

# ŽELEZNÉ RAKVE

ZÁŽITKY KAPITÁNA NĚMECKÉ PONORKY ZA VÁLKY V ATLANTIKU



Herbert A. Werner

OMNIBOOKS

IRON COFFINS: A Personal Account of the German U-Boat Battles  
of World War II by Herbert A. Werner  
Copyright © 1969 by Herbert A. Werner  
Published by arrangement with Henry Holt and Company, LLC,  
New York  
Translation © 2017 Vlastimil Dominik

ISBN 0-8050-7812-3

**Herbert A. Werner**

# **ŽELEZNÉ RAKVE**

ZÁŽITKY KAPITÁNA NĚMECKÉ PONORKY ZA VÁLKY V ATLANTIKU

OMNIBOOKS

2017

## VĚNOVÁNÍ

Námořníkům všech zemí, kteří zemřeli ve druhé světové válce  
v bitvě o Atlantik a zejména mým kamarádům z ponorek,  
kteří leží pohřbeni v železných rakvích.

*Na hrobech námořníků nejsou růže,  
na vlnách oceánu nejsou lilie,  
jediným projevem úcty je kroužení racků,  
a slzy vyplakané jejich milými.*

Německá píseň

## PŘEDMLUVA

### Uznání amerického současníka

Není obvyklé mít příležitost, jakou jsem měl já, napsat úvod ke knize příslušníka cizí a kdysi nepřátelské branné moci, jehož osobní příběh je jako ten můj napsaný přes kopírák. Oba jsme v roce 1939 absolvovali na našich námořních akademiích; oba jsme ukončili ponorkářský výcvik a v roce 1941 jsme se hlásili na svých prvních ponorkách. Oba jsme za druhé světové války sloužili na palubách ponorek, kde jsme začínali v podřízených postaveních, a na konci války jsme byli veliteli lodí. Oba jsme kolem sebe slyšeli výbuchy hlubinných náloží, ale ty nebyly tak dobře mířené jako na některé naše dobré kamarády; a je naprosto jasné, že ty výbuchy znějí překvapivě podobně, ať to jsou nálože britské, americké nebo japonské. Oba jsme podnikali útoky na válečná a obchodní plavidla a viděli jsme, jak se potápějí velké lodě, někdy elegantně, jindy potupně po roztržení dna výbuchem bojové hlavice našeho torpéda. Německé ponorky používaly skoro stejnou taktiku jako my a já i Werner jsme proklínali našeho nepřítele jen proto, že svou práci dělal, jak nejlépe uměl.

Takže toho mám s Wernerem hodně společného, ačkoliv jsem o něm neslyšel, dokud jsem si nepřečetl jeho příběh. Ale když tohle všechno připustím, při objektivním hodnocení se musím vyhnout dvěma nástrahám. Tou první je profesionalita nás obou, která může zakrýt důležité rozdíly pramenící z protichůdných prostředí a cílů. Ta druhá spočívá v tom, že nevyhnutelné zahrnutí pocitů a postojů z války by mohlo, pokud se nerozpozná, ovlivnit objektivnost, o kterou bychom měli dnes usilovat. Tenká dělicí čára je dána tím, že můžeme obdivovat muže, kteří bojovali za Německo, ale na druhou stranu musíme odsoudit Hitlera a jeho nacismus. Pro správné posouzení této knihy je důležité, abychom měli tuto rozdílnost pocitů stále na mysli.

Werner ve své předmluvě uvádí, proč cítil potřebu *Železné rakve* napsat. Říká, že to považoval za svou dlouhodobou povinnost a chtěl utčit tisíce svých kamarádů, kteří leží navždy pohřbeni ve svých železných rakvích na dně moří. Na žádném místě jeho vyprávění nenajdeme politickou posedlost válkou; nelibuje si v invektivách vůči svým nepřítelům, ačkoli je jasné, že je stejně jako my všichni někdy proklínal. Ovšem to, co říká prostými slovy, má v sobě dramatický náboj a výrazně z toho vyčnívá zhrubnutí veškerého života zasaženého válkou. Může to znít podivně, ale vezměme v úvahu období na moři – námořníci namačkaní v plesnivějících, solí obalených ocelových skořápkách s dunícími dieselovými motory, s nedostatkem kyslíku, páchnoucích močí, naplněných exkrementy a kazícími se potravinami, odpalující nadšeně torpéda, zoufale hledající konvoje nebo v odevzdaném strachu ohrožovaní hlubinnými náložemi – tato období byla naprosto obdivuhodná bez ohledu na to, koho zasáhlo torpédo nebo hlubinná nálož, nás nebo je.

Na druhou stranu byl pobyt na souši časem poníženi a Werner se tím netají. Pohled na Německo v křeči porážky, nakažené morální zkázou vyvolanou válkou, působí stále drsněji, jak ruiny způsobené Hitlerem a jeho lidmi spějí k nevyhnutelnému a trpkému konci. Wernerovým příspěvkem k historii druhé světové války je v neposlední řadě osobní pohled na to, co musí válka – totální válka – nevyhnutelně znamenat pro slušného muže nebo ženu, které postihla.

To všechno jsme na spojenecké straně také věděli, ačkoliv jsme válku vyhráli a oni ji prohráli, ale v Německu to bylo mnohem zřetelnější. Prostřednictvím Wenera vidíme ochotně se odevzdávající pěkné dívky, protože muži mohou brzy zemřít; vidíme civilisty krčící se v krytech bojíci se podat pomocnou ruku lidem, kteří jsou na tom hůře než oni; vidíme šmelináře s čímkoliv, sexem nebo potravinami, a hierarchii vysoce postavených štábů, s nejlepším jídlem a nejhezčími dívkami, chráněných před boji, které vydávají zoufalé a nerealistické rozkazy neustále se zmenšujícímu počtu bojujících mužů.

Ale tahle kniha není o válce na domácí půdě. Jejím tématem je neuvěřitelně náročný život, vedení děsivé války, naprosto fantastické odhodlání a neustálá obětavost německých ponorkových námořníků. Na konci knihy si člověk může jen prohlédnout jejich ztráty – plných devadesát procent z těch v aktivní službě na moři (na rozdíl od obvyklých výpočtů zahrnujících i posádky na pevnině) – a musí před nimi smeknout. Jedna věc je z toho zřejmá – ke konci války, kdy se předpokládalo,

že se z deseti z přístavu vyplouvajících ponorek vrátí jen dvě, podle rozkazu a s vysokou morálkou posádek stále vyplouvaly s vědomím, že se většina z nich nevrátí.

Je smutnou a strašně ironickou skutečností, s níž se Werner musel vypořádat, že většina z nich ke konci války věděla, že je boj prohraný. Hrdinství válečníka, jenž je obecně naivní, mladý, čestný a nepodplatitelný, se nikdy nemůže smířit se špatným koncem. Ovšem když se podíváme na poválečná desetiletí, je zřejmé, že tato nezdolnost byla jednou z předností, díky níž Německo znovu obnovilo svou národní čest.

Podle spojeneckých dokumentů došlo k obratu v ponorkové válce v Atlantiku přibližně v březnu 1943, kdy Spojenci nasadili proti německým ponorkám doprovodné letadlové lodě, zdokonalený radar a nové zbraně. Ještě nikdy jsem nečetl dramatictější zprávu, než jsou Wernerovy vzpomínky o tom, jak se tohle totální nasazení muselo jevit mužům na opačné straně. Svůj příběh vypráví bez nadneseného hrdinství. Plně to může ocenit jen jiný ponorkář z doby války, ale kdokoli jiný může tohle sdělení alespoň zaznamenat. Vezměme třeba tuhle pasáž: „Přesto, že naše zanoření označovala barva, kapitán nařídil útok na konvoj předtím, než mohly doprovodné lodě zaútočit na nás. Cvrlikání impulzů sonaru, dunění výbuchů hlubinných náloží a skřipavý hukot desítek motorů vytvářely našemu útoku pochmurnou doprovodnou hudbu.“

Silnou stránkou těchto mužů byla možná až nelogická houževnatost, jejíž výsledek byl podstatně menší než podstoupené riziko, i když jako jednotlivci neměli v tomto směru moc na výběr. Kniha končí tak, jak musela, tedy konstatováním demoralizace a beznaděje. Ale viděli jsme Wenera dozrávat v rozhodného, chladnokrevného a sebevědomého kapitána. Během stahování po spojenecké invazi v roce 1944 opouštěla jeho ponorka Francii jako poslední. Šest jeho předchůdců při tomto pokusu zahynulo, ale on zvedl rukavici a dovedl svou loď i s lidmi a vybavením bezpečně do Německa, které už nebylo v takovém stavu, aby se to dovědělo nebo ho to zajímalo. Ve světě, který se všude kolem něj rozpadal, už to nebyl mladík, který se před pěti lety vydal na moře. Nyní to byl muž, i když jen pětadvacetiletý, schopný postřehnout a zaznamenat všudypřítomný kolaps, všimnout si tance smrti a přesto se držet stranou.

„Šílenství!“ křičí Werner z každé stránky ke konci své knihy, kde začíná zpochybňovat politiku vůdců své země. Stále zaznamenává své

milostné poměry mezi hlídkovými plavbami, ale je vhodné poznamenat, že jak se tanec smrti zrychluje, milostné pletky pro něj ztrácejí důležitost. Nebylo to kvůli nějakému tajnůstkářství, ani proto, že by byly nároky mladého bojujícího muže méně závažné. Byl prostě mnohem vyčerpanější, než je schopen vůbec popsat, vyčerpaný psychicky i fyzicky, až na hranu svých životních sil. Německo, jaké znal, už neexistovalo – zmizelo dávno předtím; začal to chápat, když jeho otce uvěznili kvůli jeho spřátelení s židovskou dívkou. Už neexistovalo německé námořnictvo; jeho námořní část, které si vážil, byla úplně zničená. Zůstala jen groteskní obluda, ve dne udržující pozlátko kolem velitelství, v noci popíjející a nahánějící ženy.

„Šílenství!“ křičí Werner a šílenství to bylo. Ale existovali také hrdinové, kteří si zaslouhují obdiv, dokonce i když měli špatný cíl a jejich oběť tak byla marná. Nikdo nemůže obviňovat bojovníka, který své zemi věří natolik, že pro ni umírá. To by mělo dopřát těmto statečným duším, aby odpočívaly v pokoji, jisté si úctou světa jejich památce. Neměli bychom je příliš tvrdě kritizovat, když uvážíme, že Versailleská smlouva se nyní nepovažuje za ani zdaleka ideální dokument. Navíc nebyli jako skupina zasaženi rakovinou, která postihla vedoucí politiky. Protože jim to jejich nadřízení řekli, věřili, že když budou usilovně bojovat, mohou zachránit svou zemi před katastrofou, která se na ni valí ze všech stran. Očekávali smrt a většinu z nich také dostihla; přesto tvrdě bojovali a pokryli dno oceánu svými těly.

*Edward L. Beach*

kapitán, U. S. Navy (v. v.)

U. S. Naval War College, Newport, Rhode Island

15. února 1969



## ÚVOD

Tato kniha, v níž popisuji své osobní zážitky z německého ponorkového loďstva za druhé světové války, je naplněním mého dlouhodobého závazku. Po skončení téhle ničivé války se role německého ponorkového loďstva někdy zkrusovala a podceňovala a to dokonce i ze strany vojenských historiků, kteří by měli znát pravdu. Protože jsem byl jedním z mála velitelů ponorek, kteří bojovali po celou válku a jimž se ji podařilo přežít, považoval jsem za svou povinnost vůči svým padlým kamarádům uvést to na pravou míru. Ve slovníku ponorkových námořníků bylo na prvním i na posledním místě slovo služba a nehledě na protichůdné zmínky jsme svou službu konali s korektní statečností překonávající všechny ostatní druhy zbraní. Byli jsme vojáci a vlastenci, nic více a nic méně, a ve své oddanosti ztracené věci jsme v hrozivých počtech umírali. Ale obrovskou tragédií ponorkového loďstva nebylo jen mnoho dobrých padlých mužů; bylo jí také to, že se mnoho našich životů promarnilo kvůli neodpovídající technice a hanebné politice vrchního velení ponorkového loďstva.

