnego. Z góry przyjęło, że wszelkie próby

przedarcia się z Morza Śródziemnego na Atlantyk skazane są na niepowodzenie. W ten sposób wszystkie śródziemnomorskie U-Booty praktycznie skazano na śmierć na tym akwenie.

W maju 1944 roku doszło do dwóch dramatycznych polowań na U-Booty. Był to szczyt skuteczności alianckiej taktyki „Swamp”. Weteran *U-371* wyszedł w swój 19. patrol bojowy. Miało to miejsce 23 kwietnia. Poprzedniego dowódcę Waldemara Mehla zastąpił porucznik Horst-Arno Fenski, który wcześniej odbył pięć patroli bojowych na *U-410*. Okręt opuścił Tulon i obrał kurs na zachodni akwen Morza Śródziemnego, swój rejon operacyjny. Aliancki raport na podstawie przesłuchania załogi *U-371* dokładnie przedstawia przebieg jego ostatniego patrolu:



Zniszczenia na pokładzie USS Menges, po ataku U-371

U-371, który obecnie znajdował się pod dowództwem Fenskigo, opuścił Tulon, by wyruszyć w swój ostatni patrol. 23 kwietnia 1944 roku około godziny 19.00 U-Boot rozpoczął rejs. Do Cape Cepet eskortowały go dwie niewielkie jednostki przybrzeżne. Było to już standardową procedurą. Po drodze do swojego rejonu operacyjnego, którym po raz kolejny były wybrzeża Afryki Północnej, pozostawał na powierzchni przez całą noc, płynąc kursem południowym. Po przybyciu w wyznaczony rejon okręt

patrolował obszar pomiędzy Cape Bengut a Cape Sigi. Pływał około 10–15 mil od brzegu.

Około 26 lub 27 kwietnia, podczas godzin rannych, gdy okręt znajdował się w zanurzeniu, zlokalizowano szumy wychwycone hydrofonem. Okręt wypłynął na głębokość peryskopową i zauważył dwa duże transportowce – pierwszy około 12 000 BRT, a drugi- 14 000. Eskortowane były przez trzy francuskie niszczyciele. Z wyrzutni torpedowych numer I oraz III wystrzelono torpedy typu FAT, przeznaczone dla większego transportowca. Po mniej więcej minucie jeszcze jedna torpeda FAT, tym razem z wyrzutni numer IV, powędrowała do celu. Wszystkie chybiły. Z wyrzutni numer II wystrzelono do niszczyciela „strzyżyka”. I ta torpeda okazała się niecelna. Po około 12 minutach zarejestrowano trzy eksplozje. Wystrzelone torpedy ustawione były na samozniszczenie. Po upływie odpowiedniego czasu tonęły i osiągając głębokość 120 metrów, eksplodowały. W tym czasie U-Boot opuszczał miejsce ataku i płynął wolno naprzód, znajdując się około 40–50 metrów pod wodą.

28 kwietnia U-371 otrzymał sygnał z dowództwa o płynącym na wschód konwoju, który miał przejść w okolicach Cape Bougaroun. Okręt nie zdołał nawiązać kontaktu z konwojem, ale już następnego dnia otrzymał kolejne depesze informujące go o trzech innych konwojach. Jeden z nich, znajdujący się na wschodzie, miał się składać

z 97 jednostek, wliczając w to osiem zbiornikowców i 15 okrętów eskorty.

Było to mniej więcej w czasie, gdy Fenski szukał konwoju. Nagle przez peryskop zauważył trzy krążące w pobliżu samoloty. Jeden z nich zaczął zataczać koła, tak więc dowódca zdecydował się zejść pod wodę na głębokość 100 metrów. Żaden atak jednak nie nastąpił. Po odczekaniu pewnego czasu okręt wyszedł na głębokość 30 metrów.

Nocą 2 maja Fenski zdecydował się wypłynąć na powierzchnię w celu naładowania baterii akumulatorów oraz nawiązania kontaktu z konwojem. Po kilku godzinach, gdy wydał rozkaz wynurzenia, okazało się, że U-Boot znajduje się niemal w samym środku płynącego konwoju. Dowódca momentalnie nakazał zanurzenie awaryjne na głębokość 100 metrów. Ponownie wynurzył okręt po mniej więcej godzinie i obrał kurs na konwój, kalkulując, czy w momencie nawiązania z nim ponownego kontaktu baterie jego okrętu będą już w pełni naładowane. Niedługo po wyjściu na powierzchnię obserwator zameldował Fenskiemu, że prawdopodobnie spostrzeżeni zostali przez jedną z jednostek nawodnych, tak więc dowódca natychmiast wydał rozkaz zmiany kursu w celu ucieczki. Postanowił jednak pozostać na powierzchni. Nadal wierzył, że po naładowaniu baterii będzie w stanie skutecznie dobrać się do konwoju. U-371 płynął w wynurzeniu aż do momentu, gdy jeden z niszczycieli zbliżył się do niego na odległość 3000 metrów. Wtedy

Fenski wydał rozkaz odpalenia strzyżyka z wyrzutni rufowej, po czym okręt wykonał zanurzenie alarmowe, schodząc na głębokość 100 metrów. Po pięciu – sześciu minutach na pokład dotarł dźwięk silnej eksplozji i odgłosy tonięcia. Założono, że niszczyciel musiał zostać trafiony (trafionym okrętem był USS Menges, jednak nie został zatopiony i powrócił do bazy – przyp. Ł.G.).

Fenski wydał rozkaz powrotu na powierzchnię. Słabe szumy oraz odgłosy eksplodujących bomb głębinowych doszły do uszu załogi w momencie, gdy okręt znajdował się na głębokości 60 metrów. Detonacje stawały się coraz bardziej słyszalne, więc dowódca ponownie zanurzył okręt, z tym tylko, że tym razem zszedł głębiej – na 160–180 metrów. Na wolnych obrotach U-Boot płynął w kierunku wybrzeża. Fenski miał nadzieję, że taki kurs będzie przeciwny do tego, jaki założą poszukujące go okręty wroga. Niebawem jednak kilka dobrze wymierzonych bomb eksplodowało w pobliżu U-371, uszkadzając światła na pokładzie, ster głębokościowy oraz zbiorniki balastowe. Ostatecznie udało się opróżnić zbiornik balastowy numer III i wytrzymować okręt na głębokości 200–215 metrów. Przecieki, które pojawiły się na pokładzie U-Boota, nasiliły się jeszcze podczas kolejnych ataków wykonanych w ciągu kolejnych 30 minut. Każdy kolejny atak wydawał się bardziej precyzyjny od poprzedniego.

Po nasileniu się ataków prawoburtowy wał napędu uległ zniszczeniu, prawoburtowy zbiornik zrobił się niebezpiecznie gorący, a żyrokompas stał się bardzo głośny, tak więc musiał zostać całkowicie wyłączony.

Ostatnia seria bomb głębinowych, która była jednocześnie najbardziej celna, nastąpiła około godziny 6.00. Był 3 maja. Fenski postanowił osadzić swój okręt na dnie, aby utrudnić przeciwnikowi poszukiwania azdykiem oraz zaoszczędzić baterie. Przy całodniowym zanurzeniu i ledwie chwili na doładowanie baterii jego poziom stawał się niebezpiecznie niski i był głównym powodem niepokoju dowódcy.

U-371 po raz pierwszy osiadł na dnie na głębokości około 170 metrów, lecz Fenski chciał zejść jeszcze głębiej. Po raz drugi okręt osiadł na dnie na głębokości 240 metrów, co dawało lepsze możliwości wytrzymowania okrętu. Niestety ilość wody wdzierająca się do wnętrza U-Boota na tak dużej głębokości była niepokojąca. Mimo tego Fenski przetrzymał U-371 w tym położeniu cały dzień w nadziei, że grupa poszukująca zarzuci w końcu atak.

W późnych godzinach nocnych raz jeszcze usłyszano jednostkę nawodną pływającą w okolicy. Na pokładzie U-Boota poziom tlenu był już niebezpiecznie niski. Nawet światła awaryjne przestały działać, a około 15 ton wody wdarło się do środka. Fenski zdecydował, że jego jedyną

nadzieją jest wynurzenie okrętu i ucieczka w ciemnościach na silnikach Diesla.

Podjęto próbę opróżnienia zbiorników balastowych, jednak okręt wydawał się zbyt ciężki. 40 kilogramów sprężonego powietrza, które im pozostało, wydawało się niewystarczające na dokonanie wynurzenia. Dodatkowo U-371 ściągnął uwagę czyhających na powierzchni niszczycieli, które ponownie przystąpiły do obrzucania go bombami głębinowymi. Sytuacja stawała się krytyczna. Centrala U-Boota aż do kolan wypełniona była wodą wymieszaną z olejem. Cała załoga otrzymała rozkaz udania się na rufę okrętu, a silnik elektryczny ustawiono na pełną moc naprzód. Okręt nie zareagował na manewr, tak więc na rozkaz głównego mechanika załoga pobiegła na dziób, zaś silnik ustawiono na całą wstecz. Po kilkukrotnych powtórzeniach tego manewru okręt w końcu zareagował i powoli zaczął się unosić pod kątem 60°. Załadowano wszystkie wyrzutnie i przygotowano się do ataku. Gdy okręt w końcu pojawił się na powierzchni, obsadzono wszystkie działa i rozpoczęto ucieczkę. Baterie elektryczne były już całkowicie wyczerpane.

Na horyzoncie nie spostrzeżono nic przez pierwsze 15 minut. Nagle zauważono jednostkę nawodną tuż za rufą. Fenski krzyknął głośno: Przygotować się do opuszczenia okrętu. Na pokład U-Boota niemal momentalnie spadł grad pocisków wystrzelonych z nadpływającego niszczyciela. Beznadzieja sytuacji spowodowała, że część

załogi U-371 wyskoczyła za burtę. Obsługa maszynowni oraz przedziału torpedowego nadal pozostawała na stanowiskach, gdyż Fenski wciąż wierzył, że zdoła zatopić atakującego go niszczyciela i bezpiecznie ujść z zagrożonego rejonu.

Chociaż wszystkie wyrzutnie zostały załadowane, to jednak okazało się, że każda z nich uległa uszkodzeniu i są niezdolne do strzału. Pojedynczy strzyżyk wyszedł z wyrzutni rufowej w momencie, gdy część załogi U-Boota opuściła już pokład. Atak wykonano w pośpiechu i niewiele uwagi poświęcono właściwemu celowaniu. Szczęśliwie dla Niemców okazało się, że ich torpeda okazała się celna. Trafiła w atakujący ich niszczyciel (trafiono we francuski niszczyciel eskortowy Sènègalais – przyp. Ł.G.).

W tym czasie Fenski, który znajdował się na mostku, oraz dwóch kolejnych członków załogi opuścili U-Boota. Na pokładzie pozostało tylko trzech ludzi odpowiedzialnych za zalanie zbiorników I, III oraz V w celu zatopienia statku. Nie zdołali wydostać się z okrętu, gdyż ten gwałtownie zaczął tonąć^[437].

Ogólnie przyjmuje się, że to właśnie U-371 był pierwszym U-Bootem, na którym skutecznie zastosowano taktykę „Swamp”^[438]. Zanim jego załoga zmuszona została do opuszczenia pokładu, storpedowała dwa okręty wojenne. Pierwszym z nich był USS Menges^[439], który należał do osłony konwoju GUS-38.

Okręt trafiony został torpedą akustyczną 3 maja o godzinie 01.18. Eksplozja uszkodziła ster i obie śruby okrętowe. 31 ludzi zginęło na skutek storpedowania. Kolejnych 25 odniosło rany. Okręt zdołano jednak odholować do bazy, gdzie udało się go wyremontować. Drugim trafionym okrętem był francuski FFL *Sènégalais*^[440]. Trafienie miało miejsce 4 maja o godzinie 04.04.

Dla pełnego obrazu całej akcji warto zapoznać się z raportem sporządzonym przez dowódcę USS *Pride*^[441]:

1) *USS Pride* jako część eskorty konwoju *GUS-38* znajdował się około 2700 metrów na prawej burcie od ostatniego statku kolumny. O godzinie 21.39 spostrzegliśmy małe, żółte pobłyskujące światło na powierzchni w odległości około półtorej mili. Zgłosiliśmy to do dowództwa eskorty konwoju i ruszyliśmy w celu zbadanie obiektu. Na powierzchni wody zataczaliśmy koła reflektorem, jednak jego zasięg wynosił tylko 460 metrów. Niezdolny do pełnej identyfikacji obiektu, otrzymałem rozkaz powrotu do eskorty konwoju.

2) Kurs konwoju 270, szybkość 8 węzłów. O godzinie 22.50 *USS Menges* znajdujący się w tyle zaraportował wynurzony obiekt znajdujący się około 9100 metrów od niego i będący na przeciwległym kursie. O godzinie 23.14 *Menges* zameldował, że obiekt zniknął, gdy dystans między nimi zmalał do 3200 metrów. Rozpoczął

poszukiwania azdykiem. Niedługo potem zauważono wiązkę światła, która, jak przypuszczaliśmy, była wynikiem ataku jeżem przeprowadzonego przez Mengesa. Możliwe było również, że oznaczała storpedowanie niszczyciela. O godzinie 23.34 Menges nadał komunikat za pomocą lampy Aldisa, informując dowództwo konwoju, że został storpedowany. Do nas także napłynął raport o jego storpedowaniu. Jednocześnie otrzymaliśmy rozkaz eskortowania uszkodzonego niszczyciela. Zawróciliśmy nasz okręt, aby udzielić Mengesowi potrzebnej osłony. Ruszyliśmy pełną prędkością, jednak ze względu na ilość tworzonego przez nasz komin dymu zmniejszyliśmy ją do standardowej naprzód. O 23.36 USS Campbell otrzymał rozkaz przeszukania obszaru i zniszczenia okrętu podwodnego.

3) Zygzakujemy i zataczamy obszerne kręgi wokół Mengesa, tak by mieć światło księżyca pomiędzy nami a nim. Znajdując się około 200 metrów od osłanianego niszczyciela, zrzucamy dwie serie bomb głębinowych na wypadek, gdyby okręt podwodny kręcił się w pobliżu z zamiarem torpedowania. O godzinie 00.35, manewrując w okolicach Mengesa, nawiązaliśmy łączność z samolotem, który zaczął krążyć nad uszkodzonym niszczycielem i poszukującym wroga Campbellem. W tym czasie napłynął do nas raport o tym samym migającym świetle po prawej burcie, które widzieliśmy wcześniej. Dystans nieznany. O godzinie 00.47 nawiązujemy kontakt akustyczny z

nieznanym obiektem. Nadal manewrujemy naokoło Mengesa. Nasza pozycja to 37.01N, 50.30E, głębokość wody – 1500 sążni. O godzinie 00.58 spuszczamy jedną bombę głębinową nastawioną na głębokość 30 metrów. Ponownie ma to zapobiec potencjalnemu storpedowaniu. Obsadzamy nasze jeże i łapiemy kontakt z okrętem podwodnym oddalonym od nas o 1100 metrów. O godzinie 01.00 przepływamy bezpośrednio nad zanurzonym okrętem. Nasze jeże uległy awarii i nie były w stanie wystrzelić.

Zarządzono ich sprawdzenie. Kontakt w odległości 91 metrów od nas. O 01.06 zrzucamy kolejną serię bomb głębinowych nastawionych tym razem na 90 metrów. Cel – w dalszym ciągu zapobiegnięcie storpedowania. O 01.15 ponownie nawiązujemy kontakt w odległości 2000 metrów. Nasza prędkość – 10 węzłów, przygotowanie do ataku jeżem. Utrzymujemy kontakt aż do 45 metrów, jednak w momencie wydania rozkazu nasz je” ponownie ulega awarii. O godzinie 01.24 zrzucamy pięć bomb głębinowych ustawionych na średnią głębokość. Tracimy kontakt na 32 minuty, co wzbudza nasz niepokój. O godzinie 01.56 ponownie odzyskujemy kontakt – w odległości 1100 metrów. Płyniemy, by wykonać atak bombami głębinowymi. O godzinie 02.00 tracimy kontakt, co prawdopodobnie oznacza, że okręt podwodny znajduje się na dużej głębokości. Godzina 02.07 – ponowny kontakt w odległości 2000 metrów. Nasza prędkość – siedem

węzłów, przeciwnik porusza się wolno na prawo. Ruszamy do ataku razem z USS Campbellem. O godzinie 02.10 rozpocynam atak pełzający. Naprowadza mnie Campbell. Przerywam atak ze względu na niewystarczające informacje potrzebne do jego przeprowadzenia. Tracimy kontakt. O godzinie 03.39 Campbell odzyskuje kontakt w odległości 1350 metrów. Ponowny atak pełzający. Znowu okrętem naprowadzającym jest Campbell. O godzinie 04.03 rzucam 13 bomb nastawionych na 180 metrów.



Dowódca U-371, kapitan Fenski przesłuchiwany przez aliancki wywiad w Algierii

4) O godzinie 04.05 wracam za rufę Campbella w celu przeprowadzenia kolejnego ataku. O godzinie 04.19 przeprowadzam kolejny atak pełzający. 13 bomb w wodzie. Głębokość morza – 1100 sążni. Obserwatorzy na pokładzie raportują plamy oleju na powierzchni. Campbell ponownie traci kontakt.

5) Zataczamy kręgi, krążymy nad rejonem, gdzie potencjalnie znajduje się wróg, zmieniamy prędkość oraz kurs. Ponowny kontakt następuje o 05.27 w odległości 900 metrów na południe. Tym razem Pride naprowadza, a Campbell atakuje. Okręt podwodny kieruje się w stronę wybrzeża. 05.42 – wydaję rozkaz na pokład Campbella, by rzucił swe bomby głębinowe. Ponowny kontakt z wrogiem następuje o 05.55. Campbell rusza do kolejnego ataku pełzającego. Ponieważ kontakt wydaje się niepewny, zarządzam przerwanie podejścia do ataku. Ponowny, tym razem mocny kontakt następuje o 06.05. Campbell rusza do ataku. 06.32 – bomby głębinowe w wodzie. O godzinie 07.00 okręt podwodny zbliża się tak blisko brzegu, że nawiązanie kontaktu azdykowego staje się problematyczne. Wnioskuje, że okręt pozostanie w tej pozycji aż do nastania nocy. Stopujemy nasze silniki i zaczynamy dryfować w miejscu, gdzie po raz ostatni nawiązaliśmy kontakt.

6) Znajdujemy się w okolicach Banc des Kabyles, trzy mile na północ od latarni morskiej w Ras Afia. Azdyk

wyłączony.

7) O godzinie 08.10 łapiemy mocny wibrujący sygnał. Początkowo ów sygnał wydaje się niepewny, lecz szybko okazuje się, że musi należeć do okrętu podwodnego używającego pompy. Według niektórych członków załogi był to dźwięk okrętu podwodnego znajdującego się w mule i próbującego się podnieść. Potwierdzili to później Niemcy wzięci do niewoli. Pozostaliśmy w tym miejscu aż do 11.00, aczkolwiek już żaden dźwięk nie został wychwycony. Kontakt całkowicie utracony. Kalkulacja wykazała, że utrzymywaliśmy kontakt od 00.47 do 08.10, czyli przez siedem godzin i 23 minuty. Należy przy tym wyjaśnić, że po każdym kolejnym ataku bombami głębinowymi traciliśmy kontakt, a w tym czasie atakowany okręt podwodny zdolny był odpłynąć i zmienić kurs, więc często znajdował się w dużej od nas odległości, gdy ponownie nawiązywaliśmy z nim kontakt.



Załoga U-371 jako jeńcy wojenni w Algierii

8) Wszystkie ataki wykonywane były na standardowej prędkości. Później wyszło na jaw, że byłoby lepiej, gdyby wykonano je na małej szybkości, jako że zanurzony okręt

mądrze manewrował i tylko wolno ślizgał się po dnie. Za każdym razem musiał słyszeć nasze podejście do ataku.

9) Jeńcy z U-Boota zaświadczyli później, że większość naszych bomb głębinowych wybuchła tuż nad nimi. Na przyszłość warto byłoby zaangażować do ataku dodatkowy okręt, który byłby odpowiedzialny za mierzenie głębokości morza w miejscu przeprowadzanego ataku.

10) Godzina 11.11 – systematycznie przeszukujemy rejon razem z Campbellem. Kolejne cztery okręty: USS Sustain, HMS Blankney oraz francuskie Sènègalais i Alycon dołączają do poszukiwań. Grupa znajduje się pod rozkazami komandora z pokładu Campbella.

11) 4 maja 1944 – prędkość 10 węzłów, 2700 metrów za rufą Campbella, poszukiwanie okrętu podwodnego. O godzinie 01.20 francuski Sènègalais raportuje okręt podwodny znajdujący się na powierzchni, około dwóch mil od niego. Obieram kurs północny, by zapobiec ucieczce wroga. O godzinie 01.26 Pride nawiązuje kontakt z wrogiem, odległość 6,5 mili. Sènègalais rozpoczyna ostrzał wroga, widzimy, iż jest tylko kwestią czasu, kiedy atakowany cel zostanie trafiony. Sènègalais prowadzi skuteczny ogień, jednak podchodzi zbyt blisko do przeciwnika i o 01.59 raportuje, że został storpedowany. O godzinie 02.00 przeciwnik ponownie się zanurza – w odległości trzech mil od nas. Późniejsza ewidencja

wykazuje, że przed zanurzeniem pokład okrętu podwodnego został opuszczony przez załogę. Okręty przygotowują się do strzału. O godzinie 02.20 atak bombami głębinowymi wykonuje Blankney. Po trzech minutach kolejny atak przeprowadza Sustain. Niedługo potem spostrzegamy wielu ludzi będących w wodzie, więc przerywamy atak i rozpoczynamy akcję ratowniczą. Ludzie w wodzie to Niemcy. Po ich przeliczeniu okazuje się, że pokład U-Boota opuściła niemal cała załoga. Pride zabezpiecza akcję ratunkową. Rozbitkowie znajdują się na pokładzie Campbella, który zabiera ich do Algierii.

12) Całe polowanie trwało ponad 30 godzin, włączając w to dwie noce. Podczas tej akcji nasza załoga miała niewiele czasu na sen. Ja znajdowałem się na mostku przez 30 godzin (komandor podporucznik Ralph Curry, dowódca Pride – przyp. Ł.G.), więc w ogóle nie miałem możliwości odpocząć. 3 maja około godziny 19 wysłałem jednego z oficerów, by złapał nieco snu. Także na mnie przyszła w końcu kolej. Ogromne zmęczenie nie pozwalało mi zasnąć. O godzinie 22.00 Campbell złapał kontakt, którym okazał się kuter rybacki. Po tym zdarzeniu zrozumiałem, że koniecznie muszę się nieco przespać. Pomogła mi w tym 1/8 penty rumu. Kiedy o 01.20 okręt podwodny znalazł się na powierzchni, przespałem około trzech godzin i poczułem się świeżo i gotowy byłem do dalszego polowania.

13) Kiedy Sènègalais został trafiony, spostrzeżono ten sam rodzaj światła, jaki zauważono wcześniej, podczas ataku na Mengesa. Światło to można połączyć z nowym rodzajem niemieckiej torpedy, jaki został użyty. Prawdopodobnie wcześniej wystrzelono taką samą torpedę do konwoju. (U-Boot nie wykonał ataku torpedowego przeciwko konwojowi, tak więc spostrzeżenie to nie jest prawdziwe – przyp. Ł.G.).

14) Dochodzenie dotyczące naszego jeża wykazało, że awarii uległ bezpiecznik, który zwyczajnie wyskoczył. Dlatego nie mogliśmy użyć tego rodzaju broni^[442].

Zatopienie U-371 przyznaje się niszczycielom eskortowym USS *Pride*'owi, USS *Josephowi E. Campbellowi*^[443], francuskiemu Sènègalaiowisowi oraz brytyjskiemu HMS *Blankneyowi*. Z załogi U-Bootu zginęło trzech ludzi, a pozostałych 49 uratowano i przetransportowano do Algierii, gdzie ich przesłuchano. „Atak pełzający”, który po angielsku nazywa się „creeping attack” okazał się bardzo efektywny w walce z U-Bootami. Wymagał jednak zaangażowania co najmniej dwóch okrętów. Najskuteczniejszy był jednak, gdy zaangażowały się w niego przynajmniej trzy okręty. Rolą jednego okrętu było utrzymywanie kontaktu z zanurzonym U-Bootem i naprowadzanie pozostałych jednostek. Zazwyczaj atakujące okręty podchodziły do

celu na małej prędkości, a po zrzuceniu bomb głębinowych przechodziły na największą prędkość, by umożliwić innym okrętom wykonanie ataku. Niejednokrotnie naprowadzający okręt jako ostatni także ruszał do ataku. „Atak pełzający” był częścią taktyki stosowanej przez największego pogromcę U-Bootów – Fredricka „Johnny’ego” Walkera, który doprowadził go do perfekcji i na podstawie jego doświadczenia taktykę tę wprowadzono do powszechnego użytku w walce z U-Bootami^[444].

Brytyjskie dowództwo tak podsumowało akcję:



Ranny marynarz U-371

1) Pierwsza informacja o definitywnym zatopieniu przeciwnika napłynęła z USS Campbella o 06.35. O godzinie 7.00 Swamp został odwołany, a lotnictwo otrzymało pozwolenie powrotu do bazy.

2) U-Boot pozostawał pod wodą 27 godzin od momentu ataku, a nad obszarem ataku zostały wykonane 22 loty operacyjne, co daje w sumie 133 godziny w powietrzu.

3) Podczas polowania taktyka lotnictwa była dobra i nie pojawiły się żadne zakłócenia w pokryciu patrolowanych obszarów.

4) Samolot W z 500. Dywizjonu podczas patrolu nie był w stanie skontaktować się z bazą ze względu na problemy z generatorem, jednakże wykazał się odpowiedzialnością, gdyż nawiązał kontakt z jednym z niszczycieli i poprosił go, aby ten wysłał do bazy raport informujący, że samolot w dalszym ciągu pozostaje na patrolu.

5) Samolot S z 36. Dywizjonu w nocy 3 maja wysłał bardzo użyteczny raport o kontakcie z okrętem podwodnym.

6) Komunikacja pomiędzy lotnictwem a jednostkami nawodnymi była dobra przez całą operację.

7) Taktyka Swamp raz jeszcze odegrała bardzo ważną rolę w unicestwieniu U-Boota. Nie był w stanie uniknąć

wykrycia go zarówno przez okręty, jak i lotnictwo. Nasza taktyka prawdopodobnie jest już znana wrogowi, jako że ten podczas ataku chronił się, płynąc blisko brzegu, co miało utrudnić jego wykrycie^[445].



Jeńcy z załogi U-371

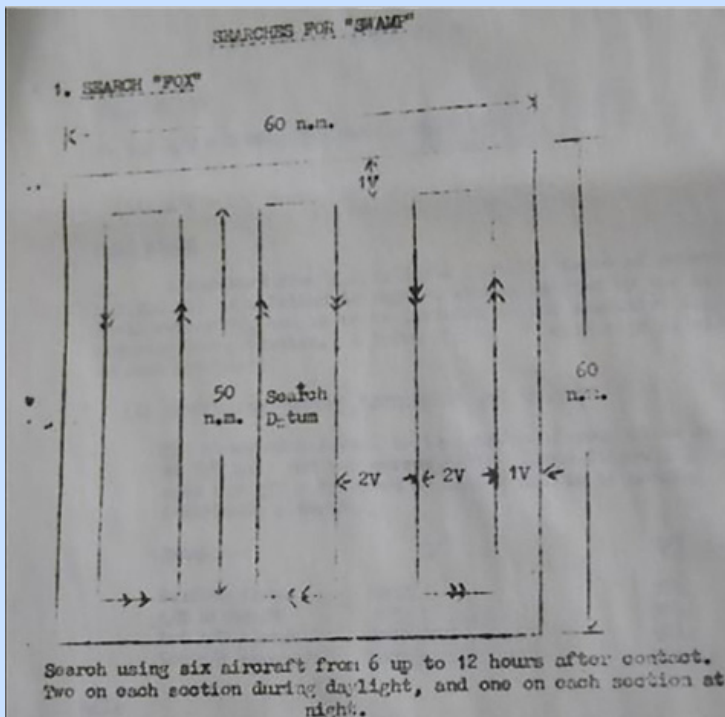
14 maja inny weteran śródziemnomorski, znajdujący się na swoim dziewiątym patrolu *U-616*, zlokalizował konwój *GUS-39* płynący z Taranto do Hampton. U-Boot wyszedł na dogodną pozycję i przystąpił do ataku. O godzinie 2.30 wystrzelono torpedy i uzyskano dwa trafienia. Jako pierwszy oberwał *Fort Fidler*^[446], który płynął pod balastem. Pomimo trafienia frachtowiec zdołał o własnych siłach dotrzeć do Oranu, skąd po

dokonaniu podstawowych napraw wysłano go do Lizbony, gdzie przybył 1 marca 1945 roku. Ostatecznie zakończył służbę dopiero w 1971 roku w Bilbao – tu ostatecznie przeznaczono go na złom. Drugim trafionym celem był tankowiec *G.S. Walden*^[447]. Jego także nie udało się zatopić i statek ostatecznie uratowano. Ciekawostką jest, że tankowiec ten już po raz drugi zaatakowany został przez U-Booty i po raz drugi wyszedł z tego cało. 3 sierpnia 1942 roku jednostkę tę zaatakował *U-552*, którym dowodził kapitan Erich Topp^[448].

Pomimo celnej torpedy nie udało się zatopić tankowca. Natychmiast po eksplozji cztery niszczyciele eskortowe odłączyły się od konwoju i rozpoczęły polowanie. Eskortowce nawiązywały z *U-616* sporadyczny kontakt sonarowy, po którym ruszały do ataku bombami głębinowymi. Dowództwo Royal Navy zarządziło rozpoczęcie operacji „Swamp”. Amerykański niszczyciel *USS Hilary*

P. Jones pozostał na miejscu, podczas gdy wezwane zostały w ten rejon dwie amerykańskie grupy sformowane specjalnie do niszczenia U-Bootów. W sumie było to siedem niszczycieli. Dodatkowo wsparcia udzielił wellington z 36. Dywizjonu RAF-u zaopatrzony w lampę Leigh Light. Sytuacja Niemców znajdujących się w zanurzeniu wyglądała następująco:

Zaatakowaliśmy konwój i storpedowaliśmy dwa statki, które, jak się później okazało, zdołały dopłynąć do portu. Wszystko, co otrzymaliśmy w zamian, to intensywny atak bombami głębinowymi wykonany przez amerykańskie eskortowce, ale byliśmy naprawdę głęboko, więc nie groziło nam niebezpieczeństwo. Część załogi zaangażowana została w przeładowanie torped, a inni grali sobie w karty. Gdy wynurzyliśmy się w nocy w celu naładowania baterii, zaatakowani zostaliśmy przez samolot, który rzucił na nas bomby, tak więc ponownie zeszliśmy pod wodę. Podczas każdej próby wynurzenia natykaliśmy się na niechcianego gościa, którym był patrolujący okolicę wellington... Znowu pozostaliśmy pod wodą przez jakiś czas, po czym dokonaliśmy wynurzenia i ponownie doszło do ataku samolotu pomimo całkowitych ciemności. Nie wiedzieliśmy wtedy, że staliśmy się ofiarą operacji Swamp, która za dzięki współdziałaniu samolotów i okrętów miała zapobiec możliwości naszego wynurzenia i doprowadzić do rozładowania baterii naszych akumulatorów.



Schemat działania taktyki „Swamp”

Koitschka zarządził wyłączenie wszystkich niepotrzebnych urządzeń konsumujących naszą energię, po czym skonsultował się z nawigatorem, wybierając najlepszy kurs mający pomóc nam w ucieczce.

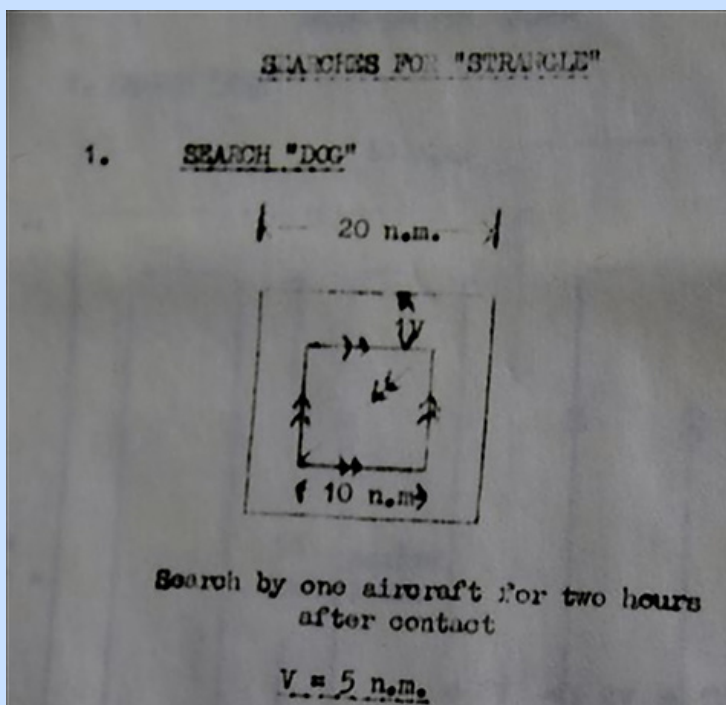
Prawdopodobnie wczesnym rankiem 15 maja USS Ellyson zaatakował bombami głębinowymi, a po tym zorientowaliśmy się, że chyba cała dostępna marynarka amerykańska zebrała się nad nami, by nas unicestwić.

Koitschka próbował wszystkiego, większej prędkości i zmiany kursu, ale efektem tego było tylko coraz mniej mocy w naszych akumulatorach. Zeszliśmy jeszcze głębiej zaczęliśmy się modlić. Nie mam pewności, jak głęboko znajdował się nasz okręt, ale myślę, że głębiej niż 240 metrów, gdyż nasz U-616 zaczął skrzypieć.

Zaatakowali chyba wszystkim, co mieli, nie zdziwiłbym się, gdyby zrzucili na nas kuchenny zlew. Próbowali wszelakiej taktyki, włączając w to atak pełzający, nasz nasłuch nie był w stanie przewidzieć, z której strony nastąpi atak. Na całe szczęście dla nas na pokładzie znajdował się nowy mechanik Karl Friedrich Kieke, któremu zawdzięczamy to, że jeszcze chodzimy po tym świecie. Jego poprzedni okręt został zatopiony podczas nalotu dokonanego na Tulon. Znajdując się głębiej niż 240 metrów, okręt narażony był na bardzo duże ciśnienie i jakikolwiek błąd mógł nas kosztować życie, jednak Kieke doskonale sobie radził.

Nasze baterie, bez których U-Boot nie mógł funkcjonować znajdując się w zanurzeniu, były już prawie całkowicie wyładowane, tak więc Koitschka wydał rozkaz ubrania kamizelek ratunkowych i przygotowania się do opuszczenia okrętu. Dosłownie na ostatkach baterii udało nam się opróżnić zbiorniki balastowe i U-616 rozpoczął swoje ostatnie i pełne dramatyzmu wynurzenie. Najdłuższe polowanie podczas tej wojny dobiegało końca. Trwało przeszło trzy dni.

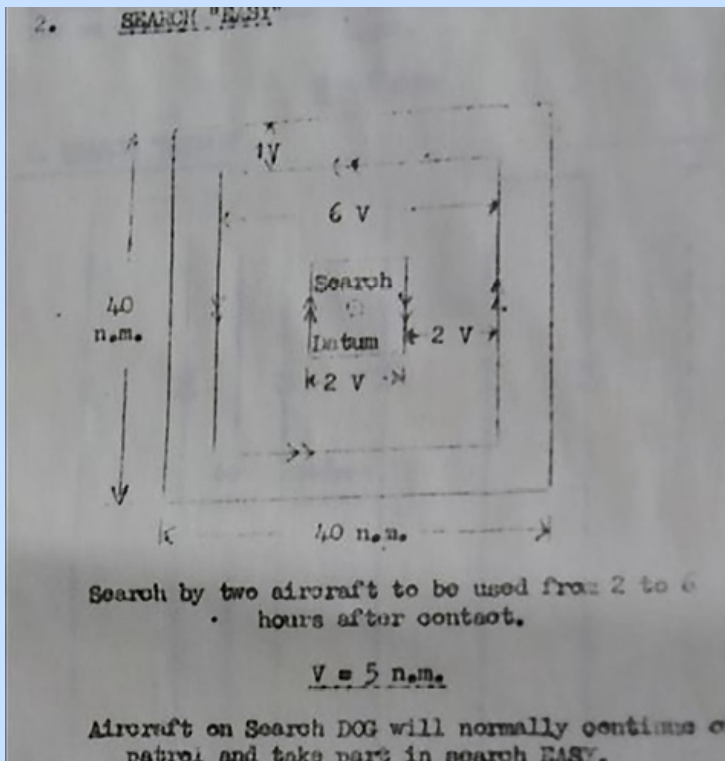
Załoga w rekordowym tempie opuściła pokład. Pociski z broni maszynowej świstały nam nad głowami i tylko cudem zaledwie jeden członek załogi został zraniony. Nasz U-616 w akompaniamencie broni maszynowej rozpoczął swój ostatni rejs w głębiny morskie. Dwóch członków załogi pozostało na pokładzie, by się upewnić, że okręt zatonie. Udało im się wydostać. Po krótkim czasie do naszych uszu doszły odgłosy silnych eksplozji gdzieś z dna Morza Śródziemnego^[449].



Inna wersja zastosowania taktyki „Swamp”

U-616 zatopiony został 17 maja 1944 roku na północny zachód od Ténès w Algierii. Zatopienie przyznano amerykańskim niszczycielom USS *Nieldsowi*^[450], USS *Gleavesowi*, USS *Ellysonowi*^[451], USS *Macombowi*^[452], USS *Hambletonowi*^[453], USS *Rodmanowi*^[454], USS *Emmonsowi*^[455], USS *Hilary'emu P. Jonesowi*^[456] oraz brytyjskiemu samolotowi Wellington należącemu do 36. Dywizjonu RAF-u. Uratowano całą 53-osobową załogę U-Boota. Ostateczny raport sporządzony na podstawie przesłuchań załogi U-616 brzmi następująco:

U-616 wyruszył z Tulonu w swój dziewiąty i jak się później okazało, ostatni patrol bojowy 3 maja 1944 roku o północy. Było to jego trzecie podejście do wypłynięcia w rejs. Pierwsze miało miejsce 1 maja, ale ze względu na wadliwie działającą sprężarkę Junkersa musiał przerwać patrol. Po zamontowaniu nowej sprężarki U-Boot wyruszył ponownie w morze 2 maja. Próby głębokościowe przebiegły pozytywnie i okręt pozostał w zanurzeniu od 4.50 do 21.30, kiedy to układ chłodzeniowy sprężarki Junkersa przestał nagle działać i okręt po raz kolejny musiał powrócić do bazy. Przybył do niej wczesnym rankiem 3 maja. Od razu zabrano się do usunięcia usterki. Na okręcie dodatkowo uzupełniono zapas słodkiej wody. Okręt opuścił ostatecznie Tulon 3 maja o północy.

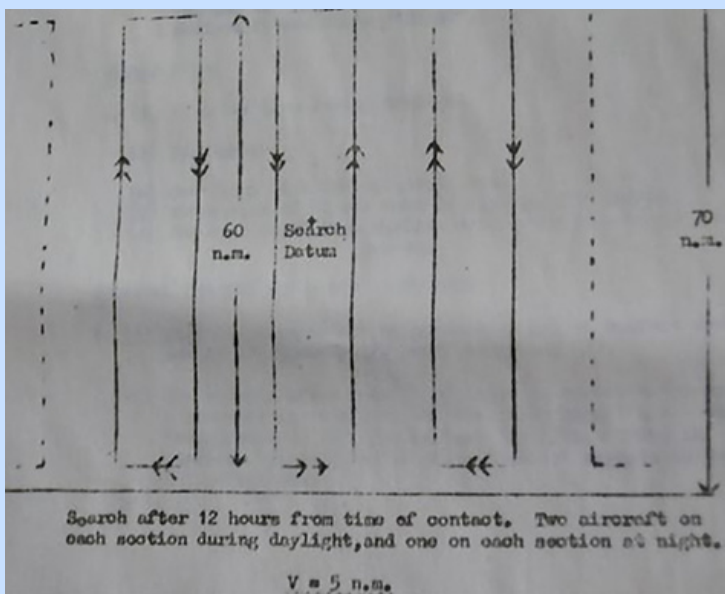


W brytyjskich archiwach w Kew znajduje się doskonale zachowana dokumentacja na temat taktyki „Swamp”

Przybycie w rejon operacyjny.

Z dziennika pokładowego wynika, że U-616 przybył w swój rejon operacyjny, którym były wybrzeża Algierii, 10 maja 1944 roku. Rejs do rejonu operacyjnego przebiegał

bez przeszkód i okręt spędzał średnio cztery godziny w wynurzeniu i pozostałe 20 pod wodą.



**„Swamp” była bardzo dobrze dopracowaną taktyką,
skutecznie eliminowała okręty podwodne
Kriegsmarine**

Pierwszy atak

11 maja U-616 raportował storpedowanie niezidentyfikowanego statku, którego pękające grodzie zarejestrowane zostały przez nasłuch U-Boota. Po ataku okręt eskortowy zrzucił na U-Boota osiem bomb głębinowych, jednak ich precyzja nie była najlepsza i nie

wyrządziła zanurzonemu okrętowi żadnej szkody. Następnie U-Boot wyszedł na głębokość peryskopową w celu obserwacji, jednakże horyzont okazał się pusty. (Nota aliantów – niemożliwe jest zidentyfikowanie tej akcji).

Jeszcze tego samego dnia, po tym, jak ponownie załadowano torpedy, z wyrzutni numer II wystrzelono strzyżyka, który, jak przyjęto, atakował barkę desantową. Usłyszano detonację. Ze względu na znajdującego się w pobliżu niszczyciela nie udało się przeprowadzić dokładnej obserwacji skutków ataku w celu potwierdzenia sukcesu (Nota aliantów – nie odnotowano żadnej straty tego dnia).

Ostatni sukces U-616

Około godziny 4.00 14 maja 1944 roku na wynurzony pokład U-616 dotarły głośne dźwięki obracających się śrub, po czym zorientowano się, że okręt znajduje się w samym środku płynącego konwoju. Wywiad niemiecki nie poinformował U-Boota o konwoju w tej okolicy. Frachtowiec znajdujący się około 450 metrów za rufą U-616 wystrzelił nagle do wynurzonego U-Boota. Momentalnie wystrzelono torpedę T.5 z wyrzutni numer V, po czym okręt zszedł na głębokość peryskopową. Niedługo potem kolejny „strzyżyk” opuścił wyrzutnię numer II, a po ataku U-616 zanurzył się jeszcze głębiej. (Nota aliantów – około 4.30 14 maja M/V Fort Fiddler, brytyjski frachtowiec, oraz G.S. Walden, amerykański

tankowiec, oba należące do konwoju GUS-39, zostały storpedowane na przybliżonej pozycji 36.43N., 00.54E. Oba dołynęły do portu o własnych siłach. Zaraz po tym ataku USS Bibb zrzucił ładunek bomb głębinowych, uzyskując wcześniejszy kontakt sonarowy).

