

Kontradmirál

Daniel V. Gallery

BITVA O ATLANTIK

Protiponorková válka
a zajetí U-505



OMNIBOOKS

Copyright © Daniel V. Gallery
Translation © Vlastimil Dominik, 2022

ISBN 978-80-88274-70-4

Předmluva

Tisíce školáků si v Muzeu vědy a průmyslu v Chicagu každý týden prohlédnou s očima navrch hlavy tajemný a podivný exponát. Je to německá ponorka *U-505*, kdysi jedna z Hitlerových nejlepších. Během Druhé bitvy o Atlantik v roce 1944 ji naše námořnictvo obsadilo a zajalo u západního pobřeží Afriky a od roku 1954 stojí vysoko na souši mezi stromy v Jackson Parku vedle muzea blízko břehu Michiganského jezera.

Pro mladé Dave Crocketty, Supermanky a Kapitány Videy je nyní v Chicagu povinností skončit s boji s Indiány a cestami do vesmíru a stát se kapitány Nemo zkoušejícími tajné systémy tohoto někdejšího nepřátelského plavidla a seznamovat se s tajemstvími hlubin oceánu. Tento unikátní exponát je věnován památce 55 000 Američanů, kteří při obraně naší země přišli na moři o život.

Pro jednu z ponorek, které na našich oceánských lodních trasách pořádaly v letech 1942-43 doslova jatka, je to zvláštní konec... Smrtící nástroj války postavený k tomu, aby pomohl Hitlerovi dobýt svět, se stává trofej v muzeu, trvalou památkou na americké námořníky, kteří pomáhali zhatit *Führerův* sen o porobení světa! Zabijáka, který se kdysi plížil pod hladinou moří nacpaný torpédy s výbušninou k potápění lodí, nyní denně obklopují zvědavé smějící se děti.

Příběh o tom, jak se to stalo, je jednou z impozantních událostí druhé světové války. Zavádí nás v námořní historii o jeden a půl století zpátky, do bohatýrských dní, kdy plachetní lodě s děly s hladkým vývrtem hlavně spolu bojují ráhno na ráhno a kdy zvolání: „Nástup všech útočných skupin!“ zburcoval skupiny divokých drsných týpků, kteří šplhali přes hrazení s šavlemi a lanovými trny, aby nepřátelské plavidlo po potyčce obsadili a posádku zajali.

Od války v roce 1812 se takové věci dějí už jen v pohádkách. Takový způsob námořních válek vyšel z módy s koncem plachetních lodí a zepředu nabíjenými děly. Současné námořní bitvy se vedou na velkou vzdálenost, a když moderní zbraně dají nepřátelské lodi pořádně zabrat, ta se roztrhne a potopí se.

Ale 4. června 1944 operační skupina doprovodné letadlové lodě Atlantické floty udělala to, co je jen v pohádkách, a sto padesát mil od mysu Blanco ve Francouzské západní Africe obsadila a zajala německou ponorku *U-505*. Bylo mým velkým štěstím, že jsem měl tu čest velet té operační skupině, které se to podařilo. Bylo to první zajetí cizí válečné lodě na volném moři našim námořnictvem od června 1815, kdy americká válečná šalupa *Peacock* v průlivu Sunda blízko Singapuru obsadila a zajala britskou brigantinu *HMS Nautilus*.

Tohle konstatování vyžaduje vysvětlení, protože čtenáři dobře obeznámení s námořní historií určitě vznesou námitky. Říkám „cizí nepřátelskou válečnou loď“, což vylučuje zajetí na obou stranách v naší občanské válce – a těch bylo velmi málo. Také říkám „na otevřeném moři“, což vyřazuje španělské lodě, které jsme vyzvedli ze dna Manilské zátoky nebo zachránili u pláží blízko Santiaga. Vyčleňuji z toho také mnoho německých lodí, které Spojenci převzali po kapitulaci Německa v první a druhé světové válce. Ty nebyly zajaty v bitvě. Pokud jsem byl schopen vyhledat při rozsáhlém pátrání, *U-505* je skutečně první cizí nepřátelskou válečnou lodí zajatou americkým námořnictvem v bitvě na otevřeném moři od roku 1815.

Muzeum vědy a průmyslu vynaložilo velké úsilí, aby tuto ponorku uvedlo do původní podoby. Všechno v tomhle muzeu patří do moderní éry a je ve funkčním stavu. Tahle ponorka není výjimkou. Na rekonstrukci ponorky spolupracovaly s muzeem německé firmy, které *U-505* postavily, na základě úvahy, že jestli má být jedna z jejich ponorek vystavená, tak chtějí, aby byla v takovém stavu, že to bude alespoň dělat dobré jméno německé technice.

Tato ponorka je prakticky v provozuschopném stavu s výjimkou otvorů, které nechalo muzeum vyříznout do tlakového trupu, aby jí mohl procházet neustálý proud návštěvníků a byla vidět všechna její složitá zařízení.

V jejím tenkém vnějším plášti je také několik děr od granátů, které na ni v roce 1944 vystřelili moji hoši a muzeum je tam nechalo netknuté možná

jako důkaz, že tahle jinak bezvadně vypadající loď nebyla postavena tam, kde teď stojí. Ale jinak je tahle ponorka ve stejném stavu, jako když v roce 1942 potápěla u Panamy naše loď.

Je tam všechno, co najdete uvnitř operačně fungující ponorky – torpéda, dieselové motory, periskopy, čerpadla, gyrokompas, podvodní naslouchací zařízení - hydrofon, radiostanice a radarový přístroj plus ohromující spoustu ručně ovládaných kol, měřicích přístrojů, kontrol a přepínačů. Všechno to funguje a muzeum pravidelně nastartuje hlavní dieselové motory a nechá je vlastní silou trochu protočit.

V prostorách pro posádku, v ubikaci pro důstojníky a v kapitánské kajutě jsou ustlaná lůžka připravená pro muže mimo službu k vyspání. Kuchyňka je připravená k uvaření dalšího jídla a hrnce, pánve a nádobí jsou na svých místech. Na stolku navigátora pod lodními hodinami, které stále jdou, jsou rozloženy oficiální mapy a tužky z ponorky, dodané z Německa. Kdyby se po ní dnes prošla její původní posádka, cítila by se úplně jako doma, a pokud by ji mohla sundat z podpůrné betonové konstrukce mezi stromy, mohla by ji dokonce uvést zase do pohybu!

Když se teď podívám na *U-505* vedle muzea, nemohu si pomoci a říkám si, že bylo jejím osudem od položení kýlu, že skončí na svém současném kotvišti. Že jsem se musel s touhle ponorkou každopádně setkat a ani jeden z nás dvou to vlastně nemohl ovlivnit.

Mohl bych docela snadno argumentovat, jak jsem chytře předvídal všechny její pohyby během posledního týdne před jejím zajetím a prováděl jsem odpovídající činnosti, abych na ně zareagoval. Vlastně jsem musel bez poznámek jen zaznamenávat na mapě její trasu vedle té mé a nechat na čtenáři, aby si sám udělal závěr o způsobu, jakým se 4. června 1944 v 11.20 setkaly na jednom místě.

Ale nemám v úmyslu to udělat. Německý kapitán i já jsme měli podle svého názoru logické důvody pro jakýkoliv pohyb, který jsme ten poslední týden udělali. Když se teď ohlédnu zpět, naše důvody byly skoro ve všech případech chybné. Byl to SNAFU chyb na obou stranách, při kterých působily jeho chyby proti těm mým a vedly k fantasticky nepravděpodobnému výsledku.

