

**Maciej S. Sobański Michał Jarczyk
Oskar Myszor**

Schnellbooty w akcji

cz. II



Tarnowskie Góry 2011



Okładka: Schnellboot po udanym ataku na brytyjskich wodach przybrzeżnych w 1941 roku. Mal. Seweryn Fleischer

Strona tytułowa: Grupa Schnellbootów w Kanale La Manche. Fot. zbiory Hartmut Ehlers

Schnellbooty w akcji cz. II

Maciej S. Sobański
Michał Jarczyk
Oskar Myszor

Redaktor serii: Jarosław Malinowski

Rysunki: Waldemar Kaczmarczyk

Plansze kolorowe: Waldemar Kaczmarczyk

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

Skład, druk i oprawa: Drukpol, Tarnowskie Góry

Źródła fotografii/Photo credit:

Boris Ajzenberg

Erminio Bagnasco

Siegfried Breyer

Andrzej Danilewicz

Hartmut Ehlers

Zvonimir Freivogel

Pierre Hervieux

August Koschlik

Reinhard Kramer

Jarosław Malinowski

Anatolij Odajnik

Siergiej Patjanin

Jean-Louis Roba

Mike Russell

Morskoj Muzej Wara

„Ships of the World”

„Warship International”

ISBN 978-83-61069-16-4

ISSN 1231-014X

Nakład 1000 egz.

Copyright © Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2011

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

Od Wydawcy

Drodzy Czytelnicy

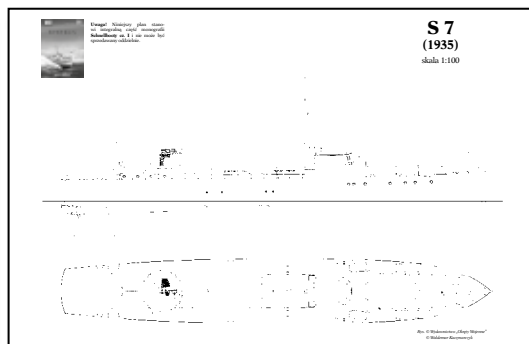
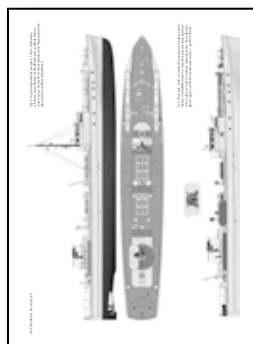
Po krótkiej przerwie oddajemy w Wasze ręce II część monografii Schnellbootów. Tym razem składa się ona nietypowo z dwóch rozdziałów. W pierwszym Maciej Sobański opisał służbę jednostek. Korekty, sprostowania i uzupełnienia służby oraz przeprowadzonych akcji bojowych dokonał Michał Jarczyk. W drugim rozdziale, Oskar Myszor w sposób tabelaryczny prezentuje daty budowy i losy końcowe wszystkich Schnellbootów, co jest pionierską pracą.

Całość jest bogato zilustrowana wieloma, po raz pierwszy prezentowanymi fotografiami. Jestem pewien, że również plansze kolorowe i plany generalne przypadną Wam do gustu.

Życzę miłej lektury na jesienne wieczory

Jarosław Malinowski

Polecamy I część monografii Schnellbootów!



Wydawca

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

tel. (32) 384-48-61

e-mail: okrety@ka.home.pl, www.okretywojenne.pl
ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

Uwaga!

Niniejsza monografia zawiera trzy rozkładówki z 6 planami okrętów w skali 1:100. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.



Działania bojowe

Schnellbooty Kriegsmarine należały do tych okrętów nawodnych, które uczestniczyły nieprzerwanie w działaniach bojowych światowej od pierwszych do ostatnich dni konfliktu. Były zresztą tymi, które jako ostatnie jednostki nawodne opuściły banderę po paradzie w Zatoce Geltinger, bo dopiero w dniu 11 maja 1945 roku.

Właśnie z uwagi na fakt uczestnictwa Schnellbootów w działaniach bojowych przez cały okres wojny, wzorem innych publikacji zaprezentujemy ich teatry działań wojennych (TDW) z zachowaniem chronologii operacji na danym obszarze. Pozwoli to tym samym na uniknięcie konieczności częstej zmiany miejsca prezentowanych działań, nieuniknionego w przypadku sztywnego trzymania się ram czasowych światowego konfliktu. Zabieg taki ułatwi odbiór informacji i zwiększy czytelność pracy.

Biorąc pod uwagę fakt, że wojenne działania Schnellbootów stanowią przysłowiowy temat „rzekę”, wykraczający daleko poza ramy przedmiotowego opracowania, zaprezentowane operacje stanowią subiektywny wybór autorów i nie predestynują do wyczerpującej, kompleksowej informacji.

Dla potrzeb poniższej publikacji przyjęto następujący podział na lokalne teatry działań wojennych, na których operowały Schnellbooty:

- Bałtyk
- Kanał La Manche, Morze Północne i wybrzeże Norwegii
- Morze Śródziemne
- Morze Czarne

Warto w tym miejscu wspomnieć, że tak naprawdę, to bojowy „debiut” Schnellbootów jako klasy okrętów wojennych, nastąpił jeszcze przed wybuchem II wojny światowej w toku wojny domowej w Hiszpanii lat 1936-1939. Ówczesne Niemcy odsprzedały, wspie-

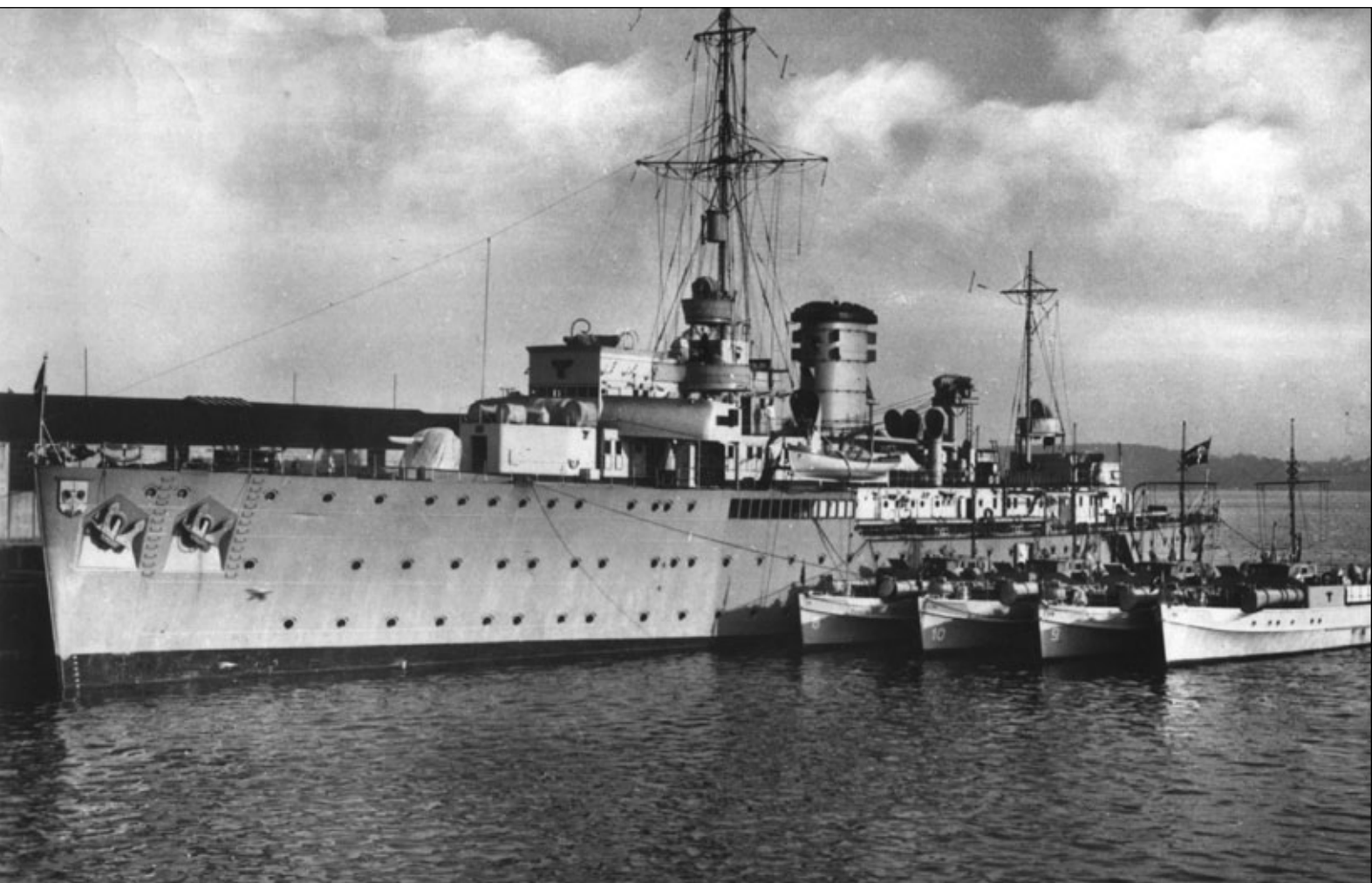
ranym pod każdym względem od początku konfliktu, tzw. „narodowym” siłom gen. F. Franco, pierwszych 5 swoich kutrów torpedowych *S 1 – S 5*, które jako *Bajadoz*, *Falanga*, *Oviedo*, *Requeté* i *Toledo* wzięły udział w walkach, oczywiście pod własną banderą¹.

Na początek warto przybliżyć struktury dowodzenia kutrami torpedowymi, bo do przejrzystych w Kriegsmarine to raczej one nie należały.

• Führer der Torpedoboote, czyli dowódca niszczycieli, który dowodził pierwotnie również niszczycielami i kutrami torpedowymi (od 1933 r. z siedzibą w Świnoujściu (Swinemünde). KAdm. Lütjens (Günther) 10.1937–10.1939; Kpt.z.S. Bonte (Friedrich) 10.1939–11.1939; Kpt.z.S. Bütow (Hans) 11.1939–4.1942 W listopadzie 1939 r. nastąpił podział. Sztab F.d.T. podporządkowano nowemu Führerowi der Zerstörer. Utworzono jednocześnie nowy sztab Führera der Torpedoboote, któremu podlegały torpedowce i kutry torpedowe.

• Führer der Zerstörer
Kommodore Bonte † 4.1940 r. Narwik 11.1939 – 4.1940;
KKpt. Schemmel m.W.d.G.b. (pełniący obowiązki) 4.1940 – 5.1940;
KAdm. Bey 5.1940 – 12.1943;

1. Działania jednostek w toku wojny domowej, szerzej między innymi Morozow W. Patjanin S. Barabanow M. Atakujut „Sznellboty”. *Germaniskije torpednyje katiera wtoroj mirowoj wojny*, Moskwa 2007.



Grupa jednostek zacumowanych do okrętu-bazy *Tsingtau*.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Tym razem S 9 w trakcie jednego z rejsów szkolnych w marszu z dużą prędkością.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Kpt.z.S. Wolff (Max-Eckart) 12.1943 – 2.1944;
VAdm. Kreisch 2.1944 – 5.1945.

- Führer der Torpedoboote

F.d.T. podlegał Dowódcy Sił Rozpoznania (Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte [B.d.A.]), od 1.8.1940 r., czyli bezpośrednio dowództwu floty. Jednostki podlegały jednak tylko formalnie F.d.T., bo operacyjnie poszczególnym, lokalnym dowódcom. F.d.T. przyporządkowywane były, w wyjątkowych okolicznościach, jak np. w przypadku stacjonujących w Finlandii niemieckich sił morskich, czyli okręty frontowe, eskortowe i broni zaporowej.

- Führer der Torpedoboote

KAdm. Lütjens (Günther) 10.1937 – 10.1939;

Kpt.z.S. Bonte (Friedrich) 10.1939 – 11.1939;

Kpt.z.S. Bütow (Hans) 11.1939 – 4.1942 do momentu rozwiązania ww. dowództwa, co nastąpiło 20.4.1942 r. flotyllę kutrów torpedowych podlegały najpierw Führerowi der Torpedoboote (F.d.T.). Führer der Schnellboote (F.d.S.) podlegał natomiast bezpośrednio dowództwu floty (Flottenkommando), operacyjnie jednak Marinegruppenkommando West.

- Führer der Schnellboote

Kommodore Petersen (Rudolf) 4.1942-5.1945.

Poszczególne flotylle podlegające rozkazom F.d.S., ale tylko formalnie, bo operacyjnie lokalnym dowódcom morskim, jak np. na Morzu Śródziemnym i Czarnym. Głównym TDW, na którym działały kutry torpedowe był Kanał La Manche. Z holenderskiego Scheveningen F.d.T. kierował operacjami i akcjami kutrów torpedowych i tam też się znajdowało centrum dowodzenia po włączeniu tych jednostek pod rozkazy F.d.S. Należy jednak mieć na uwadze, że z uwagi na dość duży akwen operacyjny i w zależności, w jakim kierunku przenosił się punkt ciężkości działań na tym akwenie, utworzono placówki dowodzenia w Boulogne/Wimereux, Cherbourg i w obliczu planowanej inwazji („Seelöwe”) również w Le Havre, Ostendzie/De Haan i w Den Helder. Zimą 1944/45 dowodzenie przeniosło się do Sengwarden koło Wilhelmshaven. Pod koniec działań wojennych sztab operacyjny znajdował się we Flensburgu.

Poniżej informacje dotyczące flotyll kutrów torpedowych w okresie do kwietnia 1942, czyli do chwili podpo-

rządkowania ich F.d.T.1. Schnellboot-division (1. Zgrupowanie Kutrów Torpedowych).

Od lipca 1943, 1. Schnellbootdivision na M. Śródziemnym podlegała Marinegruppenkommando Süd. To zgrupowanie tworzyły 3., 7., 21., 22. i 24. Schnellboot-Flottille.

- Divisionschef (Dowódca Zgrupowania)

FKpt. Herbert Max Schultz 7.1943 – 3.1945;

Kptlt. Wuppermann 3.1945 — do końca.

- Schnellbootlehrdivision – (Zgrupowanie Szkolne Kutrów Torpedowych)

W lipcu 1942 r. powołano do życia szkolną flotyllę kutrów torpedowych (Schnellbooteschulflottille), ze skutkiem od 1.11.1943 jako Zgrupowanie Szkolnych Kutrów Torpedowych. Siedziba w Świnoujściu (Swinemünde), następnie w Svendborgu (Dania). W ramach Zgrupowania utworzono w czasie wojny 2 grupy (oddziały) szkolne i 3 szkolne flotylle.

- Divisionschef – (Dowódca Zgrupowania Szkolnego)

KKpt. Hermann Opdenhoff 11.1943 – 2.1944;

KKpt. Feldt 2.1944 – do końca.

S 12 w ciekawym ujęciu dziobowym.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Bałtyk 1939, 1941, 1944-1945

Przygotowywany starannie przez Niemcy plan wojny z Polską, noszący kryptonim „Fall Weiss”, przewidywał również udział w tej kampanii Kriegsmarine, której wyznaczono zadanie zablokowania i zniszczenia niewielkiej polskiej floty oraz wsparcie działań Wehrmachtu na kierunku nadmorskim. Wśród wydzielonych do realizacji zadania sił, znalazły się także Schnellboote.

W chwili wybuchu II wojny światowej niemiecka flota dysponowała raptem 18 kutrami torpedowymi z których utworzono dwie Schnellbootflotille S-Fl (pol. flotylle kutrów torpedowych). Kolejna jednostka tej klasy – S 24, weszła do służby już w czasie wojny, dopiero 18 września 1939 r.

Do działań przeciwko Polsce postanowiono wykorzystać, stacjonującą w Kilonii, 1 S-Fl. (KptLt Kurt Sturm)², którą w końcu sierpnia przebazowano do Piławy. Kutry torpedowe, zgodnie z założeniami operacyjnymi, miały działać na drugiej linii blokady polskiego wybrzeża między Rozewiem a Piławą wraz z niszczycielami kontradm. Lütjensa³. Realizacja planu pod kryptonimem „Peking”, polegającego na odejściu z Gdyni do portów Wielkiej Brytanii w dniu 30 sierpnia 1939 r. trzech polskich niszczycieli – *Grom*, *Błyskawica* i *Burza*, posta-

wiło pod znakiem zapytania celowość utrzymywania przez Kriegsmarine na linii blokadowej szybkich, ofensywnych jednostek, jakimi były kutry torpedowe. Swoje wyznaczone pozycje okręty zajęły w noc wybuchu wojny 1 września. W pierwszym dniu konfliktu zbrojnego 2 Schnellboote Flotylli wykonywały funkcję jednostek dyspozycyjnych, rozważając rozkazy dla okrętów sił blokadowych. W dniu 2 września Schnellboote wyszły na morze w związku z zaobserwowanymi ruchami polskich trałowców i okrętów podwodnych. Szybko jednak flotylla powróciła do Piławy. W nocy 3 września o godz. 00:05 na pozycji 54°35'N 19°22'E kuter S 23 (Olt Georg Christiansen) zauważył idącą z zgaszonymi światłami jednostkę, zamierzającą przekroczyć linię blokady. Łamiącym blokadę statkiem miał się okazać polski *Lloyd Bydgoski II* (133 BRT). Źródła nie są zgodne, co do jego charakteru. Wg G. Hümmelchena „*Die Deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg*”, Hamburg 1995, był to rybacki trawler, natomiast wg V. Kühnogo „*Schnellboote im Einsatz 1939-1945*”, Stuttgart 1991, był to pełnomorski kuter rybacki o wyporności 80 t, zaś wg M. Morozowa, S. Patjanina i M. Barabanowa „*Atakujut Snelboly. Giermanskieje torpiednyje katiera*

wtorój mirowoj wojny”, Moskwa 2005, to duża pilotówka. W każdym razie po zatrzymaniu jednostkę po upływie 5 minut pozostawionej załodze na opuszczenie pokładu, posłano na dno ogniem działa kal. 20 mm, lokując pociski w rejonie linii wodnej.

Zatopienie z dnia 3 września 1939 r., które otwierało listę wojennych sukcesów Schnellbootów, okazać się miało jedynym w czasie wojny z Polską we wrześniu 1939. Co ciekawe, w polskiej literaturze brak wzmianki o tym wydarzeniu⁴.

Działania Luftwaffe, która 3 września w porcie na Helu zatopiła niszczy-

2. W skład 1 S-Fl. wchodziły: S 11, S 12, S 18, S 9, S 20, S 21, S 22 i S 23 oraz jednostka baza *Isingtau*, wg Hümmelchen G, *Die Deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg*, Hamburg 1995.

3. Wg Kosiarza E, *Druża wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988.

4. O zatopieniu *Lloyda Bydgoskiego II* brak wzmianki zarówno w polskiej literaturze dotyczącej działań wojennych we wrześniu 1939 – Kosiarz E, *Salwy nad Zatoką*, Gdańsk 1980, Kosiarz E, *Druża wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988, Kosiarz E, *Wojna na Bałtyku 1939*, Gdańsk 1988, Rzepniewski A, *Obrona Wybrzeża w 1939 r.*, Warszawa 1970, nie wspominając już o różnych pracach J. Pertka, jak również opracowaniach dotyczących dziejów jednostek floty pomocniczej czy rybackiej – Miciński J. Kolickiego S, *Pod polską banderą*, Gdynia 1962, oraz Miciński J. *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1918-1939*, Gdańsk 1967 czy Huras B, Twardowski M, *Księga statków polskich 1918-1945*, T 4, Gdańsk 2002

S 15 w kolejnym ujęciu z 1939 roku, w oddali widoczny ciężki krążownik *Blücher*.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

ciel *Wicher*, trałowiec *Mewa* i kanonierkę *General Haller* oraz ciężko uszkodziła stawiacz min *Gryf*, de facto zneutralizowały jądro polskiej floty, nie licząc oczywiście okrętów podwodnych, co spowodowało, że dalsza obecność niemieckich kutrów torpedowych na wodach Zatoki Gdańskiej stała się zupełnie zbędna. Jednostki 1 S-Fl. wraz ze swą bazą pływającą szybko, bo już w pierwszym tygodniu września opuściły Piławę, kierując się początkowo do Kilonii, a następnie na Helgoland, gdzie operowała już 2 S-Fl.

W ten sposób zakończyły się pierwsze, trwające właściwie wszystkiego 3 doby działania bojowe Schnellbootów na Bałtyku. Na ich kolejne pojawienie się na tych wodach przyszło czekać do pierwszej połowy roku 1941.

„Przyjaźń” radziecko-niemiecka, której rezultatem był osławiony Pakt Ribbentrop-Mołotow, a potwierdzeniem wizyta tego ostatniego w Berlinie, nie trwał długo. Szybko wzięły górę diametralnie rozbieżne interesy stron. Niemcy już w lutym 1941 opracowali wstępny plan wojny ze Związkiem Radzieckim, w którym swój udział znalazły również działania Kriegsmarine.

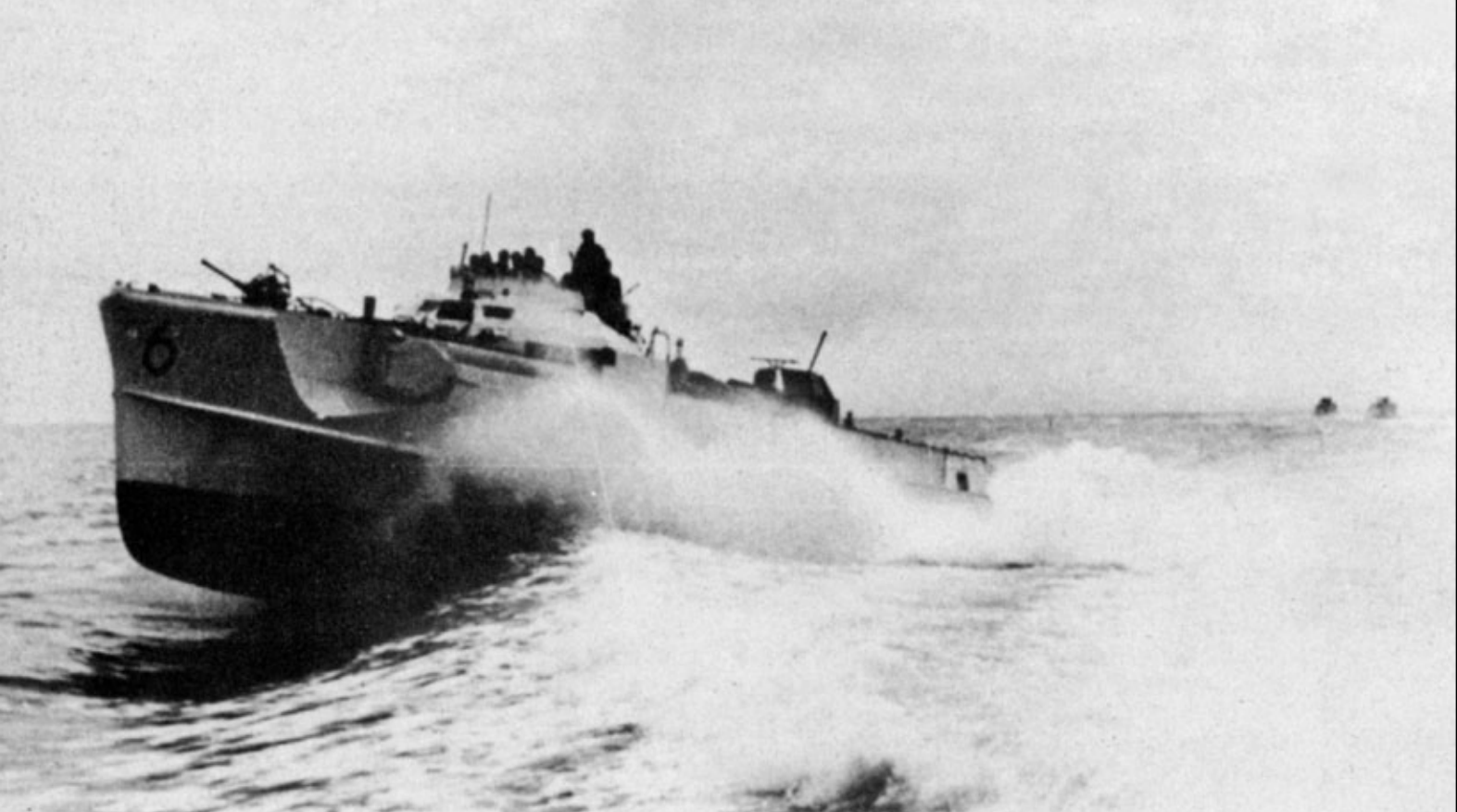
Ich generalnym celem było związanie sił radzieckiej floty na Bałtyku do czasu opanowania jej baz w rezultacie



Grupa kutrów sfotografowanych w Kilonii w czasie srogiej zimy przełomu lat 1939/40.

Fot. zbiory Reinhard Kramer





Grupa Schnellbootów w Zatoce Fińskiej na pełnej ekspresji fotografii.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

operacji prowadzonych od strony lądu. Z uwagi na ograniczone możliwości wydzielenia do realizacji tego zadania dużych jednostek nawodnych Kriegsmarine, trudne warunki operacyjne dla okrętów podwodnych i relatywnie niewielkie wsparcie lotnicze, za podstawowy element uznano broń minową. Przewidywany udział niemieckich kutrów torpedowych w kampanii sprawdził się do nietypowego w sumie zabezpieczenia operacji sił minowych oraz samodzielnego przeprowadzania dywersyjnych akcji minowych i ataków torpedowych.

Dla realizacji planu wojny ze Związkiem Radzieckim, pod kryptonimem „Barbarossa” już w maju 1941 na Bałtyk przebazowano operujące wcześniej na Zachodzie, 3 flotyle kutrów torpedowych – 1 S-Fl., 2 S-Fl. i 3 S-Fl. Równocześnie 16 czerwca 1941 w Gotenhafen (Gdyni) utworzono nową 5 S-Fl.

W ramach przygotowań do operacji wojennych Schnellbooty przerzucano w pobliże ich obszarów operacyjnych. 1 S-Fl. (KptLt Heinz Birnbacher) w składzie 6 jednostek i bazy Carl Peters bazowała w szkiecach Porkkala w pobliżu Helsinek. Już pod koniec maja 1941 r. w czasie wizyty szefa sztabu generalnego Finlandii, gen. Heinrichsa, uzgodniono zasady wspólnego wystąpienia przeciwko ZSRR, przewidujące m.in. operacje fińskiej Grupy Armii Południe oraz niemieckiej Grupy „Północ” i dylokację sił Kriegsmarine we fińskich ba-

zach na wybrzeżu południowym. Po wybuchu wojny na terytorium płn. Finlandii do akcji weszły 2 niemieckie korpusy), 2 S-Fl. (K-Kpt Robert Petersen) w składzie 8 kutrów torpedowych i tendra *Tsingtau* bazowała w szkiecach Abo w pobliżu Turku⁵. 3 S-Fl. (KptLt Friedrich Kemnade) dysponowała 10 okrętami oraz tendrem *Adolf Lüderitz*, a jej jednostki stacjonowały w Piławie i Memel (Kłajpedzie), zaś 5 S-Fl. (KptLt Bernd Klug) w składzie 5 kutrów pozostawała w Gotenhafen (Gdynia).

W nocy z 21/22 czerwca 1941, jeszcze przed oficjalnym rozpoczęciem działań wojennych siły niemieckie stawiały na wodach zachodniej części Zatoki Fińskiej zaporę minową „Apolda”, między Fanöfjord a północnym cyplem wyspy Dagö. W operacji tej uczestniczyły również 4 Schnellbooty z 2 S-Fl. Dwie inne jednostki (S 42 i S 105) uczestniczyły w operacji pod kryptonimem „Gotha”, stawiając 12 min typu TMB. Kolejne dwa kutry z 2 S-Fl. (S 44 i S 104) postawiły 12 min typu TMB na wodach Soelo Sund w ramach operacji „Coburg”.

Około 30 km na wschód od zapory „Apolda” Niemcy stawiali następną zaporę minową „Corbetha”, między Kallbada Grund a Pakerort. W operacji tej wzięło udział 6 kutrów torpedowych z 1 S-Fl.⁶

Okręty 5 S-Fl.⁷ postawiły w ramach operacji „Eisenach” 30 min typu TMB na wodach Cieśniny Irbeńskiej. Około godz. 03:32 siły 5 S-Fl. zatrzymały

na pozycji 57°55'N 20°06'E płynący ze Szwecji do Tallina radziecki (eks-estoński) statek *Estonia* (kpt. A.I. Adamson + 29 członków załogi wzięto do niewoli), 1181 BRT). Obsadzona załogą przyzową pod komendą Lt Hansa Joachima Wrempego (etatowy d-ca S 28) jednostka została następnie odprowadzona w kierunku wyspy Utö.⁸

Należy także wspomnieć o działaniach 3 S-Fl., której dwie grupy Schnellbootów minowały podejście do portu w Windawie (Ventspils). Każdy z kutrów zabierał na pokład po 6 min typu TMB. Pierwsza grupa⁹ w drodze powrotnej do Piławy 22 czerwca około godz. 03:45, przechwyciła, na południe od Gotlandii radziecki (eks-łotewski) statek *Gaisma* (kpt. N.G. Duve, 3077 BRT – zginęło 6 członków załogi, a 2 wzięto do niewoli, 24 się uratowało). Torpeda z S 59 (Olt Albert Müller), a następnie kolejna z S 60 (Olt Siegfried Wüppermann), posłały niereagującą na polecenie zatrzymania się jednostkę na dno¹⁰. Następnie o godz. 07:45 zatrzymano kolejną radziecką jednostkę, tym razem trawler rybacki o napędzie parowym *Szczu-*

5. Hümmelchen G, *German Schnellboote (E-Boats)*, „Warship Profile” No 31, Windsor May 1973, były to S 41, S 43, S 46 i S 106.

6. Były to S 26, S 39, S 40, S 101, S 102 i S 103.

7. Były to S 27, S 28, S 29, S 45 i S 47.

8. Zdobyć ta często jest przypisywana błędnie Schnellbootom z 1 S-Fl., między innymi wg Hümmelchena G, *German Schnellboote...*

9. Były to S 31, S 35, S 57, S 59 i S 60 d-ca Olt Siegfried Wüppermann.

10. Wg Hümmelchen G. *Die Deutschen...*

ka (1916 r., port macierzysty: Leningrad, 316 BRT), który załoga S 31 (d-ca Lt Heinz Haag) zniszczyła przy pomocy ładunków wybuchowych (ciekawe fotografie znaleźć można w elektronicznej wersji dzieła Jürgen Rohwera i Gerharda Hümmelchena „*Chronik des Seekrieges 1939-1945*”, Herrsching, Pawlak Verlag, 1968 na stronach Wirttembergskiej Biblioteki Krajowej w Sztutgarcie [WLB = Württembergische Landesbibliothek]).

Druga grupa kutrów 3 S-Fl.¹¹ postawiła w godzinach między 00:53 a 01:10 miny na podejściach do Windawy, po czym obrała kurs powrotny na Piławę.

Wieczorem 22 czerwca Schnellbooty 2 S-Fl.¹² wyruszyły w morze na „łowę” z Vamö Fjord. Około godz. 22:53 na południe od Hanko dostrzeżono statek, którym okazał się być idący z Tallina na Odensholm radziecki (eks-estoński) *Liisa* (kpt. F. Voolens, 782 BRT – załoga dostała się do niewoli). Po zatrzymaniu jednostki i opuszczeniu przez załogę (S 106 podniósł z morza 14 jej członków), statek zatopiono 2 torpedami odpalonymi przez S 44 (d-ca Olt Hermann Opdenhoff), choć niektóre źródła wspominają, że *Liisa* została zniszczona przy użyciu ładunków wybuchowych (nie jest wykluczone, że *Liisa* została trafiona 25.06.1941 r. ponownie, bo 2. Flotylla zgłaszała trafienie w transportowiec o nośności 2000 BRT).

W nocy 22 czerwca na południe od Hanko, wspomniany wcześniej S 44 miał zniszczyć także kuter patrolowy № 238 typu MO, który otworzył listę okrę-

tów floty Związku Radzieckiego zatopionych przez Schnellbooty¹³, czego nie potwierdziły jednak źródła radzieckie.

Nocą, w której rozpoczęła się wojna, okręty 2 S-Fl. zatopiły również w rejonie północnego krańca wyspy Hiuma latarniowiec *Hijmadal* oraz mały parowiec *Alf* (166 BRT – wg. innego źródła 782 BRT).

W dniach 24-26 czerwca kutry z 2 S-Fl. postawiły w rejonie na północ od przylądka Takhuna zapórę „D”, składającą się z 36 min typu TMB.

Schnellbooty 3 S-Fl. systematycznie, każdej nocy minowały wody Cieśniny Irbeńskiej. W nocy 24 czerwca kutry S 60 (Olt Siegfried Wüppermann) oraz S 35 (Lt Horst Weber) wykryły i zaatakowały bez powodzenia radziecki okręt podwodny S-7. W drodze po operacji stawiania min doszło do podobnego zdarzenia, któremu z uwagi na jego nietypowość, warto poświęcić nieco więcej uwagi.

Około godz. 02:32 w rejonie przylądka Użawa oba kutry wykryły kolejny okręt podwodny, poruszający się w położeniu nawodnym. Był to S-3¹⁴, dowodzony przez kpt.lt (pol. kpt.) N.A. Kostromiczewa, który uchodził z bazy w Libawie, gdzie na jego pokładzie przeprowadzano generalny remont, w kierunku Windawy (Ventspils). Z uwagi na nieukończone roboty S-3 poruszał się z prędkością zaledwie 5 węzłów, bez możliwości schodzenia do zanurzenia, zaś na jego pokładzie znajdowało się około 100 ludzi, oprócz etatowej załogi również ewakuowane z Li-

pawy osoby, a w dodatku działa kal. 100 mm nie było zamontowane. Słowem radziecka jednostka stanowiła dla Schnellbootów łatwy cel.

Gdy atak torpedowy, przeprowadzony z dystansu 300–400 m, nie przyniósł trafienia, o godz. 02:44 niemieckie kutry rozpoczęły ostrzał z działek pokładowych kal. 20., który jednak musiał przerwać po 9 minutach z powodu przegrzania się luf. O godz. 03:06 S 35 wznowił, co prawda ostrzał, który nie przynosił oczekiwanych rezultatów, co więcej odłamki raniły 4 członków załóg okrętów.

Po 40 minutach wynik starcia pozostawał, tak naprawdę, nadal nierozstrzygnięty, wówczas Niemcy postanowili obrzucić pokład okrętu podwodnego granatami ręcznymi! Wpierw Schnellbooty zrzuciły 3 bomby głębinowe na kursie radzieckiej jednostki. Po ponownym obrzuceniu granatami o godz. 03:24 utrzymywał się jeszcze na powierzchni, mimo przegłębienia na rufę i niewielkiego przechyłu burtowego, S-3 nadal trzymał się kursu. O godz. 03:39 kuter S 60 zrzucił kolejną bombę głębinową, tym razem w odległości zaledwie 2 m od dziobu przeciwnika. Jej eksplozja naruszyła konstrukcję okrętu podwodnego, wyrывая potężną dziurę w kadłubie i w konsekwencji powodując natychmiastowe zatonięcie. Na miejscu starcia Niemcy wyłowili z morza 20 ocalałych rozbitków¹⁵.

Intensywne działania Schnellbootów w pierwszych dniach wojny okupione były nieuniknionymi stratami. Już 22 czerwca kutry S 39 i S 103 z 1 S-Fl. w trakcie wychodzenia z bazy w pobliżu Helsinek, na trudnym nawigacyjnie torze wodnym, weszły na mieliznę zostały uszkodzone, przy czym w przypadku S 103 niezbędne okazało się odesłanie jednostki na remont do Niemiec.

W nocy z 26/27 czerwca, stawiacz min *Brummer* (kmdr ppor. dr Tobias) kładzie w nocy na 27.6. eskortowany przez 2 Flotyllę Kutrów Torpedowych S 42, S 43, S 44, S 104, S 105, S 106 i 5 Flotylla – S 28, S 46, S 47 na północ

Radzieckie patrolowce typu MO-4, z którymi Schnellbooty często podejmowały pojedynki na Bałtyku.
Fot. zbiory Siergiej Patjanin



11. Były to S 34, S 54, S 55, S 58 i S 61 d-ca KptLt Friedrich Kemnade.

12. Były to S 43, S 44, S 104 i S 106.

13. Wg V Kühn *Schnellboote im Einsatz 1939-1945*, Stuttgart 1991, Hümmelchen G. *German Schnellboote...*

14. S-3 – radz. OP typ S, zbud. 1935-38, wyp. 840/878 t, wymiary 77,6 x 4,2 x 4,2 m, silniki diesle 4000 KM/elektryczne 1000 KM, pręđ. naw. 19,5/pod. 9 w., zasięg 9800/148 Mm, uzbr: 6 wt kal. 533 mm (4 dziób + 2 rufa), 1 x 100 mm, 1 x 45 mm plot, załoga 60 ludzi wg. Biereżnoja SS, *Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945. Sprawocznik*, Moskwa 1988.

15. Wg Morozow M, Patjanin S, Barabanow M, *Atakujut...*



Ciężko uszkodzony radziecki niszczyciel *Storozhevoy* sfotografowany w Leningradzie. Oderwany dziób jest efektem nocnej walki 26/27 czerwca ze Schnellbootami.
Fot. zbiory Siergiej Bałakin

od Moonsundu zaporę „D 2” (100 min EMC i 50 protektorów). 2 S-Fl. uczestniczyły w kolejnej operacji minowania wód północnego wejścia do Cieśniny Moonsundzkiej. W trakcie tych działań S 43 i S 106 weszły na miny radzieckiej zapory i zatoneły ze stratami wśród załóg. Zginęło łącznie 19 marynarzy, w tym 11 z S 43 i 8 z S 106, a poważnie rannych zostało dalszych 6, w tym Olt Klaus Feldt, dowodzący S 43¹⁶.