Atak na U-616 14 maja 1944 roku

Fakt, że U-616 został odkryty przez okręt eskortowy, nie został poważnie potraktowany przez załogę U-Boota. Potwierdza to fakt, że w południe Niemcy zaatakowali ponownie. Tuż przed 10.33 dziennik okrętowy U-Boota zgłaszał atak i zatopienie niszczyciela. (Nota aliantów – nie istnieje żadne potwierdzenie tego ataku).

Około 21.35 U-616 wynurzył się w celu naładowania baterii, jednak bardzo szybko zlokalizowany został przez patrolujący okolicę samolot, który otworzył do niego ogień z działek pokładowych, po czym zrzucił cztery bomby głębinowe. Choć eksplodowały one dość blisko pokładu U-Boota, to jednak nie wyrządziły mu żadnej krzywdy. U-Boot momentalnie wykonał zanurzenie, a odgłosy kolejnych bomb głębinowych miały być wyraźnie słyszalne na jego pokładzie.

Atak 15 maja

U-616 nie wynurzył się podczas poranka i południa 15 maja 1944 roku. (Nota aliantów – okręt śledzący U-Boota raportował ślady oleju pojawiające się na powierzchni

morza o poranku 15 maja. Jeńcy z U-Boota nie byli w stanie wyjaśnić przyczyny wycieku i tylko przypuszczali, że musiał pojawić się on na skutek ataku lotniczego z poprzedniego wieczora. Nikt nie był jednak pewny tego faktu). W nocy U-Boot ponownie wynurzył się w celu naładowania baterii, którego poziom stawał się niebezpiecznie niski. Zdaje się, że okręt pozostał na powierzchni tylko przez 15 minut, po czym ponownie zmuszony został do zejścia pod wodę przez nadlatujący samolot, który i tym razem otworzył do niego ogień.

Atak 16 maja

Niedługo po północy U-616 raz jeszcze dokonał wynurzenia, by pod osłoną ciemności naładować baterie i co najważniejsze, by płynąc pełną szybkością na powierzchni opuścić niebezpieczny obszar. Jeszcze zanim rozpoczęto ładowanie baterii akumulatorów, okręt po raz kolejny wykryty został przez nadlatujący samolot. Tym razem załoga niemiecka wykazała skrajny pesymizm, gdyż dotarło do niej, że stała się celem zmasowanego poszukiwania mającego na celu eliminację U-Boota. Niemcy zrozumieli, że poluje na nich prawdopodobnie cała grupa niszczycieli.

Około godziny 21.00, U-616 ponownie się wynurzył i tym razem zdołał pozostać na powierzchni około godziny. Podładował nieco baterie, po czym ponownie zapędzony został pod powierzchnię przez nadlatujący samolot.

Atak 17 maja

Tuż po północy U-616 po raz kolejny podjął próbę wynurzenia. Dowódca zdesperowany był, by naładować baterie, które znajdowały się w coraz gorszym stanie. Niedługo po wynurzeniu U-Boot ponownie został zlokalizowany, z tym tylko, że tym razem przez niszczyciela, który oświetlił go wiązką światła; U-Boot zdążył wykonać zanurzenie alarmowe, zanim zaskoczony niszczyciel przystąpił do ostrzału. Jeńcy niemieccy zeznali później, że nie słyszeli detonacji bomb głębinowych. Tuż przed wykonaniem zanurzenia dotarł do nich jedynie terkot lekkiej broni pokładowej.

Po tym, jak U-Boot znalazł się pod ciągłym atakiem bomb głębinowych, jeńcy zeznali, że pomimo iż był on intensywny, to nie wyrządził im żadnej szkody. Jeden z jeńców stwierdził nawet, że był w stanie usnąć, podczas gdy jego okręt był atakowany.

Drapieżna taktyka mająca na celu wyrwanie się z atakowanego rejonu wyczerpała baterie, które pracowały na najwyższych obrotach. Stało się tak około godziny 8.00 18 maja. U-616 zmuszony był wyjść na powierzchnię, a załoga przygotowała się do natychmiastowego opuszczenia okrętu. Nie wysłano nawet wiadomości do FdU odnośnie tragicznej sytuacji U-Boota. Otwarto wszystkie otwory, mając na celu zatopienie U-616 jednak

nie zamontowano na nim ładunków wybuchowych. W tym samym czasie wynurzony U-Boot zlokalizowany został przez poszukujący go niszczyciel. Zanim U-616 zdołał zatonąć, otrzymał jeszcze dwa trafienia z działa pokładowego niszczyciela^[457].



U-960. Zdjęcie pochodzi z 1944 roku

Większość załogi *U-616* znalazła się na pokładzie niszczyciela *USS Ellyson*. Niewiele brakowało, by wyratowanie rozbitków przez ten amerykański niszczyciel zakończyło się dla Niemców tragicznie. Otóż 17 maja, będąc w drodze do Oranu, niszczyciel zaraportował, że stał się celem ataku torpedowego. Trzy „węgorze” minęły go tuż za rufą. Jak się później okazało, sprawcą ataku był nowo przybyły na Morze Śródziemne *U-960*. Dowódca *U-Boot* Günther Heinrich po nieefektywnym ataku zarządził zanurzenie na 200 metrów i obranie kursu na Tulon. Alianci ponownie ogłosili operację „Swamp” i rozpoczęli polowanie, którego celem tym razem stał się *U-960*. I po raz kolejny doszło do sytuacji, w której *U-Boot* wykryty został przez patrolującego okolicę wellingtona z 36. Dywizjonu RAF-u. Miało to miejsce następnego dnia, tuż po tym, jak *U-Boot* pojawił się na powierzchni. Wsparcie lotnicze aliantów było niezwykle pomocne przy tego typu operacjach. Wellington zaalarmował dowództwo, które we wskazany rejon wysłało kolejną grupę poszukiwawczą złożoną z niszczycieli. 19 maja we wczesnych godzinach rannych okręty aliantów gotowe były do podjęcia działań, kiedy to *U-Boot* w momencie, gdy próbował ładować swe baterie, po raz drugi dostrzeżony został przez będącego w okolicy wellingtona. *U-960* wykonał natychmiastowe

„nurkowanie Stuka”, jednak miejsce, w którym zszedł pod wodę, zaznaczone zostało flarą, dzięki czemu niszczyciele USS *Ludlow* oraz USS *Niblack* mogły przystąpić do szybkiego ataku bombami głębinowymi. Okręty nawiązały kontakt sonarowy z zanurzonym celem. Trwający cztery godziny atak wykonany został niezwykle precyzyjnie. Spowodował uszkodzenie silników elektrycznych U-Bootu, Niemcy utracili możliwość sterowania okrętem, a na pokład zaczęła wdzierać się woda. Dodatkowo na pokładzie *U-969* zaczął się wydzielać chlor, który stanowił śmiertelne niebezpieczeństwo dla załogi. Nie istniało żadne inne wyjście, jak tylko zarządzić wynurzenie. Ledwie U-Boot przebił powierzchnię wody, a od razu znalazł się pod intensywnym ostrzałem znajdujących się w pobliżu niszczycieli, i będącego na patrolu samolotu Ventura z 500. Dywizjonu RAF-u. Do wcześniej wymienionych niszczycieli dołączyły także USS *Benson*, USS *Madison* oraz USS *Woolsey*. Dowódca *U-960* zarządził przygotowanie okrętu do zatopienia i ewakuację załogi. Aby mieć pewność, że U-Boot na pewno zostanie zniszczony, USS *Niblack* zrzucił serię bomb głębinowych nastawionych na niewielką głębokość. Marynarze z *U-960* mieli mniej szczęścia niż ich koledzy z *U-616*. Z 51-osobowej załogi wyratowano jedynie 20 ludzi, w tym dowódcę porucznika Günthera Heinricha.

Zachowany w archiwach raport z USS *Niblacka* pozwala na zapoznanie się z komunikacją między okrętami podczas akcji tropienia *U-960*:



Gunther Heinrich na pokładzie okrętu *U-960*

19 maj 1944

0.54 Zwalniam do 20 węzłów i rozpoczynam poszukiwanie radarowe oraz sonarowe – Ludlow znajduje się na sterburcie pięć mil ode mnie.

1.00 Zmiana kursu na 140°, zwalniamy do 15 węzłów, Ludlow znajduje się na pozycji 005 od Niblack, utrzymywany dystans, pięć mil.

1.49 Ogólna zmiana kursu na 320°, Ludlow na pozycji 5 mil ode mnie, jak wcześniej zarządzono.

2.40 Samolot oznaczony literą L jak Londyn raportuje podejrzany kontakt w namiarze 073°, odległość kontaktu – 10 mil od Niblack. Zmiana kursu na 073°, prędkość 20 węzłów.

2.51 Uzyskujemy kontakt w namiarze 083°, zmiana kursu na 080°, Niblack oraz Ludlow mają minąć kontakt z naprzeciwka. Ponowna zmiana kursu na 075°.

3.18 Ludlow zgłasza słaby kontakt radarowy.

3.21 Ludlow raportuje, że słaby kontakt radarowy przybliży się, po czym traci go. Rozpoczyna zataczanie kręgu w celu ponownego przeszukania tego rejonu.

3.33 Ludlow zrzuca ładunek bomb głębinowych po uzyskaniu mocnego kontaktu. Zmniejszamy prędkość, by asystować mu w ataku.

3.43 Ludlow podchodzi do kolejnego ataku, ale ze względu na kłopoty z trzymakiem bomb głębinowych

ostatecznie nie zrzuca ładunku.

3.44 Niblack podchodzi do ataku.

3.51 Kontakt w namiarze 027°, odległość 1100 metrów.

3.56 Zrzucam dziewięć bomb głębinowych ustawionych na średnią głębokość. Atak wykonany perfekcyjnie. Tracę kontakt w odległości 365 metrów.

4.07 Niblack wykonuje kolejny atak z ładunkiem ustawionym na dużą głębokość. Trzy bomby w wodzie. Tracę kontakt w odległości 410 metrów.

4.17 Niblack zrzuca 11 bomb nastawionych na bardzo dużą głębokość. Tracę kontakt w odległości 320 metrów.

4.43 Ludlow przystępuje do ataku.

4.54 Kolejny atak Ludlowa.

5.08 Niblack zrzuca kolejne 10 bomb nastawionych na dużą głębokość.

5.19 Ludlow atakuje.

5.29 Ze względu na problemy Niblack zrzuca tylko pięć bomb nastawionych na dużą głębokość.

6.36 Ludlow ponownie atakuje.

7.05 Atak pełzający. Naprowadzany przez Ludlowa, atakują 11 bombami, podchodzę do ataku z prędkością 10 węzłów.

7.08 Okręt podwodny na powierzchni. Otwieramy ogień z dział 5”.

7.12 Samolot wykonał atak i zrzucił bombę, która spadła bardzo blisko okrętu podwodnego. Szczęśliwie dla załogi samolotu nie została ona zaatakowana za pomocą broni przeciwlotniczej. Ze względu na niski pułap lotu mogła stanowić łatwy cel.

7.14 Okręt podwodny tonie po kilku bezpośrednich trafieniach z Ludlowa i Niblacka.

7.17 Niblack zrzuca ładunek 10 bomb głębinowych nastawionych na średnią głębokość w celu definitywnego zatopienia atakowanego celu. Po eksplozji bomb okręt podwodny został wyrzucony na powierzchnię, po czym zatonął z rufą ustawioną pionowo w górę.

7.21 Zmniejszamy prędkość i podejmujemy rozbitków z wody – Niblack siedmiu i Ludlow 13. Woolsey, Benson i Madison przybywają na miejsce i rozpoczynają dalsze poszukiwania reszty rozbitków^[458].

Dla pełnego obrazu warto też zapoznać się z zapisem korespondencji między okrętami z okrętu USS *Ludlow*.

19 maj 1944

0.03 Niblack do Ludlow: Kontynuuję poszukiwania przynajmniej do świtu.

00.56 Ludlow do Niblack: Nowa prędkość

– 15 węzłów.

1.03 L-N: Nowy kurs 140°.

1.05 N-L: Mam kontakt radarowy i niezidentyfikowane szумы w odległości 20 mil.

1.07 L-N: Chcesz zrobić bliższe dochodzenie czy nie?

1.08 N-L: Chwilowo próbuję określić dokładną pozycję. Dam ci znać za kilka minut.

1.17 L-N: Zmiana kursu na 013°. Przez pewien czas utrzymuj zygzakowanie.

1.17 L-N: Czy masz coś więcej do zaraportowania z kontaktu radarowego? Dobrze byłoby to sprawdzić. Miej na to oko, by zbadać, czy kontakt wartu jest naszej fatygi,

1.17 N-L: Bez kontaktu radarowego. Może ty coś słyszałeś?

1.17 L-N: Jaki był ich ostatni kurs i czy śledziłeś kontakt?

1.17 N-L: Tak. Szybkość około 15 węzłów, przybliżony kurs zero.

1.36 N-L: Definitywnie pojawili się na radarze.

(...)

2.06 N-L: Zagoniłem ich na dół.

2.07 L-N: To dobrze, bo tak będzie łatwiej utrzymywać z nimi kontakt.

2.18 L-N: Gotowy do zrzutu dziewięciu bomb.

2.18 N-L: Tym razem użyj tej samej metody co poprzednio.

(...)



U-960 w czasie patrolu na Morzu Śródziemnym

3.19 N-L: *Nadal na kursie. Złapaliśmy kontakt w naszym sonarze przez parę chwil. Płynę na wskazane miejsce, licząc na łut szczęścia.*

3.19 L-N: *Czy ten kontakt był wiarygodny?*

3.19 N-L: *Tak, chociaż zniknął w namiarze 082°. Znów mam dobre pingi.*

3.19 L-N: *Płynę w twoim kierunku, by udzielić ci wsparcia.*

3.19 N-L: *Kontakt znów zanikł tuż przede mną.*

3.27 L-N: *Czy nadal masz kontakt?*

3.28 N-L: *Całkiem dobry kontakt w odległości 500 metrów. Na podstawie kontaktu wnioskuję, że cel jest głęboko zanurzony.*

3.28 L-N: *Jeśli tylko widzisz możliwość przeprowadzenia ataku pełzającego, to bardzo chętnie udzielę ci wsparcia.*

3.28 N-L: *Coś na pewno jest pode mną. Choć zarejestrowałem tylko 10 sążni, to jednak wydaje się, że jest głębiej. Sugerowane kolejne podejście.*

(...)

3.40 N-L: Mam kłopoty z poręczą do bomb głębinowych, więc nie jestem w stanie ich zrzucić. Odpaliłem flarę, jednak nic nie widzę, a ty?

3.40 L-N: Nie. Jeśli tylko będziesz chciał, bym zapewnił ci wsparcie, zrobię to. Pozostańmy w pobliżu, aż zarządźysz inaczej.

3.40 N-L: Płyń. Ja nie mogę uchwycić kontaktu. Ostatni, jaki miałem, był w namiarze 100°, w odległości 1800 metrów.

3.41 L-N: Myślę, że jest bardzo głęboko. Zgubiłem kontakt w odległości 450 metrów. Bomby ustawiam na średnią głębokość, ale jeśli uda mi się odzyskać kontakt, to ustawię je na dużą głębokość.

Brak zapisu godziny. L-N: Ponownie mam kontakt. Odległość 1280 metrów.

Brak zapisu godziny. L-N: Zrzuciłem jedynie trzy bomby. Zgubiłem kontakt w odległości 360 metrów.

Brak zapisu godziny. N-L: Jeśli będziesz chciał, bym przystąpił do ataku, to poinformuj mnie o tym.

4.10 L-N: Podchodzę do kolejnego ataku. Mam kontakt. Chwilowo zachowuje ciszę.

5.09 N-L: Mam kontakt i ruszam do ataku.

5.10 L-N: Dobrze to wygląda. Ostatnią bombę głębinową ustawiam na bardzo dużą głębokość.

(...)



Członek załogi okrętu U-960 we włazie wejściowym

5.12 N-L: Dołożyłem mu na dużej głębokości.

5.17 L-N: Mam kilka bomb gotowych do zrzutu.

5.18 N-L: Podejdz do ataku, a ja w tym czasie przygotowuje się do kolejnego.

5.18 L-N: Wydaje się naprawdę głęboko. Ponownie tracę kontakt. Zrzucam tylko sześć bomb.

5.35 N-L: Jeśli utrzymujesz kontakt, to proponuję przystąpić do pełzającego.

5.36 L-N: Dobry pomysł.

5.37 L-N: Przybliża się do mnie. Mam kontakt.

5.39 N-L: Jaki jest twój kurs?

5.41 L-N: Mam pewne komplikacje.

5.44 L-N: Ponownie łapię kontakt. Czy chcesz, bym naprowadził cię na pełzający?

5.44 N-L: Stop. Kurs 330°.

4.55 L-N: Płyniemy na 330°.

Brak zapisu godziny. N-L: Jesteśmy na 338°. Ten koleś na dole niby do nas podchodzi, ale jednak stara się nas ominąć.

Brak zapisu godziny. L-N: Czy mamy zejść ci z drogi?

Brak zapisu godziny. N-L: My płyniemy na prawo.

Brak zapisu godziny. L-N: Zwalniamy prędkość najbardziej jak się da, by przeprowadzić ten atak.

5.55 L-N: Cel w odległości 640 metrów na sterburcie. Ten facet wydaje się martwy tam, pod wodą. Zatrzymałem się około 450 metrów przed tobą.

6.05 N-L: *Znów minął nas w pobliżu.*

6.07 N-L: *Wydaje się, jakby nic tam nie było pod wodą. Prędkość pięć węzłów.*

6.09 N-L: *Podpłynę, by sprawdzić, czy znów nawiążę z nim kontakt. A ty coś masz?*

6.09 L-N: *Odpowiedź negatywna. Zakręcam w lewo.*

6.28 L-N: *Wystrzeliwujemy zieloną flarę w miejscu ostatniego kontaktu.*

6.30 N-L: *Mamy kontakt w odległości 1700 metrów w namiarze 170°.*

6.35 L-N: *Czy chcesz, bym przeprowadził kolejny pełzający?*

6.35 N-L: *Wykonam najpierw atak indywidualny.*

6.40 N-L: *Tracę kontakt w odległości 500 metrów. Myślę, że powinniśmy przystąpić do pełzającego, by go przyskrzynić, choć chwilowo sam się tak czuję.*

6.41 L-N: *Zamierzam rzucić ładunki nastawione na bardzo dużą głębokość.*

6.42 N-L: *Łapię kontakt w namiarze 225°, odległość 1460 metrów.*

6.42 L-N: *Utrzymuję kontakt. Musisz przepłynąć tuż nad nim. Ruszaj i rób swoje!*

6.49 L-N: *Możemy spróbować pełzającego, jeśli chcesz. Myślę, że tak będzie najlepiej. Chcesz, bym popłynął na lewo czy prawo?*

6.50 N-L: *Na lewo za moją burtę.*

6.55 N-L: *Dobry kontakt w odległości 1280 metrów. Namiar 300°.*

(...)

7.07 N-L: *Przystępuję do ataku.*

7.11 L-N: *Dziwne odgłosy na dole i widoczne bąble na powierzchni morza^[459].*

Archiwa zawierają także raport sporządzony podczas przesłuchania załogi U-960. Na jego podstawie można w pełni odtworzyć ostatni patrol tego okrętu.

Piąty i ostatni patrol U-960

Naprawa w La Pallice

Podczas 9-dniowego pobytu w La Pallice zamontowano na okręcie nowy peryskop oraz naprawiono kiosk. Załoga nie otrzymała przepustek. 14 osób z załogi odniosło obrażenia na skutek ataku bombowego mającego miejsce 18 kwietnia 1944 roku, a cztery inne wyokrętowano i zastąpiono nowymi ludźmi.

Nieudane wyjście na patrol

27 kwietnia 1944 roku o godzinie 20.30 U-960 opuścił La Pallice, by wyjść w swój piąty i jak miało się okazać, ostatni patrol. Okręt wyszedł w morze z jednym dieslem

wymagającym naprawy, gdyż główny mechanik zdecydował, że zajmie się nim już na morzu. Działanie takie zapewne doprowadziłoby do nadania mu Krzyża Rycerskiego, co też było jego główną motywacją, jednak naprawa okazała się niemożliwa i okręt wrócił do bazy. Naprawa nie zajęła dużo czasu i niebawem U-Boot, w pełni sprawny, gotowy był do ponownego wyjścia w morze.

Wyjście w rejs i przekroczenie Gibraltaru

U-960 ostatecznie opuścił La Pallice 29 kwietnia 1944 roku o godzinie 20.00. Obrano kurs na 180°, podążano nim w zanurzeniu aż do osiągnięcia miejscowości Santander w Hiszpanii. Okręt płynął wzdłuż wybrzeży Hiszpanii do samego Gibraltaru w zanurzeniu podczas dnia i w wynurzeniu nocą. Utrzymywał kurs w odległości 200 metrów od brzegu.

3 maja o godzinie 4.00 o świcie zauważono hiszpańskiego niszczyciela. Szczęśliwie dla Niemców nie zostali oni wykryci. Było to w tym samym czasie, w którym załoga U-960 dowiedziała się, że otrzymała rozkaz przedarcia się na Morze Śródziemne. Wiadomość ta nie spotkała się z entuzjazmem. Obrano kurs na Lizbonę, aby zapobiec wykryciu. Rejs przebiegał bez zakłóceń i U-960 osiągnął punkt Cape Trafalgar we wczesnych godzinach rannych 9 lub 10 maja.

Przeplnięcie przez Cieśninę Gibraltarską

Obrano kurs na Tanger, U-960 zanurzył się i płynął tak aż do przybliżonej pozycji 35.56N., 05.56 W. Następnie U-960 wynurzył się na głębokość peryskopową, gdzie nasłuch wychwycił szumy. Zmieniono kurs o 90° i U-960 zanurzył się na głębokość 200 metrów. O godzinie 20.30 ponownie zarządzono głębokość peryskopową. Będąc w zanurzeniu, U-960 zmienił kurs na 180° i pozostał na nim do godziny 1.00 10 lub 11 maja. Następnie wyszedł na powierzchnię. Oficer z centrali zeznał później, że okręt przekroczył centralny punkt Cieśniny Gibraltarskiej, znajdując się na głębokości 200 metrów. Całe przejście zajęło 22 godziny i odbyło się bez żadnych przeszkód.

U-960 zgłasza zatopienie niszczyciela

O godzinie 12.00 14 lub 15 maja, gdy okręt znajdował się w okolicach Oranu, U-960 zaraportował kontakt hydrofonowy. Dowódca zarządził zejście okrętu na głębokość peryskopową, jako że zauważono niszczyciela. Kierując się danymi z hydrofonów, okręt wyszedł na pozycję dogodną do ataku. U-960 zanurzył się głębiej, na 30 metrów, po czym odpalił torpedę T.5 z wyrzutni numer III dokładnie o godzinie 12.06. Po upływie pięciu minut i 12 sekund na pokładzie U-Boota usłyszano wyraźną eksplozję. U-960 ponownie wyszedł na głębokość peryskopową, jednak nie mógł nigdzie dostrzec niszczyciela. Okręt ponownie zszedł głębiej, tym razem na

60 metrów, gdzie zanotowano wyraźne odgłosy tonięcia. Jeńcy zeznali zgodnie, że zatopili ten niszczyciel. Nie zanotowano żadnego kontrataku. (Nota aliantów: Nie zanotowano żadnego ataku na niszczyciela w tym rejonie ani 14, ani 15 maja 1944 roku).

U-960 zgłasza atak na niszczyciela

O świcie 16 maja U-960 spostrzegł niszczyciela. Momentalnie dokonano zanurzenia alarmowego, podczas którego zdołano wystrzelić torpedę, gdy okręt znajdował się na głębokości peryskopowej. Na pokładzie U-960 usłyszano wyraźną eksplozję, jednak nie udało się potwierdzić rezultatu tego ataku. (Nota aliantów: Nie zanotowano żadnego ataku na niszczyciela w tym rejonie 16 maja 1944 roku).

U-960 atakuje konwój 17 maja 1944 roku

(Nota aliantów: Około 2: Trzy torpedy wybuchły w kilwaterze SS Ellysona o godzinie 10.20 17 maja).

U-960 spostrzeżony przez samolot

W nocy z 17/18 maja U-960 podczas przebywania na powierzchni spostrzeżony został przez samolot. Samolot nadleciał od prawej burty U-Boota. Pilot nie wykonał

żadnego ataku, tak jak i U-Boot, który momentalnie wykonał zanurzenie alarmowe.



USS Fechteler zatopiony przez U-967

Atak na U-960 19 maja 1944

Szumy śrub szybko nadpływającego niszczyciela zostały usłyszane o godzinie 2.30. Seria dziewięciu bomb głębinowych spadła w pobliżu zanurzonego U-960. Jeńcy zeznali, że pomiędzy godziną 2.35 a 5.30 aż 76 bomb głębinowych eksplodowało w ich pobliżu. Na pokładzie odnotowano pęknięcia wynoszące od 10 do 15 centymetrów oraz 50-centymetrowe pęknięcie w

peryskopie bojowym i dostającą się do centrali wodę. Dowódca Heinrich zarządził odpalenie S.B.T. („submarine bubble target”, czyli wspomniany już wcześniej Bold – przyp. Ł.G.). Wyrzutnia, z której planowano wypuszczenie Bolda, musiała zostać uszkodzona eksplodującymi bombami głębinowymi, gdyż w momencie otwarcia klapy wyrzutni przez oficera Harriesa do wnętrza okrętu gwałtownie zaczęła wdzierać się woda. Co gorsza nie dało się zamknąć klapy, w związku z czym woda płynęła szerokim strumieniem. System radiowy na skutek tych ataków okazał się całkowicie bezużyteczny. Główne oświetlenie wysiadło już po pierwszym z nich. Światła awaryjne działały przez jakiś czas, ale o godzinie 5.30 całkowicie zgasty i na pokładzie nastąpiła całkowita ciemność.

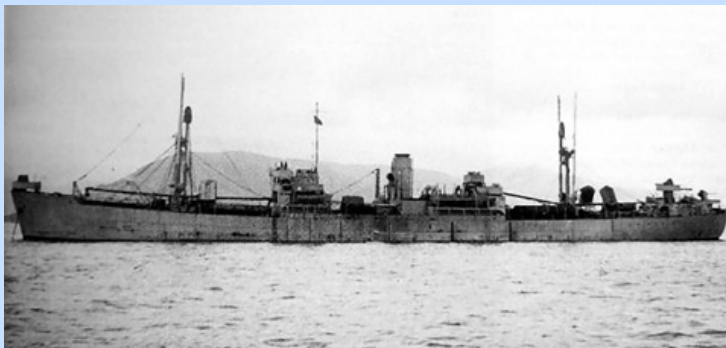
Pomiędzy 5.30 a 6.15 nie zarejestrowano żadnego ataku ani żadnych odgłosów hydrofonowych.

Następny dewastujący atak nastąpił pomiędzy godziną 6.15 a 7.30. Prawoburtowy silnik elektryczny uległ awarii na skutek jednego z ataków. Woda wlewająca się przez otwór przewidziany do wystrzelenia Bolda osiągnęła już poziom baterii i zaczął się z nich wydobywać śmiertelny chlor. Załogę ogarnęła obawa, że mogą eksplodować lada moment baterie okrętowe.

O godzinie 7.30 lewoburtowy silnik elektryczny pracował na prędkości awaryjnej, a cała załoga

tego przedziału otrzymała rozkaz udania się na przód okrętu. Zagrożony przedział został szczelnie zamknięty. Dowódca wydał rozkaz wynurzenia okrętu, w związku z czym opróżniono zbiorniki balastowe i U-960 wystrzelił ku górze.

W momencie, w którym U-960 przebił powierzchnię wody, znalazł się pod gradem broni maszynowej z pobliskiego niszczyciela. U-Boot zaatakowany został także z powietrza. Dowódca zdążył jeszcze wydać rozkaz odpalenia torpedy T.5 z wyrzutni numer V. Nie udało się tego zrobić, gdyż pocisk utknął w wyrzutni. Padł rozkaz opuszczenia okrętu, jednak jedynie 20 marynarzy z 51-osobowej załogi zdołało się wydostać z pokładu przed zatonięciem okrętu o godzinie 7.35. Nie udało się wysłać do dowództwa żadnej informacji odnośnie fatalnej sytuacji okrętu.



Fort Missanable zatopiony przez U-453

Raport z ataku

U-960 zatonął na skutek skoordynowanego ataku z morza i z powietrza, który trwał w sumie 42 godziny^[460].

Maj był ostatnim miesiącem, w którym udało się śródziemnomorskim U-Bootom osiągnąć sukces. Jak już wspomniano wcześniej, U-371, zanim został zatopiony, zdołał uszkodzić amerykański niszczyciel eskortowy *Menges* oraz francuski niszczyciel eskortowy *Sénégalais*. Następny atak nastąpił 5 maja. O godzinie 3.54 U-967 wystrzelił torpedę akustyczną do konwoju GUS-38. Akcja miała miejsce około 120 mil na północny zachód od Oranu. Po 11 minutach i 58 sekundach zanotowano eksplozję, na podstawie której przyjęto, że trafiony został statek średniej wielkości. W rzeczywistości eksplozja była wynikiem końca biegu torpedy. Co gorsza U-967 zlokalizowany został przez amerykański niszczyciel eskortowy USS *Laning*, który od razu przystąpił do kontrataku. Zanim U-Boot ruszył do ucieczki, zdołał jeszcze odpalić kolejną torpedę akustyczną do znajdującego się w pobliżu eskortowca. Stało się to o godzinie 4.41. Tym razem torpeda była celna i ugodziła cel w śródkręcie. Okazał się nim USS *Fechteler*^[461]. Eksplozja wyniosła okręt do góry, po czym przełamała go na pół. Momentalnie przystąpiono do

ewakuacji, która w większości udała się, zanim dwie części wraku zatoniły. Ogólnie uratowało się 187 ludzi, jednak 29 poniosło śmierć – dwóch rannych zmarło podczas transportowania ich na ląd. Rozbitków podjęły z wody i przetransportowały do Gibraltaru USS *Laning* oraz HMS *Hengist*^[462]. Następnie znaleźli się oni na rekonwalescencji w Oranie oraz Algierze. Po jej odbyciu powrócili do Stanów Zjednoczonych.

Dziennik okrętowy *U-967* tak opisuje to zdarzenie:

5.V

02.26 Kwadrat CH 7544, wiatr południowo-zachodni o sile 1, morze spokojne, od 0-1, zachmurzenie 7, widoczność 4000–5000 mil morskich. Na powierzchni. Przerywany sygnał z *Naxos*.

03.23 Kwadrat CH 7542. Korekta kursu na 268°.

03.43 Sygnał z wykrywacza radaru staje się regularny i przybiera na sile. Prawdopodobnie statki. Następnie zauważamy cień średniej wielkości parowca pojawiającego się w namiarze 85°, odchylenie 10° na prawo. Zanurzenie.

03.54 Torpeda wystrzelona z wyrzutni numer V – strzyżyk, atak przeprowadzony na podstawie hydrofonów. Prędkość celu 15 węzłów. Kąt torpedy 0°, zanurzenie cztery metry, odległość 3000 metrów. Odgłos trafienia po 11 minutach i 58 sekundach. Odgłosy bulgotu,

ale brak dźwięków tonięcia i pękających grodzi. Okręt wyrusza na poszukiwania nocne, jednak niczego nie jesteśmy w stanie zauważyć. Hydrofony nie wyłapują żadnych dźwięków.

04.00 Kwadrat CH 7542

04.30 Hydrofon wyłapuje szумы, niszczyciel o niskich obrotach śrub, zatrzymujący się. Okręt dostrzeżony z głębokości peryskopowej, szacowana odległość 2000 metrów, inklinacja 30–40° na prawo od dziobu.

04.41 Kwadrat CH 7543. Torpeda z tuby numer II – strzyżyk. Prędkość celu 15 węzłów, inklinacja 0°, odległość 5000 metrów, zanurzenie cztery metry. Eksplozja po dwóch minutach i dwóch sekundach, wyraźne trafienie. Zarejestrowane odgłosy tonięcia i eksplozji, prawdopodobnie bojlerów.

05.02–05.10 Bomby głębinowe w wodzie ustawione na różną wariację głębokości. Ze względu na brak szumów w hydrofonach przypuszcza się, że atak wykonał samolot. Bardzo silne eksplozje brzmiące tak, jak gdyby złożone były z wielu indywidualnych eksplozji. Do tego dochodzą też dźwięki pękających grodzi, które zapewne są efektem naszego ataku wykonanego z wyrzutni numer V o 03.54.

08.00 Kwadrat CH 7549

12.00 Kwadrat CH 7573. Podsumowanie dnia: 21,4 mili morskiej przepełnięte na powierzchni oraz 34,3 mili morskiej w zanurzeniu. W sumie 55,7 miil morskiej.

16.00 Kwadrat CH 7576

20.00 Kwadrat CH 7579. Wyrzutnie II i V przeladowane^[463].

9 maja 1944 roku nastąpił ostatni sukces niemieckiego U-Boota przeciwko okrętowi wojennemu wroga. Przypadł on w udziale U-230. W nocy z 8 na 9 maja amerykański ścigacz okrętów podwodnych USS PC-558^[464] dowodzony przez porucznika Edwarda Charlesa Lebera eskortował konwój przybrzeżny. Patrol rozpoczął się obiecująco, gdyż okręt zdołał zlokalizować i zlikwidować „żywą torpedę”, zwaną Neger, oraz brał udział w zniszczeniu drugiej.

Pierwszy kontakt wzrokowy został podany o 7.25, kiedy to obserwator na pokładzie PC-558 pełniącego służbę patrolową w rejonie P zauważył krążącą torpedę w odległości 3000 jardów (2740 metrów – przyp. Ł.G.), uznając, że jest to żywa torpeda z kloszem z pleksiglasu i widoczną częścią rufową. W kierunku celu otwarto ogień z działek kalibru 40 mm i 20 mm, wyrzucono dwie bomby głębinowe i rozpoczął się pościg. Po 25 minutach od nawiązania kontaktu wzrokowego torpeda została

zatopiona, a cały i zdrowy starszy chorąży marynarki Walter Schulz podjęty został na pokład. PC-558 ponownie natknął się na nieprzyjaciela, gdy atak niemieckich nęgrów osiągnął swe apogeum, a inny amerykański patrolowiec, PC-626, dołączył do PC-558, gdy ten zauważył kolejną torpedę. Dwie amerykańskie jednostki rozpoczęły śmiały atak ogniem z działek 20 mm i bombami głębinowymi. Kilkanaście serii pocisków 20 mm dosięgło pleksiglasowej kopuły. Neger skrył się pod powierzchnią wzburzonego morza. Pilotowi udało się awaryjnie wydostać z kokpitu. Hans Fligel, który nie miał na sobie żadnych oznak stopnia wojskowego (w sprawozdaniu sporządzonym przez wywiad aliancki podano później, że był to praktykant, cieśla okrętowy) był tak wycieńczony, że trzeba go było wciągnąć na pokład amerykańskiego okrętu, gdzie otoczono go niezbędną opieką przed przekazaniem w ręce Brytyjczyków^[465].

Amerykanie nie mieli zbyt dużo czasu na świętowanie. Jeszcze tego samego dnia o godzinie 4.56 sami padli ofiarom torpedy akustycznej. Miało to miejsce około 28 mil na północny wschód od Palermo. Zginęło 29 ludzi z liczącej 64 osoby załogi. Na pomoc rozbitkom ruszył amerykański USS PC-1235. Podczas akcji ratunkowej omal sam nie padł ofiarą ataku. Trzy torpedy minęły go w niedużej odległości. Załoga okrętu zdołał wyratować kolegów i przetransportowała ich do Palermo. Jak już

wspomniano, był to ostatni sukces U-Bootów przeciwko okrętom wojennym wroga na Morzu Śródziemnym. Zarazem był to też przedostatni sukces na tym akwenie. Ostatni Niemcy odnieśli 19 maja. Jego sprawcą był *U-453*. Dowódca Dierk Lührs otrzymał meldunek o dostrzeżeniu konwoju, którym okazał się *HA-43*. Płynął z Taranto do Augusty. W jego składzie znalazł się brytyjski frachtowiec *Fort Missanable*^[466] płynący pod balastem. Frachtowiec ten został storpedowany i zatopiony o 17.55. Jego kapitan Charles Robert Williamson wraz z 11 innymi członkami załogi ponieśli śmierć. Atak przeżyło 48 marynarzy. Rozbitków podjęły z wody norweski frachtowiec *Spero* oraz włoska korweta *Urania*. Przetransportowano ich do Augusty na Sycylii. W ten oto sposób 19 maja 1944 roku zakończyły się sukcesy śródziemnomorskich U-Bootów. Nie oznacza to jednak, że całkowicie skończyła się dla nich wojna w tym rejonie. Od tego momentu mieli jednak ponosić jedynie straty.

Jeszcze w maju Niemcy utracili *U-453*. Okręt od 22 dni znajdował się na swoim 17. patrolu bojowym. Nie dane mu było przypięcie proporczyka oznaczającego zwycięstwo (zatopienie *Fortu Missanable*) i powrót do bazy w Puli, gdyż zlokalizowany został i zatopiony na Morzu Jońskim. Sprawcami jego zatopienia były niszczyciele HMS *Termagent*^[467], HMS *Tenacious*^[468] oraz niszczyciel eskortowy HMS *Liddesdale*^[469]. Opis

szczegółów akcji można znaleźć w brytyjskich archiwach:

Siedemnasty i zarazem ostatni patrol

U-453 wyruszył w swój ostatni patrol o godzinie 19.35 30 kwietnia 1944 roku. Niebawem złożono zażalenie odnośnie stanu sprzętu do bazy w Puli. W odpowiedzi dowódca usłyszał, że sprzęt musi naprawić załoga podczas patrolu. Już w późniejszym czasie jeden z jeńców niemieckich posunął się nawet do stwierdzenia, że zatopienie U-453 jest w dużej mierze winą dowódcy bazy w Puli.

Kontakt z samolotem

Trzy lub cztery dni po wypłynięciu z Puli spostrzeżono samolot na wieczornym niebie. Wystrzelono w jego stronę kilka serii z broni przeciwlotniczej, udaremniając mu w ten sposób wykonanie ataku bombowego. Okręt zanurzył się, gdy tylko samolot zniknął z pola widzenia.

U-453 pokonuje cieśninę Otranto

Jeńcy niemieccy zgodnie przyznali, że pokonanie Cieśniny Otranto wiązało się z dużym niebezpieczeństwem. Napięcie utrzymywało się aż do 5 maja, kiedy to dowódca ogłosił, że udało się bezpiecznie przez nią przejść. Podczas tej przeprawy nie nastąpiło nic wartego uwagi. U-453 trzymał się wyznaczonych zasad

płynięcia w zanurzeniu podczas dnia oraz wynurzenia w nocy na kilka godzin.

Rejon operacyjny

Przez następane dwa tygodnie U-453 operował na Morzu Jońskim. W tym okresie nie zauważono żadnego ruchu statków oraz obecności samolotów.

Atak na konwój

U-453 znajdował się w zanurzeniu 19 maja około godziny 5.00. Po południu hydrofony wychwyciły szумы w odległości około 15 mil. Gdy podniesiono peryskop, okazało się, że U-453 znajduje się w środku płynącego konwoju. Wystrzelono salwę torped z wyrzutni numer I, II oraz IV po czym usłyszano dwie eksplozje. Przyjęto, że trafiono statek mający około 16 000 ton, ten, który znajdował się około 400 metrów od U-Boota. Druga torpeda miała uszkodzić inny statek. (Przypis alianców: zatopiony został Fort Missanable o tonażu 7197). U-453 zanurzył się głęboko, by przeczekać kontratak.

Pierwszy atak bombami głębinowymi

Około jednej lub dwóch godzin od storpedowania, U-453 usłyszał odgłos detonujących bomb głębinowych dość blisko okrętu, jednak nie wyrządziły one żadnej szkody.

Na dnie

1 maja około godziny 24.00 U-453 znalazł miejsce, gdzie mógł osiąść na dnie, na głębokości 180 metrów. Wszystkie światła, oprócz tych niezbędnych do właściwego operowania na okręcie, zostały zgaszone, a załoga otrzymała rozkaz położenia się, aby oszczędzać tlen. Po raz pierwszy na pokład wtłoczono też ładunek tlenu. 20 maja około godziny 5.00 dowódca U-Boota doszedł do wniosku, że jego okręt ma szansę wydostać się z niebezpiecznego rejonu. Podniesienie się z dna zajęło nieco czasu.

Uszkodzenia bombami głębinowymi

Nastąpił niezbyt precyzyjny atak, jednak nie wyrządził szkody. Kolejny, lepiej wycelowany, miał miejsce w momencie, gdy zegar wskazywał godzinę 12.00. Około 25 bomb głębinowych znalazło się w wodzie i wybuchło w niewielkiej odległości od U-Boota, w wyniku ich eksplozji uszkodzeniu uległo sprzęgło i sterowanie okrętem zaczęło robić się problematyczne. Przez całe popołudnie bomby spadały na zanurzony okręt, którego załoga robiła, co mogła, by uchronić go przed uszkodzeniami. Dwa razy wypuszczono zagłuszacze bomb głębinowych. Po nastaniu wieczora wśród załogi wzrosła nadzieja, że U-Boot zdoła się wynurzyć. W tym celu o godzinie 19 wypuszczono jeszcze jeden zagłuszacz bomb. Jeden z niszczycieli zdołał jednak zlokalizować wynurzający się okręt, który

momentalnie obrzucony został kolejną serią bomb głębinowych eksplodujących za rufą. Załoga zdawała się wierzyć, że szczęśliwie uda się przetrwać kolejny atak. Minutę później jedna z bomb wybuchła bardzo blisko okrętu i spowodowała kolejne uszkodzenia, w tym przednich i tylnych sterów głębokości, głównego steru oraz kompasu. U-453 doznał mocnego przechyłu na dziób, obie pompy sprężonego powietrza także uległy zniszczeniu. U-Boot osiągnął głębokość 220 metrów, zanim ponownie udało się go wytrzymować. Dzięki obrotom silników elektrycznych 70 na minutę udało się nieco wynurzyć okręt.

Niebawem pojawiły się kolejne bomby, które i tym razem spadły blisko celu. Następną serią o godzinie 22.00 przyniosła U-Bootowi nowe szkody. Załoga przyjęła, że to właśnie na skutek tego ataku hydrofony definitywnie przestały działać, a oświetlenie całkowicie wysiadło. Do tego pojawiły się problemy ze zbiornikiem balastowym. Atak trwał aż do godziny 24.00. Załoga zeznała, że w tym czasie oświetlenie awaryjne działało tylko wyrywkowo.

