

Paměti námořníka německé ponorky U-505 1941-45

PODMOŘSKÝ LOVEC



Hans Göbeler a John Vanzo

OMNIBOOKS

Paměti námořníka německé ponorky U-505

1941-45

Copyright © 2008 by Hans Jacob Göbeler and John Vanzo

First Edition: 2005

© Translation Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-905232-3-4

ISBN PDF 978-80-905232-7-2

ISBN PDF pro te ky 978-80-87788-01-1

Hans Göbeler a John Vanzo

**PODMOŘSKÝ
LOVEC**

Paměti námořníka německé ponorky U-505

1941-45

OMNIBOOKS

2012

Tato kniha je věnována Axelu-Olafovi Löwemu,
prvnímu kapitánovi U-505

a

manželce Erice: stál jsem, stojím a až do konce svého
života, dokonce i po smrti budu stát po tvém boku.



Hans Göbeler jako námořník
Kriegsmarine v roce 1942

PŘEDMLUVA

Z přibližně 37 000 vycvičených členů posádek německých ponorek za druhé světové války jich jenom 6000 přežilo válku a vrátilo se do svých domovů v Německu. To představuje největší relativní ztráty jakékoliv složky vojska v naší historii. Z asi 1000 německých ponorek, které se za druhé světové války dostaly do akce, jich po roce 1945 zůstala jen hrstka. I když se to zdá být neuvěřitelné, příběh o obětujících se mužích na ponorkách se v Německu v pravdivé a úplné podobě nikdy nepublikoval. Teprve nyní, kdy je umožněn přístup k palubním deníkům a válečným záznamům v britských archívech, získávají novináři a historici objektivní zdroje informací.

Mému příteli a druhovi Hansi Göbelerovi se v jeho knize *Podmořský lovec* podařilo vylíčit každodenní život členů posádky ponorky v době války. V jeho životopisném díle jsou pravdivě popsány kamarádství, obavy, strach a spousta nezapomenutelných chvil na palubě jeho lodi. O službě na ponorkách se napsalo hodně knih, jejichž autory jsou téměř vždy velitelé těchto lodí a píší v nich o svých úvahách a rozhodnutích. Hansova kniha je nedoceníitelná v tom, že je napsaná z pohledu řadového člena posádky. Jako člen osádky kormidelný měl tu nejlepší příležitost zažít skutečnou atmosféru na palubě bojové ponorky.

Hans se bohužel nedožil vydání svého otevřeného (a určitě populárního) obrazu německého námořnictva za druhé světové války. Hans Göbeler zemřel po dlouhé a těžké nemoci 15. února 1999.

Horst Einbrot
nadporučík námořnictva
člen posádky *U-351*

ÚVOD

Od prvního dne, kdy Hans Göbeler vstoupil v roce 1942 na její palubu jako čerstvý nováček, se jeho život a myšlenky točily kolem *U-505*. V průběhu války poslal rodičům do úschovy stovky fotografií a poznámek o svých zkušenostech na palubě ponorky. Po válce pečlivě shromažďoval všechny články a jakékoliv písemné zmínky o ní. Tato kniha je výsledkem jeho úsilí o zvětšení památky milované lodě.

Hans se nikdy nestyděl vyjádřit svou hrdost na *U-505* a obecně na bojovou činnost ponorek. V prostředí politické korektnosti, která dominovala poválečnému Německu, musel často trpět kvůli svému odmítání projevit očekávanou hanbu nebo lítost. Řekl, že nic z toho nepocituje, protože to není potřeba. Hans až do konce svého života vytrvale obhajoval odvahu a oddanost svých kamarádů v německém námořnictvu – bez ohledu na to, jaké to mělo důsledky pro jeho osobu a kariéru.

Když *U-505* v roce 1954 skončila jako exponát chicagského Muzea vědy a techniky, Hans přísahal, že se jednoho dne přestěhuje do její blízkosti. Věren svému slovu se po odchodu do důchodu třicet let poté přestěhoval se svou rodinou z Německa na předměstí Chicaga. Jakmile tam Hans byl, zorganizoval první setkání posádek *U-505* a amerických lodí, které ji 4. června 1944 zajaly.

Jen málo lidí vědělo o tom, že také shromažďuje materiály a píše své vzpomínky o životě na *U-505*.

Hans byl s publikovanými texty o historii jeho lodi všeobecně spokojen. Daniel V. Gallery, velitel operační skupiny, která *U-505* zajala, v padesátých letech podrobně popsal průběh této události pod názvem *Twenty Thousand Tons Under the Sea*. Galleryho verze je v zásadě přesná, ovšem Hans měl výhrady k jeho závěru, že posádka *U-505* měla špatnou morálku. Hanse také potěšily krátké vzpomínky, sepsané jeho přítelem a kolegou v posádce Hansem Joachimem Deckerem, které byly zveřejněny jako článek v *U.S. Naval Institute Proceedings* pod názvem „404 Days! The War Patrol Life of the German *U-505*.“

Ovšem tohle všechno se změnilo, když v roce 1986 vyšla kniha Lawrence Cortesiho s názvem *U-505 Victory*. Podle Hanse je tahle kniha plná nehorázných faktických chyb. Zděšený tím, co považoval za překroucení historie své loď, urychlil práce na své biografii, aby tento zkrleslý pohled opravil. Svě pozoruhodné vzpomínky doplnil kopií palubního deníku *U-505* a rozhovory s mnoha dalšími členy posádky a rukopis o 300 stranách prezentoval na palubě této lodi.

Hans deset let pečlivě sepisoval své memoáry. Mezitím se kvůli zdravotnímu stavu své manželky přestěhoval na střední Floridu. A tam jsme se počátkem roku 1996 setkali. Hans byl ochoten poskytnout mi rozhovor pro článek, který vyšel v roce 1997 v červencovém čísle časopisu *World War II*. Setkal se s velkým zájmem a přiměl Hanse požádat mě o pomoc s psaním své autobiografie, připravované v podobě knihy. Byla to pro mě čest.