Patrolując szlak wodny z Tallina do Hango Schnellbooty S 26 i S 27 ze składu 5 S-Fl. zostały poważnie uszkodzone w wyniku bliskich wybuchów bomb i ostrzału przez radzieckie samoloty.

W dniu 26 czerwca powracający z operacji minowania Cieśniny Irbeńskiej kuter S 34 (Lt Erwin Lüders) z 3 S-Fl. zatopił eks-estoński parowiec *Lizada*, czego nie potwierdzają źródła radzieckie.

Samą Cieśninę Irbeńską w celu niedopuszczenia do przeniknięcia Niemców na wody Zatoki Ryskiej, minowały również siły Floty Bałtyckiej. W czasie jednej z takich operacji przeprowadzonej w nocy z 26 na 27 czerwca przez siły lekkie kontradm. W.P. Drozda radziecki zespół został zniemacka zaatakowany przez Schnellbooty 3 S-Fl. Swoje torpedy odpaliły S 31 (Lt Heinz Haag) oraz S 59 (Olt Albert Müller)¹⁷. Do chwili

li obecnej nie zdołano w sposób jednoznaczny ustalić, kto wystrzelił „zwycką” torpedę. Niewątpliwy sukces, jakim było długotrwałe wyeliminowanie z walki nowoczesnej jednostki, przypisuje się wspólnie kutrom. Jedną z torped trafiła trzeci w szyku niszczyciel *Storozhevoy*¹⁸, co miało miejsce o godz. 02:27, kiedy znajdował się u wejścia do Cieśniny Irbe, w rejonie mielizny Michajłowskiej. Jego dowódca, kpt. III rangi – pol. kmdr ppor., I.F. Łomakin) poległ wraz z 85 członkami załogi, gdyż skutki trafienia w rejon dziobowych komór amunicyjnych kal. 130 mm okazały się tragiczne dla okrętu. Eksplozja spowodowała przełamanie się kadłuba na dwie części, z których przednia dziobowa, praktycznie aż po wręgę nr 78 (pomieszczenie kotłowni nr 1), natychmiast zatonała, a rufowa utrzymywała się na powierzchni. Ocalała, rufową część zdołano bezpiecznie zaholować pod Kuressaare (Arensburg), a potem dalej do Kronsztadu, gdzie wszedł do stoczni Nr 189, w której zastąpiono mu powstały ubytek przeznaczony pierwotnie dla niszczyciela *Organizowannyj* projektu 30, nie gotowego w tym okresie jeszcze a następnie rozebranego na pochylni, na złom. Tam też przebywał do maja 1943 r., a między 2.5-13.7.1943 r. przeprowadził poby morskie. Nato-

miast w przypadku niszczyciela *Smietlyj*, którego trafienie 27.06.1941 r. również przypisywane było pierwotnie niemieckim kutrom torpedowym, wszedł w rzeczywistości podczas operacji minowej innych niszczycieli, u wejścia do Zatoki Irben na minę. On sam ubezpieczał tę operację, a następnie dobity został torpedą radzieckiego kutra torpedowego, z uwagi na niemożliwość wzięcia go na hol. Trałowiec T 208 *Szkiw*, uważany natomiast jest jako strata poniesiona po wejściu na minę, postawioną uprzednio przez opisywane kutry torpedowe (choć absolutnie pewni już nigdy nie będziemy), w podobny, jak krążownik *Maksym Gorkij* i niszczyciel *Gniewnyj* sposób, 23.06.1941 r., którym również urwało dzioby, ale utrzymały się na wodzie, lecz dla trałowca była to dawka zbyt poważna, gdyż zatonął w okolicy ławicy Głotowa.

Część źródeł niemieckich przypisuje Schnellbootom w kampanii 1941 roku

16. Hümmlchen G, *Die Deutschen...*

17. Były to niszczyciele *Storozhevoy*, *Silnyj*, *Sierdityj*, *Strasznyj*, *Stojkij*, *Groziaszczij* i *Smietliwyj*

18. *Storozhevoy* – radz. N typ 7U, zbud. 1936-40 Leningrd, wyp. 1727/2279 t, wymiary 112,5 x 10,2 x 3,98 m, turb, par. 54 000 KM, pręđ. 38 w., zasięg 2700 Mm/19 w., uzbr.: 3 x 130 mm, 2 x 76 mm plot., 3 x 45 mm polot, 4 wkm kal. 12,7 mm plot, 2 x 3 wt kal. 533 mm, załoga 207 ludzi wg Platonowa A.W., *Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sankt Petersburg 2002.

większą liczbę sukcesów, które obejmują tak pewne zatopienia jak: okręt podwodny *S-10*, (kpt. 3 rangi B.K. Bakunin), który zgłaszał się 28.6.1941 r. z rejonu Ust'Dwinska, zwanym dzisiaj z łotewska Daugavgrīva (nm. Dünamünde; pol. Dynemunt, Dźwimoujście; ros. Ust'Dwinsk = Усть-Двинск), został zawrócony, kiedy kierował się ku Zatoce Gdańskiej, o godz. 03:15, że jest atakowany przez wrogie kutry torpedowe i kieruje się ku Lipawie, do której wejdzie około godz. 05:00, co mu odradzono, bo już była zajęta przez wroga i polecono kierować się przez Soëlo-Sund do Tallina. Zgłosił jednak, że ma awarię i pilnie potrzebuje pomocy, więc prawdopodobnie zginął za sprawą owych kutrów torpedowych lub wszedł na minę w okolicy Piławy.

W drodze powrotnej do bazy niemieckie Schnellbooty przechwyciły w rejonie przylądka Užawa 2 radzieckie kutry torpedowe № 17 i № 47 uchodzące z Libawy. W wyniku wymiany ognia, Rosjanie porzucili ciężko uszkodzony № 47, który owego 27.06.1941 został opuszczony przez załogę i zatonał na płyciźnie. Następnie przejęty przez Niemców został wprawdzie wciągnięty do ewidencji, lecz nie naprawiony. Do służby nigdy nie wszedł, pomimo istniejących fotografii przedstawiającej go na jednej z platform kolejowych z odręcznie napisana „nową” nazwą *Anton*. Kolejny dzień 28 czerwca, raczej jego świt, okazał się znów owocny dla Schnellbootów z 3 S-Fl. Tym razem niemieckie jednostki zdołały zatrzymać i opanować konwój 5 statków ewakuujących się z Windawy (Ventspils). W ręce Niemców wpadły nieuzbrojone statki o łącznym tonażu 9248 BRT, w tym: *Kandava* (1926 BRT), *Kulliga* (1978 BRT), *Mall* (1863 BRT), *Rauna* (2349 BRT) oraz *Amata* (1132 BRT), a ich załogi i pasażerowie trafili do niewoli¹⁹. W dniu 4 lipca 3 S-Fl. została przebazowana do świeżo zdobytej Lipawy, dzięki czemu kutry otrzymały możliwość łatwiejszego prowadzenia działań w północnej części Zatoki Ryskiej, polegających na minowaniu szlaków żeglugowych i prowadzeniu nocnych „łowów”.

W dniu 1 lipca Schnellbooty *S 26* (Olt Kurt Fimmen) oraz *S 28* (Lt Hans Joachim Wrampe) dobiły torpedami, uszkodzony wcześniej na minach i tkwiący na kamieniach w pobliżu wyspy Muhu, eks-łotewski statek *Rasma* (kpt. Zajczik, 3204 BRT) (według innego źródła drugi atak miał miejsce

10.07.1941 r., kiedy zaatakowano konwój i zgłoszono uzyskanie koło Ekholmu jednego trafienia w parowiec. W rzeczywistości atakowano opuszczony przez załogę 5.7.1941 r. na tym podejściu *Rasmę*, której załoga po wejściu na minę w zaporze „F. 4”, postawionej przez fiński okręt podwodny *Vesihisi* (kpt. mar. Kijanek) osadziła ją na mieliźnie w rejonie wyspy Mohn/Mohni.). 10 lipca kutry 1 S-Fl. – *S 26*, *S 28*, *S 39*, *S 40* oraz *S 101* przeprowadziły atak torpedowy na zespół radzieckich statków w pobliżu wyspy Ekholm na Zatoce Fińskiej, nie odnosząc przy tym żadnych sukcesów. Również bez rezultatów zakończyły się kolejne akcje 14 i 15 lipca. Ta ostatnia została przeprowadzona siłami Schnellbootów *S 47*, *S 54*, *S 57* i *S 58* z 3 S-Fl. na wodach Zatoki Ryskiej.

W dniu 12.7.1941 r. następuje przejście tzw. Zespołu Doświadczalnego na Bałtyku (EVO = Erprobungsverband Ostsee; w składzie, którego znajdowały się głównie nowe jednostki celem ich wypróbowania) pod komendą kmr Rieiego z około 40 jednostkami (promy MFP, promy Siebela, lichtugi, transportowce przybrzeżne [Küstenmotorschiffe] i motorówki szturmowe piechoty) w eskorcie *M 251*, *SAT 3* (*August*), *LAT 21* (*Gretchen*), *LAT 23* (*Germania*) oraz kutrów trałowych *R 28*, *R 29*, *R 168*, *R 169* oraz *R 170* z 2 Flotylii Kutrów Trałowych oraz kutrami torpedowymi *S 54*, *S 58*, *S 47* i *S 57* z Lipawy do Rygi. W trakcie przechodzenia koło Przylądka Domesnäs zespół zostaje ostrzelany bezskutecznie przez radziecką baterię nadbrzeżną z półwyspu Sworbe. 13 lipca następuje atak 4 radzieckich kutrów torpedowych typu G5 pod komendą por. Gumanienki (Gumanienko również), № 73 (W.P. Gumanienko również), № 73 (W.P. Gumanienko, M.G. Czebykin [d-ca Dywizjonu]), № 71 (I.S. Iwanow), № 67 (A.I. Afanasjew) i № 93 (W.I. Biełygin), a później również przez czzerwone lotnictwo. Wg. niepotwierdzonych dotąd informacji tonie jedna motorówka piechoty, a 23 jednostki odnoszą uszkodzenia, m.in. *SAT 3* (*August*), na którym naliczono po walce 40 przestrzelin w ściankach pomostu po lewej burcie, a sam statek trafiony został 20 razy małokalibrowymi pociskami, działko plot. kal. 20 mm meldowało zacięcie po oddaniu 90 wystrzałów. Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że do tej pory w literaturze polsko-radzieckiej, m.in. autorstwa E. Kosiara (patrz bibliografia) pokutuje do dzisiaj,

określana mianem 3 bitwy konwojowej wersja, w wyniku której „konwój” został rozgromiony, a wróg miał stracić w efekcie pomimo eskorty „2 torpedowców, 8 eskortowców i tyleż kutrów torpedowych, gdyż obydwie transportowce zostały zatopione, a 2 torpedowce i 1 eskortowiec doznały uszkodzeń, ponadto samoloty zatopiły kuter trałowy *R 169* (co się wyjątkowo zgadza, ale dopiero 26.7.1941 r. koło Windawy), a konwój w ogóle do portu przeznaczenia nie dotarł.”

W dniu 14 lipca 1941 kutry torpedowe zaatakowały lodołamacz *Suur Tyll* zaatakowany przez kutry torpedowe, szczęśliwie unikając 4 wystrzelonych torped.

Szczęście uśmiechnęło się jednak 22 lipca 1941 roku do 3 Flotylii, której kutry o godz. 02:20 napotkały na południowy zachód od wyspy Saaremaa eks-łotewski lodołamacz *Lāčplēšis* (253 BRT) holujący kuter torpedowy № 71. W wyniku zacieklego pojedynku artyleryjskiego № 71 został zatopiony, a *Lāčplēšis* poważnie uszkodzony, wcześniej jednak Niemcy wzięli do niewoli 19 członków załogi, w tym 15 Łotyszów. Jednostka miała torpedy na pokładzie przeznaczone dla radzieckich kutrów torpedowych. Następnie odholowano ją rzekomo, pewnie Rosjanie (?) do Romassare na wyspie Saaremaa, gdzie po wyładowaniu zatonała. Ostatecznie jednak lodołamacz zatonał wskutek uszkodzeń dopiero 29 lipca 1941 r.²².

19. Wg Morozowa, M. Patjanina S, Barabanowa M, *Atakujut...*

20. wg Kosiara E, *Druga wojna światowa na...* miała miejsce sytuacja odwrotna – zatopiono *TK 17*.

21. Wg Morozowa M, Patjanina S, Barabanowa M, *Atakujut...*

22. W latach 1919-1940; 1914 zbudowany w stoczni Sandvikens Skeep-doeke & Mek.Verktst., Helsingfors. – 253 BRT; wymiary 31,26 (28,5) x 6,73 x 3 m; moc maszyn 580 KM; prędkość 10 – 12 węzłów; zasięg 1500 Mm, uzbrojenie 2 x 75 mm L/50, 2 karabiny maszynowe, załoga 25. Były rosyjski lodołamacz *Soldat* (*Condam*) (możliwie, że pojedynczy przedstawiciel typu *Matros* (*Мамрок*)). W lutym 1918 r. zdobyty w Rewlu przez Niemców, uznany jako przyz; 21.05.1918 r. wszedł do służby pod niemiecką banderą po zmianie nazwy na *Hamburg*. Przebazowany do portu w Lipawie. W lipcu 1919 r., w momencie wychodzenia wojsk niemieckich z terenów Państw Bałtyckich, przekazany Łotwie; zmiana nazwy na *Lāčplēšis*. Lata 1930-1931 w remoncie. Po aneksji Łotwy przez ZSRR przekazany Departamentowi Żeglugi Morskiej SRR Łotwy pod zruszczoną nazwą *Левнечис*. 5.8.1940 po nacjonalizacji przemysłu w składzie floty handlowej ZSRR Narodowego Komisarza Floty Morskiej, od 29.10.1940. 22.7.1941 r. patrz opis wyżej 06.10.1941 r. podniesiony przez Niemców i wykorzystywany jako frachtowiec na linii Virtsu – Kuivastu. Latem 1943 r. doznał uszkodzeń w okolicy Lipawy; 8.5.1945 r., uczestnictwo w ewakuacji żołnierzy z kotła w Kurlandii, przejście do Szwecji, tam internowany. 12.09.1945 r. zwrócony ZSRR a następnie powrócił w skład *ЛПМЛ*, pod nową nazwą *Морjak* (*Моряк*). Dalsze losy nieznane.

Trałowiec pomocniczy *TSzcz 41*²³ padł 13 sierpnia ofiarą Schnellbootów S 26, S 28, S 39 i S 40 na pozycji 59°42' N 25°25' E.²⁴ Podobny los spotkał w dniu 19 sierpnia na wodach Cieśniny Moonsund mały eks-estoński lodołamacz *Merikaru* (d-ca R. Konga, 178 BRT – cała załoga zginęła), który został zniszczony przez S 58 (Lt Eberhard Geiger).

Przeprowadzona w dniach 28–30 sierpnia 1941 r. operacja ewakuacji głównych sił Floty Bałtyckiej z Tallina do Kronsztadu i Leningradu, stała się również przedmiotem kontrakcji niemieckich kutrów torpedowych. Stacjonujące w rejonie Helsinek Schnellbooty 1 S-Fl. – S 26, S 27, S 39, S 40 oraz S 101, opuściły 28 sierpnia około godz. 18:00 swoje kotwiczowisko by przeprowadzić atak przemieszczające się centralnym szlakiem komunikacyjnym radzieckie konwoje ewakuacyjne. Do chwili zapadnięcia zmroku ataki powtórzone trzykrotnie, w tym o godz. 20:40 i 21:20. Z uwagi na gęstą, zaporowy ogień odchodzących okrętów, kutry nie zdołały, mimo ponawianych prób, wyjść na dogodną pozycję do przeprowadzenia ataku torpedowego i ostatecznie jak niepyszne musiały zawrócić do bazy.

Wycofanie się sił Floty Bałtyckiej do Kronsztadu i Leningradu spowodowało istotne ograniczenie jej i tak niewielkiej w sumie, aktywności bojowej, choć walki o Wyspy Moonsundzkie trwały do drugiej połowy października, a o Hangö nawet do początków grudnia 1941. W działaniach tych, zwłaszcza w fazie ewakuacji, nadal brały udział radzieckie okręty. Tymczasem równocześnie uległy ograniczeniu także operacje Schnellbootów, co z jednej strony wynikało z braku przeciwnika, a z drugiej wysokiego stopnia technicznego zużycia w rezultacie wcześniejszej intensywniej służby.

Pod bardziej szczęśliwą gwiazdą przebiegały akcje sojusznich kutrów torpedowych. 1, 2 oraz 3 niemiecka Flotylla Kutrów Torpedowych zostały przebazowane w wyniku sukcesów Wehrmachtu na lądzie do Windawy (3), na wyspę Pensa koło Turku (2) i Helsinek (1), uczestnicząc w licznych operacjach minowych. Niedostatecznie wyposażone bazy negatywnie przyczyniały się do uzyskania zadowalającej gotowości bojowej przez kutry, a podczas „białych nocy” było bardzo mało widowisk na odniesienie sukcesu. W późniejszym okresie Rosjanie kierowali wyłącznie małe jednostki, które były mało atrakcyjnymi celami.

Ostatnią operacją, w której uczestniczyły jednostki 2 i 3 Flotylli był

w dniach 13–14 września desant na Wyspach Moonsundzkich. Kutry torpedowe wzięły udział w akcji pod kryptonimem „Westwind”, której celem było zademonstrowanie niemieckiego pozorowanego desantu na zachodnim wybrzeżu wyspy Saaremaa. Po zakończeniu operacji Schnellbooty w związku z nowymi zadaniami odeszły do portów niemieckich.

1 S-Fl. przeszła do fińskiego portu Kotka, w oparciu, o który przeprowadzała do przełomu września–października operacje minowe w pobliżu wysp Seiskari i Sur-Saari (Hogland), po czym odeszła do Niemiec, choć poszczególne kutry pozostawały jeszcze na wodach Zatoki Fińskiej aż do końca listopada, gdy złodzenie uniemożliwiało dalsze działania. Jesienią opuściła Bałtyk także 5 Flotylla.

Podobnie trudną do jednoznacznego ustalenia, i to mimo upływu lat, a może właśnie dlatego, pozostaje kwestia „autorstwa” konkretnych zapór minowych, a może aby być bardziej precyzyjnym, kto i jakie miny w owych zaporach postawił. Ta groźna broń nie ma wypisanej narodowości, a trzeba przyznać, że obok Luftwaffe była podstawowym niemieckim elementem niszczącym.

Po wycofaniu się Schnellbootów z Bałtyku jesienią 1941, niemieckie jednostki tej klasy nie pojawiały się na tym akwenie aż do lutego 1944, gdy na wody w pobliżu Tallina dotarła 6 S-Fl. (KL Albrecht Obermaier)²⁵.

W latach 1942 i 1943 skromne w sumie siły Kriegsmarine i floty fińskiej zajmowały się przede wszystkim nadzorem i wzmacnianiem kolejnych linii zapór minowych i sieciowych, których celem było uniemożliwienie przedarcia się zablokowanym niejako w „kację” jednostkom Floty Bałtyckiej, w pierwszym rzędzie okrętom podwodnym, na otwarte wody Bałtyku. W związku ze wzrastającym potencjałem bojowym radzieckiego lotnictwa kierownictwo Kriegsmarine uznało za czasem za konieczne wzmocnienie własnych lekkich sił ofensywnych na tym akwenie.

Początkowo 6 S-Fl. bazowała w Tallinie, a od początku maja w pobliżu Helsinek. Zadaniem kutrów torpedowych było zwalczanie radzieckich jednostek dozorowych w rejonie wysp Seiskari i Lavansaari. W dniu 14 maja 1944 r. około godz. 02:30 kutry 6 Flotylli na wschód od wyspy Lavansaari stoczyły kilka pojedynków. W trakcie jednego z nich zatopiono radziecki patrolowiec typu MO-122. W nocy na 26.5 pięć niemieckich kutrów torpedowych

wych uszkodziło MO-302 (10 poległych, 7 rannych)²⁶. Do zniszczenia kolejnego dozorcę miało dojść 26 maja, czego nie potwierdzają jednak źródła radzieckie²⁷.

Łądowanie Aliantów w Normandii 6 czerwca 1944 roku spowodowało, że 6 S-Fl. została odwołana i przesunięta na zachodni TDW, osiągając 26 czerwca holenderskie IJmuiden.

Pustka na ważnych dla interesów Niemiec wodach nie trwała wcale długo, bowiem już w końcu lipca skierowano na wschodni Bałtyk siły 5 S-Fl.²⁸ (KptLt Hermana Holzapfel). Bazą jednostek została zrazu Hamina, 65 km na wschód od Helsinek. Schnellbooty pozostawały tam aż do 2 września 1944, gdy Finlandia zerwała stosunki dyplomatyczne z Niemcami, nakazując jednostkom III Rzeszy opuszczenie swego terytorium. W następstwie tych decyzji flotylla przeszła do Paldiski (dawnej szw. Rågervik, ros. dawniej Балтийский Порт a dziś Палдиски; niem. Baltischport), a następnie 22 tego miesiąca wobec zagrożenia radziecką ofensywą do Windawy (Ventspils).

W sierpniu Schnellbooty podjęły działania bojowe polegające przede wszystkim na przeprowadzaniu operacji minowych. 18 sierpnia kutry pośpieszyły na pomoc rozbitkom z 3 niemieckich torpedowców T 22, T 30 i T 32 ze składu 6 Flotylli Torpedowców, które zatoniły po wejściu na własną zaporę minową, postawioną na wodach Zatoki Narewskiej.

Kolejnym, dość nietypowym zadaniem była próba zniszczenia w dniu 30 sierpnia za pomocą bomb głębinowych, których zrzucono 30 oraz 3 min typu TMB, wraku U 250, zatopionego przez radzieckie dozorcę MO-103 oraz SK-910 w pobliżu wyspy Kivisto (Björkö) 30 lipca 1944. Operacja

23. *TSz 41* (eks-*Lennwodput 12*) – typ *Iżorec* zbud. 1938 jako holownik, wyp. 140 t, wymiary 23,0 x 5,5 x 1,95 m, 200 KM pręđ. 7,5 w., zasięg 600 Mm, uzbr.: 1 x 45 mm plot, 2 km plot kal. 7,62 mm, trały, załoga 31 ludzi wg Biereżnoj SS *Korabli i suda...* Według J. Meistera miało to miejsce 13.08.1941 r. na północny-wschód od wyspy Groß – Wrangel, kiedy to radz. trałowiec Nr 101 w trakcie przechodzenia z Rewla do Kronsztadu został zaatakowany i zatopiony; korekta M. Morozowa: zatopiono *TSzcz № 41* [były *Lennwodput – 12* (23 ludzi w niewoli)].

24. Wg Morozowa, M, Patjanina S, Barabanowa M, *Atakujut...*

25. Były to S 39, S 76, S 79, S 90, S 91, S 114, S 128, S 132 i S 135 wraz z tendrem *Carl Peters*.

26. MO 122 radz. kuter dozоровy typu MO-4, wyp. 56,5 t, wymiary 26,9 x 4,0 x 1,5 m, 2550 KM, pręđ. 25,5/15 w., zasięg 367 Mm, uzbr.: 2 x 45 mm plot., 2 x wkm kal. 12,7 mm plot, załoga 21 ludzi.

27. Wg Hümmlchen G, *Die Deutschen...*

28. Były to S 65, S 67, S 68, S 80, S 85, S 110, S 116 i S 120 wraz z tendrem *Hermann v. Wis-smann*.



W 1944 roku Schnellbooty wspierały w walkach na Zatoce Fińskiej torpedowce, jak widoczny tutaj T 30.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

nie przyniosła oczekiwanych rezultatów, bowiem radzieccy nurkowie wydobyli poważnie uszkodzoną jednostkę, którą 25 września odholowano do Kronsztadu, co pozwoliło Rosjanom i nie tylko im, na zapoznanie się ze szczegółami technicznymi konstrukcji. W drodze powrotnej kuter S 80 (Ob. Strm. = pol. st. bosm. Fritz Borkenhagen) wszedł o godz. 03:30 na minę i zatonał z 5 członkami załogi na pokładzie. Dalszych 22 rozbitków uratowały pozostałe jednostki flotylli.

Ofensywne działania niemieckiego SKL w roku 1944 r. osiągnęły swój koniec. We wrześniu 2 Flotylla Kutrów Torpedowych z 8 jednostkami i okrętem-bazą *Tsingtau* przebazowano do Windawy. Wspomniane kutry operowały razem z 5 Flotyllą Kutrów Torpedowych podczas różnych akcji minowych, a jesienią 1944 r., dokonywały wypadów pod Hanko, podczas których bez rezultatu zaatakowano trałowiec.

Często kutry były wykorzystywane do ewakuacji odciętych oddziałów niemieckich (artylerii nadbrzeżnej Kriegsmarine z zatoki Kihelkonna na Ozylii), czy wysadzanie na ląd agentów (17 grudnia na wschodnim wybrzeżu Zatoki Ryskiej), wzgl. jakieś działania pozorowane.

W czasie trwania operacji „Tanne Ost” 14 września 1944 Schnellbooty 5 S-Fl. postawiły 8 min typu TMB w zaporach „Schnellschluse 1” oraz „Schnellschlus 1 Süd”, a 22 tego miesiąca dalszych 14 min w zaporze „Ladenschluss 1”.

W celu wzmocnienia niemieckich sił lekkich w związku z rozpoczętą przez Armię Czerwoną generalną ofensywą, Führer des Schnellboote (Fd.S), Dowódca Kutrów Torpedowych, KptzS (kmdr) Rudolf Petersen, skierował do wschodniej części Bałtyku siły 2 Schnellbootsschulflotille – 2 S-Schulflotille (pol. 2 Szkolna Flotylla Kutrów Torpedowych) pod d-ctwem KptLt Hansa Helmuta Klose (znany później z działalności bałtyckiej na zlecenie Royal Navy na wodach Bałtyku, w okresie tzw. „Zimnej Wojny”, KL Klose), której bazą została Windawa²⁹.

Począwszy od 1 października siły 5 S-Fl. oraz 2 S-Schulflotille rozpoczęły wspólne działania w zachodniej części Zatoki Fińskiej, polegające przede wszystkim na dalszym prowadzeniu nocnych akcji minowych w Cieśninie Moonsund oraz wodach Zatoki Ryskiej. Kolejnym zadaniem kutrów torpedowych było rozpoznanie oraz „swobod-

ne łowy”, te ostatnie nie przynosiły jednak żadnych efektów. W trakcie jednej z operacji prowadzonych na wodach Zatoki Ryskiej w dniu 26 października radzieckie lotnictwo poważnie uszkodziło kuter S 110 z 5 S-Fl.

Niemieckie zapory minowe, w tym także te stawiane przez Schnellbooty, stały się przyczyną sporych strat Floty Bałtyckiej w miesiącach wrześniu i październiku 1944 roku.

W dniu 18 listopada siły 5 S-Fl. (kutry S 65, S, 68, S 69 i S 116) zaatakowały radziecki zespół desantowy zamierzający lądować na południowym krańcu półwyspu Sworbe – ostatnim bastionie obrony wyspy Saaremaa. S 65 i S 69 odpaliły torpedy w kierunku zespołu 6 motorowych kanonierek, nie uzyskując żadnych trafień, zaś S 68 i S 116 obrały za cel zespół 14 małych jednostek radzieckich, z podobnym w sumie rezultatem. Wkrótce do akcji obronnej przystąpiły radzieckie kutry torpedowe i lotnictwo. W wyniku wymiany ognia S 68 został trafiony w rejon maszynowni, a na S 116 uszkodzono jeden z silników i zginął członek załogi. Mimo kontrakcji lot-

29. Były to S 64, S 69, S 76, S 81, S 83, S 99, S 117 i S 135 wraz z warsztatowcem *Nidden*.

nictwa Schnellbooty zdołały bezpiecznie wycofać się do swej bazy.

Po względnym ustabilizowaniu się linii frontu w Kurlandii, kierownictwo Kriegsmarine postanowiło przerzucić siły 5 Floty na Morze Północne do Norwegii. W zamian na Bałtyk miały trafić jednostki nowoutworzonej 1 S-Fl. (K-Kpt Herrmann Büchting)³⁰, tyle tylko, że przydzielone prosto ze stoczni, kutry zespołu mogły osiągnąć pełną gotowość bojową dopiero w połowie marca 1945. Tymczasem w Windawie pozostawały jedynie jednostki z obu grup bojowych 2 S-Schulflottille wraz z warsztatowcem *Nidden*.

Zdobycie przez Armię Czerwoną w dniu 27 stycznia 1945 Kłajpedy (Memel) rozcięło siły niemieckie na dwa zgrupowania pozwalając równocześnie na przebazowanie do tego portu radzieckich sił lekkich, stanowiących istotne zagrożenie dla ruchu konwojów do portów Kurlandii, będących jedynym źródłem zaopatrzenia dla odciętych w kotle armii.

Na rezultaty nie trzeba było długo czekać, bowiem już w lutym 1945 Rosjanie wydzielili dwa dywizjony kutrów torpedowych do blokowania Lipawy, w czym aktywnie wspierało je lotnictwo. Utrzymywana do tej pory

informacja, że 18 marca Schnellbooty 2 S-Schulflottille zniszczyły radziecki kuter torpedowy *TK-66* jest błędna, gdyż *TK-66* został uszkodzony 18 marca 1945, w pobliżu Szwarzortu – Mierzeja Wiśłana – (Schwarzort), ogniem dział ustawionych na brzegu i wyrzuć się na mieliznę, a 8 czerwca 1945 r. został przez bałtycki oddział EPRON-u ściągnięty z listy floty. Uszkodzenie natomiast *TK-195* na pozycji o współrzędnych 55°35'N 19°06'E jest potwierdzone przez radziecko-rosyjskie źródła³¹. 2 marca na pokładach *S 216* i *S 218* z nowej 1 S-Fl. dotarli z Sasiniz na Hel gen.adm. Oskar Kummert, KptS Wolf Junge i Erich Liebeschütz oraz F-Kpt (kmdr por.) Hans Dominik i Hugo Heydel, do których na miejscu przeznaczenia dołączył D-ca Sił Wschodniego Bałtyku adm. Theodor Burchardi, po czym cała grupa oficerów udała się do Piławy.

W dniu 26 marca radzieckie lotnictwo zniszczyło zmierzający do Lipawy zbiornikowiec Kriegsmarine *Saßnitz* (694 BRT) wraz z eskortującymi kutrami trałowymi *R 145* oraz *R 260*. To okazało się być przyczyną, że doszło w nocy 26/27 marca koło Kłajpe-

dy do prawdziwej bitwy powietrzno-morskiej, gdyż radzieckie samoloty torpedowe rozpoczęły swoje zawzięte ataki na ten mały konwój³². Od godz. 06:00 do 10:30, by ostatecznie tę jednostkę z jakże cennym ładunkiem i 2 towarzyszące kutry zniszczyć. Torpedy lotnicze były po części zrzucone z tak niskiej wysokości, że przynajmniej jeden z kutrów został formalnie przepołowiony przez nieeksplodującą torpedę. Pojawiły się, przywołane na pomoc 8 myśliwców z JG 54, które zestrzeliły w powietrznych pojedynkach 11 radzieckich maszyn. Reszta radzieckich samolotów odstępiała od ataków na ostatni, pozostały jeszcze kuter trałowy, a dalsze sprawy potoczyły się następująco. Z Lipawy wyszły jednostki 2 Floty Szkolnej pod komendą KptLt Hansa Helmuta Klosego w składzie: *S 64* (Ob.Strm. Karl Deckert), *S 69* (Lt Eberhard Runge) oraz *S 81* (Olt Bernhard Wülfing), które pojawiły się na pobjawisko około południa celem wyłowienia z wody zestrzelonych lotników. W międzyczasie o godz. 09:05 z Kłajpe-

30. Były to *S 208*, *S 216*, *S 217*, *S 218*, *S 225*, *S 226*, *S 707* i *S 708*.

31. Himmelmacher G, *Die Deutschen...*

32. Kosiarz E, *Druga wojna...*

Jeden z Schnellbootów atakowany rakietami przez radzieckie Ily-2. Fotografia z 1944 lub 1945 roku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer





Schnellbooty walczyły często ze swoimi radzieckimi odpowiednikami typu G5.

Fot. zbiory Siergiej Patjanin

pedy wyszły celem wyłowienia z wody zestrzelonych lotników również *TK-10* i *181*. Podczas podchodzenia do wskazanego kwadratu kutry zostały zatakowane przez samoloty z JG 54 i zniszczone. Trzem marynarzom udało się dostać na ląd, a niektórzy z *TK-181* zostali wyciągnięci przez przybyłe niemieckie kutry torpedowe. Wieczorem jednak niemieckie kutry powróciły ponownie na miejsce zatonięcia zbiornikowca, przeczuwając, że z pewnością pojawią się tam radzieckie jednostki, które zechcą wyłowić unoszące się na powierzchni książki kodowe i sygnałowe. Nie mylili się, gdyż po przybyciu stwierdzili, że paląca się rufa zbiornikowca utrzymuje się jeszcze na wodzie, a wokół niej krąży 6 radzieckich kutrów torpedowych, których uwaga była wyłącznie poświęcona unoszącym się na powierzchni resztkom. Przy pełni księżyca zostały ostrzelane z odległości 120 m przez niemieckie kutry torpedowe, a chodziło w tym przypadku o 6 kutrów torpedowych (*TK-16*, *60*, *136*, *166*, *196*, *200* – wszystkie typu D-3)³³ pod komendą kpt. 3. rangi M.G. Czebykina, które o godz. 20:40. opuściły Kłajpedę udając się w kierunku Lipawy, celem zwalczania niemieckiej żeglugi, gdyż z Lipawy nieustannie trwa-

ła ewakuacja. O godz. 00:05 w dniu 27 marca 1945 zespół radziecki został zaatakowany przez wroga, lecz załogi wyszły z błędnego założenia, że mają do czynienia z kutrami wchodzącymi w skład ochrony konwoju a dotyczy to również *TK-136* i *166*, które niespodziewanie uchyliły się od walki, sądząc, że koledzy zajmą się wrogimi jednostkami, a one dokonają spustoszenia w transportowcach, więc przeszły w kierunku na północ, w poszukiwaniu domniemywanego w tym rejonie konwoju. W trakcie boju, który rozegrał się w godz. 00:25-01:07 *TK-166* poszedł na dno, a *TK-136* odniósł ciężkie uszkodzenia i odszedł do bazy. O godz. 01:07. *TK-166* zwrócił się z prośbą o zdjęcie jego załogi. W trakcie poszukiwań towarzyszy, radzieckie kutry torpedowe natknęły się ponownie, tym razem na Niemców, tym razem o godz. 03:00. Flagowy *TK-196* od razu został ciężko uszkodzony, a pozostałe lekko, więc powzięto decyzję o powrocie do bazy. W wyniku kolejnej potyczki oraz bardzo silnego ognia, Rosjanie poszli w rozsypkę, *TK-196* poszedł ostatecznie na dno, a do niewoli, ze zniszczonych kutrów *TK-166*, *196* oraz z *TK-181*, kutrów dostało się 9 marynarzy i 5 oficerów, w tym Cze-

bykin³⁴. Pozostałe kutry radzieckie powróciły do swojej bazy w Kłajpedzie o godz. 08:05 rano.

Ta bolesna nauczka sprawiła, że lekkie radzieckie okręty nawodne odstąpiły od przeprowadzania ataków na konwoje do i z Lipawy, pozostawiając pole działania wyłącznie lotnictwu.

Upadek kolejnych portów, tym razem nad Zatoką Gdańską, Gdyni 28 marca, a Gdańską 30 marca, otworzył przed siłami lekkimi Floty Bałtyckiej nowe możliwości, tym razem działania na dotychczasowym, niejako wewnętrznym akwenie przeciwnika. Już od 9 kwietnia radzieckie kutry torpedowe zaczęły korzystać z bazy w Gdańsku-Nowym Porcie, ale zapisały swoim koncie tylko jeden sukces torpedując ciężko niszczyciel *Z 34*, który odholowany następnie został na zachód. Lecz do służby już nie wszedł. Wątpliwy sukces zaliczył natomiast jeden z opisywanych kutrów torpedowych, na dodatek zbudowany w gdańskiej Fabryce Wagonów kolejow-

33. Wszystkie jednostki, podobnie jak zatopiony wcześniej *TK 66*, należały do typu D 3 – wyp. 49 t, wymiary 23,8 x 6,1 x 1,7 m, 4050 KM, pręd. 36,3/21,4 w., zasięg 420 Mm, uzbr.: 2 torpedy kal. 533 mm, 2 x 20 mm plot., 2 x II wkm kal. 12,7 mm plot, załoga 11 ludzi.

34. Wg Morozow M, Patjanin S, Barabanow M, *Atakujut...*

wych, a jego ofiarą okazał się być mały parowiec *Neuwerk* (804 BRT). To była tragiczna pomyłka – *Neuwerk* nie był zorientowany w przepisach nakazujących kategorycznie, na rozkaz, odpowiadać niezwłocznie obowiązującym na dany dzień sygnałem rozpoznawczym, który wydany został po usadowieniu się Rosjan w Nowym Porcie i utworzeniu tam swojej bazy dla kutrów torpedowych. Jednostka, która by to zlekceważyła mogła się liczyć z tego tytułu z najgorszymi konsekwencjami, których doświadczył *Neuwerk*. Z 854 rannymi na pokładzie, 60 kolejarzami i 100 uchodźcami poszedł w oka mgnieniu na dno po celnym trafieniu torpedą wystrzeloną przez przebywający na dozorze kuter torpedowy *S 701*. Z 13-osobowej załogi, pięciu uważanych było za zaginionych, w tym kapitan) – uratował się raptem jeden Holender, który zmarł z ran na lądzie oraz Włoch, palacz Giovanni Zucconi, spod Neapolu.