Ze względu na uszkodzenia, wyczerpujące się akumulatory oraz braki tlenu na pokładzie rozpoczęto przygotowania do wynurzenia okrętu. Padł rozkaz opróżnienia zbiorników balastowych, ale ze względu na problemy ze sprężonym powietrzem nie udało się tego dokonać, a dodatkowo U-Boot jeszcze bardziej się zanurzył, osiągając w krytycznym momencie głębokość

260 metrów. Woda oraz olej zaczęły wdzierać się do centrali i osiągnęły poziom około 25 centymetrów. Ostatecznie udało się ustalić, że jedna z butli ze sprężonym powietrzem zawiera jeszcze 180 kilogramów, wystarczająco dużo do opróżnienia zbiorników balastowych. Cała operacja poszła sprawnie i okręt pojawił się na powierzchni 21 maja o godzinie 00.24. Nadszedł raport, że wszystkie wyrzutnie torpedowe są sprawne i gotowe do użycia, jednak dowódca nie zdecydował się z nich skorzystać, obawiając się reakcji znajdujących się w pobliżu niszczycieli.

Ratunek

Cała załoga U-Boota opuściła pokład, z tym że jedna osoba poniosła śmierć już w wodzie na skutek ostrzału z broni maszynowej jednego z niszczycieli. Niemiecki okręt ostatecznie zatonął z powodu kilku bezpośrednich trafień o godzinie 00.40. Jeszcze przed opuszczeniem okrętu główny mechanik otworzył zawory, by go zatopić. 15 rozbitków podniesionych zostało z wody przez HMS Termagenta i HMS Tenaciousa, przetransportowani zostali do Taranto. Reszta, 34 osoby, znalazła się na pokładzie HMS Liddesdale'a, który przewiózł ich do Palermo.

Sygnal ratunkowy

U-453 19 maja otrzymał wiadomość nakazującą mu zameldowanie się do głównego dowództwa. Odpowiedź miała zostać wysłana podczas godzin nocnych, jednak wtedy właśnie rozpoczęła się akcja wymierzona przeciw U-Bootowi. Gdy pojawił się on na powierzchni 21 maja, nadano sygnał ostrzegawczy, lecz przyjmuje się, że ze względu na brak wysuniętych anten wiadomość nie została właściwie przetransmitowana^[470].

Stan floty śródziemnomorskich U-Bootów z dniem 1 czerwca 1944 wynosił 12 okrętów, z czego jedynie trzy jednostki znajdowały się na morzu. Pierwszą z nich był *U-471*, który 15 czerwca powrócił po trwającym 29 dni patrolu. Był to w sumie trzeci patrol bojowy tego okrętu, jednak *U-471* nie miał jeszcze na koncie żadnego zatopienia. Okazało się, że tak miało już pozostać, gdyż 6 sierpnia okręt zatopiony został na skutek amerykańskiego nalotu bombowego dokonanego na bazę w Tulonie. Dokonały go samoloty 15. Floty Powietrznej. *U-471* poszedł na dno w doku Missiessy. Nie było ofiar. W 1945 roku podniesiono wrak i po dokonaniu niezbędnych napraw, w roku 1946, ponownie wcielono go do floty, tym razem francuskiej, pod nazwą *Millé*. Okręt służył aż do lipca 1963 roku. Kolejnym okrętem znajdującym się w morzu 1 czerwca 1944 roku był *U-952*. Po 45 dniach spędzonych na patrolu powrócił do bazy w Tulonie 21 czerwca. 5 lipca zbombardowany

został przez ten sam dywizjon amerykańskich bombowców, które zatopiły później *U-471*. Okręt poważnie uszkodzony został w doku Misiessy numer III. 12 lipca skreślono go ze stanu floty. Ostatecznie zatonął podczas kolejnego amerykańskiego bombardowania przeprowadzonego na Tulon 6 sierpnia^[471]. W tym samym miesiącu wrak *U-Boota* dostał się w ręce Francuzów. Zniszczenia były jednak zbyt poważne, by dało się przywrócić go do stanu użyteczności, dlatego też został zezłomowany w 1946 roku. Ostatnim okrętem będącym na patrolu w czerwcu 1944 roku był *U-586*. Po 44 dniach spędzonych w morzu *U-Boot* ten powrócił do bazy w Tulonie 21 czerwca. Był to jego 13. patrol bojowy. I on stał się ofiarą ataku bombowego przeprowadzonego 5 lipca na Tulon. Ze względu na uszkodzenia okręt ten także skreślono ze stanu floty 12 lipca 1944 roku. Wrak ostatecznie podniesiono z dna i zezłomowano w 1947 roku.

Co ciekawe, pomimo drastycznego osłabienia stanu liczebnego floty *U-230* oraz *U-407* postanowiono wysłać do Salaminy w celu zainstalowania im chrap, co wyłączało je z patroli przynajmniej do sierpnia. Na tej podstawie można wysnuć wniosek, że FdU wcale jeszcze nie przekreślił potencjału swych okrętów podwodnych. Z drugiej strony była to jedyna szansa, by przywrócić im waleczność i zredukować straty.

Co się tyczy pozostałych okrętów, to *U-421*, poważnie uszkodzonego podczas nalotu bombowego na Tulon 29 kwietnia 1944 roku, skreślono ze stanu floty 27 czerwca.

U-466 był właśnie w trakcie napraw, gdy nastąpił nalot na Tulon 5 lipca. U-Boot doznał tak poważnych uszkodzeń, że już nigdy więcej nie wyszedł w morze. Ostatecznie zezłomowano go 19 sierpnia 1944 roku.

W naprawie był również *U-462*, który doznał uszkodzeń podczas nalotu bombowego dokonanego w lutym. Okręt nie zdołał osiągnąć pełni zdolności bojowej, kiedy ponownie zbombardowany został 5 lipca. Jeszcze tego samego dnia skreślono go ze stanu floty. Wrak podniesiono z doku *Missiessa* 12 kwietnia 1945 roku i ostatecznie zezłomowano w roku 1946.

U-969 dwukrotnie znalazł się na celowniku amerykańskich bombowców. Po raz pierwszy 5 lipca, a następnie 6 sierpnia. Aby nie dopuścić do dostania się U-Boota w ręce wroga, postanowiono ostatecznie wysadzić go w powietrze 19 sierpnia 1944 roku. Okręt po dwóch bombardowaniach i tak nie nadawał się już do służby.

U-596 znajdował się w bazie w Puli, w trakcie napraw. Miały one potrwać przynajmniej do końca lipca. Prace dodatkowo spowolnione były faktem, że i Pula stała się celem amerykańskich nalotów bombowych. 8 czerwca Amerykanie dokonali nalotu za pomocą 52 samolotów B 17 eskortowanych przez myśliwce P-47. Ucierpiał wtedy

między innymi suchy dok, co przyczyniło się do zwolnienia prac naprawczych przy *U-596*.

Na podstawie dokonanego podsumowania widać, że drugą połowę roku FdU rozpoczęło, posiadając jedynie cztery okręty gotowe do wyjścia w morze. Były to: *U-230*, *U-407*, *U-565* oraz *U-596*. Nie istniała także najmniejsza szansa na wzmocnienie sił. Jakby tego było mało, FdU musiał zmierzyć się z inwazją, na terenie Francji, która nastąpiła z rejonu Morza Śródziemnego. Początkowo operacja miała nazywać się Hammer („młot”) lub Anvil („kowadło”). Już na samym starcie wiadomo było, że strategicznie jest ona mniej ważna niż główne lądowanie aliantów w Normandii. Ogólnie istniało założenie otwarcia drugiego frontu. Warto przypomnieć, że Churchill stanowczo sprzeciwiał się, aby go otworzyć właśnie w południowej Francji. Obawiał się, że tylko niepotrzebnie rozdzieli to główne natarcie, zaplanowane z terytorium Normandii. Choć brytyjski premier nie sprzeciwiał się otwarciu drugiego frontu, to optował za tym, abynastąpiło we Włoszech lub na terenie Bałkanów. Argumentował, że gdyby desant dokonany został we Włoszech, istniałaby szansa na złamanie niemieckiego oporu w tym rejonie lub, co wydawało mu się jeszcze bardziej pożądane, kierując się na Bałkany, można by zająć tamtejsze pola naftowe. Za takim rozwiązaniem przemawiał fakt, że dałoby to aliantom lepszy dostęp do Europy Wschodniej. Odcięcie

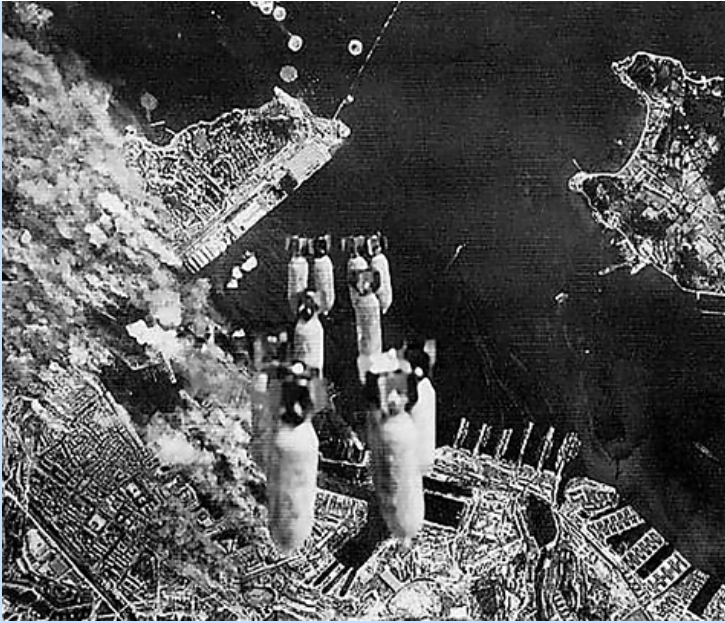
Niemiec od dostaw z Bałkanów byłoby dla nich dużym ciosem i pozwoliłoby zabezpieczyć ten rejon przed Sowietami. Zapewne dałoby to zachodnim aliantom silniejszą pozycję startową przy negocjacjach dotyczących powojennego kształtu Europy.

Pomysł Churchilla napotkał jednak opór Roosevelta. Amerykański prezydent miał inną wizję dalszych działań. Trudno stwierdzić, czy niezbyt interesował go powojenny kształt Europy, czy też najważniejsze dla niego było zapewnienie zdecydowanej dominacji na zachodnim froncie podczas inwazji. Amerykanie tłumaczyli, że przede wszystkim należały zdobyć port w Marsylii, bo ułatwi to zaopatrzenie wojsk alianckich podczas ofensywy we Francji. Nie może dziwić fakt, że amerykańskie dowództwo najbardziej zainteresowane było zoptymalizowaniem wsparcia tam, gdzie znajdowali się amerykańscy żołnierze. Utrzymanie wojsk alianckich daleko od złóż bałkańskich zapewne było także na rękę Stalinowi. Ostatecznie Churchill musiał przystać na żądanie Amerykanów. Dla żartu wystosował prośbę, by nazwę Anvil zmienić na Dragoon co w polskim tłumaczeniu znaczy tyle co „wymusić” lub „zdominować”. Churchill tak się właśnie czuł, dlatego też chciał zmienić kryptonim tej operacji. Amerykanie potraktowali jego żartobliwą prośbę poważnie i ostatecznie operacja uzyskała kryptonim Dragoon.



Wrak U-471, zalegający w doku w Tulonie – zdjęcie z 1945 roku

6 czerwca rozpoczęło się lądowanie aliantów w Normandii, a zarazem bitwa o wyzwolenie Francji. Operacja „Shingle” także okazała się sukcesem, w związku z czym 4 czerwca alianci wkroczyli do Rzymu. Gdy pod koniec czerwca zdobyli już wystarczająco dużo miejsca w Normandii, można było przejść do realizacji operacji „Dragoon”. Zaplanowano ją na 15 sierpnia 1944 roku. W noc poprzedzającą lądowanie alianckie okręty rozpoczęły ostrzał artyleryjski. Do tego wykonano szereg nalotów bombowych na drogi oraz mosty. Lądowanie odbyło się na odcinku między Cannes a Tulonem.



Bombardowanie bazy U-Bootów w Tulonie

Okretem oddelegowanym do przeciwstawienia się desantowi został *U-230*, którym dowodził porucznik Heinz-Eugen Eberbach. Miał on zaledwie 23 lata i był to jego pierwszy patrol bojowy w roli dowódcy^[472]. *U-230* opuścił Toulon 17 sierpnia, rozpoczynając w ten sposób swój ósmy patrol bojowy. Ostatecznie okazał się on koszmarem. Załozce U-Boota dały się we znaki zarówno płytkie wody tego rejonu operacyjnego, jak i brak chrap, który poważnie ograniczał działanie. Zmuszona do ładowania baterii akumulatorów w tak niekorzystnych warunkach, zgodnie określiła swój patrol jako

samobójczy^[473]. Okręt w żaden sposób nie był w stanie zagrozić alianckiemu lądowaniu. Gdy znajdował się w okolicach Saint Mandrier, niedaleko wschodniego Tuluonu, dostał się nagle pod ogień dział artyleryjskich z wybrzeża Saint Elme. Nie widząc dalszego sensu walki i ze względu na powstałe niebezpieczeństwo dowódca wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Na U-Boocie zamontowano ładunki wybuchowe i w ten sposób historia U-230 dobiegła końca. 22 sierpnia załoga zarekwirowała francuski kuter rybacki. Na jego pokładzie niemieccy marynarze początkowo chcieli dostać się do jednego z hiszpańskich portów, gdyż jeszcze wcześniej FdU nadał komunikat, że ten w Marsylii został zablokowany. Następnego dnia po wysadzeniu U-230 Niemcy znaleźli się na wyspie If leżącej niedaleko Marsylii. Po zregenerowaniu sił, które trwało trzy doby, zaopatrzeni w prowiant na kolejne trzy dni, ruszyli w kierunku północnych Włoch. Wiatr okazał się jednak dla nich niekorzystny i zmusił ich do przenocowania na bezludnej wysepce Hagun. Następnego dnia kontynuowali rejs^[474]. 28 sierpnia zarekwirowany przez Niemców kuter został zlokalizowany. Po 13 minutach od wykrycia znalazł się na holu amerykańskiego niszczyciela *Ericsson*. W ten sposób załoga U-230 dostała się do alianckiej niewoli.



Po bombardowaniu bazy Kriegsmarine w Tulonie

Operacja desantowa „Dragoon” okazała się całkowitym sukcesem. Zgodnie z wcześniejszym założeniami alianci rozpoczęli marsz na Tulon, w którym znajdowała się 242. Niemiecka Dywizja Piechoty. Utworzyła ona specjalną linię obrony na wschód od Tulonu. Niemcy mieli plan zatopienia okrętów znajdujących się w Tulonie celem blokady Kanału Południowego. W tym celu chcieli wykorzystać francuski pancernik *Strasbourg* i krążownik *La Galissonnière*. Ten plan się nie powiódł, gdyż amerykańskie bombowce ich wyprzedziły. 16 sierpnia amerykańska 17. Flota Powietrzna otrzymała zadanie zniszczenia ciężkich dział znajdujących się w

Tulonie. Misję tę piloci przyjęli z dużą rezerwą, gdyż już wcześniej mieli niemiłe doświadczenia z tego typu nalotami bombowymi. Ogólnie przeprowadzono 28 nalotów na bazy U-Bootów oraz niemiecką ciężką artylerię. Ich efektem było zniszczenie pięć baterii artylerii, lecz nie obyło się bez strat. Osiem maszyn B-26 zostało straconych, a 125 uszkodzonych.

242. Dywizja Piechoty była wtedy zaangażowana w walki z lewym skrzydłem wojsk alianckich, które 18 sierpnia skierowały się na Tulon. Początkowo plan zakładał, że ataku na Tulon dokona 3. Algierska Dywizja Piechoty, uderzając z północy przy wsparciu żołnierzy 9. Kolonialnej Dywizji Piechoty. Ich flanki miały być zabezpieczane przez drugą falę lądujących wojsk. Rozpoczęcie ataku przewidziano na 24 sierpnia.

Ogromny sukces operacji „Dragoon” spowodował, że dowództwo zrezygnowało z czekania na drugą falę desantu i zarządziło rozpoczęcie ataku na Tulon już 18 sierpnia dostępnymi siłami. Alianci desygnowali do tego zadania 16 000 żołnierzy, 30 czołgów i kilka baterii artyleryjskich^[475]. Zadanie to przypadło w udziale 3. Dywizji Algierskiej, która nacierać miała z północy, oraz 1. Dywizji Wolnych Francuzów uderzającej od południa. Wsparcia udzielał im 2. Regiment Algierski. Centralnie miała natrzeć 9. Kolonialna Dywizja Piechoty.

Już 20 sierpnia 9. Dywizja dotarła do przedmieść Tulu, czyli Mont Faron. Tego samego wieczoru jej żołnierze weszli do centrum. Broniło się jeszcze południe miasta. Niemcy użyli nawet francuskich czołgów. Na razie nie zamierzali się poddać... Z pomocą przybyli jednak Francuzi. 23 sierpnia byli już wszędzie, wtykając gdzie tylko się dało trójkolorową flagę. Ostatni bastion niemieckiego oporu padł 24 sierpnia. Wzięto z niego do niewoli aż 1000 jeńców.



U-Boot zniszczony w wyniku nalotu na bazę w Tulonie

Teraz przyszła pora na atak na port. Odezwały się ciężkie działa artyleryjskie aliantów świadczące o tym,

że broniący się nie mają żadnych szans. Parada zwycięstwa odbyła się 27 sierpnia. Co ciekawe, akompaniament dla niej stanowiła kanonada niemieckiej artylerii znajdującej się na południu. Były to działa kalibru 340 mm, które w dalszym ciągu ostrzeliwały atakujących. Uciszyła je dopiero artyleria alianckich okrętów wojennych. O godzinie 22.45 niemiecki admirał Rufus zgodził się na kapitulację. Tego samego dnia poddała się także Marsylia. Alianci uzyskali w ten sposób porty, o które tak bardzo im chodziło, szczególnie ten głęboki w Marsylii.

Wracając to zdobycia portu w Tulonie, to Francuzi znaleźli tam drogocenne zdobycze, w tym sporą liczbę torped „strzyżyk” oraz cztery sekcje okrętu typu XXIII. Znalaziono je w tunelu de Cepet pod wzniesieniem Saint Pierre. W samym porcie w Tulonie natknęli się na pozostałości *U-421*, *U-471*, *U-642* oraz *U-952*. Odnaleźli je w basenie Missiessy. W basenie Castigneau łupem aliantów padł *U-969*, a wzdłuż wybrzeża – *U-410*, *U-466* oraz *U-967*. Był to zdecydowanie nędzny koniec okrętu typu VII w tym rejonie.

W sierpniu 1944 roku oficjalnie rozwiązano FdU Morze Śródziemne. FdU Werner Hartmann powrócił do Niemiec. Całą strukturę dowództwa nad Morzem Śródziemnym tworzyli teraz oficerowie pozostali w Salaminie. Główne dowództwo znalazło się w rękach

kapitanów marynarki Wenera Lange oraz Waldemara
Mehla.

9

Salamina – ostatni bastion oporu

Morze Śródziemne było krwawym polem bitwy

Herbert Werner *Żelazne trumny*

Salamina była ostatnią dostępną dla U-Bootów bazą na Morzu Śródziemnym w drugiej połowie 1944 roku. Pomimo rozwiązania FdU i tragicznie niskiej liczby śródziemnomorskich U-Bootów nadal wychodziły one w morze. Od

29 lipca znajdował się na swym 12. patrolu U-596 dowodzony przez Hansa Kolbusa.

Koniec panowania Niemców w Grecji zbliżał się wielkimi krokami. Już po kapitulacji Włoch niektórzy dowódcy niemieccy zgłaszali Hitlerowi pomysł porzucenia południowego terytorium Bałkanów i przeniesienia linii obrony na północne terytorium Grecji. Były to obszary łatwiejsze do obrony, jednak Hitler, nie po raz pierwszy zresztą, kierował się twardą zasadą „ani kroku wstecz”.

Po 35 dniach spędzonych na morzu okręt ten przybył do Salaminy. Na swój 20. już patrol bojowy wyruszył 26 sierpnia z Salaminy U-565. Rejs trwał w sumie 19 dni i okręt powrócił do Salaminy 13 września. Wart odnotowania jest fakt, że dowodzony przez Fritza Henninga okręt wyposażony został w chrapy. Był to ostatni pełny rejs bojowy niemieckiego okrętu podwodnego na Morzu Śródziemnym podczas II wojny światowej. Co prawda 9 września wyszedł w morze U-407, jednak podczas tego patrolu został stracony. Jeszcze

przed wypłynięciem otrzymał nowego dowódcę. Herbertusa Korndörfera zastąpił dowodzący poprzednio *U-596* wspomniany już Kolbus. Zatopienie *U-407* jest niezmiernie ciekawe z dwóch powodów. Po pierwsze, był to ostatni U-Boot niemiecki posłany na dno podczas II wojny światowej na Morzu Śródziemnym, a po drugie, w jego unicestwieniu brał udział polski niszczyciel ORP *Garland*^[476].

Przypomnijmy, że *U-407* zatopił okręt *Viceroy of India*, plasującego się na dziewiątym miejscu pod względem tonażu posłanego na dno podczas II wojny światowej przez U-Booty. Do tego uszkodził jeszcze lekkie krążowniki HMS *Newfoundland* oraz HMS *Birmingham*. Był to więc okręt zaprawiony w boju. 9 września wypłynął on z bazy w Salaminie. Jego rozkazy przewidywały atakowanie wrogich jednostek we wschodnim obszarze Morza Śródziemnego. Okręt wyposażony był w chrapy. 18 września w okolicach godziny 19.00 polski obserwator z pokładu *Garlanda* zareportował zauważenie okrętu podwodnego płynącego w zanurzeniu z wystającą głowicą chrap. Dodajmy jeszcze, że *Garland* należał do Force A, czyli zespołu brytyjskich niszczycieli, w skład których wchodziły dwa lotniskowce eskortowe (HMS *Khedive* oraz HMS *Attacker*) oraz krążowniki i niszczyciele. Zespół ten operował na Morzu Egejskim. Po zameldowaniu kontaktu dowodzący *Garlandem*

komandor porucznik Stanisław Biskupski zarządził sprawdzenie podejrzanego rejonu. Jednocześnie powiadomił też inne okręty zespołu. *Garland* przystąpił do natychmiastowego ataku bombami głębinowymi oraz granatami z „jeża”. Atak nie przyniósł zanurzonemu U-Bootowi większych szkód. Na miejsce ze wsparciem przybyły niszczyciele: HMS *Troubridge*^[477], HMS *Terpsichore*^[478], HMS *Brecon*^[479] oraz HMS *Zetland*^[480]. Wszystkie przez mniej więcej 10 godzin bez przerwy atakowały zanurzony cel. Gdzieś w okolicach godziny 6 rano Kolbus zmuszony był wynurzyć swój okręt, po czym niemalże natychmiast dostrzegła go załoga *Garlanda*. Biskupski raz jeszcze powiadomił o kontakcie najstarszego oficera w swoim zespole, po czym ruszono do ataku, zrzucając 10 bomb głębinowych. Okazały się one śmiertelne dla *U-407*. Polski niszczyciel również jednak został uszkodzony – zniszczeniu uległo około 10 metrów jego kadłuba rozprutego dziobem *U-407*. Najważniejszy w całej akcji był jednak fakt, że niemiecki okręt podwodny zatonął. Pięciu ludzi z jego załogi zginęło. Resztę – 48 osób – uratował *Garland*, po czym przetransportował ich do Aleksandrii.

Opis zatopienia *U-407* można prześledzić w relacji oficera broni podwodnej, porucznika marynarki Konstantego Okołów-Zubkowskiego:

Tego dnia patrolowaliśmy rejon Krety, bombardowaliśmy również umocnienia na wyspie. Wieczorem zespół podzielił się na mniejsze grupy, które otrzymały zadanie penetrowania określonych sektorów. Garland skierował się wraz z kilkoma innymi niszczycielami w kierunku wyspy Santoryn. Następnie okręty rozdzieliły się i dalej każdy miał działać samodzielnie.

Po mniej więcej pół godzinie samodzielnego marszu dostrzeżono z pomostu dym na horyzoncie. Skierowaliśmy się w tym kierunku. Mimo zbliżenia nie udało nam się zidentyfikować źródła dymu. Dopiero podejście na odległość kilkuset metrów pozwoliło nam zorientować się, że dym wydobywa się z niewielkiego komina będącego zakończeniem urządzenia zwanego przez Niemców Schnorchel, które pozwalało używać okrętom podwodnym silnika spalinowego w zanurzeniu. Mieliśmy więc przed dziobem idącego na głębokości peryskopowej U-Boota.

Alarm bojowy na okręcie! Niemiec w międzyczasie również zorientował się w niebezpieczeństwie i poszedł głębiej. Chrapy i peryskop zniknęły. Cała załoga na stanowiskach, obsadzona artyleria, miotacze i wyrzutnie bomb głębinowych. Natychmiast przekazaliśmy meldunek o U-Boocie pozostałym niszczycielom. Wiadomość podziałała elektryzująco na wszystkich. Nie spodziewano się spotkania z okrętem podwodnym.

Garland przygotowywał się do ataku. Moje stanowisko, jako oficera broni podwodnej znajdowało się na pomoście. Stamtąd również odbywało się odpalanie bomb głębinowych zarówno z miotaczy, jak i wyrzutni. W wypadku awarii można było oczywiście przejść na odpalanie ręczne. Zarówno przy dźwigniach wyrzutni, jak i przy sznurach odpalających miotacze czuwali marynarze.

Na pomoście i w kabinie azdyka podniecenie. Azdyk łapie kontakt z okrętem podwodnym. Za pomocą urządzenia, które dziś można by chyba porównać do pierwowzoru komputerów, sporządzane są wykresy i ustalane współrzędne do ataku. Zapalają się światelka gotowości miotaczy i wyrzutni bomb głębinowych. Czekam na dane do nastawienia na odpowiednią głębokość bomb.

Strzelamy wreszcie salwę z dziobowego miotacza pocisków głębinowych, tzw. jeża. Bez efektu. Dowódca kmdr ppor. Bolesław Biskupski decyduje, że z następnymi atakami poczekamy do nadejścia brytyjskich niszczycieli. Chce mieć pewność, że okręt podwodny się nie wymknie. Przy ataku jednym niszczycielem na skutek martwego pola azdyku istnieje możliwość zmylenia pogoni. Przy asekuracji drugiej choćby jednostki, jego szanse na zgubienie prześladowców znacznie maleją.

W międzyczasie niemiecki dowódca decyduje się na chytry manewr. Uchodząc pod wodą, zaczyna nas prowadzić na znajdujące się w tym rejonie pole minowe.

Jego pech, że my też znamy lokalizację tych min. Ruszamy do ataku. Wyją buczki poprzedzające odpalenie bomb głębinowych. Odpalam pełną salwę przed dziób uciekającego U-Bootu. Eksplozje 10 bomb, czterech z miotaczy i po trzy z wyrzutni, podnoszą fontanny wody.

Tracimy chwilowo kontakt. W tym momencie nadpływają jednak brytyjskie niszczyciele. Przyłączają się do polowania. Znow w miejscu upadku bomb wykwitają gejzery wybuchów. Widocznych efektów naszych ataków jednak nie zaobserwowano. W związku z zapadającym zmrokiem dowódca flotylli postanawia, że z decydującym atakiem będziemy czekać do świtu, trzymając U-Bootu w kontakcie azdykowym. Okręty w pełnej gotowości krążą nad próbującym wykręcić się z opresji U-Bootem. Niemcy muszą zdawać sobie sprawę, że szanse ich są minimalne. Słyszczą przecież krążące nad nimi niszczyciele (...).

W świetle wstającego dnia ruszyły do ataku brytyjskie niszczyciele, posypały się bomby. Do ataku szykowaliśmy się również i my. Niemiec miał już jednak dosyć i na powierzchni ukazał się kadłub okrętu podwodnego. Natychmiast rozstrzelały się nasze Oerlikony. Strzelała również artyleria główna, strzelali także Anglicy. Wyraźnie widać było trafienia naszych pocisków. Na pokład zaczęli wyskakiwać niemieccy marynarze, opuszczali okręt.

Komandor Biskupski nakazał przerwanie ognia. Zastopowaliśmy maszyny. Po chwili jednak opuszczony, zdawałoby się, U-Boot, nagle zerwał się do szarży, celując w naszą burtę. Dowódca szarpnął rączką telegrafu na całą naprzód. Była umowa z maszynownią, że gdy telegraf skacze ze stopu na całą naprzód to mają wyciskać z maszyn, ile się da, choćby turbiny miały wyskoczyć. Okręt zaczął się rozpędzać, robiąc jednocześnie zwrot, co jednak nie w pełni zapobiegło uderzeniu. Dziób U-Boota rozpruł nam burtę. Chwilę ciągnęliśmy Niemca, po czym okręty rozeszły się. Artyleria rozpoczęła demolowanie U-Boota, z kiosku niewiele zostało. Dowódca postanowił wykończyć utrzymującego się w dalszym ciągu na powierzchni U-Boota bombami głębinowymi. Przeszliśmy z dużą prędkością równoległe do niego, rzucając bomby z rufy i strzelając z miotaczy na drugą burtę U-Boota. Nastawy bomb na minimalną głębokość. Skutek był natychmiastowy. U-407, bo taki był numer naszej ofiary, poderwany wybuchem wkrótce poszedł na dno.

W tym czasie Anglicy podnieśli rozbitków, których zresztą niebawem przekazali na Garlanda. (...)

Na pokładzie jeńcy ulokowali się na zapasowych bombach głębinowych, rozmieszczonych w miejscu zdemolowanego drugiego aparatu torpedowego. Gdy zorientowali się, na czym siedzą, przezornie usunęli się z niebezpiecznego ładunku. Zachowywali się spokojnie, widzieli polską banderę, mieli świadomość, kto ich zatopił.

Byli kolejno wzywani na przesłuchanie. Jeden z nich powitał komisję gromkim Heil Hitler. Został oczywiście przywołany do porządku. (...) Z jeńcami udaliśmy się – zabezpieczywszy uprzednio zaimprovizowanym plastrem z materaców i hamaków rozciętą burtę – do Aleksandrii. Tutaj też do nas sygnał dowódcy zespołu, admirała Troubridge’a: U-407 zatonął. Niech żyje Polska^[481].

W brytyjskich archiwach w Kew również można znaleźć opis wydarzeń, a także rekomendacje do odznaczeń:

Prośba o uhonorowania za doskonałą służbę HMS Troubridge’a oraz HMS Terpsichore przesłana do króla, który zatwierdzić powinien poniższe rekomendacje.

Okręty brytyjskie wraz z ORP Garlandem zniszczyły wrogi okręt podwodny po przeszło 10-godzinnym polowaniu i wzięciu do niewoli 48 jeńców. Okręt podwodny wykryty został dzięki smudze dymu wydobywającej się z chrap. (Tutaj następuje lista brytyjskich marynarzy przedstawionych do odznaczeń – przyp. L.G.).

Wystosowano także rekomendację do odznaczenia polskiego kapitana. Polacy nie akceptują jednak rekomendacji dokonanych przez stronę brytyjską.

Zatopienie U-407

Atak ORP Garlanda

Po tym, jak okręt podwodny zanurzył się w odległości 200 jardów (182 metry – przyp. Ł.G.) od ORP Garlanda o godzinie 17.36, okręt przepłynął nad zanurzonym celem i momentalnie uzyskał kontakt azdykowy. Atak wykonany został o 17.43 za pomocą jeża, ale utracił kontakt w odległości 500 jardów (457 metrów – przyp. Ł.G.) i nie zanotowano żadnych eksplozji. Z późniejszych zeznań jeńców z U-407 wynika, że salwa z jeża była na tyle bliska ich okrętowi, że postawiła w pogotowiu wszystkich członków załogi U-Boota. Tak czy inaczej kontakt z zanurzonym okrętem podwodnym został utracony i istniało duże ryzyko, że już nie zostanie nawiązany. Atak bombami głębinowymi, przeprowadzony o godzinie 18.29, wykonany na ślepo, aczkolwiek 6 minut po nim HMS Troubridge uzyskał kontakt z zanurzonym obiektem będącym około mili na północ od ORP Garlanda. ORP Garland dołączył do HMS Brecona i HMS Zetlanda i utworzyli oni poszukiwawczy kwadrat, w którym pozostali aż do godziny 23.20. Więcej detali odnośnie spostrzeżenia przez ORP Garlanda, podejścia oraz ataku przekazanych zostało głównemu dowódcy, odpowiedzialnemu za raporty.



U-407, sfotografowanyw momencie zatopienia

HMS Troubridge uzyskuje kontakt
i przystępuje do ataku

O godzinie 18.10 po komunikacie uzyskanym z ORP Garlanda o utraceniu kontaktu HMS Troubridge popłynął na północ, gdzie ostatnio odnotowano aktywność okrętu podwodnego, i rozpoczął poszukiwania. W międzyczasie HMS Troubridge określił swoją pozycję za pomocą lamp, aby widziały go inne okręty zespołu, po czym wolną prędkością podążył w kierunku północnym. Jeszcze zanim utworzono nową linię poszukiwawczą, HMS Troubridge uzyskał kontakt o godzinie 18.35 w namiarze 305°. Szybko

określono kontakt jako okręt podwodny podążający z prędkością czterech węzłów. Zdecydowano się na wykonanie ataku, aby utrzymać okręt w zanurzeniu, dopóki nie uda się zorganizować wspólnego ataku. O godzinie 18.42 HMS Troubridge przypuścił atak 10 bombami głębinowymi nastawionymi na głębokości od 30 do 68 metrów. Informacje uzyskane z nasłuchu dały nadzieję, że był to dobrze wykonany atak. O godzinie 18.50 ponownie uzyskano kontakt. Okręt nadal podążał na północ, z tym tylko, że jeszcze bardziej zredukował swoją prędkość.



Jeńcy wojenni z okrętu U-407 w bazie Norfolk

Trzy okręty uzyskują kontakt

HMS Terpsichore uzyskała kontakt na sterburtce, podczas gdy HMS Troubridge utrzymywał go z drugiej strony. Zanurzony okręt manewrował pomiędzy 330° a 20° i płynął z prędkością trzech węzłów. W momencie gdy Terpsichore utrzymywała kontakt, ORP Garland, HMS Zetland oraz HMS Brecon otrzymały polecenie przeszukiwania obszaru. O godzinie 20.11 HMS Breconowi nakazano, aby przybliżył się z południa w celu utrzymywania kontaktu z zanurzonym wrogiem. Niestety okręt ten napłynął od strony północy, co spowodowało pewne zakłócenia i w ostateczności HMS Troubridge utracił kontakt z wrogiem. O godzinie 20.50 okręt ponownie nawiązał kontakt, tym razem od wschodu, i z jego pomocą do godziny 21.45 wszystkie trzy okręty były już w kontakcie.



**Załoga U-407 jako jeńcy wojenni w Norfolku we
wrześniu 1943 roku**

HMS Troubridge atakuje ponownie

HMS Troubridge zaatakował ponownie 10 bombami głębinowymi o 22.35. Nasłuch informował, że U-Boot jest głęboko zanurzony. Jednak gdy echo ponownie zostało uchwycone około 250 jardów od celu (228 metrów – przyp. Ł.G.), znajdował się na średniej głębokości. Zareportowano dowódcy, że seria bomb głębinowych wyrzucona została

nieco za późno i prawdopodobnie za głęboko. Nie do końca jest jasne, jakie były skutki ataku dla U-Boota, na pewno wpłynął on na morale marynarzy, a może i przyczynił się do uszkodzenia zbiornika paliwa, gdyż sugerujące to dźwięki zanotował nasłuch.

Atak HMS Terpsichore

HMS Troubridge uzyskał ponowny kontakt 10 minut po wykonanym ataku. Po nim jeszcze trzy okręty złapały kontakt, przy czym HMS Terpsichore ruszyła do ataku. Okręt zrzucił serię 10 bomb głębinowych ustawionych od 250 do 385 jardów (od 76 do 117 metrów – przyp. Ł.G.), czyli głębiej niż poprzednio.

Utrzymywanie kontaktu podczas nocy

Po tym ataku wróg zmienił kurs na 60° do godziny 1.00, po czym powrócił na poprzedni północny, nadal płynąc małą prędkością. HMS Troubridge miał trudności z utrzymaniem kontaktu od godziny 23.30. Było to głównie związane z manewrowaniem okrętem przy niewielkiej prędkości. Okręt wielokrotnie musiał stopować. Z transmisji między okrętami wynikało, że problemy z utrzymaniem kontaktu ma również HMS Terpsichore. Okręt ten pozostawał przez całą noc praktycznie bez kontaktu. HMS Breconowi udawało się utrzymywać kontakt pomimo wielu trudności, ale trzem okrętom

trudno było utrzymywać kontakt i manewrować. Zbawienny dla nich był fakt, że wróg płynął stałym kursem północnym, około 20 mil w linii prostej. Trudności z utrzymaniem kontaktu spowodowały, że napastnicy przeprowadzili tylko trzy krótkie ataki w nocy, w momencie gdy miały dobry kontakt. Trzykrotnie w ogóle go tracili, choć na krótko. Działo się to głównie wtedy, gdy okręty podchodziły do siebie zbyt blisko.

(brak strony w archiwach – przyp. Ł.G.).



Rozbitkowie z zatopionego U-407

Wszyscy jeńcy z U-407 przeniesieni zostali na pokład ORP Garlanda który z prędkością 15 węzłów udał się do

Aleksandrii. Wydawało się, że rozbitków jest 47., ale podczas powtórnego liczenia okazało się, że na pokładzie ORP Garland znajduje się ich 48. W takiej też liczbie dostarczeni zostali do obozu wojskowego w Aleksandrii. Reszta okrętów wróciła do Force A o godzinie 14.15.

Po wzięciu pod uwagę wszystkich czynników, myślę (słowa dowódcy D 24. Flotylli Niszczycieli – przyp. Ł.G.), że był to doskonale przeprowadzony atak. Było to trudne 10-godzinne polowanie prowadzone w ciężkich warunkach, przy wzburzonym morzu. Okręty musiały stopować, co równało się z utraceniem kontaktu, Szczęśliwie rzadko kiedy wszystkie polujące okręty traciły kontaktrównocześnie.

Wielkie słowa uznania należą się okrętom HMS Troubridge oraz HMS Terpsichore, które w głównej mierze odpowiedzialne są za zatopienia U-Bootów. Jeńcy z U-Bootów zeznali, że najbardziej zaskodził im ostatni atak wykonany z HMS Terpsichore, choć kilku innych orzekło, że najbardziej szkodliwe były trzy pierwsze^[482].



ORP *Garland*, jeden z okrętów, które przyczyniły się do zatopienia *U-407*

Koniec panowania Niemców w Grecji zbliżał się wielkimi krokami. Już po kapitulacji Włoch niektórzy dowódcy niemieccy zgłaszali Hitlerowi pomysł porzucenia południowego terytorium Bałkanów i przeniesienie linii obrony na północne terytorium Grecji. Były to obszary łatwiejsze do obrony, jednak Hitler, nie po raz pierwszy zresztą, kierował się twardą zasadą „ani kroku wstecz”. W tym wypadku nie można mu nawet nie przyznać racji, gdyż porzucenie południowej Grecji wiązałoby się z otwarciem łańcucha dostaw aliantów i co za tym idzie, łatwiejszego odbicia tego kraju. Za decyzją taką przemawiały także powody czysto ekonomiczne. Otóż około 50% oleju, całość

chromu, 60% boksytu i 24% antymonu pochodziły właśnie z Bałkanów^[483]. Spowodowało to wydanie przez alianckie dowództwo rozkazu, by porzucić tereny południowych Włoch i skoncentrować siły alianckiego lotnictwa na terenie południowej Grecji oraz wyspach należących do Grecji. Niemcy nie zamierzali ustąpić – żołnierzom nakazano utrzymanie tych terenów za wszelką cenę.



Załoga ORP Garland

Pod koniec sierpnia 1944 ich sytuacja nie przedstawiała się korzystnie. Oddziały francuskie wkroczyły do Paryża, który poddał się pomimo rozkazu, jaki otrzymał

generał piechoty Dietrich von Choltitz, aby doszczętnie zniszczyć miasto. Wojska alianckie parły do przodu wzdłuż Francji i zdobyły Tulon. Armia Czerwona była już na terytorium Rumunii i zajęła leżący na południu Gałac. 8 września ze względu na coraz mocniejsze naciski ze strony Rosji Sowieckiej Bułgaria wypowiedziała Niemcom wojnę i momentalnie wysłała z Sofii liczne oddziały w kierunku frontu znajdującego się w Jugosławii.

Jak już wspomniano, alianckie lotnictwo miało przenieść swoje siły na terytorium Grecji. 15 września Amerykanie przeprowadzili pierwszy nalot bombowy, którego celem była baza U-Bootów w Salaminie oraz lotniska w Kalamaki, Tatoi i Eleusis. 276 bombowców B 17 i B 24 przystąpiło do ataku. Atak na bazę w Salaminie najlepiej oddają wspomnienia spisane przez mata Otto Wagnera, który był odpowiedzialny za kuchnię w Salaminie:

Tego dnia byłem z kierowcą ciężarówki z 5. Baterii Flak w Ambelakii, około pięciu kilometrów od bazy, aby załatwić zaopatrzenie w jedzenie. Było gdzieś pomiędzy południem a godziną 13.00, kiedy ich Flak zaczął ostrzalać. Nad wyspą przeleciały dwa wrogie myśliwce. Jakąś godzinę później na niebie pojawiło się od 100 do 150 amerykańskich bombowców. Przeleciały nad naszą wyspą, po czym zawróciły i zwolniły ładunki bomb. Podczas tego ataku zauważyłem nieskończoną ilość wydobywającego

się dymu oraz liczne eksplozje w okolicach bazy i stoczni. Po wykonanym ataku bombowce odleciały, ale spokój trwał tylko 15 minut. Następnie pojawiły się nowe samoloty zrzucające swe bomby dokładnie w te same miejsca. Miałem zaopatrzyć bazę w jedzenie i zachodziłem w głowę, jak też mam tego dokonać, jeśli kuchnia i zapasy żywności uległy zniszczeniu.

Gdy powróciłem do bazy, ujrzałem skalę zniszczeń. Nie mogliśmy wjechać naszą ciężarówką na teren bazy, gdyż na środku drogi znajdował się ogromny lej po bombie. W okolicach kuchni eksplodowała bomba, której impet wybuchu całkowicie zniszczył drzwi. Te prowadzące do chłodni również uległy destrukcji i co gorsza zniszczony był magazyn żywności. Pomieszczenia mieszkalne żołnierzy także w większości przestały istnieć.

Grupa greckich cywilów znalazła schronienie w bunkrze zbudowanym we wnętrzu jednej z jaskiń górskich. Na skutek ataku zginął 1 żołnierz, a 10–15 zostało rannych. I to by było na tyle.