Takové věci se dají „vysvětlit“ dvěma způsoby, ačkoliv v mé knize splývají oba do jednoho. Jeden způsob je říct, že o životě na zemi rozhodují pouze náhody a že člověk nemá na svůj osud žádný vliv – ten závisí jen na

tom, jak jsou vrženy kostky. Jestli chcete tuhle tezi obhajovat, mohu vám dát seznam asi dvaceti událostí v Bitvě o Atlantik, které by ji mohly podporovat – události, v nichž zjevně pouhá náhoda vedla k výsledku překračujícímu svou důležitostí jakákoliv reálná očekávání.

Ovšem já tuhle doktrínu nepodporuji. Myslím, že svět stvořil Všemohoucí k nějakému účelu a ať se v něm stane cokoliv, na této malé planetě nebo v temné mlhovině vzdálené trilión mil od ní, děje se to v souladu s tímto účelem. Jinými slovy věřím v Boha.

Když se dostanete k jádru věci, lidé, kteří říkají, že je to všechno jen štěstí, v něj věří také. Jen mu dávají jiné jméno než já. Nikdo se zdravým rozumem nemůže věřit, že tento nádherně řízený vesmír, v němž strávíme svůj krátký život, ovlivňuje pouze náhoda a nic jiného. Na to je příliš dobře organizovaný, soudržný a logický kromě věcí, které dělají lidé. Musí existovat nějaká Ovládající inteligence. Já ji nazývám Bůh; agnostici mu říkají „náhoda“, „pravděpodobnost“ nebo „osud“. Říkejte tomu, jak chcete, ale Inteligence, která stvořila tento vesmír je větší, než ta lidská, a je tedy větší než to, co vytvořil On, a stanovila zákony, které rozhodují o jeho osudu. Když se lidé zblázní a pokoušejí se sami sebe zničit, On může šťouchnout do kostky, kterou Jeho stvoření vrhají a nasměrovat je na cestu, jakou by měli jít. Námořníci jsou božím dílu každý den tak blízko, že boží pomoc poznají, když ji dostanou.

Příběh o zajetí *U-505* vyprávěný po sobě jdoucím generacím mládeže, když jí procházejí, bude pro mladé Američany dlouhodobou inspirací. Samotná loď, nyní mírumilovně spočívající mezi stromy, by měla být důraznou připomínkou starším lidem, kolik tahle země dluží svým námořníkům, kteří ve dvou světových válkách vybojovali uprostřed oceánů nelítostné bitvy proti číhajícím zabijákům jako *U-505* majícím v úmyslu zničit námořnictvo, jež drží nás a naši zemi naživu.

Jen málo Američanů si uvědomuje, jak blízko jsme byli porážce v těchto bitvách a jaké katastrofální důsledky by to mělo. Spojenci v dubnu 1917 skoro prohráli bitvu na moři v první světové válce. Churchill ve své knize *World Crisis* o tom období píše: „Ponorky rychle narušovaly nejen život na Britských ostrovech, ale i základy námořní spojenecké síly, a v roce 1918 se začínalo rýsovat temné nebezpečí jejich bezprostředně hrozícího zhroucení.“

O pětadvacet let později, v dubnu 1942, nebylo k podobné zoufalé krizi daleko. V dubnu, květnu a červnu jsme přišli o více než dva milióny tun lodní tonáže. Kdyby tohle tempo pokračovalo ještě několik dalších měsíců, Hitler by mohl vyhrát válku.

Churchill o tomto období druhé světové války ve své knize *Their Finest Hour* píše: „Během války jsem se obával jedině nebezpečnosti ponorek...“

Tyhle dvě Bitvy o Atlantik nikdy nezaujmou odpovídající místo v obecném povědomí jako klíčová válečná tažení světových dějin. Chybí jim přitažlivost titulků na první straně. Bylo to neochabující dlouhé a monotónní úsilí, které se odehrávalo na celém oceánu a trvalo čtyři až pět let. Tempo bylo pomalé a akce se opakovaly.

Před pouhými čtyřiceti roky byly velké námořní bitvy velkolepou historickou událostí nabitou agresivními rychle probíhajícími a dramatickými akcemi. Námořní bitva vedená na dohled mezi všemi loděmi mohla během několika hodin rozhodnout o osudu národů v následujících letech. Válečné deníky všech lodí zapojených do akce by vydaly na vzrušující knihu. O bitvě u Jutska v roce 1916 je takových knih plný šuplík.

Ale válečné deníky z atlantických bitev byly tabulkami se suchými statistikami porovnávajícími tonáž potopených obchodních lodí s novými loděmi spuštěnými na vodu a počet nových ponorek zařazených do výzbroje proti počtu ponorek potopených od sestavení poslední tabulky. Tyto statistiky byly až do konce války žárlivě střeženým tajemstvím a pak se o ně už nikdo nezajímal. Občas se v nich objevila velká dramata, jako „Noc dlouhých nožů“, Konvoj PQ17 do Murmansku a další velké konvojové bitvy, potopení *Bismarcka*, *Grafa Spee* a *Hippera* a proplutí *Scharnhorsta*, *Gneisenau* a *Prinze Eugena* Lamanšským průlivem. Ale to byly pouhé epizody v celkovém tažení. Skutečný příběh je ve statistických tabulkách, které všem kromě několika námořníků připadají stejně napínavě jako telefonní seznam. Z tohoto důvodu se Bitvy o Atlantik nikdy nebudou uchovávat v paměti národa vedle Johna Paula Jonese nebo bitev v Manilském zálivu, o Guadalcanal a v úžině San Bernardino, i když Bitvy o Atlantik byly pro budoucnost naší civilizace mnohem důležitější, než kterákoliv z nich.

Britové to pochopili mnohem dříve než my. Na rozdíl od nás, jejichž země je soběstačná ve výrobě potravin a nemuseli jsme čelit blitzkriegu,

zapůsobila na dvě generace Angličanů dlouhá období hladovění.

Než jsme začátkem roku 1943 zlomili německému ponorkovému loďstvu vaz, nadvláda na mořích tak životně důležitá pro existenci svobodného světa byla na vážkách. Kdybychom o tuhle nadvládu přišli, velká průmyslová mašinerie Spojených států, která dodávala válečnou sílu našim spojencům, by se zadržela, připravená o import strategických surovin ze zahraničí, které ji udržovaly v chodu. Naše ohromné armády by uvízly na našem pobřeží a průběh války v Evropě by nebyly schopny nijak ovlivnit. Británie měla před sebou ještě chmurnější vyhlídky – pomalé vyhladovění.

Naše země přežila dvě světové války, protože byla díky své průmyslové výkonnosti nepřemožitelná – *až dosud*. Ale naše schopnost vyrábět válečnou techniku zcela závisí na dovozu několika miliónů tun strategických surovin ročně, které se nacházejí jen v zahraničí. Když tyhle dovozy zastavíte, vyřadíte celý náš průmysl z chodu, protože určité důležité díly letounů, tanků, lodí a děl nelze vyrobit ze surovin, které se nacházejí ve Spojených státech.

Tyto suroviny se musí přivést po moři, protože počet tunokilometrů, o které se jedná, nejde zvládnout letecky. Velký berlínský letecký most, který nás v roce 1948 vytáhl z problémů, byla perfektní věc. Ale měsíční počet tunokilometrů, které se přepravovaly jen s maximálním úsilím a kapacitu letectva vytěžovaly až do krajní míry, by se snadno převezl po moři na dvou středně velkých nákladních lodích. I kdyby bylo možné mávnout kouzelnou hůlkou a vytvořit obrovskou flotilu nákladních letounů potřebnou k letecké přepravě všech našich strategických dovozů, tato flotila by byla Frankensteinem. Také by spotřebovala světovou zásobu paliva a vrátila by nás zpátky do éry plachetnic!