Z dnešního pohledu je klíčová důležitost ponorkového loďstva zcela nepochybná. Ať už Německo mohlo nebo nemohlo válku vyhrát, bylo zřejmé, že ji prohraje, pokud se do Velké Británie dostane dostatečné množství ohromné výroby amerických zbrojních továren. Na základě toho se stanovily cíle impozantní „bitvy o Atlantik“, v níž byly ponorky předvojem obrany Německa. I tak velká autorita jako Winston Churchill prohlásila: „Bitva o Atlantik byla po celou dobu války dominantním faktorem. Ani na chvíli jsme nemohli pominout fakt, že všechno, co se odehrávalo jinde, na zemi, na moři, ve vzduchu, nakonec záviselo na jejím výsledku a při všech těch starostech jsme s obavami sledovali, jak se štěstěna přiklání tu na jednu, tu na druhou bojující stranu.“ Je příznačné, že Churchill, který velmi dobře věděl o zkázách způsobených luftwaffe a německými raketami V-1 a V-2, také napsal: „Po celou dobu války mě skutečně děsilo jenom nebezpečí hrozící od ponorek.“

Když se na to podíváme z druhé strany, úspěchy Německa ve válce úzce souvisely se vzestupem a pádem jeho ponorkového loďstva. Tahle spojitost byla pro mne ještě zřetelnější pokaždé, když jsem vyšel po dlouhé hlídce na pevninu.

Vypuknutí války v září 1939 německé námořnictvo překvapilo. Zejména ponorkové loďstvo zastihlo zcela nepřipravené. Tuto situaci ovlivnila smlouva z roku 1935 mezi Německem a Velkou Británií, která omezovala výzbroj německého námořnictva na 35 procent britského, aby se zachovala vratká rovnováha sil, která tehdy existovala. Německo mělo v roce 1939 pouze 57 aktivních ponorek, z nichž 52 mělo malý výtlak a mohly podnikat jen krátké plavby blízko pobřeží. Zbývajících pět byly větší lodě konstruované pro dlouhé hlídky trvající až osm týdnů. Ovšem z těch celkových 57 ponorek jich bylo 18 vyčleněno pro výcvik nových posádek. Proti mocnému britskému válečnému námořnictvu, ohromné britské obchodní flotile, námořnictvům a obchodním loďm spojenců Británie a nevyčerpatelnému počtu neutrálních plavidel pronajatých Británií jsme tak měli k dispozici pouze 39 akceschopných ponorek.

Ovšem první rok ponorkové války byl pro Německo mimořádně úspěšný. Ačkoliv ztratilo 28 ponorek, zničilo jednu britskou letadlovou loď, pět křižníků, tři torpédoborce, dvě ponorky a 438 obchodních lodí s celkovou hrubou tonáží 2,3 milionů tun. Kromě toho jsme v létě 1940 po porážce Francie postupně přemístili své ponorky na jih do francouzských přístavů v Biskajském zálivu. Tento přesun zkrátil naše přístupové trasy do Atlantiku a z něj a předznamenal novou fázi války na moři – velké bitvy s konvoji.

Admirál Karl Dönitz, od roku 1935 vrchní velitel ponorkového námořnictva, současně spustil ambiciózní program stavby největší floty ponorek na světě. Tehdejší nejmodernější ponorka, Typ VII, se stala standardní atlantickou ponorkou. Měla výtlak 770 tun a akční rádius 9000 námořních mil. Během války se postavilo 694 lodí tohoto typu a průběžně se vylepšovaly; měly na kontě asi 90 procent ztrát spojeneckých lodí. Navíc jsme postavili přes dvě stě větších ponorek ke kladení min, přepravě důležitých materiálů a především k doplňování paliva, torpéd a potravin bojovým ponorkám na moři.

Velká Británie brzy pocítila osten tohoto urychleného programu stavby ponorek. Intenzivní ponorková válka vedená proti trasám konvojů v severním Atlantiku vedla ke zničení 300 tisíc tun nákladu v jed-

nom čtyřtýdenním období na podzim roku 1940. Spojenecké ztráty narostly během dvou měsíců na jaře 1941 na 142 plavidel s celkem 815 tisíci tunami nákladu a půldruhého roku ponorkové války stál Spojence přes 700 lodí s celkovou hrubou tonáží 3,4 milionu tun. Churchill o nejtěžší hodině pro Británii napsal: „Tlak neustále narůstal a ztráty našich lodí hrozivě převyšovaly stavbu nových...Mezitím obávaný Prien a další špičkoví velitelé německých ponorek důsledně používali novou taktiku ‘vlčích smeček‘.“

V květnu 1941, když jsem se dostal s ponorkou do své první bitvy, byly naše útoky na plavební trasy jednostranným triumfem. Spojenecká protipatření – používání radaru, letecký průzkum a nové typy torpédoborců a doprovodných plavidel – byla stále ve svých počátcích a nepředstavovala pro nás významnou hrozbu. Ani připojení padesáti amerických torpédoborců k britskému loďstvu na základě anglo-americké smlouvy o půjčce a pronájmu tuhle situaci nezměnilo. Na konci roku 1941 se naše pevně přesvědčení o naprostém vítězství zdálo být na dosah – Spojenci ztratili jen v tomto roce 750 obchodních lodí s celkovou hrubou tonáží tři miliony tun.

Krátce po vstupu Spojených států do války rozšířily naše ponorky své aktivity na americké východní pobřeží a s ohromnou úspěšností tam útočily na lodní dopravu. Během prvních šesti měsíců válečného stavu se Spojenými státy potopily naše ponorky 495 plavidel s celkovou hrubou tonáží 2,5 milionu tun. Kromě hlídkování v našem loveckém revíru v severním Atlantiku a v Karibiku se naše ponorky plížily jižním Atlantikem, Středozezemním mořem a Černým mořem a několik se jich dokonce objevilo v Pacifiku. V roce 1942, nejúspěšnějším v historii německých ponorek, kleslo ke dnu více než 1200 spojeneckých lodí – téměř sedm milionů tun hrubé tonáže.

Ale v březnu 1943, na vrcholu úspěšnosti našich ponorek, se objevily také první známky katastrofy. V tom měsíci potopilo naše ponorkové loďstvo 750 tisíc tun spojeneckého nákladu – a utrpělo strmý a záhadný nárůst ztrát. Tento nečekaný obrat byl počátkem pečlivě připravené spojenecké protiofenzívy. Spojenci vyvinuli mnoho nových zbraní včetně rychlých doprovodných plavidel, malých letadlových lodí a mnohem dokonalejšího radaru. Stavěli velké počty doprovodných lodí, vyráběli bitevní letouny startující z letadlových lodí a ze země vzlétající bombardéry s dlouhým doletem. Spojenci skloubili v dubnu všechny tyto složky dohromady a udeřili na nás s tak nesmírnou početní a tech-

nickou převahou, že během několika týdnů zničili plných čtyřicet procent našeho ponorkového loďstva. Tato spojenecká protiofenzíva natrvalo změnila situaci na bojišti. Téměř přes noc se z lovců stali lovení a protivník po celý zbytek války naše ponorky děsivým tempem masakroval.

Naše ponorkové námořnictvo se této ofenzívě zoufale pokoušelo čelit, ale marně. V roce 1943, když jsem byl výkonným důstojníkem na *U-230*, jsme ztráceli lodě rychleji, než jsme je stačili nahrazovat. V létě 1943 klesla tonáž námi potopeného spojeneckého nákladu na průměrně 150 tisíc tun za měsíc a to v době, kdy kapacita spojenecké stavby lodí dosáhla jednoho milionu tun měsíčně.

Bylo naprosto jasné, že naše ponorky zastaraly. Příliš dlouho zůstávaly v podstatě hladinovým plavidlem, které se zanořovalo jen příležitostně, aby nebylo vidět při vedení útoku nebo při úniku před pronásledovatelem. Velení nechalo vyvinout šnorchl, zařízení, které umožňovalo ponorce nasávat vzduch a nabíjet baterie i při ponoření v průběhu bojové hlídky. Ale začal se rozsáhleji používat až od března 1944, deset osudových měsíců po zahájení spojenecké protiofenzívy. Uplynulo dalších pět měsíců, než se tohle životadárné zařízení nainstalovalo na všechny starší ponorky. Až v srpnu 1944, když jsem vyplul na své páté ponorce, druhé pod mým velením, mě šnorchl zbavil hry na život nebo smrt, kterou jsem dosud podstupoval při vynoření kvůli vzduchu, jen abych se musel po pár minutách nouzově zanořit před důmyslnými útoky spojeneckých letounů a torpédoborců. Šnorchl samotný navíc nebyl dostatečnou odpovědí na spojenecké letectvo a skupiny lovců ponorek. Naše ponorky byly stále riskantně pomalé a obecně velmi zranitelné a zejména při použití šnorchlu hluché a bezbranné.

Jediným reálným řešením byla radikálně nová ponorka. Několik takových typů bylo řadu let na rýsovacích prknech německých techniků. Zkonstruovali je k několikahodinové plavbě pod hladinou při vyšší rychlosti, než dosahuje torpédoborec, ke střelbě v bezpečné hloubce a k naložení dvojnásobného počtu torpéd proti konvenční ponorce. Neustále nám tyto podvodní zázraky slibovali. Ale do výroby se dostaly až v době zhroutení ponorkové války a námořnictvo jich převzalo jen pár natolik včas, aby se dostaly do akce.

Takže ponorkové námořnictvo bojovalo s tím, co mělo, a v posledním roce války toho kromě sebezničení dosáhlo jen málo. Naše posádky

jedna po druhé poslušně a dokonce optimisticky vyplouvaly na absurdní mise, které končily jejich smrtí. Neustále ubývalo z řad těch několika ostřílených velitelů v aktivní službě i přes jejich zkušenosti v umění přežít. Noví kapitáni neměli doslova žádnou šanci se vrátit ze své první bojové plavby, dokonce i když měli zkušenou posádku.

Když v květnu 1945 válka skončila, dno oceánu bylo pokryté troskami z ponorkové války. Naše ponorky potopily 2882 obchodních lodí s celkovou hrubou tonáží 14,4 milionu tun a navíc 175 spojeneckých válečných lodí. Rovněž poškodily dalších 264 obchodních plavidel s celkovou hrubou tonáží 1,9 milionu tun. Za to jsme zaplatili ohromnou cenu. Našich 1150 ponorek převzatých do výzbroje potkal následující osud: 779 jich potopil nepřítel, dvě zajal a zbytek jsme buď sami potopili, nebo se podle rozkazu na konci války vzdaly. Z celkem 39 000 členů posádek ponorkového námořnictva jich 28 000 zahynulo a 500 bylo zajato. To představuje ztráty ve výši 85 procent.

Ovšem ani tato čísla plně nevyjadřují velikost katastrofy německých ponorek. Protože se jich dostalo do boje jenom 842 a 781 z nich se potopilo, nepřítel zničil 93 procent našeho akceschopného ponorkového loďstva. Podle těchto čísel jsou ztráty ještě strašnější. Když se v červenci 1944 Spojenci vylodili ve Francii, z hrozivého ponorkového loďstva na atlantickém bojišti zbylo pouhých 68 bojeschopných ponorek a na konci války z nich zůstaly na hladině jen tři. Jednou z těch tří přeživších byla *U-953*, které jsem velel jako její poslední kapitán.