W kwietniu 1945 na Bałtyk powróciła 5 S-Fl. w składzie 7 jednostek³⁵, tym razem jednak jej podstawowym zadaniem było eskortowanie jednostek ewakuujących wojsko, rannych i uchodźców.

W dniu 5 maja 1945 weszło w życie pierwsze porozumienie między III Rzeszą a zachodnimi Aliantami w sprawie kapitulacji, którego finalizacją był akt podpisany w kwaterze głównej SHAEF we francuskim Reims 7 maja tego roku. Równocześnie jednak Kriegsmarine nadal prowadziła intensywną ewakuację własnych, odciętych daleko na Wscho-

dzie oddziałów, nasilając ten proces już po kapitulacji na Zachodzie.

Porozumienie z 5 maja zastało siły 5 S-Fl. w porcie Rönne na Bornholmie. Początkowo Niemcy zamierzali powrócić do ojczystych portów by tam dokonać samozatopienia swych okrętów. Ostatecznie dowodzona przez Holzapfel Flotylla wyruszyła do Kurlandii by ewakuować tamtejsze oddziały. W nocy 6 maja kutry *S 48*, *S 67*, *S 85*, *S 92*, *S 110* oraz *S 127* wyruszyły z Rönne i nie niepokojone przez nikogo, rankiem 7 maja zdołały osiągnąć Lipawę, gdzie znajdowały się już jednostki 1 S-Fl. oraz 2 S-Schulflotille. Nazajutrz po zapadnięciu zmroku armada Kriegsmarine i innych jednostek z około 14 000 ludźmi na pokładach wyruszyła w drogę powrotną do Niemiec. Na kutry torpedowe okrętowano początkowo po 100 żołnierzy, a później ich liczbę zwiększono do nawet 165. Libawę opuściło łącznie 19 Schnellbootów³⁶ ze wszystkich Flotylli, zabierając ponad 2000 żołnierzy. Wieczorem 9 maja 1945, a więc już po podpisaniu bezwarunkowej kapitulacji Niemiec w Berlinie, okręty bezpieczne dotarły do Zatoki Gelting.

W trakcie przebijania się na wschód niemieckie Schnellbooty 5 S-Fl. miały w dniu 7 maja 1945 miały zatopić w rejonie przylądka Rozewie radziecki ścigacz okrętów podwodnych *MO-595* (na kadłubie kutra typu D-3, bez wyrzutni torped), lecz to nie one, tylko torpedowiec *T 28* idący jeszcze z bazą okrętów podwodnych *Isar* i niszczycielem *Z 14 – Friedrichem Ihnem*, wracając z ran-

nymi i pielęgniarkami z Helu. Poprzedniej nocy, kiedy *T 28* szedł w kierunku Helu, zespół, w którym składzie się znajdował, zaatakowany został przez sześć jednostek idących z miejscowości Cranz (obecnie ros. Zelenogradsk), atakujących jak kutry torpedowe, z których jeden ciężko uszkodził, lecz z uwagi na zalegającą ciemność i pośpiech nie interesował się nim. Dopiero w drodze powrotnej zauważono dryfujący wrak, który jak się okazało był właśnie tą jednostką, którą torpedowiec ciężko uszkodził poprzedniej nocy, a mianowicie wspomniany już *MO-595*. Na jego pokład zszedł I oficer torpedowca i 10 ludzi; wzięto dziesięciu jeńców, mapy, jakieś części wyposażenia i banderę wojenną. Odchodzący *T 28* posłał jednym pociskiem kal. 105 mm wrogą jednostkę na dno, co się wydarzyło koło Ławicy Słupskiej (Stolpebank). Patrz m.in. Wolfgang Harnack, „*Die deutschen Flottentorpedoboote 1942-1945*”, 2004, str. 198, pod datą 6.5.1945 r.

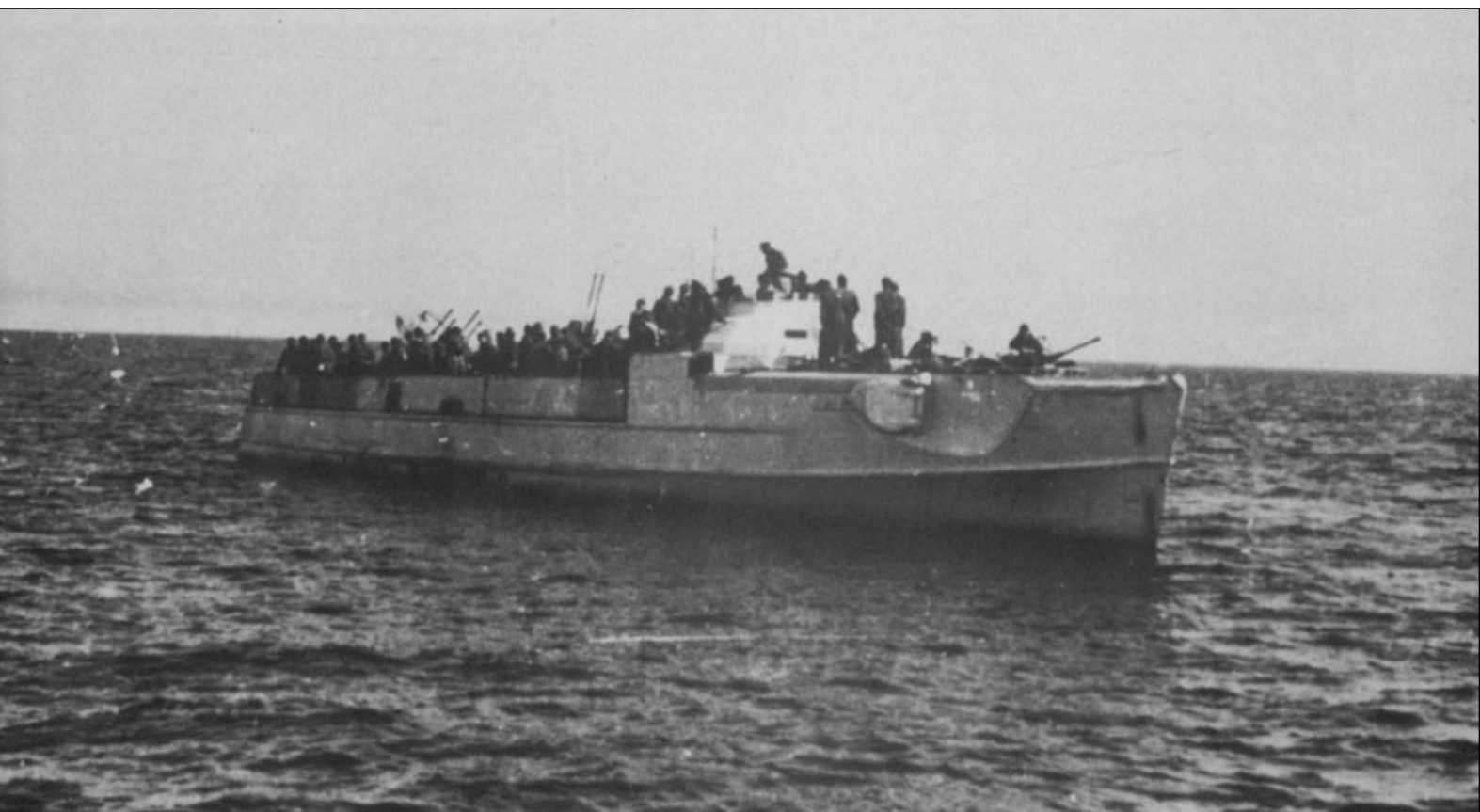
Pod wieczór 5 maja z Lipawy na Hel wyszły *S 216* i *S 217* z dowodzącym na Bałtyku, od kwietnia 1945 r. Admiral Östliche Ostsee, Thielem i w drodze natknęły się na radzieckie kutry torpedowe, które jednak nie dostrzegły Niemców. W nocy 6/7 maja 5 Flotylla Kutrów Torpedowych przebazowała się z Libawy do Rönne.

35. Były to *S 48*, *S 67*, *S 85*, *S 92*, *S 110*, *S 127* i *S 132*.

36. Były to *S 707*, *S 217*, *S 218*, *S 225* i *S 226* z 1 S-Fl., *S 48*, *S 67*, *S 85*, *S 92*, *S 110* i *S 127* z 5 S-Fl. oraz *S 64*, *S 69*, *S 76*, *S 81*, *S 83*, *S 99*, *S 117* i *S 135* z 2 S-Schulflotille.

Jeden z kutrów w czasie ewakuacji żołnierzy z Lipawy w kwietniu 1945 roku.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Kolejne ujęcie kutra z ewakuacji Lipawy.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

9 maja rano, już po wejściu w życie rozkazu Dönitza wydanego pod naciskiem aliantów, że wszystkie jednostki niemieckie znajdujące się w dniu podpisania kapitulacji, po godz. 01:00. niemieckiego czasu letniego na wschód od Bornholmu mają zawinąć do zajętych przez aliantów portów, w tym przypadku chodziłoby o te zajęte przez Armię Czerwoną, doszło do ostatniej potyczki na Bałtyku. Konwój, w składzie, którego znajdował się kuter torpedowy *S 216* (KptLt Ernst August Seevera) stacjonujący na Helu, wyruszył w morze – mając na pokładzie 96 ewakuowanych żołnierzy – wraz z 2 kutrami trałowymi i jednostką dowodzenia 9 Zgrupowania Eskortowego *Rugard* (były wycieczkowiec), natknął się następnie, na południe od Bornholmu na trzy radzieckie kutry torpedowe, operujące z Kołobrzegu *TK-96* (*Irtysz*) i *TK-183* (*Narodnyj Uczitel*), nakazujące podążyć okrętom i statkom za nimi do Kołobrzegu. Spotkały się ze zdecydowaną odpowiedzią *Rugarda* ze swojego starego zdezelowanego działa kal. 88 mm, uszkadzając je. Trzeci nie odniósł żadnych uszkodzeń. Dochodziło też do ataków na przedzierające się na zachód inne grupy, w skład, których wchodziły kutry torpedowe i trałowe, podczas których na *S 261* poległ jeden członek załogi, a 13 odniosło rany. Atak spowodował straty (zabitych i rannych) wśród przewożonych żołnierzy, jednak *S 216* osiągnął w dniu 10 maja Kapełn nad rzeką Schlei.

Dla odmiany w zachodniej części Bałtyku aktywnie operowało alian-

kie lotnictwo, które w dniach między 3 a 6 maja 1945 zniszczyło 3 Schnellboaty (*S 103*, *S 201* i *S 226*) zaś dalsze 2 jednostki (*S 191* i *S 301*) zatonięły w wyniku kolizji.

Ostatecznie po kapitulacji Niemiec w Zatoce Gelting zgromadziło się bagażela 50 Schnellbootów ze składu 1 S-Fl., 5 S-Fl., 8 S-Fl., 9 S-Fl., 10 S-Fl. oraz 2 S-Schulflotille i 3 S-Schulflotille wraz z okrętami-bazami *Hermann von Wissmann*, *Tanga*, *Tsingtau*, *Carl Peters* oraz *Buea*. W dniu 11 maja 1945 jednostki zgrupowania, którym nadal dowodził F.d.S komandor Rudolf Petersen, po ostatniej paradzie uroczystie opuściły banderę, oddając się do dyspozycji aliantów jako ostatnie nawodne jednostki Kriegsmarine.

Podsumowując ostatni rozdział walk na Bałtyku, należy uściślić podane wyżej liczby. Otóż działało tutaj 19 kutrów torpedowych 5 Flotyli, które przetransportowały z Kurlandii po 160 żołnierzy na swoich pokładach oraz 19 od końca roku 1944 z 1 Flotyli, a od wiosny 1945 z 8 Flotyli. Te zajmowały się głównie eskortą konwojów, wypełniały zadania związane z ZOP, zwalczały swoje radzieckie odpowiedniki oraz ewakuowały ludzi. Poniżej pewne wyszczególnienie:

- *S 22* – na początku maja 1945 ze Świnoujścia 140 żołnierzy do Kopenhagi,

- 2 Flotylla wraz ze swoim okrętem-bazą *Tsingtau* i 3 z *Carl Peters* ewakuowały z Windawy i Lipawy oraz

z ośrodków szkoleniowych w Świnoujściu i Karsiboru (*Kaiserfahrt*) (3 maja 1945) 140-160 żołnierzy. Chodzi w tym przypadku o flotyllę szkolne.

- *S 64* – 8 maja 1945 z Lipawy 160 żołnierzy do Zatoki Gelting,

- *S 68* – również 8 maja 1945 z Lipawy 160 żołnierzy do Zatoki Gelting, wraz z *S 67*, *S 85*, *S 92*, *S 110*, *S 127*, które wzięły na pokłady po 150 żołnierzy, dostarczając ich do Zatoki Strander,

- *S 76* – 8 maja 1945 z Lipawy 160 piechurów z Lipawy i uchodźców do Zatoki Strander i *S 69*, *S 99*, *S 117*, *S 135*, *S 302* po 160 tamże,

- *S 81* – tyle samo, co *S 76*,

- *S 216* – pod koniec wojny 150 piechurów,

- *S 217* – tyle samo, co *S 76* oraz *S 81*,

- *S 707* – 8 kwietnia 1945 podjął rozbitków z zaopatrzeniowca *Franken* i patrolowca *Uj 301* koło Helu; tamże 9 kwietnia z parowca *Albert Jensen*, a 8 maja 1945 tyle samo, co *S 76* oraz *S 81* i *S 217* również z Lipawy. W tym samym konwoju *S 218*, *S 225*, *S 226* po 160 do Zatoki Strander,

- Dodatkowo: *S 60* – 4 maja 1945 żołnierzy ze Świnoujścia do Kopenhagi, *S 225*, *S 708* dodatkowo z Gdyni w sumie 78 uratowanych z *Neuwerka*, o którym mowa była wcześniej (za Martinem Schmidtkie: „*Rettungsaktion Ostsee 1944/1945*”, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 2006, str. 205-207).

Kanał La Manche, Morze Północne, wybrzeże Norwegii 1939-1945



Schnellboot w czasie ataku na Norwegię. Fotografia wykonana z pokładu jednego z transportowców wiozących żołnierzy, którzy z zainteresowaniem spoglądają na okręt.
Fot. zbiory Reinhard Kramer

W chwili wybuchu działań wojennych w dniu 3 września 1939 Niemcy dysponowali na Zachodnim TDW tylko 2 S-Fl. (K-Kpt Rudolf Petersen) w składzie 6 Schnellbootów³⁷, których gotowość bojowa z uwagi na stosowanie jako napędu głównego zawodnych silników MAN, była nader ograniczona. Kutry torpedowe operowały na Morzu Północnym w oparciu o bazę na wyspie Helgoland.

W październiku 1939 dołączyły do nich siły 1 S-Fl., które przeszły z Bałtyku na Morze Północne. Aktywność Schnellbootów z uwagi na brak realnych przeciwników, złą pogodę i awarie silników była raczej niewielka, tym niemniej jednak „przezimowały” one na tym akwenie.

Wiosną 1940 kutry torpedowe znalazły się w składzie sił Kriegsmarine wydzielonych do realizacji operacji pod kryptonimem „Weserübung”, której celem była zajęcie Danii i Norwegii.

1 S-Fl. (d-ca KptLt Heinz Birnbacher) w składzie S 19, S 21, S 22, S 23 i S 24 wraz z towarzyszącą im bazą *Carl Peters*, przydzielono do Zespołu (Kriegsschiffgruppe) III, którego zadaniem było opanowanie Bergen, zaś 2 S-Fl. (d-ca

K-Kpt Rudolf Petersen) w składzie S 7, S 9, S 17, S 30, S 31, S 32 i S 33 wraz z tendrem *Tsingtau*, trafił do Zespołu IV, który miał opanować Kristiansand³⁸. Okręt-baza *Carl Peters* zostaje trafiony jedną torpedą norweskiego torpedowca *Storm*, która jednak nie wyrządza większych uszkodzeń.

Niemcy przystąpili do działań bojowych wczesnym rankiem 9 kwietnia 1940. Kutry S 30 (d-ca Olt. Wilhelm Zimmermann) i S 31 (Olt Hermann Opdenhoff) przerzuciły do portu wraz z innymi okrętami żołnierzy desantu, co umożliwiło sprawne opanowanie Kristiansand wraz z pobliską bazą Marviken w Topdalsfjord, gdzie zdobyto norweskie jednostki, głównie niewielkie i przestarzałe. Nadzór nad zdobyczami przypadł w udziale 2 Schnellbootom (m.in. stawiacz min *Uller* (250 t), torpedowiec *Brand* (107 t).

Bezpośrednio przed akcją w Bergen, 8 kwietnia o godz. 22:42, doszło w ciemnościach do zderzenia S 21 (Olt Bernd Klug) z S 19 (Olt Kurt Fimmen), skutkiem, czego drugi z okrętów dotarł na miejsce przeznaczenia dopiero 10 kwietnia. W zdobytym bez większych trudności porcie w Bergen, Niemcy

opanowali 59 statków handlowych różnych bander, w tym 11 norweskich, 13 duńskich, 16 szwedzkich, 10 fińskich i 9 estońskich, nie wspominając o własnym *Theresia L.M. Russ* (1694 BRT) oraz okręty podwodne B-2 (500 t) i B-5 (500 t), torpedowiec *Odin* (597 ts), małe torpedowce starej budowy *Delfin* (84 t), *Kjell* (92 t), *Kvik* (4 t), *Blink* (45 ts) i *Lyn* (45 ts) podobnie jak 5 jednostek wielorybnych (*Hval IV* 248 BRT, *Hval V* 248 BRT, *Hval VII* 248 BRT, *William Barents* 203 BRT i *Lyngdal* 149 BRT) i przejęte później przez Kriegsmarin, która przemienia je następująco i wciela do służby: B-5 = UC 1, torpedowiec *Odin* = *Panther*, *Delfin* = *Kürassier/NK 4*, *Kjell* = *Tiger/KT-1/Drögoner*, *Kvik* = *KT 2/Muskettier*, *Blink* = *Husar* *Lyn* = *KT 3*. Pozostałe użyte zostają w składach flotylli ochrony portów i baz.

W dniu 14 kwietnia 1 S-Fl. otrzymała wsparcie w postaci 2 kutrów torpedowych – S 23 (d-ca Olt Georg Christiansen) oraz S 25 (Olt Herrmann

37. Były to S 10, S 11, S 12, S 15, S 16 i S 17.

38. Kühn V. Schnellboote im ...



Jeden z Schnellbootów, lecz już na norweskich wodach po udanym ataku na jeden z norweskich portów.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

Büchting); 18 kwietnia na wodach Hardagerfjord doszło do starcia między starym norweskim torpedowcem *Sael* (107 t, 21 w., 2 x 37 mm) a parą niemieckich Schnellbootów – *S 21* i *S 23*. Niemcy odpalili 3 torpedy, z których jedna,

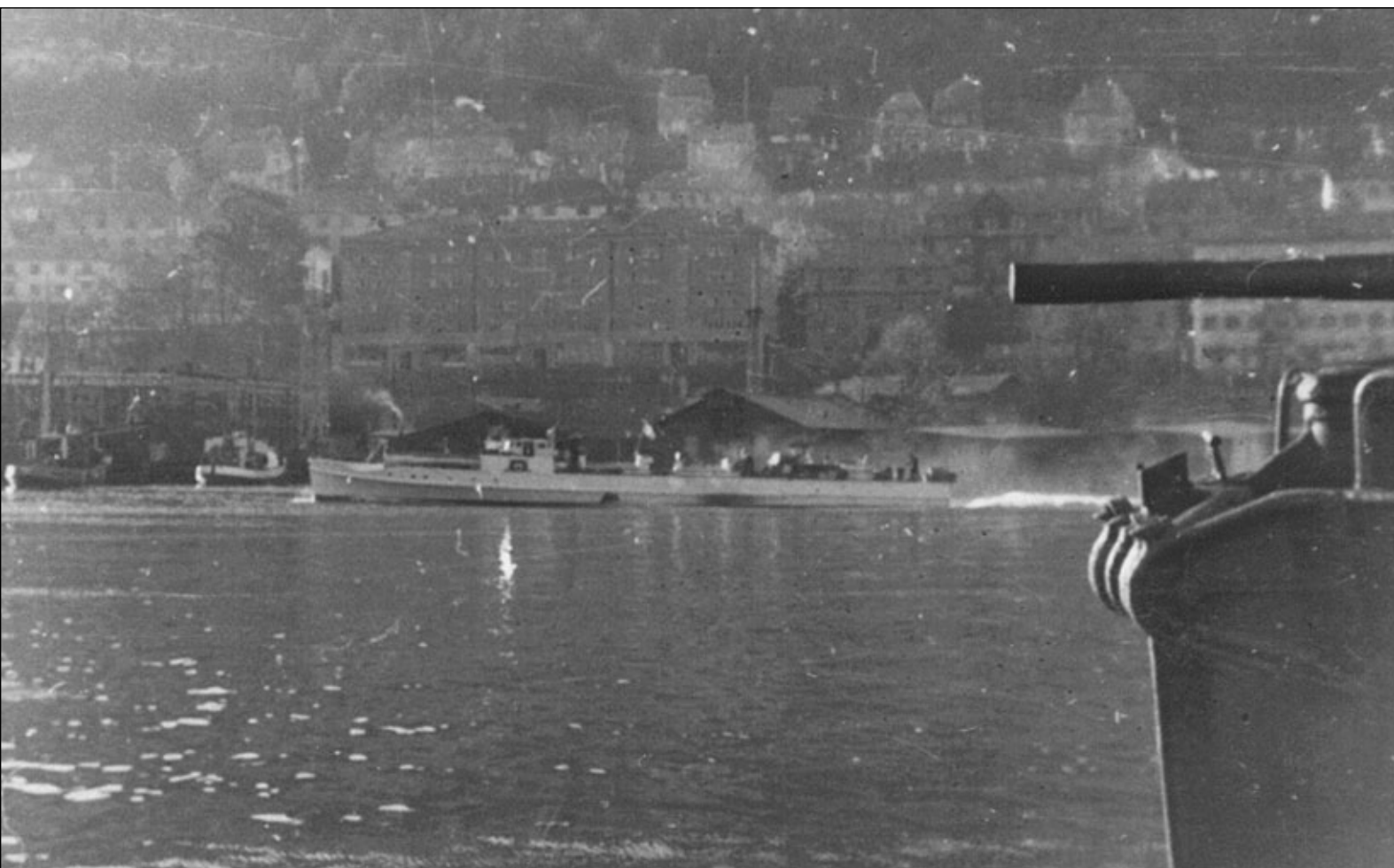
wystrzelona z *S 21*, dosięgła torpedowiec. Okręt eksplodował i poszedł na dno o godz. 16:20, a na miejscu potyczki Niemcy podjęli 7 rozbitków, zaś dalszych 2, w tym d-ca jednostki chor. L. Gulbrandson, dotarło do brzegu³⁹.

W dniu 25 kwietnia 5 kutrów z 1 Floty wraz z trałowcem *M 1*, zaatakowało redę Ulvik w Hardagerfjord, gdzie trafiło pod zmasowany, celny ogień broni

39. Hümmelchen G, *Die Deutschen...*

Kuter *S 10* (lub *S 11*?) w jednym ze zdobytych norweskich portów. Na pierwszym planie z prawej jedna ze zdobytych norweskich jednostek wielorybnych.

Fot. zbiory Reinhard Kramer



maszynowej norweskiej armii z brzegu. W wyniku ostrzału rannych zostało 12 członków załóg, w tym d-ca 1 S-Fl. oraz dwóch d-ców Schnellbootów.

Działania bojowe w Norwegii angażowały mimo wszystko niemieckie kutry torpedowe również w maju 1940, a więc w miesiącu, w którym siły III Rzeszy podjęły podbój państw Europy Zachodniej, poczynając od Holandii i Luksemburga, a później także Belgii i Francji.

Do „debiutu” bojowego Schnellbootów na Zachodnim TDW doszło w dniu 8 maja 1940, a więc jeszcze przed rozpoczęciem niemieckiej ofensywy, w dość złożonych okolicznościach. Wówczas zespół 4 stawiaczy min Kriegsmarine (*Roland, Cobra, Preußen, Kaiser*) zamierzający postawić zaporę minową rejonie Great Fisherman's Bank, został wykryty przez brytyjskie rozpoznanie lotnicze. W rezultacie Royal Navy skierowała zespół składający się z krążownika *Birmingham* wraz z dwoma flotylami niszczycieli (13 jednostek), którego zadanie było zniszczenie Niemców. Brytyjska akcja została jednak zaobserwowana przez osłaniające kutry torpedowe 1 Flotyli (S 30, S 31, S 32, S 33 i S 34), które rzucają się w śmiały atak na wroga, choć zajęte były akcją udzielania pomocy torpedowcowi *Möwe*. Niem-

cy szybko odnaleźli brytyjski zespół. W trakcie przeprowadzonego w ciemnościach około godz. 22:55 ataku, S 31 (Olt Hermann Opdenhoff) odpalił z dystansu 750 m torpedy, uzyskując trafienie w niszczyciel *Kelly*⁴⁰. Jednostka została poważnie uszkodzona, jednak wbrew przekonaniu Niemców nie zatonała, lecz wzięta na hol przez niszczyciel *Bulldog*, a S 33 (Olt Hans Schultze-Jenna) zderza się z holowanym *Kellym* doznając ciężkich uszkodzeń, lecz zdołał dotrzeć do bazy, 10 maja, po południu. Sam Opdenhoff został w dniu 16 maja 1940 odznaczony Krzyżem Rycerskim (Ritterkreuz) jako pierwszy członek załóg Schnellbootów.

W związku z postępami ofensywy na Zachodzie na wyspie Borkum (Wschodnia Fryzja) w dniu 19 maja 1940 skoncentrowano 9 Schnellbootów z bazą *Tanga*. Dowództwo nad zespołem objął K-Kpt Petersen. Wśród okrętów były 4 kutry z 1 S-Fl (S 22, S 23, S 24 i S 25) oraz 5 ze składu 2 S-Fl. (S 13, S 30, S 31, S 32 i S 34).

Pierwszy wypad z nowej bazy przeprowadzono wieczorem 20 maja w kierunku belgijskiego portu Nieuport, w którego rejonie zamierzano zwalczać aliancką żeglugę. Akcja nie przyniosła żadnych rezultatów z uwagi na wyjątkowo niesprzyjające warunki meteo, bo-

wiem krótka, bezchmurna i księżycowa noc pozbawiła kutry jednego z ich podstawowych walorów – skrytości działania i zaskoczenia. Nie przyniosła również rezultatów akcja przeprowadzona następnego wieczora.

W dniu 21 maja jeden ze Schnellbootów zdołał zniszczyć bardziej na zachód, w rejonie Hawru, brytyjską pomocniczą jednostkę minową *Corburn* (1786 t)⁴¹.

Kolejne akcje kutrów torpedowych w następnych dniach przesunęły się nieco dalej na zachód, a ich rejonem stała się Dunkierka, co wiązało się ze sporym nasileniem ruchu na trasach łączących ten port, stanowiący przysłowio- wy ostatni aliancki przyczółek, z Wielką Brytanią.

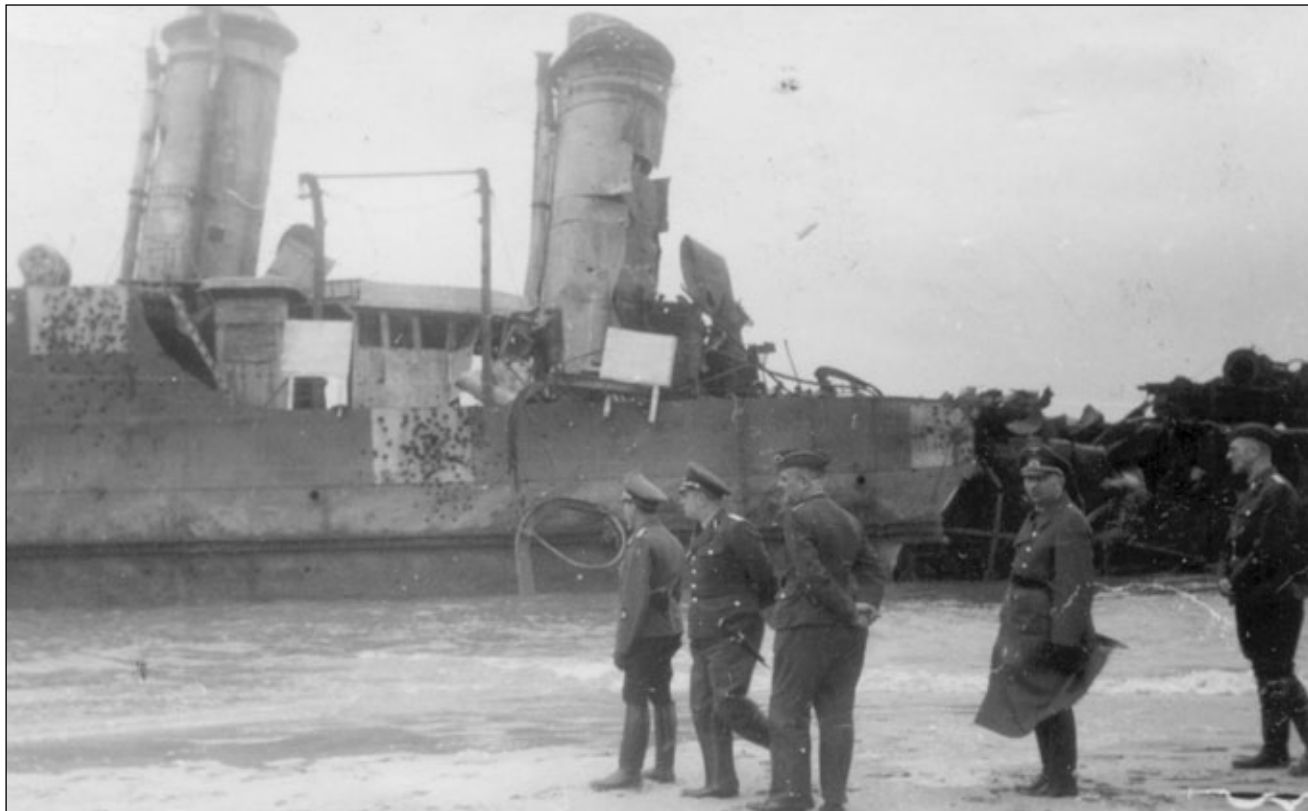
„Łowy” okazały się zresztą nadwy- miar owocne. 23 maja o godz. 01:48 dwa Schnellbooty z 1 Flotyli – S 21 (d-ca Götz v. Mirbach) oraz S 23 (Olt Georg Christiansen) storpedowały w rejonie Malo-Les – Baines, na wschod-

40. *Kelly* – bryt. N, typ K, zbud. 1938-39, 1760/2330 t, wymiary 108,7 x 10,9 x 4,15/4,34 m. turb. par, 40 000 KM, pręđ. 36 w., uzbr.: 6 x 120 mm, 1 x IV 40 mm plot, 10 wt kał. 533 mm, załoga 218 ludzi, uszkodzoną jednostkę odholowano do Tyne, gdzie została poddana remontowi.

41. Wg Sobańskiego MS, *Schnellbooty pod Dunkierką*, „OW” Nr Spec. 34 „Z dziejów floty niemieckiej od 1849 do dzisiaj”, Tarnowskie Góry 2010.

Francuski niszczyciel *Jaguar* storpedowany przez S 21 i S 23 koło Dunkierki wyrzucił się na brzeg. Wrak służył później jako okręt-cel dla niemieckich żołnierzy, widoczne tarcze na kadłubie.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski





S 19 wslawił się w 1940 r. licznymi sukcesami.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

nich podejściach do Dunkierki (Malo-les-Bains), duży niszczyciel Marine Nationale *Jaguar*⁴². Ciężko uszkodzona jednostka zdryfowała na przybrzeżną mieliznę, gdzie została dobita przez siły Luftwaffe.

Pomyślny przebieg niemieckiej ofensywy na Zachodzie pozwolił na przeniesienie bazy kutrów torpedowych do leżącego bliżej areny walk holenderskiego portu Den Helder. Tym razem z kolejnej już nowej bazy jednostki po raz pierwszy wyruszyły na „łowy” w dniu 26 maja.

Kutry S 24 (Olt Hans Detlefsen) oraz S 25 (d-ca Olt Siegfried Wüppermann) zaatakowały w nocy 27 maja w rejonie na północ od Ostendy, brytyjski niszczyciel *Vega* eskortujący statek *Atlantic Guide* zmierzający do portu Zeebrügge. Atak nie przyniósł jednak żadnych rezultatów.

W nocy z 27 na 28 maja Schnellbooty z 2 S-Fl. (S 21, S 30, S 34 i S 35) podjęły działania przeciwko alianckiej żegludze wzdłuż francuskiego wybrzeża Kanalu La Manche. Ofiarą akcji padł brytyjski statek *Abukir* (694 BRT) z uciekinierami i sprzętem, który został posłany na dno przez S 34 (Albrecht Obermaier).

29 maja około godz. 01:41 dowodzony przez Olt Wilhelma Zimmermana S 30 storpedował na trasie ewakuacyjnej do Anglii niszczyciel Royal Navy *Wakeful*⁴³ z uciekinierami na pokładzie. W wyniku eksplozji torpedy, która trafiła w okolice kotłowni, stary okręt prze-

łamał się na pół i szybko poszedł na dno z większością załogi i pasażerów⁴⁴.

Strat nie uniknęła również Marine Nationale. W nocy 30 maja kuter S 24 (Olt Hans Detlefsen) z 1 S-Fl., storpedował na wysokości Kwinte Bank w pobliżu belgijskiego wybrzeża, francuski niszczyciel *Cyclone*⁴⁵. Okręt jednak nie zatonął, lecz został ciężko uszkodzony, w następstwie, czego odholowany do Dover, a następnie Brestu, w celu przeprowadzenia remontu. W dniu 18 czerwca 1940, w momencie opuszczania miasta, Francuzi sami wysadzili w powietrze unieruchomiony w doku niszczyciel⁴⁶.

Zdecydowanie mniej szczęścia miał bliźniaczy niszczyciel *Sirocco*⁴⁷, który w nocy 31 maja padł ofiarą 2 torped odpalonych przez S 23 (Olt Georg Christiansen) i S 26 (Olt Kurt Fimmen) z 1 Flotyli. Okręt zatonął błyskawicznie z ogromnymi stratami wśród znajdujących się na pokładzie osób. Wrak został następnie zbombardowany przez Luftwaffe.

Sukcesy, choć nie tej miary, osiągały także jednostki 2 S-Fl. 30 maja wieczorem bazę w Den Helder opuścił zespół 4 kutrów torpedowych (S 21, S 22, S 34 i S 35), których zadaniem było przeprowadzenie ataku na aliancki konwój w rejonie Ruytingen. W toku tej akcji Schnellbooty zapisały na swoje konto zatopienie 2 brytyjskich trawlerów rybackich (a może pomocniczych eskor-

towców?) – *Stella Dorado* (416 BRT) zniszczony przez S 34 (Olt Albrecht Obermaier) oraz *Agryllshire* (540 BRT) storpedowany przez S 35 (Hans Kecke)⁴⁸.

Upadek Dunkierki w dniu 4 czerwca 1940 zakończył aliancką operację ewakuacyjną pod kryptonimem „Dynamo”, poprawiając równocześnie strategiczne położenie Niemców, którzy zyskali możliwość wysunięcia swoich baz jeszcze dalej na zachód, skąd było bliżej do wschodnich i południowych wybrzeży Anglii.

11 czerwca 2 S-Fl. została przebazowana do Boulogne, jednak z uwagi na działania brytyjskich nurkowców typu „Skua” z 801 Sqdn., które kosztowały Flotyllę 8 zabitych i 10 rannych, już nazajutrz 12 musiała powrócić do Rotterdamu, by ostatecznie zacząć korzy-

42. *Jaguar* – fr. N typ *Chacal*, zbud. 1923, wyp. 2135/2950 t, wymiary 125,8 x 11,3 x 4,1 m, turb. par. 50 000 KM, pręđ. 35 w., uzbr.: 5 x 130 mm, 2 x 75 m plot, 6 wt kal. 550 mm, załoga 195 ludzi.

43. *Wakeful* – bryt. N typ *W*, zbud. 1917, wyp. 1100 t, wymiary 95,0 x 8,15 x 2,7/3,4 m, turb. par. 27 000 KM, pręđ. 34 w., uzbr.: 3 x 102 mm plot, 6 wt kal. 533 mm, bg, załoga 110 ludzi.

44. Wg Perepeczki A., *Wielkie ewakuacje. Norwegia 1940, Francja 1940, Grecja 1941*, Warszawa 2010.

45. *Cyclone* – fr. N typ *Bourrasque*, zbud. 1925, wyp. 1319/1900 t, wymiary 105,8 x 9,6 x 4,3 m, turb. par. 33 000 KM, pręđ. 33 w., uzbr. 4 x 130 mm, 2 x 37 m plot., 2 wkm kl. 13,2 mm plot., 6 wt kal. 550 mm, załoga 142 ludzi.

46. Wg Whitleya M.J., *German coastal forces of World War Two*, London 1992.

47. *Sirocco* – fr. N typ *Bourrasque*, zbud. 1925 – pozostałe dane jak *Cyclone*.

48. Wg Hümmelchena G., *Die Deutschen...*



Bazą 2 Flotyli Schnellbotów była w 1940 roku Ostenda. Widoczny załadunek torpedy na jedną z jednostek flotylli.
Fot. zbiory Pierre Hervieux

stać z francuskiego portu dopiero 17 czerwca.