Obě Bitvy o Atlantik patří na jakýkoliv seznam rozhodujících bitev ve světových dějinách. Ale mezi první a druhou světovou válkou, během pouhých pětadvaceti let, jsme trpké lekce z roku 1917 zapomněli a v roce 1942 jsme je museli všechny podstoupit znovu. Doufejme, že je už nezapomeneme, protože dokonce i ve věku atomových zbraní je k přežití potřeba ovládat moře.

Po dva roky byla *U-505* jednou z velké floty ponorek, která zpochybňovala naši nadvládu na mořích a téměř nám ji vyrvala. Během svých prvních šesti měsíců na moři potopila osm spojeneckých lodí

s celkovou tonáží 46 200 BRT. Typicky útočila na obchodní lodě, plížila se Atlantikem a začátkem roku 1942 pořádala u našeho východního pobřeží jatka.

Jak plyne čas, tato ponorka v Jackson Parku by měla neustále připomínat našim lidem, kteří tak snadno zapomínají, že námořnictvo je pro bezpečí jakéhokoliv velkého národa životně důležité.

Tato kniha vypráví příběh *U-505* od položení jejího kýlu v Německu po její konečné „vplutí do doku“ v chicagském Jackson Parku. Příběh vychází z rozhovorů s její posádkou, studia jejích oficiálních dokumentů, kompletního válečného deníku a lodních deníků. Příběh této ponorky vyprávěný na pozadí Bitvy o Atlantik, v níž hrála významnou roli, by měl pomoci obnovit morálku námořnictva.

Může ukazovat, že mezi jednotlivci, kteří se setkali daleko na širém moři, aby svedli tuhle bitvu, nebyl tak velký rozdíl. Byly to podobné lidské bytosti s podobnými motivy a emocemi, řízené omylnými nadřizenými, kteří mohli dělat ty stejné velké chyby. Myslím si, že naši muži bojovali za lepší věc než ostatní, a proto zvítězili.

(Poznámka: Ve vyprávění někdy používám konverzaci mezi členy posádky *U-505*.

Samozřejmě nemohu vědět, jestli padla přesně taková slova. Ale všechna hlavní fakta tohoto příběhu jsou historicky přesná a doložená oficiálními záznamy a válečnými nebo palubními deníky. Méně významné události jsou založeny na výsleších zajatců a na dopisech, jež mám od členů posádky *U-505*, kteří jsou zpátky v Německu.)

Kapitola 1

Podivná válka

Prvním šesti měsícům pozemní války se říká „podivná válka“, ale na moři žádná podivná válka nebyla. V její úplně první den udělal jeden z Hitlerových ponorkových kapitánů hloupou chybu, která měla dalekosáhlé následky. Již několik hodin po začátku válečného stavu torpédovala ponorka *U-30* bez varování britskou zaoceánskou loď *Athenia*. V téhle zlověstné ukázce toho, co mělo následovat, přišlo o život sto dvacet osm civilistů, z toho osmadvacet Američanů.

Tohle potopení šokovalo celý civilizovaný svět. Během jedenadvaceti let uplynulých od roku 1918 podepsaly skoro všechny státy okázalou a údajně závaznou smlouvu, že už nikdy nepovedou neomezenou ponorkovou válku, jakou vedli v první světové válce Němci. Mnoho omezení se vztahovalo na potápění obchodních lodí a osobní lodě se nesměly potápět za žádných okolností. Přes to všechno začala druhá Bitva o Atlantik přesně tam, kde ta první skončila – bez varování byla potopena osobní loď.

Naivním lidem, kteří se domnívali, že při vypuknutí globální války budou tyto slavnostní sliby uzavřené mezi státy v době míru něco znamenat, to zdůraznilo některé tvrdé životní pravdy. Bezohledné nacistické ignorování slavnostních závazků vyvolalo okamžitě velké pobouření. Ukázalo se, že bezprostřední důsledek je pro Německo dokonce ještě horší.

Hitler navzdory svému ujišťování německých admirálů, že Británie nebude bojovat, rozmístil své ponorky kolem Britských ostrovů ještě před napadením Polska. Ale vydal jim přísný rozkaz, že v nepravděpodobném případě, když bude Británie bojovat, mají operovat podle pravidel námořního práva a za žádných okolností nemají potápět neozbrojené osobní parníky.

Ten mladý kapitán *U-30* nesprávně identifikoval *Athenii* jako pomocný křižník a zaútočil na ni. Po uvědomění si své chyby udržoval rádiový klid a nahlásil, co se stalo, až po návratu do Německa o několik týdnů později. Němečtí admirálové nemohli mezitím uvěřit, že mají tak mimořádného kapitána, který by neuposlechl jejich striktní rozkaz, a v tomto smyslu informovali Hitlera.

Hitler a jeho ministr propagandy Goebbels okamžitě vydali hysterické prohlášení obviňující Churchilla, že nechal dát na palubu *Athenie* časovanou nálož, aby mohl z jejího potopení obvinít Německo.

Nic nemohlo naštvat Británii víc, než tohle zjevně nepravdivé a hloupé vyjádření nacistické vlády. S tím zmizely všechny naděje na ústupky. Když se *U-30* vrátila do přístavu a její kapitán podal své kající hlášení Dönitzovi, Hitler považoval za příliš riskantní to obvinění odvolávat.

Tím, co kapitán *U-30* udělal, vlastně předběhl o několik měsíců čas. Pravidla o vedení námořní války byla v roce 1939 zastaralá. Všichni námořníci to věděli a pravidla považovali za legrační, protože to od nich politici chtěli. Pravidla zakazovala potopení osobní lodě a vyžadovala, aby

před potopením legitimního cíle, s výjimkou válečných lodí, zajistila bezpečí jeho posádky. Upřesňují, že pokud loď není blízko pevniny, nepovažují se záchranné čluny za bezpečné.

Tato pravidla sestavená v době nízké technické úrovně lodí se nedají použít na parníky vybavené radiostanicí. Pokud by tato pravidla dodržovaly ponorky, byly by k ničemu, kromě útoků na válečné lodě. Ale všechny velké státy včetně Spojených států tohle posvátné pokrytectví ratifikovaly a přitom velmi dobře věděly, že jakmile vypukne nějaká velká válka, všechna pravidla půjdou stranou. Bylo to jako uzavření dohody, že od nynějška, když shodíme na města atomové pumy, zabijeme jen muže zapojené do bojů. Taková pravidla nedávají větší smysl než pravidla pro znásilnění.

Němci přesto ještě chvíli předstírali, že pravidla dodržují. Ale omyly kapitánů ponorek, odvety Britů a protiodvetná opatření Němců udělala z celé téhle hloupé smlouvy cár papíru. Němci se pokoušeli vytvořit kolem Británie námořní blokádu, aby ji vyhladověli, a potápění válečných lodí nebylo v tomto typu operace k ničemu. Hitler po několika měsících všechna omezení ohledně potápění britských lodí odvolal a americké ponorky potápěly o dva roky později v Pacifiku všechny lodě podle stejných zásad jako ponorky německé.

Je to jediný způsob jakým může ponorkové loďstvo operovat. Ponorka na hladině není ve svém živlu a je beznadějně zranitelná leteckým nebo dělostřeleckým útokem. Jedinou výhodou ponorky proti její kořisti je neviditelnost. Musí operovat kradmo, útočit bez varování a vytrátit se nezpozorovaná. Nemůže nalodit přeživší, protože má na palubě stěží místo pro vlastní posádku.

Ponorková válka, ať už se vede kdykoliv, je chladnokrevná záležitost, která nemá žádná pravidla kromě výhodnosti. Ale všechny civilizované státy bez problémů ospravedlňují bombardování měst, a přitom počet žen a dětí zabitých ve druhé světové válce ponorkami je kapkou v moři ve srovnání s těmi, které zahynuly při bombardování měst. Teď, když uvažujeme v měřítku jaderných zbraní, nikoho moc nepobouří civilisté uhořelí v troskách průmyslových měst.