Svou zprávu o boji ponorek jsem napsal s pomocí poznámek, které jsem si v průběhu války dělal, spolu s fotografiemi a dopisy, jež se mi podařilo zachránit ze zkázy na kontinentu a z katastrofy na moři. I když jsem se hodně spoléhal na paměť, moje vzpomínky jsou stále nepříjemně živé a obávám se, že takové zůstanou, dokud je nevytlačí smrt. Navíc jsem se ujistil o správném pořadí událostí nahlédnutím do brožury vydané Heidenheimer Druckerei und Verlag, v níž je přehled osudů všech německých ponorek. Časové údaje události se velice blíží skutečnosti někdy s přesností na minutu.

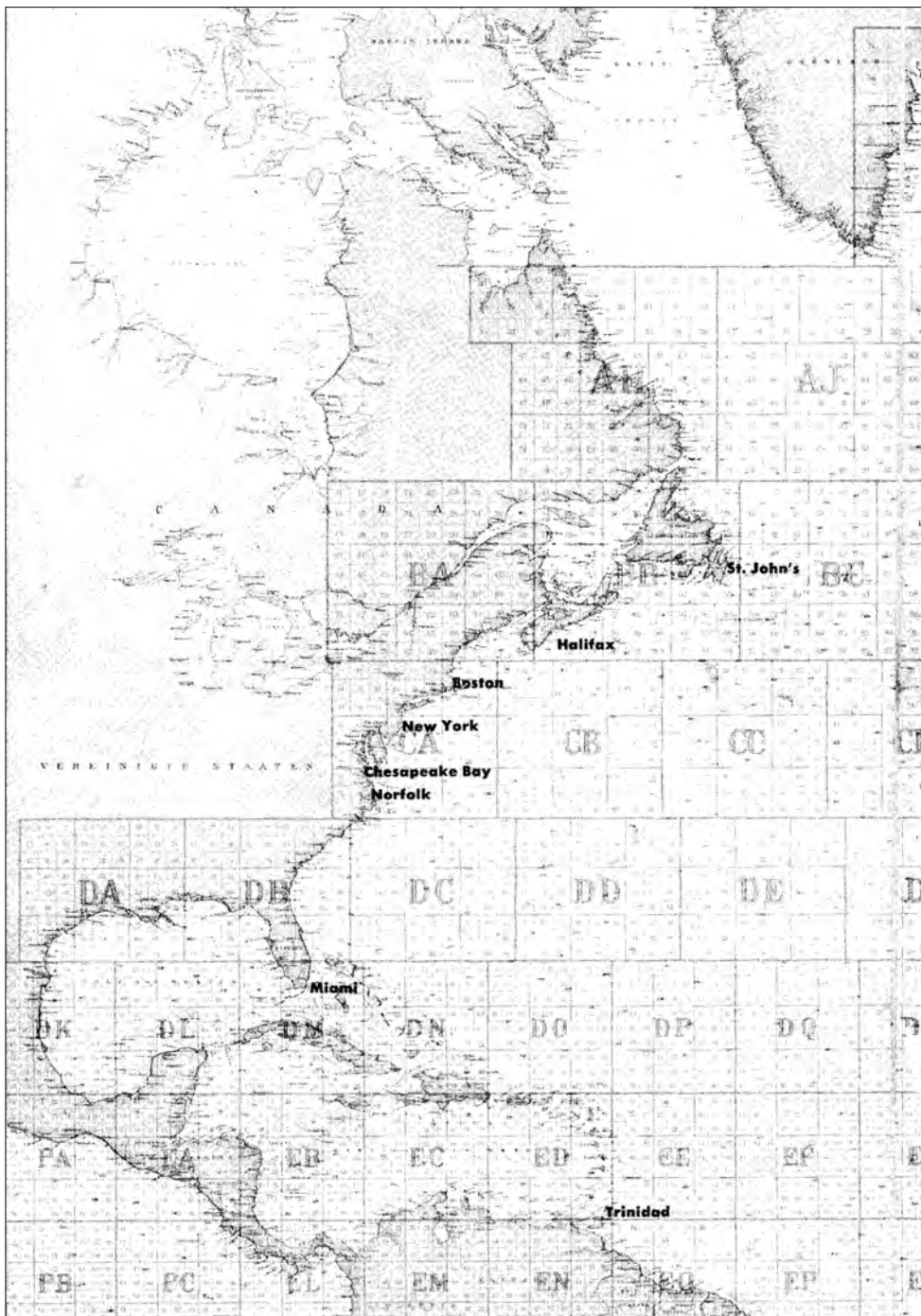
Pečlivě jsem rekonstruoval rádiové zprávy včetně těch vyslaných velitelstvím a ponorkami.

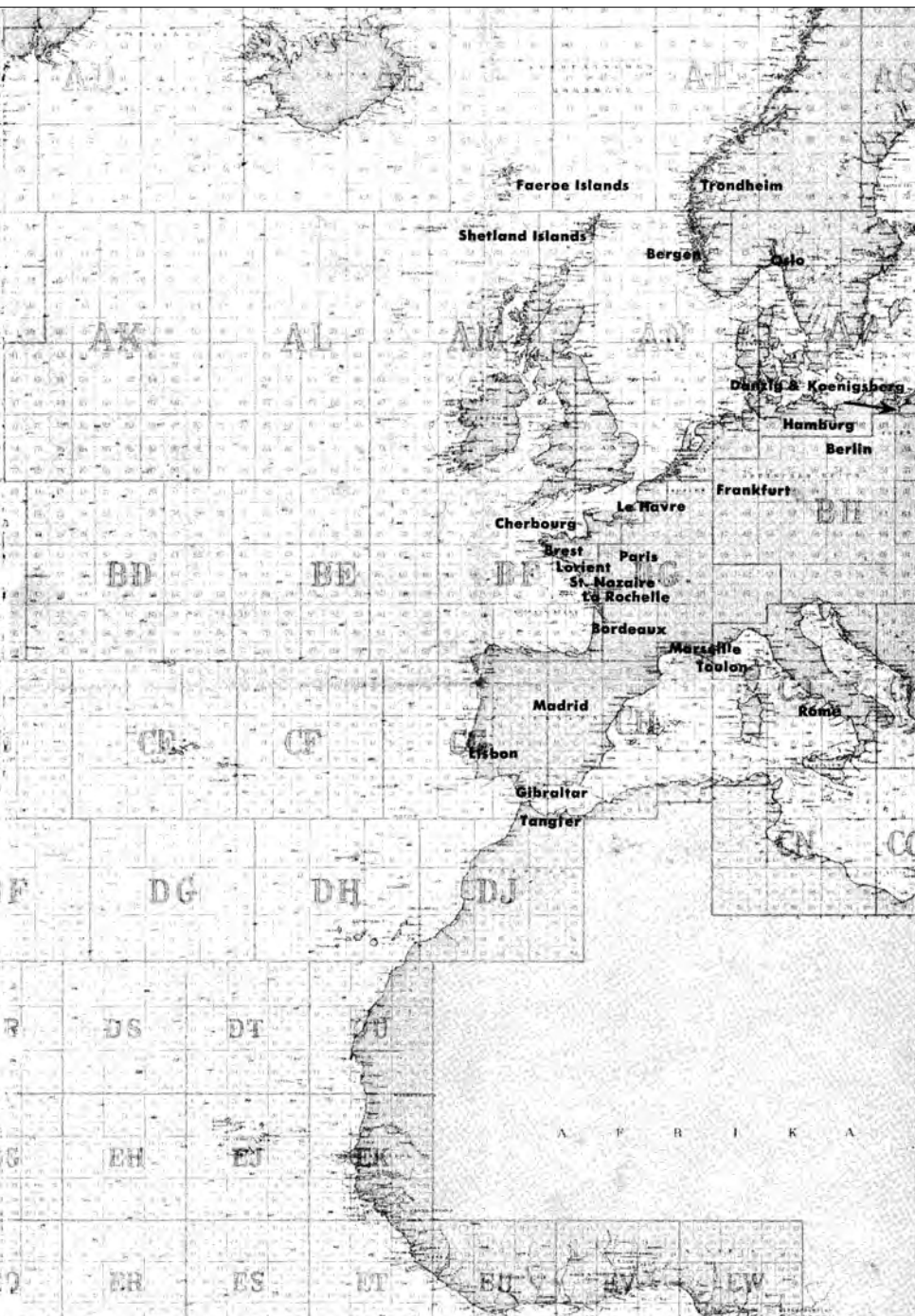
Stejně autentické jsou v knize jisté překvapivé epizody, které jsou málo známé a dlouho se zamlčovaly. Poměrně hodně amerických námořních důstojníků může potvrdit, že americké válečné lodě včetně

torpédoborců *Greer*, *Reuben James* a *Kearney* podnikly útok na německé ponorky už v létě 1941 a tudíž vstoupily do nevyhlášené války proti Německu. Dosud jsem ještě neviděl žádný zveřejněný odkaz na šokující rozkaz velení německého ponorkového námořnictva těsně před spojeneckou invazí do Normandie. Nařizoval velitelům patnácti ponorek zaútočit na ohromnou invazní flotilu a po vystřelení všech torpéd ničit loď taranem, to znamená spáchat sebevraždu.

Každý člověk zmíněný v této knize byla skutečná osoba. Dva velitelé, pod kterými jsem měl tu čest sloužit, jsou nazýváni pravými jmény. Stejně tak další kapitáni ponorek a další důstojníci, s řadou z nichž jsem se přátelil. Mými přáteli byli také blízcí spolubojovníci a kamarádi z eskapád v přístavech. Bohužel jsou už skoro všichni po smrti. Abych chránil ty žijící, několik jmen jsem změnil; nebylo by moc gentlemanské prozradit ženy, které jsem znal, jež jsou už dlouho věrnými manželkami jiných mužů. Ale tahle kniha patří mým mrtvým kamarádům padlým v nejlepších letech jejich mládí. Doufám, že jim vzdá čest, kterou si zasluhují. Pokud se mi podařilo předat čtenáři antické poučení, že každá generace zdá se zapomíná, že válka je zlo a zabíjí lidi, pak to považuji za svůj nejkonstruktivnější čin.