Niemieckie ataki na brytyjskie wybrzeże wschodnie rozpoczęły się sukcesem kutrów *S 19* (Olt Töniges) oraz *S 26* (Olt Fimmen), które w nocy z 19/20 czerwca zatopiły ogniem artyleryjskim działek kal. 20 mm frachtowiec *Roseburn* (3103 BRT) w pobliżu Dungeness.

Rejon Dungeness stał się również miejscem utraty pierwszych Schnellbootów na Zachodnim TDW. W nocy z 21/22 czerwca około godz. 00:25 na wodach Kanału na południe od wspomnianej miejscowości, wszedły na brytyjskie miny *S 32* (Olt. Carl-Eberhard Koscky) i *S 21*. Wraz z kutrem *S 21* zginęło 6 członków jego załogi, w tym dowódca, a pozostałych, wśród nich 3 rannych, uratowały *S 31* i *S 35*. *S 21* zostanie w roku 1940 podniesiony i wyremontowany.

W nocy z 23/24 czerwca *S 19* (Olt Töniges) oraz *S 36* (Olt Babbel) znów uderzyły pod Dugeness. Tym razem ich ofiarami padły zbiornikowiec *Albuera* (3477 BRT) i kabotażowiec *Kingfisher* (276 BRT)⁴⁹.

W nocy 29/30 czerwca 1940 nastąpił pierwszy wypad 1 Flotyli (*S 19*, *S 24*,

S 26) z nowej bazy, z Cherbourga w rejon na zachód od Isle of Wight. W drodze powrotnej wymiana ognia z brytyjskim statkiem handlowym *Helder* (979 BRT), która się skończyła wynikiem nierozstrzygniętym.

W lipcu 1940 roku Schnellbooty podjęły ataki na szlaki żeglugowe wzdłuż południowych wybrzeży Anglii. Operująca z Cherbourg 1 S-Fl. przeprowadziła 4 lipca siłami 4 kutrów – *S 19*, *S 20*, *S 24* i *S 26*, atak na konwój OA-178 na południe od Portland. Jednostki zatopiły statek *Elmcrest* (4343 BRT), który zapisał na swoje konto *S 20* (Olt v. Mirbach) i wraz z *S 26* uszkodził 2 dalsze – *British Corporala* (6927 BRT) i *Hartlepoola* (5501 BRT).

8 lipca o godz. 01:10 *S 36* (Olt Babbel) zaliczył zatopienie pomocniczego dozoru (eks-rybackiego trawlera) *Cayton Wyke*.

10/11 lipca 1940 wypad 1 Flotyli w kierunku zgłoszonego przez rozpoznawanie konwoju znajdującego się 20 mil na zachód od Isle of Wight nie udało się, bo nie odnaleziono konwoju, lecz *S 26* (Oblt.z.S. Fimmen) zatapia samotnie idącego *Mallarda* (352 BRT).

W dniu 12 lipca 1940 1 Flotylla utraciła kuter *S 23* (Olt Christiansen), który

zatonął na północ od Calais w trakcie holowania do bazy po uszkodzeniach powstałych w wyniku wejścia na nieprzyjacielską minę.

25 lipca około godz. 00:12 Schnellboot *S 27* (d-ca Olt Klug) odpalił torpedę w kierunku sylwetki dwukominowej jednostki, którą okazał się francuski statek pasażerski – transportowiec szpitalny *Meknés* (6123 BRT). Nie byłoby w tym niczego nadzwyczajnego, lecz wspomnianym statkiem wracało do Francji rządzonej przez władze Vichy 1100 francuskich żołnierzy, którzy po zawieszeniu broni, a raczej kapitulacji w czerwcu 1940, wybrali powrót do ojczyzny. Rzecz jednak w tym, że rejs *Meknés* nie został notyfikowany u niemieckich władz wojskowych, co kosztowało życie 374 podróżujących Francuzów, którzy zginęli wraz ze statkiem⁵⁰.

Nazajutrz, 26 lipca 1 S-Fl. uczestniczyła wraz z nurkowcami Luftwaffe typu Ju 87 z I/StG.1 w ataku na przybrzeżny konwój CW-8, zatapiając mimo przeciwdziałania brytyjskich niszczycieli, 4 jego statki. *S 20* zniszczył na południe od Shoreham *Broadhursta* (1013 BRT), *S 19* posłał na dno *London Tradera* (646 BRT) podejmując jednak 12 rozbitków, a *S 27* odpowiednio *Lulongę* (821 BRT).

W dniu 11 sierpnia 1940 1 S-Fl. została postawiona w stan pełnej gotowości do prowadzenia działań, dość nietypowych dla tej klasy okrętów, a mianowicie poszukiwania i ratowania lotników Luftwaffe w związku z podjętą przez Niemcy ofensywą powietrzną przeciwko Wielkiej Brytanii, mającej stanowić wstępny etap planowanej operacji lądowania na Wyspach pod kryptonimem „Seelöwe”.

15 sierpnia 1940 w Ostendzie, gdzie stacjonowały kutry 2 Flotyli, doszło do sabotażu. W wyniku eksplozji 42 sztuk przechowywanych w lądowym magazynie torped, zostały uszkodzone *S 24*, *S 31*, *S 35* i *S 37*, przy czym skala zniszczeń jednostek wymagała przeprowadzenia stocznioowego remontu w Niemczech. Na szczęście, straty w ludziach ograniczyły się jedynie do 4 lekko rannych. Zdarzenie to w praktyce jednak całkowicie wyeliminowało 2 S-Fl. z udziału w działaniach bojowych. Z uwagi na konieczność kontynuacji

49. Wg Hümmelchena G, *Die Deutschen...*

50. Wg Morozowa M, Patjanina S, Barabanowa M, *Atakujut...*

operacji ofensywnych przeciwko konwojom u ujścia Tamizy, 18 sierpnia do Rotterdamu skierowano siły 1 S-Fl.⁵¹, które zastąpiły „przetrzebioną” Flotyllę. Kutry miały alternatywnie przeprowadzać ataki torpedowe, względnie działania minowe na wodach przybrzeżnych.

28 sierpnia 1940 na ptn.-zach. od Calais uszkodzony zostaje S 19. W nocy z 25/26.8.1940, 1 Flotylla (Kptlt. Birnbacher – S 27, S 21, S 18, S 20, S 25, S 26) rzuca 16 min u wejścia do Portsmouth; sukcesów brak.

We wrześniu w celu wzmocnienia swych nielicznych w sumie sił, Niemcy przerzucili z Kilonii stare, lecz po stoczniowym remoncie Schnellbooty S 1, S 10, S 11 i S 13 z 3 S-Fl., jednak po osiągnięciu Vlissingen zdolne do działań pozostały jedynie 2 jednostki – S 11 oraz S 13.

We wrześniu sukcesy odnotowały Schnellbooty 1 Flotylli (S 18, S 20, S 21, S 22, S 27 und S 54). Największy osiągnięto bodaj 5 września, gdy zaatakowano konwój w rejonie Smith's Knoll. Wówczas S 21 zatopił *Cotbrooka* (1729 BRT) i *New Lambtona* (2709 BRT), S 18 zniszczył holenderskiego *Nieuwlanda* (1075 BRT) i brytyjskiego *Josepha Swana* (1571 BRT), a dwa kolejne kutry po jednym statku, odpowiednio S 54 – *Ewellę* (1350 BRT), którą jednak tylko uszkodził, a S 22 – *Fulhama V*

(1562 BRT). W dniu 7 września o godz. 03:09 S 33 zatopił holenderski frachtowiec *Stad Alkmaar* (5750 BRT), a 23/24 września S 30 (Olt Feldt) zniszczył na północ od Smith's Knoll kabotażowiec *Continental Coaster* (555 BRT), z konwoju, który zgłosiła Luftwaffe. W tym ostatnim wypadzie uczestniczyła 2 Flotylla (S 33, S 30, S 34, S 37 i S 55).

Nie obyło się również bez strat własnych, bowiem 12 października 1940 S 37 z 2 S-Fl. wszedł na brytyjską minę 40 Mm na wschód od Orfordness i zatonął o godz. 06:23. Wraz ze Schnellbootem zginęło 13 członków załogi, w tym d-ca Olt Hans Schultze-Jena, a dalszych 11, wśród nich 4 rannych, uratowały inne kutry zespołu.

W październiku 1940 niemieckie jednostki 1 Flotylli przeprowadziły dwie operacje u wybrzeży Anglii. Pierwsza, przeciwko południowo-wschodniemu wybrzeżu Wielkiej Brytanii, atakując skutecznie tam konwój FS.311, kiedy to S 18 (Oblt.z.S. Christianesen) zatopił frachtowiec *Hauxley* (1595 BRT), a S 24 (Oblt.z.S. Töniges) i S 27 (Oblt.z.S. Büchting) uszkodziły dalsze 2 statki – *Gasfire* (2972 BRT) oraz *P.L.M.14* (3754 BRT), by następnie umknąć ścigającym ich niszczycielom *Wivern* i *Verdun*. 2 Flotylla (5 jednostek) postawiła 24 miny w okolicy Ken-tish Knock i Ship Wash, natomiast

3 Flotylla przeprowadziła nieudany wypad pod Smith Knoll.

21/22 października 1940 1 Flotylla (KL Birnbacher) stawia miny na północ od Ship Wash.

19/20 listopada 1940 – wypad 3 Flotylli (KL Kemnade) z S 54, S 57 i S 38 (z 1 Flotylli) z Rotterdamu do akwenu na wschód od Lowestoft. W wyniku wykonanego zaskoczenia ataku toną niszczyciele *Garth* i *Campbell*. We mgle tonie S 38 (Oblt.z.S. Detlefsen) po staranowaniu go i ostrzelaniu przez *Campbella*. Jest to pierwsza strata kutra torpedowego w dotychczas stoczonych walkach. S 38 został dopiero w przeddzień oddany do służby, bo 8.11.1940 r., co jest swoistym rekordem, mało pocieszającym. Operacja 2 Flotylli z S 34, S 30, S 33, S 36, S 55 i S 56 z Ostendy musiała być odwołana z powodu gęstej mgły.

24/25 listopada 1940 – wypad 2 Flotylli (S 30, S 33, S 34, S 55 i S 56) w kierunku Cross Sand, lecz nie napotkano żadnych celów. Operację przerwano z uwagi na złe warunki atmosferyczne.

2/3 grudnia 1940 – wypad 2 i 3 Flotylli (KKpt. Petersen i Kptlt. Kemnade) przeciwko brytyjskim wybrzeżom. Tylko S 33, S 55 i S 56 z 2 Flotylli zauważają

51. Były to S 18, S 20, S 21, S 25, S 26 i S 27.

Fot. zbiory Reinhard Kramer



jakieś wrogie jednostki, lecz nie są w stanie zająć dogodnej pozycji do odpalenia torped. Z powodu gęstej mgły operacja zostaje przerwana. W następnych dniach nie podejmowane są żadne operacje, z powodu złej pogody.

13/14 grudnia 1940 – wypad 2 i 3 Flotylli (S 33, S 56, wzgl. S 59, S 58, S 57, S 54, S 24 oraz S 25 przeciwko Great Yarmouth Cromer. Zauważono kilka jednostek. Niecelne torpedy S 33 w kierunku jednego z niszczycieli.

15/16 grudnia 1940 – wypad 3 Flotylli (Kptlt. Kemnade) z S 58, S 54, S 25 i S 57 przeciwko zgłoszonemu konwojowi. S 58 (Lt. z. S. Geiger) topi na wschód od Yarmouth duński frachtowiec *N.C. Monberg* (2301 BRT).

23/24 grudnia 1940 – wypad 1 Flotylli (KKpt. Birnbacher) z S 26, S 28, S 29, S 101, 2 Flotylli (KKpt. Petersen) z S 34, S 56, 3 Flotylli (Kptlt. Kemnade) z S 54, S 57, S 58, S 59 przeciwko zgłoszonym brytyjskim konwojom. Konwój FN.366, w eskorcie niszczycieli *Wolsey*, *Verdun* i korwety *Shearwater*, zostaje zaatakowany koło południowego wybrzeża brytyjskiego. S 59 (Oblt.z.S. Albert Müller) trafia holenderski frachtowiec *Stad Maastricht* (6552 BRT), który ostatecznie tonie 25.12 na holu *Shearwatera*. Konwój FN.367, eskortowany przez m.in. niszczyciel *Westminster* nie zostaje zaatakowany, natomiast S 28 (Oblt.z.S.

Klug) topi koło Yarmouth brytyjski trawler *Peleton* (358 BRT) podczas jego pracy unieszkodliwiania min⁵².

5/6 lutego 1941 – podczas wypadu 2 Flotylli z S 30, S 33, S 34, S 54, S 58 oraz S 59, S 30 zatapia (Oblt.z.S. Feldt) między Ipswich a Newcastle idący w konwoju FN.101 brytyjski frachtowiec *Angularity* (501 BRT).

Jeszcze w październiku 1940 Niemcy przystąpili do formowania nowej 4 S-Fl. (d-ca KptLt Niels Bätge), do której kierowano świeżo wcielane do służby kutry torpedowe. Flotylla uzyskała zdolność bojową dopiero w roku 1941.

Zimowe warunki Morza Północnego i Kanału La Manche nie sprzyjały działaniom Schnellbootów, które w styczniu 1941 przeprowadziły raptem jedną większą operację, zakończoną zresztą bez żadnych sukcesów. Równocześnie jednak Kriegsmarine wdrażało nową taktykę stosowania kutrów torpedowych, zakładającą ich naprowadzanie na cele przy zastosowaniu lotnictwa. Rejon aktywności Schnellbootów pozostawały w zasadzie niezmienione i obejmowały Southwold, Cromer, Smith's Knoll, Lowestoft oraz Great Yarmouth.

Taktyka naprowadzania kutrów torpedowych przez lotnictwo przyniosła wymierne efekty.

19 lutego 1941 – wypad 1 Flotylli (S 28, S 39, S 101 i S 102) ku ujściu

Tamizy. S 102 (Oblt.z.S. Töniges) zatapia brytyjski frachtowiec *Algarve* (1355 BRT).

25 lutego 1941 – S 30 (Oblt.z.S. Feldt) zatapia koło Lowestoft brytyjski niszczyciel eskortowy *Exmoor* (Hunt II)⁵³.

26/27 lutego 1941 – podczas wypadu 1 Flotylli S 28 (Kptlt. Klug) zatapia pod Cromerem brytyjski frachtowiec *Minorca* (1123 BRT).

12-15 marca 1941 – z konwoju FS.32 S 28 (Kptlt. Klug) topi 12 marca na wschód od Orfordness brytyjski transportowiec *Trevethoe* (5257 BRT). Koło Southwold niszczycielowi *Worcester*, udaje się przepędzić od konwoju FS.37 agresorów. 14/15 marca niszczyciel *Versatile* eskortujący transportowce konwoju FS.35 zręcznie unika 2 wystrzelone wrogie torpedy, natomiast pozostałe dwa *Holderness* i *Vanessa* odganiają napastników.

7/8 marca 1941 – W pobliżu Cromer i Southwold 1 Flotylla (Kptlt. Birnbacher) z S 26, S 27, S 28, S 29, S 39, S 101, S 102, 2 Flotylla (Kptlt. Petersen) z S 33, S 36, S 30, S 55 i 3 Flotylla (Kptlt. Kemnade) z S 31, S 57, S 59, S 60 oraz S 61 atakują brytyjskie konwoje FN.26 i FS.29,

52. Wg Hümmelchena G, *Die Deutschen...*

53. *Exmoor* – bryt. NE typ *Hunt I*, zbud. 1939-40, wyp. 1090/1490 t, wymiary 95,3 x 8,34 x 2,4 m, pręđ. 27,5 w., uzbr. 4 x 102 mm plot., 4 x 40 mm plot., bg. załoga 146 ludzi.

Flotylla Schnellbootów przy swoim okręcie-bazie u francuskich wybrzeży.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski





Brytyjczycy dla osłony konwojów przybrzeżnych przed Schnellbootami oraz okrętami podwodnymi budowali patrolowce typu ML, na fotografii jeden z nich - ML 106.
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

osłanianie przez korwety *Sheldrake* i *Puffin*, którym się udaje skutecznie jednostki 2 Flotyli odgonić od celów. Z konwoju FN.26 tonie natomiast za sprawą *S 101* (Oblt.z.S. Christiansen) *Norman Queen* (957 BRT), *S 28* (Kptlt. Klug) niszczy *Corduffa* (2345 BRT), *S 27* (Oblt.z.S. Büchting) zatapia *Rye'a* (1049 BRT), *S 29* (Oblt.z.S. v. Mirbach) *Dotterella* (1385 BRT). FS.29 traci za sprawą *S 102* (Oblt.z.S. Töniges) *Togstona* (1547 BRT), *S 61* (Oblt.z.S. von Gernet) *Boulderpoola* (4805 BRT) a *S 31* (Oblt.z.S. Meyer) *Kentona* (1047 BRT).

17 marca 1941 – atak kutrów torpedowych na brytyjski konwój przybrzeżny FN.33 koło Lowestoft. Na wysokości zadania stają niszczyciele *Vesper*, *Cottesmore* i *Cattistock*, które odganiają napastników.

18 marca 1941 – wypad 1 Flotyli z *S 26*, *S 29*, *S 39*, *S 55*, *S 101* i *S 102* ku ujścia rzeki Humber. *S 102* (Oblt.z.S. Töniges) zatapia z konwoju FN.34 francuską *Daphne II* (1970 BRT).

23 marca 1941 – wypad 1 Flotyli (Kptlt. Birnbacher) i 3 (KKpt. Kemnade) przeciwko konwojowi FS.41 koło Great Yarmouth. 1 Flotylla (*S 26*, *S 29*, *S 39*, *S 55*, *S 101* i *S 102*) mija się z konwojem, a atak *S 61* (Oblt.z.S. von Gernet) oraz *S 31* (Oblt.z.S. Meyer) na niszczyciel *Worcester* nie udaje się.

17 kwietnia 1941 – operacja minowa 1 Flotyli (Kptlt. Birnbacher) koło

Cromer (42 miny), 2 (KKpt. Petersen) koło latarniowca Cross Sands 24 miny i 3 (Kptlt. Kemnade) koło Hainsborough Sand 32 miny nie przynoszą żadnych efektów. W wyniku przeprowadzonego następnie ataku 2 Flotyli (*S 41*, *S 42*, *S 43*, *S 55*, *S 104*) na konwój FS.64 w pobliżu Great Yarmouth, *S 43* (Oblt.z.S. Feldt) topi brytyjską *Effie* (1446 BRT), a *S 104* (Oblt.z.S. Roeder) holenderskiego *Nereusa* (1298 BRT), *S 55* (Lt.z.S. Howaldt) i *S 42* (Oblt.z.S. Meentzen) torpedują brytyjskie *Eskburna* (472 BRT) i *Ethel Radcliffe* (5673 BRT). 3 Flotylla (*S 35*, *S 34*, *S 61*, *S 31*, *S 60*, *S 58*) toczy natomiast krótki pojedynek artyleryjski z trzema brytyjskimi kutrami artyleryjskimi (MGB) z 6 Flotyli tych jednostek, przebazowanej z Felixstowe.

29 kwietnia 1941 – operacja stawiania min przez 3 Flotyllę (Kptlt. Kemnade) koło Hammond Knoll (24 miny) nie przynosi żadnych efektów. W trakcie wypadu 1 (Kptlt. Birnbacher) w składzie *S 26*, *S 27*, *S 29*, *S 39*, *S 40* i *S 55* do akwenu na pld.-zach. od Cromer, *S 26* (Oblt.z.S. Fimmen) i *S 29* (Oblt.z.S. v. Mirbach) zatapiają z konwoju EC.13 brytyjski transportowiec *Ambrose Fleming* (1555 BRT).

2 czerwca, okręty 4 S-Fl. *S 19*, *S 20*, *S 22*, *S 24*, *S 25*, *S 22* (Karcher), *S 24* (von Mirbach) zniszczyły uszkodzony uprzednio przez Luftwaffe *Tender C*

(eks-*Zealadic*; 8079 BRT, eks-*Mamilus* ?-1936, eks-*Mamari III* 1936-39, eks-*Fleet Tender C* 1939-41), który Brytyjczycy zamierzali przebudować na atrapę („*Dummy-Ship*”) lotniskowca *Hermes*.

6-17 czerwca 1941 – operacja minowa 4 Flotyli (Kptlt. Bätge), 6.6. w okolicy latarniowca Cross Sands (10 min) i 17.6. koło Cromer (6 min), na których prawdopodobnie poderwały się i poszły na dno 21 czerwca (?) brytyjskie *Gasfire* (3001 BRT) oraz *Kenneth Hawkfield* (1546 BRT) a 23 czerwca bryt. *Hull Trader* (717 BRT). 10 sierpnia 1941 r. u ujścia rzeki Humber na minę (lotnicza, czy może morska?) wchodzi brytyjska korweta *Pintail* i tonie.

24 czerwca 1941 – 4 Flotylla (Kptlt. Bätge) zostaje przebazowana z Rotterdamu do Cherbourga, co oznacza, że na Morzu Północnym nie ma żadnego związku bojowego kutrów torpedowych, który zwalczałby brytyjską żeglugę u jej wschodniego brzegu.

20 sierpnia *S 49* zatopił brytyjski *Sir Russel* (1548 BRT) w pobliżu Dungeness, a 19 tego miesiąca *S 48* posłał na dno w rejonie Orfordness polską *Częstochowę* (1971 BRT).

Sukcesy Niemców spowodowały szybką reakcję ze strony Royal Navy, która wprowadziła do służby na wodach przybrzeżnych jednostki specjalnie przeznaczone do zwalczania Schnell-



S 53 sfotografowany w Norwegii w 1942 roku w czasie krótkiej i niezbyt owocnej kampanii przeciwko północnym wybrzeżom Związku Radzieckiego.
Fot. zbiori Andrzej Danilewicz

bootów w postaci kutrów artyleryjskich MGB oraz „kanonierek” o napędzie parowym (*Steam Gun Boat, SGB 1-9*, 417 t, 1 x 76 mm, 3-in, 2 x 1 6-pdr, 2 x 2 – 20 mm i 2 wyrzutnie torpedowe kal 533 mm). Równocześnie na wyposażenie brytyjskich niszczycieli weszły nowe radary typ 286, pracujące na falach o długości metrowej, pozwalające na wykrywanie nawet tak niewielkich celów jak kutry torpedowe.

Wraz z intensyfikacją przygotowań do wojny ze Związkiem Radzieckim w maju na Bałtyk odeszły trzy Flotylle, a na Zachodnim TDW pozostała jedynie 4 S-Fl., dysponująca wszystkiego 5 kutrami torpedowymi⁵⁴, która przeszła do Cherbourga. W końcu lipca, po wzmocnieniu nowymi Schnellbootami, Flotylla przebazowała się do Boulogne, a podstawowymi zadaniami jej jednostek stały się operacje minowe na brytyjskich wodach przybrzeżnych.

7 września 1941 – atak 4 Flotylli (Kptlt. Bätge) z S 48, S 49, S 50, S 52 i S 107 na jeden z brytyjskich konwojów w pobliżu wybrzeża Norfolk. S 50 (Oblt.z.S. Karcher) topi brytyjski transportowiec *Duncarron* (478 BRT) a S 52 (Oblt.z.S. Karl Müller) norweskiego *Eikshauga* (1436 BRT).

9-22 lipca 1941 operacje stawiania min przez 4 Flotyllę w nocy 9, 20 i 22 na obszarach na pld.-wsch. i pld.-zach. od wyspy Wight nie przynoszą żadnych efektów.

17-30 września 1941 – 4 Flotylla (Kptlt. Bätge) atakuje w składzie S 50, S 51, S 52, na wschód od Cromer jeden z brytyjskich konwojów. S 51 (Oblt.z.S. Mey-

er) zatapia frachtowiec *Teddington* (4762 BRT), a S 50 (Oblt.z.S. Karcher) torpeduje *Tetelę* (5389 BRT), którego udaje się wprowadzić odholować, ale ostatecznie trzeba go było osadzić na mieliźnie. Podczas akcji w nocnych 20/21, 27/28 oraz 29/30 września przeprowadzonych u wybrzeży brytyjskich, flotylla nie odnosi żadnych sukcesów.

12 października 1941 – po przebytej na Bałtyku przerwie operacyjnej, poświęconej też na przeprowadzenie remontów generalnych kadłubów i przeglądu technicznego jednostek, 2 Flotylla (Kptlt. Feldt) powróciła na swój akwen operacyjny (S 41, S 47, S 53, S 62, S 104 i S 105, przeprowadzając ataki przeciwko brytyjskim konwojom na płn. od Cromer. S 105 (Lt.z.S. Howaldt) zatopił *Chevingtona* (1537 BRT) a S 53 (Oblt.z.S. Block) norweski frachtowiec *Roy* (1768 BRT).

Pod koniec października 1941 r., Dowódca Torpedowców (Führer der Torpedoboote = Fd.T), kmdr Bütow (podlegały mu również kutry torpedowe) wydał polecenie sformowania 8 Flotylli Kutrów Torpedowych (KL G. Stuhr – Christiansen; z bazą *Adolfem Lüderitzem*, do której dołączyła jeszcze jednostka pomocnicza pod postacią *Hernösanda*), w skład, której weszły – nowe zbudowane między marcem a majem 1941 r. i składała się z: S 42 (Oblt. H.-L. Seeger), S 44 (Obltn. S.K. Berkel), S 45 (Obltn. W.-D. Babbel) i S 46 (Obltn. B. Priebe). Flotylla ruszyła 11 listopada z Kilonii, do nowej bazy, którą było Vardø, znajdującego się blisko zajętego przez Rosjan Półwyspu

Rybackiego, lecz zła pogoda zatrzymała ją na trzy dni w Tromsø (15.12.1941 r.) w asyście niszczycieli Z 25 i Z 27 do Harstadu, dokąd zawija 6 stycznia 1942 r. Z powodu bardzo złych warunków pogodowych charakterystycznych zresztą na północy Norwegii, flotylla musiała czekać aż 6 miesięcy, nie wychodząc prawie na żadną operację. 24.6.1942 otrzymała rozkaz powrotu do Kilonii, a 10 lipca 1942 r. została rozwiązana. Szczegółowy opis działalności w okresach:

(1) 12.1941-6.1942 oraz 20.6.1942-8.1942 podał Przemysław Federowicz w swoim artykule *Schnellbooty w północnej Norwegii – 1941–1943* w czasopiśmie „Okrety Wojenne”, Nr 67 – 5/2004, Tarnowskie Góry, str. 22-26. Oprócz tego „gościły” tam krótko jeszcze 2 razy z uwagi na „norweską obsesję” Hitlera, a mianowicie:

2) 12.1942-3.1943 r. (8 Flotylla pod komendą KL Zymalkowskiego, okręt-baza *Carl Peters*), po wydaniu rozkazu przejścia na zachód, celem wzmocnienia tamtejszych sił.

3) 10.1944–12.1944 r. (4 Flotylla [KK Firmen] – okręt-baza *Hermann von Wissmann*) z S 201–205, S 219–221. Za stracony podczas przejścia S 203, po kolizji z kutrem trałowym R 220, wspomniana jednostka zastępcza tonie w 1945 r. w rejonie Texel, stan flotylli uzupełniono S 703.

Zakończenie fazy intensywnych działań wojennych przeciwko ZSRR na Bałtyku spowodowało, że 2 S-Fl. (KptLt Klaus Feldt) została ponownie zadys-

54. Były to S 19, S 20, S 22, S 24 i S 25.

ponowana na Zachodni TDW. W dniu 1 października 6 Schnellbootów Flotylli⁵⁵ wyruszyło z Kilonii do Rotterdamu.

Pogoda nie sprzyjała akcjom niemieckich okrętów, które ponownie wyszły w morze dopiero w nocy z 19/20 listopada (2 i 4 Flotylla). Pierwsza grupa kutrów zdołała zatopić statek *Aruba* (1159 BRT), który zapisał na swoje konto *S 105* oraz *Waldinge* (2462 BRT) i zbiornikowiec *Royal Navy War Mehtar* (4502 BRT), zniszczone odpowiednio przez *S 104* i *S 41*. W ferworze walki brytyjski niszczyciel *Campbell* ostrzelał niszczyciel eskortowy *Garth*. W tym samym czasie druga grupa kutrów wiązała eskortę, przy czym w trakcie wymiany ognia, trafiony został *S 53*. Doszło również do kolizji *S 47* z *S 41* (*OL Popp*), dla którego zderzenie okazało się mieć fatalne skutki i trzeba go było wziąć na hol, bo kadłub jednostki został poważnie uszkodzony, a w dodatku Schnellbooty same zostały będąc w drodze powrotnej, zaatakowane przez brytyjskie *MGB 64* (LtCdr. R. Hichens) i *MGB 67*. Gdy próba holowania uszkodzonego kutra zaczęła zagrażać niemieckiemu zespołowi, odcięto hol i odpalono ładunek wybuchowy, jednak *S 41* nie chciał zatonać. Utrzymujący się na powierzchni, porzucony wrak próbowali również bezskutecznie ratować Brytyjczycy, którzy w końcu ograniczyli się jedynie do zdjęcia z pokładu elementów wyposażenia, radiostacji, map, książki logu i bandery. Ostatecznie *S 41* poszedł na dno rufą⁵⁶. Pozostałe niemieckie kutry odniosły uszkodzenia

w wyniku silnego ognia przeważających ich pod tym względem brytyjskich kutrów artyleryjskich.

W trakcie kolejnego jesienno-wypadu w rejonie Orfordness 23/24 listopada (*S 109, 50, 51, 52, 109, 110*) *S 109* storpedował zbiornikowiec *Virgilia* (5723 BRT), *S 52* (OL K. Müller) zniszczył holenderski *Groenlo* (1984 BRT), a *S 51* zatopił brytyjski *Blairnevis* (4155 BRT), po czym wszystkie uczestniczące w akcji kutry bezpiecznie powróciły do Rotterdamu.

W nocy 28/29 listopada Schnellbooty 4 S-Fl. minowały trasy przybrzeżnych konwojów na północ od Cromer, stawiając 18 min typu TMB. Niejako przy okazji został zaatakowany przechodzący w pobliżu konwój. *S 51* (OL Meyer) zatopił węglowiec *Cormarsch* (2848 BRT), *S 52* (OL Müller) posłał na dno *Empire Newcomen* (2840 BRT), zaś *S 64* (OL Wilcker) – zbiornikowiec *Asperity* (699 BRT).

W grudniu, mimo złych warunków atmosferycznych, Niemcy zdołali przeprowadzić kilka drobnych operacji minowych u wybrzeży Anglii, o ile to umożliwiały warunki meteorologiczne.

2-22 grudnia 1941 – operacje minowe 2 Flotylli (KKpt. Feldt, raz) i 4 Flotylli (Kptlt. Bätge, 2 razy) koło Orfordness (2.12), Cromer (4.12) i ujścia rzeki Humber (4.12), gdzie po raz pierwszy zastosowano nowe miny typu LMA i LMB. Na wschód od Aldeburgh/Orfordness toną 2 grudnia zbiornikowiec *British Captain* (6968 BRT) a 6. frachtowiec *Greenland* (1281 BRT). Na pół-

noc od Cromer tonie 8 grudnia *Fiireglow* (1261 BRT). Na wschód od Cromer 7.12 *Welsh Prince* (5148 BRT), 12.12 *Dromore Castle* (5242 BRT), 21.12 *Benmacdhui* (6869 BRT) i 22.12 grecki *Stylianios Chandris* (6059 BRT). Z całą pewnością można tutaj też stwierdzić, że sprawcami tak licznych zatonięć mogły być nie tylko miny postawione przez kutry torpedowe, gdyż lotnictwo też zrzucało nad tymi akwenami swoje miny.

2-19 stycznia 1942 – operacje minowe 4 Flotylli (Kptlt. Bätge) w pobliżu Cromer – póln.-zach. (2.1) i póln.-wsch. (19.1) nie przynoszą żadnych rezultatów. Podczas akcji 19/20 stycznia *S 39* jest pierwszą jednostką Kriegsmarine, która stwierdza, że ogień brytyjskiego niszczyciela kierowany był przez radar.

23 stycznia 1942 – w trakcie wyjścia 2 Flotylli załodze ulega wszelka broń, co ją wyłącza z ewentualnego użycia, w związku z czym planowana akcja zostaje odwołana.

Ciągłe utrzymująca się zła pogoda na Kanale La Manche i Morzu Północnym oraz złodzenie ujęć holenderskich rzek ograniczały aktywność Schnellbootów w początkach roku 1942. 2 S-Fl. stacjonowała w IJmuiden, 4 S-Fl. przeszła do Boulogne, a 6 S-Fl. pozostawała jeszcze w Ostendzie.

Stacjonująca w Boulogne 4 Flotylla, wzmocniona jednostkami z 2 S-Fl

55. Były to *S 18, S 20, S 21, S 25, S 26* i *S 27*.

56. Hümmelchen G, *Die Deutschen...*

Kolejny, nieustalony z sygnatury Schnellboot, sfotografowany w Północnej Norwegii w 1942 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Groźnym wrogiem Schnellbootów były niszczyciele eskortowe typu „Hunt”, szczególnie te wyposażone w dziobowe działo kal. 40 mm. Tutaj jeden z nich *Albrighton* sfotografowany w 1943 roku.
Fot. zbiory Mike Russell

(Kptlt. Feldt), 4 (Kptlt. Bätge) i 6 (Kptlt. Obermaier) przygotowywała się do udziału w operacji pod kryptonimem „Cerberus”, pod którym kryło się przejście pod boki Brytyjczyków przez Kanał La Manche w drodze powrotnej z Brestu do portów niemieckich, okrętów liniowych *Scharnhorst*, *Gneisenau* oraz ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*. W trakcie akcji, 12 lutego 1942, odbywającej się przy stanie morza 5–6°, Schnellbooty trafiły pod ostrzał brytyjskiego lotnictwa, w wyniku czego rannych zostało 4, w tym 2 ciężko, członków załogi *S 64*. Z drugiej strony *S 69* zestrzelił jeden z atakujących zespół samolotów torpedowych typu „Swordfish”. Równocześnie także atak przeprowadzony przez 5 kutrów torpedowych Royal Navy nie przyniósł żadnych efektów.

16–28 lutego 1942 – operacje minowe 2 Floty (KKpt Feldt) 16.2 i 28.2 koło wschodniego wybrzeża Anglii, okolica Great Yarmouth (24.2 42 miny); odniesione sukcesy: 28.2 szwedzka *Thyra* (1796 BRT), 1.3 brytyjski zbiornikowiec *Audacity* (589 BRT), 4.3 brytyjski zbiornikowiec *Frumentation* (6675 BRT), 16.3 brytyjski transportowiec *Cressdene* (4270 BRT) zatopione. 5.3 brytyjski niszczyciel *Whitshed* (1200 ts) uszkodzony. Podczas przeprowadzonego w nocy 19/20 lutego tonie *S 53* (Oblt.z.S. Block) z 8 ludźmi, w tym dowódca, który uprzednio zderzył się z *S 39* odnosząc uszkodzenia, po walce stoczonej z brytyjskimi kutrami artyleryjskimi. Uszkodzony *S 39* szczęśliwie dociera do IJmuiden. Rozbitków z *S 53* podjęli Brytyjczycy.

11 marca 1942 – podczas ataku kutrów z 2 Floty na jeden z konwojów w Kanale La Manche, *S 70* (Oblt.z.S. Klose) zatapia frachtowiec *Horseferry* (951 BRT).

W miesiącach lutym i marcu 1942 roku 2 i 4 Floty współpracowały ze sobą w akcjach minowych i wypadach torpedowych, jednak ofiarą tych ostatnich padł tylko *Horseferry* (951 BRT), zatopiony w nocy z 9/10 marca przez *S 70*.

14/15 marca 1942 – podczas ataku 2 Floty (Kptlt. Feldt) z *S 111*, *S 108*, *S 105*, *S 104*, *S 70*, *S 62* i *S 29* na konwój FS.349 przechodzący w pobliżu Cromer, *S 104* (Oblt.z.S. Roeder) zatopił 2 torpedami niszczyciel *Vortigern*, który poszedł na dno w ciągu zaledwie 2 minut⁵⁷, a sam *S 104* został trafiony przez 2 pociski kal. 102 mm, które na szczęście dla niego nie eksplodowały. W drodze powrotnej *S 111* (Oblt.z.S. Popp) został zaatakowany, w odległości zaledwie 20 mil od holenderskiego wybrzeża przez brytyjskie kutry artyleryjskie *MGB 87*, *MGB 88* i *MGB 91* z 7 Floty i w wyniku bardzo celnego ognia ciężko uszkodzony, tracąc 14 członków załogi, w tym dowódcę. Brytyjczycy wzięli go na hol i podnieśli swoją banderę, mając zamiar odprowadzić go do bazy, lecz na horyzoncie ukazały się *S 29*, *S 62* i *S 104*, co sprawiło, że Brytyjczycy niemal natychmiast porzucili *S 111* i zaczęli się wycofywać ku własnym brzegom z uszkodzonym w międzyczasie *MGB 91*, który miał 6 rannych. W ostatecznym rozrachunku Niemcy nie zdołali jednak uratować *S 111*, który zatonął o godz. 14:09 w wyniku ataku szturmowego

wego maszyny typu „Spitfire”. Zresztą 11 takich samolotów przez cały czas atakowało niemieckie kutry torpedowe, które odniosły uszkodzenia, a 12 członków ich załóg zostało rannych, w 4 ciężko⁵⁸.

Z dniem 20 kwietnia 1942 kutry torpedowe „usamodzieliły się” jako klasa okrętów bojowych, zostało, bowiem utworzone stanowisko Führer der Schnellboote (F.d.S.), które objął K-Kpt. Rudolf Petersen, dawny d-ca 2 S-Fl. Funkcję tę Petersen pełnił, co prawda w innej randze, aż do chwili zakończenia wojny.