Ti, kdo mají sklon k rozčilení z flagrantního porušování pravidel námořní války nacisty, by možná rádi věděli, že se Spojené státy oficiálně stále drží těch nesmyslných pravidel. Ale také stavíme ponorky na jaderný

pohon, zkonstruované tak, aby vydržely nepřetržitě zanořené několik měsíců. Říkám si, jestli je nějaký čtenář tak naivní, aby si myslel, že se z ponorky na jaderný pohon, která je téměř nezničitelná, pokud zůstává zanořená, se sama změní ve vynořenou kachnu jen proto, aby dodržovala pravidla vedení války. Na základě všech minulých zkušeností říkám: „Ne!“

Veteráni první světové války, kteří v roce 1939 stále sloužili na moři, si možná říkali: „Tak začínáme tam, kde jsme skončili.“ Německé ponorky operovaly za první světové války několik prvních měsíců v operačních oblastech blízko britských břehů a mezi válkami došlo v ponorkové nebo protiponorkové taktice k velmi málo změnám. Německé ponorky se v podstatě nezměnily a jejich hlavní zbraní bylo stále rovněž plující stlačeným vzduchem poháněné torpédo s kontaktním zapalovačem. Torpédoborce stále používaly proti ponorkám hlubinné pumy a jediným novým vývojem bylo zařízení zaměřující cíle pod hladinou zvukovým signálem, zvané Brity Asdic a námi sonar, které se nejprve značně přeceňovalo. Letouny se mezi válkami velmi zdokonalily, ale RAF nevěnovalo protiponorkové válce pozornost. Jeho piloti na ni nebyli vycvičeni a neměli pro letouny vyvinuté účinné zbraně k nasazení proti ponorkám. V počátečních měsících války byly letouny RAF pro německé ponorky stěžejním víc, než jen strašáky. Takže potopením *Athenie* začala druhá Bitva o Atlantik přesně tam, kde ta první před jedenadvaceti lety skončila.

Obecná strategie Německa byla tehdy úplně stejná jako předtím, to znamená vytvořit blokádu kolem Británie a vyhladovět ji. Ostrovní říše jako Japonsko nebo Velká Británie nemohou dlouho přežít, pokud je odříznete pod určité minimum od dovozu potravin. Bez ohledu na to, jak pevně jsou jejich obyvatelé přesvědčeni, že bojují za správnou věc, bez ohledu na to, jak pevně jsou rozhodnutí bojovat až do trpkého konce, a bez ohledu na to, jak mohutná vojska mohou na ostrově být, když začnou lidé hladovět, kapitulace je stejně nevyhnutelná jako smrt a daně. Velká Británie čelila této bezútěšné perspektivě během dvou generací dvakrát. Japonsko bylo na prahu vyhladovění bez možnosti úniku, když jsme mu otevřením Pandořiny skříňky jaderné pumy umožnili zachovat si při kapitulaci tvář.

V roce 1939 zbývaly Británii do hodiny zkoušky stále ještě tři roky. Plány německého námořnictva pro válku proti Velké Británii vyžadovaly čtyři sta ponorek a v roce 1939 jich Německo mělo jen sedmapadesát.

Hitler se vrhl do války přes protesty všech svých admirálů, kteří věděli, že ještě není na boj s Británií připravený. Hitler si byl jistý, že Británie bojovat nebude. Když se ukázalo, že bude, dostali admirálové přes senzační *Führerovy* úspěchy během prvního roku války strach. Na rozdíl od bývalých kaprálů jako Hitler a Napoleon chápali, že můžete dobýt kontinentální Evropu a stále prohrát válku, pokud neovládáte moře kolem Evropy.

Německé námořnictvo ihned spustilo obrovský program staveb ponorek, který do konce války vyprodukoval celkem 1102 nových lodí. Výroba se zvyšovala od dvou lodí za měsíc v roce 1939 po více než třicet měsíčně uprostřed války. Uskutečnění takového výrobního programu v přetíženém německém válečném hospodářství bylo velkým organizačním a plánovacím výkonem a politickou intrikou. Admirálové Raeder a Dönitz museli svádět boj s leteckým maršálem Göringem a armádou o každou tunu oceli a každou člověkohodinu práce, kterou potřebovali. Nevypočitatelný *Führer* občas řešil spory ohledně priorit a dával prioritu číslo jedna současně čtyřem až pěti konkurujícím si projektům, takže ponorky, proudové stíhačky, zbraně V a tanky mohly všechny mít vyšší prioritu než ostatní druhy zbraní. Spojenecké bombardování loděnic stavějících ponorky vytvářelo ve výrobních harmonogramech chaos, ale ponorkové loďstvo vyrostlo z 57 lodí v roce 1939 na 450 v roce 1943. Stejně velkým problémem jako stavba ponorek byl výcvik jejich posádek. Práce štábu, plánování a logistické úsilí vkládané do stavby a výcviku této floty byly stejně důkladné a účinné jako její operační řízení, které páchalo na moři takovou spoušť.

Bilance ponorek během celé války, se dá shrnout takto:

K dispozici na začátku	57	Potopeno	781
Zajato	1		
			(U-505)
		Potopeno posádkou	215
Postaveno	1102	Kapitulovalo	162
			(včetně U-570)
Celkem	1159	Celkem	1159

Lidské ztráty byly v ponorkovém loďstvu ohromné. Z celkem 40 000 ponorkových námořníků jich válku přežilo jen 12 000.

Na druhé straně téhle účetní knihy bylo 5700 potopených spojeneckých lodí o celkové tonáži 23 milionů BRT a 48 000 námořníků obchodního loďstva, kteří šli ke dnu s nimi.

Výrobu a operování tohoto velkého ponorkového loďstva řídila podivná skupina lidí. Na vrcholu této pyramidy byl samotný Adolf Hitler, bývalý kaprál z první světové války, který to za čtyři roky nasazení na frontě nedotáhl ani na rotmistra, ale o dvacet let později se málem stal největším dobyvatelem ve vojenské historii. Lodě ho fascinovaly a jeho zálibou bylo pamatování si technických detailů válečných lodí. Řekl vám rychlost, výzbroj a výtlak vlastních a všech hlavních nepřátelských lodí. Míval záblesky geniality a přes rady všech svých vojenských expertů se často pouštěl do zoufalých podniků. Mnoho z jeho potrhých plánů uspělo jen proto, že byly tak troufalé, že na ně nebyl nepřítel připravený. V námořní oblasti to udělal, když přes protesty svých admirálů prosadil proražení uzávěry Lamanšského průlivu loděmi *Scharnhorst*, *Gneisenau* a *Prinz Eugen*. Ale jindy se vrhal do věcí po hlavě a vydával lodím na moři taktické rozkazy, kterými působil katastrofy, jako tomu bylo v případě *Tirpitz*, *Scharnhorsta* a *Hipper*. Moři nerozuměl a neměl ho rád, ale byl to egomaniak, který často zasahoval do věcí, o nichž nic nevěděl, a k fenomenálním úspěchům používal předtuchu, ale nevěděl, kdy má skončit. Dostal se vlastně do stavu, kdy nemohl skončit, dokud nedobude celý svět. Nakonec mu v tom zabránilo moře.