Během přepracovávání rukopisu jsem zůstal absolutně věrný Hansovu nekompromisnímu požadavku, aby tato kniha byla naprosto faktickým vyprávěním o jeho válečných dobrodružstvích. Za trvání naší spolupráce zarytě odmítal veškerá pokušení své zážitky cenzurovat nebo je idealizovat. Varoval jsem Hanse, že ve svém vyprávění občas působí jako ne moc sympatická postava. To nevadí, tvrdil, ta kniha musí věrně popisovat jeho zážitky – i za cenu nějakých poskvrnek.

To, co vzniklo, je autentický úsek života, unikátní pohled na významnou historickou dobu, o které se mohlo jen výjimečně hovořit v celém rozsahu a upřímně. Je to souhrnné vyličení událostí, které může zklamat ty, kdo se snaží vykreslovat bojující Němce buď jako nelidská monstra, nebo jako supermany. Hansův příběh je ve svém jádře vyličením reakce obyčejného mladého člověka na mimořádné okolnosti. Svým způsobem odráží zkušenosti celé generace mladíků poslaných do války, bez ohledu na jejich národnost.

Je smutné, že 75 let života Hanse Göbelera ráno 14. února 1999 skončilo. Nádor a léčba chemoterapií zdecimovala jeho kdysi svalnaté tělo na žalostnou křehkou skořáčku. To chladné zimní ráno se jeho oslabené srdce nakonec vzdalo. Jeho manželka ho přenesla na gauč do obývacího pokoje, kde na chvíli znovu nabyl vědomí. Když ležel v náručí své milované Eriky, Hansovy oči se najednou rozšířily, jako by upřeně zíraly na nějaký fantastický zjev vznášející se nad ním.

„Ne, ještě ne. Ještě ne,“ prosil. Chvíli potom zemřel.

Nikdo, kdo Göbelera znal, si nemyslel, že jeho poslední slova byla vyjádřením strachu. Hans čelil smrti mnohokrát a vždy statečně. Ne, on neměl strach z umírání. V jeho slovech byla obava z toho, že jeho kniha ještě není dopsaná. V posledních letech jeho života bylo „napravení historie“ *U-505* a mužů, kteří na ní sloužili, jeho jedinou životní ambicí. Je mi velice líto, že se nedožil toho, aby viděl tuto knihu vytištěnou. *Podmořský lovec* nabízí nejúplnější a nejvěrnější příběh ponorky *U-505*, od války v roce 1812 prvního nepřátelského plavidla, zajatého americkým námořnictvem na otevřeném moři.

Myslím, že Hans by měl radost.

John P. Vanzo, PhD.
Bainbridge College

P. S. Hansovi:

Auf Wiedersehen, můj starý příteli. Ať už se Tvá duše plaví ve vesmíru kdekoliv, měj vždycky pod kýlem vody alespoň na šířku dlaně.

PROLOG

S Hansem Göbelerem jsem se setkal v roce 1989 během prvních několika měsíců svého zaměstnání v Muzeu vědy a průmyslu v Chicagu. Tehdy jsem byl jenom obyčejný asistent tajemníka a manažera sbírek a pracoval jsem na dokončení projektu rekonstrukce *U-505*, který probíhal v letech 1988-89. Plánovala se oslava dokončení této rekonstrukce – nejrozsáhlejší od vystavení *U-505* v roce 1954 – na niž byli pozváni námořní veteráni z obou stran. Protože jsem přišel do muzea teprve před nedávnem, neměl jsem se tohoto setkání přímo účastnit. Ovšem můj zájem o vojenskou historii obecně a zejména o *U-505* mě dovedl k tomu, že jsem se na tu oslavu stejně vetřel. Musel jsem ale slíbit, že se do jejího průběhu nebudu nijak míchat.

Mojí nejživější vzpomínkou na ten den byl dojem, jaký na mě zanechalo to, že se bývalí nepřátelé dokázali znovu setkat za méně hroživých okolností a (bez ohledu na jazykovou bariéru) otevřeně se bavit o svých zážitcích. Měli skutečně radost, že se spolu vidí. Někteří mluvili o lodi, jiní o svých konkrétních rolích to ráno 4. června 1944 a další byli jenom šťastní, že jsou mezi starými a novými přáteli. Jedním z lidí na tomto setkání byl Hans Göbeler.

Tam jsem se dověděl, jaký byl Hans úžasný člověk. Ačkoliv byl „obyčejným“ námořníkem v kormidelně (a nebyl tedy důstojníkem), v organizaci setkání posádky *U-505* hrál klíčovou roli. V jeho 167 cm vysoké postavě (ideální výška pro ponorkového námořníka za druhé světové války) byl mnohem větší duch, který na mě udělal velký dojem pokaždé, když jsme se setkali, až do jeho smrti koncem 90. let. Pětašedesátiletý bývalý příslušník Kriegsmarine pravidelně cvičil s činkami, aby se udržel v kondici a zachoval si mladicky svalnatou hrud. Vyzářovala z něj sebedůvěra a jeho šibalský úsměv přirozeně přitahoval lidi. Oči mu jiskřily humorem a dobrou náladou. Hans mi vyprávěl o úspěchu, který zažil jako student a při nástupu do služby na ponorce, a jak první úspěch vytvořil předpoklad k tomu druhému. Během těch

let jsme si řekli spoustu vtipů a on byl vždy ochoten vykládat nějaký zajímavý příběh z doby „té staré lodi“.