W maju Schnellbooty z 4 i 5 oraz 2 i 8 Floty zabezpieczały przejście przez Kanał krążownika pomocniczego *Stier*. W toku tej operacji kutry podjęły z morza 83 rozbitków z niemieckich torpedowców *Iltis* i *Seeadler*, zatopionych przez Brytyjczyków.

W pierwszej połowie roku 1942 Floty często zmieniały miejsca swego bazowania, krążąc między Rotterdamem, Boulogne, Hoek van Holland a Cherbourgiem.

27 czerwca 1942 – brytyjskie myśliwce nocne atakują *S 78* podczas marszu z Rotterdamu do Boulogne ciężko go uszkadzając.

W nocy z 8/9 lipca jednostki 2 S-Fl. (*S 48*, *S 50*, *S 63*, *S 67*, *S 70*, *S 104* i *S 109*) osiągnęły spore sukcesy, atakując w rejonie Lyma Bay konwój WP.183. *S 67*

57. *Vortigern* – bryt. N, typ V, wyp. 1090 t, wymiary 95,0 x 8,15 x 2,7 m, turb. par. 27 000 KM, prędk. 34 w., uzbr.: 3 x 102 mm, 1 x 76 mm plot, 2 x 40 mm plot, 3 wt kal. 533 mm, załoga 110 ludzi.

58. Wg Hümmelchena G, *Die Deutschen...*

(KptLt. Felix Zymalkowski) zatopił zbiornikowiec *Pomella* (6766 BRT). Kutry *S 48*, *S 70* i *S 109* zniszczyły norweskie *Kongshaug* (1155 BRT), *Rösten* (736 BRT) i *Bokn* (608 BRT), zaś *S 50* zapisał na swoje konto holenderskiego *Reggestroma* (2836 BRT), a *S 65* – pomocniczy eskortowiec – trawler Royal Navy *Manor* (314 BRT).

W miesiącach letnich Niemcy nie używały znaczących sukcesów, a główne siły Schnellbootów pozostawały skoncentrowane w portach Holandii, skąd łatwiej można było atakować komunikację na wschodnim wybrzeżu Anglii, między ujściem Tamizy a Firth of Forth.

1/2 sierpnia 1942 – 3 Flotylla Torpedowców (Kptlt. Wilcke) z *T 10*, *T 13*, *T 14* stawia obronną zaporę minową „Masuren”. Ubezpiecza je 2 Flotylla z *S 62*, *S 67*, *S 70*, *S 80*, *S 104*, *S 105* i *S 108*.

Powracając 10 września 1942 r. z bezowocnej wyprawy przeciw konwojom kutry 2 S-Fl. starły się z mieszana, artyleryjsko-torpedową grupą (*MTB 230*, *MTB 234 MGB 91*, *MGB 82*, *MGB 84* i *MGB 335*). Korzystający z przewagi liczebnej Niemcy uszkodzili koło Telex okręty przeciwnika, w tym *MGB 335* (typ Fairmile C) na tyle poważnie, że Brytyjczycy zmuszeni byli go porzucić, po zdjęciu ocalałej części załogi. *S 101* i *S 105* po ugaszeniu pożaru, zdołały wziąć dryfującą jednostkę na hol i doprowadzić ją do Den Helder. Zdobyć *MGB 335* pozwoliło Niemcom na zapoznanie się z rozwiązaniami technicznymi, stosowanymi przez Royal Navy, zwłaszcza w zakresie elektroniki, takimi jak radar czy identyfikator IFF („swój-obcy”), co umożliwiło zastosowanie własnych odpowiedników w nowych konstrukcjach⁵⁹.

2 października kutry 5 Flotylli, *S 65*, *S 77*, *S 82*, i *S 112* z 5 Flotylli operujące z Cherbourga zaatakowały konwój w okolicy Eddystone. *S 112* (OL Karl Müller) zatapia pomocniczy dozorca Royal Navy (eks-trawler) *Lord Stonehaven* (444 BRT).

W nocy z 6/7 października zespół 17 Schnellbootów z trzech bazujących w holenderskich portach flotylli (6 KKpt. Obermaier) z *S 71*, *S 73*, *S 74*, *S 75*, *S 76*, *S 113*, *S 114* i *S 69*, która oprócz patrolowców i trzech trawlerów nie znalazła nic innego, co byłoby godne torped, pozostałe, (2 Kptlt. Feldt) z *S 101*, *S 46*, *S 62*, *S 80*, *S 105* i *S 108* oraz 4 (Kptlt. Bätge) z *S 117*, *S 63* i *S 79* zaatakowały 7.10 rano konwój w rejonie Cromer. W trakcie akcji zatopiono duński *Jesse Maersk* (1972 BRT), holownik *Caroline Moller* (444 BRT) oraz

kuter patrolowy *ML 339*, zaś uszkodzono *Sheaf Watera* (2730 BRT) i *Ilse* (2844 BRT), które poszły na dno w trakcie próby holowania do brytyjskich portów. Uszkodzone zostały również patrolowiec *Shell Drake* i pomocniczy trawler *Monimia* (374 BRT). *ML 207* ratuje 43 rozbitków z *ML 339* oraz z zatopionych statków handlowych, dowożąc ich do Yarmouth.

12 października 1942 kutry 3 S-Fl. (KK Wilcke) bezskutecznie poszukiwały na wodach Kanału La Manche rozbitków z zatopionego przez *MTB 236* krążownika pomocniczego *Komet* (*Schiff 45*), eskortowanego jeszcze przez 4 torpedowce typu 1935, *T 4*, *T 10* (uszkodzony przez ogień brytyjski) i 1937 *T 14* (uszkodzenia mostka przez ogień *Komet*) i *T 19*. Nie licząc 2 silnych grup brytyjskich składających się w sumie z 8 niszczycieli eskortowych (w tym polski *Krakowiak*), zespół niemiecki zaatakowało osiem kutrów torpedowych (*MTB 49*, *MTB 55*, *MTB 56*, *MTB 84*, *MTB 95*, *MTB 203*, *MTB 229*, *MTB 236*). *MGB 76* zostaje stracony, a *MTB 30* i *MGB 75* zostały uszkodzone.

Tej samej nocy zespół 17 Schnellbootów z baz holenderskich zaatakował konwój w rejonie Cromer, torpedując norweski *Lysland* (1335 BRT) i brytyjski *George Balfour* (1570 BRT). Pierwszy ze statków zdołano bezpiecznie doholować do Humber, natomiast drugi przełamał się w pół i zatonął.

W toku akcji 9 listopada niemieckie okręty zdołały zatopić w rejonie Lowestoft norweski frachtowiec *Fidelio* (1843 BRT) i uszkodzić *Brite Wandle'a* (1482 BRT), który zdołano bezpiecznie doprowadzić do portu. W trakcie ataku *S 112* i *S 113* zostały trafione pociskami kal. 40 mm, które raniły 3 członków załogi drugiej jednostki⁶⁰.

19 listopada dwie grupy Schnellbootów, bazującej w Cherbourgu 5 S-Fl. (Kptlt. Klug) zaatakowały na południe od Plymouth z *S 68*, *S 77*, *S 82*, *S 112*, *S 115* i *S 116* brytyjski konwój w rejonie latarni morskiej Eddystone. W trakcie operacji *S 112* (Oblt.z.S. Karl Müller, Krzyż Rycerski) zatopił pomocniczy dozorca Royal Navy (eks-trawler) *Ullswater* (555 t), a pozostałe kutry posłały na dno norweski *Lab* (1118 BRT) i brytyjskie *Yewforest* (815 BRT) oraz *Brigitte* (1595 BRT).

30 listopada rozpoznanie lotnicze przeprowadziło Schnellbooty z 5 Flotylli (Kptlt. Klug) w składzie *S 81*, *S 82*, *S 115* i *S 116* na konwój, którego jednak nie udało się „przetrzeć” z uwagi na działania niszczycieli eskorty. Niemcy mu-

sieli ograniczyć się jedynie do zatopienia dozorca (eks-trawlera) *Jasper* (596 t), który padł ofiarą torped *S 81* (Olt. Wendler). Pozostałe kutry chybiają celu. 3 grudnia jeden z kutrów zatapia francuski motorowiec *Gatinais* (383 BRT), a *S 115* (Oblt.z.S. Klocke) posyła na dno niszczyciel eskortowy *Penylan*⁶¹. W wyniku wymiany ognia na *S 116* poległo 3, na pokładzie *S 82* – 3 członków załogi.

Owocna okazała się również akcja przeprowadzona przez siły 2 S-Fl., 4 S-Fl. i 6 S-Fl. przeciwko konwojowi FN.889 w nocy z 12/13 grudnia 1942. 2 Flotylla nie znajduje konwoju, a 6 zostaje od niego odepchnięta, 4 pod komendą Kptlt. Bätge) dopada go koło Lowestoft z *S 48*, *S 63*, *S 80*, *S 110* i *S 117*, w jej wyniku *S 49* zatopił *Avonwooda* (1056 BRT), *S 117* – *Knitsleya* (2272 BRT), *S 63* *Lindisfarne'a* (999 BRT) oraz norweski *Marianne* (1915 BRT), zaś *S 110* – *Glen Tilt* (871 BRT).

Rok 1943 Niemcy rozpoczęli dysponując na Zachodnim TDW czterema flotyllami (2 i 6 w IJmuiden, 4 w Rotterdamie oraz 9 w Cherbourg), które łącznie posiadały 22 sprawne Schnellbooty.

Nadchodzący rok, który miał się okazać przełomowym dla przebiegu działań wojennych całego światowego konfliktu, rozpoczął się od strat Kriegsmarine. W dniu 9 stycznia powracający po akcji *S 104* (Olt. Roeder) wszedł na minę, która poważnie uszkodziła kadłub, powodując śmierć jednego z członków załogi, a rany 6 dalszych. Przy próbie holowania uszkodzony kuter poszedł na dno o godz. 03:45.

W styczniu Niemcy prowadzili operacje minowania brytyjskich przybrzeżnych szlaków żeglugowych pod kryptonimem „Xantippe”, której nie sprzyjały jednak złe warunki atmosferyczne.

W nocy z 18/19 lutego zespół 19 kutrów z trzech Flotylli zaatakował konwój na wschód od Lowestoft. W trakcie starcia z osłaniającym konwój niszczycielem eskortowym *Garth* został trafiony pociskiem i stanął w płomieniach *S 71*. Na pokładzie okrętu poległo 19 członków załogi, w tym jego d-ca Olt. Rüdiger Suhr, a 7 ocalałych podjęli z morza i wzięli do niewoli Brytyjczycy, zaś sama jednostka poszła na dno.

Kolejne operacja, przeprowadzona tym razem siłami 5 S-Fl., *S 65*, *S 68*,

59. Wg Morozowa M., Patjanina S., Barabanowa M., *Atakujut...*

60. Wg Hümmelchena G. *German Schnellboote...*

61. *Penylan* – bryt. NE typ *Hunt III*, wyp. 1087/1620 t, wymiary 85,3 x 9,6 x 2,4 m, pręđ. 26 w., uzbr.: 4 x 102 mm plot., 4 x 40 mm plot. 3 x 20 mm, 2 wt kal. 533 mm, załoga 146 ludzi.

S 81 i S 85 w Zatoce Lyme, w nocy z 26/27 lutego, zakończyła się sukcesem. Schnellbooty wystrzeliły 12 torped, które dosięgły statek *Modavia* (4858 BRT), okręt desantowy do przewozu czołgów *LCT 381* (625 t), z którego zdjęto 11 jeńców oraz trawler *Lord Hailsham* i norweski *Harstad*, przy czym ten ostatni zatonał z całą załogą.

W trakcie akcji 2 S-Fl. w nocy z 4/5 marca jednostki 2, 4 i 6 Flotyli wyruszają na akwen między Lowestoft i Great Yarmouth. W trakcie podchodzenia tonie S 70 (Olt. Klose), który wszedł na dryfującą minę i zatonał z 5 członkami załogi na pokładzie.

Tego samego dnia w godzinach porannych dochodzi do walki z brytyjskimi niszczycielami *Windsor* i *Southdown* oraz korwetą *Sheldrake*. Rankiem 5 marca na wysokości IJmuiden para kutrów – S 74 i S 75 została zaatakowana przez brytyjskie samoloty szturmowe typu „Spitfire” i „Typhoon”. S 74 został poważnie uszkodzony, stracił 2 zabitych i 9 rannych, w tym d-cę KptLt. Herberta Witta; zdołał jednak powrócić do bazy. S 75 miał zdecydowanie mniej szczęścia, bezpośrednie trafienie zatopiło jednostkę, która poszła na dno z 11 członkami załogi, zaś pozostałych 13, w tym d-ca Olt. Wolfgang Hörning, zostało uratowanych.

Podczas ataku kutrów na brytyjski konwój, koło Start Point, dochodzi w nocy 5/6 marca do pojedynku z polskim niszczycielem eskortowym *Krakowiak*, który kończy się wynikiem nierozstrzygniętym.

Złej passy nie przerwała także operacji przeciw konwojowi, przeprowadzona na podstawie naprowadzania lotniczego w nocy z 7/8 marca 1943 na pewien brytyjski konwój znajdujący się koło latarniowca *Sunk*, który udamemniły zdecydowanym wkroczeniem niszczyciel *Mackay* oraz kutry artyleryjskie *MGB 17*, *MGB 20* i *MGB 21*. Podczas wykonywania manewru wyjścia spod ognia doszło do kolizji S 110 z S 114, w wyniku, której pierwszy z okrętów został unieruchomiony i zatopiony przez *MGB 20*, a jego załogę zdążył jeszcze na czas przejąć S 114.

28/29 marca 1943 po siedem kutrów z 2 (KKpt. Feldt) i 4 (KKpt. Lützow) atakuje bezskutecznie w pobliżu Smiths Knoll konwój FS.1074, gdyż zostają odgonione przez eskortę, kutry artyleryjskie *MGB 321*, *MGB 333* i niszczyciele *Blencathra* i *Windsor*. Ciężko uszkodzony ogniem oraz w wyniku taranowania przez *MGB 333*, dryfujący S 29 (OL Lemm – 7 poległych) musi zostać opuszczony i iść na dno o godz. 07:14.

Na kolejny sukces trzeba było czekać prawie aż do połowy kwietnia, gdy w nocy z 13/14 tego miesiąca S 121 (Olt. Johann Klocke) zatopił w rejonie przylądka Lizard frachtowiec *Stanlake* (1742 BRT), a w godzinę później S 65 (d-ca Olt. Walter Sobottka) i S 112 (KptLt. Karl Müller) posłały na dno norweski niszczyciel eskortowy *Eskdale*⁶².

Głównym zadaniem Schnellbootów na brytyjskich wodach przybrzeżnych stały się jednak operacje minowe i to prowadzone w sytuacji lokalnej przewagi Royal Navy na tych akwenach. O skali przedsięwzięć może świadczyć fakt, że Niemcy postawili 321 miny typu LME, UMB i LMB oraz 84 ochraniacze pól minowych, co więcej, zdołali nawet jeszcze 16 kwietnia zatopić pomocniczy dozowiec *Adonis* (1004 BRT)⁶³.

6 maja 1943 – jednostki 5 Flotyli (Kptlt. Klug) rzucają miny na pld. od Selsey Bill; bez sukcesów.

23.5–12.6.1943 2 Flotylla (KKpt. Feldt) z S 62, S 67, S 83, S 89, S 94 i S 98, 4. (Kptlt. Lützow) z S 63, S 110, S 117 i S 122), 5. (Kptlt. Klug) S 65, S 81, S 82, S 90, S 112, S 116 i S 121) oraz 6 (Kptlt. Obermaier w składzie S 76, S 79, S 91, S 114) wychodzą z Cherbourg i St. Peter Port na akcję minową u południowych wybrzeży brytyjskich, rzucając 23/24.5 między Isle of Wight i Portlandem, między 28/29.5, 30/31.5, 5/6.6, 11/12.6 w zatoce Lyme oraz 6/7.6 u wrót Start Pointu w sumie 77 operacjach 321 min i stawiając 84 protektory przeciwko zaporom minowym. Bez efektów.

28/29 maja 1943 – operacja minowa 2 (KKpt Feldt) i 4 (KptLt Causemann) oraz 5 Flotyli (KKpt Klug), które stawiają miny na wschodniej i zachodniej stronie Wyspy Wight; bez widocznych efektów później.

6 czerwca 1943 – operacja stawiania min przez 6 Flotyllę (KKpt. Obermaier) w Zatoce Lyme i 5 Flotyllę (KKpt. Klug) 12 czerwca koło Berry Head. Bez efektów.

27-30 czerwca 1943 – operacja minowa 5 Flotyli (KKpt Klug) 27.6 w pobliżu Portland Bill i 4 Flotyllę (Kptlt. Causemann) w dniu 30 czerwca koło Start Point, w pld.-wsch. brytyjskiego wybrzeża. Bez efektów.

W dniu 25 lipca przemieszczające się z Boulogne do Ostendy kutry S 68 i S 77 zostały w rejonie Dunkierki zaatakowane przez brytyjskie *MGB 40* i *MGB 42*. W wyniku wymiany ognia S 77 został ciężko uszkodzony i poszedł na dno. 4 rozbitków podjęli Brytyjczycy, zaś d-ca Olt. Josef Ludwig wraz z 10 człon-

kami załogi zaginęli. Wg. Rohwera/Hümmelchena – został zatopiony przez własną załogę. Następnej nocy przebazowane zostają z Hoek van Holland do Boulogne S 110, S 136, S 81 i S 88. S 88 wchodzi na minę i doznaje ciężkich uszkodzeń, lecz udaje się go odholować do Dunkierki.

W tym samym dniu w odległej Kilonii samoloty 8 USAAF w czasie bombardowania portu zniszczyły należące do 8 Flotyli kutry S 44 i S 66. Podczas nalotu w dniu 29 lipca ciężkich uszkodzeń doznaje S 137, który do służby już nie wszedł.

W czasie akcji w rejonie Harwich, podczas wypadu, 2 (KK Feldt) i 4 Flotyli (KK Obermaier) S 39, S 74, S 80, S 94, S 89, S 86 i S 83 w nocy z 3/4 sierpnia kuter S 86 (Olt. Hans-Joachim Wrampe) zniszczył dozowiec/ścigacz op. (eks-trawler) *Red Gauntlet* (338 BRT).

11 sierpnia przemieszczające się do Brestu siły 2 i 4 Flotyli (7 jednostek) zostały w rejonie L'Abervrach, aby następnie stamtąd dokonać wypadu do Zatoki Plymouth, zaatakowane przez brytyjskie lotnictwo myśliwsko-szturmowe. W rezultacie podwójnego bezpośredniego trafienia został zatopiony S 121 (Olt. Klocke). Na pokładzie zginął d-ca kutra wraz z 11 członkami załogi. Atak spowodował także straty w ludziach na innych kuterach i uszkodzenie S 117, a pozostałe oprócz S 110 zostały uszkodzone.

We wrześniu do służby zaczęły wchodzić zmodyfikowane Schnellbooty z opancerzoną sterówką („Kalottenbrücke”- pol. kopuła), uzbrojone w działło kal. 40 mm, co miało podnieść ich potencjał bojowy.

W miesiącach sierpniu i wrześniu 1943 kutry prowadziły przede wszystkim operacje minowe, jak 1 września 2 Flotylla (KK Feldt) pod kryptonimem „Leimrute” oraz 6 (KK Obermaier) w Cieśninie Dover przy braku jakichkolwiek efektów.

W nocy z 24/25 września połączone siły 2, 4, 6 i 8 Flotyli, łącznie 29 Schnellbootów, wyszły w morze by we współdziałaniu z Luftwaffe postawić zaporę minową „Probestück” w rejonie Harwich i Orfordness. Po postawieniu 120 min, w drodze powrotnej na trasie konwojów w rejonie Orfordness, Niemcy starli się z brytyjskimi siłami dozorowymi. S 96 (Lt. Hermann Sander) zniszczył francuski dozowiec (eks-trawler) *Francieur* (314 BRT) i brytyjski *Donna Nook* (307 BRT), a następnie unikając ataku kutrów MGB zderzył się

62. *Eskdale* – norw. NE typ *Hunt III* – pozostałe dane jak *Penylan*.

63. Wg Hümmelchena G, *Die Deutschen...*



Aby sprostać naporowi niemieckich Schnellbootów Brytyjczycy budowali kutry artyleryjskie, jak widoczny tutaj MGB 449. Fot. „Ships of the World”

z *ML 145*. Skutki kolizji okazały się fatalne i ciężko uszkodzony *S 96* trzeba było porzucić. W akcji zginęło 12 członków załogi, a pozostałych 16, w tym d-cę, uratowali Brytyjczycy. Reszta Schnellbootów musiała wycofać się z pola walki wobec przewagi ogniowej niszczycieli Royal Navy. Trzy brytyjskie patrolowce doznały uszkodzeń.

7 października 1943 – operacja „Gesellenprüfung”. Pod komendą szefa 4 Flotylli, KKpt. Lützowa, 29 kutrów torpedowych 2, 4, 6 i 8 Flotylli postawiło miny na podejściach na południe od Smith’s Knoll. *S 62* i *S 83* z 2 oraz *S 93* i *S 127* z 8 musiały zawrócić z uwagi na problemy z napędem. 2 Flotylla rzuciła 37, 4 – 44 a 6 – 40 min typu LMB i UMB, bez efektów.

W nocy z 24/25 października Niemcy przeprowadzili siłami wszystkich Flotylli atak na konwój FN.1160 w rejonie Cromer⁶⁴. W toku akcji *S 74* (KptLt. Witt) zatopił trawler (dozorowiec?) *William Stephen* (235 BRT), na tym jednak skończyły się niemieckie sukcesy. W wyniku starcia siłami eskorty został zatopiony *S 63* (Lt. Dietrich Howaldt). Wraz z okrętem zginęło 2 członków załogi, a dalszych 24 uratowały niemieckie jednostki. Zniszczony został również *S 88* „flagowiec” d-cy 4 S-Fl. K-Kpt. Wernera Lützowa, który padł ofiarą wspólnych działań *MGB 607* oraz *MGB 610*. Zginęło 5 ludzi, inne źródła mówią o 8, w tym K-Kpt. Lützow i d-ca kutra StObStrm (st. bosman sztabowy) Heinz Rübiger, a pozostałych 19 uratowali Brytyjczycy.

3 listopada 5 S-Fl. (*S 143*, *S 100*, *S 112*, *S 136*, *S 138*, *S 139*, *S 140*, *S 141* i *S 142*)

podjęła operację przeciwko konwojowi CW.221, w okolicy Hastings. Była to pierwszy atak torpedowy na tym akwenie od sierpnia 1941 r. W jego rezultacie *S 100* (KptLt. Ulrich Kolbe) zatopił *Foam Queen*a (811 BRT, eks-holenderski *Storaa*), a *S 138* (Olt. Hans-Jürgen Stohwasser) *Storae’a* (1967 BRT), z których rozbitków podnieśli Brytyjczycy. Równocześnie *S 136* (Olt. Jurgensmeyer) zatopił *Donę Isabel* (1179 BRT). Dochodzi też do pojedynków artyleryjskich z niszczycielem *Whitshed* i kutrami *MGB 41*, *MGB 42*, *ML 141*, *ML 230*, *ML 293* oraz *ML 464*.

Następnej nocy Schnellbooty wszystkich Flotylli 2 (KKpt. Feldt), 6 (KKpt. Obermaier) i 8 (KKpt. Zymalkowski) przeprowadziły akcję minową na wschód od Smith’s Knoll i u ujściu rzeki Humber (*S 116* i *S 114* muszą zawrócić z uwagi na problemy z maszynami). 2 Flotylla stawia 48, 6 – 38 a 8 – 16 min. Na dno idą na nich 13 i 26 listopada brytyjskie frachtowce *Cormorant* (2841 BRT) i *Morar* (1507 BRT), 23 grudnia uszkodzony zostaje stary niszczyciel *Worcester* do tego stopnia, że remont stał się nieopłacalny. 4 Flotylla (Kptlt. Causemann), w drodze powrotnej zaatakowała w rejonie na wschód od Cromer konwój FN.1170. Po raz pierwszy użyto przez *S 80* i *S 89* torped typu FAT (Flächen-Absuch-Torpedo, a ze względu na charakterystyczny tor, torpedy FAT/LUT nazywa się czasem torpedami pętlowymi, manewrującymi lub zygzakującymi) posłały na dno *Firelight*a (2841 BRT), a wystrzelone przez *S 62* (KptLt. Johan-

nsen) ciężko uszkodziły zbiornikowiec *British Progress* (4581 BRT). Ten ostatni statek został, co prawda odholowany na pobliską mieliznę, jednak już nigdy nie powrócił do eksploatacji. Druga grupa 2 Flotylli biorących w operacji kutrów po postawieniu min (24 typu LMB i 14 UMB), została w drodze powrotnej rankiem zaatakowana przez 6 samolotów typu „Beaufighter”. *S 74* (Olt. Herbert Witt) otrzymał liczne trafienia, w wyniku, których został na tyle poważnie uszkodzony, że postanowiono dobić kuter torpedą wystrzeloną przez *S 135*. Atak kosztował życie 1 członka załogi, a dalszych 7 odniosło rany, tym 2 ciężkie. W rezultacie ataku lotniczego uszkodzone zostały również *S 91* oraz *S 116*.

18 listopada do Rotterdamu by wzmocnić siły na Zachodnim TDW dotarły pierwsze Schnellbooty (*S 130*, *S 144*, *S 145* i *S 146*) 9 S-Fl. dowodzonej przez KptLt. Götz v. Mirbach. W dniu 2 grudnia kutry 5 S-Fl. wyruszyły z Cherbourg przeciwko konwojowi na południowy wschód od Selsey Bill, uszkadzając (*S 142* – Olt. Hinrich Ahrens) pomocniczy ścigacz okrętów podwodnych *Avanturine* (FY 249, 412 BRT).

26 listopada 1943 – 5 Flotylla (KKpt. Klug) w składzie 9 jednostek stawia 54 miny typu LMB koło St. Catherine’s Point.

23 grudnia 1943 – nieskuteczny atak 5 Flotylli (*S 143*, *S 136*, *S 138*, *S 139*,

64. Eskortę stanowiły 3 stare niszczyciele *Campbell*, *Mackay*, *Worcester*, 2 niszczyciele eskortowe *Eglinton*, *Pythley*, 6 MGB, 2 ML i 2 MTB.



Piękne ujęcie wykonane zapewne u brytyjskich wybrzeży. Załoga w pełnej gotowości na stanowiskach bojowych. Fot. zbiory Reinhard Kramer

S 140, *S 141* i *S 142*, przeciw brytyjskiemu konwojowi. Dochodzi do walki artyleryjskiej z jednostkami osłony.

W styczniu 1944 siły Schnellbootów Kriegsmarine na Zachodnim TDW obejmowały sześć Flotyli (2, 4, 5, 6, 8 i 9), które dysponowały łącznie 46 sprawnymi do działań bojowych okrętami, bazującymi w IJmuiden, Rotterdamie i Cherbourgu. Warto zaznaczyć, że w podstawowych punktach bazowania kutry stacjonowały w betonowych schronach, dość skutecznie chroniących przed coraz groźniejszymi atakami alianckiego lotnictwa bombowego.

5/6 stycznia 1944 r. 5 Flotylla (Kptlt. K. Müller w zastępstwie) z *S 141*, *S 100*, *S 142*, *S 143*, *S 138*, *S 136* i *S 84* atakuje u pld.-zach. wybrzeży brytyjskich konwój WP457 (Walia – Portsmouth). Kutry odpalają w sumie 23 torpedy. *S 136* i *S 84* zatapiają szwedzkiego *Polperro* (403 BRT), *S 141* brytyjski *Underwooda* (1990 BRT), *S 143* holenderskiego *Solstada* (1408 BRT), a *S 138* ścigacz op. *Walla-sea* (545 ts).

W czasie nocnego wypadu 30/31 stycznia siły 5 S-Fl. (6 kutrów) zaatakowały w pobliżu Beachy Head konwój CW.243. W czasie akcji został zatopiony ścigacz op. *Pine* (545 t) oraz statki *Emerald* (806 BRT), w obu przypadkach *S 142* (Olt Ahrens) i *Caleb Sprague* (1813 BRT) przez *S 138* (Olt Stohwasser).

W nocy z 12/13 lutego zespół 12 Schnellbootów minował trasy konwo-

jowe w rejonie Grimsby. W toku operacji kutry *S 65* (Olt. Schuur) wraz z *S 99* (KptLt. Knapp) zatopiły brytyjski trawler (dozorowiec?) *Cap D'Antifer* (207 BRT).

12-15 lutego 1944 – w nocy z 12/13 – 2 S-Flotille (KKpt. Feldt) z *S 62*, *S 98*, *S 80*, *S 92*, *S 86*, *S 67* i *S 83* przeprowadzają akcję stawiania min na pld.-wsch. od Grimsby (26 min LMB) a 8 S-Flotille (KKpt. Zymalkowski) z *S 64*, *S 65*, *S 68*, *S 85*, *S 93*, *S 99*, *S 127*, *S 129* i *S 133* stawiają miny na pld.-wsch. od ujścia rzeki Humber (36 min LMB). *S 99* i *S 65* zatapiają brytyjski trawler *Cap d'Antifer*.

W nocy na 14 lutego flotylle kontynuują swoje operacje minowe na wschód od Great Yarmouth Fort. 2 Flotylla (skład, jak wyżej) przerywa przedwcześnie operację. 8 Flotylla rzuca swoje miny z *S 85*, *S 64* i *S 65*. Grupa bojowa, w składzie *S 99*, *S 93*, *S 127*, *S 129* i *S 133*, stanowią osłonę.

W nocy z 14/15 lutego 2 Flotylla (*S 89*, *S 98*, *S 92*, *S 80* i *S 67*) stawia 21 min LMB na pld.-wsch. od Great Yarmouth. W drodze powrotnej za kutrami ruszają w pogon brytyjskie korwety *Mallard* i *Shearwatert*. Rozpoznanie Luftwaffe obserwuje tym czasie wyjście w morze *MTB 439*, *MTB 441*, *MTB 443*, *MTB 444* i *MTB 455*, co sprawia, że wracająca 2 Flotylla i wychodząca w morze 8 Flotylla z *S 93*, *S 64*, *S 117*, *S 127*, *S 129*, *S 85*, *S 133*, *S 99* i *S 65* skierowane zostają na Brytyjczyków. W trakcie pojedynku z trzema niemieckimi trałowcami pomocniczymi z 34 Flotyli, uszkodzone zostają *MTB 455* i *MTB 444*. Niemiecki.

M 3411 tonie w wyniku zderzenia się. W następnym pojedynku pozostałe brytyjskie kutry torpedowe odnoszą również uszkodzenia, podobnie zresztą jak *S 89* i *S 133*. Wypad 13 kutrów z 5 i 9 Flotyli z Cherbourga przeciwko konwojowi koło Beachy Head zostaje przedwcześnie przerwany, po zlokalizowaniu napastników przez brytyjskie radary.

Do akcji przeciwko konwojowi FS. 1369 Niemcy rzucili 15 Schnellbootów podzielonych na 4 zespoły. W trakcie operacji 23 lutego w godzinach nocnych doszło do zderzenia dwóch kutrów – *S 94* (Lt. Karl Boseniuk) z *S 128* (Olt. Karl Rindfuss), w wyniku, którego obie jednostki zostały poważnie uszkodzone. Gdy nie powiodła się próba holowania okrętów do bazy, Niemcy zatopili je przy pomocy ładunków wybuchowych. Po stronie sukcesów Kriegsmarine należy zapisać postawienie dalszych 36 min typu UMB i 26 BMC (S) oraz posłanie na dno frachtowca *Philipp M.* (2065 BRT), jedynego efektu 16 wystrzelonych torped.

Kutry z baz holenderskich pozostawały praktycznie unieruchomione przez warunki atmosferyczne i sztormy niemal do końca marca, a pierwszą, zresztą bezowocną, akcję przeciwko alianckim konwojom na południowym wybrzeżu Anglii podjęły dopiero w nocy z 23/24 marca. Równocześnie ich bazy stały się celem nalotów bombowców 9 USAAF, które 26 marca zniszczyły w IJmuiden kutry *S 93* (Hans-Joachim Quistorp) oraz *S 129* (Olt. Ulrich Toerner), znaj-

dujące się w pozornie bezpiecznych betonowych schronach.

Do końca kwietnia działania Schnellbootów nie przynosiły w zasadzie żadnych znaczących sukcesów, choć największy w nich udział miały 5 S-Fl oraz 9 S-Fl., obie stacjonujące w Cherbourg. Co warto jest podkreślić, niemieckie działania prowadzone były w warunkach stale wzrastającej alianckiej przewagi zarówno na morzu jak i w powietrzu.

Wypad 5 Flotyli (KKpt. Klug) 12/13 kwietnia z 6 kutrami z Cherbourg w kierunku północnym zostaje przedwcześnie odkryty i nie przynosi żadnych rezultatów. To samo ma miejsce w przypadku akcji 5 i 9 Flotyli 13/14 kwietnia z 13 jednostkami ku Lyme Bay.

W nocy z 18/19 kwietnia 5 Flotyli (S 100, S 112, S 138, S 140, S 141, S 143) rzuciła miny typu EMC na zach. od Isle of Wight i prowadzi walkę z niszczycielem *Middleton* i wrogimi kutrami torpedowymi, m.in. z *MGB 246*. Na wschód od Isle of Wight 9 Flotyli (KKpt. von Mirbach) w składzie S 130, S 144, S 145, S 146, S 147, S 150 i S 167 stawia 30 min EMC.

W nocy z 19/20 kwietnia 5 i 9 Flotyli (skład jak wyżej, ale brak S 140 i S 141) dokonują bezowocnego wypadu przeciwko jednemu z konwojów CW (CW = Crystobal do Key West lub Kanał La Manche w kierunku zach.) i zostają odepchnięte od niego przez dwa niszczyciele eskortowe typu „Hunt”, *Middleton* i *La Combattante* (eks-bryt. *Haldon*), które rzuciły się za napastnikami w pogoni. S 144 koło Calais grzęźnie na mieliźnie.

W nocy z 21/22 kwietnia 5 Flotyli (S 100, S 112, S 143, S 140, S 138) oraz 9 (S 146, S 150, S 145, S 130, S 167) dokonują z Cherbourg wypadu przeciwko jednemu z konwojów WP, koło Dungeness i Hastings. W pojedynkach z brytyjskimi niszczycielami *Volunteer* i *Middleton* oraz kutrami torpedowymi, m.in. *MGB 214*, *MGB 617* oraz *MTB 235*, uszkodzony zostaje S 167 oraz kilka brytyjskich.

W nocy z 23/24 kwietnia 5 Flotyli (S 100, S 143, S 138, S 136, S 140, S 142) atakuje jeden z konwojów CW koło Dungeness; KKpt. von Mirbach na S 100 zatapia holenderski holownik *Roo de Zee* (468 BRT). 9 Flotyli (S 146, S 147, S 145, S 167, S 130, S 150) zostaje uwikłana w bój z niszczycielami *Glaidsdale*, *La Combattante*, *Stevenstone* i *Volunteer* oraz z kutrami artyleryjskimi i torpedowymi. *MTB 359* zostaje uszkodzony. 5 Flotyli Torpedowców z *Kondorem*, *Möwe* i *Greifen* wychodzi

z Cherbourg do zwalczania znajdujących się w okolicy Kap Barfleur brytyjskich kutrów torpedowych; w stoczonej walce zatopiony zostaje *MTB 671*.

W nocy na 25 kwietnia niszczyciel eskortowy sił „Wolnych Francuzów” *La Combattante*⁶⁵ zniszczył ogniem artyleryjskim kuter S 147 (Lt. Bernhard Theenhausen) w rejonie na północ od Cap Barfleur. Z jednostką zginęło 13 członków jej załogi, a pozostali 11, w tym d-cę i 3 rannych podnieśli z morza Brytyjczycy. Był to wypad 5 i 9 Flotyli po stwierdzonej przez rozpoznanie lotnicze kumulacji koło Selsey Bill, Portsmouth i Southampton. Dochodzi tam do walki z niszczycielami eskortowymi *Rowley* i wspomnianym *La Combattantem*.

Prawdziwy sukces, niewątpliwie największy w ostatnim okresie wojny, przyszedł jednak dopiero w nocy z 27/28 kwietnia 1944, gdy zespół 9 Schnellbootów z 5 i 9 Flotyli S 100, S 136, S 138, S 140, S 142, S 143 oraz S 130, S 145 i S 150 zaatakował w Lyme Bay grupę 8 amerykańskich okrętów desantowych do przewozu czołgów, która właśnie wracała z ćwiczeń przed inwazją. Podczas wchodzenia do Zatoki Lyme (eskorta: niszczyciel *Saladin* i korweta *Azalia*). W ciągu minuty zostały zatopione *LST 507* (1490 t) oraz *LST 531* (1650 t), a w niespełna pół godziny później ciężko uszkodzony kolejny – *LST 289* (1490 t). Ten ostatni zdołał na jednym pracującym silniku dotrzeć do portu. Na odsiecz skierowany zostaje Desron 27 (flagowiec *Onslow* + *Saladin*), lecz ten nie jest w stanie odnaleźć niemieckich kutrów torpedowych. Ginie 197 marynarzy i 552 znajdujących się na pokładach barek desantowych żołnierzy z 4 DP; i jest to więcej niż zginęło ich w dniu lądowania w Normandii!⁶⁶

13 maja na listę pogromców Schnellbootów wpisał się ponownie francuski *La Combattante*, który zatopił ogniem artyleryjskim S 141 (Olt. Walter Sobotka) w rejonie Selsey Bill. Wraz z okrętem zginęło 20 członków załogi, a 6, w tym d-cę, uratowano.