HMS Eridge podczas polowania na okręt podwodny

Magazyn zaopatrzeniowy oraz stocznia uległy poważnym zniszczeniom. Znajdujące się przy nabrzeżu niewielki frachtowiec oraz torpedowiec otrzymały trafienia i leżały teraz do góry dnem. Z największym smutkiem odkryłem także, że i znajdujące się przy nich U-565 oraz U-596 zostały zniszczone. Na skutek wyłączenia z użytku naszej stoczni otrzymaliśmy polecenie przysłane z BdU nakazujące nam zezłomowanie tych U-Bootów, jeśli nie udałoby się dotrzeć do innej stoczni.

Przez następnych osiem dni dokonaliśmy tylu niewielkich napraw, ilu tylko zdołaliśmy. 29 września (w alianckich archiwach widnieje to pod datą 25 września – przyp. Ł.G.) w okolicach godziny 10.00 znajdowałem się w swoim biurze, gdy nagle syreny alarmowe zaczęły swój koncert oznaczający przybycie kolejnych wrogich bombowców. Wszyscy niezwłocznie udaliśmy się do naszego bunkra, po czym nastąpiło drugie święcenie. Na skutek intensywnego bombardowania nasz bunkier cały się trząsał. Jedna z kobiet greckich głośno płakała. Atak trwał około 30 minut, po czym wyszliśmy na zewnątrz, by z radością odkryć, że tym razem kuchnia pozostała nietknięta. Ten nalot okazał się mniej precyzyjny i większość zrzuconych bomb wylądowała w wodzie. Jednak nie odbyło się bez szkód. Nasz ostatni w miarę cały U-Boot będący w bazie – U-596 – już wcześniej uszkodzony, dryfował teraz przy pirsie. Rzucona bomba eksplodowała w odległości nie większej niż 20 metrów od niego. Na skutek eksplozji nacisk wody całkowicie zniszczył zbiornik paliwa na okręcie. Znajdujący się na mostku mechanik Friedrich Schreiber został wyrzucony na nabrzeże i odniósł liczne rany. Zmarł w drodze do szpitala. W końcu nasi wrogowie osiągnęli swój cel i we wrześniu 1944 ostatni U-Boot znajdujący się w naszej bazie na Morzu Śródziemnym został stracony^[484].

U-565 został zatopiony przez swoją załogę 30 września w Zatoce Saronijskiej. To samo spotkało U-596. Chociaż w ten sposób doszło do zakończenia działalności niemieckich U-Bootów w rejonie Morza Śródziemnego, to warto jednak prześledzić jeszcze dzieje personelu z Salaminy. Miał on przygotować się do ewakuacji z Aten. Było to trudne, ponieważ 26 września doszło do porozumienia alianckich wojsk z partyzantką grecką. Odtąd miała ona podlegać brytyjskiemu generałowi Ronaldowi Scobie. Na ewakuację pozostawało więc niewiele czasu.

Niemieckie samoloty transportowe Ju 52 zaangażowane były w ewakuację Wehrmachtu z Krety i wyspy Rodos. Alianci na tyle skutecznie ją utrudniali, że jeszcze 12 października 26 500 niemieckich żołnierzy wciąż znajdowało się na Krecie, Rodos oraz innych wyspach, gdzie stacjonowały niemieckie garnizony. Ostatecznie załogi z U-565 oraz U-596 miały znaleźć się na pokładzie jednego z vorpostenbootów, czyli statków rybackich przerobionych na patrolowiec. Celem ich podróży były Saloniki, skąd mieli się dostać do Niemiec. Plan okazał się jednak trudny do realizacji. Sytuację najlepiej przedstawia relacja Wagnera:

My, czyli pozostałości po bazie U-Bootów, czekaliśmy na rozkazy nakazujące nam na powrót do Niemiec.

Zaopatrzeni zostaliśmy w nowe, szare mundury. Reszta naszych rzeczy, które nosiliśmy jeszcze w Grecji, została spalona. Wszyscy gotowi byliśmy do marszu i wszystko, czego w tej chwili potrzebowaliśmy, to tylko odpowiedni rozkaz. Nasz admirał wygłosił ostatnią mowę, którą zakończył słowami Do zobaczenia w domu. Dla niego także czas spędzony na południowym wschodzie dobiegł końca. Niestety my musieliśmy się najpierw uporać z panującym naokoło bałaganem. Siedzieliśmy w Salaminie przez cztery–pięć dni. Gdy znaleźliśmy się już w Atenach, aktywność sabotażowa uległa nasileniu. Partyzanci wysadzili instalacje gazowe oraz wiele obiektów militarnych. W nocy strzelali do naszych żołnierzy^[485].

Z dniem 1 października Dönitz wydał w końcu niezbędne instrukcje dla swych ludzi z Salaminy: *Żołnierze z bazy U-Bootów w Salaminie mają rozpocząć podróż powrotną do Niemiec^[486].* Wojska radzieckie coraz szybciej kierowały się na zachód przez Węgry oraz Bułgarię. W związku z tym Hitler pod datą 3 października wydał rozkaz nakazujący powrót wszystkich wojsk znajdujących się w Grecji, południowej Albanii oraz południowej Macedonii.

Zaraz po otrzymaniu rozkazu załoga z Salaminy rozpoczęła ewakuację. Na pokładzie holownika udała się do Pireusu. Stamtąd Niemcy złapali jeden z ostatnich

pociągów jadących do Aten i tam dołączyli do głównego nurtu ewakuacji. Raz jeszcze oddajmy głos Wagnerowi, który stał się dowódcą ewakuacji personelu Salaminy:

Peron, na którym wyglądaliśmy pociągu, pełny był żołnierzy czekających na ewakuację. Wieczorem, o godzinie 22.00, znaleźliśmy się w pociągu. Razem z nami podążało także: 650 oficerów, około 100 greckich cywilów, spadochroniarze z Krety i ludzie z 12. Flotylli R-Bootów w Pireusie. Ubezpieczały nas trzy działa zamontowane na płaskich wagonach.

Podróżowaliśmy z Aten do miast Lamia, Larisa, Kozani, Skopje, Kragujevac z kierunkiem na Belgrad. Mieliliśmy już za sobą pięć dni podróży, gdy zapytany zostałem przez oficera odpowiedzialnego za zaopatrzenie, czy nie mógłbym mu pomóc. Oddelegowałem do niego Mayera oraz Künzla. Mieli być oni odpowiedzialni za nakarmienie przeszło 600 ludzi. Oj, było co robić. Ja wraz z moimi dwoma ludźmi zająłem się dystrybucją jedzenia, a dwóch innych ludzi odpowiedzialnych było za gotowanie^[487].

4 października rozpoczęła się brytyjska operacja „Manna”, której celem była Grecja wraz z Kretą. 10 października niemiecki generał Alexander Löhr zarządził ostateczną ewakuację z Grecji swej Grupy Armii E. 16 października rząd grecki ponownie znalazł się w stolicy. Niedługo cieszone się pokojem, gdyż już 3

grudnia doszło do komunistycznej demonstracji, która starła się z policją, wywołując w ten sposób wojnę domową.

Löhr przeniósł swój sztab do Macedonii. W skład Grupy Armii E wchodziły cztery dywizje utrzymujące linię około 600 kilometrów. Naprzeciwko nich stanęło 13 dywizji radzieckich i bułgarskich. Co ciekawe, żołnierzy Löhra atakowały stukasy należące do Bułgarów, które otrzymali oni od Niemców. 2 listopada ostatni żołnierze niemieccy opuścili grecką ziemię. Udało im się to tylko dzięki wojnie domowej w Grecji, gdyż zarówno Grecy, jak i Brytyjczycy zajęci byli próbą zapanowania nad wynikłym chaosem.

Załoga z Salaminy dowodzona przez Wagnera utknęła w Czarnogórze. Chcąc nie chcąc, stali się oni częścią 104. Dywizji „Jäger” należącej do 24. Korpusu. Jako że przeciwnicy Niemców doprowadzili do zniszczenia linii kolejowych na północy, oddział Wagnera dołączony został do dopiero co utworzonej piechoty. Stworzono z nich batalion nazwany Kampfgruppe Scheuerlein, który liczył łącznie 315 ludzi. W skład batalionu oprócz ludzi z Salaminy wchodziła także kompania złożona z 12. Flotylli R-Bootów oraz 2. kompania Luftwaffe z Krety. Całością dowodził kapitan Gardewein. Dalszą drogę batalionu relacjonuje Wagner:

To był początek listopada 1944 roku, zaczął padać deszcz i nadchodziła zima. Wzdłuż drogi którą podążaliśmy, stały domy w większości zniszczone i splądrowane. Nasz batalion mieszkał głównie w namiotach, nie było nawet słomy, posiadaliśmy jedynie jeden, góra dwa koce, to był dla nas bardzo trudny czas. Mieliśmy za sobą już około 200 kilometrów drogi i wszyscy byliśmy śmiertelnie zmęczeni. W końcu dotarliśmy do Bijelo Polje (gmina w Czarnogórze – przyp. Ł.G.), gdzie mieliśmy dwa dni przerwy. W końcu otrzymaliśmy odpowiednie pożywienie i mogliśmy odpocząć. Nagle wtedy zaczął padać śnieg. Napadało go od 30 do 50 centymetrów i zaczęło być naprawdę zimno^[488].

Gdy batalion Wagnera dotarł w końcu do Bijelo Polje, nastąpiły zmiany. Gardewein otrzymał przydział do sztabu dowództwa, a jego miejsce zajął kapitan Ferdinand Metze. Największą zmianą było to, że wniósł on nieco humoru do nastroju w batalionie. Od tej chwili przemianowano go na Batalion Metze. Żołnierze niedługo odpoczywali. Wkrótce wezwani zostali do swej pierwszej akcji w roli piechoty. Na wschód od nich znajdowali się partyzanci, z którymi mieli się zmierzyć. Wyruszyli wraz z mułami i końmi, które transportowały ich broń i amunicję. Droga nie należała do łatwych, gdyż poruszali się po terenie pokrytym śniegiem. Dopiero około godziny 24.00 natknęli się na jugosłowiańskich partyzantów Tito. Niemcy nagle znaleźli się pod silnym

ogniem wspieranym dodatkowo przez snajperów. Wagner wydał rozkaz okopania się w śniegu. Po wojnie tak to wspominał:

Nasz batalion, który w dużej większości składał się z lotników oraz marynarzy, musiał przejść szlif piechoty bez praktycznego doświadczenia. Była około 2.00, gdy nagle usłyszeliśmy strzały. Zostaliśmy całkowicie zaskoczeni i zmuszeni do okopania się. Nasz karabin maszynowy i działko 2 cm zaczęły nas bronić i po mniej więcej 30 minutach ostrzał nieprzyjaciela ustał. My w tym czasie przygotowaliśmy się do kontruderzenia. Mieliśmy łączność z działkiem 10 cm, które było w końcu gotowe do ostrzału. Około godziny 4.00 kanonada naszego działka w końcu „zagrała”, oddając około 50 wystrzałów w linie partyzantów. My także otworzyliśmy ogień zarówno z naszej broni osobistej, jak i działka 2 cm. W tym samym czasie prawa flanką „Batalionu Herberta” przystąpiła do ataku. Po 20 minutach ponownie przerwaliśmy ogień i nastąpiła cisza. „Batalion Herbert” ruszył w góry, by zlikwidować resztę partyzantów. Pod ich osłoną także i my zaczęliśmy ruszać do przodu^[489].



U-541

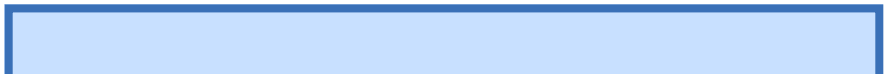
Dla załogi z Salaminy był to chrzest bojowy w roli piechoty. Przyszło im walczyć w niezwykle trudnych warunkach. Nie dość że musieli zmierzyć się z partyzantami, to jeszcze zrobić to w górzystym terenie pokrytym śniegiem. Po swej pierwszej bitwie Wagner stracił 10 ludzi, a kolejnych 23 zostało rannych.

25 listopada odetchnęli z ulgą. Tego dnia rozkazano im ponownie ruszyć do Niemiec przez Bałkany, kierując się na Sarajewo. Noce były bardzo zimne. Marsz stanowił dla nich problem, gdyż było to coś, czego nie robili przez kilka lat. Szczęśliwie dla nich ich bagaże umieszczono na mułach, koniach, osłach i dostępnych ciężarówkach, tak

że zostali trochę odciążeni. Ich obuwie nie nadawało się do marszu w zimie. Serwis medyczny działał dość dobrze i ci najciężej ranni mogli znaleźć sobie miejsce na ciężarówkach.

Choć jedzenia nie było zbyt wiele, to jednak wystarczało go dla każdego. Jedna z ciężarówek miała za zadanie odłączyć się od grupy i w miarę możliwości załatwianie zaopatrzenia. Noce spędzali w domach lub namiotach. Wraz z pokonywanymi kilometrami krajobraz stawał się coraz straszniejszy, zdominowany wojennymi zniszczeniami. Święta spędzili w kościele oraz 15 domach we wsi Sjetlina. Raz jeszcze wezwani zostali do walki z partyzantami, którzy dysponowali czołgiem. Niemcom udało się zabić jednego członka załogi czołgu, a czterech pozostałych ranić. Czołg uciekł drogą górską. Kończąc rok 1944, załoga z Salaminy w trakcie wędrówki do Sarajewa stopniała ze 162 do 74 ludzi.

3 stycznia 1945 roku żołnierze załadowani zostali na samochody w Sarajewie i rozpoczęli drogę powrotną do Niemiec, jadąc przez Austrię. W połowie stycznia załoga z Salaminy znalazła się w bazie w Plön w Szlezwiku Holsztynie^[490]. Wagner powrócił do swego domu w Stuttgardzie 19 stycznia. Był to symboliczny koniec istnienia floty śródziemnomorskiej U-Bootwaffe.





U-541 widziany z pokładu samolotu

Ciekawostką jest, że w roku 1945 niemieckie dowództwo raz jeszcze postanowiło skorzystać z elementu zaskoczenia i wysłać na Morze Śródziemne jeden ze swoich U-Bootów, który miał na nim odbyć niedługi patrol i ponownie przedrzeć się na Atlantyk. Misja wypisz wymaluj jak wcześniej z udziałem *U-26*, z tym tylko, że nie był to rok 1939. Do wykonania tego zadania wydelegowany został *U-485* (typ VIIC) dowodzony przez kapitana marynarki Friedricha Lutze. Okręt wyposażono w chrapy oraz specjalną powłokę na kadłubie zwaną *alberich*, mającą zapewnić mu niewykrywalność przez azdyk. Pierwszym okrętem, na

którym zamontowano tę powłokę, był *U-480*. Stało się to jeszcze w sierpniu 1944 roku. Ogólnie około 10 okrętów zaopatrzonych zostało w Albericha, z czego tylko dwa przetrwały wojnę. Były to *U-485* oraz *U-1105*. Co ciekawe, we wpisach *U-480* można wyczytać, że miał on bardzo pozytywne doświadczenie z tym wynalazkiem. Znajdując się w zanurzeniu, nie został wykryty przez zespół poszukiwawczy. Wpisy z innych okrętów potwierdzają skuteczność powłoki, szczególnie te z *U-485*, *U-1105* oraz *U-1107*. Biorąc pod uwagę tę sytuację, misja *U-485* miała szansę powodzenia. Czym dokładnie był alberich? To dwie warstwy syntetycznego kauczuku o grubości 2-2,5 mm. Miały one ograniczyć wytwarzane przez zanurzony okręt echo, gdy wykryty został przez azdyk. Nazwa pochodzi z północnej sagi, od imienia króla krasnoludów Albericha. Znany był on także jako Oberon w mitach o królu Arturze. Powłoka ta miała zapewnić zanurzonemu U-Bootom niewykrywalność.

Co ciekawe, prace nad Alberichem rozpoczęto już w 1940 roku na okręcie typu II – *U-11*. W każdy możliwy sposób próbowano ograniczyć wykrycie go przed azdykiem jednostek poszukiwawczych. Następnie bardziej zaawansowane prace podjęto wiosną 1941 roku na typie IX C. Do tego eksperymentu wybrano *U-67*. Główny problem stanowił fakt, że powłoka, w którą zaopatrzono okręt, odklejała się przy większych

prędkościach, przy wzburzonym morzu lub na skutek dotknięcia dna. Trzecią próbę podjęto jesienią 1941 roku na nowo skonstruowanym *U-480* – typ VIIC. Okręt otrzymał pełne pokrycie *Alberichem* latem 1943 roku w stoczni *Deutsche Werke* w Kilonii^[491].



HMS *Malcolm* pod pływa do wynurzonego *U-541*

Choć brytyjski wywiad został poinformowany o tym udoskonaleniu, nie rozpoczął w związku z tym żadnych analiz, nawet w latach 1944–1945. Pomimo napływających od brytyjskich agentów raportów i

informacji uzyskanych od jeńców z U-Bootów nie podjęto kroków, aby zrobić coś w tej kwestii.

Powróćmy jednak do misji U-485. Mając na wyposażeniu zarówno chrapy, jak i Albericha miał on szansę dostać się na Morze Śródziemne, narobić tam nieco zamieszania i powrócić na Atlantyk. W misję tę wypłynął 29 kwietnia 1945 z La Pallice, rozpoczynając w ten sposób swój 3. patrol bojowy. Po rejsie miał wrócić do Norwegii. O godzinie 6.13, po wcześniejszym opuszczeniu go przez eskortowane, okręt dokonał zanurzenia. Po przeszło pięciu godzinach do dowódcy napłynął meldunek, że nawiązano kontakt akustyczny z jednostką nawodną. Lutze rozkazał wyjście na głębokość peryskopową, po czym po oględzinach okolicy zauważył nieprzyjacielski niszczyciel. O godzinie 13.00 wydano rozkaz ataku pojedynczą torpedą z wyrzutni numer II. Nie jest do końca jasne, dlaczego zdecydowano się wystrzelić zaledwie jedną torpedę, istnieje przypuszczenie, że Lutze chciał zachować pozostałe pociski na Morze Śródziemne oraz na drogę powrotną do Norwegii. Atak okazał się nieskuteczny. Jeszcze przed podjęciem próby przejścia Cieśniny Gibraltarskiej na U-485 napłynął rozkaz datowany na 6 maja o treści: *Przerwać walkę. Rozpocząć marsz do Norwegii.* Prawdopodobnie został przyjęty z ulgą przez załogę U-485, gdyż Cieśnina Gibraltarska nadal stanowiła największą zmorę niemieckich podwodniaków. 8 maja

na pokład U-Bootu dotarł komunikat nakazujący mu wywieszenie czarnej flagi i poddanie się w najbliższym alianckim porcie, którym w przypadku *U-485* był Gibraltar. 12 maja U-Boot przechwycony został przez dwa okręty alianckie i w ich eskorcie zakończył swoją służbę, docierając do Gibraltaru. Okręt zatopiony został w ramach operacji „Deadlight” 8 grudnia 1954 roku. Ogólnie w Gibraltarze poddały się dwa U-Booty. Drugim okrętem był *U-541* typ IXC/40 dowodzony przez kapitana marynarki Kurta Petersena. Okręt ten także poddał się 12 maja i zatopiony został w ramach operacji „Deadlight” 5 stycznia 1946 roku.

Epilog

*Jeśli jest się długo na morzu, to człowiekowi
wyrastają takie morskie nogi.
A gdy się potem wychodzi na ląd, nie da się na nich
prawidłowo poruszać*

Joachim Schepke

**Od września 1941 do maja 1944
roku niemieckie dowództwo
wysłało w rejon Morza
Śródziemnego 62 U-Booty. Jediną
drogą na ten akwen była owiana złą
sławą Cieśnina Gibraltarska**

**kontrolowana przez Brytyjczyków.
Dziewięć okrętów oddelegowanych
na Morze Śródziemne zostało
zatopionych podczas przejścia
przez cieśninę.**

Obecność U-Bootów na Morzu Śródziemnym wiązała siły wroga, które mogłyby być wykorzystane na innych akwenach wojennych. Ich obecność miała poważny wpływ na konwoje płynące na Maltę, chociaż główne sukcesy w walce z nimi osiągnęły niemieckie i włoskie jednostki nawodne, a przede wszystkim lotnictwo.

Kolejne 10 musiało przerwać przedzieranie się na skutek uszkodzeń. Żaden ze śródziemnomorskich U-Bootów nie podjął się nigdy przejścia przez Cieśninę Gibraltarską, aby znaleźć się ponownie na Atlantyku. Wyjątek stanowił *U-29*, jednak miało to miejsce w 1939 roku, czyli poza główną kampanią śródziemnomorską.

U-Booty na Morzu Śródziemnym zatopiły w sumie 140 frachtowców o pojemności 480 870 GRT oraz uszkodziły kolejne 25 frachtowców dające im kolejne 163 248 ton. Daje to łączną sumę 644 118 ton. Do tego doszło zatopienie 44 okrętów wojennych o łącznym tonażu 140 011 BRT i uszkodzenie kolejnych 11 o wyporności 28 429 BRT. W sumie było to 168 440 BRT. Sumując wszystkie zatopienia i uszkodzenia, uzyskujemy łączny tonaż 812 558.

Służba na Morzu Śródziemnym nie należała do łatwych. Podwodniacy musieli się zmierzyć z przejrzystą wodą, wysokimi temperaturami, nieprzygotowanymi bazami morskimi, aliancką przewagą lotniczą, która rosła nieprzerwanie od 1941 do 1944 roku. Wszystko to czyniło patrole śródziemnomorskie nie tylko niezwykle niebezpiecznymi, ale także, co najważniejsze, mało efektywnymi. Już podczas operacji w Norwegii wyszły na jaw słabości okrętów podwodnych w walce z siłami inwazyjnymi. Operacja „Torch” tylko potwierdziła to przeświadczenie. U-Booty podczas każdej operacji inwazyjnej okazywały się mało skuteczne. Wśród historyków góruje przekonanie, że siły 23. oraz 29. Flotylli nie spełniły swej roli w odcięciu zaopatrzenia brytyjskiego i w ten sposób nie udało im się odpowiednio wesprzeć wojsk Erwina Rommla. Oczywiście istniał cały szereg przyczyn wpływających na ostateczną klęskę Rommla, jak chociażby wydłużenie

łańcucha logistycznego zaopatrzenia oraz brak wsparcia lotniczego, które przewidziane było na front wschodni. Po prawdzie front w Afryce Północnej nigdy nie stanowił priorytetu w planach Hitlera.

Niesprawiedliwe byłoby jednak stwierdzenie, że U-Booty na Morzu Śródziemnym nie osiągnęły niczego. To właśnie tutaj zniszczono drugi pod względem tonażu brytyjski transportowiec *Strathallan* zatopiony przez *U-562*. To właśnie na Morzu Śródziemnym doszło do zatopienia największego okrętu wojennego przez U-Boota. Był nim HMS *Barham* zatopiony przez *U-331*. Na trzecim miejscu, zaraz za HMS *Royal Oak*, znajduje się lotniskowiec *Ark Royal*, także zatopiony na Morzu Śródziemnym – przez *U-81*. Dodajmy, że *Royal Oak* zatopiony został w bazie Scapa Flow, tak więc zarówno *Barham* jak i *Ark Royal* to największe okręty zatopione na pełnym morzu.

Sama obecność U-Bootów na Morzu Śródziemnym wiązała siły wroga, które mogłyby być wykorzystane na innych akwenach wojennych. Ich obecność miała poważny wpływ na konwoje płynące na Malte, chociaż główne sukcesy w walce z nimi osiągnęły niemieckie i włoskie jednostki nawodne, a przede wszystkim lotnictwo.

Zapewne dobrym posunięciem ze strony niemieckiego dowództwa było zaopatrzenie swych okrętów w torpedy

„strzyżyk”. Gdyby wcześniej dostarczono tę broń i przede wszystkim w większej liczbie, to mogłoby to korzystnie wpłynąć na dokonania U-Bootwaffe. Technika strzału „strzyżykiem” określona jako „strzelaj i zapomnij” prawdopodobnie zapewniłaby większe bezpieczeństwo niemieckim załogom podczas wykonywania ataków.

Jak już wielokrotnie stwierdzono, Dönitz nie był zwolennikiem wysyłania swoich okrętów na Morze Śródziemne, szczególnie w początkowej fazie wojny. W swoich wspomnieniach stwierdził:

W porównaniu do sukcesów na Atlantyku w 1943 roku skuteczność zatopień była tam (na Morzu Śródziemnym – przyp. Ł.G.) niska, a straty duże.

Z 62 okrętów podwodnych wysyłanych na Morze Śródziemne od 1941 roku 48 padło łupem nieprzyjaciela. Ponieważ podczas pobytu w portach nie mogły one schować się w schronach, wskutek nalotów bombowych zniszczono aż 11 jednostek^[492].

Pomimo wszystko wyraził się on o swoich podwodniakach służących na Morzu Śródziemnym w następujący sposób:

Sukcesy odnoszone przez niemieckie okręty podwodne na Morzu Śródziemnym stanowiły w moim przekonaniu

maksimum tego, co można było tam osiągnąć w warunkach tak silnej nieprzyjacielskiej obrony^[493].

Prawdopodobnie jest to najlepsza opinia, jaką śródziemnomorscy podwodniacy mogli o sobie usłyszeć. Ich zaangażowanie i poświęcenie zostało właściwie docenione przez lubianego przez nich dowódcę.

Istnieje jeszcze jeden temat, który warty jest rozpatrzenia, a mianowicie potencjalna możliwość odwołania U-Bootów z Morza Śródziemnego, szczególnie w 1944 roku, kiedy wiadomo było, że ich działalność skazuje je na zagładę. Temat ten szczególnie żywy był na zachodnich forach internetowych. Głównym argumentem przemawiającym za odwołaniem śródziemnomorskich U-Bootów z ich rejonu działania było to, że U-26 udało się dokonać przejścia przez „paszczę lwa”. W związku z powyższym postanowiłem zrobić małe badanie i przepytac znanych pisarzy zajmujących się tematyką II wojny światowej na morzu, co też sądzą na ten temat. Zasięgnąłem opinii dwóch pisarzy krajowych oraz dwóch zagranicznych. Ku mojej radości wszyscy bardzo chętnie się wypowiedzieli. Zanim jeszcze otrzymałem ich opinie, sam postanowiłem stworzyć notkę z moją oceną dotyczącą tej kwestii.

Według mnie odwołanie U-Bootów z rejonu Morza Śródziemnego nie było możliwe. Argument sukcesu U-26 nie powinien być brany pod uwagę w roku 1944, bo wtedy aliancka marynarka wojenna była o wiele lepiej wyposażona niż w 1939 roku, o wiele lepiej wyszkolona, a co najważniejsze, otrzymywała szerokie wsparcie lotnicze. Podjęcie takiego wyzwania byłoby misją niemalże samobójczą. Prądy morskie w Cieśninie Gibraltarskiej także zapewne nie ułatwiały przeprawy. Ponadto U-Booty na Morzu Śródziemnym wciąż wiązały siły wroga, które po ich wycofaniu mogłyby zostać wykorzystane w innych rejonach, jak chociażby na terytorium Niemiec, czego główne dowództwo najbardziej się obawiało. Przypomnijmy, że dwa ostatnie U-Booty stacjonujące w Salaminie spowodowały atak bombowy na bazę, przeprowadzony przez 276 bombowców, co najlepiej ukazuje, jak bardzo się obawiano niemieckich okrętów podwodnych. Biorąc pod uwagę wszystkie te czynniki, uważam, że odwołanie U-Bootów z rejonu Morza Śródziemnego w 1944 roku było niewarte ryzyka.

Opinię na ten temat wyraził także angielski autor wielu książek o U-Bootwaffe Lawrence Paterson, który również napisał książkę o U-Bootach na Morzu Śródziemnym. Był bardzo pomocny podczas pisania mojej książki. Zacytujmy zatem jego opinię na ten temat:

Nawet bez zagłędania w materiały archiwalne jestem w stanie stwierdzić, że odwołanie przez BdU U-Bootów z Morza Śródziemnego miało bardzo małe szanse powodzenia. Zaawansowana technologia, której dorobili się alianci do 1944 roku, zepchnęła U-Booty typu VII do absolutnej defensywy, co było szczególnie widoczne w rejonie Cieśniny Gibraltarskiej, gdzie ich siły były niezwykle liczne. Oczywiście wszelki ruch U-Bootów w tym kierunku mógłby być również odkryty za pomocą dekryptażu z Enigmy.

Prądy morskie w okolicach Cieśniny Gibraltarskiej były zawsze silniejsze w kierunku wschodnim, co czyniło przejście przez cieśninę znacznie łatwiejszym, gdy wpływało się na Morze Śródziemne. Tak więc jakiegokolwiek szanse przedarcia się z powrotem na Atlantyk były bardzo nikłe według mojej opinii. Nawet gdyby któremuś z okrętów udało się przejść z powrotem na Atlantyk, to prawdopodobnie musiałyby przejść przez Zatokę Biskajską, gdzie aż roiło się zarówno od wyposażonych w radar okrętów, jak i samolotów wroga.

Jako następny wypowiedział dr Axel Niestlé z Niemiec, również autor książek, a także uczestnik wypraw wrakowych mających na celu identyfikację odnalezionych na dnie morza U-Bootów. Swoją opinię wyraził w następujący sposób:

Rozumiem, że interesuje Cię również fakt przejścia przez Cieśninę Gibraltarską w obie strony niemieckich włoskich okrętów podwodnych. Pamiętajmy, że było to w epoce „przedradarowej” i później praktycznie nie miało już prawa się powtórzyć. Szczególnie biorąc pod uwagę strategiczne i operacyjne uwzględnienie użycia niemieckich U-Bootów na Morzu Śródziemnym w latach 1943/1944, szanse na przejście okrętu typu VII ze wschodu na zachód na Atlantyk były nadzwyczaj małe, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę uwarunkowania naturalne Cieśniny Gibraltarskiej. Silny górny prąd w cieśninie powoduje, że przejście U-Boota typu VII, który musiałby wykonać całe zadanie, znajdując się w zanurzeniu i płynąc na silnikach elektrycznych, było praktycznie niemożliwe. Cała długość operacji przewyższałaby znacznie ilość dostępnego tlenu dla załogi tego typu okrętu. W związku z tym okręt byłby skazany na wynurzenie się w jednym z najbardziej niebezpiecznych rejonów na świecie, płynąc w tym kierunku. Z technicznego punktu widzenia okręty zaopatrzone w chrapy mogłyby tego dokonać, płynąc z najwyższą szybkością. Co prawda pod koniec wojny, w roku 1945, U-485 otrzymał rozkaz, by udać się na Morze Śródziemne, gdzie miał odbyć niedługi patrol, ponownie przejść przez cieśninę i powrócić do Norwegii, wart uwagi jest jednak fakt, że nie dość, że okręt ten wyposażony był w chrapy, to jeszcze posiadał specjalną antyazdykową warstwę na kadłubie, której nadano nazwę Alberich.

Dawało to o wiele większe szanse powodzenia zarówno na wypłynięcie, jak na i wydostanie się z Morza Śródziemnego. Niestety żaden ze służących wcześniej na Morzu Śródziemnym U-Bootów nie mógł liczyć na takie ułatwienia.

Podsumowując, ze względu na techniczne i operacyjne limity dowództwo U-Bootów nigdy nie brało poważnie pod uwagę możliwości wycofania swoich śródziemnomorskich jednostek z powrotem na Atlantyk. Nawet w krytycznym roku 1944 ze względu na niewielką liczbę dostępnych dla BdU U-Bootów nie brano takiej decyzji pod uwagę. Decyzja taka mogłaby jedynie narazić okręty oraz ich załogi na ogromne niebezpieczeństwo, które nie oferowało w zamian nadzwyczajnych korzyści wynikłych z powrotu.

O kolejną opinię poprosiłem naszego krajowego autora Tadeusza Kasperskiego, współautora książek na temat Polskiej Marynarki Wojennej i niemieckich U-Bootów oraz autora licznych artykułów. Oto jego wypowiedź:

1 czerwca 1944 roku – kilka dni przed inwazją aliantów w Normandii – na Morzu Śródziemnym pozostawało 11 U-Bootów. C. Blair zaznaczył, że przechodziły one remonty, instalowano na nich nowe urządzenia (chrapy) i nie były w stanie wyruszyć na patrole. Gdyby jednak mogły od razu wypłynąć, to czy powinno się je wycofać z akwenu Morza Śródziemnego?

Przy bardzo dużych siłach aliantów zgromadzonych już na Morzu Śródziemnym, zwłaszcza dla strzeżenia Cieśniny Gibraltarskiej, byłoby to przedsięwzięcie wyjątkowo ryzykowne. Do tego załogi U-Bootów narażone były na ryzyko zatopienia również na zachód od Hiszpanii, a zwłaszcza w Zatoce Biskajskiej (gdyby zmierzały już do portów w okupowanej Francji). Po operacji normandzkiej zapoczątkowanej 6 czerwca zintensyfikowano na tych wodach patrole przeciw U-Bootom za pomocą dużej liczby alianckich samolotów i okrętów nawodnych, przedpoła portów w rękach niemieckich dodatkowo systematycznie minowano. Zresztą bazy w Breście, Lorient i Saint Nazaire wkrótce zostały zagrożone działaniami lądowymi i większość U-Bootów została zmuszona do ewakuacji do baz w Norwegii.

Podsumowując – szanse na zatonięcie w podobnym rejsie z Morza Śródziemnego do Francji czy Norwegii byłyby kilkakrotnie większe niż w rejsie na wodach dotąd penetrowanych przez śródziemnomorskie U-Booty. Zresztą Niemcom zależało także, by jak najwięcej okrętów alianckich zostało zatrzymanych jak najdłużej na Morzu Śródziemnym dla działań przeciw okrętom podwodnym i by nie przerzucono jeszcze większej ich liczby na Atlantyk. Dlatego pozostawienie nawet kilku U-Bootów na tym akwenie do końca było (taktycznie) zdecydowanie bardziej korzystne. Tego, że niemieccy podwodniacy nie odniosą tutaj już żadnych sukcesów – nie sposób było przewidzieć.

Nie można było nic poradzić na fakt, że główną bazą U-Bootów stał się Tulon, atakowany systematycznie przez alianckie lotnictwo. Naloty na tę bazę miały zniszczyć połowę (pięć) z 11 U-Bootów do 6 sierpnia, a trzy kolejne Niemcy zmuszeni byli sami zatopić w okolicach portu. Ostatnie trzy wyeliminowano we wrześniu, w tym 19 września U-407 w rejonie wyspy Milos z udziałem ORP Garlanda (dwa uszkodzone Niemcy znów samozatopili).

Ostatnia opinia należy do najważniejszego polskiego autora z zakresu marynistyki Mariusza Borowiaka. Jego zdanie stanowi poniekąd podsumowanie trzech poprzednich.

Brak decyzji odnośnie wycofania U-Bootów z rejonu Morza Śródziemnego uważam za słuszną. Składają się na nią następujące czynniki:

1) *Utrzymanie U-Bootów w basenie Morza Śródziemnego wiązało siły wroga w tym rejonie.*

2) *Sama decyzja o niewycofywaniu się z tego rejonu operacyjnego działała na morale w Kriegsmarine.*

3) *Do samego końca działalności U-Bootów w tym rejonie wierzone, że będą one w stanie zaszkodzić żegludze wroga.*

4) Decyzja o wycofaniu U-Bootów wiązała się z ogromnym niebezpieczeństwem pokonania Cieśniny Gibraltarskiej i to w dodatku przy niekorzystnych prądach morskich.

Reasumując, decyzja taka była zbyt niebezpieczna. Naraziła U-Booty na ogromne niebezpieczeństwo, a w zamian oferowała niewiele. Nawet gdyby któremuś z U-Bootów udało się przebić na Atlantyk, to tam również narażony był na niebezpieczeństwo ze strony wroga. W 1944 roku średnia żywotność U-Bootów spadła diametralnie. W tym przypadku ważniejsze było utrzymywanie znacznych sił wroga na Morzu Śródziemnym skierowanych przeciwko U-Bootom i w ten sposób uniemożliwienie przeciwnikowi wykorzystania ich w innych rejonach operacyjnych.

Na marginesie warto dodać, że wszyscy autorzy wrazili swe opinie w pełni niezależnie, nie znając zdania swych kolegów. Jako autor mogę tylko dodać, że ze wszystkimi opiniami w pełni się zgadzam!

U-Booty śródziemnomorskie - zestawienie

Szanse na zatoniecie w rejsie z Morza Śródziemnego do Francji czy Norwegii byłyby kilkakrotnie większe niż w rejsie na wodach dotąd penetrowanych przez śródziemnomorskie U-Booty. Niemcom zależało także, by jak najwięcej okrętów alianckich zostało zatrzymanych jak najdłużej na Morzu Śródziemnym dla działań przeciw okrętom podwodnym i by nie przerzucono jeszcze większej ich liczby na Atlantyk.

U-73 typ VIIB

Dowódcy:

30 IX 1940 – 10 IX 1942: Helmut Rosenbaum

1 X 1942 – 16 XII 1943: Horst Deckert

Data wejścia na Morze Śródziemne – 14 I 1942

Przynależność – 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

4 I 1942 Saint Nazaire – 12 II 1942 La Spezia: 30 dni

16 III 1942 La Spezia – 26 III 1942 La Spezia: 11 dni

4 VIII 1942 La Spezia – 5 IX 1942 La Spezia: 33 dni

20 X 1942 La Spezia – 19 XI 1942 La Spezia: 31 dni

1 XII La Spezia – 8 XII 1942 La Spezia: 8 dni

22 XII 1942 La Spezia – 13 I 1943 La Spezia: 23 dni

12 VI 1943 La Spezia – 1 VII 1943 Tulon: 20 dni

2 VIII 1943 Tulon – 29 VIII 1943 Tulon: 28 dni

5 X 1943 Tulon – 30 X 1943 Tulon: 26 dni

4 XII 1943 Tulon – 16 XII 1943 zatopiony: 13 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 223 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

11 VIII 1943 Helmut Rosenbaum: *HMS Eagle* 22 600 BRT

14 XI 1942 Horst Deckert: *Lalande* 7453 GRT

1 I 1943 Horst Deckert: *Arthur Middleton* 7176 GRT

1 I 1943 Horst Deckert: *USS LCT-21* 255 BRT

21 VI 1943 Horst Deckert: *Brinkbum* 1598 GRT

27 VI 1943 Horst Deckert: *Abbeydale* 8299 GRT

16 XII 1943 Horst Deckert: *John S. Copley* 7176 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym – 54 557

Los okrętu:

Zatopiony bombami głębinowymi oraz działem pokładowym 16 XII 1943 roku przez *USS Woosleya* oraz *USS Trippe*. 16 członków załogi poniosło śmierć, 34 uratowano. Pozycja zatopienia: 36.07N, 00.50W.

U-74 typ VIIB

Dowódcy:

31 X 1940 – 23 III 1942: Eitel-Friedrich Kentrat

24 III 1942 – 2 V 1942: Karl Friedrich

Data wejścia na Morze Śródziemne – 16 XII 1941

Przynależność – 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

9 XII 1941 Saint Nazaire – 24 XII 1941 Mesyna: 16 dni

27 XII 1941 Mesyna – 8 I 1942 La Spezia: 13 dni

23 IV 1942 La Spezia – 2 V 1942 zatopiony: 10 dni

Łączna liczba dni spędzonych na Morzu Śródziemnym:

32 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony bombami głębinowymi 2 V 1942 roku przez niszczyciele HMS *Wishart* oraz HMS *Wrestler*. Zginęła cała 47 osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 37.12 N, 00.01E.

U-75 typ VIIB

Dowódcy:

19 XII 1940 – 28 XII 1941: Helmuth Ringelmann

Data wejścia na Morze Śródziemne – 3 X 1941

Przynależność – 23. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

27 IX 1941 Saint Nazaire – 2 XI 1941 Salamina: 30 dni

22 XII 1941 Salamina – 28 XII zatopiony: 7 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 37 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

12 X 1941 Helmuth Ringelmann: HMS *TLC-7* 372 BRT

28 XII 1941 Helmuth Ringelmann: *Volo* 1587 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym – 2331

Los okrętu:

Zatopiony bombami głębinowymi 28 XII 1941 roku przez niszczyciela HMS *Kipling*. 14 członków załogi zginęło, 30 uratowano. Pozycja zatopienia: 31.50 N, 26.40E.

U-77 typ VIIC

Dowódcy:

18 I 1941 – 2 X 1942: Heinrich Schonder

2 X 1942 – 29 III 1943: Otto Hartmann

Data wejścia na Morze Śródziemne – 16 XII 1941

Przynależność:

1 I 1942 – 30 IV 1942: 23. Flotylla

1 V 1942 – 29 III 1943: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

10 XII 1941 Lorient – 19 XII 1941 Mesyna: 10 dni

21 XII 1941 Mesyna – 14 I 1942 Salamina: 25 dni

28 III 1942 Salamina – 3 IV 1942 Salamina: 7 dni

7 IV 1942 Salamina – 11 IV 1942 La Spezia: 5 dni

6 VI 1942 La Spezia – 17 VI 1942 Salamina: 12 dni

23 VI 1942 Salamina – 9 VII 1942 Salamina: 17 dni
16 VII 1942 Salamina – 21 VIII 1942 Salamina: 37 dni
25 VIII 1942 Salamina – 30 VIII 1942 Pula: 6 dni
12 X 1942 Pula – 1 XI 1942 La Spezia: 18 dni
3 XI 1942 La Spezia – 5 XII 1942 La Spezia: 33 dni
26 I 1943 La Spezia – 10 II 1943 La Spezia: 16 dni
3 III 1943 La Spezia – 29 III 1943 zatopiony: 27 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 207 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

12 I 1942 Heinrich Schonder: HMS *Kimberley* 1690 BRT
12 VII 1942 Heinrich Schonder: HMS *Grove* 1050 BRT
22 VII 1942 Heinrich Schonder: *Vassiliki* 140 GRT
24 VII 1942 Heinrich Schonder: *Toufic El Rahman* 30
GRT
30 VII 1942 Heinrich Schonder: *Fany* 43 GRT
1 VIII 1942 Heinrich Schonder: *St. Somon* 85 GRT
6 VIII 1942 Heinrich Schonder: *Ezzet* 158 GRT
6 VIII 1942 Heinrich Schonder: *Adnan* 155 GRT
10 VIII 1942 Heinrich Schonder: *Kharouf* 158 GRT
16 VIII 1942 Heinrich Schonder: *Daniel* 100 GRT

20 X 1942 Otto Hartmann: *Mahrous* 18 GRT

12 XI 1942 Otto Hartmann: *HMS Stork* 1190 BRT

7 II 1943 Otto Hartmann: *Empire Banner* 6699 GRT

7 II 1943 Otto Hartmann: *Empire Webster* 7043 GRT

16 III 1943 Otto Hartmann: *Hedleigh* 5222 GRT

16 III 1943 Otto Hartmann: *Merchant Prince* 5229 GRT

26 III 1943 Otto Hartmann: *City of Perth* 6415 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym – 35 425

Los okrętu:

Zatonął 29 marca 1943 roku po poważnych uszkodzeniach dokonanych przez bomby głębinowe zrzucone z dwóch brytyjskich hudsonów. 38 członków załogi zginęło, dziewięciu wyratowano. Pozycja zatopienia: 37.42N, 00.10E.