Po několika Hansových návštěvách a mnoha telefonických rozhovorech jsem si uvědomil, že je důležité zachovat jeho příběhy pro příští generace. Jednou možností bylo říct je průvodcům pracujícím na *U-505*, aby je mohli vyprávět návštěvníkům, ale pokud nebudou napsané, jeho vzpomínky se nakonec ztratí nebo se ústním předáváním zkusí. Vedle svých příběhů z první ruky přidával Hans zážitkům s *U-505* unikátní rozměr. Kdykoliv na ni přišel, rád dělal pro návštěvníky neformální prohlídky. V ten den se stal součástí výstavy. Stál v kormidelně a popisoval jednotlivé přístroje nebo líčil některé zážitky těm, kdo o to měli zájem. Když expozicí prošla skupina návštěvníků, tak lidé v ní měli nevyhnutelně pocit, že Hans měl s lodí něco společného. Možná to bylo jeho přízvukem nebo prostě jeho zjevnými znalostmi, ale jakmile bylo jeho tajemství prozrazeno, nedalo se udělat nic jiného než se zastavit a pozorně poslouchat.

Provázení po ponorce *U-505* bývalým členem posádky je výjimečný a nezapomenutelný zážitek. A Hansovi to přinášelo velké uspokojení. Vždy jsem s potěšením sledoval, jak upoutával absolutní pozornost návštěvníků, když stál na místě, kde vykonával svou službu a mluvil o životě na palubě *U-505*. Jak si asi každý dokáže představit, návštěvníci byli úplně užaslí. Mnozí z nich využili příležitosti a pokládali mu těžké otázky – co to znamenalo být německým námořníkem na ponorce za druhé světové války, jak se na ní žilo, jak se cítil, když byla zajímána, a jak se na to dívá teď, po mnoha desetiletích.

Myslím, že tahle pozornost a projevy sympatie pomohly Hansovi jeho vzpomínky podrobně rozvést a dokončit. Ulevilo se mi, když jsem se dověděl, že nějakou dobu uvažuje o sepsání svých vzpomínek, pro něž začal sbírat informace od svých bývalých druhů z ponorkového námořnictva a ověřovat si fakta u nich a v jiných zdrojích. Hans si chtěl být jistý, že bude svůj příběh vyprávět co nejlépe, ale také se snažil o to, aby reprezentoval názory obyčejného námořníka. Naštěstí si z potenciálních kritiků svého úsilí dělal spíše legraci, než aby se jimi nechal odradit. Na rozdíl od mnoha jiných vzpomínek na vojenskou službu našel velmi dobrý způsob, jak své osobní zážitky zasadit do širšího kontextu druhé světové války. Jeho vzpomínky, které budou zvláště cenné pro generace těch, kdo se ještě nenarodili, líčí jeho cestu k po-

norkám, službu na *U-505* (Hans absolvoval všechny bojové operace na palubě této jediné ponorky), pobyty na souši, zajetí jeho lodi 4. června 1944 a zajímavý život zajatce. Zvlášť se mi líbí příběhy života na moři a zážitky posádky v zajetí, které do exponátu 750 vystavovaných tun *U-505* vdechují život.

Muzeum vědy a průmyslu začalo v roce 1998 plánovat důležitý projekt orální historie. Jeho cílem bylo vést rozhovory s co největším počtem členů německé posádky a také s důležitými osobami z CTG 22.3 – operační skupiny Dana Galleryho, která *U-505* zajala. Projekt byl velmi dobře zorganizován, probíhal následující rok a my jsme vyhledali lidi, o kterých jsme byli přesvědčeni, že rozhovory s nimi jsou pro budoucí generace důležité. Hans nadšeně nabídl svou pomoc. Z našeho pověření pomohl zkontaktovat řadu svých přátel a pochopitelně souhlasil s tím, že sám poskytne rozhovor.

Potom zasáhla tragédie. Přibližně v té době diagnostikovali Hansovi nádor na plicích, který mohl být smrtelný. Během boje s touhle strašnou nemocí byl optimisticky naladěný a nabádal nás, abychom s naší návštěvou počkali, dokud neskončí jeho další léčba, protože byl přesvědčen, že rakovinu porazí. Mluvil jsem s ním telefonicky krátce předtím, než zemřel a tehdy jsme už všichni věděli, že svůj boj s nemocí prohrává. Erika, Hansova manželka, nám řekla, že nevypadá tak dobře, aby mluvil na kameru, a z jeho hlasu bylo zřejmé, že ho nemoc připravila o sílu; už neměl dost energie ani pro rozhovor. Když přišla zpráva o jeho skonu, byli jsme všichni velmi smutní. Věděli jsme také, že jsme přišli o cennou příležitost zachovat jeho odkaz na filmu. Naštěstí jsem měl dost předvídavosti a z mnoha našich rozhovorů jsem pořídil zvukový záznam. Hans byl poslední žijící člen posádky *U-505* ve Spojených státech. Když zemřel, zůstalo naživu jedenáct mužů; dnes je to deset.

Hansovo úmrtí bylo velkou ztrátou pro jeho rodinu, pro zaměstnance muzea a pro komunitu ponorkových námořníků. Ovšem Hans během těch měsíců před svou smrtí naštěstí neúnavně pracoval na dokončení svých memoárů, které byly původně zveřejněny v podobě soukromého brožovaného vydání krátce po jeho smrti.

Vím, jak by byl Hans dneska hrdý, kdyby viděl svou „starou loď“. *U-505* byla umístěna do uzavřeného pavilonu a natřena zvenčí i zevnitř barvami z doby války. Byl jsem zvlášť hrdý na to, že dlouhé rozhovory

s Hansem a zkušenosti, které může předat pouze bývalý člen posádky, jsou součástí zážitku, jež si během prohlídky ponorky odnese každý návštěvník.

Hans svými osobními návštěvami a zaznamenanými rozhovory pomohl muzeu a jeho sponzorům pochopit složitost a záludnost provozu ponorky. Jeho posmrtně vydaná kniha vzpomínek pomáhá nám všem pochopit a ocenit, co to byla služba na palubě *U-505*.