W nocy 20 maja podobny los spotkał S 87 (Olt. Gunther Rathenow) z 8 S-Fl., tyle tylko, że w tym przypadku okręt padł ofiarą pary samolotów typu „Swordfish” z 819 Sqdn FAA na wybrzeżu na północ od Ostendy. Z kutrem zginęło 3 członków załogi, 1 zaginął, a pozostali, w tym d-ca, zostali uratowani.

Na początku czerwca 1944 roku, a więc w przededniu alianckiego lądowania w Normandii, Niemcy dysponowali na Zachodzie pięcioma Flotyllami Schnellbootów – 2 S-Fl. w Ostendzie,

4 S-Fl. Boulogne, 5 S-Fl. w Cherbourg, 8 S-Fl. w IJmuiden oraz 9 S-Fl. znów w Cherbourg, w których składzie znajdowało się łącznie 29 sprawnych kutrów torpedowych⁶⁷ Zadania jednostek nie uległy zasadniczej zmianie i nadal na pierwszym miejscu stawiano operacje minowe, a następnie ataki torpedowe na zespoły sił przeciwnika.

Już w nocy na 7 czerwca operująca z Cherbourg 5 S-Fl. (KKpt. Klug) z S 136, S 138, S 140, S 142, S 100 i S 139 (S 84 zawraca z uwagi na problemy z maszynami) oraz 9 (KKpt. von Mirbach) z S 130, S 144, S 145, S 146, S 150, S 167, S 168. Koło Przylądka Barfleur na minie, postawionej przez 64 Flotyllę MGB (LtCdr. Wilkie) tonie S 139 (KptLt. Hans-Jurgen Dietrich). Z okrętem zginęło 22 członków załogi, a dalszych 4, w tym d-cę, wyłowili z morza i wzięli do niewoli Brytyjczycy. Nieco później na tej samej zaporze tonie S 140, S 142, S 100, S 150 i S 168 przerywają jednak linie obrony sił przybrzeżnych i zatapiają *LST 715* oraz *LCT 875* koło St. Vaast. Pozostałe kutry zostają odpędzone przez fregatę *Stayner* (LtCdr. Hall), *MTB 448* i *MTB 478*. 4 Flotyli (Kptlt. Fimmen) z S 169, S 171, S 172, S 174, S 173, S 175, S 187, S 188 wychodzą z Boulogne, ale tylko S 172 odnajduje cel i odpala niecelne torpedy w kierunku jednego z niszczycieli. 2 Flotyli (KKpt. Opdenhoff) z S 177, S 178, S 179, S 181, S 189 oraz 8 (KKpt. Zymalkowski) z S 83, S 117, S 127, S 133 wykonują z Ostendy nieudany wypad rozpoznawczy na południowy akwen Morza Północnego.

W nocy z 7/8 czerwca 2 Flotyli zostaje przebazowana z Ostendy do Boulogne. 4 Flotyli⁶⁸ atakuje w składzie 8 jednostek niszczyciel *Beagle*, idący w eskorcie jednego z konwojów. S 174, S 175, S 187 i S 172 meldują trafienia na desantowcach. Na dno idą *LST 376* i *LST 314* (1490 t). Skierowane z odsieczą niszczyciele *Saumarez*, *Stord*, *Virago* i *Isis* nie dochodzą do placu boju. 5 Flotyli w składzie S 100, S 138, S 84, S 136 i S 142 atakuje z Cherbourg, lecz nie udaje im się sforsować stojących na ich drodze fregat *Stayner* i *Retalick* (LtCdr. Brownrigg), które kutry odganiają. S 84, S 138 i S 142 otrzymują trafienia. 9 Flotyli atakuje 6 jednostkami ubezpieczany przez *ML 903* zespół jednostek desantowych i zatapia *LCI 105*

65. *La Combattante* – fr. NE typ *Hunt III*, zbud 1942 – pozostałe dane jak *Penylan*.

66. Wg Hümmelchena G. *German Schnellboote...*

67. Morozow M., Patjanin S., Barabanow M. *Atakujut...*

68. Hümmelchen G. *Die Deutschen...*

i LCT 875. W bitwie uszkodzeń doznają S 168 i S 145. Nie obyło się przy tym jednak bez strat, bowiem utracono na minie S 140 (Olt. Martin Bongertz), który poszedł na dno z 15 członkami załogi, w tym d-cą, a pozostałych uratowano.

W nocy z 8/9 czerwca wychodzi 5 wzgl. 3 jednostek 5 i 9 Flotyli na operacje minowe z Cherbourga. Kutry zostają odepchnięte przez amerykańskie niszczyciele patrolu *Frankford*, *Baldwin* i *Hambleton*, należące do patrolu „Diwie” – Patrol (Capt. Saunders, USN), swoje miny jednak kładą. 4 Flotylla i 2 wychodzą w sile 7 wzgl. 4 jednostki, lecz nie dochodzą do akwenu, gdzie miały miny postawić i wracają do bazy.

W nocy z 9/10 czerwca 5 Flotylla z S 84, S 100, S 136, S 138 i S 142 oraz 9 z S 130, S 144, S 146, S 150 i S 167 zostają odepchnięte przez amerykańskie niszczyciele patrolu „Diwie”. 4 Flotylla z S 188, S 169, S 173, S 172, S 187 i S 175 stawia 24 miny. W trakcie udawania się do rejonu operacyjnego i powrotu zostają zaatakowane przez niszczyciele. S 188 zgłasza trafienie jednego z LST, S 172 i S 187 po jednej torpedzie ułożonej w parowcach po 2000 BRT. W rzeczywistości trafiony i zatopiony zostaje „Phoenix” falochronu sztucznego portu „Mulberry”. 2 Flotylla z 4 kutrami atakuje z Boulogne jeden z konwojów z zaopatrzeniem. S 177, S 178, S 179 i S 189 odpalają torpedy FAT. Każdy kuter zgłasza zatopienie po jednym parowcu o nośności 900 i 1500 BRT. Kutry wracają do Le Havre. Znajdujące się w trakcie przebazowania z Vlissingen do Boulogne kutry 8 Flotyli zawracają po poderwaniu się na minach S 180 i S 190.

W nocy z 10/11 czerwca z Cherbourga wychodzi 5 Flotylla (Kptlt. Johannsen) z S 84, S 100, S 112, S 136, S 138 i S 142 oraz 9 Flotylla (S 130, S 144, S 146, S 150, S 167). 5 Flotylla zostaje uwikłana w walkę z brytyjską 35 Flotyllą MTB (LtCdr. Cowen), którą wspierała fregata *Stayner*. Toną MTB 448 i S 136 (Olt. Jurgensmeyer); zginęło 19 członków załogi, w tym dowódca. Fregata *Halstead* zostaje trafiona salwą torped w dziób. 9 Flotylla przedziera się przez pierścion ochronny sił osłony na północ od Barfleuru i w krótkim pojedynku z SGB *Grey Wolf* i *Grey Goose*, zatapia amerykański holownik *Partridge* (730 t), jego brytyjski odpowiednik *Sesame* (700 t) i LST 496, torpedując jeszcze LST 538. W pobliżu Cherbourga S 130 zostaje ciężko uszkodzony przez myśliwce szturmowe.

4 Flotylla (S 169, S 171, S 172, S 173, S 187, S 188) stawia na zachód od Le

Havre zaporę minową z 24 min UMB i uchodzi przed atakiem niszczycieli *Sioux* (kanadyjski) i *Krakowiak* (polski) oraz 55 Flotyli MTB, wspartej fregatą *Duff*. Wspomniane siły zamierzały odciąć kutrom torpedowym drogę odwrotu. 2 Flotylla (S 177, S 179, S 189, S 178) uchyla się od patrolujących akwen niszczycieli *Stord* (norweski), *Scorpion*, *Scourge* i *Kelvin*, atakując następnie na pld. od Isle of Wight jeden z konwojów wiozących zaopatrzenie, z którego S 177 i S 178 zatapiają niewielkie statki z ładunkami dla wojska *Dungrange* (621 BRT), *Ashanti* (534 BRT) oraz *Brackenfeld* (657 BRT), które padły ofiarami torped wystrzelonych przez S 177 (Lt. Boseniuk) i S 178 (Olt. Braune). Niszczyciele ścigały uchodzące kutry aż pod Boulogne.

W nocy z 11/12 czerwca 5 Flotylla z S 84 i S 100 oraz 9 z S 146 i S 144 przechodzi z Cherbourga do Le Havre i toczą pojedynki z niszczycielami patrolu „Diwie”. S 150 i S 167 oraz S 138 i S 142 atakują zespół niszczycieli w składzie *Somers*, *Laffey* i *Nelson*. W rozwijającej się walce S 138 (z szefem Flotyli KKpt. von Mirbachem na pokładzie) torpeduje *Nelsona*⁶⁹, na którego pokładzie zginęło 24 marynarzy, a dalszych 9 zostało rannych. Samą uszkodzoną jednostkę zdołano doholować do Portsmouth. 2 Flotylla zostaje koło Le Havre wciągnięta w walkę z MTB 461, MTB 463 i MTB 464, kanadyjskiej 29 MTB-Flottille oraz z fregatą, która im przewodziła. S 181 i S 179 odnoszą uszkodzenia od detonujących min akustycznych. 4 Flotylla z S 169, S 187, S 173, S 188, S 171 oraz S 172 wychodzą z Boulogne i staczają pojedynki z patrolującymi niszczycielami *Onslow*, *Onslaught*, *Offa* i *Oribi*. Druga grupa walczy w tym czasie z MGB; tonie MGB 17 po ostrzelaniu bronią małokalibrową przez S 171.

W nocy z 12/13 czerwca z Cherbourga przedziera się S 150, S 167, S 138 i S 142, przez linie dozorów alianckich patrolu „Diwie”, przy wydatnej pomocy baterii nadbrzeżnej ustawionej na przylądku Barfleur. W pobliżu Le Havre dochodzi do walki z grupą niszczycieli w składzie *Glaisdale* (norweski), *Stevenson* i *Ibis*; S 138 doznaje uszkodzeń. S 100, S 84 i S 143 (5 Flotylla) i S 169, S 173, S 188, S 171 oraz S 172 (4 Flotylla) wychodzą z Le Havre, zostają jednak zaatakowane przez lotnictwo szturmowe i uwikłane w walkę z jednostkami eskorty, m.in. kanadyjskimi korwetami *Camrose*, *Baddeck* i *Louisburg*. S 169 po wejściu na minę zawraca do bazy. 2 Flotylla z 4 kutrami opuszcza Le Havre i uda-

je się do Boulogne i uchodzi przed pgonią kanadyjskiej 29 Flotyli MTB, ale podczas wchodzenia do portu docelowego, zostaje zaatakowana przez „Beaufightery” z RAF Sq. 143 i 236. Jeden po drugim zatopione zostają S 178 (Olt. Braune), S 189 (Olt. Neugebauer) i S 179 (ObStrm. Szczesny) oraz spieszący z pomocą kuter trawowy R 97. S 181, M 402 i R 99 odnoszą uszkodzenia.

16-29 czerwca 1944 – w nocy z 15/16, 16/17 i 17/18 ostatnie 3 kutry, S 130, S 145 i S 168 wychodzą z Cherbourga, lecz zostają odpędzone przez patrolujące niszczyciele i flotyllę brytyjskich SGB (LtCdr. Baker). Grupa z Boulogne, w składzie, S 177, S 181, S 174 i S 175 nie znajduje 16 czerwca żadnych celów i zostaje zaatakowana przez myśliwce szturmowe. Następnej nocy wzmocniona dodatkowo S 180 i S 190 grupa musi w wyniku ataków lotnictwa zawrócić. Nadchodzące z Ostendy S 83, S 127 i S 133 16 i 17 czerwca są atakowane przez lotnictwo; S 133 i S 83 odnoszą uszkodzenia. W nocy z 18/19 czerwca 2 Flotylla ze swoimi 6 kutrami przechodzi z Boulogne do Le Havre. W rezultacie ataku lotniczego zginęło 42 członków załóg, w tym jeden z d-ców okrętów, a dalszych 20 marynarzy odniosło rany

Straty z 13 czerwca okazały się niczym w porównaniu z katastrofą, jaka spotkała jednostki Kriegsmarine bazujące w Hawrze w wyniku bombardowania przeprowadzonego od wieczora 14 do 15 czerwca 1944 r. przez powietrzną armadę RAF. W nocy z 14/15 nad portem pojawiło się 213 bombowców typu „Lancaster” 1, 3, 5 i 8 Bomber Command RAF-u, aby zaatakować skoncentrowane lekkie siły nawodne Kriegsmarine. Jeden bombowiec zostaje strącony. 22 „Lancastery” zrzucają po jednej bombie o masie 5,45 t, tzw. „fal-lboy”. Toną lub zostają zniszczone: torpedowce *Falke*, *Jaguar*, *Möwe* 5 Flotyli Torpedowców, kutry torpedowe S 169, S 171, S 172, S 173, S 187 i S 188 4 Flotyli, S 66, S 84, S 100, S 138, S 142 i S 143 z 5 Flotyli oraz S 144, S 146 i S 150 ze składu 9. Ginie również szef 5 Flotyli Kptlt. Johannsen. Dość powiedzieć, że samych Schnellbootów zostało wówczas zniszczonych 14⁷⁰, choć straty wśród ich załóg były niewielkie i wyniosły zaledwie 18 zabitych i zaginionych.

69. *Nelson* – am. N typ *Bristol*, zbud. 1943, wyp. 1630/1840 t, wymiary 105,2 x 11 x 2,1 m, pręd. 36 w., uzbr.: 4 x 127 mm, 4 x 40 mm plot., 7 x 20 mm plot., 5 wt kal. 533 mm, załoga 250 ludzi.

70. Były to: S 84 (później podniesiony), S 100, S 138, S 142, S 143, S 144, S 145, S 150, S 169, S 171, S 172, S 173, S 187 i S 188.

Ze składu floty trzeba było również skreślić eskortowce *PA 1*, *PA 2*, kutry trałowe *R 182* i *RA 9* (eks-bryt. *ML 306*), pomocnicze trałowce *M 3801*, *M 3802*, *M 3822*, *M 3855*, *M 3873*, *M 3874*, *M 4627*, patrolowce *V 207*, *V 1505*, *V 1506*, *V 1511*, *V 1537*, *V 1540*, *V 1541* i *V 1805*, prom artyleryjski *AF 69* oraz pewną liczbę innych, lekkich i małych jednostek pomocniczych, czy ochrony portu.

W rezultacie tej akcji siły kutrów torpedowych na Zachodnim TDW, choć nominalnie nadal składające się z czterech Flotyli (2, 4, 8 i 9), dysponowały jedynie 14 gotowymi do działań okrętami. Równocześnie na jednostki 9 S-Fl. spadł obowiązek dostarczania amunicji z St. Malo do oblężonego Cherbourga.

16-29 czerwca 1944 – Kanał La Manche – w noc z 15/16, 16/17 i 17/18 ostatnie kutry przebywające jeszcze w Cherbourgu, a są to trzy, *S 130*, *S 145* i *S 168*, opuszczają swoją dotychczasową bazę, ale drogę torując im niszczyciele i flotylla SGB (LtCdr. Baker) patrolujący u jej wejścia, zmuszając kutry do zawrócenia. Grupa z Boulogne, w składzie *S 177*, *S 181*, *S 174* i *S 175* nieznajduje 16 czerwca żadnego celu i zostaje zaatakowana przez lotnictwo szturmowe. Następnej nocy ta sama grupa, wzmocniona przez *S 180* i *S 190* jest zmuszona ponownie się wycofać w wyniku akcji lotnictwa. Przybywające z Ostendy *S 83*, *S 127* oraz *S 133* również nie znajdują 16 czerwca żadnego celu a następnej nocy muszą odeprzeć kilka ciężkich nalotów, w wyniku których uszkodzeń odnoszą *S 133* i *S 83*. W nocy z 18/19 czerwca 2 Flotylla, z 6 kutrami, zostaje przebazowana z Boulogne do Le Havre.

Między 18 a 22 czerwca w Kanale szaleje silny sztorm, który uniemożliwia obu stronom przeprowadzenie jakiegokolwiek działania. Żywiol niszczycy sztuczny port „Mulberry A” przed odcinkiem plaży „Omaha”, czyniąc go bezużytecznym. Wyładunek zaopatrzenia jest zakłócony i maksymalnie utrudniony.

9 Flotylla, która 19 czerwca opuściła w składzie 3 kutrów Cherbourg dokonując wypadu w kierunku St. Malo wraca do Cherbourga. 2 Flotylla (*S 177*, *S 181*, *S 180*, *S 190*, *S 174*, *S 175* i *S 167*) rzuca miny u ujścia Sekwany. W potyczce z brytyjskimi niszczycielami eskortowymi *S 190* (KL Wendler) trafiony zostaje pociskiem kal. 102 mm i trzeba go uznać za stracony. *S 83*, *S 127* i *S 133* przechodzą z Ostendy do Boulogne. 2 Flotylla (KK Opdenhoff) z 3 kutrami rzuca kolejną zaporę z 12 min DM-1, a 3 inne, z grupy „torpedowej” bój z niszczycielami, m.in. ze *Stordem* i *Venus*



Grupa kutrów w żelbetonowym schronie, na pierwszym planie jednostka przygotowana do stawiania min.
Fot. zbiory Reinhard Kramer

oraz MTB. *S 175* zostaje ciężko a *S 181* lekko uszkodzone.

W nocy 24/25 czerwca jednostki 2 Flotyli przechodzą z St. Malo do Alderney, lecz muszą jednocześnie przerwać planowaną akcję, z 5 jednostkami, stawiania min z uwagi na ataki samolotów szturmowych. 3 kutry z Boulogne przebazowane zostają do Le Havre.

W nocy 25/26 czerwca 6 Flotylla z *S 76*, *S 90*, *S 91*, *S 97*, *S 114*, *S 132*, *S 39* oraz *S 135*, opuszcza Cuxhaven i maszeruje do IJmuiden. Tej samej nocy *S 130*, *S 168* i *S 145* próbują przedrzeć się z Alderney do Dieppe. Na południe od Selsey Bill zostają uwikłane w pojedynek z kanadyjskimi niszczycielami *Gatineau* i *Chaudière*, wymanewrują wypuszczone w ich kierunku torpedy i zmuszają, po celnym trafieniu *S 145* do powrotu. Pozostałe dwa wchodzą do St. Malo.

W nocy z 26/27 czerwca wypadu dokonują 2 i 8 Flotylla, z Le Havre i nie uzyskuje żadnych sukcesów. 28/29 czerwca *S 174*, *S 177*, *S 180* oraz *S 181* rzucają w sumie 16 min u ujścia Sekwany a *S 83*, *S 167*, *S 127* i *S 133* ubezpieczają.

30-31 czerwca 1944 r. Kanał La Manche; niemieckie kutry torpedowe próbują się nocami przedostać do armady inwazyjnej od strony wschodniej, co jest powodem licznych potyczek.

W nocy 3/4 lipca 8 Flotylla (KK Zymalkowski) wychodzi z Le Havre z *S 83*, *S 127* i *S 133*, rzucając 12 min DM-1 (z zapalnikami ciśnieniowymi) i maszeruje następnie do Dieppe. 2 Flotylla (KK Opdenhoff) – *S 175*, *S 176* oraz *S 167* również 12 min DM-1, zostaje jednak odpędzona i musi zawrócić. Następnie dochodzi do walki z brytyjskimi frega-

tami *Stayner* i *Thornborough* koło Cap d'Antifer, które tutaj używane są jako przewodniki grup kutrów torpedowych (MTB).

W nocy 4/5 lipca operująca teraz z Le Havre 8 Flotylla uwikła się koło Cap d'Antifer w pojedynek z fregatą *Trollope* i kutrami torpedowymi, będąc zmuszona do wycofania się. 2 Flotylla z 6 kutrami wiedzie boje koło Le Havre z niszczycielami i kutrami torpedowymi, m.in. z *MTB 459*, *MTB 462* oraz *MTB 464* kanadyjskiej 29 Flotyli MTB (patrz też okres od 1 do 31.7.1944 r.).

W nocy z 5/6 lipca 2 Flotylla w składzie 6 jednostek ponownie toczy walki z niszczycielami koło Le Havre. *Trollope* zostaje trafiony torpedą przez *S 176* (OL Stockfleth) i w okolicy Cap d'Antifer osadzony na mieliźnie, lecz do służby już nie wraca z uwagi na nieopłacalny remont. Wrogie torpedy udaje się wymanewrować. Podczas wchodzenia do Le Havre eksploduje tamtejszy magazyn torped i warsztaty wraz ze znajdującymi się tam 41 torpedami, co jest powodem, że operacje S-Bootów muszą zostać drastycznie ograniczone z uwagi na brak torped. Kilka jednostek 6 Flotyli (KL Matzen) przebazowanych zostaje z Boulogne do Le Havre, będąc po drodze zaciekle atakowane przez samoloty szturmowe.

W nocy 7/8 lipca 2 Flotylla, opuszcza w dwóch grupach (*S 176*, *S 177*, *S 182*, *S 174*, *S 181*, *S 180*) oraz *S 167*, *S 175*, *S 168* zeskładu 9 (KK von Mirbach) Le Havre, atakując kilka niszczycieli, słyszy się detonacje, lecz niszczyciele typu „Hunt”, *La Combattante* (francuski), *Catterick* i fregata *Thornborough* zostają tylko nieznacznie uszkodzone.



W tym okresie brytyjskie kutry stały się coraz groźniejszym przeciwnikiem. Na fotografii kuter torpedowy MTB 476, uwagę zwraca działo kal. 57 mm na dziobie.
Fot. zbiory Mike Russell

W nocy 8/9 lipca kutry, które wyszły z Le Havre (6 z 2 Flotyli i 3 z 6) muszą zawrócić z powodu złej pogody. Trzy kutry z 9 atakują bez rezultatów cele koło Dieppe. Do 15 lipca pogoda uniemożliwia jakąkolwiek działalność.

W nocy 15/16 lipca 6 Flotyli z S 90, S 132 i S 135 toczą koło Le Havre pojedynkę z kanadyjskimi odpowiednikami z 29 Flotyli MTB, MTB 459, MTB 464 i MTB 466. 9 Flotyli z S 175, S 168 oraz S 167 bije się koło Dieppe z Brytyjczykami z 64 Flotyli MTB (LtCdr. Wilkie). Również 2 Flotyli z S 174, S 177, S 180 i S 182 prowadzi koło Le Havre bój z kuterami MGB i MTB. Od 16 lipca ponowne pogorszenie pogody.

W nocy 17/18 lipca z Dieppe wychodzą trzy kutry 9 Flotyli, lecz wracają po walkach z niszczycielami i atakach myśliwców szturmowych. Trzy kutry z 6 Flotyli opuszczają Le Havre i w boju S 135 i S 90 uszkadzają brytyjski MTB 361. Z sześciu kutrów 2 Flotyli, S 176, S 177, S 182, S 174, S 180 i S 181, tylko pierwsze trzy nawiązują kontakt z wrogiem. S 91, S 79 i S 114 przemieszczają się z Ostendy do Boulogne wchodząc w skład 6 Flotyli.

Wykonane w nocy 19/20 lipca wypadki przeciwko alianckim szlakom konwojowym nie przynoszą żadnych efektów.

W nocy 21/22 lipca torpedowiec T 28 (KL Temming), w eskorcie S 132, S 90 i S 135 opuszcza Le Havre udając się w kierunku Boulogne. Podczas marszu dochodzi do pojedynku z niszczycielem eskortowym typu „Hunt”, *Melbreak*.

Następnej nocy torpedowiec, jedyny uratowany z zachodniego TDW okręt

Kriegsmarine, kontynuuje marsz z Boulogne do Hoek van Holland będąc eskortowanym przez kutry 8 Flotyli. Sprawnie wymanewrowany zostają stojące na ich drodze niszczyciele *Forester* i *Stayner* z MTB 480 i MTB 484. T 28 pomimo dalszych ataków MTB szczęśliwie dociera w dniu 27 lipca do Niemiec.

S 90 i S 135 i przechodzą 25 lipca wraz z 4 Flotyllą Kutrów Trałowych do Boulogne.

Planowana na noc 25/26 lipca operacja 5 kutrów z 2 Flotyli zostaje z uwagi na obecność niszczycieli u ujścia Sekwany odwołana.

W nocy 26/27 lipca 6 Flotyli wychodzi z Boulogne przeciwko, zlokalizowanemu, idącemu na zachód konwojowi, którego zamierzają zaatakować koło Dungeness. 1 grupa (S 97, S 114, S 90, S 91) torpeduje brytyjskie frachtowce *Fort Perrot* (7171 BRT) i *Empire Beatrice* (7046 BRT) i umyka przed spieszącymi niszczycielami *Obedient*, *Savage* i *Opportune* oraz MTB 436, MTB 432 i MTB 418; dwa ostatnie odnoszą uszkodzenia.

2 grupa (S 132, S 39, S 135 i S 79) prowadzi walkę z MTB 229, MTB 240 oraz MTB 345 i dodatkowo zostaje zaatakowana przez „Beaughtery”. 9 Flotyli z Boulogne (S 175, S 168 i S 167) zostaje uwikłana w walkę z eskortą konwoju i jest zmuszona do zawrócenia.

Podczas wypadu 2 Flotyli (S 176, S 182, S 174, S 181 oraz S 180) z Le Havre przeciwko znajdującym się u ujścia Sekawy niszczycielom dochodzi do walki z fregatą *Retalick* i grupą MTB, w trakcie której MTB 430 tonie po staranowaniu go przez S 182, a MTB 412 to-

nie w wyniku najechania na wrak MTB 430, natomiast ciężko uszkodzony S 182 musi być wysadzony w powietrze.

W nocy z 27/28 lipca dwa wypadu 2 i 6 Flotyli muszą zostać odwołane, z uwagi na gęstą mgłę. W następnej nocy S 180 i S 176 z 2 Flotyli użyły po raz pierwszy torpedy typu T-5, kierując je na niszczyciele, lecz nie zauważono żadnych skutków.

W nocy 30/31 lipca po jednej z grup 2 i 6 Flotyli z S 176, S 180, S 177, S 181, S 174, S 132, S 39 oraz S 79 atakują brytyjskie niszczyciele, w tym *Oribiego* i grupy MTB. S 174, S 181 oraz S 132 odpalają torpedy T-5, ale te eksplodują zbyt wcześnie. Tej samej nocy S 97 (Obstm. Waldhausen), S 114 (OL Hemmer) i S 91 (KL Nolte) z 6 Flotyli atakują idący na wschód konwój koło Eastbourne, zatapiając 6 torpedami FAT brytyjski frachtowiec *Samwake* (7219 BRT) oraz trafiają *Fort Dearborn* (7160 BRT), *Fort Kaskaskię* (7187 BRT), *Ocean Volge* (7174 BRT) oraz *Ocean Couriera* (7178 BRT). Ostatecznie z trudem wymykają się atakującej fregacie *Thornborough*. Warto zaznaczyć, że sukcesy te zostały osiągnięte mimo aktywnych działań przeważających licznie i jakościowo alianckich sił zabezpieczenia.

W rejon działań wojennych do bazy Hawr została przesunięta z Ostendy 8 S-Fl. W miesiącu lipcu dołączyła do nich 6 S-Fl. z Cuxhaven w składzie: S 39, S 76, S 90, S 114, S 132 i S 135. Dzięki tym zabiegom, mimo strat, w początkach lipca Kriegsmarine znów dysponowała 23 Schnellbootami, w tym 18 gotowymi do podjęcia operacji.

W sierpniu 1944 Kriegsmarine wprowadziło na uzbrojenie Schnellbootów nowe torpedy typu T-3 D „Dackel” manewrujące, o zwiększonym zasięgu. W dniach między 4 a 15 sierpnia wystrzelono ogółem 84 takie torpedy, z których 15 dosięgło celu, zatapiając statek *Iddesleigh* (5205 BRT) oraz uszkodzając stary krążownik *Frobisher* (9860 t), trałowiec *Vestal* (850 t) oraz warsztatowiec *Albatros* (4800 t).

Rosnąca przewaga Alintów na wodach Kanału La Manche spowodowała, że kolejne operacje przeciwko konwojom w coraz większym stopniu zaczęły przypominać próby samobójcze, nie przynoszące rezultatów, a jedynie strat tak załóg jak i samych Schnellbootów. Nie inaczej było z akcjami minowymi, choć tu straty były relatywnie mniejsze.

Rozpoczęty 24 sierpnia szturm Hawru zmusił ostatecznie Niemców do opuszczenia tej bazy. Wcześniej jednak zespół 5 kutrów z 2 S-Fl. wyruszył na akcję przeciwko konwojowi, lecz na wysokości Dieppe zawrócił do Hawru wobec przewagi sił jego eskorty. W starciu z brytyjską fregatą *Retalick* i niszczycielem eskortowym *Talybont* pod Fecamp S 91 (KL Heinz Nolte) został poważnie uszkodzony wskutek wielokrotnych trafień. Na pokładzie zginęło 2 marynarzy, a dalszych 7 odniosło rany, w tym 2 ciężkie. Z uwagi na skalę zniszczeń jednostki postanowiono ją zatopić odpalając ładunki wybuchowe, podczas gdy pozostałe okręty zespołu poszukały schronienia w Dieppe.

Uchodzące z Hawru w nocy z 28 na 29 sierpnia resztki 2 S-Fl. postawiły miny na podejściu do portu, po czym odeszły do Boulogne. Niemieckie Schnellbooty pozostawały wówczas jeszcze w Boulogne (6 S-Fl.), Dieppe (9 S-Fl.) oraz Ostendzie (8 S-Fl.).

Niekorzystny rozwój sytuacji militarnej na froncie zachodnim zmusił jednak kutry torpedowe do opuszczenia wód Kanału La Manche. W nocy z 4/5 września jednostki opuściły, po wcześniejszym zaminowaniu, Boulogne. Zespół 6 kutrów⁷¹ ruszył w kierunku portów holenderskich Rotterdam i Hoek van Holland. Krótco po północy, na południowy wschód od Dover, okręty dostały się pod ogień brytyjskiej artylerii nadbrzeżnej dalekiego zasięgu. W trakcie ostrzału doszło do bezpośredniego trafienia S 184 (Lt. Bruno Klockow), który został poważnie uszkodzony, tracąc 2 członków załogi, w tym 1 zaginionego. Przy jednostce pozostał S 183, próbując podjąć holowanie, gdy to się nie powio-

dło, S 184 został o godz. 01:23, zatopiony przy użyciu ładunku wybuchowego.

W nocy na 4 września 10 Flotyli (KL Müller) rzuca na południe od awanportu Boulogne (Niemcy opuszczają go 23 września) 10 min i zanieczyszcza wieczorem tego samego dnia główny tor wodny prowadzących do Boulogne (w sumie 21 min LMB). Następnie flotylla spotyka się z S 191, S 192, S 183, S 184, S 185 oraz S 186 i kierują się do Holandii

5 września rano flotylla dostaje się pod ostrzał brytyjskich baterii nadbrzeżnych w Dover, które niszczą S 184, wprawdzie wzięty początkowo na hol, jednak następnie trzeba go było zatopić.

Wieczorem 6 września jednostki 2 i 6 Flotyli opuszczają Ostendę i kierują się do Niemiec; ta ostatnia, dysponująca starymi jednostkami została w Niemczech wcielona do Schnellbootelehr – Division – S.L.D. (pol. Szkolne Zgrupowanie Kutrów Torpedowych). 8 Flotyli z 5 kutrami znajduje się w stanie pogotowia bojowego w IJmuiden, 10 Flotyli również z 5 kutrami w Amsterdamie, a 9 z 3 jednostkami w Delfzijl. Wraz z opuszczeniem Boulogne do dyspozycji nie ma już żadnego portu w kanale La Manche, a F.d.S., komodor Petersen, przydzielony zostaje pod dowództwo Grupy Nord.

Przez dwie kolejne noce 9 i 10 września Schnellbooty 8 Flotyli minowały wody rzeki Westerschelde, stawiając łącznie 24 miny denne.

Po opuszczeniu Le Havre i Dieppe w sierpniu, jedyną sprawną bazą w Kanale La Manche, położoną najbardziej na zachód, pozostaje Boulogne, z którego kutry torpedowe mogą jeszcze operować, lecz korzystać już z niego nie było można. 23 września wpada w ręce aliantów.

16/17 września 1944 pod komendą szefa 9 Flotyli (KK von Mirbach) w morze wychodzą trzy grupy kutrów po 3 jednostki każda, aby zaatakować koło Cromer idący na północ konwój. 1 grupa z S 175, S 168 i S 192 oraz 2 – S 200, S 701 i S 183 rzucają miny na kursie konwoju. Obie grupy zostają namierzone przez niszczyciele i ostrzelane. 3 grupa w składzie S 185, S 186 i S 191 jest zmuszona w wyniku technicznych defektów powrócić do bazy.

Tej samej nocy 8 Flotyli opuściła Ostendę by przejść do IJmuiden, jednak z uwagi na stan morza, rankiem dotarła jedynie do Hoek van Holland.

18/19 września 1944 siły 9 S-Fl. miały przerzucić amunicję do oblężonej Dunkierki, jednak ostatecznie całą operację przesunięto w czasie o dobę. Osta-

tecnie dopiero 18 września wieczorem kutry z 10 S-Fl. (KL Karl Müller), każdy z 8 t amunicji na pokładzie, wyruszyły z Hoek van Holland i Rotterdamu do Dunkierki. Cel osiągnęły 4 jednostki, które rankiem 19 zdołały powrócić do Hoek van Holland. Dla zabezpieczenia tego powrotu w morze wyszły 32 Schnellbooty 10 Flotyli, prowadzone przez jej d-cę KptLt. Müllera. Na drodze niemieckich okrętów stanęła brytyjska fregata *Stayner* oraz 2 kutry 64 Flotyli MGB (*MGB 724* i *MGB 728*). W trakcie wymiany ognia S 183 (OL Klaus-Ulrich Hardtke) stanął w płomieniach i zatonął. S 702 (OL Hilmar Blum) manewrując zderzył się z S 200 (Lt. Alfred Kellinghausen) i również poszedł na dno, a ostatnia z jednostek grupy została zniszczona ogniem artyleryjskim. Nieudany wypad kosztował Niemców utratę 3 Schnellbootów i 66 ludzi (wg innych źródeł tylko 48), w tym d-cę Flotyli, 2 d-ców kutrów, których uratowali i wzięli do niewoli Brytyjczycy.

W dniu 19 października wycofano z IJmuiden do Niemiec siły 4 S-Fl., które po wzmocnieniu w Swinemünde (Świnoujściu), zostały ostatecznie skierowane do południowej Norwegii.

Na początku października 1944 r. stan posiadania w Holandii spadł do najniższego poziomu w czasie wojny. W pierwszym tygodniu października 9 Flotyli (KK von Mirbach) z S 130, S 167, S 168, S 175, S 206 i S 207 przybywa do Rotterdamu. Kutry wychodzą 8 października na akcję i napotykają na jednostki własnej 14 Flotyli Patrolowej, której nie było zgłaszane żadne przejście w tym rejonie własnych okrętów. S 175 i S 207 zostają uszkodzone. Wieczorem 10 października operacja minowa na zachód od wyspy Walcheren. 4 i 8 oraz 10 Flotyli rzucają w sile 13 kutrów w sumie 56 min. Na tej zapozrze nie odnotowano żadnych sukcesów.

19 października 1944 4 Flotyli otrzymuje rozkaz SKL aby z S 201, S 202, S 203, S 204, S 205, S 219, S 220 i S 703 przejść do Niemiec. Flotyli ma zostać sformowana na nowo w Świnoujściu a następnie zostać skierowaną do południowej Norwegii. Do końca miesiąca na zachodnim TDW nienotowana jest żadna operacja kutrów torpedowych, z uwagi na fakt długoterminowej niepogody.

1-16 listopada 1944 r. celem odparcia brytyjskiej operacji „Infatuate”, kutry 8, 9 i 10 Flotyli wychodzą wieczorem 1.11 w morze. 9 Flotyli jest jedyną, któ-

71. Były to S 183, S 184, S 185, S 186, S 191 i S 192.



Grupa Schnellbootów w schronie (Rotterdam?). Trzeba przyznać, że jego rozmach oraz wyposażenie robią wrażenie. Fot. zbiory Reinhard Kramer

rej szczęście tego wieczoru sprzyja, bo jej dowódca KK von Mirbach z *S 175*, *S 207* i *S 167* znajduje cele dla swoich torped, które zatapiają 2.11 koło Ostendy brytyjski zbiornikowiec *Rio Bravo* (1141 BRT) i bryt. trawler *Colsay* (554 BRT). Tej samej nocy dochodzi do pojedynku pomiędzy brytyjskimi MTB i niemieckimi patrolowcami.

15/16 listopada brytyjskie MTB i niszczyciele eskortowe *Retalick* i *Thornborough* namierzają u ujściu Skaldy 6 kutrów 9 Flotylli, które wyszły na operację minową i zostają zmuszone do zawrócenia. *S 168* odnosi uszkodzenia.

16/17 listopada operacja minowa 8 Flotylli (KK Zymalkowski) z 5 kutrami u wschodniego wybrzeża Anglii, u ujścia rzeki Humber. Na tych minach podrywają się 19.11 holenderski *Saparoa* (6668 BRT), 12.2.1945 r. brytyjski *City of Lincoln* (8039 BRT), a 28.2.1945 uszkodzona zostaje brytyjska *Cydonia* (3517 BRT).

Z uwagi na niesprzyjającą pogodę kutry nie operowały już do końca miesiąca.

29 listopada kutry próbują bezskutecznie zaatakować idący do Antwerpii aliancki konwój.