*Herbert A. Werner*  
*Leden 1969*

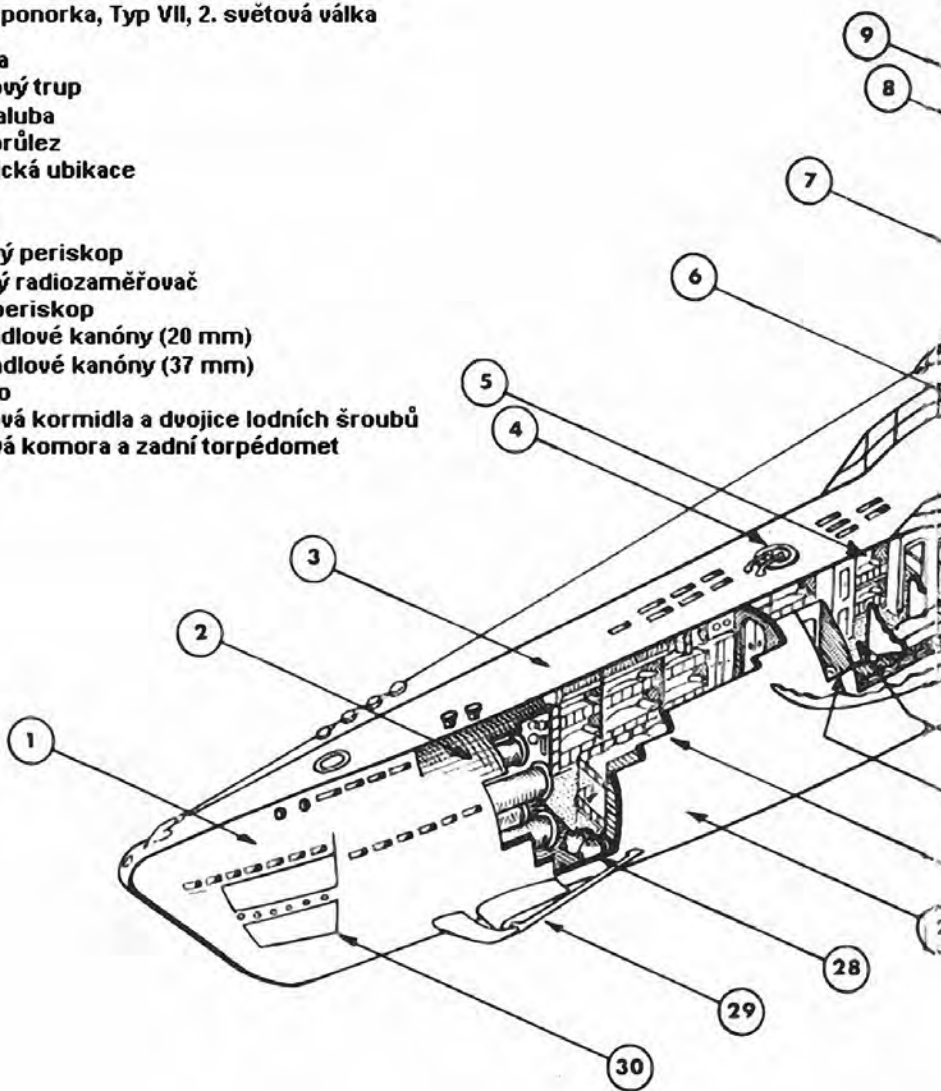


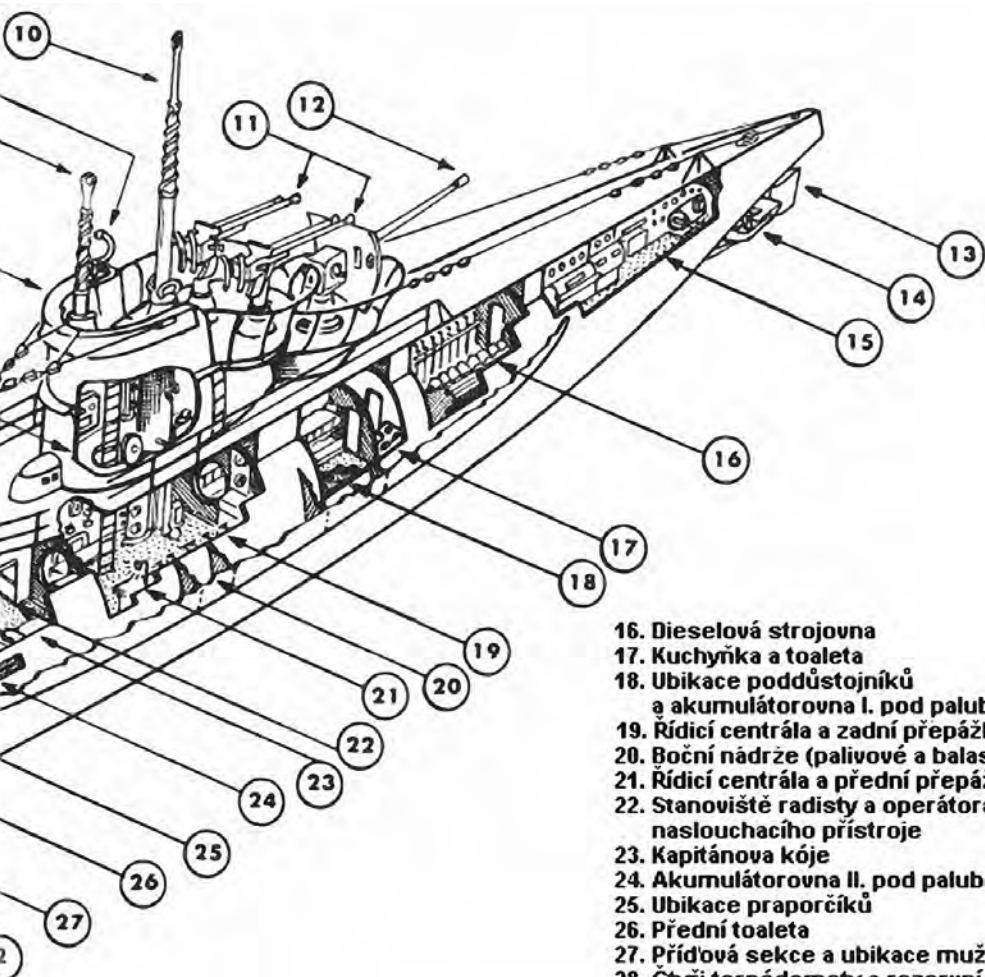




## Atlantická ponorka, Typ VII, 2. světová válka

1. Nástavba
2. Přetlakový trup
3. Hlavní paluba
4. Přední průlez
5. Důstojnická ubikace
6. Věž
7. Můstek
8. Oblohový periskop
9. Směrový radiozaměřovač
10. Útočný periskop
11. Protiletadlové kanóny (20 mm)
12. Protiletadlové kanóny (37 mm)
13. Kormidlo
14. Hlubková kormidla a dvojice lodních šroubů
15. Motorová komora a zadní torpédomet

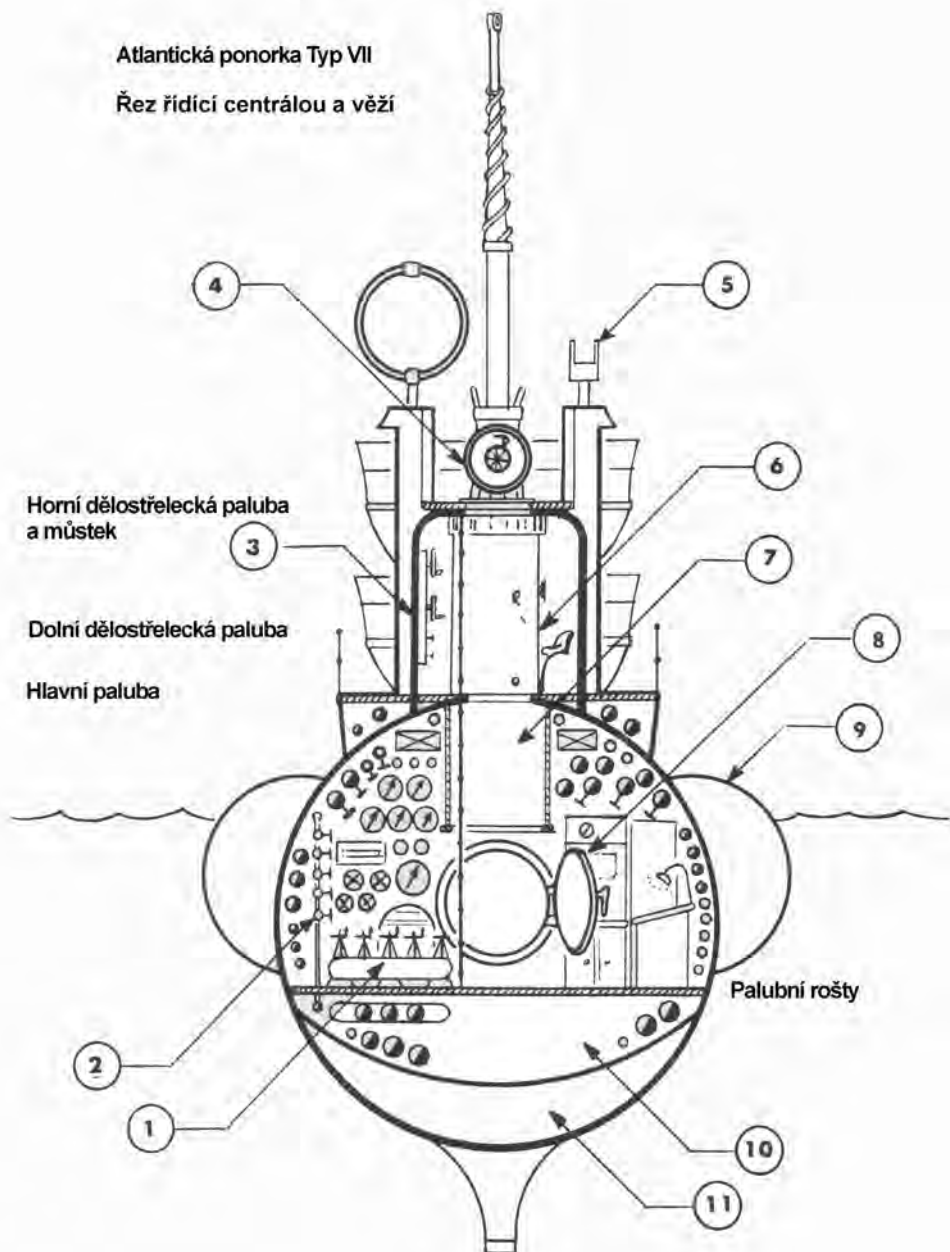




- 16. Dieselová strojovna
- 17. Kuchyňka a toaleta
- 18. Ubikace poddůstojníků  
a akumulátorovna I. pod palubou
- 19. Řídicí centrála a zadní přepážka
- 20. Boční nádrže (palivové a balastní)
- 21. Řídicí centrála a přední přepážka
- 22. Stanoviště radisty a operátora  
naslouchacího přístroje
- 23. Kapitánova kóje
- 24. Akumulátorovna II. pod palubou
- 25. Ubikace praporčíků
- 26. Přední toaleta
- 27. Příďová sekce a ubikace mužstva
- 28. Čtyři torpédomety a rezervní  
torpéda pod palubou
- 29. Přední hloubková kormidla
- 30. Vnější dveře torpédometů

# Atlantická ponorka Typ VII

## Řez řídicí centrálou a věží



1. Ventily rozvodu vyvažovací vody

2. Rozvod stlačeného vzduchu

3. Prostor věže s počítačem

4. Průlez na můstek s poklopem

5. Varovné zařízení před radarem

6. Tělo periskopu

7. Únikový průlez

8. Průlez v zadní přepážce

9. Boční nádrže

10. Kýlový prostor pod řídicí centrálou

11. Vztlková nádrž č. 3

## ČÁST I

### ROKY SLÁVY

#### Kapitola 1

„Podporučíci,“ začal admirál, „svolali jsme vás, abyste dostali svůj první důležitý úkol. Dnes odjedete ke svým frontovým jednotkám. Kdekoliv je loď našeho námořnictva, ať je to v Baltském moři nebo v Atlantiku, ve Středozemním moři nebo v Arktickém oceánu, tam je potřeba vaše služba. Nastal čas, abyste ukázali, co jste se naučili. Budete mít možnost se ukázat ve prospěch vaší země. Utkáte se s Británií všude, kde narazíte na její loď a zlomíte její moc na moři. Dosáhnete vítězství!“

Admirál, štíhlý vysoký muž se rozhlédl, aby zachytil naše pohledy. My podporučíci jsme ho obstoupili v zástupu ve tvaru podkovy na velké čtvercové ploše Námořní akademie ve Flensburgu. Bylo to jednou dopoledne koncem dubna 1941. Tou příležitostí bylo naše vyřazení z akademie.