Keith Gill
kurátor, *U-505*
Muzeum vědy a průmyslu

KAPITOLA 1

MŮJ OSUD JE NAPLNĚN

Ten den, 4. června 1944, byl nejhorší v mém životě. Já i ostatní členové naší posádky jsme byli jako zajatci umístěni do ocelové klece na americké letadlové lodi. Sálající horko od motorů lodi udělalo z již tak dusného tropického vzduchu v kleci skutečně žhavou pec. Zdaleka ze všeho nejhorší byl ale pohled na naši hrdou loď, německou ponorku *U-505*, jak ji táhnou za námi jako zraněného šedého vlka, chyceného do pastí. I když jsem udělal vše, co bylo v mých silách, abych ji úmyslně potopil, padla do rukou Američanů jen poškozená. Bylo to od války v roce 1812 první nepřátelské plavidlo, které americké námořnictvo zajalo na otevřeném moři.

Ovšem po pětapadesáti letech se šok a hanba z toho dne změnily v nostalgickou hrdost na naši šťastnou starou loď. Dnes je možno *U-505* vidět vyzvednutou na suchu jako stálý exponát Muzea vědy a průmyslu v Chicagu. Podle pamětní desky tam ponorka stojí jako připomínka obětí z řad amerických námořníků za druhé světové války. Ale pro nás, členy posádky *U-505*, tato loď symbolizuje také útrapy a oběti, které jsme přinesli za dva roky krvavé války proti nepřítzni osudu. Příběh o dobrodružstvích naší lodi za války je dostatečně silný na to, aby naplňoval oba tyto pohledy.

V uplynulých letech jsem organizoval řadu setkání amerických a německých veteránů, kteří byli zajetí lodi přítomni. Nenávist a nepochopení, které dřív naše národy rozdělovaly, dnes zmizely. My veteráni se podobně jako naše národy navzájem objímáme a soustředujeme se na to, co nás spojuje a ne na to, v čem se lišíme. Teď chápeme, že během války, ať už jsme pronásledovali nebo byli pronásledováni, jsme byli všichni jen mladí kluci, kteří dělali to, co považovali za vlasteneckou povinnost. Nyní se hádáme už jen o to, kdo bude platit příští rundu pití.

Tuhle knihu jsem napsal proto, abych vylíčil úplný a pravdivý příběh o našem životě na palubě *U-505*, jak jsem ho zažil na vlastní kůži. Nic jsem nezatajil ani nezveličil. Jediným ústupkem bylo zamlčení jmen několika členů naší posádky z úcty k pocitům jejich rodin. Doufám, že výsledkem popisu života na palubě bojové ponorky za druhé světové války bude úplnější a vyváženější pochopení vojenské historie a lidského chování. Konečný verdikt nad našimi národy a nad námi osobně musejí vynést budoucí generace.

* * *

To, že jsem se jako mladý muž dal se k německému námořnictvu místo k *Luftwaffe* nebo k *Panzer*, bylo výhradně moje rozhodnutí. Ale nikdy jsem neměl žádné pochybnosti, že až nastane správná doba, přihlásím se k obraně své země u té či oné zbraně. Konec konců, pocházel jsem z rodiny s hrdou vojenskou tradicí.

Narodil jsem se 9. listopadu 1923 jako Hans Jacob Göbeler v malé hesenské zemědělské vesnici Bottendorf blízko Marburgu. Jako malý chlapec jsem strávil mnoho hodin na kolenou svého dědečka Matthiase, který bojoval v nejslavnějším německém konfliktu, v prusko-francouzské válce. Jeho služba v té válce, která vyvrcholila obsazením hlavního města našich dávných nepřátel, Francouzů, vyvolávala v mé mladé mysli představy hrdinských úspěchů v boji.

O temné a nelidské tváři války jsem se dověděl ze zážitků svého otce Heinricha z první světové války. Otec narukoval do německé armády v osmnácti letech. Bojoval na východní frontě, kde se účastnil počátečních velkých manévrovacích bitev proti Rusům. Tam ho 20. listopadu 1914 zajali a několik dalších let strávil ve strašných podmínkách v otrockém pracovním táboře Kackoje na Sibiři. Z 20 000 mužů v jeho skupině, které Rusové zajali, jich 18 000 zemřelo první rok vyčerpáním a na podvýživu. Jenom díky zásahu jedné známé švédské ošetřovatelky se o tomto táboře dověděl Mezinárodní Červený kříž a zasadil se o zlepšení podmínek života zajatců.

Jakmile válka skončila, přeživší zajatci v táboře byli zataženi do bolševické revoluce. Během následujících tří let se můj otec se svými kamarády pomalu probíjeli na západ a někdy se ve stejný den dostali do šarvátky s rudými i bílými armádami. Během této cesty byl otec svěd-

kem nevýslovných krutostí, spáchaných bolševiky na ruských lidech. V jeho duši rostlo pevné odhodlání, že se nesmí nikdy připustit, aby naši vlast ovládla metla komunismu.

V listopadu 1921, po celých sedmi letech zajetí, se můj otec konečně vrátil domů. Ke svému zděšení zjistil, že se Německem skutečně rozšířila nákaza komunismu. V mnoha městech vznikly revoluční výbory a v politickém systému odshora až dolů vládl naprostý chaos. Rudí byli zvláště silní v odborech. Otec se vrátil ke své původní civilní práci jako místní úředník na železnici, ale nakonec jeho úctyhodná služba v armádě a odmítnutí přísahat věrnost komunistické straně vyústilo v propuštění z práce. Rudé odbory ho daly na černou listinu a otec strávil pět trýznivých let snahou o nalezení stálé práce, aby mohl živit svou rodinu.

Když se německé hospodářství zhroutilo, situace se ještě zhoršila. Čtenáři si určitě vzpomenou, že světová hospodářská krize na evropském kontinentu začala v Německu a měla tam i nejhorší důsledky. Peníze ztratily hodnotu a řádil hladomor. Vybavuje se mi mnoho neodbytných vzpomínek na hlad a chudobu, kterou naše rodina v té době trpěla. Všude se šířily nepokoje a revoluce. Německá společnost, kdysi nejbohatší a nejkulturnější v celé Evropě, se rozpadala.