29/30 listopada 1944 atak torpedowy 8 Flotylli w rejonie Dunkierki nie przynosi żadnych rezultatów. 9 i 10 Flotyl-

la z 7 kutrami przeprowadzają u ujścia Skaldy operację minową i wklajają się w pojedynek artyleryjski z przeciwnikiem, od którego kutrom udaje się jednak oderwać.

W dniu 15 grudnia alianckie lotnictwo zbombardowało schrony IJmuiden, powodując zniszczenie *S 198* (KL Walter Knapp), zginęło 10 członków załogi oraz uszkodzenie *S 193*, *S 195* i *S 701* na, których poległo dalszych 3 ludzi, a 6 odniosło rany.

Bombardowanie kolejnego schronu Schnellbootów, tym razem w Rotterdamie w dniu 18 grudnia 1944 przez samoloty 617 Sqn RAF, spowodowało jedynie niewielkie uszkodzenia bazujących w nim *S 167* i *S 207*.

22-25 grudnia 1944 w nocy 22/23 kutry operują na trasie konwojów Tamiza–Antwerpia. 8 Flotylla (KK Zymalkowski) operuje z 5 jednostkami, 6 (KL Matzen) *S 212*, *S 211*, *S 222*, *S 223*, *S 704*, *S 705*; 9 Flotylla (KK von Mirbach) obecna jest z *S 130*, *S 167*, *S 168*, *S 175* i *S 207*; 10 Flotyllę (KL Bludau) reprezentują *S 185* i *S 192*. W sumie postawiono 58 min LMB i 15 UMB. W wyniku niespodziewanego ataku brytyjskiego niszczyciela *Walpole*, fregat *Curzon* i *Torrington* oraz korwety *Kittiwake* toną oba kutry 10 Flotylli: *S 185* (OL Klaus-Degenhard Schmid †) i *S 192* (Lt Holz †) i to

z całymi załogami. Inne źródło podaje: „z załogi *S 192* nie ocalał nikt, natomiast z *S 185* Anglicy uratowali i wzięli do niewoli 22 ludzi”⁷².

Frachtowiec brytyjski *Empire Path* (6140 BRT) tonie na zagrodzie minowej. 2 Flotylla (KK Opdenhoff) operuje z 6 kutrami bez rezultatu przeciwko jednemu z konwojów.

23-25 grudnia 1944 5 Flotylla (KL Holzapfel) odchodzi na zachód. Jej miejsce zajmuje 1 Flotylla (KL Wilcke) i otrzymuje kryptonim operacyjny „Egersund”. Z 3 Flotylli (KL Delfsen) oddelegowana zostaje jedna grupa kutrów do patrolowania dojsć do Kopenhagi.

24/25 grudnia 1944 próba 8 Flotylli przechwycenia jednego z konwojów na trasie do Antwerpii, czemu zapobiegają brytyjskie niszczyciele eskortowe *Ekins* i *Thornborough* oraz fregata *Caicos*, tudzież korweta *Shearwater*.

7 kutrów 2, 6 i 9 Flotylli rzuca 39 min LMB i 12 UMB na szlaki konwojowe między Tamizą a Antwerpią.

W początkach roku 1945 siły Schnellbootów na Zachodnim TDW składały się z pięciu Flotylli – 2 S-Fl. w Den Helder (7 okrętów), 4 S-Fl. w Rotterdamie (5 okrętów), 6 S-Fl. również w Rotter-

72. Hümmelchen G, *Die Deutschen...*

damie (6 okrętów), 8 S-Fl. w IJmuiden (5 okrętów) oraz 9 S-Fl. w Rotterdamie. (4 kutry). Od dnia 14 stycznia dołączyło do nich 7 jednostek przebazowanej z Bałtyku do Den Helder 5 S-Fl. (d-ca KptLt. Hermann Holzapfel)⁷³. Już wkrótce okazać się miało, że kutry torpedowe stanowią nadal groźny oręż.

14-17 stycznia 1945 w nocy 14/15 operacja minowa 5 Flotylli (KL Holzapfel) z S 127, S 92, S 8, i S 67 u ujścia Tamizy. 2 Flotylla (KK Opdenhoff) rzuca z S 176, S 210, S 209 i S 174 na wysokości Cromer miny, na których toną brytyjski frachtowiec *Delmore* (5835 BRT) i norweski *Carrier* (3036 BRT). Na wrak *Carriera* najjeżdżają w następnych dniach jeszcze przynajmniej 2 frachtowce, odnosząc uszkodzenia. Z powyższych operacji większość kutrów wraca z uszkodzeniami. W drodze powrotnej do bazy na niemiecką minę (!) wszedł, koło Texel S 180 (KL Pillet), co spowodowało eksplozję własnych torped i natychmiastowe zatonięcie. Zginęło 3 członków załogi, zaginęło 8, w tym d-ca, a pozostałych 12 uratowano.

W nocy 15/16 stycznia koło wschodniego wybrzeża Anglii i u ujściu Skaldy operują 3 niemieckie flotylle; 2 (S 221, S 174, S 209, S 181) i 5 (S 98, S 67, S 92, S 48), które atakują konwój, zapuszczając się po ujście rzeki Humber. 5 Flotylla toczyła tam bój z niszczycielem eskortowym *Farndale*. 8 Flotylla (KK Zymalkowski) z S 194, S 196, S 197, S 199 i S 701 podchodzi na odległość 4 mil od Fort Tongue Sand i atakuje konwój jednostek desantowych. *LST 415* (1625 BRT) trafiony zostaje jedną torpedą LUT i odnosi ciężkie uszkodzenia (wyrzuca się na brzeg), w wyniku, czego wypada z roli i prawdopodobnie już nie wrócił do służby. Ogień fortu jednak przegania atakujące kutry.

Do kolejnej akcji, która przyniosła bezpośredni efekty w postaci zatopień doszło w nocy 21/22 lutego, w czasie ataku na konwój FN.1734 u ujścia Schelde. Zniszczono wówczas *Goodwooda* (2780 BRT) i *Blacktofta* (1109 BRT), a uszkodzony duński *Skjöld* (1345 BRT). W tym samym czasie 8 S-Fl. zatopiła u ujścia Tamizy kuter desantowy *LCP 707* (11 t).

W nocy z 21/22 stycznia połączone siły 4, 6, 8 i 9 Flotylli zaatakowały trzy konwoje u ujścia Skaldy i na wodach Kanału La Manche. Przygotowania nie uchodzą uwadze Brytyjczykom (Enigma) i „Nore Command” kieruje do tego rejonu silne zespoły jednostek przybrzeżnych. W trakcie operacji, 9 Flotylla (KK. von Mirbach) z S 206, S 168, S 130 i S 175 atakuje konwój na płn. od

Dunkierki. S 168 i S 176 zatapiają brytyjskiego marudera *Halo* (2365 BRT), doszło jednak do walki z siłami eskorty (niszczyciel *Seymour*, fregata *Stayer* i 4 MTB).

Jednostki 6 Flotylli (KL Matzen) i 4 (KK Fimmen) unikają boju i nie mają kontaktu z wrogiem. 8 Flotylla (KK Zymalkowski) z S 194, S 196, S 197, S 199 i S 701, osiąga Tamizę od północno-wschodniej strony North Foreland, prowadząc bój z brytyjskimi jednostkami eskortowymi (niszczyciel *Seymour*, korweta *Guillemot* i 3 grupy MTB). *MTB 495* zostaje ciężko uszkodzony, a S 199 (OL Achim Quistorp), po kolizji z S 701 musi zostać koło Fort Tongue Sand puszczone na dno przez własną załogę. Podczas powrotu, samotnie wleczący się S 701 zostaje ostrzelany pomyłkowo przez niemiecki patrolowiec i do końca wojny nie odzyskuje już sprawności bojowej.

23-30 stycznia 1945 operacje minowe: w nocy 23/24 5 Flotylla – S 98, S 127, S 48 i S 85 stawia miny koło East Dudgeon. S 92 i S 67 muszą zawrócić do bazy z powodu ataków lotnictwa. W nocy 24/25 2 Flotylla (S 221, S 181, S 177), 4 z S 206, S 175, S 703 oraz 6 z S 211, S 222, S 704, S 223 stawia miny w pobliżu nadbrzeżnego Orfordness. Pojedynk z brytyjskimi MTB i jednym niszczycielem. W nocy z 29/30 stycznia 2 Flotylla z S 221, S 174, S 209, S 181 oraz S 177 rzuca miny w pobliżu ujścia rzeki Humber. Po atakach lotniczych Coastal Command i niszczyciela *Wolfhound* oraz fregaty *Cubitt*, 5 Flotylla jest zmuszona przerwać operację. Podczas powrotu 11 kutrów odnosi uszkodzenia od szalejącego morza.

Z uwagi na „uciążliwość” przeprowadzanych systematycznie, o ile tylko pozwalała na to pogoda, operacji minowych, alianckie lotnictwo bombowe obrało sobie za cel schrony dla Schnellbootów w IJmuiden, które bombardowano 3 i 8 lutego oraz 14 marca 1945.

17-28 lutego 1945 w nocy 17/18, 2 i 5 Flotylla (KK Klug) wychodzi z Den Helder z minami, które postawiono u ujścia Humber, na których 25.2 tonie trawler *Aquarius* (187 BRT), a frachtowce *City of Lincoln* i *Cydonia* zostają uszkodzone. Francuski niszczyciel eskortowy *La Combattante* (1087 ts) tonie natomiast prawdopodobnie na zagrodzie minowej postawionej przez 2 Flotyllę w nocy 29/30.1.1945 r. 9 Flotylla (KK von Mirbach) rzuca 24 lutego zagrodę minową u pld.-wsch. wybrzeża Anglii („The Wash”).

W dniu 19 lutego 1945 w związku z ofensywą radzieckich sił morskich u wybrzeży Kurlandii, podjęto decyzję o przebazowaniu na Bałtyk sił 5 S-Fl., choć sama jej realizacja zajęła nieco czasu.

Operacja między Tamizą a Skaldą, w nocy 20/21 lutego nie przynosi żadnych rezultatów. Jednostki zostają odparte przez eskortę i lotnictwo.

W nocy 21/22 lutego u wschodniego wybrzeża Anglii operuje w sumie sześć flotyli z 22 jednostkami. Na płn.-wsch. od Great James atakuje 5 i 2 Flotylla (KL Holzapfel i KK Opdenhoff) konwój FS.1734 i zgłaszają siedem trafień wzgl. 4 celne torpedy. Na dno idą brytyjskie frachtowce *Goodwood* (2780 BRT) i *Blacktoft* (1109 BRT). Frachtowiec *Skjöld* (1345 BRT) zostaje uszkodzony przez S 209 (OL Neugebauer) ogniem działka pokładowego. Podczas powrotu zostaje zatopiony S 181 koło Den Helder za sprawą „Beaufighterów” 236 RAF Sq. (ginie szef flotyli, KK Opdenhoff).

8 Flotylla (KK Zymalkowski) atakuje 22 lutego w ujściu Tamizy konwój jednostek desantowych i zatapia *LCP 707*. Na dno idzie również S 193 (OL Schuur) zatopiony przez eskortę. 4, 6 i 9 Flotylla operuje bez sukcesów. S 167 (9 Flotylla) tonie w wyniku kolizji.

W dwóch następnych nocach, flotyle stawiają miny między Tamizą a Skaldą. Podczas ataków RAF Bomber Command zestrzelone zostają 2 „Wellingtony”. Na postawionych minach toną, frachtowce *Auretta* (4571 BRT), *Nashaba* (6054 BRT), *Sampa* (7219 BRT), *Robert L. Vann* (7176 BRT) i francuski kuter rybacki.

Podczas operacji minowania odcinka Tamizy – Skalda 4 Flotylla (KK Fimmen) zostaje 28 lutego zaskoczona przez niszczyciel *Cotswold* i fregatę *Seymour*, które zatapiają na płn.-zach. od Ostendy S 220 (KL Helmut Drops). Trafienie spowodowało eksplozję torpedy i kuter szybko poszedł na dno w pierwszych godzinach 1 marca w rejonie na północny zachód od Ostendy. Zginęło 3 członków załogi, a pozostałych podnieśli z wody biorąc do niewoli Brytyjczycy.

6 Flotylla prowadziła operacje minowe na wschodnim wybrzeżu Anglii. Po jednej z takich akcji w nocy z 18/19 marca w rejonie Lowestoft zaatakowano konwój FS 1759. Niemcy zdołali zatopić wówczas *Rogate’a* (2871 BRT) i *Crichtouna* (1097 BRT), przy czym okazać się miało, że były to ostatnie alianckie statki zniszczone w wyini-

73. Hümmelchen G. *German Schnellboote...*

ku bezpośredniej akcji Schnellbootów w toku działań wojennych⁷⁴.

Kolejny wypad zrealizowany przez 2 S-Fl. w nocy 21/22 marca, nie przyniósł już żadnych sukcesów, kosztował natomiast Kriegsmarine utratę kutra *S 181* (OL Martin Schlenck). W drodze powrotnej do bazy siły 2 Flotylli zostały w rejonie na północny-zachód od wyspy Texel, zaatakowane pociskami raketowymi i ogniem broni maszynowej przez samoloty typu „Beaufighter”. Na pokładzie trafionego i podpalonego *S 181* zginął d-ca Flotylli KL Hermann Opdenhoff, d-ca kutra i 12 członków załogi, a pozostałych uratował *S 209*. W wyniku ataku lotniczego uszkodzony został również *S 210*.

22/23 marca 6 i 4 Flotylla rzuca miny między Tamizą–Skaldą.

24/25 marca operacja zostaje ponowiona przez 4, 9 i 6 Flotyll, lecz tylko 9 udaje się miny postawić. 4 i 6 zostają odepchnięte przez niszczyciele *Arendal* (norweski) *Krakoviak* (polski) oraz fregatę *Riou* (brytyjska).

25/26 marca 4 Flotylla rzuca następną zagrodę między Tamizą a Skaldą i kilkakrotnie usiłują jej w tym przeszkodzić brytyjskie MTB i jeden z niszczycieli typu „Hunt”.

Na postawionych 22 marca minach toną grecki frachtowiec *Eleftheria* (7247 BRT), 28.3 belgijski kuter rybacki oraz brytyjska barka desantowa *LCP 840*. Uszkodzeń doznaje norweski zbiornikowiec *Belinda* (8325 BRT).

Od 26 marca 5 i 8 Flotylla przechodzą na Bałtyk i do Norwegii.

30 marca 1945 siły 8 USAAF przeprowadziły nalot na bazę Kriegsmari-

ne w Wilhelmshaven, w czasie, którego zniszczone zostały między innymi *S 186*, *S 194* i *S 224*.

W nocy 6/7 kwietnia siły 2 S-Fl. (KL Hugo Wendler) z *S 174*, *S 176*, *S 177*, *S 209*, *S 210* i *S 221* przeprowadziły operację minowania ujścia rzeki Humber. W drodze powrotnej niemiecki zespół natknął się na okręty Royal Navy – niszczyciel eskortowy *Haydon* i fregatę *Cubitt*, do których dołączyły kutry 22 Flotylli MTB. Momentalnie doszło do starcia, w którym Brytyjczycy utracili kuter *MTB 5001*, a następnie *MTB 494*, staranowany przez *S 176* (d-ca Olt. FW Stockfleth). Następnie doszło również do kolizji *S 177* (Olt. Karl Boseniuk) z *MTB 5001*. Ta nie wyszła na zdrowie *S 177*, który został w jej wyniku ciężko uszkodzony, co spowodowało, że Niemcy musieli go pozostawić, po przejściu całej załogi przez *S 174*. Ostrzelany *S 176* stanął w płomieniach i wkrótce poszedł na dno z 5 członkami załogi, natomiast pozostałych uratowały brytyjskie *MTB 497* i *MTB 775*. Wspomniana akcja okazała się ostatnią przeprowadzoną przez 2 S-Fl.

Następnej nocy, 7/8 kwietnia 4 i 6 Flotylla (KK. Fimmen i KL Matzen) z *S 205*, *S 204*, *S 219*, *S 202*, *S 703* i *S 304* wzgl. *S 222*, *S 705*, *S 211*, *S 223*, *S 704*, *S 212* oraz *S 706* stawiają miny na trasie Tamiza–Skalda, po której kierowane jest aliancki zaopatrzenie na kontynent. W walkach z brytyjskimi MTB, 4 Flotylla traci *S 202* (KL Joachim Wiencke) i *S 703* (OL. Dieter Steinhauer) w wyniku kolizji. Na pierwszym zginęło 6 ludzi, w tym d-ca kutra, a na drugim odpowiednio – 7 marynarzy. Pozostałych

rozbitków wzięli do niewoli Brytyjczycy. Tej samej nocy w rejonie Ostendy wszedł na minę i zatonął z 20 członkami załogi na pokładzie *S 223* (OL Enno Brandi). *S 223* z 6 Flotylli tonie na minie koło Ostendy. 9 Flotylla (KK von Mirbach) z *S 206*, *S 168*, *S 130*, *S 175*, *S 207* i *S 214* jest zmuszona przez złą pogodę do odwołania zaplanowanej akcji przetransportowania do ujścia Skaldy wybuchowych motorówek, „Linse” przeznaczonych dla oddziałów Kampfmittel adm. Heyego.

Mimo ponoszonych strat Kriegsmarine z uporem kontynuowało operacje minowe także w nocy z 12/13 kwietnia. W trakcie tej akcji uszkodzony został *S 205*, jednak zdołał bezpiecznie dotrzeć do Hoek van Holland.

Sytuacja na froncie lądowym, na którym wojska alianckie nieustannie parły naprzód oraz narastający brak paliwa, sprawiły, że działania Schnellbootów na Zachodnim TDW wygasły w niejako naturalny sposób.

W momencie przerwania działań zbrojnych na froncie zachodnim, co nastąpiło de facto z dniem 5 maja 1945, w portach holenderskich Den Helder i Rotterdam pozostało jeszcze 21 kutrów torpedowych, w tym 15 sprawnych technicznie z pięciu Flotylli (2, 4, 6, 8 i 9), które następnie po kapitulacji Niemiec trafiły w ręce Aliantów⁷⁵.

74. Morozow M., Patjanin S., Barabanow M., *Atakujut...*

75. Były to w Den Helder 2 S-Fl (*S 210*, *S 221*) i 8 S-Fl. (*S 197*, *S 701*) oraz w Rotterdamie 4 S-Fl. (*S 204*, *S 205*, *S 219*, *S 304*), 6 S-Fl. (*S 211*, *S 212*, *S 213*, *S 222*, *S 704*, *S 705*, *S 706*) i 9 S-Fl. (*S 130*, *S 168*, *S 175*, *S 206*, *S 207*, *S 214*).





Morze Śródziemne 1940-1945

Jeden z niezidentyfikowanych kutrów w czasie przejścia francuskimi wodami śródlądowymi na Morze Śródziemne. Fotografia wykonana przez amerykańskiego attaché akredytowanego przy rządzie Vichy. Fot. „Warship International”

Działania zbrojne II wojny światowej w basenie Morza Śródziemnego rozpoczęły się dopiero z chwilą wypowiedzenia przez Włochy wojny Francji i Wielkiej Brytanii, co nastąpiło w dniu 10 czerwca 1940 roku. Bardzo szybko, bo jeszcze pod koniec tego miesiąca, walczącymi stronami pozostały jedynie Wielka Brytania wraz z Commonwealthem i Włochy, lecz te ostatnie zupełnie nie potrafiły wykorzystać swej lokalnej przewagi nad przeciwnikiem. Sytuacji tak naprawdę nie zmienił nawet fakt zdobycia wraz z Niemcami wiosną 1941 Jugosławii i Grecji. Rzecz w tym, że włoski sojusznik wojenny, jakim byli Niemcy, nie dysponował na Morzu Śródziemnym własnymi okrętami. Stąd też w drugiej połowie roku 1941 w kręgach SKL (Seekriegsleitung – pol. Kierownictwo Wojny Morskiej) Kriegsmarine powstała koncepcja przerzucenia własnych jednostek na ten akwen. Problem w tym, że przez pozostającą praktycznie w rękach Brytyjczyków Cieśninę Gibraltarską można było co najwyżej próbować przepchnąć U-Booty. Dla jednostek nawodnych pozostały jedynie, pamiętając jeszcze czasy Napoleona, śródlądowe drogi wodne Francji, co siłą rzeczy limitowało wielkość samych okrętów.

Ostatecznie zdecydowano się na przerzucenie właśnie tą drogą 3 Flotyli Kutrów Torpedowych (KptLt. Friedrich Kemnade) oraz 6 Flotyli Kutrów Trałowych. Po zakończeniu wczesnej jesieni 1941 fazy aktywnych działań na

Bałtyku, operująca tam 3 S-Fl. została skierowana do Wilhelmshaven. Tam po odpowiednich przygotowaniach pierwsza grupa kutrów (S 31, S 34, S 35, S 55 i S 61) rozpoczęła w dniu 7 października transfer, początkowo do Rotterdamu, a następnie Renem do Strasburga, po czym system kanałów Ren-Rodan i dalej Rodanem do Morza Śródziemnego, by ostatecznie 16 października osiągnąć La Spezia⁷⁶.

Druga grupa kutrów (S 43, S 56, S 57, S 58 i S 59) miała mniej szczęścia, bowiem z powodu niskich stanów dróg śródlądowych „ugrzęzła” na kilka tygodni we francuskich kanałach i do La Spezia zdoła dotrzeć dopiero w dniu 15 stycznia 1942 r.

Schnellbooty pierwszej grupy osiągnęły w początkach listopada 1941 gotowość bojową i „zadebiutowały” (3 S-Flottille – KptLt. Kemnade) postawiła w dniach 3-7 listopada koło Malty zapory minowe „MT.25-27” składającej się z 108 min typu UMB, 47 protektorów (w tym 29 z ładunkami wybuchowymi). Akcję powtórzono w nocy 12/13 grudnia 1941 z portu Augusta na Sycylii. W trakcie kolejnych nocnych akcji 15, 22, 23 i 31 grudnia, Niemcy postawili łącznie 73 miny na wejściu do Grand Harbour⁷⁷.

Do bazy w Augustie na Sycylii 5 lutego dotarła druga grupa Schnellbootów i 3 S-Fl. w pełnym już składzie została przesunięta do Porto Empedocle na południowym, wybrzeżu wyspy, co miało ułatwić działania

przeciwko brytyjskim konwojom na wodach Cieśniny Sycylijskiej.

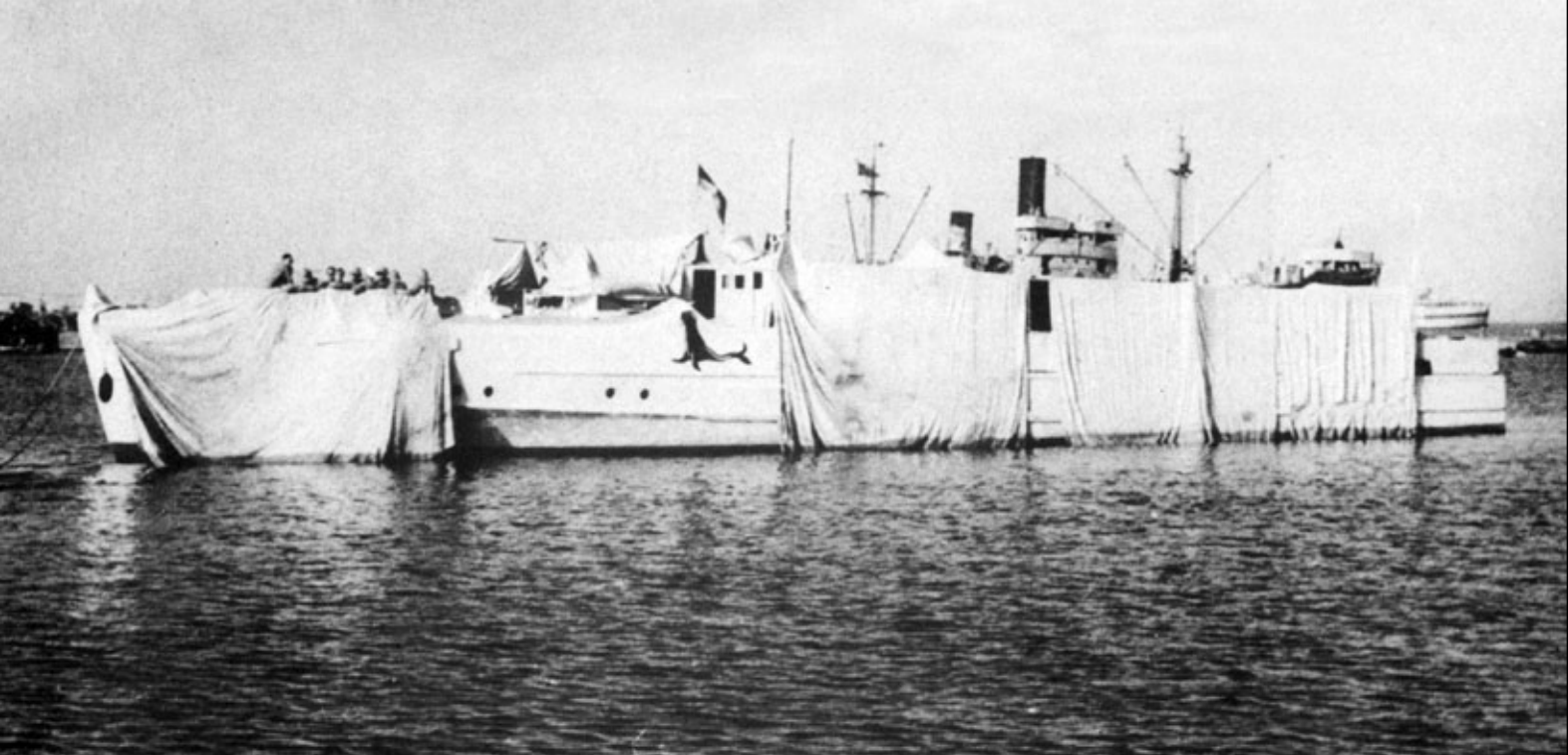
W okresie między 12 kwietniem a 25 majem 1942 r. – jednostki 3 Flotyli postawiły 12 zapór minowych. 3 Flotylla (KK Kemnade) stawia obronne zagrody minowe koło Susay (12/13.4, 2.5), Bizerty (14, 25.4, 6.5) i Porto Empedocle (16/17, 23 oraz 25.5), w sumie 385 min.

W nocy 7 maja 1942 Schnellbooty odniosły swój pierwszy wymierny sukces, zatapiając ogniem artyleryjskim kuter dozorowy Royal Navy *ML 130* (73 t) i biorąc do niewoli jego 11-osobową załogę. Przez cały czas kontynuowano również operacje minowe na podejściach do portu La Valetta, do 17 maja 1942 w wydaniu 3 Flotyli (KptLt. Kemnade), która stawia na wschód i północny – wschód od Malty kolejne zapory minowe „MT.19 – MT.24” (108 min, 62 protektorów, tym 46 z ładunkami wybuchowymi), tworząc swoisty pas minowy wokół tej bazy Royal Navy.

Wieczorem 9 maja dwie grupy Schnellbootów Flotyli wyszły w morze. Zadaniem pierwszej było przeprowadzenie ataku torpedowego na wykryte przez rozpoznanie lotnicze okręty Royal Navy, a drugiej minowanie podejścia do portu. W trakcie tej operacji S 31 (Olt. Heinrich Haag) wszedł 10 maja koło La

76. Zbeletyzowane informacje o przerzucie kutrów śródlądowymi drogami wodnymi Francji – Piwowoński J. *Okręty „płyną” po lądzie*, Gdynia 1959.

77. Hümmelchen G. *German Schnellboote...*



Zamaskowany Schnellboot z 3 Flotylli (foka) sfotografowany w libijskim porcie Derna.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Valetty na brytyjską minę i natychmiast zatonął z 8 ludźmi na pokładzie, lecz pozostałych udało się uratować.

W trakcie jednej z kolejnych operacji 17 maja Schnellbooty dostały się pod silny ostrzał baterii artylerii nadbrzeżnej, zainstalowanych na Malcie. Kuter S 34 (Günther Schulz) został trafiony w maszynownię, w której zginęło 3 członków załogi. S 59 postawił zasłonę dymną, po czym przejął załogę poważnie uszkodzonej jednostki. O godz. 02:42 na pokładzie S 34 odpalono ładunek wybuchowy, jednak okręt nie chciał pójść na

dno i ostatecznie musiało „dobić” go Luftwaffe.

W maju 3 S-Fl. otrzymała wzmocnienie w postaci przerzuconej trzeciej grupy jednostek (S 20, S 36, S 55 i S 60).

W dniu 21 maja 1942 grupa 5 kutrów została przerzucona trasą via Zatoka Suda na Krecie do Dorny w Libii, którą osiągnęła 27 tego miesiąca. Na przełomie maja i czerwca do Dorny dotarła również druga grupa Schnellbootów 3 Flotylli – S 30, S 35, S 60 i S 65.

W nocnej akcji 3/4 czerwca na wybrzeżu na wschód od Tobruku kuter

S 57 (d-ca Olt. Günther Erdmann) zatopił dozorowiec *Cocker* (305 BRT).

14 czerwca 1942 – kutry torpedowe miały także swój udział w działaniach przeciwko alianckim konwojom z zaopatrzeniem dla Malty, prowadzonym w ramach operacji pod kryptonimem „Vigorous” i „Harpoon”. Operujące z Dorny Schnellbooty 3. S-Flottille (w zastępstwie Oblt.z.S. Wuppermann) z S 56, S 54, S 55, S 58, S 59 i S 60) natykają się wieczorem na konwój wschodni. S 56 (Oblt.z.S. Wuppermann) torpeduje brytyjski krążownik *Newcastle*

Włoskie kutry torpedowe, na fotografii MAS 505 w 1942 roku, z racji małej dzielności morskiej oraz autonomiczności tylko sporadycznie współdziałały z niemieckimi Schnellbootami.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco



(10.1942-03.1943 w remoncie w Nowym Jorku),⁷⁸ a S 35 (Oblt.z.S. Horst Weber) zatopił niszczyciel *Hasty*⁷⁹.

W dniu 20 czerwca 1942 siły „Afrika Korps” zajęły Tobruk, a rankiem 21 w tym rejonie pojawiły się kutry 3 Flotylli (Kptlt. Kemnade) z S 36, S 54, S 55, S 56, S 58 i S 59, które wyszły z Darny w kierunku Tobruku w poszukiwaniu „łupów”, pod postacią uciekających z tego portu brytyjskich jednostek. 21 czerwca w pojedynku z południowoafrykańskim pomocniczym trałowcem *Parktown* (250 BRT) ciężkie uszkodzenia odnosi S 58 (Oblt. Eberhard Geiger †, 7 członków załogi rannych). Ich łupem okazuje się być 1 żaglowiec o napędzie motorowym i 6 zatopionych lub zdobytych barek LCS oraz 2 patrolowce typu ML. S 55 (Oblt. Weber) zdobywa *LCT 150* (450 ts). Wspomniany *LCT 150* okazał się być nawigacją jednostką, która wpadła w ręce Niemców.

Z uwagi na odniesiony przez Rommła sukces, Hitler ostatecznie rezygnuje z próby zdobycia bardzo ważnej Malty.

Tobruk przez kilka dni pozostawał bazą 3 S-Fl., którą jednak 2 lipca przesunięto do zdobytego przez Niemców 29 czerwca Marsa Matruh. Już w nocy z 4/5 lipca w oparciu o tę bazę Schnellbooty przeprowadziły atak na Aleksandrię, który nie przyniósł jednak żadnych rezultatów.

Bazujące w Marsa Matruh kutry torpedowe stały się celem ataków brytyjskiego lotnictwa w dniach 7 i 11 lipca.

W początkach sierpnia 3 S-Fl. działała de facto w trzech odrębnych grupach z Marsa Matruh, Zatoki Suda i Augusty na Sycylii. W dniu 13 sierpnia 1942 bazujące w Augście S 30 (Oblt. Weber), S 36 (Oblt. Brauns) wraz z włoskimi MAS 554 (Oblt. Calcagno) i MAS 557 (Lt. Cafiero) konwój zmierzający na Maltę w ramach operacji pod kryptonimem „Pedestal” uzyskując trafienia w *Rochester Castle’a*, *Santa Elisę* (8379 BRT), *Almerię Lykes* (7773 BRT) oraz *Wairangi* (12 436 BRT), z których trzy wymienione jako ostatnie natychmiast poszły na dno.

W związku z zaobserwowaną koncentracją alianckich sił w zachodniej części Morza Śródziemnego jednostki 3 S-Fl.⁸⁰ przesunięto zrazu do Trapani, a następnie 11 listopada czasowo do Bizerty w Tunezji.

3 Flotylla (Kptlt. Kemnade) stawia w dniach 3-7.11 koło Malty zapory minowe „MT.25-27” (108 min typu, 47 ochraniaczy, w tym 29 z ładunkami wybuchowymi).

Łądowanie Aliantów we francuskiej Afryce Północnej w dniu 8 listopada 1942 (operacja pod kryptonimem „Torch”) zmieniło sytuację strategiczną przeciwników, wymuszając na Niemcach podjęcie nowego rodzaju działań bojowych – eskortowania własnych konwojów, zagrożonych zarówno z morza jak i powietrza.

Z dniem 15 grudnia 1942 na Morzu Śródziemnym pojawiła się nowa

formacja Kriegsmarine w postaci utworzonej 1 kwietnia w Swinemünde (Świnoujściu) 7 S-Fl. (KptLt. Hans Trummer). W składzie flotylli znalazło się 8 Schnellbootów typu S-151, holenderskiej budowy, które dzięki swym mniejszym gabarytom nadawały się do transferu śródlądowymi drogami wodnymi Francji.

Nowy 1943 rok bazujące w Bizercie Schnellbooty rozpoczęły od sukcesu, jakim było zatopienie 7 stycznia przez S 58 w rejonie Bône trałowca *Horatio* (545 t), przy czym z liczącej 35 ludzi załogi ocalały tylko 2 osoby. W dniu 7 stycznia 1943 do Bizerty dotarła w charakterze wzmocnienia 7 Flotylli, dysponująca 7 sprawnymi jednostkami.

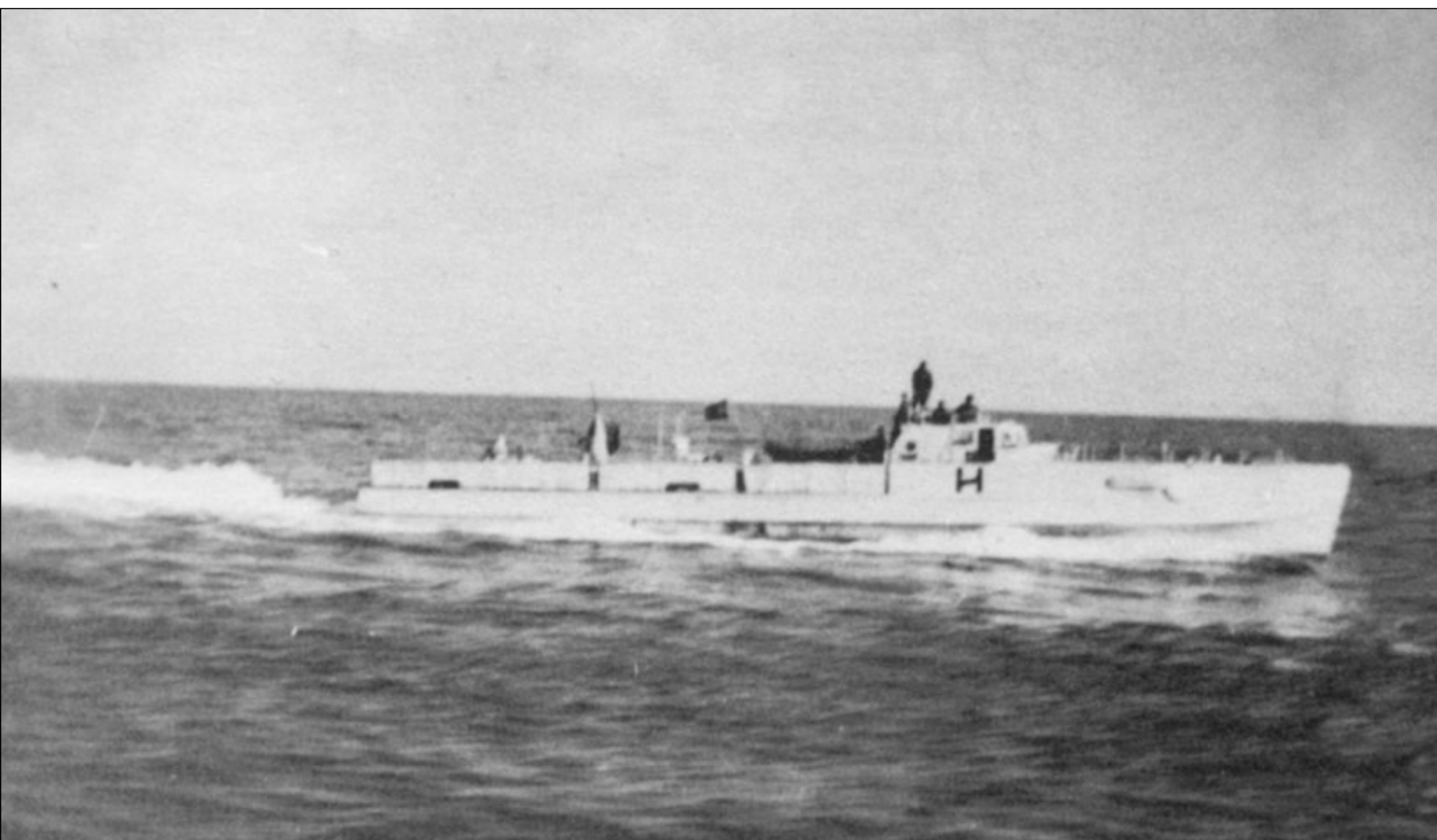
Tymczasem kutry bazujące na Sycylii stały się celem amerykańskiego lotnictwa, które 23 i 30 stycznia atakowało Augusta, a 29 Porto Empedocle, powodując straty wśród załóg i uszkodzenia okrętów.