Dvěma hlavními vojenskými poradci Hitlera byli admirál Raeder, vrchní velitel válečného námořnictva, a maršál Göring, vrchní velitel luftwaffe. Tihle dva se navzájem srdečně nenáviděli a spoustu času trávili pomlouváním u Hitlera toho druhého. Göring se námořnictvu posmíval a tvrdil, že jeho luftwaffe vyhraje válku sama. Trval na tom, aby všechny německé letouny patřily pod jeho velení a zabránil námořnictvu v získání jeho vlastního letectva, které v Bitvě o Atlantik tak naléhavě potřebovalo, a v žádném případě nechtěl posílat své letouny na pomoc ponorkám na moři. Když mohly potopit loď samotné bombardéry luftwaffe, tak to jednoznačně podporoval, ale nehodlal je posílat jako pátrače, aby Dönitzovým ponorkám pomáhaly zvyšovat skóre.

Admirál Dönitz byl jako vrchní velitel ponorkového loďstva Raederův hlavní podřízený. Dokonce ani tihle dva spolu moc nevycházeli. Raeder mu záviděl obrovský nárůst jeho floty, zatímco hladinové loďstvo bylo

vyřazeno ze hry. Občas nařizoval rozsáhlé změny v organizaci ponorkového loďstva, aniž by je vůbec konzultoval s Dönitzem, a pak je musel rušit, když mu Dönitz dokázal, že jsou nesmyslné.

Göringovi se nakonec podařilo vrazit Raederovi nůž do zad a připravit ho o funkci vrchního velitele válečného námořnictva. V lednu 1943 ho nahradil Dönitz. To se nakonec obrátilo proti tlustému leteckému maršálovi, který přišel o přízeň Vůdce, když se jeho bombastická prohlášení ohledně luftwaffe ukázala jako falešná. Hitlerovým posledním oficiálním aktem před svou sebevraždou bylo jmenování Dönitze jako svého nástupce a nařídil mu, aby toho tlust'ocha kvůli velezradě zlikvidoval. Když se vezme v úvahu všechno to hašteření a intrikování, které se odehrávalo na nejvyšší úrovni, a řada životně důležitých rozhodnutí založených pouze na Hitlerových nápadech, je zázrakem, že nacisté ovládli Evropu, místo aby válku prohráli už po prvním roce.

Když se dnes ohlédneme zpět, válka byla od samého počátku pro Německo sebevražedná. Hitler si toho ukousl víc, než mohl sníst. Postavil 83 miliónů Němců proti zbytku západního světa, vtáhl do ní po svém boku šest dobytých států a na hřbetu vlekl Mussoliniho Itálii. Jakmile chytil rozzuřeného býka za ocas, nemohl ho pustit. Zavlekl do války 380 miliónů lidí, neomezený ruský kanónenfutur, spojené námořnictvo Velké Británie a Spojených států a obrovskou výrobní kapacitu USA. Teď se zdá neuvěřitelné, že o výsledku mohly vůbec panovat nějaké pochybnosti.

V Hitlerově konečné porážce hrály rozhodující roli letectvo a námořnictvo. Zabránily jeho zdánlivě neporazitelným armádám v postupu přes Lamanšský průliv. Umožnily Spojeným státům dovážet suroviny z celého světa, vyrobit z nich zbraně a dopravit je do Británie a Sovětského svazu. Poskytly Spojeným státům čas k výcviku obrovských armád a jejich přepravě do zahraničí. Konečně nám umožnily vylovení vojsk v Africe, Itálii a Francii a zásobovat je, když tlačily Němce zpátky za Rýn. V bitvě o ovládnutí moří se ukázalo jako neocenitelné vytvoření letecké složky v námořnictvu, na kterém americké námořnictvo pracovalo v předchozích dvaceti letech. Ale kdyby měl Dönitz na začátku války čtyři sta ponorek, jak to němečtí admirálové plánovali, nic z toho by nebylo možné.

Ačkoliv v té velké bitvě o ovládnutí moří došlo k mnoha zajímavým a dramatickým událostem, skutečný strategický příběh, na kterém závisel výsledek války, vyprávěly sloupce čísel v Admiraltě a na Dönitzově

velitelství. Hlášení z bojových akcí na mořích byla poutavým čtením, ale skutečně důležitými zprávami byly neosobní statistické tabulky; potopená tonáž, nově postavená tonáž, tuny přepraveného materiálu proti počtu potopených ponorek, nově postavené ponorky a operační ponorky hlásící se Dönitzovi do služby z výcvikových základen. Ve sloupcích čísel, které se vytrvale týden za týdnem hromadily, byly hrdinské činy a ztracené životy podružené.

Lidé, kteří řídí jakoukoliv velkou operaci zahrnující vzájemné působení mnoha protichůdných faktorů, ať je to mírová akce nebo Bitva o Atlantik, vždy najdou nějakou kombinaci čísel, která je důležitější než jiná, jež jim říká, jak dobře svou práci dělají. Obě strany brzy dospěly v Bitvě o Atlantik ke stejnému kritériu. Na naší straně se mu říkalo „směnný kurz“. Byl to jednoduše počet potopených obchodních lodí v daném čase dělený počtem potopených ponorek ve stejném období. Pokud bylo v daném období potopeno padesát obchodních lodí a ke dnu šly dvě ponorky, byl směnný kurz pětadvacet ku jedné. Účetní Davyho Jonese na dně moře si odškrtli pětadvacet obchodních lodí dosedajících do pravěkého bahna na dně moře, než zpozorovali jednu německou ponorku, jak se tam ukládá. Tento směnný kurz se měnil od dvaceti ku jedné v prvních několika měsících na devětaosmdesát ku jedné v roce 1942 a ke konci války poklesl na méně než jedna ku jedné. Toto jednoduché číslo eliminovalo všechno to podružené hrdinství, oddělilo mnoho dalších zajímavých, ale poměrně nedůležitých statistik, a oběma stranám odpovědělo na skutečně důležitou otázku: „Jak si vedeme?“ Jestli bylo deset ku jedné, tak byla bitva právě vyrovnaná. Když bylo vyšší, pak měli Spojenci problém. Pokud bylo menší, pracoval Dönitzův štáb dlouho do noci, aby ho zase zvýšil.

Měsíc po začátku války, když Bitva o Atlantik stále ještě získávala své obrysy, jedna německá ponorka zaznamenala nejúžasnější vítězství v celé námořní válce. Kapitánporučík Prien pronikl 14. října 1939 s *U-47* britskou obranou na hlavní základnu Královského námořnictva Scapa Flow, kde torpédoval a potopil bitevní loď *Royal Oak*, na níž přišlo o život 850 námořníků. V té době se Scapa Flow považovalo za nedobytnou pevnost. Bylo nemyslitelné, že by se něco kromě letounu mohlo dostat někam blízko k lodím ve Scapa Flow a letecké bombardování bylo tehdy tak nepřesné, že nepředstavovalo vážné nebezpečí.

Existuje několik průlivů, kterými se může tak malá loď jako ponorka dostat do Scapa Flow. Hlavní vstupní průliv byl chráněn podvodními sítěmi a byl samozřejmě přísně střežen, takže by se dovnitř nedostala nepozorovaně ani ryba. Menší průlivy, všechny úzké, skalnaté a kvůli silným proudům i za denního světla obtížně proplouvatelné, byly v nejužších místech zataraseny potopenými loděmi. Všechny lodě ve Scapa Flow se cítily bezpečně, jako by byly v suchém doku ve své domovské loděnici.

Ale Prien kolem půlnoci 14. října proklouzl s *U-47* kolem potopené lodě, která byla potopená jen několik metrů od své správné polohy ve skalnaté úžině se silnými proudy a dostal se na nejsvatější místo britského námořnictva ve Scapa Flow. Strávil tam tři hodiny, podnikl na *Royal Oak* dva útoky s půlhodinovým odstupem, potopil ji a dostal se zase ven.