Tehdy se objevil politik, který slíbil vyřešit problémy našeho národa; dát práci a jídlo nezaměstnaným, znovu získat naše ztracená území, obnovit bezpečnost na ulicích a vrátit našemu národu důstojnost a čest. Volili bychom takového člověka, kdyby se jmenoval třeba Schmidt nebo Meyer; čistě náhodou se jmenoval Hitler.

I když se může říct o národních socialistech leccos, nikdo nemůže popřít, že své počáteční sliby německému lidu splnili. Přes obavy, které měli někteří lidé z nacistů, byly všechny pochybnosti smeteny záplavou reforem a zlepšení, jež našemu národu přinesli. Mnoho lidí dnes říká, že jsme my Němci uzavřeli faustovskou dohodu s ďáblem, ale tehdy to vypadalo jako jediný způsob, jak dostat národ z těžké krize. Nikdo nelitoval ukončení našeho krátkého a nefungujícího experimentu s demokracií, Výmarské republiky.

Volba Hitlera německým kancléřem měla pro moji rodinu velmi konkrétní výhody. Z železničních odborů vyhodili komunisty a můj otec byl znovu přijat jako úředník k nové *Reichsbahn*, našemu národnímu železničnímu dopravci. Já jsem vstoupil do *Hitlerjugend*. Byl

jsem nadšeným členem a za krátkou dobu jsem se stal nejmladším vůdcem *Deutsches Jungvolku* v zemi. Jako upomínku mám stále svou průkazku vůdce *DJ* a fotografii, na níž jsem s mnohem staršími a většími členy svého oddílu. Důraz *Hitlerjugend* na vlastenectví, věrnost a obětavost se přesně shodoval s hodnotami, které mi vštípil můj otec. Těžko jsme mohli tušit, že právě tyto vlastnosti donutí náš národ, aby následoval Hitlera po šikmé ploše do katastrofy.

V té době jsem dobře prospíval ve škole. Pokud jsem se neučil na zkoušky, byl jsem ponořen do čtení vojenských historických knih o první světové válce. Zvláště mě fascinovalo nasazení našich ponorek do války. Podle mého názoru se dalo zvítězit nad britským impériem pouze na moři. Protože Německo nemohlo napadnout britské loďstvo přímo, klíčem k vítězství by byly naše ponorky. Když se koncem třicátých let zhoršovala mezinárodní situace, v myšlenkách jsem se stále víc zabýval vstupem do armády.

V létě 1939 hrozilo bezprostřední nebezpečí války a tak jsem se pokusil vstoupit k námořnictvu. Ke svému zděšení (a matčině obrovské úlevě) mě odmítli proto, že mi bylo teprve patnáct let a také kvůli nesprávné diagnóze barvosleposti. Rychlé vyšetření u našeho rodinného lékaře vyloučilo původně diagnostikovanou vadu mého zraku, ale náboráři mě pořád nechtěli.

„Dodělejte si školu,“ radili mi, „a vyučte se nějaké řemeslo, díky němuž budete pro *Kriegsmarine* cenný. Potom bychom o vás mohli uvažovat.“

Po několika týdnech vypukla v Evropě válka. Místo abych pokračoval ve vyšším vzdělávání vstupem na gymnázium, rozhodl jsem se uposlechnout rady toho náboráře a naučit se technické řemeslo, které by zvýšilo moji hodnotu pro námořnictvo. Usilovně jsem se pustil do studia. Byl jsem pevně rozhodnutý jít do této války dřív, než skončí. Díky mé posedlé snaze a naléhavým potřebám války jsem dokázal absolvovat učební kurs mechaniků motorů za pouhé dva roky – tedy za polovinu běžné doby. Získal jsem také řidičský průkaz, což bylo v té době u tak mladého člověka velmi neobvyklé. Jediný netechnický předmět, který jsem si v tomto novém životě zachoval, bylo učení se angličtině. Učení se jazyku našeho nepřítele se považovalo za poněkud nevlástecké, a tak jsem tiše studoval učebnici angličtiny ve svém volném čase.

V srpnu 1941, po dovršení věku sedmnácti let, jsem znovu požádal o přijetí ke *Kriegsmarine*. Tentokrát mě okamžitě přijali. Můj odchod z domova byl přirozeně emocionální záležitostí. Zvláště rozrušená byla moje matka Elisabeth a sestry Anna Marie a Kāti. Matka mi dala na čtení malou černou bibli a připomněla mi, abych se choval slušně a každý den se modlil. Můj otec se snažil ze všech sil, aby vypadal vyrovnaně, ale v jeho lesknoucích se očích byla patrná neklamná směs hrdosti a obav.

Můj základní námořnický výcvik probíhal ve velkých Luitspoldových kasárnách v Beverloo, v okupované Belgii. K mému nesmírnému zklamání jsme vyfasovali zelené uniformy, ocelové přilby a pušky *Mauser* úplně jako obyčejní vojáci. Faktem je, že náš počáteční výcvik byl úplně stejný jako základní výcvik pěšáka *Wehrmachtu*.

V táboře nás honili jako nadmuté kozy! Jedinou věc, kterou jsem se tam naučil, bylo plížení se po bříše bahnem jako had. Byl jsem o dost menší než většina ostatních rekrutů, ale to mi nezabránilo ve složení všech zkoušek. Po třech a půl měsících drsného výcviku jsme byli fyzicky zdatní a mentálně připraveni splnit bez váhání jakýkoliv rozkaz.

Netušili jsme, že každého z nás velice pečlivě pozorovali a hodnotili náboráři z ponorkového loďstva. Při zpětném pohledu na jejich rozhodnutí se domnívám, že na ně udělalo dojem moje nadšení a nepochybně také to, že ve stísněných prostorách ponorky byla moje malá výška výhodou. V každém případě se na konci výcviku objevilo moje jméno na seznamu těch absolventů, kteří dostali nabídku k nástupu na školu ponorkových námořníků. Po možnosti dostat se k této elitní zbraní jsem pochopitelně skočil. Takové cti se dostalo jen deseti procentům námořních rekrutů.