Admirál pokračoval vyprávěním o naší velké námořnické tradici a našich vlasteneckých povinnostech vůči Německu. Mluvil o cti a o naší věci. Všichni jsme už takové projevy často slyšeli předtím a přesto apel na slávu nebo smrt neztratil pro většinu z nás svou vzrušující výzvu.

Ve mně vyvolávala ta chvíle zvláštní uspokojení, protože jsem na ni musel čekat tolik let. Rozhodnutí, že se stanu námořním důstojníkem, padlo už v době, kdy jsem byl ještě v postýlce. Můj otec, jehož námořní ambice překazily rodina a pracovní povinnosti, si předsevzal, že budu jednou nosit uniformu s admirálskou hodností. Byl jsem tedy přísliben moři. Dětství a mládí strávené ve dvou městech ve Schwarzwaldu

v jižním Německu mě připravily na mou kariéru na palubě lodi. Fascinovaný velkými plachetnicemi, obchodními loděmi a luxusními oceánskými parníky, které dopravovaly lidi na jakékoliv představitelné pobřeží, jsem přečetl nespočet knih o námořních bitvách, cestovatelích, dobyvatelích a námořních hrdinech. Ještě než mi bylo sedmnáct let, získal jsem hodně praktických zkušeností s plachtěním na Bodamském jezeře, kde jsem se naučil ovládat skoro všechny typy plachetnic od malé kocábky až po dvoustěžňovou dvacet metrů dlouhou jachtu. V osmnácti letech jsem sloužil jako začátečník na palubě školního škuneru plachtícího v Severním a Baltském moři. Poslední rok na střední škole jsem složil přísné zkoušky vyžadované pro přijetí na Námořní akademii. Poté jsem si odsloužil povinnou dobu u Říšské pracovní služby, kde jsem pracoval na regulaci horských potoků a na stavbě silnic. Vypuknutí války v září 1939 pak všechno změnilo. Bleskové dobytí napadeného Polska vyprovokovalo Velkou Británii ke vstupu do války a díky tomu mě odvedli k námořnictvu dříve, než jsem předpokládal. V pátek 1. prosince 1939 jsem přišel do kasáren důstojnického výcvikového střediska umístěných na malém ostrově v Baltském moři. Zde jsem se stal studentem našeho ročníku více než šesti set nadšenců.

Když jsem si toho prvního prosince oblékl modrou uniformu, bylo mi devatenáct let. Během chladné drsné zimy jsme absolvovali ten nejtvrdší vojenský výcvik. Naše zintenzivněné školení a vysilující drill ve sněhu a blátě byly určeny k vyřazení těch, kdo na to fyzicky nestačili. Po náročném výcviku na zemi jsme pokračovali tříměsíční plavbou na palubě školní plachetnice *Horst Wessel* se čtvercovými hlavními plachtami. Pak následoval vyčerpávající turnus na palubě cvičné minonosky křížující Baltským mořem.

Po pádu Francie jsem dostal první přidělení. Byla to jen malá loď 34. minolovkové flotily se základnou v Den Helderu, důležitém přístavu na nizozemském pobřeží. Ale když jsem sloužil v téhle velmi aktivní flotile, setkal jsem se již se smrtí. Při čištění pobřežních vod Lamanšského průlivu jsem denně unikal před britskými, francouzskými, belgickými a holandskými minami a přežíval jsem časté britské nálety na moři i v přístavu. Také jsem starým vodou chlazeným kulometem z první světové války sestřelil britský bombardér Bristol Blenheim; poprvé a naposledy jsem dostal mořskou nemoc; povýšili mě na kadeta a dostal jsem medaili za odstranění velkého počtu těch kulatých černých výbušných monster ze zamořených vod; a podílel jsem se na operaci Lvoun,

což byl plán invaze na Britské ostrovy, který se nikdy neuskutečnil. Celkem vzato, tvrdou práci jsem získal povýšení a medaili a očekával jsem, že mě po dalším semestru na škole přidělí na nějakou větší loď.

Krátce před Vánocemi 1940 jsem se připojil ke svému ročníku 1939 na Námořní akademii ve Flensburgu. Zjistil jsem, že několik mých spolužáků již padlo v akci. Všichni ostatní byli povýšeni na podporučíky, což nás opravňovalo k nošení dvouřadové blůzy uniformy. Následujících pět měsíců bylo mimořádně brutálních. Nacházeli jsme se pod neustálým tlakem a v noci jsme spali jen několik hodin. Po výuce ve třídě následovalo v rychlém sledu školení v navigaci, námořní taktice, konstrukci lodí, námořní technice a oceánografii. Také jsme si zdokonalovali angličtinu. Pokud jde o sportování, vyčerpávali jsme se při gymnastice, boxu, šermu, fotbalu, plachtění a dokonce i při jízdě a skocích na koních. Tyto náročné požadavky měly oddělit chlapce od mužů. Ti nejslabší odpadli již dlouho před absolvováním. Teď, když nastala ta velká chvíle, jsem si uvědomil, že to je naposledy, kdy se můj ročník sešel jako úplná jednotka.

Admirál ukončil svůj krátký projev klasickými Nelsonovými slovy, mírně upravenými, aby odpovídaly situaci: „Pánové, v tento den Německo očekává, že každý muž bude plnit své povinnosti.“ Pak odešel se svým štábem z nástupní plochy a převzalí si nás důstojníci, kteří nás vedli během posledních měsíců.

V napjatém očekávání jsme vyčkávali, až nám důstojníci oznámí naše nové přidělení. Některé z nás vybrali ke službě na torpédoborcích, jiné na minolovkách. Několik z nás se dostalo na velké lodě. Ovšem většina dostala rozkaz hlásit se u ponorkového námořnictva. To byla služba, se kterou neměl nikdo z nás zkušenosti. K mému překvapení jsem dostal rozkaz nastoupit k 5. ponorkové flotile v Kielu. Byla to největší námořní základna na baltském pobřeží. Všeobecně se vědělo, že většina našich ponorek, které byly v předchozích měsících tak úspěšné, vyplouvala na bojové akce z Kielu.

Nadšeně jsme se rozešli. Po obědě kypěla společná ložnice aktivitou – vyprazdňovaly se skříně, balily se kufry a loučili se přátelé. Ten večer jsme odjížděli z Námořní akademie na všechny možné strany, abychom naplnili své individuální osudy.

Lidmi našlapaný vlak monotónně supěl nocí. Seděl jsem v koutě kupé ukoptěného vagónu třetí třídy a snil s otevřenýma očima. Moji

spolužáci vyspávali v nemožných polohách těsně natlačení na sebe nebo uloženi v sítích na zavazadla. Marně jsem se pokoušel usnout. Přemýšlel jsem o příliš mnoha věcech najednou, o současnosti, budoucnosti a o nedávných změnách, ke kterým nás a svět donutila válka. Zdálo se mi, že mezi školními lety a touhle nocí uplynula věčnost a čas ubíhal tak rychle, až nepochopitelně rychle. Věděl jsem jen, že mládí skončilo a pohodlí a bezpečí jsou minulostí. Říkal jsem si, co se bude dít v následujících týdnech a měsících, jaké to bude plout pod hladinou a co se mnou udělá první bitva na palubě té záhadné ponorky. Přemýšlel jsem o možnosti, že moje první nasazení může být také poslední. Ale pokud první střet s nepřítelem přežiji, kolikrát ještě odolám, než nastane ta osudová rána? Říkal jsem si, jak asi zní výbuchy hlubinných náloží, jestli trup prorazí ta první, nebo jich bude na potopení mé lodě potřeba deset, padesát nebo sto? Přistihl jsem se, jak se pokouším představit si ty poslední děsivé minuty, kdy se loď potápí. Zemřou pomalu v hloubce pět set metrů? Jak dlouho by mě udržela záchranná vesta, kdybych měl štěstí a zůstal plout na hladině?

Jak jsem tak přemýšlel, vybavil jsem si své rodiče a sestru. Věděl jsem, že v tuhle chvíli jsou stále v bezpečí, zatímco já cestuji do nejisté budoucnosti, a uvědomil jsem si, že všechno má své meze. Sláva, sny o úspěšném životě, polibky laskavých a toužících žen – všechno může brzy skončit a zůstat nesplněné. Moje tělo může skončit pohřbené v železném trupu nebo plout někde v oceánu jako kořist hladových žraloků. Kdybych měl štěstí, někdo by mohl najít mé pozůstatky a zařadit mi slušný pohřeb.

Tyto myšlenky mě provázely celou noc. Měl jsem pocit, že jsem blíž smrti než životu, který jsem si právě začínal užívat. Co jsem věděl o životě a lásce? Musel jsem připustit, že toho bylo skutečně málo. Ale byl jsem připraven z tohoto světa kdykoliv odejít. Tolikrát nám říkali, že obětování nás přiblíží k vítězství.

Když přijel vlak do Kielu, byla stále ještě tma. Ze staromódních kupé nás vystoupilo jen pár; zbytek pokračoval dál do jiných přístavů. Protože bylo pořád příliš brzy na cestu tramvají, strávili jsme asi hodinu v nádražní kavárně usrkáváním nakyslé náhražkové kávy. Když zaznělo cinkání první tramvaje, se všemi zavazadly jsme do ní nastoupili a zamířili na Wik, velkou námořní základnu na severním okraji města. Tramvaj se vlekla probouzejícím se předměstím. Na východě začínala obloha rudnout, ale když jsme vystupovali v cíli naší cesty, pouliční lampy stále svítily.

Stál jsem před vysokou cihlovou zdí, která námořní komplex obklopovala. Strážný u brány zkontroloval mé doklady a pak ustoupil stranou. Když jsme prošli železnými dveřmi, se zaskřípěním se za námi zavřely. Při chůzi k nábreží se dutý zvuk našich kroků po chodníku odrazil od zdí baráků. Baráky a nástupní plocha nám byly povědomé. Zde jsem před téměř třemi lety složil těžkou zkoušku, kterou námořnictvo vyžadovalo od každého potenciálního důstojníka. Vrátil jsem se sem jako kadet na palubě škuneru *Horst Wessel* a podruhé jsem zde byl na návštěvě loni na podzim po mé službě v Lamanšském průlivu. Teď jsem se počtvrté octl na uctívaném místě válečného námořnictva a během své kariéry se sem budu ještě mnohokrát vracet.

V šeru před budíčkem se Kielská zátoka ukazovala ve vší své přirozené kráse. Voda byla klidná a stříbřitá a v její tmavé zeleni se odrazil protější břeh. Kolem řady zakotvených válečných lodí se válela ranní mlha a v mlhavém vzduchu se jejich šedivé nástavby třpytily skoro bíle.

Přímo před námi bylo molo Tirpitz, pojmenované podle zakladatele moderního německého námořnictva, admirálovi Alfredu von Tirpitzovi. Zasahovalo daleko do Kielské zátoky. Na tomto dlouhém mole se v dobách císařství uvazovalo lany mnoho britských válečných lodí na přátelské návštěvě během mezinárodně proslulého „Kielského týdne“. Za první světové války vyplouvaly od tohoto mola části německého loďstva, aby bojovaly s britským bratrancem v největší námořní bitvě velkých lodí u Jutska. Od stejného mola podnikaly v roce 1914 útoky naše ponorky. V době míru bylo molo Tirpitz svědkem počátku nové kariéry mnoha mužů a lodí. Koncem léta 1939 začala na tomto mole nová historie, když odtud naše ponorky podruhé během pětadvaceti let zahájily útok na Británii.

Byl odliv a vlny narážely do dřevěných pilotů mola. Pach asfaltu, soli a nafty se mísil s oděrem ryb, chaluh a nátěrových barev. V řadách po dvou a po třech zde kotvily četné ponorky. Strážníci na jejich palubách se opírali o věže nebo kanóny ráže 88 mm a na hrudích měli ležerně zavěšené samopaly. Když jsme procházeli po prknech, kriticky si nás prohlíželi a zdálo se, že je to pobavilo.