Když se Prien proplétal kolem té potopené lodě v nejužším místě průlivu na cestě dovnitř, na břehu parkovalo auto se světlometry namířenými na *U-47*, jehož řidič vystoupil, chvíli toho vetřelce sledoval a pak odjel. V historických knihách se nepíše, co ten řidič udělal, když přijel do svého cíle. Ale i kdyby poznal, že je to německá ponorka, pochybuji, že by to něco změnilo. Kdyby nějaký vesničan zatelefonoval v jednu hodinu ráno na velitelství britského námořnictva a nahlásil, že právě viděl německou ponorku pronikající do jejich nedobytné pevnosti, poslali by k němu nejbližšího strážmistra, aby ho odvezl do místního blázince. Královské námořnictvo tehdy mělo stále pocit, že ovládá moře, a na Hitlerovo námořnictvo pohlíželo s pobaveným pohrdáním. Když *Royal Oak* zasáhlo Prienovo první torpédo, její kapitán a admirál na palubě tomu nevěřili a měli podezření na výbuch na lodi. Toto přesvědčení trvalo půl hodiny, zatímco Prien kroužil, nabíjel torpédomet a pak ji zasáhl podruhé a hladce ji smetl z hladiny.

Churchill o téhle události řekl: „To se musí považovat za odvážnou akci.“ Souhlasím. Podle mého názoru to byl po mnoho let největší individuální odvážný čin vykonaný na moři. Královským námořnictvem to skrz naskrz otrásl a dalo mu jasně najevo, že přes podivnou válku na pevnině musí na moři čelit skutečné válce. Ohromný šok, který Britové utrpěli, je jasně patrný z faktu, že od té chvíle začínalo zaměstnancům Admirality víkendové volno v sobotu večer místo v pátek dopoledne!

Prienovo vítězství mělo důležité důsledky také pro Německo. Zvýraznilo možnosti ponorek a pomohlo Dönitzovi získat pro svůj program stavby ponorek nejvyšší prioritu. Prien se stal hrdinou země a Hitler ho osobně vyznamenal Rytířským křížem.

Prien byl prvním ze tří velkých ponorkových es. Jména Prien, Kretschmer a Schepke se za něco víc než rok stala v celém Německu populární. Později o nich řeknu něco víc.

Jen dva měsíce po tomhle Prienově velkém činu došlo v jižním Atlantiku k dramatické události v hladinové válce. „Kapesní bitevní loď“ *Admiral Graf Spee* byla od začátku války na volném lovu, kradla se potají sem a tam mezi Afrikou a Jižní Amerikou a potopila 50 000 BRT lodí. Mimochodem úzkostlivě dodržovala Pravidla námořní války, před potopením lodí je zastavovala a prohledávala a zachraňovala celé jejich posádky.

Obchodní námořníci podstupovali ve druhé světové válce mnohá nebezpečí – ponorky, letouny, hladinové útočníky a miny. Kdyby si měli vybrat, jak má být jejich loď potopena, vždy by si vybrali hladinového útočníka – alespoň ho vidíte připlouvat a jste možná půl hodiny předtím varováni před vaším osudem. Kromě toho existuje mezi námořníky zvláštní druh mezinárodního bratrství a hladinová nájezdníci přeživší vždy z moře vyzvedávají.

Admiral Graf Spee se 13. prosince 1939 střetl u pobřeží Jižní Ameriky s třemi britskými křižníky, jimž velel komodor Harwood. Německá loď měla výtlak 10 000 tun, vyzbrojena byla šesti děly ráže 280 mm a byla dobře pancéřována. Největší z těch britských křižníků měl výtlak 7500 tun, celková hmotnost granátů vystřelovaná z děl všech tří křižníků byla menší než ta z *Admiral Graf Spee* a všechny byly jen slabě pancéřovány. Bylo to úplně jako střet grizzlyho s třemi zuřivými teriéry. Ale v tomto případě byli ti teriéři nejen zuřiví, ale také zkušení a odvážní. Po celém dni probíhajícího boje, který budou kapitáni křižníků od teď považovat za klasický, vyhledal poškozený *Admiral Graf Spee* útočiště v neutrálním přístavu v Montevideu, aby si lízal prakticky povrchní rány, a britské křižníky nechal na sebe čekat na moři. Po třech dnech, když uruguayská vláda požádala kapitána *Admiral Graf Spee*, aby odplul, ale chytrá britská propaganda německého kapitána vystrašila a přesvědčila ho, že na něj venku čeká velká skupina britských lodí včetně bitevního křižníku. Ve skutečnosti byl jeden z těch tří křižníků

tak vážně poškozen, že se odploužil do nejbližší loděnice, a venku byly jen ty zbývající dva, také poškozené. Německý kapitán, než by čelil tomu, co považoval za jisté zničení, potopil svou loď výbušninami v deltě řeky de la Plata. Po dvou dnech spáchal sebevraždu.

Líčím tuhle událost tak podrobně proto, že v příběhu *U-505* hraje sebevražda důležitou roli stejně jako ve zhroucení nacistického režimu. Největší německý generál, Rommel, spáchal ke konci války sebevraždu, než aby byl obviněn z velezrady. Když se kolem Hitlera hroutily trosky Říšského kancléřství, přivedl svou sebevraždou celou Říši k „Soumraku bohů“. Göring vyvolal zklamání po rozsudku Norimberského tribunálu, když převezl kata kapkou jedu. Jak se ukáže později, dvě hlavní postavy v příběhu *U-505* také zvolily nejjednodušší způsob, jak se z toho vyvléknout. V bezbožném totalitním režimu, kde je důležitý jen úspěch, je jedinou možnou reakcí na selhání sebevražda. Celá válka byla pro Německo sebevražednou záležitostí... a možná pro nás všechny, když jsme vypustili Frankensteina jaderného štěpení, abychom totálně porazili Japonsko.

Po potopení lodě *Admiral Graf Spee* se z Bitvy o Atlantik stalo neustálé úsilí o vynucení blokády Británie, které se protáhlo na pět let. V prvním roce před položením kýlu *U-505* vynikala mezi kapitány německých ponorek tři jména – Prien, Kretschmer a Schepke. Mezi počátkem války a dubnem 1941 si tito tři vybrali z atlantické lodní dopravy strašnou daň. Prien a Schepke překročili 200 000 potopených BRT a Kretschmer zaznamenal fantastických 325 000 BRT. Nejvyšší potopená tonáž dosažená jakýmkoliv americkým ponorkovým kapitánem v Pacifiku byla necelých 100 000 BRT. Tato německá esa potopila přes sto padesát lodí. Všichni tři dostali nejvyšší německé vyznamenání – Rytířský kříž s dubovou ratolestí, meči a brilianty.

Zatímco tato tři esa navyšovala své konto a razila cestu svým následovníkům, Královské námořnictvo a RAF se učily základní pravidla protiponorkové války. V době, kdy ta podivná válka na pevnině skončila, naučily se toho už dost, aby německým ponorkám operování v blízkosti pobřeží Britských ostrovů ztížily. Německé ponorky se musely přemístit dál do Atlantiku a zůstat mimo dolet letounů RAF, jejichž osádky se již naučily navigaci nad mořem a místo poměrně neškodných leteckých pum teď byly vyzbrojeny hlubinnými pumami. Tento odsun do Atlantiku zvýšil vzdálenost ponorkových operačních oblastí od německých základen

a ponorky musely trávit víc času cestou do pro ně výhodné oblasti a zpět. Přesto pokračovaly v působení velkých škod spojenecké loďní dopravě. Když v červnu 1940 položili kýl *U-505*, statistika byla následující:

Potopené spojenecké lodě (ze všech důvodů) **249** (1 016 000 BRT)

Potopené německé ponorky **23**

Směnný kurz **11:1**

Z války na moři se stal pochmurný obraz blokády, která z německého pohledu pokračovala celkem úspěšně, a německé ponorky začínaly utahovat kolem britského krku smyčku. Zhruba za další rok mohly Británii uškrtnit – kdyby válka trvala tak dlouho.