U-79 typ VIIC

Dowódcy:

13 III 1941 – 23 XII 1941: Wolfgang Kaufmann

Data wejścia na Morze Śródziemne – 5 X 1941

Przynależność: 23. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

28 IX 1941 Lorient – 23 X 1941 Salamina: 26 dni

29 XI 1941 Salamina – 8 XII 1941 Salamina: 10 dni

21 XII 1941 Salamina – 23 XII 1941 zatopiony: 3 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 32 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

21 X 1941 Wolfgang Kaufmann: HMS *Gnat* 625 BRT

Los okrętu:

Zatonął 23 XII 1941 roku po ataku bombami głębinowymi zrzuconymi przez brytyjskie niszczyciele HMS *Hasty* oraz HMS *Hotspur*. Przeżyła cała 44-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 32.15N, 25.19E.

U-81 typ VIIC

Dowódcy:

26 IV 1941 – 24 XII 1942: Friedrich Guggenberger

25 XII 1942 – 9 I 1944: Johann-Otto Krieg

Data wejścia na Morze Śródziemne – 12 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

4 XI 1941 Brest – 10 XII 1941 La Spezia: 37 dni

27 I 1942 La Spezia – 4 III 1942 La Spezia: 37 dni

4 IV 1942 La Spezia – 25 IV 1942 Salamina: 22 dni

6 V 1942 Salamina – 3 VI 1942 Salamina: 29 dni

6 VI 1942 Salamina – 24 VI 1942 La Spezia: 19 dni

5 X 1942 La Spezia – 16 XI 1942 La Spezia: 43 dni

24 XI 1942 La Spezia – 21 XII 1942 Pula: 28 dni

30 I 1943 Pula – 19 II 1943 Salamina: 21 dni

6 III 1943 Salamina – 7 IV 1943 Pula: 33 dni

6 VI 1943 Pula – 4 VII 1943 Salamina: 29 dni

14 VII 1943 Salamina – 25 VII 1943 Pula: 12 dni

1 VIII 1943 Pula – 10 VIII 1943 Pula: 10 dni

20 IX 1943 Pula – 13 X 1943 Pula: 24 dni

10 XI 1943 Pula – 23 XI 1943 Pula: 14 dni

30 XII 1943 Pula – 3 I 1944 Pula: 5 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 355 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

13 XI 1941 Friedrich Guggenberger: *HMS Ark Royal* 22
600 BRT

16 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *FFL Vikings* 1150
BRT

16 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *Caspia* 6018 GRT

16 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *Bab el Farag* 105
GRT

16 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *Fatouh el Kher* 97
GRT

19 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *Hefz el Rahman* 90
GRT

22 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *El Saadiah* 122 GRT

22 IV 1942 Friedrich Guggenberger: *Aziza* 100 GRT

10 VI 1942 Friedrich Guggenberger: *Havre* 2073 GRT

10 XI 1942 Friedrich Guggenberger: *Garlinge* 2012 GRT

13 XI 1942 Friedrich Guggenberger: *Maron* 6487 GRT

10 II 1943 Johann-Otto Krieg: *Sareona* 6671 GRT

11 II 1943 Johann-Otto Krieg: *Al Kasbanah* 110 GRT

11 II 1943 Johann-Otto Krieg: *Dolphin* 135 GRT

11 II 1943 Johann-Otto Krieg: *Hushi* 107 GRT

11 II 1943 Johann-Otto Krieg: *Sabah el Kheir* 36 GRT
20 III 1943 Johann-Otto Krieg: *Bourghieh* 244 GRT
20 III 1943 Johann-Otto Krieg: *Mawahab Allah* 77 GRT
28 III 1943 Johann-Otto Krieg: *Rousdi* 133 GRT
17 VI 1943 Johann-Otto Krieg: *Yoma* 813 GRT
25 VI 1943 Johann-Otto Krieg: *Nisr* 80 GRT
26 VI 1943 Johann-Otto Krieg: *Toufic Allah* 75 GRT
26 VI 1943 Johann-Otto Krieg: *Nelly* 80 GRT
27 VI 1943 Johann-Otto Krieg: *Michalios* 3742 GRT
22 VI 1943 Johann-Otto Krieg: *Empire Moon* 7472 GRT
18 XI 1943 Johann-Otto Krieg: *Empire Dunstan* 2887
GRT

Łączny tonaż zatopiony.

na Morzu Śródziemnym – 70 834

Los okrętu:

Zatopiony 9 I 1944 roku podczas bombardowania amerykańskiego samolotu. Dwie osoby zmarły, 44 uratowano. Pozycja zatopienia: 44.52V, 13.51E.

U-83 typ VIIB

Dowódcy:

8 II 1941 – 21 IX 1942: Hans-Werner Kraus

16 X 1942 – 3 III 1943: Ulrich Wörisshoffer

Data wejścia na Morze Śródziemne – 18 XII 1941

Przynależność:

1 I 1942 – 30 IV 1942: 23. Flotylla

1 V 1942 – 4 III 1943: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

11 XII 1941 Brest – 23 XII 1941 Mesyna: 13 dni

25 XII 1941 Mesyna – 30 XII 1941 Salamina: 6 dni

12 II 1942 Salamina – 24 II 1942 Salamina: 13 dni

10 III 1942 Salamina – 21 III 1942 Salamina: 12 dni

24 III 1942 Salamina – 28 III 1942 La Spezia: 5 dni

5 IV 1942 La Spezia – 30 V 1942 Salamina: 56 dni

4 VI 1942 Salamina – 20 VI 1942 La Spezia: 17 dni

6 VIII 1942 La Spezia – 20 VIII 1942 Salamina: 15 dni

31 VIII 1942 Salamina – 4 XI 1942 La Spezia: 5 dni

21 XI 1942 La Spezia – 17 XII 1942 La Spezia: 27 dni

12 I 1943 La Spezia – 31 I 1943 La Spezia: 20 dni

1 III 1943 La Spezia – 4 III 1943 zatopiony: 4 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 186 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

17 III 1942 Hans-Werner Kraus: *Crista* 2590 GRT

8 VI 1942 Hans-Werner Kraus: *Said* 231 GRT

8 VI 1942 Hans-Werner Kraus: *Esther* 100 GRT

9 VI 1942 Hans-Werner Kraus: *Typhoon* 175 GRT

13 VII 1942 Hans-Werner Kraus: HMS *Farouk* 96 BRT

17 VIII 1942 Hans-Werner Kraus: *Princess Marguerite*
5875 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym – 9067

Los okrętu:

Zatopiony 4 III 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego hudsona. Zginęła cała 50-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 37.10N, 00.05E.

U-95 typ VIIC

Dowódcy:

31 VIII 1940 – 28 XI 1941: Gerd Schreiber

Data wejścia na Morze Śródziemne: 26 XI 1941

Przynależność: 7. Flotylla, gdyż okręt nie zdążył otrzymać przynależności do flotylli śródziemnomorskiej

Patrole śródziemnomorskie:

19 XI 1941 Lorient– 28 XI 1941 zatopiony: 10 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 28 XI 1941 roku (po dwóch dniach od wejścia na Morze Śródziemne) podczas storpedowania go przez holenderski okręt podwodny O 21. Zginęło 35 członków załogi, 12 uratowano. Pozycja zatopienia: 36.24N, 03.20W.

U-97 typ VIIC

Dowódcy:

28 IX 1940 – 15 V 1942: Udo Heilmann

15 V 1942 – 15 X 1942: Friedrich Bürgel

16 X 1942 – 1 II 1943: okręt poza czynną służbą

2 II 1943 – 16 V 1943: Hans-Georg Trox

Data wejścia na Morze Śródziemne: 26 IX 1941

Przynależność:

1 XI 1941 – 30 IV 1942: 23. Flotylla

1 V 1942 – 16 VI 1943: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

20 IX 1941 Saint nazaire – 27 X 1941 Salamina: 38 dni

23 XII 1941 Salamina – 9 I 1942 Salamina: 18 dni

12 I 1942 Salamina – 31 I 1942 Salamina: 20 dni

3 II 1942 Salamina – 8 II 1942 La Spezia: 6 dni

14 III 1942 La Spezia – 30 III 1942 Salamina: 17 dni

5 IV 1942 Salamina – 12 V 1942 La Spezia: 38 dni

15 VI 1942 La Spezia – 4 VII 1942 Salamina: 20 dni

22 VII 1942 Salamina – 4 VIII 1942 Salamina: 14 dni

20 VIII 1942 Salamina – 29 VIII 1942 La Spezia: 10 dni

IV 1943 La Spezia – 3 V 1943 Pula: 24 dni

5 VI 1943 Pula – 16 VII 1943 zatopiony: 12 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 211 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

17 X 1941 Udo Heilmann: *Samos* 1208 GRT

17 X 1941 Udo Heilmann: *Pass of Balmaha* 758 GRT

28 VI 1942 Udo Heilmann: *Zealand* 1433 GRT

28 VI 1942 Friedrich Bürgel: *Memas* 1755 GRT

1 VII 1942 Friedrich Bürgel: *Marilyse Moller* 786 GRT

12 VII 1943 Friedrich Bürgel: *Palima* 1179 GRT

15 VII 1943 Friedrich Bürgel: *Athelmonarch* 8995 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym – 16 114

Los okrętu:

Zatopiony 16 VI 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z australijskiego hudsona. 27 ludzi zginęło a 21 zdołano uratować. Pozycja zatopienia: 33.00N, 34.00E.

U-133 typ VIIC

Dowódcy:

5 VII 1941 – 1 III 1942: Hermann Hesse

2 III 1942 – 14 III 1942: Eberhard Mohr

Data wejścia na Morze Śródziemne: 23 XII 1941

Przynależność: 23. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

16 XII 1941 Saint Nazaire – 26 XII 1941 Mesyna: 11 dni

28 XII 1941 Mesyna – 29 XII 1941 Mesyna: 2 dni

1 I 1942 Mesyna – 22 I 1942 Salamina: 22 dni

14 III 1942 Salamina – 14 III 1942 zatopiony: 1 dzień

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 32 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

17 I 1942 Hermann Hesse: HMS *Gurkha* 1920 BRT

Los okrętu:

Zatopiony 14 III 1942 roku po wpłynięciu na niemiecką minę morską. Zginęła cała 45-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 37.50N, 23.35E.

Dowódcy:

3 V 1941 – 19 X 1942: Franz-Georg Reschke

19 X 1942 – 17 II 1943: Friedrich Bürgel

Data wejścia na Morze Śródziemne: 11 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

3 XI 1941 Lorient – 10 XII 1941 La Spezia: 38 dni

5 I 1942 La Spezia – 10 II 1942 La Spezia: 37 dni

17 III 1942 La Spezia – 6 IV 1942 La Spezia: 21 dni

6 V 1942 La Spezia – 8 VI 1942 Salamina: 34 dni

11 VI 1942 Salamina – 23 VI 1942 La Spezia: 13 dni

3 VIII 1942 La Spezia – 12 IX 1942 Pula: 41 dni

20 X 1942 Pula – 19 XI 1942 La Spezia: 31 dni

20 XI 1942 La Spezia – 24 XI 1942 Pula: 5 dni

12 I 1943 Pula – 26 I 1943 Salamina: 15 dni

2 II 1943 Salamina – 9 II 1943 Salamina: 8 dni

11 II 1943 Salamina – 17 II 1943 zatopiony: 7 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 242 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

16 VI 1942 Franz-Georg Reschke: HMS *Hermione* 5450
BRT

Los okrętu:

17 II 1943 poważnie uszkodzony przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego niszczyciela HMS *Paladin* wspieranego dodatkowo przez lotnictwo. Z U-Boota wydobyto tajne dokumenty. Brytyjska korweta HMS *Gloxina* wzięła U-Boota na hol, jednak próba przetransportowania go do bazy okazała się nieudana. Z załogi niemieckiego okrętu zginęło ośmiu ludzi a 42 zdołano uratować. Pozycja zatopienia: 32.54,8N, 22.11,4E.

U-223 typ VIIC

Dowódcy:

6 VI 1942 – 12 I 1944: Karl-Jürg Wächter

12 I 1944 – 30 III 1944: Peter Gerlach

Data wejścia na Morze Śródziemne: 26 IX 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

14 IX 1943 Saint Nazaire – 16 X 1943 Tulon: 21 dni

20 XI 1943 Tulon – 17 XII 1943 Tulon: 28 dni

19 I 1944 Tulon – 12 II 1944 Tulon: 25 dni

16 III 1944 Tulon – 30 III 1944 zatopiony: 15 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 89 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

2 X 1943 Karl-Jürg Wächter: *Stanmore* 4970 GRT

11 XII 1943 Karl-Jürg Wächter: HMS *Cuckmere* 1300
BRT

30 III 1944 Peter Gerlach: HMS *Laforey* 1935 BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 8205

Los okrętu:

Zatopiony 30 III 1944 roku przez bomby głębinowe
zrzucone przez niszczyciele HMS *Laforey*, HMS *Tumult*
oraz niszczyciele eskortowe HMS *Hambledon* i HMS

Blencathra. 23 zabitych i 27 uratowanych. Pozycja zatopienia: 38.48N, 14.10E.

U-224 typ VIIC

Dowódcy:

20 VI 1942 – 13 I 1943: Hans-Karl Kosbadt

Data wejścia na Morze Śródziemne: 10 I 1943

Przynależność: 7. Flotylla. U-Boot nie zdążył otrzymać przynależności do flotylli śródziemnomorskiej.

Patrole śródziemnomorskie:

3 I 1943 Saint Nazaire – 13 I 1943 zatopiony: 4 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 13 I 1943 roku bombami głębinowymi zrzuconymi przez kanadyjską korwetę HMCS *Ville de Québec*. Ocalał tylko jeden człowiek z 46-osobowej załogi. Pozycja zatopienia: 36.28N, 00.49E.

U-230 typ VIIC

Dowódcy:

24 X 1942 – 11 VIII 1944: Paul Siegmann

12 VII 1944 – 21 VII 1944: Heinz-Eugen Eberbach

Data wejścia na Morze Śródziemne: 5 XII 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

22 XI 1943 Brest – 16 XII 1943 Tulon: 25 dni

19 I 1944 Tulon – 24 II 1944 La Spezia: 37 dni

6 IV 1944 La Spezia – 9 IV 1944 Tulon: 4 dni

11 IV 1944 Tulon – 21 V 1944 La Spezia: 41 dni

27 VI 1944 Tulon – 30 VI 1944 Tulon: 4 dni

17 VIII 1944 Tulon – 21 VIII 1944 zatopiony: 5 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 116 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

16 II 1944 Paul Siegmann: HMS *LTS-418* 1625 BRT

20 II 1944 Paul Siegmann: HMS *LST-305* 1625 BRT

9 V 1944 Paul Siegmann: USS *PC-558* 335 BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 3585

Los okrętu:

Wysadzony w powietrze przez własną załogę 21 VIII 1944 roku, po tym jak alianci wylądowali w pobliżu Tulonu. Pozycja zatopienia: 43.04N, 05.54E.

U-259 typ VIIC

Dowódcy:

18 II 1942 – 15 XI 1942: Klaus Köpke

Data wejścia na Morze Śródziemne: 10 XI 1942

Przynależność: 3. Flotylla. U-Boot nie zdążył otrzymać przynależności do flotyli śródziemnomorskiej.

Patrole śródziemnomorskie:

5 XI 1942 La Pallice – 15 XI 1942 zatopiony: 6 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 15 XI 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego hudsona. Zginęła cała 48-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 37.20N, 03.05E.

U-301 typ VIIC

Dowódcy:

9 V 1942 – 21 I 1943: Willy-Roderich Körner

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 XII 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

3 XII 1942 Brest – 14 XII 1942 La Spezia: 4 dni

20 I 1943 La Spezia – 21 I 1943 zatopiony: 2 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 6 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 21 I 1943 roku przez torpedy wystrzelone przez brytyjski okręt podwodny HMS *Sahib*. 45 zabitych i jeden uratowany. Pozycja zatopienia: 41.27N, 07.04E.

U-303 typ VIIC

Dowódcy:

7 VII 1942 – 21 V 1943: Karl-Franz Heine

Data wejścia na Morze Śródziemne: 10 IV 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

1 IV 1943 Lorient – 15 IV 1943 La Spezia: 6 dni

23 IV 1943 La Spezia – 24 IV 1943 Tulon: 2 dni

21 V 1943 Tulon – 21 V 1943 zatopiony: 1 dzień

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 9 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 21 V 1943 roku przez torpedy wystrzelone z brytyjskiego okrętu podwodnego *Sickle*. Zginęło 20 ludzi a 28 uratowano. Pozycja zatopienia: 42.50N, 06.00E.

U-331 typ VIIC

Dowódcy:

31 III 1941 – 17 XI 1942: Hans-Diedrich Freiherr von Tiesenhausen

Data wejścia na Morze Śródziemne: 29 IX 1941

Przynależność:

15 X 1941 – 14 IV 1942: 23. Flotylla

15 IV 1942 – 17 XI 1942: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

24 IX 1941 Lorient – 11 X 1941 Salamina: 18 dni

12 XI 1941 Salamina – 3 XII 1941 Salamina: 22 dni

14 I 1942 Salamina – 28 II 1942 La Spezia: 46 dni

4 IV 1942 La Spezia – 19 IV 1942 Salamina: 16 dni
9 V 1942 Salamina – 21 V 1942 Mesyna: 13 dni
25 V 1942 Mesyna – 15 VI 1942 La Spezia: 22 dni
5 VIII 1942 La Spezia – 10 VIII 1942 La Spezia: 6 dni
12 VIII 1942 La Spezia – 19 IX 1942 La Spezia: 39 dni
7 XI 1942 La Spezia – 17 XI 1942 zatopiony: 11 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 188 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

10 X 1941 Hans-Diedrich Freiherr von Tiesenhausen:
HMS *LTC-18* 372 BRT

25 XI 1941 Hans-Diedrich Freiherr von Tiesenhausen:
HMS *Barham* 31 100 BRT

9 XI 1942 Hans-Diedrich Freiherr von Tiesenhausen:
USS *Leedstown* 9135 BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 40 607

Los okrętu:

Zatopiony 17 XI 1942 roku przez torpedę zrzuconą z brytyjskiego samolotu *Albacore* wspieranego przez dwa

marlety z lotniskowca HMS *Formidable*. Wcześniej uszkodzony został przez bomby głębinowe zrzucone z trzech brytyjskich hudsonów. 32 zabitych i 17 uratowanych. Pozycja zatopienia: 37.05N, 02.27E.

U-343 typ VIIC

Dowódcy:

18 II 1943 – 10 III 1944: Wolfgang Rahn

Data wejścia na Morze Śródziemne: 4 I 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

26 XII 1943 La Pallice – 19 I 1944 Tulon: 16 dni

4 III 1944 Tulon – 10 III 1944 zatopiony: 7 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 23 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 10 III 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego trawlera HMS *Mull*. Zginęła cała 51-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 38.07N, 09.41E.

U-371 typ VIIC

Dowódcy:

15 III 1941 – 5 IV 1942: Heinrich Driver

26 III 1942 – 6 IV 1942: Karl-Otto Weber

6 IV 1942 – 24 VV 1942: Heinz-Joachim Neumann

25 V 1942 – 4 IV 1944: Waldemar Mehl

5 IV 1944 – 4 V 1944: Horst-Arno Fenski

Data wejścia na Morze Śródziemne: 21 IX 1941

Przynależność:

1 XI 1941 – 14 IV 1942: 23. Flotylla

15 IV 1942 – 4 V 1944: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

16 IX 1941 Brest – 24 X 1941 Salamina: 39 dni

4 XII 1941 Salamina – 10 I 1942 Salamina: 38 dni

4 III 1942 Salamina – 25 III 1942 Salamina: 22 dni

21 IV 1942 Salamina – 9 V 1942 Salamina: 19 dni
1 VII 1942 Salamina – 7 VII 1942 Pula: 7 dni
5 IX 1942 Pula – 18 IX 1942 Salamina: 14 dni
12 X 1942 Salamina – 16 X 1942 Pula: 5 dni
1 XII 1942 Oula – 4 XII 1942 Mesyna: 4 dni
7 XII 1942 Mesyna – 10 I 1943 La Spezia: 35 dni
14 II 1943 La Spezia – 3 III 1943 La Spezia: 18 dni
7 IV 1943 La Spezia – 11 V 1943 Tulon: 35 dni
3 VII 1943 Tulon – 12 VII 1943 Tulon: 10 dni
22 VII 1943 Tulon – 11 VIII 1943 Tulon: 21 dni
21 VII 1943 Tulon – 3 IX 1943 Tulon: 14 dni
7 X 1943 Tulon – 28 X 1943 Tulon: 22 dni
15 XI 1943 Tulon – 23 XI 1943 Tulon: 9 dni
22 I 1944 Tulon – 13 II 1944 Tulon: 23 dni
4 III 1944 Tulon – 25 III 1944 Tulon: 22 dni
23 IV 1944 Tulon – 4 V 1944 zatopiony: 12 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 364 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

7 I 1943 Waldemar Mehl: HMS *Jura* 545 BRT

7 I 1943 Waldemar Mehl: *Ville de Strasbourg* 7159 GRT

23 II 1943 Waldemar Mehl: *Fintra* 2089 GRT
28 II 1943 Waldemar Mehl: *Daniel Carroll* 7176 GRT
27 IV 1943 Waldemar Mehl: *Merope* 1162 GRT
10 VII 1943 Waldemar Mehl: *Gulfprince* 6561 GRT
10 VII 1943 Waldemar Mehl: *Matthew Maury* 7176 GRT
7 VIII 1943 Waldemar Mehl: *Contractor* 6004 GRT
11 X 1943 Waldemar Mehl: HMS *Hythe* 656 BRT
13 X 1943 Waldemar Mehl: USS *Bristol* 1630 BRT
15 X 1943 Waldemar Mehl: *James Russell Lowell* 7176
GRT
17 III 1944 Waldemar Mehl: *Dempo* 17 024 GRT
17 III 1944 Waldemar Mehl: *Maiden Creek* 6165 GRT
3 V 1944 Horst-Arno Fenski: USS *Menges* 1200 BRT
4 V 1944 Horst-Arno Fenski: FFL *Sénégalais* 1300 BRT

Łączny tonaż zatopiony.

na Morzu Śródziemnym: 73 023

Los okrętu:

Zatopiony 4 V 1944 roku przez amerykańskie niszczyciele eskortowe USS *Pride* i USS *Joseph E. Campbell*, francuski niszczyciel eskortowy *Sénégalais* i brytyjski niszczyciel eskortowy HMS *Blankney*. trzech

zabitych i 49 uratowanych. Pozycja zatopienia: 37.49N, 05.39E.

U-372 typ VIIC

Dowódcy:

19 IV 1941 – 4 VIII 1942: Heinz-Joachim Neumann

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

13 XI 1941 Brest – 16 XII 1941 La Spezia: 34 dni

17 I 1942 La Spezia – 31 I 1942 La Spezia 15 dni

15 VI 1942 La Spezia – 12 VII 1942 Salamina: 28 dni

27 VII 1942 Salamina – 4 VIII zatopiony: 9 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 60 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

30 VI 1942 Heinz-Joachim Neumann: HMS *Medway* 14
650 BRT

Los okrętu:

Zatonął 4 VII 1942 na skutek ataku brytyjskich niszczycieli HMS *Sikh* i HMS *Zulu* oraz niszczycieli eskortowych HMS *Croome* i HMS *Tetcott*. W zatopieniu brał udział również brytyjski wellington. Uratowano całą 48-osobową załogę. Pozycja zatopienia: 32.28N, 34.37E.

U-374 typ VIIC

Dowódcy:

21 I 1941 – 12 I 1942: Unno von Fischel

Data wejścia na Morze Śródziemne: 11 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

6 XII 1941 Brest – 14 XII 1941 La Spezia: 9 dni

18 XII 1941 La Spezia – 12 I 1942 zatopiony: 26 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 30 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

11 XII 1941 Unno von Fischel: HMS *Lady Shirley* 477 BRT

11 XII 1941 Unno von Fischel: HMS *Rosabella* 515 BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 992

Los okrętu:

Zatonął 12 I 1942 roku na skutek storpedowania go przez brytyjski okręt podwodny HMS *Unbeaten*. Zginęło 42 ludzi, uratowano zaledwie jednego. Pozycja zatopienia: 37.50N, 16.00E.

U-375 typ VIIC

Dowódcy:

19 VI 1941 – 25 VI 1943: Jürgen Koenenkamp

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

12 XI 1941 Kilonia – 26 XII 1941 La Spezia: 45 dni
17 I 1942 La Spezia – 19 I 1942 Mesyna: 3 dni
25 I 1942 Mesyna – 10 II 1942 La Spezia: 17 dni
27 IV 1942 La Spezia – 6 V 1942 La Spezia: 10 dni
29 VI 1942 La Spezia – 3 VIII 1942 Salamina: 36 dni
22 VIII 1942 Salamina – 29 IX 1942 Pula: 39 dni
14 XI 1942 Pula – 23 XII 1942 La Spezia: 40 dni
4 II 1943 La Spezia – 2 III 1943 Salamina: 27 dni
17 III 1943 Salamina – 19 IV 1943 Tulon: 34 dni
27 VI 1943 Tulon – 7 VII 1943 Tulon: 11 dni
10 VII 1943 Tulon – 25 VII 1943 zatopiony: 16 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 250 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

6 VII 1942 Jürgen Koenenkamp: *Hero* 1376 GRT
30 VII 1942 Jürgen Koenenkamp: *Amina* 87 GRT
30 VIII 1942 Jürgen Koenenkamp: *Ikbal* 176 GRT
26 VIII 1942 Jürgen Koenenkamp: *Empire Kumari* 6288
GRT

3 IX 1942 Jürgen Koenenkamp: *Turkian* 113 GRT
3 IX 1942 Jürgen Koenenkamp: *Miriam* 38 GRT
3 IX 1942 Jürgen Koenenkamp: *Arnon* 553 GRT
6 IX 1942 Jürgen Koenenkamp: *Salina* 108 GRT
1 XII 1942 Jürgen Koenenkamp: *HMS Manxman* 2650
BRT
4 VII 1943 Jürgen Koenenkamp: *ST. Essylt* 5634 GRT

Łączny tonaż zatopiony.

na Morzu Śródziemnym: 17 028

Los okrętu:

Uznany za zaginionego od 25 VI 1943 roku. Ostatnia lokalizacja okrętu miała miejsce na południe od Sycylii. Przyczyna zatonięcia *U-375* pozostaje do dziś niewyjaśniona. Zginęła cała 46-osobowa załoga.

U-380 typ VIIC

Dowódcy:

22 XII 1941 – 15 XI 1943: Josef Röther

15 XI 1943 – 11 III 1944: Albrecht Brandi

Data wejścia na Morze Śródziemne: 11 XI 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

5 XI 1942 Saint Nazaire – 19 XI 1942 La Spezia: 5 dni

28 XI 1942 La Spezia – 23 XII 1942 La Spezia: 26 dni

1 II 1943 La Spezia – 6 II 1943 La Spezia: 6 dni

10 III 1943 La Spezia – 5 IV 1943 La Spezia: 27 dni

5 V 1943 La Spezia – 16 V 1943 La Spezia: 12 dni

7 VI 1943 La Spezia – 6 VII 1943 Tulon: 30 dni

11 VIII 1943 Tulon – 7 IX 1943 Tulon: 28 dni

30 IX 1943 Tulon – 11 X 1943 Tulon: 12 dni

28 X 1943 Tulon – 11 XI 1943 Tulon: 15 dni

20 XII 1943 Tulon – 21 I 1944 Tulon: 33 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 194 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

11 XI 1942 Josef Röther: *Nieuw Zeeland* 11 069 GRT

15 III 1943 Josef Röther: *Ocean Seaman* 7178 GRT

23 VIII 1943 Josef Röther: *Pierre Soulé* 7191 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 25 483

Los okrętu:

Zatopiony 11 III 1944 roku w doku w Tulonie przez amerykański nalot bombowy. Jeden człowiek zginął, liczba uratowanych pozostaje nieznana. Pozycja zatopienia: 43.07N, 05.55E.

U-407 typ VIIC

Dowódcy:

18 XII 1941 – 14 I 1944: Ernst-Ulrich Brüller

14 I 1944 – 8 IX 1944: Hubertus Korndörfer

9 IX 1944 – 19 IX 1944: Hans Kolbus

Data wejścia na Morze Śródziemne: 10 XI 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

2 XI 1942 Brest – 26 XI 1942 Pula: 17 dni

17 I 1943 Pula – 26 II 1943 La Spezia: 41 dni

21 IV 1943 La Spezia – 8 V 1943 Neapol: 18 dni

12 V 1943 Neapol – 28 V 1943 Tulon: 17 dni
7 VII 1943 Tulon – 30 VII 1943 Salamina: 24 dni
17 VIII Salamina – 8 IX 1943 Pula: 23 dni
9 IX 1943 Pula – 12 IX 1943 Pula: 4 dni
11 XI 1943 Pula – 12 XII 1943 Pula: 32 dni
29 I 1944 Pula – 12 III 1944 Salamina: 44 dni
13 IV 1944 Salamina – 10 V 1944 Salamina: 28 dni
21 VIII 1944 Salamina – 4 IX 1944 Salamina: 15 dni
9 IX 1944 Salamina – 19 IX 1944 zatopiony: 11 dni

Łączna liczba dni spędzonych
na Morzu Śródziemnym: 274 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

11 XI 1942 Ernst-Ulrich Brüller: *Viceroy of India* 19 627
GRT

23 VII 1943 Ernst-Ulrich Brüller: *HMS Newfoundland*
8800 BRT

28 XI 1943 Ernst-Ulrich Brüller: *HMS Birmingham* 9100
BRT

27 II 1944 Hubertus Korndörfer: *Rod el Farag* 55 GRT

29 II 1944 Hubertus Korndörfer: *Ensis* 6207 GRT

16 IV 1944 Hubertus Korndörfer: *Meyer London* 7210
GRT

16 IV 1944 Hubertus Korndörfer: *Thomas G. Masaryk*
7176 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 58 175

Los okrętu:

Zatonął 19 IX 1944 roku po ataku bombami głębinowymi zrzuconymi z brytyjskiego niszczyciela HMS *Troubridge* i HMS *Terpsichore* oraz polskiego niszczyciela ORP *Garland*. Zginęło pięć osób załogi, a uratowano 48. Pozycja zatopienia: 36.27N, 24.33E.

U-409 typ VIIC

Dowódcy:

21 I 1942 – 12 VII 1943: Hanns-Ferdinand Massmann

Data wejścia na Morze Śródziemne: 5 VI 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

26 V 1943 Brest – 11 VI 1943 Tulon: 7 dni

29 VI 1943 Tulon – 12 VII 1943 zatopiony: 14 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 21 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

4 VII 1943 Hanns-Ferdinand Massmann: *City of Venice*
8762 GRT

4 VII 1943 Hanns-Ferdinand Massmann: HMS LCE-14 10
BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 8772

Los okrętu:

Zatopiony 12 VII 1943 roku przez bomby głębinowe
zrzucone z brytyjskiego niszczyciela HMS *Inconstant*.
Zginęło 11, ludzi a 37 uratowano. Pozycja zatopienia:
37.12N, 04.00E.

U-410 typ VIIC

Dowódcy:

5 II 1943 – 11 III 1944: Horst-Arno Fenski

Data wejścia na Morze Śródziemne: 6 V 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

26 IV 1943 Lorient – 13 V 1943 La Spezia: 13 dni

7 VII 1943 La Spezia – 30 VIII 1943 Tulon: 24 dni

12 IX 1943 Tulon – 3 X 1943 Tulon: 22 dni

3 II 1944 Tulon – 28 II 1944 Tulon: 26 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 85 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

26 VIII 1943 Horst-Arno Fenski: *John Bell* 7242 GRT

26 VIII 1943 Horst-Arno Fenski: *Richard Henderson*
7194 GRT

26 IX 1943 Horst-Arno Fenski: *Christian Michelsen* 7176
GRT

1 X 1943 Horst-Arno Fenski: *Empire Commerce* 3722
GRT

1 X 1943 Horst-Arno Fenski: *Fort Howe* 7133 GRT

15 II 1944 Horst-Arno Fenski: *Fort St. Nicolas* 7154 GRT

18 II 1944 Horst-Arno Fenski: HMS *Penelope* 5270 BRT

20 II 1944 Horst-Arno Fenski: USS *LST-348* 1625 BRT

Łączny tonaż zatopiony.

na Morzu Śródziemnym: 46 516

Los okrętu:

Zatopiony 11 III 1943 roku podczas nalotu amerykańskich bombowców na bazę w Tulonie. Pozycja zatopienia: 43.07N, 05.55E. Wrak przejęty został w sierpniu 1944 roku przez Wolnych Francuzów. Ostatecznie zezłomowano go w 1946 roku.

U-414 typ VIIC

Dowódcy:

1 VII 1942 – 25 V 1943: Walther Huth

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 IV 1943

Przynależność: 29. Flotylla

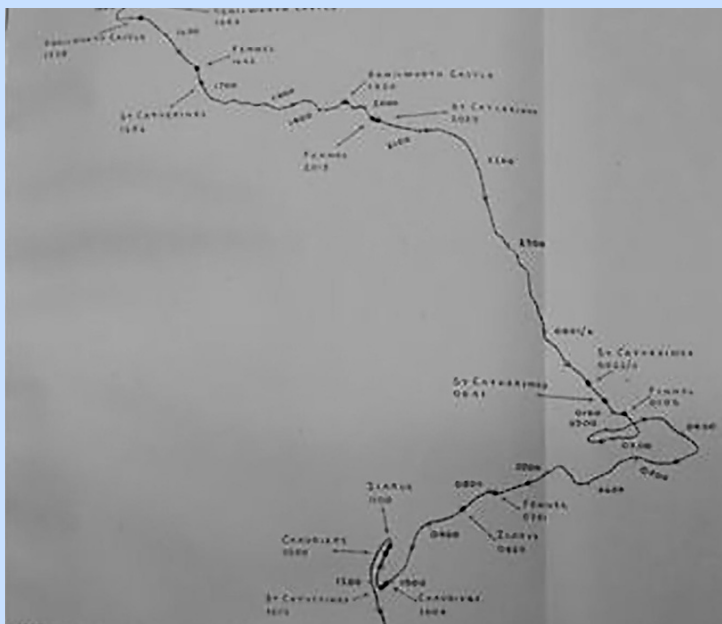
Patrole śródziemnomorskie:

1 IV 1943 Saint Nazaire – 14 IV 1943 La Spezia: 14 dni

13 V 1943 La Spezia – 25 V 1943 zatopiony: 13 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 27 dni



Analiza zatopienia U-744

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

18 V 1943 Walther Huth: *Fort Anne* 7134 GRT

18 V 1943 Walther Huth: *Empire Eve* 5979 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 13 113

Los okrętu:

Zatopiony 25 V 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiej korwety *Vetch*. Zginęła cała 47-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 36.31 N, 00.40E.

U-421 typ VIIC

Dowódcy:

13 I 1943 – 29 IV 1944: Hans Kolbus

Data wejścia na Morze Śródziemne: 22 III 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

19 II 1944 Brest – 1 IV 1944 Tulon: 11 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 29 IV 1944 roku podczas nalotu amerykańskich bombowców. Pozycja zatopienia: 43.07N, 05.55E. Wrak został wydobyty, przeniesiony do doku Missiessy numer II i ostatecznie zezłomowany w 1946 roku.

U-431 typ VIIC

Dowódcy:

5 IV 1941 – 6 I 1943: Wilhelm Dommes

15 XII 1942 – 21 X 1943: Dietrich Schöneboom

Data wejścia na Morze Śródziemne: 24 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

16 XI 1941 Saint Nazaire – 20 XII 1941 La Spezia: 35 dni

18 I 1942 La Spezia – 22 I 1942 Mesyna: 5 dni

25 I 1942 Mesyna – 10 II 1942 La Spezia: 17 dni

18 III 1942 La Spezia – 15 IV 1942 La Spezia: 29 dni

14 V 1942 La Spezia – 30 V 1942 Salamina: 17 dni

4 VI 1942 Salamina – 20 VI 1942 La Spezia: 17 dni

2 IX 1942 La Spezia – 27 IX 1942 La Spezia: 26 dni

29 IX 1942 La Spezia – 4 XI 1942 La Spezia: 37 dni

7 XI 1942 La Spezia – 22 XI 1942 Pula: 16 dni

7 I 1943 Pula – 8 II 1943 Pula: 33 dni

11 III 1943 Pula – 29 III 1943 Tulon: 19 dni

20 V 1943 Tulon – 29 V 1943 Tulon: 10 dni

5 VI 1943 Tulon – 27 VI 1943 Tulon: 23 dni

9 VIII 1943 Tulon – 1 IX 1943 Tulon: 24 dni

28 IX 1943 Tulon – 21 X 1943 zatopiony: 26 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 326 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

13 XII 1941 Wilhelm Dommes: *Myriel* 3560 GRT

29 I 1942 Wilhelm Dommes: HMS *Sotra* 313 BRT

20 V 1942 Wilhelm Dommes: *Eocene* 4216 GRT

15 VI 1942 Wilhelm Dommes: HMS *LCT-119* 450 BRT

10 XI 1942 Wilhelm Dommes: HMS *Martin* 1920 BRT

13 XI 1942 Wilhelm Dommes: HNMS *Isaac Sweers* 1628
BRT

23 I 1943 Dietrich Schöneboom: *Alexandria* 100 GRT

25 I 1943 Dietrich Schöneboom: *Mouyassar* 47 GRT

25 I 1943 Dietrich Schöneboom: *Omar el Kattab* 38 GRT

26 I 1943 Dietrich Schöneboom: *Hassan* 80 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 12 352

Los okrętu:

Zatopiony 21 X 1943 roku na wschód od Kartageny. Zatopiły go bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego wellingtona. Zginęła cała 52-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 37.23N, 00.35E.

U-433 typ VIIC

Dowódcy:

24 V 1941 – 16 XI 1941: Hans Ey

Data wejścia na Morze Śródziemne: 15 XI 1941

Przynależność: 3. Flotylla (okręt nie zdążył otrzymać przynależności do flotyli śródziemnomorskiej)

Patrole śródziemnomorskie:

8 XI 1941 Saint Nazaire – 16 XI 1941 zatopiony: 9 dni

Łączna liczba dni spędzonych
na Morzu Śródziemnym: 2 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 16 XI 1941 roku na wschód od Gibraltaru przez bomby głębinowe i broń pokładową z brytyjskiej korwety HMS *Marigold*. 6 zabitych i 38 uratowanych. Pozycja zatopienia: 36.13N, 04.42W.

U-443 typ VIIC

Dowódcy:

18 IV 1942 – 23 II 1943: Konstantin von Puttkamer

Data wejścia na Morze Śródziemne: 5 XII 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

29 XI 1942 Brest – 22 XII 1942 La Spezia: 18 dni

16 II 1943 La Spezia – 23 II 1943 zatopiony: 8 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 26 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

11 XII 1942 Konstantin von Puttkamer: HMS *Blean* 1087
BRT

14 XII 1942 Konstantin von Puttkamer: *Edencrag* 1592
GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 2679

Los okrętu:

Zatopiony 23 II 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskich niszczycieli eskortowych HMS *Bicester*. HMS *Lamerton* oraz HMS *Wheatland*. Zginęła cała 48 osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 36.55N, 02.25E.

U-450 typ VIIC

Dowódcy:

17 X 1942 – 10 III 1944: Kurt Böhme

Data wejścia na Morze Śródziemne: 31 X 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

17 X 1943 Brest – 8 XI 1943 Tulon: 9 dni

14 II 1944 Tulon – 10 III 1944 zatopiony: 26 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 35 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 10 III 1944 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskich niszczycieli eskortowych HMS *Blankney*, HMS *Brecon*, HMS *Exmoor* oraz amerykański niszczyciel USS *Madison*. Cała 51-osobowa załoga U-Bootu zdołała się uratować. Pozycja zatopienia: 41.11N, 12.27E.

U-453 typ VIIC

Dowódcy:

26 VI 1941 – 8 VII 1941: Gert Hetschko

9 VII 1941 – 6 XII 1943: Egon Reiner Freiherr
von Schlippenbach

7 XII 1943- 21 V 1944: Dierk Lührs

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

12 XI 1941 Kilonia – 17 XII 1941 La Spezia: 36 dni

17 I 1942 La Spezia – 1 II 1942 Pula: 16 dni

22 III 1942 Pula – 21 IV 1942 Pula: 31 dni

25 V 1942 Pula – 14 VI 1942 Salamina: 21 dni

18 VI 1942 Salamina – 21 VII 1942 Pula: 34 dni

31 VII 1942 Pula – 10 IX 1942 Salamina: 11 dni

17 IX 1942 Salamina – 15 X 1942 La Spezia: 29 dni

29 Xi 1942 La Spezia – 17 XII 1942 La Spezia: 19 dni

11 I 1943 La Spezia – 16 II 1943 Pula: 37 dni

I IV 1943 Pula – 5 V 1943 Pula: 35 dni

23 VII 1943 Pula – 24 VII 1943 Pula: 32 dni

31 VII 1943 Pula – 14 VIII 1943 Pula: 15 dni

21 X 1943 Pula – 27 X 1943 Pula: 7 dni

2 XI 1943 Pula – 13 XI 1943 Pula: 12 dni

24 XI 1943 Pula – 1 XII 1943 Pula: 8 dni

12 I 1944 Pula – 9 II 1944 Salamina: 29 dni

8 III 1944 Salamina – 25 III 1944 Pula: 18 dni

30 IV 1944 Pula – 21 V 1944 zatopiony: 22 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 363 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

13 XII 1941 Egon von Schlippenbach: *Badalona* 4202
GRT

7 IV 1942 Egon von Schlippenbach: HMHS
Somersetshire 9716 BRT

20 I 1943 Egon von Schlippenbach: *Jean Jadot* 5859 GRT

30 VI 1943 Egon von Schlippenbach: *Oligarch* 6894 GRT

6 VII 1943 Egon von Schlippenbach: *Shehjehan* 5454
GRT

15 XI 1943 Egon von Schlippenbach: HMS *Quail* 1705
BRT

20 XI 1943 Egon von Schlippenbach: *Jela* 335 GRT

22 XI 1943 Egon von Schlippenbach: HMS *Hebe* 835
BRT

1 II 1944 Dierk Lührs: *Agia Paraskevi* 80 GRT

1 II 1944 Dierk Lührs: *Salem* 81 GRT

1 II 1944 Dierk Lührs: *Himli* 67 GRT

2 II 1944 Dierk Lührs: *Yahiya* 64 GRT

19 V 1944 Dierk Lührs: *Fort Missanable* 7147 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 42 439

Los okrętu:

Zatopiony 21 V 1944 roku na Morzu Jońskim przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskich niszczycieli HMS *Termagent*, HMS *Tenacious* oraz niszczyciela eskortowego HMS *Liddesdale*. Wśród załogi U-Bootu jeden człowiek poniósł śmierć a 51 osób uratowano. Pozycja zatopienia: 38.13N, 16,36E.