Mým dalším působištěm byla hlavní námořní základna ve Wilhelmshavenu v Severním moři. Když jsem nastupoval na vlak do Německa, naparoval jsem se jako páv. Zvláště jsem byl spokojen s tím, že jsem místo blůzy pěšáka z hrubé vlny měl na sobě elegantní modrou námořnickou uniformu. V mém rozkazu i cestovních dokladech byl uveden falešný cíl cesty, aby se zatajil fakt, že mířím na ponorkový výcvik. Jakmile jsem byl ve Wilhelmshavenu, podstoupil jsem celou řadu lékařských vyšetření a písemných testů, kterými jsem bez problému prošel.

Po jednom měsíci mě vyslali na základní fyzický výcvik ponorkových námořníků na základně v Neustadtu u Baltského moře. Strávili

jsme tři mučivé týdny v různých tlakových komorách a nádržích, ponořených do velké hloubky. Hlavním smyslem tohoto výcviku bylo přivyknouti změnám tlaku v ponorce a naučit nás, jak uniknout z potápějící se lodi s použitím umělých plic (vaky z pogumovaného textilu s nouzovou zásobou kyslíku). Když to bylo všechno za námi, skupina asi 80 až 90 z nás byla odvelena do *1. U-Bootschule* (Škola ponorkových námořníků) v Pillau ve Východním Prusku k technickému výcviku pro pokročilé.

Jestli si někdo z nás myslel, že tu nejtěžší část výcviku máme za sebou, tak se bohužel mýlil. Vypadalo to, jako by se naši instruktoři v Pillau úmyslně snažili, aby nás prošlo kursem co nejméně. A ono to fungovalo. Jedním z důvodů byl stále brutálnější fyzický výcvik. Každý den jsme museli pochodovat několik kilometrů oblečení jen ve sportovních trenýrkách, i když bylo po kolena sněhu. Za stejných podmínek se konaly ranní rozvíčky. Paže a nohy jsme měli po několika minutách ztuhlé chladem, ale jakákoliv stížnost nepřipadala vůbec v úvahu. Chodili jsme také na povinné dlouhé pochody určené ke zvýšení naší vytrvalosti. Největším mučením bylo běhání nahoru a dolů po pískových dunách na pobřeží s plynovou maskou na obličeji. Při sebemenším náznaku ulejšování nebo stížností se dávky ještě zvyšovaly.

Součástí některých prvků fyzického výcviku byly pochopitelně psychologické aspekty. Například jsme dostali příkaz skákat přes zeď, aniž bychom věděli, co je na druhé straně nebo seskakovat z plošiny, o níž jsme nevěděli jak je vysoko, nebo co nás čeká na místě doskoku. Účastníci výcviku, kteří se neodvážili skočit, dostali ještě jednu šanci. Ti, kdo váhali i podruhé byli z *U-Bootschule* okamžitě vyloučeni. Dostali jsme také boxerské rukavice a záměrně proti nám stavěli soupeře, kteří měli prověřit naši odvahu. Moji soupeři byli vždy větší než já, někdy dokonce i o třicet centimetrů, ale já jsem se jim vždycky postavil a snažil se být jim co nejlepším protivníkem. Po celou tu dobu jsem se nutil k tomu, abych při provádění těch testů nezaváhal, protože jsme věděli, že pečlivě zaznamenávají každou i sebemenší naši reakci.

Když nás nezocelovali, tak jsme se učili nové technické znalosti. Byl jsem velice zklamaný, když mě zařadili ke studiu elektromotorů místo dieselových motorů, které už byly mou specializací. Brzy jsem zjistil, že služba na ponorce od nás vyžaduje zkušenosti ve více odbornostech, abychom mohli převzít povinnosti jiných členů posádky, kteří mohli

být na moři zranění. V učebnách od nás instruktoři vyžadovali to stejné vykonávání úkolů bez zaváhání jako na sportovním poli. Jestliže nám položili nějakou otázku, vyskočili jsme ze židle do pozoru a bez otálení jsme automaticky vykřikli naši úplnou odpověď.

Školu dokončilo jen asi devět nebo deset kandidátů ze sta. Ti, kdo neuspěli, byli zařazeni do jiných složek námořnictva. Když jsem se dověděl, že patřím k těm úspěšným, byl jsem jako v extázi. Ten den jsem byl nejpyšnější v celém životě. Nejlepší absolventi byli zařazeni přímo k posádkám bojových ponorek. Ty s horšími výsledky poslali do loděnic, aby sledovali závěr stavby své ponorky. Tímto způsobem si měli zlepšit své znalosti o struktuře a funkcích svých budoucích lodí. Znovu mě potěšilo, když jsem se dověděl, že jsem si vedl velmi dobře. Nášivka na rukávu mé uniformy znamenala, že jsem *Maschinengefreiter* (strojník druhé třídy). Po krátké dovolené doma jsem dostal rozkaz hlásit se do aktivní služby u 2. *ponorkové flotily* na základně Lorient ve Francii.

Když vlak kodrcal do Lorientu, samou radostí jsem se vznášel. Dlouho jsem se upřeně díval na svůj odraz v okně, na známou tvář v neobvyklé uniformě tvořící průhledný přízračný obraz, letící francouzskou krajinou. Bylo to, jako by mě vynesl vzhůru silný vítr a unášel mě přímo do oka hurikánu událostí, které zachvátily svět. Naše ponorky pokrývaly každý měsíc dna oceánů desítkami trupů nepřátelských obchodních plavidel a já se budu skutečně podílet na té slávě! Byl jsem si jistý tím, že to budou přesně takové hrdinské válečné příběhy jako ty, o kterých jsem četl ve svých historických knihách. Jak mě vlak vezl stále blíž k tomu, co jsem považoval za svůj osud, cítil jsem vzrušení a hrdost.