Došli jsme na konec dřevěného mola, kde byly po každé straně uvázané dvě lodě. Na severní straně to byl starý parník s výtlakem asi deset tisíc tun a na druhé obslužná loď *Lech*, velitelská loď naší flotily. Ukázali jsme naše papíry dalšímu strážnému, pak jsme prošli po ná-



stupním můstku na *Lech* a kolem hrazení na pravoboku jsme naskládali svá zavazadla. Když jsme hledali důstojnickou jídelnu, zavedla nás tam vůně čerstvě uvařené kávy. Dostali jsme vynikající snídaní a v našem novém prostředí jsme se brzy cítili jako znovuzrození. Místnost se postupně zaplňovala důstojníky všech hodností. Měli na sobě sněhově bílé blůzy a vypadali uvolněně a spokojeně. Zjevně zde našli ideální námořnický život; pracovali a přespávali na lodi, celý den se dívali na vodu, ale nikdy nebyli daleko od města a jeho hektického nočního života.

Kolem osmé hodiny ráno jsme se připravili k podání hlášení veliteli 5. ponorkové flotily. Jeho pobočník, mladý a arogantní poručík, nás nechal víc než hodinu čekat a pak nám řekl, že velitel nebude mít čas. Dostali jsme volno, a tak jsme odešli z lodě, abychom se seznámili s ponorkami a jejich posádkami. Dověděli jsme se, že se některé lodě právě vrátily z hlídky, jiné dokončily výcvik v Baltském moři a budou se vystrojovat na svou první misi. Na molo přivázela nákladní auta spoustu plechovek, beden a čerstvých potravin, které byly vyrované kolem lodí.

Krátce před polednem jsme se znovu setkali v důstojnické jídelně *Lecha* v očekávání oběda. Postávaly tam malé skupinky, v nichž se debatovalo o poslední „Zvláštní zprávě“, která se vysílala před několika minutami. Naše ponorky zaútočily na britský konvoj v severním Atlantiku a zničily doposud osm lodí s více než padesáti tisíci tunami nákladu. Byl to největší zaznamenaný úspěch operace proti jedinému konvoji, a protože ponorky nepřítel stále pronásledovaly, dalo se očekávat potopení dalších lodí. Ačkoliv jsme ještě nebyli příslušníky ponorkového námořnictva, zmocnil se nás pocit hrdosti. Když vešel do jídelny velící důstojník, panovalo tam velké nadšení. Přišel ke svému tradičnímu křeslu, počkal, dokud jsme si všichni nenašli místo k sezení, a pak pronesl ke shromáždění proslov: „Pánové, dostali jsme mnoho radiogramů od našich velitelů, kteří právě pronásledují v Atlantiku britský konvoj. Podle jejich zpráv vzrostl počet potopených lodí na čtrnáct a zničili jsme přibližně pětasmadesát tisíc tun nákladu. Torpédovali jsme také jedno doprovodné plavidlo. To je náš jednoznačně nejúspěšnější lov. Bitva o Atlantik se stala naší bitvou. Její podmínky diktují naše ponorky.“

Připili jsme si na úspěch a pak zasedli k obědu. Tyto zprávy byly hlavním tématem diskuze. Díky stále rostoucímu počtu našich ponorek na moři dosahovaly britské ztráty nevídané výše.

Měli jsme skutečně důvod věřit, že naše blokáda vedoucí k vyhladovění Velké Británie brzy povede k jejímu pádu. Naše pozemní armáda navíc pronikla hluboko na nepřátelské území. Po obsazení Polska jsme skoro přes noc porazili Norsko, během několika týdnů jsme ovládli Nizozemsko, Belgie a Francii a okupovali jsme Dánsko. Naše velké lodě vládly evropským mořím až k Arktidě. Domníval jsem se, že zbývá udělat jen jedno – zintenzivnit ponorkovou ofenzivu proti Británii, Brity vyhladovět a donutit je ke kapitulaci. Jakmile se zmocníme Britských ostrovů, válka skončí.

Po obědě jsme se my, nováčci, shromáždili na palubě v očekávání rozkazů. V půl třetí kolem nás konečně prošel pobočník a mával několika bílými papíry. Šli jsme za ním do důstojnické jídelny a postavili jsme se kolem něj do kruhu. Zatímco si rovnal papíry, nervózně jsme potahovali z cigaret. Pobočník nakonec promluvil. Vyvolával naše jména podle abecedy a u každého uvedl název lodě a přístav, kde na ni má nastoupit. Protože moje jméno bylo až na konci seznamu, moje trpělivost podstoupila těžkou zkoušku. Někteří z nás měli štěstí a byli přiděleni na loď, která kotvila u mola. Jiní museli cestovat do vzdálených přístavů. Moji spolužáci Ahlers, Busch a Faust dostali rozkaz k odjezdu do Bremerhavenu. Göbela, Gerloff a mého největšího přítele Freda Schreiberera poslali na baltskou ponorkovou základnu v Královci; šťastně srazili podpatky a uháněli do kanceláře pro písemný rozkaz. Pobočník to ukončil slovy: „Ti, kdo se mají hlásit v Bremerhavenu, Gdaňsku nebo v Královci, musí odjet nejbližším vlakem. Pánové, není čas na nějaké důvěrné loučení s vašimi dívkami. Podporučík Werner zůstane na palubě *Lecha* pro plnění zvláštních úkolů.“

To mě ohromilo a nešlo mi to do hlavy. V naději, že to všechno je omyl, jsem přistoupil k tomu mladému pobočníkovi a zeptal se ho, proč jsem zůstal trčet na palubě *Lecha*.

„Nemějte obavy,“ řekl pohrdavě, „na frontu se dostanete docela rychle. Vaše loď *U-551* je stále na misi. Musíte počkat, až se vrátí.“

„Kdy to má být, pane?“

„To vám nemohu říct přesně. Ale jestli vám to udělá dobře, slyšel jsem, že rádiem hlásila přerušeni hlídky.“

Ulevilo se mi, když jsem se dověděl, že se dostanu ke zkušené posádce, ale když jsem si podával ruce se svými odjíždějícími spolužáky, byl jsem zklamaný závistivý podporučík. Později odpoledne mi řekli, abych byl k dispozici pobočníkovi. Mým hlavním úkolem bylo brát

důstojníky na palubu motorového člunu a převážet je přes Kielskou zátoku a do loděnic. Očekával jsem nějakou zodpovědnost a místo toho jsem měl vykonávat bezvýznamnou činnost, kterou by mohl dělat jakýkoliv poddůstojník. Marně jsem se pokoušel přesvědčit pobočníka, že jsem malé plavidlo nikdy neřídil. „Uvidíme,“ řekl a vzal mě na palubu jednoho z těch člunů. „Pokud jste to předtím nedělal, tak se to naučíte.“ Přesto, že jsem se to snažil dělat co nejhůře, pobočník se tvářil spokojeně. Ke své nelibosti jsem zjistil, že mám na starost motorové čluny.

Uplynulo několik dní a *U-551* se nevracela z hlídky. Čas od času jsem chodil za spojovacím důstojníkem, abych se vyptal na nové zprávy. Když jsem sledoval své spolužáky, jak se připravují na první bojové akce, byl jsem stále netrpělivější. Pak nastal den, kdy se zhroutily moje naděje na brzkou plavbu. Pobočník mi sdělil špatnou zprávu, že se *U-551* už nikdy nevrátí. Ztratila se v severním Atlantiku.

Předpokládal jsem, že mě ihned přidělí na nějakou jinou ponorku. Ale když se ani po několika dnech nic nedělo, začalo mě to znepokojovat. Podezíral jsem pobočníka, že mi nové zařazení nestanovil záměrně. Zařídil jsem si, že jsem jednou při snídani seděl vedle hlavního inženýra flotily, kterého jsem považoval za sympatického člověka. Po neformálním hovoru o nepodstatných věcech jsem mu diskrétně vyličil svou nepříjemnou situaci. Slíbil mi, že v tom pro mne něco udělá. I když jsem si nebyl úplně jistý, jestli myslí ten slib vážně, výsledek se okamžitě dostavil. Druhý den odpoledne mě předvolali k pobočníkovi. Bez jakéhokoliv výrazu v obličeji mi podal list papíru. Ihned jsem poznal, že je to můj nový rozkaz. V náhlé radosti jsem srazil podpatky, zasalutoval a rychle z jeho kanceláře odešel. Venku jsem si rozkaz podrobně přečetl. Měl jsem se hlásit na palubě ponorky *U-557* v Královci.

Ten stejný večer přijel v devět hodin na Štětínské nádraží v Berlíně můj rychlík. Přes tuto pozdní hodinu panoval na nástupištích čilý ruch. Přestupovali zde vojáci z mnoha front a všech druhů zbraní. Se svými dvěma kufry jsem odjel rychlodráhou S-Bahn na stanici Friedrichstrasse. Před odjezdem z Kielu se mi podařilo poslat mé blondaté Marianne v hlavním městě telegram. Neviděl jsem ji od minulého prosince a už dlouho jsme se toužili znovu setkat. Měl jsem se s ní sejít v malé kavárně blízko Scaly, kde jsme byli zvyklí na sebe vzájemně čekat. Věděl jsem, že je Marianne stejně spolehlivá jako krásná.

Přišla jen o pět minut později, což je u pěkné ženy obdivuhodné.

Její tvář a modré oči zářily úplně stejně, jako když jsem ji poprvé potkal před válkou u Bodamského jezera. Usadili jsme se, několik minut šťastně klábosili, a když jsme z kavárny odcházeli, panovala mezi námi nevyslovená dohoda, že tuto noc strávíme spolu. Jen o několik kroků dál byla Friedrichstrasse, pulzující tepna Berlína. Byla ponořena ve tmě, ale v orientaci nám pomáhalo občasně mdlé pouliční světlo. I když bylo už pozdě večer, ulice byla plná lidí – vojáků, námořníků, mileneckých dvojic jako jsme byli my, a všichni se prodírali svou cestou zatemněným městem. S Marianne jsme šli na sever a prošli kolem stanice S-Bahnu do tmavé klidnější části města. Občas jsme spatřili nějakou osamělou duši nebo projíždějící auto se zatemněnými světlomety. Předpokládali jsme, že najdeme azyl v nějakém malém penzionu, ale zazvonili jsme na snad desítky zvonků a nikde nám neotevřeli. Chodili jsme skoro hodinu sem a tam, až jsme našli malý pokojík, kde jsme mohli zůstat. Ovšem pro nás dva byl dostatečně velký, protože jsme ke své spokojenosti moc místa nepotřebovali.

Dost dlouho po půlnoci začaly houkat sirény. Úplně jsem zapomněl, že je válka a že Angličani občas proklouznou naši protiletadlovou obranu. Po chvíli váhání jsme se rozhodli zůstat tam, kde jsme byli, a kryt nehledat. Občas zaduněla střelba flaku a slyšeli jsme tlumené exploze dopadajících pum. Dům se lehce otřásal. Když nálet skončil, zjistili jsme, že neposlušnost může být někdy příjemná.

Nasnídali jsme se v kavárně Wien na Kurfürstendammu. Po náletu zde nebyla ani stopa. Svět vypadal stejně pokojný jako kterékoli jině dubnové ráno. Obchody, kavárny a hotely měly otevřeno jako obvykle. Berlíňané byli promíchaní s vojáky v šedivých, zelených, modrých a hnědých uniformách; tahle proslulá ulice byla místem skvělého představení. Když kostelní zvony odbíjely hodinu, bylo to jako v kteroukoliv slunečnou neděli před válkou.