U-455 typ VIIC

Dowódcy:

22 XI 1942 – 5 IV 1944: Hans-Martin Scheibe

Data wejścia na Morze Śródziemne: 22 I 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

6 I 1944 Lorient – 3 II 1944 Tulon: 13 dni

22 II 1944 Tulon – 5 IV 1944 zatopiony: 44 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 57 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony wraz z całą 51-osobową załogą na niemieckiej zagrodzie minowej. Pozycja zatopienia: 44.18N, 09.02E.

U-458 typ VIIC

Dowódcy:

12 XII 1941 – 22 VIII 1943: Kurt Diggins

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 X 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

1 X 1942 Saint Nazaire – 15 X 1942 La Spezia: 6 dni

26 X 1942 La Spezia – 15 XI 1942 La Spezia: 21 dni

6 II 1943 La Spezia – 11 III 1943 Tulon: 34 dni

19 V 1943 Tulon – 19 V 1943 Tulon: 1 dzień

25 V 1943 Tulon – 31 V 1943 Tulon: 7 dni

21 VI 1943 Tulon – 6 VII 1943 Tulon: 16 dni

14 VIII 1943 Tulon – 22 VIII 1943 zatopiony: 9 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 94 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 22 VIII 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego niszczyciela eskortowego HMS *Easton* oraz greckiego niszczyciela eskortowego *Pindos*. ośmiu zabitych i 39 uratowanych. Pozycja zatopienia: 36.25N, 12.39E.

U-466 typ VIIC

Dowódcy:

17 VI 1942 – 19 VIII 1944: Gerhard Thäter

Data wejścia na Morze Śródziemne: 22 III 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

4 III 1944 La Pallice – 30 III 1944 Tulon: 9 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Okręt został wysadzony w powietrze 19 VIII 1944 roku przez jego załogę w celu zabezpieczenia go przed dostaniem się w ręce wroga. Okręt był już dość poważnie uszkodzony na skutek amerykańskiego nalotu bombowego dokonanego na Tulon 5 VII 1944 roku. Wrak zezłomowano ostatecznie w 1946 roku. Pozycja zatopienia: 43.05N, 05.56E.

U-471 typ VIIC

Dowódcy:

5 V 1943 – 6 VIII 1944: Friedrich Kloevekorn

Data wejścia na Morze Śródziemne: 1 IV 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

16 III 1944 Brest – 12 IV 1944 Tulon: 12 dni

18 V 1944 Tulon – 15 VI 1944 Tulon: 29 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 41 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 6 VIII 1944 roku na skutek amerykańskiego nalotu bombowego na Tulon. Nikt z załogi nie zginął. Pozycja zatopienia: 43.07N, 05.55E. Podniesiony z wody w 1945 roku i wcielony do francuskiej marynarki w 1946 roku pod nazwą *Millè*. Służył aż do 9 VII 1963 roku.

U-557 typ VIIC

Dowódcy:

13 II 1941 – 16 XII 1941: Ottokar Arnold Paulssen

Data wejścia na Morze Śródziemne: 26 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

19 XI 1941 Lorient – 7 XII 1941 Mesyna: 19 dni

9 XII 1941 Mesyna – 16 XII 1941 zatopiony: 8 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 20 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

2 XII 1941 Ottokar Arnold Paulssen: *Fjord* 4032 GRT

15 XII 1941 Ottokar Arnold Paulssen: HMS *Galatea* 5220
BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 9252

Los okrętu:

Zatopiony wraz z całą załogą 16 grudnia 1941 roku na zachód od Krety. Przyczyną zatonięcia była eksplozja torpedy wystrzelonej przez włoski torpedowiec *Orione*.
Pozycja zatopienia: 35.31N, 23.19E.

U-559 typ VIIC

Dowódcy:

27 II 1941 – 30 X 1942: Hans Heidtmann

Data wejścia na Morze Śródziemne: 26 IX 1941

Przynależność:

1 XI 1941 – 14 IV 1942: 23. Flotylla

15 IV 1942 – 30 X 1942: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

20 IX 1941 Saint Nazaire – 20 X 1941 Salamina: 31 dni

24 XI 1941 Salamina – 4 XII 1941 Salamina: 11 dni

8 XII 1941 Salamina – 31 XII 1941 Salamina: 24 dni

16 II 1942 Salamina – 26 II 1942 Salamina: 11 dni

4 III 1942 Salamina – 21 III 1942 Salamina: 18 dni

24 III 1942 Salamina – 27 III 1942 Pula: 4 dni

10 V 1942 Pula – 12 V 1942 Pula: 3 dni

18 V 1942 Pula – 22 VI 1942 Pula: 36 dni

15 VIII 1942 Pula – 21 VIII 1942 Salamina: 7 dni

29 VIII 1942 Salamina – 21 IX 1942 Mesyna: 24 dni

29 IX 1942 Mesyna – 30 X 1942 zatopiony: 32 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 195 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

27 XI 1941 Hans Heidtmann: HMAS *Parramatta* 1060
BRT

23 XII 1941 Hans Heidtmann: *Shuntien* 3059 GRT

26 XII 1941 Hans Heidtmann: *Warszawa* 2487 GRT

10 VI 1942 Hans Heidtmann: *Athene* 4681 GRT

10 VI 1942 Hans Heidtmann: *Brambleleaf* 5917 GRT

12 X 1942 Hans Heidtmann: *Bringhi* 200 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 17 404

Los okrętu:

Zatopiony 30 X 1942 roku bombami głębinowymi. Atak przeprowadziły niszczyciele HMS *Pakenham*, HMS *Petard*, HMS *Hero* oraz niszczyciele eskortowe HMS *Dulverton* i HMS *Hurworth*. U-Boot zlokalizowany został najpierw przez brytyjski samolot Vickers Wellesley. Zginęło siedmiu marynarzy, a 38 udało się uratować. Pozycja zatopienia: 32.30N, 33.00E.

U-561 typ VIIC

Dowódcy:

13 III 1941 – 5 IX 1942: Robert Bartels

5 IX 1942 – 18 VI 1943: Heinz Schomburg

19 VI 1943 – 12 VII 1943: Fritz Henning

Data wejścia na Morze Śródziemne: 12 I 1942

Przynależność: 23. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

3 I 1942 Brest – 22 I 1942 Mesyna: 11 dni

26 I 1942 Mesyna – 20 II 1942 Pula: 26 dni

4 IV 1942 Pula – 5 V 1942 Pula: 32 dni

11 VI 1942 Pula – 25 VI 1942 Mesyna: 15 dni

2 VIII 1942 Mesyna – 24 VII 1942 La Spezia: 23 dni
9 IX 1942 La Spezia – 11 IX 1942 Mesyna: 3 dni
12 IX 1942 Mesyna – 4 X 1942 La Spezia: 23 dni
7 XI 1942 La Spezia – 14 XI 1942 La Spezia: 8 dni
25 XI 1942 La Spezia – 18 XII 1942 Mesyna: 24 dni
23 XII 1942 Mesyna – 15 I 1943 Pula: 24 dni
11 III 1943 Pula – 28 III 1943 Tulon: 18 dni
22 IV 1943 Tulon – 3 VI 1943 Tulon: 43 dni
10 VII 1943 Tulon – 12 VII 1943 zatopiony: 3 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 253 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

14 V 1942 Robert Bartels: *Fred* 4043 GRT

14 V 1942 Robert Bartels: *Hav* 5062 GRT

14 V 1942 Robert Bartels: *Mount Olympus* 6692 GRT

24 IX 1942 Heinz Schomburg: *Sphinx* 39 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 15 836

Los okrętu:

Zatopiony 12 VII 1943 roku przez torpedę wystrzeloną z brytyjskiego motorowca HMS *MTB-81*. 42 zabitych i pięciu uratowanych. Pozycja zatopienia: 38.16N, 15.39E.

U-562 typ VIIC

Dowódcy:

4 IX 1941 – 19 II 1943: Horst Hamm

Data wejścia na Morze Śródziemne: 27 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

17 XI 1941 Brest – 6 XII 1941 Mesyna: 10 dni

6 XII 1941 Mesyna – 29 XII 1941 Pula: 24 dni

4 IV 1942 Pula – 11 V 1942 Pula: 38 dni

22 VI 1942 Pula – 25 VII 1942 La Spezia: 34 dni

5 IX 1942 La Spezia – 18 X 1942 La Spezia: 44 dni

22 XI 1942 La Spezia – 24 XII 1942 La Spezia: 33 dni

7 II 1943 La Spezia – 19 II 1943 zatopiony: 13 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 196 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

2 XII 1941 Horst Hamm: *Grelhead* 4274 GRT

29 IV 1942 Horst Hamm: *Alliance* 81 GRT

29 IV 1942 Horst Hamm: *Terpsithea* 157 GRT

14 VII 1942 Horst Hamm: *Adinda* 3359 GRT

21 XII 1942 Horst Hamm: *Strathallan* 23 722 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 31 593

Los okrętu:

Zatopiony wraz z całą 49-osobową załogą przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego niszczyciela HMS *Isis* i niszczyciela eskortowego HMS *Hursley*. Okręty te zostały naprowadzone na U-Booty przez brytyjskiego wellingtona. Pozycja zatopienia: 32.57N, 20.54E.

U-565 typ VIIC

Dowódcy:

10 IV 1941 – 17 III 1942: Johann Jebsen

17 III 1942 – 7 X 1943: Wilhelm Franken

8 X 1943 – 24 IX 1944: Fritz Henning

Data wejścia na Morze Śródziemne: 16 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

3 XI 1941 Lorient – 25 XII 1941 La Spezia: 10 dni

21 I 1942 La Spezia – 17 III 1942 La Spezia: 56 dni

11 IV 1942 La Spezia – 30 IV 1942 Salamina: 20 dni

7 V 1942 Salamina – 10 VI 1942 La Spezia: 35 dni

9 VI 1942 La Spezia – 4 VIII 1942 Salamina: 27 dni

16 VIII 1942 Salamina – 25 VIII 1942 Salamina: 10 dni

31 VIII 1942 Salamina – 4 IX 1942 La Spezia: 5 dni

25 X 1942 La Spezia – 13 XI 1942 La Spezia: 20 dni

23 XI 1942 La Spezia – 1 I 1943 La Spezia – 40 dni

14 II 1943 La Spezia – 5 III 1943 La Spezia: 20 dni

8 IV 1943 La Spezia – 12 V 1943 La Spezia: 35 dni

17 VI 1943 La Spezia – 23 VII 1943 Tulon: 37 dni

7 IX 1943 Tulon – 1 X 1943 Tulon: 25 dni

23 X 1943 Tulon – 4 XI 1943 Salamina: 13 dni

6 XI 1943 Salamina – 23 XI 1943 Salamina: 18 dni

12 XII 1943 Salamina – 27 XII 1943 Salamina: 16 dni

15 II 1944 Salamina – 7 II 1944 Salamina: 22 dni

1 IV 1944 Salamina – 2 V 1944 Salamina: 32 dni

26 VIII 1944 Salamina – 13 IX 1944 Salamina: 19 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 460 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

11 III 1942 Johann Jebsen: HMS *Naiad* 5450 BRT

23 IV 1942 Wilhelm Franken: *Kirkland* 1361 GRT

18 XII 1942 Wilhelm Franken: HMS *Partridge* 1540 BRT

24 II 1943 Wilhelm Franken: *Nathanael Greene* 7176
GRT

27 II 1943 Wilhelm Franken: *Seminole* 10 389 GRT

20 IV 1943 Wilhelm Franken: *Michigan* 5594 GRT

20 IV 1943 Wilhelm Franken *Sidi-Bel-Abbès* 4392 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 35 902

Los okrętu:

Zatopiony 30 IX 1944 roku przez trzy bomby głębinowe po uprzednim poważnym uszkodzeniu na skutek amerykańskiego nalotu bombowego na bazę w Salaminie w dniach 19-24 września 1944. Pięciu zabitych

i nieznaną liczbą uratowanych. Pozycja zatopienia:
37.59N, 23.34E.

U-565 typ VIIC

Dowódcy:

1 V 1941 – 28 V 1942: Joachim Preuss

Data wejścia na Morze Śródziemne: 10 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

4 XII 1941 Saint Nazaire – 17 I 1942 La Spezia: 32 dni

2 III 1942 La Spezia – 30 III 1942 La Spezia: 29 dni

21 V 1942 La Spezia – 28 V 1942 zatopiony: 8 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 69 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

24 XII 1941 Joachim Preuss: HMS *Salvia* 925 BRT

Los okrętu:

Zatopiony 28 V 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego niszczyciela HMS *Hero* oraz niszczycieli eskortowych HMS *Eridge* i HMS *Hurworth*. Okręty te naprowadzone zostały na cel przez brytyjski samolot Bleinheim. 47 uratowanych, brak ofiar. Pozycja zatopienia: 32.42N, 24.53E.

U-573 typ VIIC

Dowódcy:

5 VI 1941 – 2 V 1942: Heinrich Neinsohn

Data wejścia na Morze Śródziemne: 20 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

11 XII 1941 Saint Nazaire – 30 XII 1941 Pula: 11 dni

2 II 1942 Pula – 6 III 1942 Pula: 33 dni

20 IV 1942 Pula – 2 V 1942 Kartagena: 13 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 57 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

21 XII 1941 Heinrich Neinsohn: *Hellen* 5289 GRT

Los okrętu:

Poważnie uszkodzony 1 V 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego hudsona. Jeden zabity i 43 ocalałych. Okręt został internowany w Kartagenie, a następnie sprzedany Hiszpanii dnia 2 VIII 1942 roku. Wcielony do służby pod banderą Hiszpanii i nazwany G 7. Służył do maja 1970 roku.

U-577 typ VIIC

Dowódcy:

3 VII 1941 – 15 I 1942: Herbert Schauenburg

Data wejścia na Morze Śródziemne: 23 XII 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

16 XII 1941 Saint Nazaire – 27 XII 1941 Mesyna: 5 dni

7 I 1942 Mesyna – 15 I 1942 zatopiony: 9 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 14 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 15 I 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego swordfisha. Zginęła cała 43-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 32.40N, 25.48E.

U-577 typ VIIC

Dowódcy:

1 X 1943 – 5 VII 1944: Hans Götze

Data wejścia na Morze Śródziemne: 12 II 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

29 I 1944 Saint Nazaire – 22 II 1944 Tulon: 12 dni

9 V 1944 Tulon – 21 VII 1944 Tulon: 44 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 56 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 5 VII 1944 roku podczas amerykańskiego nalotu bombowego na Tulon. Pozycja zatopienia: 43.07N, 05.55E. Wrak ostatecznie zezłomowano w 1947 roku.

U-593 typ VIIC

Dowódcy:

23 X 1941 – 13 XII 1943: Gerd Kelbling

Data wejścia na Morze Śródziemne: 11 X 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

3 X 1942 Saint Nazaire – 15 X 1942 La Spezia: 5 dni

2 XI 1942 La Spezia – 16 XI 1942 La Spezia: 15 dni

29 XI 1942 La Spezia – 31 XII 1942 Pula: 33 dni
6 II 1943 Pula – 8 III 1943 Salamina: 31 dni
13 III 1943 Salamina – 21 III 1943 Salamina: 9 dni
25 III 1943 Salamina – 4 IV 1943 Salamina: 11 dni
8 IV 1943 Salamina – 23 IV 1943 Salamina: 16 dni
24 IV 1943 Salamina – 28 IV 1943 Pula: 5 dni
13 VI 1943 Pula – 11 VII 1943 Tulon: 29 dni
27 VII 1943 Tulon – 8 VIII 1943 Tulon: 13 dni
15 IX 1943 Tulon – 5 X 1943 Tulon: 21 dni
26 X 1943 Tulon – 7 XII 1943 Tulon: 13 dni
25 XI 1943 Tulon – 29 XI 1943 Tulon: 5 dni
1 XII 1943 Tulon – 13 XII 1943 zatopiony: 13 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 219 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

12 XI 1942 Gerd Kelbling: *Browning* 5332 GRT
18 III 1942 Gerd Kelbling: *Dafila* 1940 GRT
18 III 1943 Gerd Kelbling: *Kaying* 2626 GRT
27 III 1943 Gerd Kelbling: *City of Guildford* 5157 GRT
11 IV 1943 Gerd Kelbling: *Runo* 1858 GRT
22 VI 1943 Gerd Kelbling: *USS LST-333* 1625 BRT

22 VI 1943 Gerd Kelbling: USS *LST-387* 1625 BRT
5 VII 1943 Gerd Kelbling: *Devis* 6054 GRT
5 VII 1943 Gerd Kelbling: HMS *LCM-1123* 52 GRT
5 VII 1943 Gerd Kelbling: HMS *LCM-1129* 52 GRT
21 IX 1943 Gerd Kelbling: *William W. Gerhard* 7176 GRT
25 IX 1943 Gerd Kelbling: USS *Skill* 815 BRT
3 XI 1943 Gerd Kelbling: *Mont Viso* 4531 GRT
12 XII 1943 Gerd Kelbling: HMS *Tynadale* 1000 BRT
12 XII 1943 Gerd Kelbling: HMS *Holcombe* 1087 BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 40 930

Los okrętu:

Zatopiony 13 XII 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z amerykańskiego niszczyciela USS *Wainwright* oraz brytyjskiego niszczyciela eskortowego HMS *Calpe*. Nikt z 51-osobowej załogi nie stracił życia. Pozycja zatopienia: 37.38N, 05.58E.

U-595 typ VIIC

Dowódcy:

6 XI 1941 – 14 XI 1942: Jürgen Quaet-Faslem

Data wejścia na Morze Śródziemne: 7 XI 1942

Przynależność: 9. Flotylla – U-Boot nie zdążył otrzymać przynależności do flotylli śródziemnomorskiej

Patrole śródziemnomorskie:

31 X 1942 Brest – 14 XI 1942 zatopiony: 8 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Poważnie uszkodzony 14 XI 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego hudsona. Osadzony na mieliźnie i wysadzony w powietrze przez własną załogę po uprzednim ataku kolejnych pięciu hudsonów. Nikt z 45-osobowej załogi nie zginął. Pozycja zatopienia: 36.16N, 00.30E.

U-596 typ VIIC

Dowódcy:

13 XI 1941 – 27 VII 1943: Gunter Jahn

28 VII 1943 – VII 1944: Victor-Wilhelm Nonn

VII 1944 – 8 IX 1944: Hans Kolbus

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 XI 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

4 XI 1942 Saint Nazaire – 15 XI 1942 La Spezia: 4 dni

27 I 1943 La Spezia – 16 II 1943 La Spezia: 21 dni

28 II 1943 La Spezia – 12 III 1943 La Spezia: 13 dni

23 III 1943 La Spezia – 15 IV 1943 La Spezia: 24 dni

26 IV 1943 La Spezia – 30 IV 1943 Pula: 5 dni

17 VI 1943 Pula – 26 VI 1943 Pula: 10 dni

10 VIII 1943 Pula – 10 IX 1943 Salamina: 32 dni

28 XI 1943 Salamina – 10 X 1943 Pula: 13 dni

30 XI 1943 Pula – 28 XII 1943 Pula: 29 dni

12 II 1944 Pula – 11 III 1944 Pula: 29 dni

9 IV 1944 Pula – 29 IV 1944 Pula: 21 dni

29 VII 1944 Pula – 1 IX 1944 Salamina: 35 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na Morzu Śródziemnym: 236 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

7 II 1943 Gunter Jahn: HMS *LCI(L)-162* 246 BRT
9 III 1943 Gunter Jahn: *Fort Norman* 7133 GRT
9 III 1943 Gunter Jahn: *Empire Standard* 7047 GRT
30 III 1943 Gunter Jahn: *Hallanger* 9551 GRT
30 III 1943 Gunter Jahn: *Fort a la Corne* 7133 GRT
20 VIII 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *El Sayeda* 68 GRT
21 VIII 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Panikos* 21 GRT
21 VIII 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Namaz* 50 GRT
21 VIII 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Lily* 132 GRT
30 VIII 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Nagwa* 183 GRT
7 IX 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Hamidieh* 80 GRT
4 X 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Marit* 5542 GRT
9 XII 1943 Victor-Wilhelm Nonn: *Cap Padaran* 8009
GRT

Łączny tonaż zatopiony.

na Morzu Śródziemnym: 45 195

Los okrętu:

Zezłomowany 30 IX 1944 roku po wcześniejszym, poważnym uszkodzeniu na skutek amerykańskiego nalotu bombowego dokonanego na bazę w Salaminie 24

IX 1944 roku. Jeden zabity i nieznaną liczbą uratowanych. Pozycja zatopienia: 37.59N, 23.34E.

U-602 typ VIIC

Dowódcy:

29 XII 1941 – 19 IV 1943: Philipp Schüler

Data wejścia na Morze Śródziemne: 8 XII 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

1 XII 1942 Lorient – 21 XII 1942 La Spezia: 14 dni

6 II 1943 La Spezia – 9 III 1943 Tulon: 32 dni

6 IV 1943 Tulon – 19 IV 1943 zatopiony: 14 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 60 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

9 XII 1942 Philipp Schüler: HMS *Porcupine* 1540 BRT

Los okrętu:

Uznany za zaginionego od 19 IV 1943 roku w okolicach Oranu. Nieznana jest przyczyna utraty U-Boota. Cała 48-osobowa załoga przepadła razem z nim.

U-605 typ VIIC

Dowódcy:

15 I 1942 – 14 XI 1942: Herbert-Viktor Schütze

Data wejścia na Morze Śródziemne: 9 X 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

1 X 1942 Brest – 14 X 1942 La Spezia: 6 dni

21 X 1942 La Spezia – 14 XI 1942 zatopiony: 25 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 31 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 14 XI 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego hudsona. Zginęła cała 46-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 36.20N, 01.01W.

U-616 typ VIIC

Dowódcy:

8 X 1942 – 17 V 1944: Siegfried Koitschka

Data wejścia na Morze Śródziemne: 5 V 1943

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

19 IV 1943 Sint Nazaire – 17 V 1943 La Spezia: 13 dni

28 VII 1943 La Spezia – 18 VIII 1943 Tulon: 22 dni

8 IX 1943 Tulon – 18 IX 1943 Tulon: 11 dni

3 X 1943 Tulon – 15 X 1943 Tulon: 13 dni

20 XI 1943 Tulon – 12 XII 1943 Tulon: 23 dni

3 I 1944 Tulon – 15 I 1944 Tulon: 13 dni

19 II 1944 Tulon – 15 III 1944 Tulon: 26 dni

30 IV 1944 Tulon – 17 V 1944 zatopiony: 18 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 139 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

9 X 1943 Siegfried Koitschka: USS *Buck* 1570 BRT

11 X 1943 Siegfried Koitschka: HMS *LCT-553* 611 BRT

14 V 1944 Siegfried Koitschka: *Fort Fidler* 7127 GRT

14 V 1944 Siegfried Koitschka: *G.S. Walden* 10 627 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 19 935

Los okrętu:

Zatopiony 17 V 1944 roku przez bomby głębinowe zrzucone z amerykańskich niszczycieli USS *Nields*, USS *Gleaves*, USS *Ellyson*, USS *Macomb*, USS *Hambleton*, USS *Rodman*, USS *Emmons*, USS *Hilary P.* oraz brytyjskiego *wellingtona*. Uratowano całą 53-osobową załogę. Pozycja zatopienia: 36.46N, 00.52E.

U-617 typ VIIC

Dowódcy:

9 IV 1942 – 12 IX 1943: Albrecht Brandi

Data wejścia na Morze Śródziemne: 8 XI 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

2 XI 1942 Saint Nazaire – 28 XI 1942 La Spezia: 21 dni

21 XII 1942 La Spezia – 17 I 1943 Salamina: 28 dni

27 I 1943 La Spezia – 13 II 1943 Pula: 18 dni

25 III 1943 Pula – 17 IV 1943 Tulon: 24 dni

31 V 1943 Tulon – 1 VI 1943 Tulon: 2 dni

19 VI 1943 Tulon – 20 VII 1943 Tulon: 32 dni

28 VIII 1943 Tulon – 12 IX 1943 zatopiony: 16 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 141 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

28 XII 1942 Albrecht Brandi: HMS *St. Issey* 810 BRT

15 I 1943 Albrecht Brandi: *Annitsa* 4324 GRT

15 I 1943 Albrecht Brandi: *Harboe Jensen* 1862 GRT

1 II 1943 Albrecht Brandi: HMS *Welshman* 2650 BRT

5 II 1943 Albrecht Brandi: *Corona* 3264 GRT

5 II 1943 Albrecht Brandi: *Henrik* 1350 GRT

6 IX 1943 Albrecht Brandi: *HMS Puckeridge* 1050 BRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 15 310

Los okrętu:

Poważnie uszkodzony 12 IX 1943 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego wellingtona. Osadzony na mieliźnie w pobliżu Cape Tres Forcas i dalej atakowany przez brytyjskie swordfish oraz hudson. Ostatecznie zatopiony działami pokładowymi brytyjskiej korwety *HMS Hyacinth* oraz australijskiego trałowca *HMAS Wollongong*. Ocalała cała 49-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 35.13N, 03.21W.

U-652 typ VIIC

Dowódcy:

3 IV 1941 – 2 VI 1942: Georg-Werner Fraatz

Data wejścia na Morze Śródziemne: 28 XI 1941

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

1 XI 1941 Lorient – 12 XII 1941 Mesyna: 16 dni

14 XII 1941 – 1 I 1942 La Spezia: 19 dni

5 II 1942 La Spezia – 16 III 1942 Salamina: 12 dni

21 III 1942 Salamina – 1 III 1942 Salamina: 9 dni

12 III 1942 Salamina – 14 III 1942 Salamina: 3 dni

18 III 1942 Salamina – 31 III 1942 Pula: 14 dni

25 V 1942 Pula – zatopiony: 9 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 82 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

9 XII 1941 Georg-Werner Fraatz: *Saint Denis* 1595 GRT

19 XII 1941 Georg-Werner Fraatz: *Vartaam Avanesov*
6557 GRT

20 III 1942 Georg-Werner Fraatz: *HMS Haythrop* 1050
BRT

26 III 1942 Georg-Werner Fraatz: *HMS Jaguar* 1690 BRT

26 III 1942 Georg-Werner Fraatz: *Slavol* 2623 GRT

Łączny tonaż zatopiony
na Morzu Śródziemnym: 13 515

Los okrętu:

Zatopiony przez własnego dowódcę 2 VI 1942 roku torpedą wystrzeloną z *U-81*. Wcześniej poważnie uszkodzony bombami głębinowymi zrzuconymi z brytyjskiego swordfisha. Uratowano całą 46-osobową załogę. Pozycja zatopienia: 31.55N, 25.13E.

U-660 typ VIIC

Dowódcy:

8 I 1942 – 12 XI 1942: Götz Baur

Data wejścia na Morze Śródziemne: 10 X 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

3 X 1942 Brest – 15 X 1942 La Spezia: 6 dni

24 X 1942 La Spezia – 12 XI 1942 zatopiony 20 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 26 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 12 XI 1942 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskich korwet HMS *Lotus* i HMS *Starwort*. dwóch zabitych 45 uratowanych. Pozycja zatopienia: 36.07N, 01.00W.

U-755 typ VIIC

Dowódcy:

3 XI 1941 – 28 V 1943: Walter Göing

Data wejścia na Morze Śródziemne: 8 XI 1942

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

1 XI 1942 Brest – 22 Xi 1942 La Spezia: 15 dni

27 I 1943 La Spezia – 20 II 1943 La Spezia: 25 dni

21 III 1943 La Spezia – 12 IV 1943 Tulon: 23 dni

18 V 1943 Tulon – 28 V 1943 zatopiony: 11 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 74 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

26 III 1943 Walter Göing: FFL *Sergent Gouarne* 1147 BRT

2 IV 1943 Walter Göing: *Simon Duhamel* 928 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 2075

Los okrętu:

Zatopiony 28 V 1943 roku przez rakietę wystrzeloną z brytyjskiego hudsona. Dziewięciu zabitych i 40 uratowanych. Pozycja zatopienia: 39.58N, 01.41E.

U-952 typ VIIC

Dowódcy:

10 XII 1942 – 12 VII 1944: Oskar Curio

Data wejścia na Morze Śródziemne: 4 I 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

16 XII 1943 La Pallice – 15 I 1944 Tulon: 12 dni

17 II 1944 Tulon – 20 III 1944 La Spezia: 33 dni

3 V 1944 La Spezia – 7 V 1944 Tulon: 5 dni

8 V 1944 Tulon – 21 VI 1944 Tulon: 45 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 95 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

10 III 1944 Oskar Curia: *William B. Woods* 7176 GRT

Los okrętu:

Poważnie uszkodzony podczas amerykańskiego nalotu bombowego na Tulon 5 VII 1944 roku. Skreślony ze stanu floty 12 VII 1944 roku. Wrak przechwycony został przez armię francuską w sierpniu 1944 roku i ostatecznie zezłomowany w 1946 roku.

U-960 typ VIIC

Dowódcy:

28 I 1943 – 19 V 1944: Günther Heinrich

Data wejścia na Morze Śródziemne: 16 V 1944

Przynależność: 3. Flotylla – okręt nie zdążył otrzymać przynależności do flotyli śródziemnomorskiej

Patrole śródziemnomorskie:

27 IV 1944 La Pallice – 19 V 1944 zatopiony: 4 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym: brak

Los okrętu:

Zatopiony 19 V 1944 roku przez bomby głębinowe zrzucone z amerykańskich niszczycieli USS *Niblack* i USS *Ludlow* oraz dwóch brytyjskich wellingtonów i samolotu Ventura. 31 zabitych i 20 uratowanych. Pozycja zatopienia: 37.20N, 01.35E.

U-967 typ VIIC

Dowódcy:

11 III 1943 – IV 1944: Herbert Loeder

IV 1944 – 1 VII 1944: Albrecht Brandi

2 VII 1944 – 12 VII 1944: Heinz-Eugen Eberbach

Data wejścia na Morze Śródziemne: 14 II 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

20 I 1944 Saint Nazaire – 23 II 1944 Tulon: 10 dni

11 IV 1944 Tulon – 17 V 1944 Tulon: 37 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 47 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

5 V 1944 Albrecht Brandi: USS *Fechteler* 1300 BRT

Los okrętu:

Zełomowany 19 VIII 1944 roku z powodu poważnych uszkodzeń odniesionych na skutek amerykańskich nalotów bombowych na Tulon w dniach 5, 11 i 6 VII 1944 roku. Dwóch zabitych i niezana liczba uratowanych. Pozycja zatopienia: 43.05N, 05.56E.

U-969 typ VIIC

Dowódcy:

24 III 1943 – 6 VIII 1944: Max Dobbert

Data wejścia na Morze Śródziemne: 3 II 1944

Przynależność: 29. Flotylla

Patrole śródziemnomorskie:

18 I 1944 Lorient – 26 II 1944 Tulon: 24 dni

20 III 1944 Tulon – 28 IV 1944 Tulon: 40 dni

Łączna liczba dni spędzonych

na patrolu na Morzu Śródziemnym – 64 dni

Sukcesy na Morzu Śródziemnym:

22 II 1944 Max Dobbert: *George Cleeve* 7176 GRT

22 II 1944 Max Dobbert: *Peter Skene Ogden* 7176 GRT

Łączny tonaż zatopiony

na Morzu Śródziemnym: 14 352

Los okrętu:

Zniszczony podczas amerykańskiego nalotu bombowego na Tulon 6 VIII 1944 roku. Wrak zatonął w 1947 roku. Brak ofiar.

1) Dni pierwszego patrolu liczone są od momentu wejścia na Morze Śródziemne.

2) Wzięto pod uwagę jedynie dowódców służących na Morzu Śródziemnym.

3) Wzięto pod uwagę jedynie flotyle śródziemnomorskie.

Pięć U-Bootów o największej liczbie dni spędzonych na patrolu na Morzu Śródziemnym:

U-565 – 460 dni

U-371 – 364 dni

U-453 – 363 dni

U-81 – 335 dni

U-431 – 326 dni

Pięć najdłuższych pojedynczych patroli na Morzu Śródziemnym:

U-565 – 56 dni

U-83 – 56 dni

U-331 – 46 dni

U-375 – 45 dni

U-407 – 44 dni

U-455 – 44 dni

U-562 – 44 dni

Pięć U-Bootów z największym zatopionym tonażem na Morzu Śródziemnym:

U-371 – 73 023

U-81 – 70 834

U-407 – 58 175

U-73 – 54 557

U-410 – 46 516

*zarówno zatopione, jak i uszkodzone statki

Pięciu dowódców z największymi osiągnięciami na Morzu Śródziemnym:

Waldemar Mehl(U-371) – 12 patroli i zatopienie 70 523

Horst-Arno Fenski (U-410, U-371) – pięć patroli i zatopienie 49 016

Gerd Kelbling(U-593) – 13 patroli i zatopienie 40 930

Friedrich Guggenberger (U-81) – siedem patroli i zatopienie 40 845

Hans-Diedrich Freiherr von Tiesenhausen (U-331) – dziewięć patroli i zatopienie 40 607

Pięć największych okrętów wojennych trafionych lub zatopionych przez U-Booty na Morzu Śródziemnym:

HMS Barham – 31 100 BRT – *U-331* Hans-Diedrich Freiherr von Tiesenhausen, 25 XI 1941^[494]

HMS Ark Royal – 22 600 BRT – *U-81* Friedrich Guggenberger, 13 XI 1941^[495]

HMS Eagle – 22 600 BRT – *U-73* Helmut Rosenbaum, 11 VIII 1942

HMS Birmingham – 9100 BRT – *U-407* Ernst-Ulrich Brüller, 28 XI 1943

HMS Newfoundland – 8800 BRT – *U-407* Ernst-Ulrich Brüller, 23 VII 1943

Pięć największych statków trafionych lub zatopionych przez U-Booty na Morzu Śródziemnym:

Strathallan – 23 722 GRT – U-562 Horst Hamm, 21 XII 1942^[496]

Viceroy of India – 19 627 GRT – U-407 Ernst-Ulrich Brüller, 11 XI 1942^[497]

Dempo – 17 024 GRT – U-371 Waldemar Mehl, 17 III 1944^[498]

Nieuw Zeeland – 11 069 GRT – U-380 Josef Röther, 11 XI 1942

>G.S. Walden – 10 627 GRT – U-616 Siegfried Koitschka, 14 V 1944

U-Booty oddelegowane na Morze Śródziemne, które nie wypełniły powierzonej im misji:

U-71 typ VIIC

30 XI 1941 roku U-Boot zaatakowany został przez brytyjski bombowiec Whitley. Atak okazał się bezskuteczny. U-71 otrzymał z BdU rozkaz porzucenia próby przedarcia się na Morze Śródziemne. Kolejny

rozkaz nakazywał mu spotkanie z U-563, który ze względu na poniesione przez brytyjski bombowiec Whitley szkody musiał zostać odeskortowany do bazy. Do zadania tego wyznaczono również U-206. U-71 nie był w stanie wypełnić rozkazu ze względu na pojawienie się problemu z silnikami Diesla. Zmuszony został do powrotu do francuskiej bazy Saint Nazaire, do której przybył 5 grudnia.

U-96 typ VIIC

U-Boot został zaatakowany podczas podejścia do Cieśniny Gibraltarskiej 30 XI 1941 roku przez brytyjskiego swordfisha. Z powodu odniesionych uszkodzeń porzucił próbę dalszego przedzierania się przez cieśninę i powrócił do Saint Nazaire. Okręt należał do wilczego stada „Bennecke”.

U-202 typ VIIC

21 XII 1941 roku U-Boot zaatakowany został w zachodniej części podejścia do Cieśniny Gibraltarskiej przez swordfisha należącego do 712. Dywizjonu RAF-u. Ze względu na uszkodzenia okręt porzucił misję przedarcia się na Morze Śródziemne i 27 grudnia powrócił do bazy w Breście.

U-204 typ VIIC

Zatopiony 19 X 1941 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiej korwety HMS *Mallow* oraz sloopa HMS *Rochester*. Zatopienia dokonano podczas podejścia U-Bootu do Cieśniny Gibraltarskiej. Zginęła cała 46-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 35.46N, 06.02W.

U-206 typ VIIC

U-Boot wyszedł z bazy w Saint Nazaire 29 XI 1941 roku z zadaniem przedostania się na Morze Śródziemne. Od wyjścia z bazy wszelki śluch po nim zaginął. Przyjęto, że zatonął na zagrodzie minowej postawionej przez brytyjskie samoloty. Zginęła cała 46-osobowa załoga. Przybliżona pozycja zatopienia: 47.05N, 02.40W.

U-208 Typ VIIC

Zatopiony 7 XII 1941 roku na zachód od Gibraltaru przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskich niszczycieli HMS *Harvester* i HMS *Hespoeus*. Zginęła cała 45-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 35.51N, 07.45W.

U-257 typ VIIC

7 XII 1942 roku okręt opuścił La Pallice i obrał kurs na Zatokę Biskajską, by podjąć próbę przedarcia się na Morze Śródziemne. Misja musiała zostać odwołana ze

względu na defekty okrętu, między innymi głównego silnika. Po zaledwie ośmiu dniach, bez żadnego sukcesu na swym koncie, powrócił do bazy.

U-258 typ VIIC

U-Boot wypłynął 2 XII 1942 w swój drugi patrol, którego celem było przedarcie się na Morze Śródziemne. Po zaledwie dwóch dniach okręt przerwał swój marsz i obrał kurs powrotny do bazy w La Pallice. Powodem był zły stan zdrowia dowódcy Wilhelma von Mässenhausena.

U-332 typ VIIC

U-Boot zaatakowany został 6 XII 1941 roku przez brytyjską catalinę, na skutek czego odniósł drobne uszkodzenia. Ponownie zaatakowany został przez brytyjski samolot dnia 9 grudnia. Ze względu na uszkodzenia, U-Boot odwołany został z misji przez BdU. Okręt należał do wilczego stada „Bennecke”.

U-340 typ VIIC

17 X 1943 roku U-Boot wypłynął z Saint Nazaire w swój trzeci patrol bojowy. Jego głównym celem było przedostanie się na Morze Śródziemne. Zatopiony przez własną załogę u wybrzeży Maroko po wcześniejszych

poważnych uszkodzeniach powstałych na skutek ataków brytyjskiego sloopa HMS *Fleetwood*, niszczycieli HMS *Active* i HMS *Witherington* oraz brytyjskiego wellingtona należącego do 179. Dywizjonu RAF-u. Zginął jeden człowiek z liczącej 49 osób załogi U-Bootu. Pozycja zatopienia: 35.49N, 05.14W.

U-392 typ VIIC

29 II 1944 roku U-Boot wyruszył z Brestu na swój drugi patrol. Jego głównym zadaniem było przedostanie się na Morze Śródziemne. 16 marca okręt zatopiony został przez brytyjską fregatę HMS *Affleck*, niszczyciela HMS *Vanoc* oraz trzy amerykańskie cataliny. Zginęła cała 52-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 35.55N, 05.41W.

U-402 typ VIIC

W grudniu 1941 roku U-Boot otrzymał rozkaz z BdU anulujący jego misję przedostania się na Morze Śródziemne. Okręt należał do wilczego stada „Bennecke”.

U-420 typ VIIC

30 IX 1943 roku okręt opuścił bazę w Lorient. Podczas próbnego zanurzenia wyszły na jaw różne defekty, które przyczyniły się do odwołania U-Bootu z misji przedarcia

się na Morze Śródziemne. Okręt skierował się do bazy w Breście.

U-432 typ VIIC

17 XII 1941 roku na skutek ataku lotniczego na pokładzie U-Boota doszło do silnego przecieku. Załoga nie była w stanie usunąć usterki. Ze względu na dostającą się na pokład wodę okręt miał ograniczoną zdolność zanurzenia. Z tych względów porzucono próbę dołączenia do flotylli śródziemnomorskiej i 23 grudnia okręt zawiął do bazy w La Pallice.

U-434 typ VIIC

Zatopiony 18 XII 1941 roku na północ od Madery przez brytyjskiego niszczyciela eskortowego HMS *Blankney* oraz niszczyciela HMS *Stanley*. Zginęło dwóch członków załogi, a 42 uratowano. Pozycja zatopienia: 36.15N, 15.48W.

U-440 typ VIIC

Ze względu na problemy techniczne (defekt bakburtowego silnika Diesla) U-Boot zwolniony został z rozkazu przedarcia się na Morze Śródziemne i 13 listopada powrócił do bazy w Breście. Okręt należał do wilczego stada „Delfin”.

U-447 typ VIIC

7 V 1943 roku, płynąc kursem na Cieśninę Gibraltarską, U-Boot zlokalizowany został w momencie, gdy płynął na powierzchni. Dwa brytyjskie hudsony należące do 233. Dywizjonu RAF-u przeprowadziły skuteczny atak bombowy, zatapiając okręt wraz z całą 48-osobową załogą. Pozycja zatopienia: 35.30N, 11.55W.

U-451 typ VIIC

Zatopiony 21 XII 1941 roku przez bomby głębinowe zrzucone z brytyjskiego swordfisha. Uratował się tylko jeden człowiek z 45-osobowej załogi. Pozycja zatopienia: 35.55N, 06.08W.

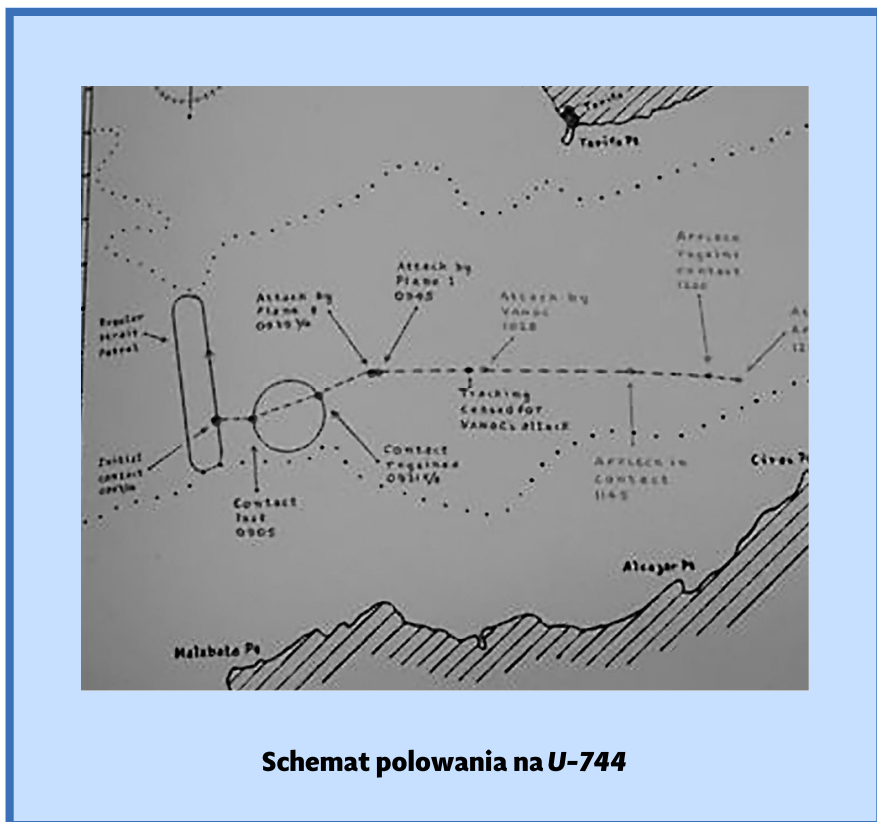
U-454 typ VIIC

26 VII 1943 roku U-Boot wyruszył w swój 10. patrol bojowy. 1 sierpnia zaatakował go australijski sunderland należący do 10. Dywizjonu RAF-u. 32 ludzi zginęło a 14 uratowano. Pozycja zatopienia: 45.36N, 10.23W.