Usilovně jsem venku vyhlížel nějaké pozůstatky bitev z našeho ohromného vítězství nad francouzsko-britskými armádami v předchozím roce, ale podařilo se mi zahlédnout jenom jeden nebo dva rezavé nepřátelské tanky zničené během bojů. Většinou bylo vidět jen velmi málo zjevných stop po loňském tažení. Výjimkou byla železniční nádraží, kde visely hrozny tabulí v němčině ukazujících cestu k různým vojenským objektům v té oblasti. Nebylo zde moc vidět, že by Francie vůbec bojovala, natož že by prohrála velkou válku.

Po osmnácti hodinách vyčerpávajícího cestování jsem konečně dorazil do Lorientu. Tento pitoreskní námořní přístav na atlantickém po-

břeží Bretaně byl prvním místem, kde byla vybudována německá ponorková základna využívající výhody dobytí Francie. Ve srovnání s našimi starými základnami v Baltském a Severním moři mohly naše ponorky plout přímo do Atlantiku bez podstupování rizika dlouhé a nebezpečné cesty kolem Britských ostrovů. K ochraně našich lodí před leteckými útoky byly v přístavu postaveny obrovské betonové bunkry. Podobné operační ponorkové základny vyrostly také v Brestu, La Rochelle, St. Nazaire a v Bordeaux.

Prvních několik dní v Lorientu jsem strávil vyřizováním stovek otravných drobných administrativních záležitostí, jež vyžadovala armádní byrokracie od člověka, který šel bojovat do války. Zdálo se mi, že to trvá věčnost, ale nakonec jsem byl zařazen na loď: *U-105*. Byl to starý válečný veterán pod velením *Kapitänleutnanta* (poručík námořnictva) Georga Scheweho. Ovšem sotva jsem se na ní usadil, řekli mi, že jsem byl přeřazen na novou loď: *U-505*.

Odpoledne jsem přišel k doku odolávajícímu leteckým pumám, kde byla *U-505* zakotvena. Podle jejího stavu bych řekl, že právě vyplula z loděnice natřená světle šedou tovární barvou s tmavě šedým lemováním, jak to bylo typické v těchto počátečních letech války. Věž zdobil pěkný znak znázorňující běsnícího lva mávajícího sekýrou. Pracovník doků mi řekl, že emblém označuje kapitána této lodě, jehož jméno znamená v němčině „lev“. Byla to nádherná loď. Kdyby byla *U-505* žena, mohl by tomu člověk říkat láska na první pohled.

Na rozdíl od středních ponorek Typ VII, které během války představovaly většinu německé ponorkové flotily, byla *U-505* jednou z větších ponorek Typ IX, určených k nezávislému operování na dálkových plavbách na okraji Atlantiku. Větší konstrukce trupu byla využita k uložení větší zásoby paliva a více torpéd, což znamenalo ve srovnání s její menší sestřenicí větší operační rádius a silnější výzbroj. Podstatně větší délka a vyšší váha ponorek Typ IX bohužel znamenala ve srovnání se středními ponorkami horší manévrovací schopnosti a pomalejší zanořování.

Důsledkem této charakteristiky byla zvláště větší zranitelnost Typu IX vůči překvapivým útokům ze vzduchu. Jejich stavba byla také třikrát dražší než v případě Typu VII. Kvůli těmto faktorům netvořily ponorky Typ IX za války nikdy víc než 25% německé ponorkové flotily.

Kýl *U-505* byl položen 12. června 1940 v hamburské ponorkové loděnici *Deutsche-Werft*. Byla jednou z prvních postavených lodí podtypu Model C, 1232 tun výtlačku (ponořená), do níž byla zapracována nejnovější zlepšení, založená na bojových zkušenostech. Byla 76,6 metru dlouhá a ve střední části 4,6 metru široká. Výška mezi kýlem a vrcholem jejího periskopu byla 13,5 metru. Vzhledem k téměř poklidnému tempu německého průmyslu v počátečních letech války trvala její stavba víc než rok.

Konstrukce *U-505* byla typická pro ponorky tehdejší doby. Když začneme u přídě, prvním hlavním prostorem byla přední torpédová sekce. Byly v ní umístěny čtyři torpédometry, které představovaly hlavní výzbroj ponorky proti lodím. Kromě čtyř torpéd v torpédometech zde byla uložena další čtyři torpéda k novému nabití. V době mimo vlastního boje se tato sekce používala jako přední ubikace posádky. Žádný člen posádky neměl svou vlastní palandu, takže když jste byl ve službě, spal na vašem místě někdo jiný. Když bylo potřeba odpálit nebo nabít torpéda, palandy se kvůli uvolnění prostoru sklápěly směrem nahoru.

Když jste šel od přední torpédové sekce dozadu, prošel jste masivním vodotěsným průlezem v přepážce trupu do poddůstojnické kajuty. Byla stejně stísněná jako ta naše, ale na rozdíl od nás se nemuseli o své palandy s nikým dělit.

Hned za lůžky poddůstojníků byla malá kuchyňka, kde se připravovalo jídlo. Ohřívalo se na třech plotnách a ve dvou malých troubách, obojí na elektřinu. Byla tam také malá chladnička a skříňka na potraviny. Protože kuchyňka byla tak malá, musely se potraviny skladovat po celé lodi. Teprve v průběhu hlídkové plavby, jak jsme potraviny konzumovali, jsme měli na palubě alespoň trochu volného místa. Ovšem bez ohledu na to, kolik čerstvých potravin se nám podařilo před odplutím na palubu nacpat, při návratu jsme vždy trpěli symptomy nezdravého stravování.