Ale válka v západní Evropě skončila nečekaně rychlou porážkou Francie, a když byl kýl *U-505* položen, byli Němci před branami Paříže. Válka by možná skončila ještě předtím, než mohli *U-505* dodělat.

Kapitola 2

Převzetí *U-505* do služby

Příběh *U-505* začíná v loděnicích Deutsche Werft v Hamburku, kde 12. června 1940 položili její kýl. Když na kýlu tohoto mořského vlka dělali první svary, Hitlerovy tankové divize se hnaly Francií a zjevně neporazitelné hrnuly všechno před sebou. Dobyly Polsko, obsadily Norsko, zatlačily Brity u Dunkerku do moře a během dvou dní vjely triumfálně do Paříže. Hitlerovu dobytí západní Evropy bránila už jen jediná překážka – moře.

Byl to vlastně jen úzký pruh moře, Lamanšský průliv, široký v nejužším místě jen osmnáct mil, který dělil jeho vítězné armády od Británie. Bylo velkým otazníkem, jestli může tato historická bariéra stále zadržovat drtivou sílu luftwaffe a tankových divizí, jakou právě předvedly šokovanému světu. V Německu se stavělo mnoho ponorek podobných *U-505*, které měly tuhle bariéru překonat.

Ve stejný den, kdy byl položen kýl *U-505*, se francouzský odpor zhroutil. Takže když došlo k této události otřásající světem, nenašel se žádný nacistický pohlavár, který by byl v Hamburku přítomen takové rutinní a nedůležité věci, jako je položení kýlu další ponorky. Luftwaffe a wehrmacht se zdály být nepřekonatelné a jen málo lidí v nacistickém

generálním štábu pochybovalo o tom, že je konec války na dosah ruky. Co na tom změni, jestli se položí kýl další ponorky nebo ne? Rodila se historie a podle Hitlera mír, který se brzy uzavře, bude trvat „tisíc let“.

Dva dny po položení kýlu vstoupily dobytvačné německé armády do Paříže, Hitler si v lesíku Compiègne trošku zakřepčil, podepsal příměří s Francií a mnoho lidí si myslelo, že tahle ponorka a její sesterské lodě, které se kvapně dokončovaly, se v téhle válce nikdy nedostanou na moři do akce.

Velice se mýlili. Historie se držela časem ověřené tradice, že se opakuje – a tankové divize zůstaly následující tři roky připravené na francouzské straně Lamanšského průlivu. Luftwaffe přelétala Lamanšský průliv podle své libosti a rozsávala smrt a ničení na Londýn, Coventry, Plymouth a mnoho dalších anglických měst. Ale vláda na moři, i když nebyla úplně jednoznačná, a vítězství v letecké Bitvě o Británii zachránily Británii před invazí stejně jako před sto lety, kdy Napoleon, další dobytvačný bývalý kaprál, který nechápal sílu moře, zůstal stát se svými legiemi proti útesům doverským. Británie to přes krev a pot díky síle moře přežila – a porazila Hitlera.

Takže i když v době, kdy se pokládal její kýl, Dánsko, Nizozemsko, Belgie a Francie kapitulovaly, práce na *U-505* během následujícího roku, kdy se toho moc neudálo, rychle pokračovaly.

V průběhu toho roku luftwaffe zahájila a prohrála leteckou Bitvu o Británii. Leteckým bombardováním chtěla zlomit vůli Britů se účinně bránit, ale zaplatila velkou daň stíhací obraně a začínalo být jasné, že Německo nemůže vyhrát pouze leteckým bombardováním. Hitler neochotně opustil své plány na invazi do Británie, protože mu jeho letečtí maršálové a admirálové nemohli zaručit bezpečné překročení Lamanšského průlivu invazními vojsky. Osmnáct mil slané vody, které se daly přeplovat za pár hodin, ale jimž dominovalo Královské námořnictvo a RAF, zastavilo wehrmacht, který bleskově porazil Polsko a Nizozemí a z „nedobytné“ Maginotovy linie udělal terč posměchu.

Porážka Francie mezitím umožnila Dönitzovi přesunout ponorkové základny z Německa na francouzské pobřeží Biskajského zálivu. Byl to pro něj vítaný průlom, protože blízko pobřeží Velké Británie začínalo být jeho lodím horko. RAF se toho od začátku války hodně naučilo a pro něj bylo důležité přesunout svou operační zónu dál do Atlantiku mimo dolet letounů

vzlétajících z pevniny. To zvětšilo vzdálenost jeho operačních oblastí na asi tisíc mil na jednu cestu, ale přesun základen do Biskajského zálivu to zase vykompenzoval.

Válka na moři byla zatím nerozhodnutá a byla to jen předběžná ukázka toho, co mělo přijít. Spojenci ztratili 374 lodí o celkovém výtoku 1,5 miliónů BRT, ale to nestačilo ani k tomu, aby se v Británii musel zavést přidělový systém na potraviny. Německá lodní doprava byla kromě spojení mezi Švédskem a Norskem úplně přerušena. Ale Hitler dobyl tolik nových území a získal tolik nových zdrojů, že ho blokáda Královského námořnictva nijak zvlášť nebolela...zatím. Válka s Británií se dostala do přechodné slepé uličky. Británie sbírala síly na poslední zoufalý boj na plážích, kopcích a na ulicích, pokud se Hitlerovy tanky dostanou přes Doverskou úžinu.

Během prvních deseti měsíců se velikost německého ponorkového loďstva nezměnila. Do floty přibylo třidvacet nových ponorek, ale třidvacet jich bylo potopených. Ovšem počet operačně použitelných ponorek se snížil, protože polovina floty dostala za úkol výcvik nových posádek pro velký program výstavby ponorek, který tehdy nabíral rychlost. Když byl kým *U-505* položen, spojenecké loděnice byly ještě v útlumu, ale výroba německých ponorek se zvyšovala na třicet měsíčně. Následující rok začala německá ponorková flota rychle růst a naše celková flotila obchodních lodí se snížila skoro o tři milióny BRT.

Když Dönitz přesunul svou operační zónu na otevřený Atlantik, potřeboval změnit taktiku. Dokud byla ta zóna blízko Británie, kde se sbíhaly lodní trasy, jeho ponorky operovaly jako osamělí vlci a jednoduše čekaly v blízkosti plavební dráhy, až k nim lodě připlují. Ale na otevřeném moři, kde se daly trasy konvojů měnit, se operace osamělých vlků nevyplácely, protože byly příliš závislé na štěstí při nalezení lodního konvoje. Jedna ponorka mohla napadnout konvoj, zatímco nějaká sesterská ponorka hlídkující jen o padesát mil dál nemusela objevit nic a se všemi torpédy se vracela na základnu.

Dönitz měl eso v rukávu - taktiku smečky později známé jako vlčí smečky, kterou vymyslel na předválečných cvičeních. Byla to revoluční koncepce, která vycházela z toho, že pro získání největšího efektu z ponorek musí po většinu doby operovat jako hladinová plavidla, a která

zrušením požadavku na rádiové ticho podstupovala dobře vykalkulované riziko.

Dönitzovo velitelství převzalo operační velení ponorek na moři a rozmístilo je do dlouhé linie napříč trasami konvojů. Jakmile jedna z ponorek zpozorovala konvoj, neplula už ponořená a pak použila všechna svá torpéda. Zůstávala na hladině a sledovala konvoj tak, že měla na dohled stězně těsně nad obzorem, a podala rádiem hlášení Dönitzovi. Ten ohlásil rádiem polohu konvoje, jeho kurs a rychlost ostatním ponorkám v linii, a ty se velkou rychlostí po hladině sbíhaly ke kořisti. Často je navigoval naváděcí signál z pronásledující ponorky, která si to mohla dovolit, protože byla mimo dolet z pevniny vzlétajících letounů. Když se na každé straně konvoje shromáždilo pět až šest ponorek, Dönitz je v noci vypustil k útoku na konvoj, který čistě díky svému počtu zmasakrovaly.