U-455 typ VIIC

20 IX 1943 U-Boot opuścił bazę w Saint Nazaire i rozpoczął marsz w stronę Cieśniny Gibraltarskiej. Akcję

przerwał radiogram z BdU odwołujący U-455 z tego zadania.



Schemat polowania na U-744

U-552 typ VIIC

W grudniu 1941 roku U-Boot otrzymał rozkaz z BdU anulujący jego misję przedostania się na Morze Śródziemne. Okręt należał do wilczego stada „Bennecke”.

U-558 typ VIIC

U-Boot dnia 2 XII 1941 roku padł ofiarą ataku wyposażonego w radar brytyjskiego samolotu. U-558 był w trakcie marszu do Cieśniny Gibraltarskiej. Dodatkowo samolot poinformował dowództwo, które w wyznaczone miejsce skierowało okręty wojenne. Te obrzuciły okręt podwodny ładunkiem bomb głębinowych. Choć okręt zdołał uciec atakującym go intruzom, to jednak porzucił próbę przedarcia się na Morze Śródziemne i w grudniu powrócił do bazy w Breście.

U-563 typ VIIC

U-Boot zaatakowany został 30 XI 1941 roku przez brytyjski bombowiec Whiley, należący do 502. Dywizjonu RAF-u. Samolot zrzucił sześć bomb głębinowych, na skutek ich eksplozji U-Boot stracił zdolność zanurzenia. Musiał porzucić misję przedarcia się na Morze Śródziemne i zawrócił do bazy w Lorient. Przybył do niej 3 grudnia. Ze względu na uszkodzenia oddelegowano go do stoczni w Niemczech.

U-572 typ VIIC

U-Boot wypłynął z Brestu 7 stycznia 1942 roku w swój trzeci patrol, a jego zadaniem było przedostanie się na Morze Śródziemne. Okręt operował pomiędzy

Gibraltarem a Azorami. Pomiedzy 19 a 21 stycznia zaplanowano próbę przejścia przez Cieśninę Gibraltarską, lecz ze względu na obecność niszczycieli przerwano misję. Okręt operował na morzu aż do 10 lutego, jednak bez żadnych sukcesów. Powrócił do bazy w Breście. Komentarz BdU dotyczący tej decyzji brzmiał następująco: *Próba pokonania Cieśniny Gibraltarskiej była mało energiczna i zarzucona bez konkretnego powodu. Pościg niszczyciela tropiącego U-Boota opierał się zaledwie na przypuszczeniach. Bomby głębinowe spadły daleko od celu. Spokojna woda także nie powinna być przyczyną porzucenia misji. W tym samym czasie dwa inne U-Booty przedostały się na Morze Śródziemne bez większych trudności^[499].*

U-575 typ VIIC

U-Boot zlokalizowany został podczas podejścia do Vigo w celu uzupełnienia paliwa. Samolot zrzucił bomby głębinowe, które spowodowały uszkodzenia. U-Boot porzucił swoje zadanie i 17 grudnia 1941 roku powrócił do francuskiej bazy w Saint Nazaire.

U-594 ty VIIC

23 V 1943 U-Boot wyruszył w swój szósty patrol bojowy. 5 czerwca na zachód od Cieśniny Gibraltarskiej zaatakowany został bombami głębinowymi zrzuconymi

z brytyjskiego hudsona należącego do 48. Dywizjonu RAF-u. Zginęła cała 50-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 36.02N, 10.28W.

U-614 typ VIIC

25 VII 1943 roku U-Boot wyruszył w swój trzeci patrol bojowy z bazy w La Pallice. Po czterech dniach zaatakowany został przez brytyjskiego wellingtona należącego do 172. Dywizjonu RAF-u. Zginęła cała 49-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 46.42N, 11.03W.

U-659 typ VIIC

25 IV 1943 roku U-Boot wyszedł w swój piąty patrol bojowy. W drodze do Cieśniny Gibraltarskiej zatopiony został na skutek kolizji z U-439. Wydarzyło się to 4 maja. Z 44-osobowej załogi jedynie trzech ludzi udało się uratować. Pozycja zatopienia: 43.32N, 13.20W.

U-662 typ VIIC

Ze względu na liczne usterki, między innymi w pedałach, napędach peryskopu oraz nieszczelności sterburtowego wydechu, który na dużych głębokościach przepuszczał duże ilości wody, U-Boot odwołany został z zadania dotarcia na Morze Śródziemne. Okręt operował

na morzu w sumie 58 dni, jednak do bazy w Lorient powrócił bez najmniejszego sukcesu.

U-667 typ VIIC

18 września 1943 roku U-Boot wyruszył w swój piąty patrol bojowy z bazy w Saint Nazaire. Pomiędzy 24 a 26 listopada aż ośmiokrotnie atakowany był przez wrogie lotnictwo. Udało mu się zestrzelić brytyjskiego wellingtona z 179. Dywizjonu RAF-u. Kolejne trzy maszyny uległy uszkodzeniu na skutek ognia prowadzonego z U-Boota. Sam U-667 doznał pewnych szkód i ze względu na intensywny atak z powietrza przerwał marsz ku Cieśninie Gibraltarskiej. 11 października okręt powrócił do bazy w La Pallice.

U-706 typ VIIC

29 lipca 1943 roku U-Boot wyruszył w swój szósty patrol bojowy z bazy w La Pallice. 2 sierpnia zaatakowany został bombami głębinowymi zrzuconymi z amerykańskiego liberatora należącego do 4. Floty Powietrznej USA i kanadyjskiego hampdena z 415. Dywizjonu RCAF. Zginęło 42 ludzi z załogi U-Boota i jedynie czterem członkom załogi udało się przeżyć. Pozycja zatopienia: 46.15N, 10.25W.

U-731 typ VIIC

18 kwietnia 1944 roku U-Boot rozpoczął swój czwarty patrol bojowy z bazy w Lorient. Jego głównym celem było przedostanie się na Morze Śródziemne. 15 maja zatopiony został podczas podejścia do Cieśniny Gibraltarskiej. Sprawcą zatopienia były brytyjski patrolowiec HMS *Kilmarnock*, trawler HMS *Blackfly* oraz dwie amerykańskie cataliny. Zginęła cała 54-osobowa załoga. Pozycja zatopienia: 35.54N, 05.45W.

U-732 typ VIIC

17 października 1943 roku U-Boot wyruszył z Brestu na swój trzeci patrol bojowy. Okręt otrzymał rozkaz przedarcia się na Morze Śródziemne. 31 września przy zachodnim wejściu do Cieśniny Gibraltarskiej U-Boot zaatakowany został bombami głębinowymi zrzuconymi z brytyjskiego trawlera HMS *Imperialist* oraz niszczyciela HMS *Douglas*. Atak okazał się skuteczny i zatopił U-Boot wraz z 31 członkami jego załogi. 18 Niemców udało się uratować. Pozycja zatopienia: 35.54N, 05.52W.

U-761 typ VIIC

8 lutego 1944 roku U-Boot wypłynął z Brestu w swój drugi patrol bojowy. 24 lutego zatopiony został przez własną załogę. Stało się tak na skutek poważnych uszkodzeń powstałych podczas ataku brytyjskich

niszczycieli HMS *Anthony* i HMS *Wishart*, brytyjskiej cataliny należącej do 202. Dywizjonu RAF-u, amerykańskiego samolotu Ventura oraz dwóch amerykańskich catalin. Dziewięciu Niemców zginęło na skutek ataku, a 38 ludzi udało się uratować. Pozycja zatopienia: 35.55N, 05.45W.

FdU Morza Śródziemnego:

Victor Oehr: XI 1941 – II 1942

Leo-Karl Kreisch: II 1942 – I 1944

Werner Hartmann: I 1944 – VIII 1944

Flotylle

23. Flotylla: sformowana we wrześniu 1941 roku. Jej główną bazą była Salamina. Dowódcą 23. Flotylli był Fritz Frauenheim: IX 1941 – V 1942.

29. Flotylla: sformowana w grudniu 1941 roku. Jej główną bazą była La Spezia. W sierpniu 1943 roku przeniesiono ją do Tulonu. Pełnił on tę rolę do września 1944 roku. Dowódcami 29. Flotylli byli:

Franz Becker: XII 1941 – V 1942

Fritz Freuenheim: V 1942 – VII 1943

Gunter Jahn: VII 1943 – IX 1944

Bazy U-Bootów na Morzu Śródziemnym

La Spezia – Włochy

Palermo – Włochy

La Maddalena – Włochy

Augusta – Włochy

Cagliari – Włochy

Livorno – Włochy

Neapol – Włochy

Taranto – Włochy

Mesyra – Sycylia

Salamina – Grecja

Pula – Chorwacja

Tulon – Francja

Dowódcy U-Bootów odznaczeni za zasługi na Morzu Śródziemnym

Friedrich Guggenberger – 10 XII 1941

Eitel-Friedrich Kentrat – 31 XII 1941

Hans-Dietrich Freiherr von Tiesenhausen – 27 I 1942

Hans-Werner Kraus – 19 VI 1942

Helmut Rosenbaum – 12 VIII 1942

Heinrich Schonder – 2 XII 1942

Wilhelm Dommès – 2 XII 1942

Albrecht Brandi – 21 I 1943 oraz 11 IV 1943 (Liście Dębu)

Hans Heidtmann – 12 IV 1943

Wilhelm Franken – 30 IV 1943

Gunter Jahn – 30 IV 1943

Gerd Kelbling – 19 VIII 1943

Dietrich Schöneboom – 20 X 1943

Egon Reiner Freiherr von Schlippenbach – 19 XI 1943

Horst-Arno Fenski – 26 XI 1943

Siegfried Koitschka – 27 I 1944

Waldemar Mehl – 28 III 1944

Albrecht Brandi – 13 V 1944 (Miecze)

Bibliografia

Alaluqetas Jacques, *Szary wilk atakuje. Rekiny Atlantyku:*

ich rejsy, budowa, uzbrojenie i załogi,

Bellona, Warszawa 2004.

Bennett George Henry, Bennett Roy, *Admirałowie Hitlera,*

Bellona, Warszawa 2007.

Bennett James, *The Rohna Disaster,* Xlibris, Bloomington

1998.

Bird Keith W., *Erich Reader. Grossadmiral III Rzeszy,*

Bellona, Warszawa 2009.

Bishop Chris, *U-Booty Kriegsmarine 1939–1945,* Bellona,

Warszawa 2006.

Blair Clay, *Hitlera wojna U-Bootów. Ścigani 1942–1945,*

Magnum, Warszawa 1996.

Blair Clay, *Hitlera wojna U-Bootów. Myśliwi 1939–1942,*

Magnum, Warszawa 1998.

Borowiak Mariusz, *Zabójcy U-Bootów. Bitwa o Atlantyk*

1939–1945, Alma-Press, Warszawa 2013.

Borowiak Mariusz, *Żelazne rekiny Dönitza*, t. 1,

Alma-Press, Warszawa 2009.

Borowiak Mariusz, Kasperski Tadeusz, *Uwaga: Zatopić*

U-Boota! Akcje Bojowe Polskich Okrętów i Lonictwa na Morzu

1939–1945. Napoleon V, Oświęcim 2016.

Bowman Martin, *Deep Sea Hunters: RAF Coastal Command and the*

War Against the U-Boats and Germany Navy 1939–1945, Pen and

Sword, Barnsley 2014.

Brennecke Hans Joachim, *The Hunters and The Hunted*,

Burke Publishing, London 1958.

Buell Hal, *World War II. Album. The Complete Chronicle*

of the World's Greatest Conflict, Black Dog & Leventhal

Publisher, New York 2002.

Burt Ray, *British Battleships 1919–1945*, Naval Institute Press,

Annapolis 2012.



U-97 na mieliźnie w okolicach Hajfy w 1943 roku

Busch Rainer, Roll Hans Joachim, *German U-Boat Commanders of World War II*, Naval Institute Press, Maryland 2006.

Campbell John, *Coastal Command: A short history of the maritime air force which protected the United Kingdom's shipping during WWI and WWII*, Memoirs Publishing, Cirencester 1960.

Carruthers Bob, *The U-boat War (World War Two from Primary Sources)*, Coda Books Ltd., Slough 2011.

Darman Peter, *Warship and Submarines of World War II*, Grange Books, Rochester 2004.

Dear Ian, *The Tattie Lads: The untold story of the Rescue Tug Service in two world wars and its battles to save cargoes, ships and lives*, Bloomsbury London 2016.

Dönitz Karl, *10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935–1945*, Finna, Gdańsk 2004.

Eckert Joe, *Image of War*, vol 58, Texas 1988.

Franks Norman, Zimmerman Eric, *U-boat versus Aircraft. Dramatic story behind U-boat claims In gun action with aircraft in World War II*, Grub Street Publisher, London 1998.

Grześkowiak Łukasz, *Walker – Pogromca U-Bootów*, Bellona, Warszawa 2013.

Jones Geoffrey, *Submarines versus U-Boats*, William Kimber, London 1986.

Jones Geoffrey, *U-Boat Aces and their fates*, William Kimber London, 1988.



**Australijski hudson „T” należący do 459 Dywizjonu
RAAF pilotowany przez sierżanta Davida Barnarda,
który zatopił U-97**

Jung Dieter, Maass Martin and Wenzel Berndt, *Tanker und Versorger der Deutschen Flotte 1900–1980*, Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1995.

Jürgen Rowen, *Axis Submarine Successes 1939–45*, Naval Institute Press, Maryland 1983.

Kaplan Philip, Currie Jack, *Wolfpack. U-Boats at War 1939–1945*, Aurum Press, London 1997.

Kaplan Phipil, *Grey Wolves. The U-Boat War 1939–1945*, Skyhorse Publishing, New York 2014.

Keeney Douglas, *The War Against the Nazi U-Boats 1942–1944, The Antisubmarine Command*, Fast Pencil Premiere, Campbell 2012.

Kemp Paul, *Swój czy wróg? Przypadkowe ostrzelania na morzu 1939–1945*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2003.

Liddell-Hart Basil, *The Other Side Of The Hill*, Cassell & Company, London 1951.

Llewellyn-Jones Malcolm, *The Royal Navy and the Mediterranean Convoys: A Naval Staff History*, Political Science, 2013.

McDowell Ernest, Hess William, *Checkertail Clan: The 325th Fighter Group in North Africa and Italy*, Aero Publishers, USA 1969.

Macintyre Donald, *The Battle for the Mediterranean*, Pan Books Ltd., London 1964.

Mallmann-Showell Jak, *U-Boat Attack. The Battle of the Atlantic Witnessed by the Wolf Pack*, The History Press, Stroud 2011.

Mallmann-Showell Jak, *Hitler's Naval Bases: Kriegsmarine Bases During the Second World War*, Fonthill Media, styczeń 2017.

Mallmann-Showell Jak, *Nazi U-Boats – Landings on Hostile Shores*, Ian Allan Publishing, London 2012.

Marice Philip Remy, *Mit Rommla*, Książka i Wiedza, Warszawa 2006.



**Zdjęcie zrobione przez załogę hudsona „V”
należącego do 500. Dywizjonu RAF-u, który zatopił
U-83**

Morgan Daniel, Taylor Bruce, *U-Boat Attack Logs: A Complete Record of Warship Sinking from Original Sources 1939-1945*, Seaforth Publishing, Barnsley 2011.

Nesbit Conyers Roy, *The Battle of the Atlantic*, Sutton Publishing, Gloucestershire 2002.

Niestlé Axel, *German U-Boat Losses During World War II*, Pen & Sword Books Ltd, Barnsley 2014.

Overy Richard, *Trzecia Rzesza. Historia imperium*, Buchmann, Warszawa 2012.

Parker Mathew, *Monte Cassino: Opowieść o najbardziej zaciętej bitwie II wojny światowej*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2005.

Paterson Lawrence, *Desperaci Dönitza. Niemieckie żywe torpedy i bezzałogowe łodzie podwodne*, Bellona, Warszawa 2007.

Paterson Lawrence, *U-Boat. Życie codzienne na niemieckim okręcie podwodnym w czasie II wojny światowej*, Carta Blanca, Warszawa 2011.

Paterson Lawrence, *U-boats in the Mediterranean*, Chatham Publishing, London 2007.

Piekałkiewicz Janusz, *Wojna w Afryce 1940–1943*. AWM, Warszawa 2007.

Ragnarsson Ragnar Junior, *US Navy PBY Catalina of the Atlantic War*, Ospray Publishing, Oxford 2006.

Ritschel Herbert, *Kurzfassung Kriegstagebuecher Deutscher U-Boote 1939–1945, tom 8, KTB U-375 – U435*, Norderstedt, 2008.



**Załoga jednego ze śródziemnomorskich U-Bootów
wzięta do niewoli**



Rohwer Jürgen and Hümmelchen Gerhard, *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, US Naval Institute Press, Annapolis 1992.

Röll Hans-Joachim, Besler Michael, *U-380. Okręt z koniczynką*, Finna, Gdańsk 2013.

Rust C. Eric, *Cisi myśliwi. Fritz Guggenberger. Bawarski as U-Bootów*, Finna, Gdańsk 2003.

Stone David, *The Men, Machines and Organisation. Hitler's Army 1939-1945*, Conway, London 2009.

Turner John Frayn, *Fight for the Sea*. Pen and Sword, Barnsley 2013.

Tyszkiewicz Jakub, Czapiewski Edward, *Historia powszechna. Wiek XX*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.

Winchester Jim, *The Aviation Factfile. Aircraft of World War II*, The Grange, London 2004.

Wynn Kenneth, *U-Boat Operations of the Second World War*, vol. 1-2, Chatman Publishing London 1997-1998.

Tomblin Barbara, *With Utmost Spirit: Allied Naval Operations in the Mediterranean 1942-1945*, The University Press of Kentucky 2004.

Czasopisma

„Militaria XX Wieku”

„Okręty”

„Morza, Statki i Okręty”

„Technika Wojskowa”

Strony internetowe

www.uboaat.net.

www.bbc.co.uk/archive.

www.bbc.co.uk/ww2peopleswar.

www.uboatarchive.net.

www.yourtotalevent.com

www.britishnewspaperarchive.co.uk

www.ubootwaffe.pl

Archiwa

National Archives and Records Administration and the United States Navy Department Library Naval History & Heritage Command

BBC Archives

National British Archives at Kew, London



HMS *Mull*, który zatopił U-343

Przypisy

[1] *Arthur Middleton* – amerykański frachtowiec typu *Liberty* o pojemności 7176 GRT zwodowany w lipcu 1942 roku. Statek uzbrojony został w jedno działo 4-calowe i dziewięć działek 20 mm.

[2] HMS *Boreas* (H 77) – brytyjski niszczyciel klasy B o wyporności 1360 BRT, w służbie od lutego 1931 roku.

[3] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30.PG/30930.

[4] Ibidem.

[5] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30.PG/30930.

[6] Ibidem.

[7] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean*, Chatham Publishing, London 2007, str. 63.

[8] Boeing B 17 Flying Fortress – amerykański czterosilnikowy ciężki samolot bombowy dalekiego zasięgu.

[9] *Ville de Strasburg* – brytyjski transportowiec o pojemności 7159 GRT, w służbie od 1920 roku.

[10] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[11] *HMS Jura* (T 169) – brytyjski trawler typu Isies o wyporności 545 BRT, w służbie od czerwca 1942 roku.

[12] *HMS Stronsay* (T 178) – brytyjski trawler typu Isies o wyporności 545 BRT, w służbie od kwietnia 1942 roku.

[13] *HMS Ruskholm* (T 211) – brytyjski trawler typu Isies o wyporności 545 BRT, w służbie od maja 1942 roku.

[14] Report on Interrogation of Sole Survivor of U 224 a 500-ton U-Boat, Sunk on 13th January, 1943, by H.M.C.S. *Ville de Québec*, www.uboatarchive.net.

[15] J. Alaluquetas, *Szary wilk atakuje. Rekiny Atlantyku: ich rejsy, budowa, uzbrojenie i załogi*, Bellona, Warszawa 2004, str. 114.

[16] Report on Interrogation of Sole Survivor of U 224 a 500-ton U-Boat, Sunk on 13th January, 1943, by H.M.C.S. *Ville de Québec*, www.uboatarchive.net.

[17] U-224 miał już na swoim koncie dwa zatopienia – jego ofiarą padły 29 października brytyjski Bic Island (3921 GRT) i 12 listopada panamski motorowiec Buchanan (5614 GRT).

[18] *HMCS Bille de Québec* (K 242) – kanadyjska korweta typu Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od maja 1942 roku.

[19] Report on Interrogation of Sole Survivor of U 224 a 500-ton U-Boat, Sunk on 13th January, 1943, by H.M.C.S. *Ville de Québec*, www.uboatarchive.net.

[20] Ibidem.

[21] *HMCS Port Arthur* (K 233) – kanadyjska korweta typu Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od maja 1942 roku.

[22] Po wojnie Danckworth pracował w Wenezueli i Niemczech w przemyśle paliwowym. W roku 2009 w „Santa Cruz Sentinel” ukazał

się jego artykuł o ostatnim żyjącym członku załogi korwety HMCS Ville de Québec, Franku Arsenaulcie. Opublikował wtedy swoje wspomnienia w tejże gazecie i rozpoczął znajomość z Frankiem, która zaowocowała jeszcze kilkoma wspólnymi publikacjami, www.ww2today.com.

[23] War Diary of Captain U-Boats Italy, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[24] Ibidem.

[25] HMS *Sahib* (P 212) – brytyjski okręt podwodny klasy S o wyporności nawodnej 927 BRT, w służbie od maja 1942 roku.

[26] G. Jones, *Submarines versus U-Boats*, Wiliam Kimber London, 1986, str. 93.

[27] Report on Interrogation of Sole Survivor from U 301, a 500-ton U-Boat, Sunk at 08.34 Zone Time on 21st January, 1943, www.uboaarchive.net.

[28] Annitsa – grecki frachtowiec o pojemności 4324 GRT zbudowany w 1918 roku.

[29] *Harboe Jensen* – norweski motorowiec o pojemności 1862 GRT zbudowany w 1929 roku.

[30] Brandi był 74. dowódcą, któremu przyznano to odznaczenie. Pierwszym był Prien – Krzyż Żelazny otrzymał 18 października 1939 roku.

[31] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 127.

[32] Były to: Tor II, *Althelsultan*, Tennessee, Roumanie, HMS St. Issey, Annitsa oraz Harboe Jensen.

[33] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[34] *Jean Jadot* – belgijski frachtowiec o pojemności 5859 BRT zbudowany w 1929 roku.

[35] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[36] *Ibidem*.

[37] K. Dönitz, *10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935-1945*. Finna, Gdańsk 2004, str. 182.

[38] G.H. Bennett, R. Bennett, *Admirałowie Hitlera*, Bellona 2007, str. 165-166.

[39] *Ibidem*, str. 28.

[40] HMS *Tetcott* (L 99) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy *Hunt* Typ II o wyporności 1050, w służbie od grudnia 1941 roku.

[41] HMS *Belvoir* (L 32) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy *Hunt* Typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od marca 1942 roku.

[42] HMS *Welshman* (M 84) – brytyjski krążownik minowy klasy *Abdiel* o wyporności 2650 BRT, w służbie od sierpnia 1941 roku.

[43] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[44] *Corona* – norweski frachtowiec o pojemności 3264 GRT zbudowany w 1920 roku.

[45] HMS *Enrica* (K 50) – brytyjska korweta klasy *Flower* o wyporności 925 BRT, w służbie od sierpnia 1940 roku.

[46] *Henrik* – norweski frachtowiec o pojemności 1350 GRT zbudowany w 1920 roku.

[47] *Empire Webster* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7043 GRT zbudowany w 1942 roku. Na skutek ataku U-Booty życie straciło 4 ludzi. Resztę – 59 osób, w tym kapitana Alexandra Rodericka Duncana, wziął na pokład HMCS *Camrose* i przewiózł do Algierii.

[48] *Empire Banner* – brytyjski frachtowiec o pojemności 6699 GRT zbudowany w 1942 roku. Atak przeżyła cała 72-osobowa załoga.

[49] HMS *LCI(L)-162* – brytyjska barka desantowa (wcześniej należała do US Navy) o wyporności 246 BRT, w służbie od 1942 roku.

[50] *Saroena* – holenderski zbiornikowiec o pojemności 6671 GRT zbudowany w 1939 roku.

[51] *Husni* – libański żaglowiec mający 107 ton. Płynął z Bejrutu na Cypr.

[52] *Dolphin* – palestyński żaglowiec mający 135 ton. Miał na pokładzie 7 ludzi. Wszyscy przeżyli.

[53] *Al Kasbanah* – egipski żaglowiec mający 110 ton.

[54] Był to egipski *Sabah el Kheir* mający 36 ton.

[55] *Fintra* – brytyjski frachtowiec o pojemności 2089 GRT zbudowany w 1918 roku. Początkowo nosił nazwę *Tutshill*, ale w 1919 roku odsprzedany został Portugalii. Zmieniono mu wtedy nazwę na *Carcavellos*. W 1927 roku ponownie powrócił pod władanie Wielkiej Brytanii, tym razem nazwano go *Fintra*.

[56] *Nathanael Greene* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT.

[57] USS *Redwing* (ARS 4) – amerykański trałowiec klasy Lapwing o wyporności 350 BRT, w służbie od października 1919 roku.

[58] *Semonole* – brytyjski tankowiec motorowy o pojemności 10 389 GRT zbudowany w 1936 roku.

[59] W 1950 roku zmieniono mu nazwę na *Esso Hull*. Zezłomowano go dopiero w 1958 roku.

[60] *Daniel Carroll* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w 1942 roku.

[61] HMS *Paladin* (G 69) – brytyjski niszczyciel klasy P o wyporności 1540 BRT, w służbie od grudnia 1941 roku.

[62] D. Morgan, B. Taylor, *U-Boat Attack Logs: A Complete Record of Warship Sinking from Original Sources 1939–1945*, Seaforth

Publishing 2011, str. 253.

[63] Bristol – brytyjski dwusilnikowy lekki bombowiec. Niekiedy używany jako ciężki myśliwiec.

[64] C. Blair, *Hitlera wojna U-Bootów. Ścigani 1942–1945*. Magnum, Warszawa 1996 rok, str. 223–244. Warto odnotować też znajdujący się na tej samej stronie przypis, który informuje, że badający tę sprawę historyk Enigmy Ralph Erskine stwierdził, że „nie było żadnych zdobyczy o większym znaczeniu” poza tablicami dwuznaków szyfru Strom.

[65] HMS *Isis* (D 87) – brytyjski niszczyciel klasy I o wyporności 1360 BRT, w służbie od czerwca 1937 roku.

[66] HMS *Hursley* (L 84) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt II o wyporności 1050 BRT, w służbie od kwietnia 1942 roku.

[67] HMS *Bicester* (L 34) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od maja 1942 roku.

[68] HMS *Lamerton* (L 88) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od sierpnia 1941 roku.

[69] HMS *Wheatland* (L 122) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od listopada 1941 roku.

[70] HMS *Wilton* (L 128) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od lutego 1942 roku.

[71] War Diary of Captain U-Boats Italy, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930. Most Secret Document 3543/43.

[72] War Diary of Captain U-Boats Italy, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[73] Ibidem.

[74] Ibidem.

[75] *Fort Norman* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7133 GRT zbudowany w 1942 roku.

[76] *Empire Standart* – brytyjski parowiec o pojemności 7047 GRT zbudowany w 1942 roku.

[77] E-Booty to niewielkie jednostki – zarówno kutry torpedowe, jak i ścigacze torpedowe. Ich zadaniem były ataki na nawodne siły przeciwnika.

[78] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[79] *Ocean Seaman* – brytyjski parowiec o pojemności 7178 GRT zbudowany w 1942 roku.

[80] *USS Paul Jones (DD 230)* – amerykański niszczyciel klasy Clemson o wyporności 1215 BRT, w służbie od 1920 roku.

[81] H-J. Röhl, M. Besler, *U-380. Okręt z koniczynką*. Finna, Gdańsk 2013, str. 108.

[82] *Haidleigh* – brytyjski parowiec o pojemności 5222 GRT zbudowany w 1930 roku.

[83] *Merchant Prince* – brytyjski motorowiec o pojemności 5229 GRT zbudowany w 1939 roku.

[84] *Kaying* – brytyjski parowiec o pojemności 2626 GRT zbudowany w 1922 roku.

[85] *Dafila* – brytyjski parowiec o pojemności 1940 GRT zbudowany w 1928 roku.

[86] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[87] *Bourghieh* – egipski żaglowiec mający 244 ton.

[88] *Mawahab Allah* – syryjski żaglowiec mający 77 ton.

[89] *City of Perth* – brytyjski parowiec o pojemności 6415 GRT zbudowany w 1913 roku. Początkowo nosił nazwę *Kandahar*. W 1926 roku przemianowano go na *City of Perth*.

[90] C. Blair, *Hitlera wojna U-Bootów...* str. 245.

[91] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-01-01 to 1943-06-30. PG/30930.

[92] *City of Guildford* – brytyjski frachtowiec o pojemności 5157 GRT zbudowany w 1919 roku jako *Romeo*, a następnie po zmianie armatora przemianowany w 1928 roku na *City of Guildford*.

[93] Przyjął, że drugi zatopiony statek miał 4000 GRT. Tyle też zgłosił do dowództwa.

[94] *HMS Exmoor* (L 08) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt II o wyporności 1050 BRT, w służbie od października 1941 roku.

[95] *Rousdi* – egipski frachtowiec mający 133 ton.

[96] Według *U-81* jego ładunek stanowiły bomby głębinowe.

[97] *Hallanger* – norweski tankowiec o pojemności 9551 GRT zbudowany w 1928 roku.

[98] *Fort a la Corne* – brytyjski parowiec o pojemności 7133 GRT zbudowany w 1942 roku.

[99] *Simon Duhelen II* – francuski trawler o wyporności 928 BRT zbudowany w 1930 roku.

[100] *Runo* – brytyjski parowiec o pojemności 1858 GRT zbudowany w 1920 roku.

[101] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-04-16 to 1943-04-30. PG/30931.

[102] *Michigan* – amerykański parowiec o pojemności 5594 GRT zbudowany w 1919 roku. Początkowo otrzymał nazwę *West Hartland*. W 1921 roku w gęstej mgle doszło do kolizji ze statkiem pasażerskim *Governor*. Na skutek kolizji *Governor* zatonął, a *West Hartland* przyjął na swój pokład część rozbitków. Sam był poważnie uszkodzony. W dziobie powstała wielka dziura, przez którą woda

wpływała szerokim strumieniem. *West Hartland* poddano remontowi i jednocześnie nadano mu nazwę *Michigan*.

[103] HMS *Stella Carina* (FY 352) – brytyjski trawler będący w służbie od czerwca 1936 roku.

[104] HMS *Foxtrot* (T 109) – brytyjski trawler klasy *Dance* o wyporności 530 BRT, w służbie od kwietnia 1940 roku.

[105] HMS *Felixstowe* (J 126) – brytyjski stawiacz min klasy *Bangor* o wyporności 672 BRT, w służbie od lipca 1941 roku.

[106] *Sidi-Bel-Abbès* – francuski transporter wojska o pojemności 4392 GRT zbudowany w 1929 roku.

[107] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-04-16 to 1943-04-30. PG/30931.

[108] *Merope* – holenderski parowiec o pojemności 1162 GRT zbudowany w 1918 roku.

[109] HMS *Ronaldsay* (T 149) – brytyjski trawler klasy *Isles* o wyporności 545 BRT, w służbie od lipca 1941 roku.

[110] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-04-16 to 1943-04-30. PG/30931.

[111] Samoloty należały do 233. Dywizjonu RAF-u stacjonującego w Gibraltarze. Pilotowali je: J.V. Holland oraz J.W. McQueen.

[112] C. Blair, *Hitlera wojna U-Bootów...* str. 327.

[113] L. Paterson, *U-Boot. Życie codzienne na niemieckim okręcie podwodnym W czasie II wojny światowej*. Carta Blanca, Warszawa 2011, str. 32-33.

[114] G. H. Bennett, R. Bennet, *Admirałowie Hitlera...*, str. 166.

[115] H-J. Röhl, M. Besler, *U-380. Okręt z...*, str. 127.

[116] K. Dönitz, *10 lat i 20 dni...*, str. 420.

[117] *Ibidem*.

[118] Ibidem.

[119] H-J. Röhl, M. Besler, *U-380. Okręt z...*, str. 128.

[120] Żołnierzami tymi byli: Hans Handwerk z Pułku Wojsk Spadochronowych „Hermann Göring”, szeregowy Ernst Schwez ze 113. Kompanii uzupełnień Luftwaffe, starszy szeregowy Heinrich Pehn z 8. Baterii III Oddziału Pułku Ochrony Przeciwlotniczej „Hermann Göring” i szeregowy Hans Renner z 8. Kompanii 433. Pułku Grenadierów Pancernych – ibidem. str. 134.

[121] War Diary of Captain U-Boats Italy, 1943-05-01 to 1943-05-15. PG/30931.

[122] *Fort Anne* – brytyjski parowiec o pojemności 7134 GRT zbudowany w 1942 roku. Właściwie była to jednostka amerykańska, wypożyczona Brytyjczykom na podstawie lend-leased. W 1947 roku okręt powrócił do Stanów Zjednoczonych. Ostatecznie zezłomowany został w 1958 roku.

[123] *Empire Eve* – brytyjski uzbrojony frachtowiec z katapultą o pojemności 5979 GRT zbudowany w 1941 roku.

[124] Walther Huth przed objęciem dowództwa na *U-414* także brał udział w kampanii śródziemnomorskiej jako pierwszy oficer na pokładzie *U-562*, którym dowodził Horst Hamm.

[125] *HMS Vetch* (K 132) – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od sierpnia 1941 roku. Ciekawostką jest, że jednostka ta pływała wcześniej pod rozkazami słynnej grupy Walkera, rekordzisty pod względem liczby zatopionych U-Bootów. *Vetch* brał udział w zatopieniu *U-252* wraz z pierwszym okrętem Walkera *HMS Storkiem*.

[126] *HMS Sickie* (P 224) – brytyjski okręt podwodny klasy S o wyporności nawodnej 927 BRT, w służbie od 1 grudnia 1942 roku.

[127] Heine odbył na swoim nowym okręcie jedynie jeden patrol. Po 37 dniach w morzu, podczas których nie zatopił żadnej jednostki,

dostał się pod ostrzał francuskiego wellingtona, który obrzucił go serią bomb głębinowych. Tym razem z załogi Heinego nie ocalał nikt. 49 członków załogi spoczęło na dnie w okolicach Dakaru.

[128] National British Archives at Kew, London, ADM 199/1838.

[129] Ibidem.

[130] Samolot ten pilotowany był przez G.A.K Ogilvie i należał do 608. Dywizjonu RAF-u.

[131] N. Franks, E. Zimmerman, *U-Boat versus Aircraft. Dramatic story behind U-Boat claims In gun action with aircraft in Word War II*. Grub Streer, London 1998, str. 35.

[132] Były to rakiety produkcji Douglas Aircraft Company,. stąd skrót D/C.

[133] C. Blair, *Hitlera wojna U-Bootów...*, str. 247.

[134] *War Diary of Captain U-Boats Italy*, 1943-05-15 to 1943-05-31. PG/30931.

[135] Ibidem.

[136] Navy Department Office of the Chief of Naval Operation Washington, Final Report – G/Serial 24, Report on the Interrogation of Survivors from „U-409” Sunk 12 July 1943 – www.uboaarchive.net

[137] *Palima* – holenderski parowiec o pojemności 1179 GRT zbudowany w 1922 roku.

[138] RHS *Aetos* (D 01) – grecki niszczyciel klasy *Aetos* o wyporności 1030 BRT, w służbie od października 1912 roku.

[139] *Althelmonarch* – brytyjski zbiornikowiec o pojemności 8995 GRT zbudowany w 1928 roku.

[140] *Yoma* – brytyjski transportowiec o pojemności 8131 GRT zbudowany w październiku 1928 roku.

[141] 134 oficerów i 994 żołnierzy brytyjskiej armii, 22 oficerów i 643 żołnierzy francuskiej marynarki wojennej.

[142] HMAS *Lismore* (J 145) – australijski poławiacz min klasy Bathurst o wyporności 1025 BRT, w służbie od stycznia 1941 roku.

[143] HMAS *Gawler* (J 188) – australijski poławiacz min klasy Bathurst o wyporności 1025 BRT, w służbie od sierpnia 1942 roku.

[144] *Brinkburn* – brytyjski frachtowiec o pojemności 1598 GRT zbudowany w 1924 roku.

[145] *Michalios* – grecki frachtowiec o pojemności 3742 GRT zbudowany w maju 1908 roku. Początkowo był niemiecką jednostką nazwaną *Santa Ursula*. W 1914 roku został internowany w Lizbonie. W 1916 roku przejął go przez rząd Portugalii i zmieniono mu nazwę na *Estremadura*. W 1925 roku został sprzedany do Niemiec i ponownie dokonano mu zmiany nazwy, tym razem na *Nordsee*. Ostatecznie w 1926 roku sprzedano go Grecji. Ponownie doszło do zmiany nazwy – na *Julia*. Dopiero w 1935 ostatecznie otrzymał nazwę *Michalios*.

[146] HMAS *Cessnock* (J 175) – australijski trałowiec klasy Bathurst o wyporności 1025 BRT, w służbie od stycznia 1942 roku.

[147] *Abbeydale* – brytyjski tankowiec o pojemności 8299 GRT zbudowany w 1937 roku.

[148] *Oligarch* – brytyjski zbiornikowiec o pojemności 6894 GRT zbudowany w 1918 roku.

[149] *St. Essylt* – brytyjski frachtowiec o pojemności 5634 GRT zbudowany we wrześniu 1940 roku.

[150] HMS *Honeysuckle* (K 27) – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od września 1940 roku.

[151] HMS *Rhododendron* (K 78) – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od października 1940 roku.

- [152] HMS *Restive* (W 39) – brytyjski holownik ratowniczy klasy Assurance o wyporności 700 BRT, w służbie od grudnia 1940 roku.
- [153] War Diary of Captain U-Boats Italy, 1943-07-01 to 1943-08-31.PG/30932.
- [154] Ibidem.
- [155] *City of Venice* – brytyjski statek pasażerski o pojemności 8762 GRT zbudowany w kwietniu 1924 roku.
- [156] 292 żołnierzy pochodziło z kanadyjskiej dywizji, a 10 kolejnych należało do marynarskiej służby personalnej operacji „Husky”.
- [157] HMS *Teviot* (K 222) – brytyjska fregata klasy River o wyporności 1370 BRT, w służbie od stycznia 1943 roku.
- [158] HMS *Inconstant* (H 49) – brytyjski niszczyciel klasy I o wyporności 1360 BRT, w służbie od stycznia 1942 roku.
- [159] Navy Department Office of the Chief of Naval Operation Washington, Final Report – G/Serial 24, Report on the Interrogation of Survivors from U-409 Sunk 12 July 1943 – www.uboaarchive.net.
- [160] *Devis* – brytyjski frachtowiec o pojemności 6054 GRT zbudowany w 1938 roku.
- [161] *Shahjehan* – brytyjski frachtowiec o pojemności 5454 GRT zbudowany w 1942 roku.
- [162] HMS *Monance* (W 63) – brytyjski holownik ratunkowy klasy Saint o wyporności 800 BRT zbudowany w 1919 roku.
- [163] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 1 July – 31 August & 16 October – 31 December 1943. FG/30932 & 30933.
- [164] Ibidem.
- [165] *Matthew Maury* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w czerwcu 1942 roku.

[166] 22 listopada frachtowiec przybył do Gibraltaru, gdzie pozostał aż do 19 sierpnia 1944 roku. Następnie udał się do Norfolk, gdzie przybył 8 września. Po dalszych naprawach służył aż do marca 1961 roku.

[167] *Gulfprince* – amerykański tankowiec o pojemności 6561 GRT zbudowany w maju 1921 roku.

[168] HMS *Sir Gareth* (T 227) – brytyjski trawler klasy Round Table o wyporności 440 BRT, w służbie od kwietnia 1942 roku.

[169] Z wraku postanowiono zrobić jeszcze użytek. Amerykańskie Siły Zbrojne odkupiły go i wykorzystywały w charakterze mobilnego tankowca dla swoich sił znajdujących się w Afryce Północnej. W marcu 1945 statek zakończył swoją służbę. Czekał jednak do 20 lutego i w końcu sprzedany został Włochom w celu zezłomowania. Ostatecznie stało się to w styczniu 1949 roku w Wenecji.

[170] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 1 July – 31 August & 16 October – 31 December 1943. FG/30932 & 30933.

[171] HMS *MTB 81* – brytyjska łódź torpedowa klasy Vosper .

[172] *Empire Moon* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7472 GRT zbudowany w maju 1941 roku.

[173] Wrak *Empire Moon* odholowany został w lipcu 1945 roku do Palermo, gdzie poddano go licznym naprawom. Na przełomie 1946 i 1947 roku odsprzedano go i w 1949 roku zmieniono nazwę na *Alcyone Fortune*. W 1953 roku ponownie zmieniono mu nazwę – na *Sterling Victory* i sprzedano go armatorowi z wysp Bahama. W 1957 roku przejął go liberyjski armator i kolejny raz zmienił mu nazwę, tym razem na *Alma*. Ostatnia sprzedaż miała miejsce w 1968 roku. Panamski armator przemianował statek na *Campos*. Zezłomowano go w marcu 1970 roku w Szanghaju.

[174] HMS *Newfoundland* (59) – lekki krążownik brytyjski o wyporności 8800 BRT, w służbie od 1943 roku.