Chvilé rozloučení nastává vždy příliš brzy, zejména když člověka volá povinnost z hotelového pokoje sdíleného se ženou. Ale ten den jsem si nebyl úplně jistý, jestli bych dal dalšímu odkladu svého odjezdu přednost. Ačkoli jsem se ve své zamilovanosti do Marianne cítil příjemně, považoval jsem svou lásku k námořnictvu za trvalejšího rázu. Když jsme se na nádraží políbili na rozloučenou a slíbili si, že se znovu sejdem co nejdříve, jakmile nám to válka dovolí, začínalo vycházet slunce.

Kolem tratě se do nekonečna rozkládala Pomořanská planina. Vřesoviště přecházela do borovicových lesíků. Před válkou musel cestující do Královce překračovat německé hranice dvakrát. Pas ukazoval při opuštění Západního Pruska do Polska a o pár hodin později při přechodu z Polska do Východního Pruska. Teď bylo překročení hranice k zármutku Poláků jednoduchou záležitostí.

Projížděl jsem bojišti války s Polskem a za soumraku jsem dorazil do Královce. Překvapilo mě, že nádraží bylo normálně osvětlené jako v době míru. Z pouličního osvětlení, neonových nápisů a výloh obchodů se linulo světlo. Přes jen neurčité rady, které mi dal jakýsi policista, jsem našel přístav námořnictva, kde jsem se měl nalodit na *U-557*. Kolem žulového mola se pohupovalo několik ponorek; na chvíli jsem se zastavil, zíral na štíhlé černé trupy v temné vodě a říkal jsem si, na které z nich asi popluji do války proti Británii.

O kus dál stála zaoceánská linková loď; byla natřená oslepující bílou barvou a zářila jako vánoční stromek. Předpokládal jsem, že je to velitelství flotily; vynesl jsem svá zavazadla po nástupním můstku a ohlásil se strážnímu důstojníkovi. Odkázal mě na dozorcího námořníka a ten mě poslal za stevardem, který mi přidělil kajutu. Nakonec jsem se hlavový a unavený usadil v měkkém pohodlném křesle.

Bylo už pozdě, když jsem se vydal na průzkum lodě, abych našel jídelnu a v ní něco k jídlu. Při procházení kolem baru jsem poznal své spolužáky Güntera Gerloffa a Rolfa Göbela, kteří odjeli z Kielu asi dva týdny přede mnou. Přišel jsem k nim zezadu, poklepal jim na rameno a řekl: „Jak to, že nejste na moři?“

Obrátili se a Göbel s buclatým obličejem odpověděl: „Do toho ti nic není, ty pozemská kryso. Právě jsme se vrátili z dlouhé výcvikové plavby.“

Vysoký a světlomasý Gerloff dodal s úsměvem: „Nevidíš tu vrstvu soli, co máme na rtech? Ta se nerozpouští ve vodě a tak musíme použít alkohol. To je tím, jak dlouho jsme byli na moři.“

„Brzy se vám v tom vyrovnám,“ odpověděl jsem.

„Jestli si tě nechají v přístavu, abys jezdil s motorovými čluny, tak se ti to nepodaří,“ odsekl Göbel.

„O mne se nestarej. Tentokrát se mi to podařilo. Jsem přidělený na *U-557*. Nevíte, kde bych ji našel?“

„To je náhodou ta naše,“ řekl Gerloff, „a kapitána trefí šlak, až uslyší o nové posile!“

## Železné rakve

Ta ukecaná dvojice mi začala vyprávět o svých prvních zážitcích na palubě ponorky. Jejich nadšení z této zbraně, z kapitána a z posádky se zdálo být upřímné a zřejmě nebylo důsledkem rostoucí konzumace alkoholu. Zapomněl jsem na hlad a pozorně jsem poslouchal. Jejich příběhy jsem zapil větším množstvím lihovin, než jsem byl zvyklý. Když jsem konečně ukládal svou točící se hlavu na polštář, bylo už po půlnoci.

## Kapitola 2

Druhý den jsem v osm hodin ráno vstoupil na palubu *U-557*, abych se ohlásil do služby. Loď byla ošlehaná větrem. Věž vypadala jako surrealistická malba. Ze šrámů v šedivém vrchním nátěru prosvítala červená barva protikorozní spodní vrstvy. Všude se tvořila rez, dokonce i na hlavní silně namazaného kanónu ráže 88 mm na přední palubě. Na dřevěných lafkách, které pokrývaly horní palubu, ulpávaly světle zelené řasy. Její opotřebený vzhled byl nepochybně důsledkem měsíců cvičení v Baltském moři a já ho považoval za otřesný.

Předložil jsem své převodní doklady kapitánovi a řekl: „Pane nadporučíku, hlásím se ke službě na palubě.“

Podíval se na ten papír a zahulákal: „Copak se na tom velitelství zbláznili, že mi posílají dalšího podporučíka? Už mě potrestali dvěma takovými, jako jste vy, začátečníky, kteří ještě nepoznali skutečný pach ponorky.“ Potom s drsným zaklením vyjádřil naději, že bych mohl být užitečný jako další zátěž.

Tohle přivítání mě zklamalo, ale kapitán ne. Nadporučík Ottokar Paulssen byl menší podsaditý muž, jemuž bylo něco přes třicet let. Měl světlé vlasy a živé modré oči, které jiskřily pod štítkem jeho bílé námořnické čepice. Na čepici, kterou mohl na palubě nosit jen kapitán, byly na kovových ozdobách vidět stopy měděnky. Měl na sobě dlouhý kabát ze světle šedé kůže; švy na ramenou a kolem kapes byly šity ručně silnou nití. Na levé výložce měl skoro vybělenou nití upevněnou dekorativní námořnickou stužku a z pomačkaných kalhot mu trčely nohy ve vysokých kožených botách. Stručně řečeno, Paulssen odpovídal mé představě ideálního kapitána ponorky.

Kapitán mi bez jakýchkoliv formalit nařídil, abych se převlékl, a pak mě poslal za svým druhým důstojníkem. Tenhle štíhlý a upravený chlapík, možná o dva roky starší než já, mě představil poručíkovi Seiboldovi, strážnímu a spojovacímu důstojníkovu, a srdečně mi potřásl rukou.

Seibold mi odpověděl na řadu otázek dřív, než jsem je stačil vyslovit. Řekl mi, že *U-557* právě dokončila vysilující sedmiměsíční zkušební plavby Baltským mořem. Na ponorce byla osmačtyřicetičlenná posádka nás podporučíky nepočítaje. Sestávala za čtyř důstojníků, tři praporčíků, čtrnácti poddůstojníků a sedmadvaceti námořníků, strojníků a techniků. Někteří z nich už byli v akci a s nimi, jako s tvrdým jádrem, Paulssen vytvořil z lodě a posádky účinný válečný stroj připravený a dychtivý vykonat hrůznou práci, která nás čekala. Samotný Paulssen, pokračoval Seibold hrdě, byl veteránem ponorkového námořnictva. V roce 1937 sloužil během španělské občanské války na ponorce mezinárodní kontrolní organizace, která křížovala Středozevní moře a Biskajský záliv. Paulssen později, jako velitel z Německa operující ponorky, vycvičil mnoho posádek, které teď slouží na ponorkách v Atlantiku. Na konci této stručné historie Seibold nařídil prvnímu důstojníkovi, aby se postaral o mé bezprostřední potřeby.

Ten mě odvedl zpátky na osobní loď. Tam jsem vyfasoval tři soupravy pracovních uniforem a kompletní kožený oblek, pogumované nepromokavé oblečení do špatného počasí, dva modré svetry, modré pletené spodní prádlo, gumové holínky, kožené boty vyložené kožesinou, tlusté rukavice, dalekohled a spoustu dalších drobností. Abych všechnu tu výstroj pobral, musel jsem jít mezi skladem a svou kajutou třikrát.

Oblékal jsem si svou novou pracovní uniformu, když do mé kajuty vrazil Göbel a skoro při tom vyvrátil dveře. „Hej, námořníku, zabal si věci!“ křičel, „v 14.00 vyplouváme do Kielu.“

„Sakra,“ zavřel jsem, „právě jsem odtamtud přijel.“ Ale spěšně jsem si sbalil, všechny věci jsem odnesl na palubu *U-557* a hodil je na jedno úzké lůžko.

Přesně v 14.00 se *U-557* odpoutala od mola. Loď odplouvala úplně potichu, poháněná elektrickým motorem. Manévrovala do splavných vod a pak pohon převzal diesellový motor. *U-557* zamířila na volné moře.

Když silueta Královce zmizela za horizontem, kapitán vyslal na můstek třetí hlídku námořníků. Loď plula západním kurzem. Do jejího pravoboku narážely s velkou silou nízké vlny a nástavbu omývala jemná vodní tříšť. Kuřáci odhodili cigarety přes palubu a vklouzli průlezem ve věži dovnitř. Následoval jsem je po kolmém žebříku dolů do dlouhé úzké lodě. Zde byl úplný klid. Všichni muži zaujali svá určená místa. V přední sekci jsem slyšel jen hukot diesellových motorů.



V centrální chodbičce mě zastavil nadporučík Kern, výkonný a hlavní strážní důstojník, a dal mi tvrdou lekci o mých bezprostředních povinnostech. Když bude ponorka na hladině, měl jsem být pozorovatelem s druhou hlídkou námořníků. Při zanoření budu mít na starosti různé činnosti – výpomoc u elektricky ovládaného kormidla nebo hloubkových kormidel, pomoc navigátorovi Wiesnerovi s výpočtem naší polohy a druhému důstojníkovi Seiboldovi s dešifrováním přísně tajných zpráv. Měl jsem také strávit nějaký čas s ním, Kernem, a s Federem, hlavním mechanikem, aby mě seznámili s konstrukcí lodě, stroji, zařízeními, nádržemi, ventily, počítačem, torpédy a dělostřeleckou výzbrojí. Kern mě nabádal, abych ve volném čase studoval konstrukční manuály a co nejdříve si tak doplnil znalosti, které zbytek posádky už měl. Pak mě vzal na prohlídku tlakového trupu.

Z prohlídky se brzy stal znepokojivý zážitek. Po několika krocích jsem úplně ztratil orientaci. Hlavou jsem narážel do potrubí a rour, ventilů a přístrojů a do nízkých kruhových průřezů v přepážkách, které oddělovaly jednotlivé komory.

Bylo to jako plížení se hrdlem láhve. Ovšem nejotravnější bylo, že stále bouřlivější moře s lodí prudce házelo. Abych udržel rovnováhu, často jsem se musel něčeho chytnout a potácel jsem se po podlážkách jako opilý. Zřejmě budu muset chodit se skloněnou hlavou, zlehka našlapovat a přizpůsobit se kolébání lodě, jinak bych v té rouře nepřežil ani den.

Když jsme procházeli řídicí centrálou, sklonil jsem se pod prodloužení věže. Průlezem vnikla bez varování velká vlna a promočila mě až na kůži. Staří veteráni se hlasitě rozesmáli. Výkonný důstojník, který můj křest při nástupu do funkce zřejmě načasoval, úsměv skryl a pokračoval ve vysvětlování konstrukce tohoto podvodního zázraku.

Ponorka byla rozdělená do čtyř přetlakových sekcí. V zadní sekci byly veškeré stroje a elektrická zařízení, vzduchový kompresor a jeden torpédomet. Dva výkonné dieselové motory mohly lodí na hladině udělit rychlost až devatenáct uzlů. Dva elektrické motory napájené ohromnou sadou akumulátorů poháněly ponorku zanořenou pod hladinou. Kapacita baterií dostačovala na hodinu provozu při maximální rychlosti devíti uzlů nebo na tři dny při rychlosti jeden až dva uzly. Ovšem za normálních podmínek se baterie musely dobíjet každých čtyřiašacet hodin. To bylo možné pouze na hladině, protože se nabíjely generátory poháněnými dieselovými motory.