Když to teď popisuji, zdá se to velmi jednoduché a logické. Ale když to Dönitz udělal, byl to naprostý průlom v dosavadní taktice ponorek. Ponorky byly tradičně osamělými vlky a rádiový klid byl posvátnou krávou. Tato odvážná změna v taktice zastihla Spojence nepřipravené a Dönitzův nový nápad přinesl okamžitý velkolepý úspěch. Tyto vlčí smečky si v příštích dvou letech vybíraly na našich konvojích v severním Atlantiku strašnou daň.

Německé válečné dějiny označují noci 18. a 19. října 1940 za „Noci dlouhých nožů“. O těchto dvou nocích skupina dvanácti ponorek vedená těmi třemi velkými esy Prienem, Schepkem a Kretschmerem vnikla do dvou konvojů a řádila v nich jako smečka hladových vlků ve stádu ovcí. V chladném Atlantiku několik set mil od britského pobřeží se odehrávala námořní verze *Dantova Pekla*.

Po celodenním číhání na hladině těsně za obzorem smečka po setmění udeřila s nebývalou agresivitou. Ponorky útočily konvojem křížem krážem jako Apokalyptičtí jezdcí a pálily torpéda doprava i doleva. Oblohu osvětlovaly světlice, pálila děla všech ráží a celou noc se rozléhaly tlumené exploze torpéd a hlubinných pum. Celé hodiny panovaly scény šíleného zmatku. Tankery s obrovskými záblesky explodovaly a potápěly se, hladina pokrytá benzínem celou noc hořela a vydávala k té pokračující hrůze oslnivé světlo. Lodě usilovně manévrovaly, aby se vyhnuly torpédům, a vzájemně se srážely a potápěly se. Obsluhy děl pálily na německé ponorky proplouvající mezi kolonami konvoje, a střílely přitom do sousední

kolony. Doprovodná plavidla pronásledující ponorky byla omylem považována za ponorky a střílely po nich lodě, které měly chránit. Tu noc byl doprovod konvoje naprosto neúspěšný a nepoškodil ani jednu německou ponorku. Obchodním lodím, které tomu masakru unikly, se to podařilo jen proto, že tam nebylo dost útočníků, aby je všechny potopili.

Námořníci, jejichž lodě šly ke dnu, netrpěli tu noc v ledově studené mořské vodě dlouho. Po asi pěti minutách ve vodě o teplotě těsně nad bodem mrazu těla ztuhla a po asi patnácti minutách nastala celkem klidná smrt. Příslušníci posádek tankerů měli těla zmrzlá a hlavy a ruce měli úplně spálené od hořícího benzínu, který pokrýval hladinu. Několik námořníků z torpédovaných lodí přežilo, ale měli ruce a nohy tak omrzlé, že se nedaly zachránit. Lékaři jim je museli blízko těla amputovat.

Pro námořníky obchodních lodí to byly noci paniky s nevídanou hrůzou stále znovu přicházející ze tmy ze všech stran. Přežití bylo záležitostí čirého štěstí, protože torpéda vypálená ze středu konvoje často minula svůj zamýšlený cíl, ale zasáhla loď v další koloně. Hořící tankery osvětlovaly přítele i nepřítele, ale černé ponorky s palubami zaplavenými vodou byly mnohem hůře vidět, než velké nákladní lodě, a velitelská věž je pro obsluhu děl na kývajících se lodi maličký cíl.

Pro Němce je „Noc dlouhých nožů“ jedním z vrcholů v jejich námořních dějinách. Ale pro chladnokrevné účetní Davyho Jonese je to pouze jedna událost ve velké statistické tabulce sestavené na mořském dně a zaznamenané v jejich vilejší pokryté účetní knize jednoduše nazvaná „18. a 19. října 1940, konvoje SC7 a HX79 – 32 lodí, 150 000 BRT“. V následujících letech zde bude zaznamenaná řada podobných událostí, ale žádná z nich se „Noci dlouhých nožů“ nevyrovná.

O šest měsíců později, v březnu 1941, se Britové za tuhle noc hrůzy pomstili. Do té doby potopili za devatenáct měsíců celkem jedenatřicet německých ponorek, ale za poslední tři a půl měsíce nepotopili ani jedinou. Mezi 8. a 17. březnem byla na hlavní seznam na Admiraltě zaznamenána postupně tři potopení:

Datum	Ponorka	Příčina potopení
8. března	U-47	HMS Wolverine
17. března	U-99	HMS Walker
17. března	U-100	HMS Walker

U-47 byl Prien, *U-99* Kretschmer a *U-100* Schepke. Během devíti dnů smetli ze šachovnice tato tři velká esa! Pro Dönitze a pro celé německé ponorkové loďstvo to byla zatím nejtěžší rána za války. Prien a Schepke šli ke dnu se svými loděmi, Kretschmer byl zajat a zbytek války strávil v zajateckém táboře. Po válce se stal námořním kapitánem v novém německém námořnictvu.

Kretschmerovo zajetí je v souvislosti s příběhem o *U-505* zajímavé. Do úzkých ho v noci, když sledoval konvoj, zahnal dva britské torpédoborce, z nichž jeden jen před půl hodinou potopil Schepkeho ponorku. Zanořil se do tří set stop, kde ho vážně poškodily hlubinné pumy, přestal loď ovládat a ta začala klesat ke dnu v hloubce několika tisíc stop. Mohl si vybrat mezi obětováním sebe a své posádky tím, že ji nechá klesat do hloubky, kde ji tlak vody rozdrtí, nebo vyprázdnit balastní nádrže, dostat ji na hladinu a dát své posádce šanci na záchranu. Rozhodl se pro to druhé a na hladinu se vynořil velmi blízko těch torpédoborců. Na hladině byl bezmocný a měl v úmyslu se vzdát a ponorku potopit. Ale to nemohly posádky těch torpédoborců tušit, zejména v noci. S ponorkou zahnanou do kouta se běžně zacházelo jako s tygrem v úzkých. Vzdání se je pro oba nemožné. Britové zahájili na *U-99* palbu a Kretschmer a jeho posádka se deset až patnáct minut krčili na palubě za můstkem, zatímco torpédoborce po nich pálily. Když Britové konečně zjistili, že je ponorka neškodná a palbu zastavili, Kretschmer poslal svou posádku dolů, aby si před opuštěním loď vzala teplé oblečení. Dalších asi patnáct minut se ponorka a ty dva torpédoborce houpaly na hladině a podezřívavě se pozorovaly. Nakonec se jeden torpédoborec přiblížil těsně k *U-99* a vypadalo to, že spouští na hladinu člun. Kretschmer poslal svého technického důstojníka dolů, aby otevřel ventily a ponorku potopil. Důstojník splnil svůj úkol dobře a s ponorkou se potopil. Kretschmera a zbytek jeho mužů vylovili z vody a odvezli do Británie.

Nabízí se otázka, co by se stalo, kdyby torpédoborce, jakmile se *U-99* vynořila na hladinu, spustily na vodu lehké čluny a vyslaly na ni ozbrojenou nalodovací skupinu? Existovala přinejmenším možnost, že by *U-99* mohla být obsazena a zajata. Mluvím o tom proto, že někteří lidé v Německu teď kritizují posádku *U-505* za to, že „umožnila“ jejich loď zajmout. Ale Kretschmer, vůbec největší eso, byl s bezmocnou ponorkou půl hodiny na hladině na doslech od torpédoborců, než svou loď potopil. Posádka *U-505*