[175] Po dokonanych naprawach w listopadzie 1943 roku *Newfoundland* miał zostać przekierowany na Pacyfik, lecz eksplozja jego własnej torpedy w wyrzutni opóźniła jego wyjście z Aleksandrii. Ostatecznie krążownik opuścił Morze Śródziemne i w maju 1945 roku wspierał 6. Australijską Dywizję w Wewak w Nowej Gwinei, a następnie wraz z brytyjską grupą uderzeniową brał udział w ataku na japońską bazę morską w Truk. Od 17 lipca osłaniał brytyjskie lotniskowce wysłane w celu atakowania Tokio, potem, pomiędzy 24 a 28 lipca, brał udział w atakach na Kure, gdzie mieściła się japońska baza marynarki wojennej. Po poddaniu się Japończyków 15 sierpnia załoga krążownika przejęła dowodzenie bazą morską w Yokosuce. Krążownik pełnił czynną służbę pod banderą Royal Navy do 30 grudnia 1959 roku, po czym sprzedany został do Peru, gdzie zmieniono mu nazwę na „Almirante Grau”. 15 maja 1973 ponownie zmieniono mu nazwę-na „Captain Quinones” – i służył jako okręt treningowy. W 1979 roku sprzedano go na złom Japonii.

[176] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 16 July – 31 August 1943, PG/30932.

[177] Ibidem.

[178] Można by uznać, że był to w sumie 11. patrol bojowy, jednak 17 stycznia okręt wyszedł w morze zaledwie na trzy dni, by przepłynąć z La Spezia do Mesyny, w związku z czym autor nie traktuje tego jako właściwy rejs bojowy.

[179] K.G. Wynn *U-Boat Operations of...*, str. 248.

[180] USS *PC-624* (PC-624) – amerykański ścigacz okrętów podwodnych klasy PC-461 o wyporności 280 BRT, w służbie od sierpnia 1942 roku.

[181] A. Niestlé, *German U-Boat Losses...*, str. 43.

[182] Ogólna długość 1 kabla równa jest około 185 metrów, chyba że mowa o kablu brytyjskim, którego długość wynosi 207 metrów.

[183] *Report On Interrogation Of Survivors From U-454, A 500-Ton U-Boat Sunk At 16.42 On 1st August, 1943.* www.uboardarchive.net.

[184] Ł. Grześkowiak, *Walker –Pogromca...*, str. 151.

[185] Byli to dowódcy *U-461* i *U-462*.

[186] BBC Archiv – WW2 Poeples War, Liverpool, Article ID: 5103316.

[187] War Diary of Captain U-Boats, Italy: 1 July-31 August, PG 30932.

[188] Ibidem

[189] Ibidem

[190] *Contractor* – brytyjski parowiec o pojemności 6004 GRT zbudowany w 1930 roku.

[191] C.B 04051 (95) „U 73” Interrogation of Survivors, February 1944, www.uboardarchive.net.

[192] ADM 199/1823, British National Archives at Kew, London.

[193] Metox był urządzeniem mającym informować U-Booty o nadlatującym samolocie. Aby móc z niego korzystać, należało opracować antenę, którą można by w łatwy i szybki sposób zamontować lub zdemontować w zależności od tego, czy okręt się wynurzał, czy też zamierzał się zanurzyć. Ze względu na swój kształt antena ta została nazwana potocznie krzyżem biskajskim.

[194] FdU posłużył się nazwą Hagenuk, ale chodzi tu o ulepszony wykrywacz radaru zwany FuMB 8 Zypern I, czyli potocznie „pluskwa”. Budowany był on w zakładach Hagenuk, stąd też to nazewnictwo. M. Borowiak, *Żelazne rekiny...*, str. 200.

[195] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 16 July – 31 August 1943, PG/30932.

[196] G.H. Bennett, R. Bennett, *Admirałowie Hitlera...*, str. 167.

- [197] *El Sayeda* – egipski żaglowiec o mający 68 ton.
- [198] *Panikos* – egipski żaglowiec mający 21 ton.
- [199] *Namaz* – egipski żaglowiec mający 50 ton.
- [200] *Lily* – palestyński żaglowiec mający 132 ton.
- [201] Curtiss P-40 Warhawk – amerykański jednoosobowy samolot myśliwski.
- [202] E. McDowell, W. Hess, Checkertail Clan, *The 325th Fighter Group in North Africa and Italy*, Aero Publishers, USA 1969, str. 28–29.
- [203] *HMS Easton (L 09)* – brytyjski niszczyciel eskortowy typu Hunt III o wyporności 1050 BRT, w służbie od grudnia 1942 roku.
- [204] *RHS Pindos (L 65)* – brytyjski niszczyciel eskortowy typu Hunt III o wyporności 1050 BRT. Był to eksbrytyjski *HMS Bolebrooke*. W służbie od czerwca 1942 roku.
- [205] C. Blair, *Hitlera wojna...*, str. 413.
- [206] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 146.
- [207] War Diary of Captain U-Boats, Italy 16-31 August 1943, PG/30932.
- [208] *HMS Aurora (12)* – brytyjski lekki krążownik klasy *Arethusa* o wyporności 5220 BRT, w służbie od listopada 1937 roku.
- [209] *HMS Penelope (97)* – brytyjski lekki krążownik klasy *Arethusa* o wyporności 5220 BRT, w służbie od listopada 1936 roku.
- [210] H. Ritschel, *Kurzfassung Kriegstagebucher Deutscher U-Boote 1939-45, tom 8, KTB U-375 – U435*, Norderstedt 2008, s. 340.
- [211] *Pierre Soulé* – amerykański frachtowiec typu *Liberty* o pojemności 7191 GRT zbudowany w 1943 roku.
- [212] H-J Röhl, M. Besler, *U-380. Okręt z koniczynką...*, str. 155.
- [213] *USS Nauset (AT 89)* – amerykański holownik klasy *Navajo* o wyporności 1235 BRT, w służbie od marca 1943 roku.

[214] H. Buell, *World War II Album, The Complete Chronicle of the World's Greatest Conflit*, Black Dog & Leventhal Publisher, New York 2002, str. 362.

[215] *Richard Henderson* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7194 GRT zbudowany w lutym 1943 roku.

[216] *John Bell* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7242 GRT zbudowany w marcu 1943 roku.

[217] *War Diary of Captain U-Boats, Italy 16-31 August 1943*, PG/30932.

[218] www.ubootwaffe.pl

[219] *Nagwa* – egipski żaglowiec mający 183 ton.

[220] H. Buell, *World War II Album...*, str. 359.

[221] B. Liddell-Hart, *The Other Side Of The Hill*, Cassell & Company, London 1951, s. 359.

[222] *Dornier Do 217* – średni samolot bombowy i nocny myśliwiec.

[223] *Fritz X* to 1 z oznaczeń pełnej nazwy *Ruhrstahl SD 1400 X*. Inne oznaczenia to: *X-1*, *FX-1400* lub *PC 1400 X*.

[224] *Roma* – włoski pancernik o wyporności 41 650 BRT zbudowany w czerwcu 1940 roku.

[225] C. Blair, *Hitlera wojna...* str. 443.

[226] *Focke-Wolf FW 190 Würger* – jednomiejscowy, jednosilnikowy niemiecki myśliwiec. Zbudowano także jego wersję myśliwsko-bombową.

[227] *HMS Warspite* – brytyjski pancernik klasy *Queen Elizabeth* o wyporności 30 600 BRT, w służbie od marca 1915 roku.

[228] B. H. Bennett, R. Bennett, *Admirałowie Hitlera...*, str. 167.

[229] *HMS Puckeridge* – brytyjski niszczyciel typu *Hunt II* o wyporności 1050 BRT, w służbie od lipca 1941 roku.

[230] Leigh Light – potężny reflektor skonstruowany do walki z okrętami podwodnymi. Montowany był na samolotach. Dzięki oświetleniu wynurzonego U-Boota samolot mógł przeprowadzić skuteczny atak bombami głębinowymi w nocy.

[231] M. Bowman, *Deep Sea Hunters: RAF Coastal Command and the War Against the U-Boats and Germany Navy 1939–1945*, Pen and Sword, Barnsley 2014, str. 158.

[232] Melilla – miasto oraz jednostka administracyjna Hiszpanii w Północnej Afryce, na wschodnim wybrzeżu Maroka.

[233] H. J. Brennecke, *The Hunters and The Hunted*, Burke Publishing, London 1958, s. 230.

[234] N. Franks & E. Zimmerman, *U-Boat Versus Aircraft...*, str. 86.

[235] H. J. Brennecke, *The Hunters and...*, str. 251.

[236] HMS *Hyacinth (K 84)* – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od października 1940 roku.

[237] HMAS *Wollongong (J 172)* – australijski trawler klasy Bathurst o wyporności 1025 BRT, w służbie od października 1941 roku.

[238] H-J. Röhl, M. Besler, *Okręt z koniczynką...*, str. 182–183.

[239] Eberhard Godt był szefem sztabu dowództwa okrętów podwodnych.

[240] *William W. Gerhard* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w maju 1943 roku.

[241] USS *Morento (ATF 87)* – amerykański holownik klasy Navajo o wyporności 1235 BRT, w służbie od listopada 1942 roku.

[242] USS *Narragansett (ATF 88)* – amerykański holownik klasy Navajo o wyporności 1235 BRT, w służbie od stycznia 1943 roku.

[243] HMS *Weazel (W 120)* – brytyjski holownik klasy Favourite o wyporności 783 BRT, w służbie od kwietnia 1943 roku.

[244] USS *Skill* (AM 115) – amerykański trawler o wyporności 815 BRT, w służbie od listopada 1942 roku.

[245] USS *Seer* (AM 112) – amerykański trawler klasy Auk o wyporności 890 BRT, w służbie od października 1942 roku.

[246] Chodzi o trawlerzy błędnie określone jako niszczyciele.

[247] Dowódca Kelbling podaje błędną informację o zatopieniu trawlera. Prawdą jest, że na skutek potężnej eksplozji przełamał się on na dwie części, jednak nie zatonął od razu, jak to stwierdził dowódca. Najpierw część rufowa zajęła się ogniem i zatonęła o godzinie 12, jednak druga część jeszcze przez 10 kolejnych minut utrzymywała się na wodzie. W związku z tym Kelbling nie mógł być świadkiem jej zatonięcia, gdyż wtedy znajdował się już pod wodą.

[248] Wspomniane wcześniej jednostki siostrzane.

[249] Afrodyta była urządzeniem wykorzystywanym do zmylenia przeciwnika. Wprowadzona została do użytku we wrześniu 1943. Był to 90-centymetrowy balon znajdujący się w metalowym pojemniku z przyczepionymi do niego trzema paskami aluminium umocowanymi na 50-metrowej linie. Afrodyta miała przyciągać uwagę okrętów nawodnych i pozwolić bezpiecznie ujść zanurzonemu U-Bootowi z miejsca zagrożenia. Żywotność Afrodyty oscylowała w granicach od 3–6 godzin.

[250] War Diary of U-593, patrol of 15 September – 5 October 1943: PG 30625, NHB, reel 1,127, p.593-4, źródło: D. Morgan, B. Tylor, *U-Boat Attack Logs...*, str. 351.

[251] Wszystkie należały do typu VII.

[252] FuMB-9 Wanze – urządzenie do wykrywania radaru działające na falach pomiędzy 120 a 180 cm. Było ulepszonym Metoxem. Nadal wymagało jednak obsługi operatora. Wanze wszedł do służby w sierpniu 1943 roku, czyli w momencie wycofania Metoxa. Wanze odnotował kilka sukcesów we wrześniu i październiku, jednak

później przestał spełniać wymagania związane z wczesnym ostrzeganiem o nadlatującym samolocie. W związku z kilkoma niespodziewanymi atakami lotniczymi także to urządzenie zostało wycofane jako nieefektywne. Wanze miał bardzo krótki staż, gdyż już 5 listopada 1943 roku zdecydowano o jego wycofaniu.

[253] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 150.

[254] Wächter należał do rocznika '36, a awans na kapitana marynarki otrzymał 1 czerwca 1943 roku.

[255] C. Blair, *Hitlera wojna...*, str. 443.

[256] National Archives in Kew, HW 18/197.

[257] N. Franks, E. Zimmerman, *U-Boats versus aircraft...*, str. 88.

[258] National Archives in Kew, HW 18/197.

[259] N. Franks, E. Zimmerman, *U-Boats versus aircraft...*, str. 89.

[260] Naxos – ostrzegacz radaru. Odbiornik działający w zakresie fal krótkich. Istniały 2 jego rodzaje – 1 przeznaczony dla lotnictwa FuG 350 Naxos Z oraz dla okrętów podwodnych FuMB 7 Naxos U.

[261] *Christian Michelsen* – norweski frachtowiec o pojemności 7176 GRT zbudowany w maju 1943 roku.

[262] *Fort Howe* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7133 GRT zbudowany w listopadzie 1942 roku.

[263] *Empire Commerce* – brytyjski zbiornikowiec o pojemności 3722 GRT zbudowany w kwietniu 1943 roku.

[264] *HMS Spiraea (K 08)* – brytyjska korweta klasy Flower wyporności 925 BRT, w służbie od lutego 1941 roku.

[265] *HMS Alisma (K 185)* – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od lutego 1941 roku.

[266] 2 cm Flakvierling – armaty przeciwlotnicze.

[267] P. Lawrence, *U-Boats on the Mediterranean...*, str. 152.

[268] G7es (T.5) Zaunkönig – torpeda samonaprowadzająca, wykrywająca i nakierowująca się na dźwięk szybkoobrotowych śrub. Głównie przewidziana do ataku na okręty wojenne osiągające prędkość 10–18 węzłów. Torpedę tę wprowadzono do użytku we wrześniu 1943 roku.

[269] *Stanmore* – brytyjski frachtowiec o pojemności 4970 GRT zbudowany w 1940 roku.

[270] *Marit* – norweski zbiornikowiec o pojemności 5542 GRT zbudowany w sierpniu 1918 roku jako *War Subadur*. W 1919 roku sprzedany i następnie, w 1921 roku, przemianowany na *Crenatula*. W 1927 roku ponownie sprzedany, tym razem Norwegom, i przemianowany w 1930 roku na *Marit*.

[271] USS *Buck* (DD 420) – amerykański niszczyciel typu Sims o wyporności 1570 BRT, w służbie od maja 1940 roku.

[272] USS *Gleaves* (DD 423) – amerykański niszczyciel klasy Benson o wyporności 1620 BRT, w służbie od czerwca 1940 roku.

[273] USS *Plunkett* (DD 431) – amerykański niszczyciel klasy Benson o wyporności 1620 BRT, w służbie od czerwca 1940 roku.

[274] HMS *Delhi* (D 74) – brytyjski lekki krążownik klasy D o wyporności 4850 BRT, w służbie od czerwca 1919 roku.

[275] HMS *LCT 170* (*LCT 170*) – brytyjska barka desantowa klasy LCT o wyporności 296 BRT, w służbie od kwietnia 1942 roku.

[276] S-Boot jest określeniem szybkiego motorowca zwanego przez Niemców Schnellboot. W niemieckiej flocie łodzie te określano jako E-Booty.

[277] War Diary of U-616, patrol of 3-15 October 1943: PG 30647, NHB, reel 1,130, pp.609-10, źródło: D. Morgan, B. Tylor, *U-Boat Attack Logs...*, str.354–355.

[278] USS *Bristol* (DD 453) – amerykański niszczyciel klasy Gleaves o wyporności 1630 BRT, w służbie od października 1941 roku.

[279] USS *Trippe* (DD 403) – amerykański niszczyciel klasy Benham o wyporności 1500 BRT, w służbie od listopada 1939 roku.

[280] USS *Wainwright* (DD 419) – amerykański niszczyciel klasy Sims o wyporności 1720 BRT, w służbie od kwietnia 1940 roku.

[281] Było tam w sumie sześć niszczycieli: *Benson, Bristol, Nicholson, Rhind Trippe* oraz *Wainwright*.

[282] W dokumentacji aliantów brak zapisu, którą pozycję w grupie niszczycieli zajmował *Bristol*.

[283] Prawdopodobnie były to okręty z tej samej grupy.

[284] War Diary of U-371, patrol of 7-28 October 1943: PG 30433, NHB, reel 1,101, p.562, źródło: D. Morgan, B. Tylor, *U-Boat Attack Logs...*, str. 361.

[285] *James Russel Lowell* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w maju 1942.

[286] War Diary of Captain U-Boats, Italy 16-31 October, 1943. PG/30933.

[287] www.ubootwaffe.pl

[288] Ibidem.

[289] K.G. Wynn, *U-Boat operation of...*, str. 284.

[290] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 152.

[291] *War Diary of Captain U-Boats, Italy 16 - 31 October, 1943.* PG/30933.

[292] Był to wellington HF 132 należący do 179/A Dywizjonu RAF-u. Pilotował go sierżant Donald Mervin Cornish.

[293] C.B. 04051 (92) *U-732 Interrogation of Survivors, December 1943*, www.uboatarchive.net.

[294] HMS *Imperialist* (FY 126) – brytyjski trawler, w służbie od października 1939 roku.

[295] HMS *Douglas* (D 90) – brytyjski niszczyciel klasy Admiralty Leader o wyporności 1580 BRT, w służbie od sierpnia 1918 roku.

[296] *U-340* zatonał 2 listopada 1943 roku, w związku z czym mógł wiedzieć o przedarciu się *U-450* na Morze Śródziemne. Miało to miejsce 31 października.

[297] C.B. 04051 (91) *U-340* Interrogation of Survivors, January 1944, www.uboatarchive.net.

[298] HMS *Fleetwood* (L 47 / U 47) – brytyjski sloop klasy Grimsby o wyporności 990 BRT, w służbie od listopada 1936 roku.

[299] National Archives in Kew, HW 18/197.

[300] National Archive in Kew: Analysis of Operations Against U-Boats Attempting to Pass into the Maditerranean, 23rd October – 3rd November 1943, S37/2025.

[301] National Archives in Kew, HW 18/197.

[302] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 153.

[303] *War Diary of Captain U-Boats, Italy 1 – 15 November, 1943*. PG/30933.

[304] *Mont Viso* – francuski frachtowiec o pojemności 4531 GRT zbudowany w lipcu 1921 roku. Po czerwcu 1940 roku statek ten pływał pod banderą francuskiego Vichy, jednak od listopada 1942 roku znalazł się pod kontrolą aliantów, którzy przejęli go w Togo.

[305] HMS *Bryony* (K 192) – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od czerwca 1942 roku.

[306] H. Buell, *Album. Pictures...*, str. 389.

[307] M. Parker, *Monte Cassino. Opowieść o najbardziej zaciętej bitwie II wojny światowej*. Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2005, str. 229.

[308] Lini Gustawa broniły jednostki niemieckiej 10. Armii oraz dwie doborowe jednostki lądowe Luftwaffe: 1. Dywizja Strzelców Spadochronowych oraz 1. Dywizja Pancerno-spadochronowa „Hermann Göring”. Ciekawostką jest, że dowódca dywizji „Hermann Göring” podpułkownik Wilhelm Schmalz za działania na tym odcinku obrony otrzymał 23 grudnia Liście Dębu do Krzyża Rycerskiego.

[309] HMS *Quail* (G 45) – brytyjski niszczyciel typu Q o wyporności 1705 BRT, w służbie od stycznia 1943 roku.

[310] *Jela* – jugosłowiański żaglowiec mający 335 ton zbudowany we wrześniu 1917 roku. Żaglowiec ten ma dość bogatą historię. Początkowo należał do Holendrów i nazywał się *Volkerak*. W 1920 roku sprzedany został do Włoch. Zmieniono mu wtedy nazwę na *Gina*. Ostatecznie trafił do Jugosławii w 1925 roku, kiedy to otrzymał swoją ostatnią nazwę *Jela*.

[311] HMS *Hebe* (J 24) – brytyjski trawler typu Halcyon o wyporności 835 BRT, w służbie od października 1937 roku.

[312] HMS *Birmingham* (19) – brytyjski lekki krążownik o wyporności 9100 BRT, w służbie od listopada 1937 roku.

[313] *Telegraph*, 20 grudnia 2002.

[314] K.G. Wynn, *U-Boat Operations...*, str. 270.

[315] Heinkel He-177 Greif – niemiecki ciężki samolot bombowy dalekiego zasięgu.

[316] Henschel Hs 293 – niemiecki kierowany pocisk raketowy powietrze-woda lub powietrze-ziemia. Można spotkać się też ze stwierdzeniem, że była kierowaną bombą szybującą.

[317] C. Blair, *Hitlera wojna...*, str. 487.

[318] HMT *Rohna* – brytyjski transportowiec wojska o pojemności 8600 GRT zbudowany w 1925 roku.

[319] C. Blair, *Hitlera wojna...*, str. 487.

[320] *Empire Dunstan* – brytyjski frachtowiec o pojemności 2887 GRT zbudowany w styczniu 1942 roku.

[321] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 1-15 November, 1943, PG/30933.

[322] Ibidem.

[323] HMS *Simoom* (P 225) – brytyjski okręt podwodny klasy S o wyporności 640 BRT, w służbie od grudnia 1942 roku.

[324] *The Guardian*, 15 września 2016.

[325] H-J Roll, M. Besler, *Okręt z koniczynką...*, str. 184.

[326] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 16-30 November, 1943, PG/30933.

[327] H-J Roll, M. Besler, *Okręt z koniczynką...*, str. 187.

[328] H. Werner, *Żelazne trumny*, Finna, Gdańsk 2002, str. 261–267.

[329] Ibidem str. 269–70.

[330] *Cap Padaran* – brytyjski transportowiec wojska o pojemności 8009 GRT zbudowany w listopadzie 1922 roku. Początkowo był zwykłym parowcem o nazwie *D'Iberville* i należał do Francuzów. W 1925 roku przemianowany został na transportowiec i to właśnie wtedy otrzymał nazwę *Cap Padaran*. 2 listopada 1941 roku należąca do francuskiej Vichy jednostka podążyła z Marsylii do Indochin. Na południe od Durbanu przechwycona została przez brytyjski HMS *Carthage* i skierowana do najbliższego portu. Statek przejęty został przez brytyjskie Ministerstwo Transportu Wojennego. Odtąd służył jako transportowiec wojska.

[331] www.ubootwaffe.pl

[332] HMS *Cuckmere* (K 299) – brytyjska fregata typu River o wyporności 1300 BRT, w służbie od maja 1943 roku.

[333] I. Dear, *The Tattie Lads: The untold story of the Rescue Tug Servive in two world wars and its battles to save cargoes, ships and lives*, Convay, London 2016, str. 210

[334] North American P-51 Mustang – amerykański, jednosilnikowy myśliwiec.

[335] J. Campbell, *Coastal Command: A short history of the maritime air force which protected the United Kingdom's shipping during WW I and WW II*, Memoirs Publishing, Cirencester 1960, s. 267.

[336] HMS *Calpe* (L 71) – brytyjski niszczyciel eskortowy typu Hunt II o wyporności 1050 BRT, w służbie od grudnia 1941 roku.

[337] HMS *Holcombe* (L 56) – brytyjski niszczyciel eskortowy typu Hunt III o wyporności 1050 BRT, w służbie od września 1942 roku.

[338] HMS *Tynadale* (L 96) – brytyjski niszczyciel typu Hunt I o wyporności 1000 BRT, w służbie od listopada 1940 roku.

[339] USS *Benson* (DD 421) – amerykański niszczyciel typu Benson/Gleaves o wyporności 1620 BRT, w służbie od lipca 1940 roku.

[340] USS *Niblack* (DD 424) – amerykański niszczyciel typu Benson/Gleaves o wyporności 1620 BRT w służbie od sierpnia 1940 roku.

[341] T. Kasperski, miesięcznik *Morze*, styczeń 2017.

[342] C.B. 04051 (94) „U-593” Interrogation of Survivors, February 1944, źródło – uboatarchive.net.

[343] T. Kasperski – *Morze* ...

[344] C.B. 04051 (94) U-593 Interrogation of Survivors, February 1944, źródło – uboatarchive.net.

[345] Ibidem.

[346] Ibidem

[347] National Kew Archives, *AIR 23/7167 Raport on Attack on U-Boat U-593*.

[348] Kelbling był dowódcą jednego U-Bootu. Na pokładzie *U-593* odbył patrol do Stanów Zjednoczonych w dniach 20 IV -18 VI 1942 roku. Uszkodził i zatopił dwa statki o łącznym tonażu 13 279 GRT.

[349] National British Archives at Kew, London, *AIR 23/7167 Raport on Attack on U-Boat U-593*.

[350] Ibidem.

[351] T. Kasperski, *Morze...*

[352] *John S. Copley* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w grudniu 1942 roku.

[353] USS *Woolsey* (DD 437) – amerykański niszczyciel klasy Benson/Gleaves o wyporności 1620 BRT, w służbie od maja 1941 roku.

[354] W rzeczywistości uszkodzili tylko frachtowiec *John S. Copley*.

[355] C.B. 04051 (95) U-73 Interrogation of Survivirs, February 1944, źródło: www.uboatarchive.net.

[356] Ibidem.

[357] Ibidem.

[358] E. Rust, *Cisi myśliwi*, Finna, Gdańsk 2003, str. 167.

[359] A1 jest skrótem od Asto, czyli Admiralstrabsoffizier, co oznacza oficera sztabowego.

[360] E. Rust, *Cisi myśliwi...*, str. 168.

[361] *U-455. Tajemnica zaginionego U-Bootu*. Program dokumentalny wyemitowany na kanale Planete. Reżyseria Stéphane Bégoïn, Francja 2013.

[362] Navy Department Office of the Naval Operations, Washington, document Op.16-Z, Final Report – G Serial 41, Raport on the

Interrogation of Survivors from *U-616*. Sunk 1 May 1944, www.uboatarchive.net.

[363] *Ibidem*.

[364] British National Archives at Kew, London, ADM 199/1818.

[365] Navy Department Office of the Naval Operations, Washington, document Op.16-Z, Final Report – G Serial 41, Report on the Interrogation of Survivors from *U-616*, Sunk 1 May 1944, www.uboatarchive.net.

[366] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 1–15 January 1944, PG/3093L.

[367] L. Paterson, *Desperaci Dönitza. Niemieckie żywe torpedy i bezałogowe łodzie podwodne*. Bellona, Warszawa 2007, str. 222.

[368] War Diary of Captain U-Boats, Italy, 1–15 January 1944, PG/3093L.

[369] H-J. Röhl, M. Besler, *U-380. Okręt z...*, str. 200.

[370] *Ibidem*. Str. 200–201

[371] Ch. Bishop, *U-Booty Kriegsmarine 1939–1945*. Bellona, Warszawa 2008, str. 145.

[372] National Archives at Kew, London, M.O.D. IJi/359//1/9/ A.H.B. RAF, AIR 20/6034.

[373] H. Buell, *Album. Pictures...*, str. 428.

[374] *Ibidem*.

[375] *Salem* – libijski żaglowiec mający 81 ton.

[376] *Himli* – libijski żaglowiec mający 67 ton.

[377] *Agia Paraskevi* – grecki żaglowiec mający 80 ton.

[378] *Yahiya* – syryjski żaglowiec mający 64 ton.

[379] H-J. Röhl, M. Besler, *U-380. Okręt z...*, str. 198.

[380] *Ibidem*, str. 204.

[381] www.uboaat.net.

[382] K.G. Wynn, *U-Boot Operations...*, str. 103.

[383] *Fort St. Nicolas* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7154 GRT zbudowany we wrześniu 1943 roku.

[384] *HMS LST-418* – brytyjski okręt desantowy o wyporności 1625 BRT, w służbie od stycznia 1943 roku. Zbudowany został dla marynarki amerykańskiej, jednak tego samego dnia, w którym go skończono, trafił do Royal Navy.

[385] BBC Archive – WW2 People's War. People in story: Mr Jack Clark RMBX1674, Captain Belben, Lieutenant Arno Fensky, Article ID: A2947368, www.bbc.co.uk/history/ww2peoplewar/.

[386] T.5 to torpeda akustyczna „strzyżyk”, a T.3 to późniejsza wersja standardowej torpedy G. 7e.

[387] *U-410* atakował 17 lutego eskortowiec i podczas ataku doszło to awarii torpedy w wyrzutni numer I. Zablockowała się ona i nie dało się jej usunąć.

[388] D. Morgan, *U-Boat logs...*, str. 377.

[389] *USS LST-348* – amerykańska barka desantowa o wyporności 1625 BRT, w służbie od lutego 1943 roku.

[390] *HMS LST-305* – brytyjska barka desantowa o wyporności 1625 BRT, w służbie od grudnia 1942 roku. Początkowo zbudowana dla Amerykanów, jednak po pierwszym dniu po jej ukończeniu przekazana została Royal Navy na podstawie porozumienia Lend-Lease.

[391] *Peter Skene Ogden* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w listopadzie 1942 roku.

[392] *George Cleeve* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w czerwcu 1943 roku.

[393] HMS *Anthony* (H 40) – brytyjski niszczyciel klasy A o wyporności 1350 BRT, w służbie od lutego 1930 roku.

[394] HMS *Wishart* (D 67) – brytyjski niszczyciel klasy Admiralty Modified o wyporności 1188 BRT, w służbie od czerwca 1920 roku.

[395] Lockheed Ventura – amerykański samolot patrolowo-bombowy. Czasem używany jako myśliwiec nocny.

[396] Report on the Interrogation of Survivors from *U-761* Sunk 24 February 1944, Op-16-Z, Naval Department Office of the Chief of Naval Operations Washington, źródło: www.uboatarchive.net.

[397] Ibidem.

[398] Report of Interogation of Cammanding officer of German U-Boat *U-761* Destroyed by HMS *Anthony* in Stairs of Gibraltar, 24th February 1944, Enclosure C to S.O. Gibraltar SRS.69/36/24, źródło: www.uboatarchive.nett.

[399] *Rod el Farag* – egipski szkuner mający 55 ton.

[400] *Ensis* – brytyjski zbiornikowiec o pojemności 6207 GRT zbudowany w 1937 roku.

[401] MAD (Magnetic Anomaly Detector) – detektor anomalii magnetycznych. Urządzenie to pozwalało na rejestrację zmian natężenia pola magnetycznego Ziemi i na wykrycie dużych skupisk metalu, takich jak okręty podwodne lub zatopione wraki.

[402] A. Niestlé, *German U-Boat Losses...*, str. 261.

[403] R. J. Ragnarsson, *US Navy PBY Catalina Units of the Atlantic War*, Ospray Publishing, Oxfor 2006. str. 47.

[404] HMS *Affleck* (K 362) – brytyjska fregata klasy Captain o wyporności 1140 BRT, w służbie od września 1943 roku.

[405] HMS *Vanoc* (H 33) – brytyjski niszczyciel klasy Admiralty V&W o wyporności 1188 BRT, w służbie od sierpnia 1917 roku.

[406] Thetis było bardzo prostą, improwizowaną konstrukcją. To drewniana tratwa lub bardziej gruba deska w kształcie kwadratu, która wzmocniona była przekątnymi krzyżulcami. Pośrodku niej znajdował się wysoki na dwa metry słupek, jego wierzchołek wieńczyły cztery taśmy blachy ocynkowanej o długości 60 cm i szerokości trzech cm. Były one w stosunku do siebie odchylone pod kątem 90°. W pozycji horyzontalnej podtrzymywane były przez cztery wsporniki przyspawane do znajdującej się w połowie słupka kształtki rurowej. Całe urządzenie wyglądało jak wystający z wody mały słupek boi sygnałowej, w celu utrzymywania się na swojej pozycji obciążony od spodu kamieniem o wadze około 30 kg.

[407] www.ubootwaffe.pl, historia U-421.

[408] www.ubootarchive.de.

[409] HMS *Uproar (P 31)* – brytyjski okręt podwodny klasy U o wyporności 540 BRT, w służbie od kwietnia 1941 roku. Początkowo okręt ten nazwano *Ullswater*.

[410] National British Archives at Kew, London; ADM 199/1825.

[411] *William B. Woods* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w czerwcu 1943 roku

[412] *Maiden Creek* – amerykański frachtowiec typu C-2 o wyporności 6165 BRT zbudowany w styczniu 1944 roku.

[413] *Dempo* – holenderski transportowiec wojska o pojemności 17 024 GRT, w służbie od lutego 1931 roku.

[414] ORP *Ślązak (I 26)* – polski niszczyciel eskortowy typu Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od maja 1942 roku. Pierwotnie okręt ten należał do Royal Navy i nazywał się HMS *Bedale*. 28 września 1946 roku ponownie wrócił do Royal Navy pod swą pierwotną nazwą.

[415] ORP *Krakowiak (L 115)* – polski niszczyciel eskortowy typu Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od maja 1941 roku. Po

zamówieniu okrętu właściciel zamierzał nadać mu nazwę *Silverton*, jednak jeszcze przed ukończeniem budowy jednostka trafiła do Polskiej Marynarki Wojennej. Zwrócona Royal Navy we wrześniu 1946 roku, od tej pory wróciła także do pierwotnej nazwy.

[416] HMS *Catterick* (L 81) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ III o wyporności 1050 BRT, w służbie od czerwca 1942 roku.

[417] M. Borowiak, T. Kasperski, *Uwaga: Zatopić U-Boota! Akcje Bojowe Polskich Okrętów i Lotnictwa na Morzu 1939-1945*. Napoleon V, Oświęcim 2016, str. 200–201.

[418] National Archives Kew: H&A 460, ADM 1 /29560, Report from Exmoor 8th to 10th March – Anti-Submarine Hunt and sinking of *U-450*.

[419] National British Archive at Kew, London: H&A.649, ADM 1/29658. Sinking of *U-450*.

[420] HMS *Laforey* (G 99) – brytyjski niszczyciel klasy L o wyporności 1920 BRT, w służbie od sierpnia 1941 roku.

[421] HMS *Tumult* (R 11) – brytyjski niszczyciel klasy T o wyporności 1710 BRT, w służbie od kwietnia 1943 roku.

[422] HMS *Ulster* (R 83) – brytyjski niszczyciel klasy U o wyporności 1710 BRT, w służbie od czerwca 1943 roku.

[423] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 164.

[424] HMS *Blencathra* (L 24) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt II o wyporności 1050 BRT, w służbie od grudnia 1940 roku.

[425] USS *Hambleton* (DD 455) – amerykański niszczyciel typu Gleaves o wyporności 1630 BRT, w służbie od grudnia 1941 roku.

[426] BBC Archive – WW2 People’s War, Article ID: A4006487.

[427] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 164–165.

[428] *Thomas G. Masaryk* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7176 GRT zbudowany w sierpniu 1943 roku.

[429] *HMS La Malouine (K46)* – brytyjska korweta klasy Flower o wyporności 925 BRT, w służbie od lipca 1940 roku.

[430] *HMS Captive (W 148)* – brytyjski holownik zbudowany w 1943 roku.

[431] *Meyer London* – amerykański frachtowiec typu Liberty o pojemności 7210 GRT zbudowany w lutym 1944 roku.

[432] *U-455. Tajemnica zaginionego U-Boota...*

[433] *Ibidem.*

[434] C. Blair, *Hitlera wojna...*, str. 538.

[435] *HMS Kilmarnock (Z 11)* – brytyjski patrolowiec klasy KIL o wyporności 640 BRT, w służbie od listopada 1943 roku.

[436] *HMS Blackfly (FY 117)* – brytyjski trawler o wyporności 482 BRT, w służbie od września 1939 roku.

[437] Op-16-Z Navy Department Office of the Chief o Naval Operations Washington, Final Report – G/Seriel 40, Report of the Interrogation of Survivors from *U-371* Sunk 4 May 1944, www.uboatarchive.net.

[438] Ch. Bishop, *U-Booty Kriegsmarine...*, str. 145.

[439] *USS Menges (DE 320)* – amerykański niszczyciel eskortowy typu Edsall o wyporności 1200 BRT, w służbie od października 1943 roku.

[440] *FFL Sènégalais (T 22)* – francuski niszczyciel eskortowy o wyporności 1300 BRT, w służbie od 1943 roku. Początkowo zbudowany został jako amerykański *USS Corbesier (DE 106)*, jednak zmieniono mu nazwę po przekazaniu jednostki armii Wolnych Francuzów.

[441] *USS Pride (DE 323)* – amerykański niszczyciel eskortowy klasy Edsall o wyporności 1200 BRT, w służbie od listopada 1943 roku.

[442] USS *Pride* Fleet Post Office, New York, File No. A16-3, Raport of Anti-Submarine Action of USS *Pride* , www.uboatarchive.net.

[443] USS *Joseph E. Campbell* (DE 70) – amerykański niszczyciel eskortowy klasy Buckley o wyporności 1400 BRT, w służbie od września 1943 roku.

[444] Ł. Grześkowiak, *Walker. Pogromca...*, str. 121

[445] National British Archives at Kew, London, ADM Air 25/1604.

[446] *Fort Fidler* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7127 GRT zbudowany w 1943 roku.

[447] *G.S. Walden* – brytyjski tankowiec o pojemności 10 627 GRT zbudowany w 1935 roku.

[448] Erich Topp znajduje się na trzeciej pozycji w rankingu największej liczby zatopień podczas II wojny światowej. Wyprzedzili go jedynie Otto Kretschmer oraz Wolfgang Lüth. Ciekawostką jest, że nie zdarzyło się, by Topp, dowodząc *U-552* podczas 10 patroli bojowych, powrócił do bazy bez jakiegokolwiek zatopienia.

[449] Joe Eckert, *Image of War*, vol 58, 1988, str. 1623–1624.

[450] USS *Nields* (DD 616) – amerykański niszczyciel klasy Bristol o wyporności 1630 BRT, w służbie od stycznia 1943 roku.

[451] USS *Ellyson* (DD 454) – amerykański niszczyciel klasy Bristol o wyporności 1630 BRT, w służbie od listopada 1941 roku.

[452] USS *Macomb* (DD 458) – amerykański niszczyciel klasy Bristol o wyporności 1630 BRT, w służbie od stycznia 1942 roku.

[453] USS *Hambleton* (DD 455) – amerykański niszczyciel klasy Bristol o wyporności 1630 BRT, w służbie od grudnia 1941 roku.

[454] UDD *Rodman* (DD 456) – amerykański niszczyciel klasy Bristol o wyporności 1630 BRT, w służbie od stycznia 1942 roku.

[455] USS *Emmons* (DD 457) – amerykański niszczyciel klasy Bristol o wyporności 1630 BRT, w służbie od grudnia 1941 roku.

[456] USS *Hilary P. Jones* (DD 427) – amerykański niszczyciel klasy Benson/Gleaves o wyporności 1620 BRT, w służbie od września 1940 roku.

[457] Op-16-Z *U-616* Interrogation of Survivors, May 1944, źródło – uboatarchive.net.

[458] G/Serial 44 *U-960* Interrogation of Survivors, May 1944, źródło – uboatarchive.net.

[459] DD438/A-5 (705), USS *Ludlow* (438), New York, 23 May 1944, źródło – uboatarchive.net.

[460] G/Serial 44 *U-960* Interrogation of Survivors, May 1944, źródło – uboatarchive.net.

[461] USS *Fechteler* (DE 157) – amerykański niszczyciel eskortowy typu Buckley o wyporności 1300 BRT zbudowany w 1943 roku.

[462] HMS *Hengist* (W 110) – brytyjski holownik ratunkowy klasy Assurance o wyporności 700 BRT, w służbie od lipca 1942 roku.

[463] D. Morgan, *U-Boat Logs...*, str. 395–396.

[464] USS *PC-558* – amerykański ścigacz okrętów podwodnych typu PC-461 o wyporności 335 BRT, w służbie od listopada 1942 roku.

[465] L. Paterson, *Desperaci Dönizta...*, str 28–29.

[466] *Fort Missanable* – brytyjski frachtowiec o pojemności 7147 GRT zbudowany w lipcu 1943 roku.

[467] HMS *Termagent* (R 89) – brytyjski niszczyciel klasy T o wyporności 1710 BRT, w służbie od października 1943 roku.

[468] HMS *Tenacious* (R 45) – brytyjski niszczyciel klasy T o wyporności 1710 BRT, w służbie od października 1943 roku.

[469] HMS *Liddesdale* (L 100) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt II o wyporności 1050 BRT, w służbie od lutego 1941 roku.

[470] Op-16 Z, Navy Department Office of the Chief of Naval Operations, Washington, Final Raport – G/Serial 43 Report of the Interrogation of Survivors from *U-453* Sunk 21 May 1944, uboatarchive.net.

[471] K.G. Wynn, *U-Boat Operations...*, str. 188.

[472] Poprzedni dowódca *U-230* Paul Siegmann oddelegowany został do Niemiec, by otrzymać nowy okręt, jakim był *U-2507* typu XXI.

[473] L. Paterson, *U-Boats in the Meditteranean...*, str. 172.

[474] www.ubootwaffe.pl/U230.

[475] *Operation Anvil/Dragoon in detail*, www.cheminsdememoire.gov.fr.

[476] ORP *Garland* (H 37) – polski niszczyciel klasy G o wyporności 1350 BRT, w służbie od maja 1940.

[477] HMS *Troubridge* (R 00) – brytyjski niszczyciel klasy T o wyporności 1710 BRT, w służbie od marca 1943 roku.

[478] HMS *Terpsichore* (R 33) – brytyjski niszczyciel klasy T o wyporności 1710 BRT, w służbie od stycznia 1944 roku.

[479] HMS *Brecon* (L 76) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ IV o wyporności 1175 BRT, w służbie od grudnia 1942 roku.

[480] HMS *Zetland* (L 59) – brytyjski niszczyciel eskortowy klasy Hunt typ II o wyporności 1050 BRT, w służbie od czerwca 1942 roku.

[481] M. Borowiak, T. Kasperski, *Uwaga: Zatopić U-Boota!...*, str. 207–209.

[482] National British Archives at Kew, London, H&A 80/D, ADM 1 /30137.

[483] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean...*, str. 176.

[484] Ibidem, str. 177–178.

[485] Ibidem, str. 178.

[486] H. Buell, *Album. Pictures...*, str. 562.

[487] L. Paterson, *U-Boats in the Mediterranean*, str. 179.

[488] Ibidem, str. 180.

[489] Ibidem, str. 181.

[490] P. Mallmann Showell, *Hitler's Naval Bases: Kriegsmarine Bases During the Second World War*, Fonthill Media 2012, str. 273.

[491] Archive of International Underwater Operations, www.dubm.de/en/stealth-u-boats/

[492] K. Dönitz, *10 lat i...*, str. 427.

[493] Ibidem.

[494] HMS *Barham* jest największym okrętem wojennym zatopionym podczas II wojny światowej przez U-Booty.

[495] HMS *Ark Royal* zajmuje trzecie miejsce na liście największych okrętów wojennych zatopionych podczas II wojny światowej przez U-Booty. Miejsce to zajmuje ex equo z HMS *Eagle*.

[496] *Strathallan* zajmuje drugie miejsce wśród największych statków zatopionych podczas II wojny światowej przez U-Booty.

[497] *Viceroy of India* zajmuje dziewiąte miejsce wśród największych statków zatopionych podczas II wojny światowej przez U-Booty.

[498] *Dempo* zajmuje 3. miejsce wśród największych statków zatopionych podczas II wojny światowej przez U-Booty.

[499] www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/U572.