Mezi strojovnou a středem lodě byla malá kuchyňka, záchod, ubikace poddůstojníků a pod podlahou polovina z padesáti tun sady akumulátorů. V hlavní sekci uprostřed lodě bylo srdce a mozek lodě, řídicí centrála. Byla přeplněná trubkami, ventily, kabely, měřicími přístroji, přepínači, ovládacími pákami a gyrokompasem. Hlavními zařízeními byla čerpadla, výrobek pitné vody, dolní periskop, magnetický kompas, mapová skříňka a stůl a také elektrická výzbroj k ovládní kormidla a hloubkových kormidel.

V přední sekci bylo pracoviště radisty, naslouchací stanoviště, torpédová komora se čtyřmi torpédometry, ubikace mužstva, jídelny praporečků a důstojníků, malá kapitánova kóje, určitý náznak koupelny a pod podlahou zbývající polovina sady baterií. Ty tři přetlakové sekce se dál dělily na sedm vodotěsných komor oddělených vodotěsnými dveřmi, které odolávaly tlaku odpovídajícímu hloubce sto dvaceti metrů.

Ve čtvrté a nejmenší sekci, ve věži, byl útočný a přehledový periskop, torpédový počítač a kormidelní kolo. Balastní a vyvažovací nádrže, palivové nádrže a nádrže na pitnou vodu byly umístěny na různých místech ponorky a na technicky použitelných místech zvnějšku.

Po projití celou délkou lodě jsem byl ohromen její složitostí a pořádně zmatený spíše povrchním výkladem výkonného důstojníka. Byl jsem přesvědčen, že mi bude trvat roky, než získám jeho znalosti, zkušenosti hlavního mechanika a kapitánovy schopnosti.

Byl jsem u malého mapového stolku navigátora, když z můstku zavolal kapitán: „Připravit k zanořovacímu manévru! Cvičný poplach!“

Okamžitě šplhali muži z hlídky po žebříku dolů a s hlasitým zaduněním seskakovali na vnitřní palubu. Pak se celou lodí rozezněl poplachový zvonek. Mechanici popadli držadla pák ventilů a celou vahou se na ně pověsili, aby urychlili jejich otevření a vpustili do balastních nádrží vodu. Jiní horečně otáčeli ručně ovládanými ventily. Z nádrží unikala s hlasitým bubláním vzduch a dovnitř vnikala mořská voda. Loď začala tak strmě klesat, že jsem se musel něčeho chytit, abych nespádl na kovovou podlahu. Znovu jsem si uvědomil, že musím být pořád ostražitý.

Náhle se ozval naléhavý a pronikavý výkřik: „Vnější vzduchový ventil nejde zavřít!“

*U-557* rychle klesala v úhlu 35 stupňů. V kruhovém otvoru zadní přepážky se objevil strojník a volal: „Nemůžeme zastavit unikání vzduchu! Hlavní ventil musí být zaseknutý!“

## Železné rakve

Paulssen vykřikl: „Šéfe, napustte do všech nádrží vzduch – obě hloubková kormidla nahoru – vynořit se!“

Během několika vteřin se ručička hloubkoměru pootočila na 60, 70, 85, 110 metrů. Pak se ponorka na chvíli dostala do horizontální polohy a začala se naklánět na záď. Klouzal jsem dozadu, dokud jsem se nechytil potrubí nad hlavou. Loď teď rychle klesala ke dnu Baltského moře záďí napřed. Sestup byl tak strmý, že všechno, co nebylo připevněné – zavazadla, bedny a plechovky s potravinami, osobní věci – se nebezpečně hrnulo střední chodbičkou dozadu. Dva muži, kteří ovládali hloubková kormidla, sklouzli ze svých sedaček k ovládacím ventilům. Jeden muž propadl průlezem v přední přepážce a zoufale se ho držel.

Hlavní mechanik zvolal: „Zastavit vzduchování nádrží, loď není ovladatelná!“

Jak se *U-557* blížila k mořskému dnu, z dieselové strojovny zněl děsivý rachot. Netěsností proudily tuny vody. Pak ponorka narazila a zachvěla se. Světla zhasla. Neudržel jsem se a spadl na navigátora, který už na komsí ležel. Pak nastalo ticho.

Ze záďe se nesl dutý hlas: „Vnitřní vzduchový ventil je zavřený a zajištěný.“

Netěsnost byla uzavřena. Ale ponorka ležící v úhlu padesáti stupňů se záďí zabořenou v bahně se lehce kývala.

„Za nouzového osvětlení všichni muži do příďové sekce!“ To byl kapitánův povzbudivý hlas. Najednou se některá světla rozsvítila a sotva rozeznatelné postavy začaly šplhat nahoru. V rychlosti jsem obhlédl situaci a na hloubkoměru jsem zahlédl hodnotu 142 metrů; zdálo se, že *U-557* je pevně zabořená do bahna mimo dosah zachránců shora. Její elektrické obvody byly porouchané. Z baterií vytekla značná část kyseliny a unikaly z nich jedovaté výpary. Existovala také možnost výbuchu.

Mé úvahy přerušil někdo křičící do lodního megafonu: „Tady dieselová strojovna. Mechanik Eckstein je mrtvý!“

Blesklo mi hlavou, že si Eckstein možná vybral tu nejlepší ze špatných možností. Jestli nám ty jedovaté plyny nerozežerou plíce, umřeme udušením, až nám dojde zásoba kyslíku.

Pokračovali jsme v pachtění nahoru po všech čtyřech a nohama jsme se odstrkovali od čerpadel, ventilů a blízkého potrubí. Jak jsem se plazil po palubě, díval jsem se do tváří mužů, které jsem stěží znal. Promočení, umazaní od oleje a vazelíny, špinaví a zpocení plnili Pauls-

senův rozkaz, aniž by na nich byly patrné nějaké emoce. Z nás všech se stal důležitý balast a svou hmotnost jsme pokládali na misku vah osudu. Bylo skutečně ironií, že mě kapitán nazval dodatečnou zátěží, když jsem se hlásil na palubě.

Muži se nakonec shromáždili v přední torpédové komoře. Ale před ponorky se sklonila jen mírně. Zdálo se, že je loď zaklesnutá ve své poloze a ohromná hmotnost vody spočívající na její zádi působí jako kotva. Slyšel jsem kapitána, jak v řídicí centrále debatuje s hlavním mechanikem, kterému se říkalo Šéf. Oba jsem viděl v matně osvětlené sekci otvorem průlezu. Bylo to jako bych stál na vrcholu schodiště desetipatrového domu a díval se dolů do jeho vestibulu.

Paulssen nařídil, aby pětadvacet mužů vytvořilo řetěz a kbelíky přenášeli vodu ze zaplavené strojovny na zádi na dno příďové sekce. Tím by se hmotnosti vyrovnaly a loď by se srovnala do horizontální polohy. Přidal jsem se k nim a z příkrého svahu jsem sestoupil tak, že jsem se po zadku sklouzl po podlaze chodbičky. Když jsem přišel do strojovny, uviděl jsem temnou naftou znečištěnou vodu pokrývající většinu podlahy zadní torpédové komory. Mimo dosah, zachycený na mechanismu torpédometu, visel ten mrtvý mechanik. Na pravém spánku měl rozbitou hlavu a po zažloutlé tváři mu stékaly pramínky krve.

Množství tmavé vody se zdálo být příliš velké na jeho přenesení kbelíky a plechovkami. Domníval jsem se, že naše úsilí přemístit tolik vody na příď povede pouze k tomu, že mnohem rychleji spotřebujeme kyslík. Nicméně jsme ji přenášeli. Pracovali jsme skoro potichu, podávali si podlouhlým hrobem od muže k muži kbelíky plné vody a naftou znečištěná slaná voda po nás cákala. Protože jsme se nemohli dlouho udržet na místě, při pokusech podat vodu nahoru jsme klouzali po podlaze. Občas nám kolem hlavy prolétl jako projektil prázdný kbelík. Někteří muži pod tou tíhou úpěli. Jiní kleli, když jim ta odporná voda stříkla do obličeje.

Uplynuly tři hodiny. V agonii a beznaději jsme kbelíky počítali: „Čtyři sta dvacet, čtyři sta dvacet jeden, dvacet dva, ...“

Uběhly čtyři hodiny. S ohromným úsilím jsme bojovali s únavou a rezignací. Hladina vody na zádi se snížila jen trochu. Ale kbelíky putovaly z ruky do ruky v nepřetržitém řetězci: „Pět set osmdesát dva, osmdesát tři, ...“

Po šesti hodinách tvrdé práce nás vystřídala druhá polovina posádky. Vzduch houstl – páchl naftou, potem a močí. Zrychleně jsme dýchali

a náš pohyb se zpomaloval. Ale stále jsme trýznivě pomalu pokračovali v podávání kbelíků. Všichni teď byli napůl udušení a napůl utopení.

Od našeho ponoření před více než čtrnácti hodinami se nic nezměnilo. První kbelíková brigáda v té době už dlouho pracovala na své druhé směně a příď *U-557* stále výrazněji neklesla. Ale pak Paulssen podnikl další pokus o záchranu. Nařídil řetězci mužů, aby přestali vodu přenášet a všichni se měli vrátit do příďové sekce.

S lapáním po dechu jsme se plahočili k přídi lodě. Když jsem se vmáčkl mezi torpédometry, stalo se něco nemožného. Trup se začal velice pomalu a mírně naklánět dolů. Z předních balastních nádrží najednou unikl s hlasitým bubláním vzduch. Pak příď klesla a s žuchnutím narazila na dno.

Muži se nějak sami pustili do práce. Mrtvého mechanika odnesli ke kapitánově kóji a přikryli ho celtou; kapitán zatáhl zelený závěs a oddělil své stanoviště od ostatního ruchu. Čerpadla vyčerpávající vodu z kýlového prostoru nefungovala, ale přebytek vody na dně zádě jsme přenesli v kbelících, aby loď zaujala rovnovážnou polohu. Poškození vodou v elektrické sekci, které se nedalo opravit na moři, znemožnilo funkci kuchyňských sporáků, ale kuchař nám vydal plechovky broskví, hrušek a jahod. Když jsme utišili hlad a žízeň, nálada se zlepšila. Ale faktem zůstávalo, že jsme byli v pasti. Asi čtyřicet tun vody udržovalo ponorku přitisknutou ke dnu.

Šéf pracoval na našem osvobození. Na jeho povel proudil do balastních nádrží se syčením vzduch. Loď zůstávala přilepená ke dnu. Do nádrží proudil další vzduch. Stále žádný náznak stoupání. Pak se proud vzduchu zmírnil a ustal. Vyčerpali jsme svou zásobu stlačeného vzduchu. Stále jsme byli odsouzeni k záhubě.

Ale Šéf to nevzdával. Otočil se a vykřikl: „Všichni muži na příď!“

Všichni se strkali a klopýtali dopředu. Když jsme se nacpali do příďové sekce, Šéf nám nařídil otočit se a běžet na zád. Hrnuli jsme se opačným směrem, v průlezech přepážek jsme se přikrčili a smýkali se po kluzké mokré podlaze. Po doběhnutí do zádové sekce jsme slyšeli, jak nás mechanik volá zpět a naslepo jsme vyběhli zase dopředu jako splašení býčci. Lapali jsme po dechu a kašlali, ale běhali jsme.

Loď se začala téměř nepostřehnutelně hýbat. Pak, když jsme se nahrnuli do příďové torpédové komory, se zád najednou zvedla. *U-557* se sama uvolnila.