Dalšími prostorami byl důstojnická kajuta a rádiová/echolokační stanice. Aby se trošku zvýšila okázalost ubytování důstojníků, většina stěn jejich kajuty byla obložena deskami s povrchem z dýhy dubu. Když v ní nikdo nespal, dala se spodní lůžka sklopit nahoru a vznikla tak malá jednací místnost nebo místo k odpočinku. Luxus jejich ubikace podtrhovalo také vlastní umyvadlo. Zařízení k odsolování vody na naší lodi produkovalo bohužel pouze 240 litrů pitné vody denně,

což stačilo jen na vaření, pití a doplňování vody do baterií. Takže to obdivované důstojnické umyvadlo bylo do značné míry jen symbolickou vymožeností.

Rádiová a echolokační stanice byla populární také jako místo zábavy, zejména když technici naladili nějakou oblíbenou rozhlasovou stanici nebo přehrávali desky na gramofonu. Proti rádiové stanici byla kajuta kapitána. Podobně jako důstojnická kajuta byla obložena dubovou dýhou a měla vlastní umyvadlo. Když se nepoužívalo, bylo zakryto skládací deskou a používalo se jako malý psací stůl.

V dalším prostoru umístěném uprostřed lodi přímo pod velitelskou věží byla kormidelna. Bylo to provozní srdce ponorky. Doslova každý centimetr tohoto oddělení pokrývaly stovky páček, ventilů, kliček, měřících přístrojů a koleček. Moje první pracoviště jako námořníka v kormidelně bylo na přední straně tohoto oddělení, kde jsem ovládal hydraulický zvedák periskopu. Během útoku ovládal periskop kapitán z velitelské věže nad námi. Po nějaké době jsem se přesunul do předního levého rohu tohoto oddělení. Tam jsem převzal mnohem větší zodpovědnost – ruční ovládání asi třiceti koleček, kterými se řídilo otvírání a zavírání ventilů jednotlivých balastních a vyvažovacích nádrží.

Za kormidelnou a dalším vodotěsným průlezem v přepážce byla strojovna dieselových motorů. Ty dva ohromné motory, kterým jsme říkali „obří“, byly devítiválcové stroje MAN, každý s maximálním výkonem 2200 koňských sil. Se standardní zásobou 208 tun nafty jsme měli operační rádius asi 13 000 námořních mil (24 000 km). Dávaly nám nejvyšší rychlost něco přes 18 uzlů (33 km/h). Protože „obří“ potřebovali vzduch, daly se samozřejmě používat, jen když plula ponorka na hladině. Až později za války se stavěly ponorky se *Schnorchelem*, který jim umožňoval plout na pohon dieselovým motorem při zanoření na periskopovou hloubku.

Měli jsme velké pochopení pro ty muže ve strojovně umazané vazelinou a sazemi, kterým jsme říkali „černá posádka“. Kdykoliv byli obří v chodu, otrásal se tento prostor strašným hlukem a byl plný dusivého kouře. Ještě horší pro ně bylo to, když nějaký mladý námořník v kormidelně uzavřel ventil nebo přepážku ve špatnou chvíli a motory nasály vzduch ze strojovny. Tím se tam vytvořil pro uši obsluhy motorů velmi bolestivý podtlak.

Pro plavbu pod vodou jsme měli dva akumulátory napájené motory Siemens, které nám udělovaly rychlost 7 uzlů (13 km/h) a operační rádius 63 námořních mil (117 km). Dlouhé řady akumulátorů o napětí 110 V, umístěné pod deskami paluby, se musely dobíjet po asi deseti hodinách provozu. Trvalo asi sedm hodin chodu dieselových motorů, než byly plně dobity. Sedmihodinová plavba po hladině obvykle nebyla na začátku války problémem. Ale později, když se objevily spojenecké operační skupiny s letadlovými loděmi, hlídkové letouny nám často dobítí baterií znemožnily. To nám bránilo v úniku zanořením a pro nepřítel jsme se stávali kachnami na rybníce. Strojovna elektrických motorů byla umístěna hned za strojovnou dieselových motorů. Byl v ní také řídicí panel elektromotorů, servomotory pro ovládání směrového kormidla a vzduchové kompresory.

Poslední částí lodi byla zadní torpédová sekce. Byly v ní jenom dva torpédometry a osm paland pro 16 členů posádky. Úplně vzadu bylo pomocné kormidelní kolo pro případ, že by normální ovládání kormidla selhalo.

Všechny tyto prostory byly uzavřeny do obalu ve tvaru doutníku nazývaného tlakový trup. Stěny tlakového trupu byly vyrobeny z tlusté speciální oceli a navrženy tak, aby odolávaly ohromnému tlaku vody při zanoření. Podle údajů manuálu jsme se mohli zanořit maximálně do 100 metrů, ale v případě nouze to mohl být až dvojnásobek nebo ještě víc. K vnější straně tlakového trupu byly připojeny různé nádrže. Některé z nich byly balastní nádrže, které se zaplavovaly mořskou vodou nebo se do nich vtláčoval vzduch a ponorka se tak buď zanořovala, nebo vynořovala. Menší vyrovnávací nádrže se používaly k přesnějšímu řízení hloubky ponoření. V dalších nádržích jsme měli zásobu pohonných hmot. Celá loď pak byla uzavřena ve vnějším trupu, který byl vyroben z mnohem tenčích ocelových plátů.

Plochá horní část vnějšího pláště byla naše horní paluba. Chůzi po ní nám trochu usnadňovaly dřevěné latě, kterými byla pokryta. Horní paluba naší lodi vypadala na první pohled prázdná. Ovšem pod těmi dřevěnými latěmi byly skryty tlakové tubusy pro uložení deseti dalších torpéd. *U-505* byla původně vyzbrojena velkým kanónem ráže 105 mm namontovaným na horní palubě hned před velitelskou věží. V pozdější fázi války, kdy byly hladinové útoky již nemožné, nahradily palubní dělo protiletadlové zbraně. Na horní palubě, přímo nad kormidelnou,