W ramach ofensywy powietrznej alianantom przeciwko Włochom w dniach 4/5–28.2.1943) uszkodzony zostaje 28

78. *Newcastle* – bryt. KL typ *Southampton*, zbud. 1936-38, wyp. 9100/11 540 t, wymiary 180,3 x 15,5 x 4,2 m, turb. par. 75 000 KM, pręđ. 32,5 w., uzbr.: 12 x 152 mm, 8 x 102 mm plot, 16 x 40 mm plot. 18 x 20 mm plot, 6 wt kal. 533 mm, 2 wsam, załoga 741 ludzi, po uszkodzeniu remont w USA.

79. *Hasty* – bryt. N, typ *H*, zbud. 1935-37, wyp. 1340/1854 t, wymiary 98,1 x 10,1 x 2,6 m, turb. par. 134 000 KM, pręđ. 35,5 w., uzbr.: 4 x 120 mm, 1 x 76 mm plot., 8 x wkm kal. 12,7 mm plot., 4 wt kal. 533 mm, załoga 145 ludzi.

80. Trafiły tam S 30, S 35, S 56, S 57 i S 60.





Baza w Pireusie w 1941 roku. Z prawej eks-jugosłowiańskie jednostki pod włoską banderą.

Fot. zbiory Jean-Louis Roba, Archiwum Kugler

lutego w Palermo trafiony bombą S 56; po remoncie powraca do linii.

W trakcie kolejnej operacji minowej prowadzonej 28 lutego na północny zachód od Bizerty wszedł na minę i zatonał z całą liczącą 22 ludzi załogą, kuter S 35 (Olt. Karl-Heinz Stolzenburg).

Podczas wypadu pod przyładek Bône, gdzie stacjonowały niszczyciele Force Q, S 55 (Oblt.z.S. Weber), działający w grupie, która miała postawić dodatkową zapórę minową obok postawionej

już przez siebie własnej, tzw. flankującą, zajmuje dogodną pozycję do ataku i 12 marca 1943 zatapia brytyjski niszczyciel *Lightning*⁸¹, choć niektóre źródła upatrują autorstwa sukcesu w działaniach S 158 dowodzonego przez Olt. Clausa Schultze-Jenę. W trakcie tej akcji straty wśród załóg poniosły S 158, S 60 i S 55, przy czym dwie ostatnie jednostki zostały nieznacznie uszkodzone.

O skali prowadzonych operacji minowych może świadczyć fakt, że bazu-

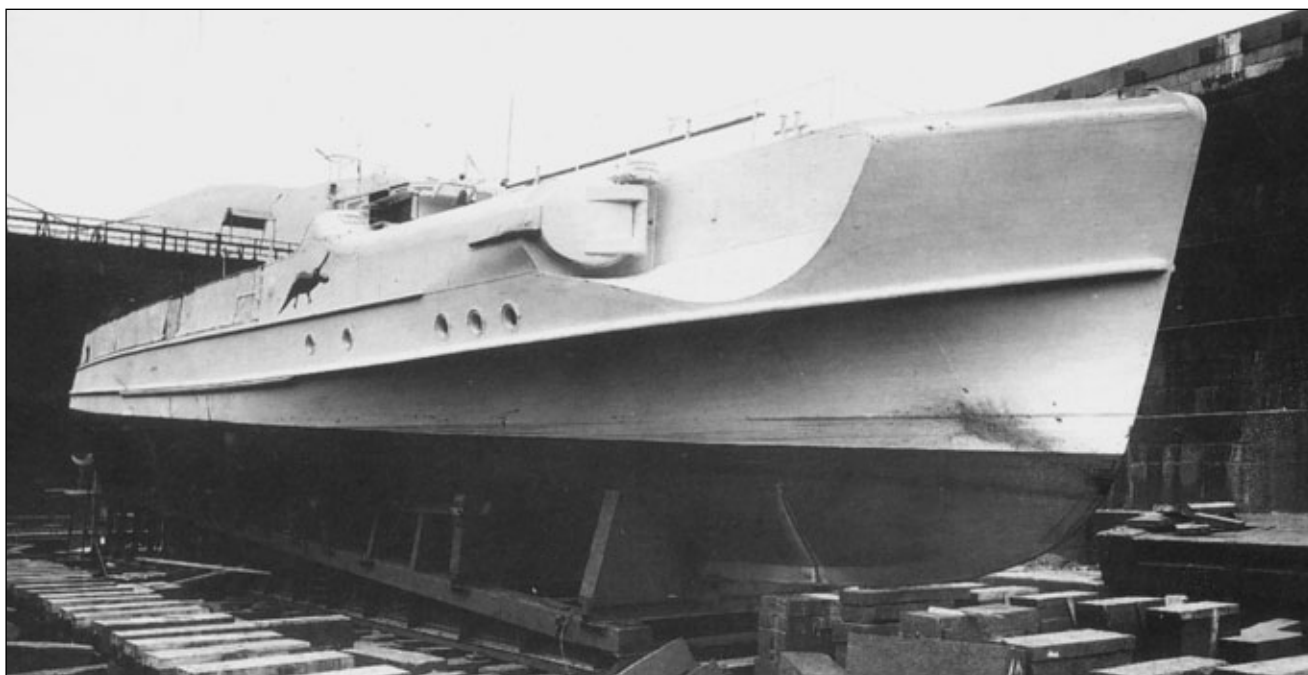
jące w Bizercie Schnellbooty w okresie między 16 grudnia 1942 a 12 marca 1943 postawiły łącznie 404 miny różnych typów i 195 ochraniaczy zagród minowych.

7 Flotylla w początkach kwietnia została wzmocniona kutrem RA 10

81. *Lightning* – bryt. N typ L, zbud. 1940/41, wyp. 1940/2661 t, wymiary 110,5 x 11,3 x 3 m, turb. par. 40 000 KM, pręđ. 36 w., uzbr.: 6 x 120 mm, 1 x 102 mm plot., 4 x 40 mm plot, 2 x 20 mm plot, 9 x wkm kal. 12,7 mm plot, 4 wt kal. 533 mm, załoga 240 ludzi.

Prawdopodobnie S 54 sfotografowany w czasie remontu w La Spezia w 1942 roku.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco



(eks-MTB 314, zdobyty w Tobruku we wrześniu 1942 (Lt. Brusgatis), jednak radość z „nabytku” trwała krótko, bo- wiem już 30 kwietnia samoloty typu „Spitfire” zniszczyły okręt w La Goulette, powodując śmierć 6, a rany dalszych 8 członków załogi.

12.4-25.5.1943 r. – 3 Flotylla (KKpt. Kemnade) stawia defensywne zagrody minowe koło Susy (12/13.4, 2.5), Bizerty (14, 25.4, 6.5), Porto Empedocle (16/17, 23 i 25.5), zanieczyszczając owe akweny łączną liczbą 385 min.

Ostatecznie w dniu 7 maja 1943 Schnellbooty definitywnie opuściły porty Tunezji, zdobyte przez Aliantów, przechodząc do Porto Empedocle i Trapani (7 S-Fl.). Jednostki nadal kontynuowały operacje minowe zarówno u wybrzeża Sycylii jak i Pantellerii, w trakcie, których dochodziło do potyczek z alianckimi siłami lekkimi i lotnictwem. W dniu 6 lipca samoloty myśliwsko-szturmowe zaatakowały Porto Empedocle zatapiając S 59 (Olt. Albert Müller) oraz uszkodzając S 55 i S 61.

Podczas jednych z nalotów, poprzedzających operację „Husky”, zniszczony zostaje w Porto Empedocle w dniu 6 lipca S 59.

10 lipca rozpoczęła się aliancka operacja pod kryptonimem „Husky”, polegająca na lądowaniu na Sycylii, której próbowały przeciwdziałać, zresztą bez większych sukcesów, również niemieckie kutry torpedowe. Po opanowaniu Sycylii, co nastąpiło do 17 sierpnia, Schnellbooty

przenieśli się do Tarentu i Viareggio na zachodnim wybrzeżu Włoch.

Wcześniej, bo 16 lipca, została utworzona 1 Schnellbootdivision (pol. Zgrupowanie Kutrów Torpedowych) pod dowództwem F-Kpt. Herberta-Maksa Schultza, w której skład weszły: 3 S-Fl. oraz 7 S-Fl. Należy przy tym zaznaczyć, że okręty tego zgrupowania porozrzucane w wielu punktach Morza Śródziemnego znajdowały się w większości w dość kiepskim stanie z uwagi na wysoki stopień zużycia i braki zaopatrzeniowe.

Niepowodzenia w działaniach wojennych, dość powiedzieć, że 3 września 1943 siły brytyjskiego XIII Korpusu przekroczyły Cieśninę Messyńską, podejmując działania już nas włoskim „bucie”, skłoniły władze Włoch do podjęcia z aliantami wcześniejszych rozmów o zawieszeniu broni, co nastąpiło na początku lipca 1943 r., które ostatecznie weszło w życie 8 września 1943. Po uprzednich ustaleniach Wcześniej odsunięto od władzy Mussoliniego, co nastąpiło już 25 lipca. Zawieszenie broni spowodowało jednak ogromne zamieszanie tak wśród samych Włochów, jak i ich dotychczasowych sojuszników Niemców.

Po wystąpieniu radiowym generała Eisenhowera, który z Algieru obwieścił fakt podpisania z Włochami zawieszenia broni, niemieckie oddziały w ramach operacji – „Fall Achse” – rozpoczynają rozbrajanie włoskich sił zbrojnych.

Najlepszym przykładem panującego bałaganu i ogólnego chaosu, a równocześnie ludzkiej determinacji, co

poskutkowało, że Niemcy zaczęli traktować mocno zdezorientowanych Włochów jako kolejnych przeciwników, czego przykładem mogą być działania kutrów S 54 (Olt. Klaus-Degenhard Schmidt) oraz S 61 (po d-cy Bootsmat (bosm.) Friedel Blömker), które 8 września zastały w bazie w Tarencie. Okręty pośpiesznie opuściły port, minując jego wejście (30 min typu TMB/TMA) i podjęły marsz ku Wenecji, przy czym, przylączył się do nich okręt desantowy (Marinefahrprahm) FM 478. 10 września około godz. 12:25 w rejonie Przylądka S. Maria Leuca niemiecki zespół zniszczył włoski pomocniczy trałowiec *Victoria* (91 BRT). O godz. 15:00 kutry same zatopiły, przejmując załogę, FM 28 by nie spowolnił ich marszu. 11 września na wysokości Ankony Schnellbooty posłały na dno, po krótkim pojedynku artyleryjskim, uzbrojony jacht (kanonierkę) *Aurora* (935 BRT), a następnie przechwyciły uchodzący z Triestu do Tarentu transportowiec *Leopardi* (4572 BRT). Po obsadzeniu załogą przyciążono statek skierowano do Wenecji. Po pewnym czasie S 61 zatrzymał i opanował kolejne statki – *Sabaudia* (1590 BRT) oraz *Pontinia* (715 BRT). Nie dość na tym S 54 zatopił jeszcze 30 Mm na południe od Wenecji włoski niszczyciel *Quintinio Sella*⁸², który zatonął z 27 członkami załogi na po-

82. *Quintinio Sella* – wł. N zbud. 1926-27, wyp. 935/1503 t, wymiary 84,9 x 8,6 x 2,7 m, turb. par. 36 000 KM, pręđ. 35 w., uzbr.: 4 x 120 mm, 2 x 40 mm plot, 2 x wkm kal. 13,2 mm plot, 4 wt kal. 533 mm, załoga 120 ludzi.

S 54 lub S 55 u brzegów Leros, 20 listopada 1943 roku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer





Miniaturowy LS 7 w rejonie portu Phaleron w 1944 roku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

kładzie. Po przybyciu do Wenecji d-ca S 54 odebrał w dniu 12 września kapitulację włoskiego garnizonu. Za swój wyczyn Olt. Schmidt został odznaczony Krzyżem Rycerskim, a bosm. Blömker otrzymał Deutsches Kreuz In Gold⁸³.

9-16 września 1943 – Morze Tyrreńskie – operacja „Avalanche”, czyli lądowanie amerykańskiej 5 Armii (gen.-por. Clark) w Zatoce Salerno.

Kutry torpedowe S 30 (Olt. Johannes Backhaus) i S 33 (Olt. Günther Brauns) wzięły udział w przejęciu włoskiej bazy morskiej Poli (Pula), które nastąpiło w dniu 10 września 1943.

Część sił 3 i 7 Flotyli znalazła się po zawieszeniu broni w zachodniej części Morza Śródziemnego (Morze Tyrreńskie). W nocy z 10/11 września Schnellbooty S 151, S 152 i S 158 z Civitavecchia zaatakowały rejon Salerno. Wystrzelone wówczas torpedy dosięgły amerykański niszczyciel *Rowan*⁸⁴, który trafiony w komorę amunicyjną, zatonął w ciągu zaledwie 40 sekund z większością załogi. Zdołano uratować zaledwie 72 rozbitków.

12 września 1943 r. komando spadochroniarzy pod dowództwem gen.-por. Studenta i Otto Skorzenego uwalnia Mussoliniego znajdującego się w areszcie domowym w hotelu u stóp Gran Sasso (Abrazja). Tego samego dnia dochodzi do utworzenia na okupowanych teraz przez Niemców obszarach Włoskiej Republiki Socjalnej (Repubblica Sociale Italiana [RSI]) ze stolicą w Salò nad jeziorem Garda, zupełnie

podporządkowanej Niemcom. Królestwo Włoch z królem Viktorem Emanuele III znajdujące się pod protekcją Aliantów oficjalnie nie uznało utworzenia RSI.

Podejmowane w następnych dniach akcje w rejonie Salerno nie przyniosły już żadnych sukcesów, w czym swój udział miały zarówno szczelniejsza aliancka osłona jak i zły stan techniczny niewielkich sprawnych Schnellbootów. Dość powiedzieć, że w tym czasie w Tulonie znajdowały się po 4 kutry z 3 S-Fl. i 7-S-Fl. w stanie nie pozwalającym na podejmowanie działań bojowych, a dalsze 2 okręty z 7 Flotyli pozostawały w Viareggio. W czasie alianckiego nalotu na Tulon 20 listopada 1943 został zatopiony S 56, a S 58 i S 151 uszkodzone.

Trudno też się dziwić, że w takich okolicznościach w końcu października 1943 Niemcy zdecydowali o wycofaniu Schnellbootów z zachodniej części Morza Śródziemnego i przesunięciu ich na Adriatyk bądź Morze Egejskie. Realizacja tej, mimo wszystko dość skomplikowanej pod względem logistycznym operacji, polegającej na przetransportowaniu kutrów na lawetach do Piacenzy, a dalej rzeką Po na Adriatyk, okazała się trudniejsza niż początkowo sądzono z uwagi na konieczność pogłębienia nurtu rzeki i zajęła faktycznie około 4,5 miesiąca. W marcu 1944 na spokojniejsze wody Adriatyku dotarło w końcu 11 Schnellbootów, które w pierwszej kolejności wymagały jednak remontu.

Już wcześniej, bo jeszcze w połowie sierpnia 1943 kutry 3 S-Fl. (S 36 i S 55) znalazły się w greckiej Salaminie nad Morzem Egejskim, dokąd trafiły w związku z koniecznością przeprowadzenia niezbędnego remontu stocznioowego. S 55 wszedł w skład sił przeznaczonych do realizacji operacji pod kryptonimem „Leopard”, której celem było opanowanie wyspy Leros na Dodekanezie. Zadaniem jednostki było eskortowanie stawiacza min-transportowca *Drache* z Pireusu na Samos, a po kilku dniach również w drodze powrotnej.

W początkach grudnia 1943 do Salamin dotarł S 54, który został „zastrudniony” w charakterze eskorty niemieckich transportów na Samos i do Salonik. W trakcie jednej z takich operacji w dniu 22 kwietnia 1944 Schnellboot, którym dowodził Olt. Klaus-Degenhard Schmidt, wszedł na minę odnosząc poważne uszkodzenia, kuter doholowano do Salonik, gdzie z uwagi na skalę zniszczeń został z dniem 8 września wycofany ze służby, a następnie 31 października 1944 wysadzony w powietrze w chwili poddawania miasta.

Z dniem 1 listopada 1943 we wschodniej części Morza Śródziemnego sformowano nową 24 S-Fl. (KptLt. Hans-

83. Himmelmchen G, *Die Deutschen...*

84. *Rowan* – am. N typ *Benham*, zbud 1937-39, wyp. 1500/2045 t, wymiary 104 x 10,8 x 3 m, turb. par. 50 000 KM., pręđ. 38,5 w., uzbr. 4 x 127 mm, 4 x 40 mm, 6 x 20 mm, 16 wt kal. 533 mm, załoga 240 ludzi.

-Jürgen Meyer), w której skład weszły eks-włoskie „trofea”. Pierwotny trzon Flotylli stanowiły 4 kutry zbudowane w latach 1936–1938 przez stocnię Lürssen dla Jugosławii (*S 601*, *S 602*, *S 603* i *S 604*), do których dołączyły *S 511* oraz *S 512* (eks-MAS 522 i MAS 542). Już 4 grudnia, podczas nalotu (maszyny typu „Beaufighter”) na Makronisos (Cyklady, na Morzu Egejskim położona niedaleko wybrzeży Attyki) zatopiony zostaje *S 511* (2 poległych).

Stare, jeszcze eks-jugosłowiańskie, kutry miały stałe problemy ze swymi benzynowymi w końcu silnikami, które cechowała wysoka awaryjność, a co gorsza łatwopalność, obniżająca wartość bojową jednostek.

Wróćmy jednak na Adriatyk, gdzie kutry torpedowe skierowano do działań przeciwpartyzanckich na wodach przybrzeżnych. W dniu 9 stycznia Schnellbooty *S 36* i *S 55* podjęły takie działania w rejonie wyspy Vis, a następnie zatrzymały partyzancki żaglowiec z materiałami wojskowymi. Nazajutrz 10 okręty stały się na zachód od wyspy Korčula (Adriatyk) celem ataku lotnictwa myśliwsko-bombowego, które ciężko uszkodziło oba kutry. *S 55* następnie tonie w wyniku eksplozji własnych torped. Załogę uratował, *S 36*, który odszedł do Kotoru, a następnie na remont do Pola (Puli).

W dniu 27 stycznia 1944 *S 601* i *S 603* zostały w pobliżu wyspy Korfu zaatakowane przez samoloty typu „Spitfire”, ponosząc straty wśród załóg. W końcu marca 3 sprawne okręty Flotylli zostały przerzucone trasą via Chalkis i Volos do Salonik, które osiągnęły 18 kwietnia 1944.

W nocy z 15/16 marca kutry *S 36* i *S 61* przeprowadziły wypad u wybrzeży Dalmacji w rejonie wyspy Mljet, zatapiając partyzancką jednostkę *NB-2*⁸⁵.

24 kwietnia 1944 – Morze Egejskie, *S 54* uszkodzony koło Kefalonii przez minę (3 zabitych, 5 rannych). Odholowany do Salonik, lecz nie został już naprawiony.

W maju 1944 dotarła do Aten drogą lądową (!) kolejna dość egzotyczna Flotylla, a mianowicie 21 S-Fl. (KptLt. Ludwig Graser), sformowana we wrześniu 1943 w Eckernförde z niewielkich kutrów torpedowych typu *LS*, przeznaczonych pierwotnie dla rajderów. Zgodnie z założeniami operacyjnymi, te uzbrojone w 2 torpedy kal. 450 mm i rozwijające prędkość 38 węzłów jednostki, miały operując z wyspy Korfu atakować alianckie konwoje w Cieśninie Otranto. Z szumnych planów nic nie wyszło i kutry w lipcu trafiły do bardziej prozaicznych zadań, jakimi były działania eskortowe w porze dziennej. 4 jednostki skierowano na Rodos, a pozostałe do Faleronu.

Kariera kutrów typu *LS* nie trwała długo. W początkach października 3 operowały na Leros, a 2 usuwały uszkodzenia w stoczni w Atenach. 10 października 1944 w Atenach wysadzono w powietrze 3 jednostki (*LS 8*, *LS 9* i *LS 11*) niezdolne do samodzielnego opuszczenia Morza Egejskiego. Jedyny sprawny do działań *LS 10* opuścił Ateny wraz z konwojem, kierując się do Salonik. 14 października lotnictwo dopadło okręt w Zatoce Volos, gdzie został zatopiony w wyniku bezpośredniego trafienia. Przebijający się samodzielnie na północny Adriatyk *LS 7* wszedł w dniu 13 października na piaszczystą mieliżnę w pobliżu wyspy Grado, gdzie jego opuszczony wrak został nazajutrz zniszczony przez brytyjskie samoloty myśliwsko-bombowe. 21 S-Fl., której większość personelu wcielono do wojsk lądowych, została formalnie rozwiązana z dniem 15 grudnia 1944.

Adriatyk – 7 Flotylla (KK. Trummer) z *S 153*, *S 155*, *S 156* i *S 157* niszczy w nocy na 1 czerwca na zachód od wyspy Vis (Lissa) jedną z partyzanckich żaglówek, zdobywa następne 2 kolejne biorąc ponad 100 jeńców.

W czasie wypadu zespołu 4 Schnellbootów (*S 153*, *S 155*, *S 156* i *S 157*)

85. Majewski S. *Bohaterowie Adriatyku*, Warszawa 1980, był to zdobyty pod Korculą eks-HZ-9 (80 t).

Jugosłowiańskie jednostki partyzanckie były twardym orzechem do zgryzienia dla Schnellbotów na Adriatyku, a to z racji ich silnego uzbrojenia w liczną artylerię małokalibrową.



w nocy z 11/12 czerwca w rejonie wyspy Hvar, Niemcy trafili na 2 brytyjskie niszczyciele, które przywitały ich ogniem. Jeden z nich – *Eggesford* zdołał trafić *S 153* (Olt. Sven Rautenberg), który szybko poszedł na dno z 17 ludźmi, w tym d-cą, na pokładzie.

24 czerwca kutry *S 154* i *S 156* eskortowały z Sibeniku stary torpedowiec *T 7*, nie zdołały jednak przeciwstawić się atakowi trójki brytyjskich MTB (*MTB 659*, *MTB 662* i *MTB 670*), które posłały „staruszką” na dno, a rola Schnellbootów ograniczyła się jedynie do podniesienia z morza 21 rozbitków.

Równo miesiąc później, 4 lipca, zespół 6 Schnellbootów⁸⁶ wyszedł w morze i w rejonie Cap Lovisto natknął się na 3 nieprzyjacielskie MTB. W trakcie starcia Niemcy zdołali zatopić *MTB 373* (47 t). W czasie potyczki doszło do kolizji *S 155* z *S 154*, w wyniku, której ten ostatni trafił do Splitu jako niezdolny do działań.

26 lipca *S 151* (Lt. Werner Pankow) wraz z eskortowanym statkiem *Vega* (333 BRT) został zaatakowany przez brytyjskie siły lekkie. *Vega* poszła na dno, a sam kuter ocalał, choć stracił 5 zabitych i 5 rannych członków załogi.

Również lotnictwo myśliwsko-bombowe zaatakowało w porcie Lido parę Schnellbootów *S 623* oraz *S 626* (eks-włoskie). Oba okręty poniosły dotkliwe straty w ludziach, na pierwszym zginęło 3, a rannych zostało dalszych

6 marynarzy, a drugi stracił odpowiednio 8 rannych.

19 sierpnia 1944 doszło do starcia 3 S-Fl. z brytyjskimi, nawodnionymi siłami lekkimi (*MTB 675*, *MGB 658* i *MTB 653*) w rejonie Dubrownika, w wyniku którego został zatopiony *S 57* (Olt. Hans-Georg Buschmann), tracąc 2 zabitych i 9 rannych. Straty w ludziach odnotowano także na *S 30*, *S 58* i *S 60*. Kutry torpedowe (w sumie 5) 3 Flotyli (KL A. Müller) wraz z 6 kanonierkami typu MAL eskortowały konwój złożony z 6 statków.

Przed Wejściem Północnym do Splitu, *S 158* zdobywa 9 października jeden z żaglowców z 4 partyzantami i jedną kobietą, których bierze do niewoli. Wroga jednostka zostaje zniszczona założonymi ładunkami wybuchowymi.

Z dniem 13 października przeprowadzono, z uwagi na braki kadrowe, reorganizację sił kutrów torpedowych (Zgrupowanie Kutrów Torpedowych – S-Boot-Division) na Adriatyku, łącząc ze sobą dotychczasowe 3 i 7 Flotyllę, do których w dniu 25 dołączono jeszcze 24 S-Fl. Jednostki 3 Flotyli tworzą 1 Grupę (Oblt.z.S. Backhaus), 7 Flotyli 2 Grupę (Oblt.z.S. Buschmann), a kutry 24 utworzyły 3 Grupę (OL Bollenhagen), na których czele stanął dotychczasowy dowódca 3 Flotyli (Kptlt. Günther Schulz).

Działające teraz w ramach nowej 3 S-Fl. w strukturze trzech grup bojowych Schnellbooty jeszcze w paździer-

niku podjęły ofensywne działania przeciwko obiektom na włoskim wybrzeżu w rejonie Ankony. Zaatakowano wówczas doki w Zapuntello na wyspie Molat oraz radiostację Punta Banastra.

18 października 1944 Adriatyk – z pomocą 24 Flotyli (Kptlt. H.J. Meyer) Lehrkommando 700 (Komando Szkolne 700 – Lt.z.S. von Wurzian) wyrusza w akcję ze swoimi motorówkami wybuchowymi „Linse”. *S 626*, *S 629* i *MS 75* wychodzą z dwoma motorówkami z Poli pod Ankonę. Wypad nie przynosi jednak żadnych efektów, co dotyczy również jednego z komand morskich z tzw. Marineeinsatzkommandos (MEK [Komando Operacyjne Marynarki Wojennej]), przeprowadzone 20 i 21 października u wybrzeży Visu. Zła widoczność uniemożliwia innemu komando MEK akcję 23 października przeciwko rurociągowi, jednej z linii kolejowych oraz zniszczenia mostu koło Fano. 27 października kończy się historia działalności 24 Flotyli Kutrów Torpedowych, jej jednostki weszły do wspomnianej wyżej 3 Flotyli. Następnego dnia (28.10) 2 Grupa 3 Flotyli traci w Sibeniku w wyniku nalotu sześciu brytyjskich „Mosquito” *S 158* (StObStrm. Hertwig) wraz z 2 członkami załogi, mając 8 rannych. *S 156* odnosi uszkodzenia.

86. Były to *S 151*, *S 154*, *S 155*, *S 156*, *S 157* i *S 158*.

Jedna z motorówek wybuchowych „Linse” na pokładzie eks-włoskiego Schnellboota.

Fot. zbiory Zvonimir Freivogel



31 października 1944 opuszczone zostają Saloniki, a ostatnie znajdujące się tam jeszcze jednostki zostają zniszczone, m.in. S 54.

W dniu 19 listopada 4 Schnellbooty – S 30, S 58, S 60 i S 61, bazujące w Poli (Pula) przeprowadziły wypad na włoskie wschodnie wybrzeże w rejonie Ankony. W toku operacji S 60 zatopił kabożowiec *Stella* (162 BRT), a S 61 podpalił i wysadził w powietrze trójmasztowy szkuner *Adua* (148 BRT). Według Rower/Hümmelchen – „*Die Chronik des Seekrieges*“, tego dnia „para“ 3 Flotylli (Kptlt. G. Schulz) niszczy pod Ankoną 2 jugosłowiańskie żaglowce o napędzie motorowym.

W grudniu 1944 złe warunki pogodowe uniemożliwiały praktycznie działania Schnellbootów na Adriatyku, stąd też czas ten wykorzystano na przeprowadzenie niezbędnych remontów. 3 grudnia do stoczni w Monfalcone trafiły kutry 3 grupy, które po zakończeniu prac powróciły do bazy w Poli.

Warto również zauważyć, że kutry torpedowe brały, choć na pewno nie w takiej skali jak na Kanale La Manche, brały również udział bezpośredni lub zabezpieczały operacje minowe, które na płytkich, przybrzeżnych wodach Adriatyku u wybrzeży Dalmacji przyczyniły się do powstania wielu strat wśród alianckich okrętów.

Na przełomie lat 1944/1945 1 Grupa 3 S-Fl., stacjonująca w Poli (Pula) dysponowała 6 jednostkami, 2 Grupa działająca w oparciu o Wenecję również posiadała 6 okrętów, w tym 5 sprawnych, zaś najliczniejsza była 3 Grupa w Grado, w której skład wchodziło aż 7 kutrów, w tym 5 gotowych do działań⁸⁷.

W nocy z 4/5 stycznia 1945 zespół 4 Schnellbootów 3 Grupy, OL Milbradta (S 33, S 58, S 60 i S 61) przeprowadził wypad w kierunku wyspy Molat na włoskim wybrzeżu. W czasie akcji w Zatoce Bregulie S 33 zatopił odpaloną torpedą (!) brytyjski mały kuter dozorowy *HDML 1163* (46 t), co stanowiło chyba swoisty rekord w nieefektywnym wykorzystaniu drogiego w końcu uzbrojenia. Następnie kuter S 61 ostrzelał torpedami Porto Nuccina, tyle tylko, że ugrzęzły one w postawionej sieci przeciwtorpedowej, nie czyniąc szkód.

Schnellbooty nadal współpracowały z Marineeinsatzkommando (MEK), o ile nadarzała się sprzyjająca okazja, w ich operacjach przeciwko obiektom na nieprzyjacielskim wybrzeżu. W nocy 9/10 stycznia S 58 oraz S 61 posłużyły za transport 11 członków komanda MEK 71, którzy wysadzili w powietrze most

u ujścia rzeki Tenna. W tym samym czasie S 621 dostarczył oddział rozpoznawczy, który rozpoznał, co dzieje się na wyspie Pettini.

Tę samą noc 3 Grupa 3 Flotylli (Oblt.z.S. Bollenhagen) z S 628, S 621, S 623, S 628, S 630 wychodzi z Grado i dostarcza ośmiu ludzi MEK 71, którzy mają przeprowadzić akcję dywersyjną „Gustav”, na wybrzeżu dalmatyńskim. Wieczorem 10 stycznia jednostki 1 Grupy 3 Flotylli miały ich oczekiwać i przejąć na swoje pokłady, lecz z uwagi na błędne wskazania kompasów S 60, S 33 i S 58 spowodowało, że weszły na podwodne skały koło wyspy Unije. W następnych dniach podejmowano wszelkie próby ściągnięcia nieszczęśników na głęboką wodę (sprowadzono holownik *Chirone*), lecz Brytyjczycy byli szybsi, gdyż 16 stycznia rano ukazał się zespół kutrów MGB i MTB i zaczęli do unieruchomionych jednostek prowadzić ogień. S 33 zostaje zniszczony torpedą z *MTB 698* i ogniem artyleryjskim kal. 57 i 20 mm (godz. 07:20), a pozostałe dwa odniosły tak poważne uszkodzenia, że załogi musiały je wysadzić w powietrze.

W nocy 18/19 stycznia zespół kutrów z 1 i 2 Grupy usiłował przedostać się z Poli na otwarty Adriatyk przez tzw. Kanał Zara, gdzie natknął się jednak na blokujące siły brytyjskie. W wyniku wymiany ognia trafione zostały S 30, S 151 oraz S 152.

W czasie przeprowadzonego przez alianckie lotnictwo 19 stycznia nalotu na Polę (Pula) poważnie uszkodzono S 154 (ObStrm. Erwin Schipke), który nie zdołał już powrócić do służby, niektóre źródła mówią nawet, że okręt został wówczas zatopiony. W nocy 22/23 stycznia kutry S 30, S 36 i S 61 przeprowadziły operację minową pod kryptonimem „Hansa”, stawiając 12 min typu UMB między wyspami Molat a Sestrugno.

W trakcie realizacji kolejnej operacji minowej koło Poli, tym razem pod kryptonimem „Hamburg” w nocy 2/3 lutego 1945, podczas pojedynku z brytyjskimi odpowiednikami, doszło do kolizji kutrów S 36 z S 61, w rezultacie, której oba Schnellbooty zostały na tyle poważnie uszkodzone, że nie powróciły już do służby. Od tej chwili kutry wychodzą w morze już bardzo sporadycznie, z uwagi na brak paliwa, więc i ewentualne sukcesy nie są już wysokie.

Baza w Pola stała się celem nalotu brytyjskich bombowców 7 lutego, a amerykańskich 13-go tego miesiąca.

W trakcie kolejnych dwóch nalotów 21 i 22 lutego zostało między innymi zniszczone Sperrwaffenkommando (pol. Dowództwo Broni Zaporowej), co w praktyce przekreśliło możliwość dalszego prowadzenia operacji minowych.

Bombardowanie 16 marca dotknęło dla odmiany stocznię Monfalcone, pozbawiając Schnellbooty niezbędnego zaplecza naprawczo-remontowego. Głównym jednak problemem de facto limitującym działania stał się niedobór paliwa, którego niedostatek praktycznie uwięził kutry w portach.

17 kwietnia 1945 – Morze Liguryjskie, potyczka kutrów torpedowych z alianckimi niszczycielami koło San Remo. Francuski niszczyciel *Trombe* zostaje trafiony przez jedną z włoskich motorówek wybuchowych (RSI).

Z czasem bezpośrednie działania lądowe dosięgły baz Schnellbootów. Na przełomie kwietnia i maja oddziały alianckie i współpracujące z nimi jugosłowiańskie siły Tito, podeszły pod Monfalcone i Triest. W dniu 1 maja 1945 partyzancki pocisk moździerzowy zniszczył w Monfalcone S 157 (Olt. Hans Ulrich Liebholt), na którym zginęło 3 członków załogi.

W tym samym dniu w Trieście uległy samozatopieniu S 629 (Lt. Ernst-Günther Müller) oraz S 623 (ObStrm. Elksneit).

Gdy w nocy z 1/2 maja do Istrii i Trieštu wkraczały siły partyzanckiej armii Tito, w samym Trieście pozostawało jeszcze 7 sprawnych Schnellbootów⁸⁸.

W dniu 2 maja 1945 dowodzący 1 S-Boot-Division KL Siegfried Wuppermann wraz z d-cą 3 S-Fl. KL Güntherem Schulz, postanowili wyprowadzić okręty z portu i przekazać je Brytyjczykom. Kutry opuściły Triest wraz z personelem flotylli na pokładach i przeszły do Ankony, gdzie poddały się przedstawicielom Royal Navy.

3 maja 1945 ostatnie kutry torpedowe na Morzu Śródziemnym S 30, S 36, S 61, S 151, S 152, S 155 i S 156 przechodzą z Poli do Ankony, aby skapitulować przez aliantami. Prośba o umożliwienie powrotu celem ewakuowania znajdujących się jeszcze w Poli piechurów, co ma im uniknąć pójścia do niewoli partyzantów marszałka Tito, nie zostaje przez przyjmującego kapitulację brytyjskiego oficera spełniona. Tym samym zakończyły się działania Schnellbootów na Morzu Śródziemnym.

87. Były to eks-włoskie S 623, S 626, S 627, S 628 i S 629.

88. Były to S 30, S 36, S 61, S 151, S 152, S 153 oraz S 156.

Morze Czarne 1941-1944



Grupa oficjeli Kriegsmarine w czasie wizytacji floty Schnellbootów jesienią 1942 roku w Konstancji.

Fot. zbiory August Koschlik

Podział kompetencji i stosunki między dowódcami sił „Osi” na Morzu Czarnym były jeszcze bardziej skomplikowane niż od uchodzących za „normalne” w przypadku samej Kriegsmarine. Niemieckie siły morskie podlegały Marine-Gruppen-Kommando (Mar.Gru.Süd), czyli Dowództwu Grupy Marynarki (Wojennej) Południe z siedzibą w Sofii (Generał – admirał Schuster, później admirał Fricke). Podlegały mu jeszcze dwie grupy niemieckiej marynarki na Morzu Egejskim i Adriatyckim, pomimo, że między operującymi na Morzu Czarnym jednostkami a tym działającymi na Morzu Czarnym jakakolwiek współpraca była w ogóle niemożliwa.

Komenderującymi admirałami na Morzu Czarnym byli po kolei, admirałowie Fleischer, Wurmbach, Witthoef-Emden, Kieseritzky, Brinkmann a szefem sztabu komandorowie von Arnswaldt i von Conrady.

Oprócz tego od początku roku istniała jeszcze niemiecka misja morska przy rumuńskiej flocie pod komendą wiceadmirała von Tillessena. Zakres Obowiązków Marine – Befehlshaber Schwarzes Meer (Mar. Bef. S.M.), albo jak się to później nazywało Kommandierender Admiral (ASM) było stanowiskiem po-

dzielonym na 3 komendantury morskie: Ukraina, Krym, Kaukaz, a po ewakuacji dwóch ostatnich w miejscu pojawił się komendant morski Rumunia.

Współpraca między niemieckimi, rumuńskimi, włoskimi, bułgarskimi i chorwackimi siłami morskimi obarczona była wieloma komplikacjami natury psychologicznej, dyplomatycznej i militarnej. Dochodził do tego jeszcze tzw. „Legion Schwarzes Meer” z rosyjskimi emigrantami, a Waffen SS rościła sobie pretensje do przywłaszczenia sobie kilku zdobytych radzieckich kutrów torpedowych, które po kilkumiesięcznej przebudowie używano do ... połowu ryb!

Poszczególne jednostki wchodzące w skład jednej floty operowały często na bardzo od siebie geograficznie oddległych TDW, i tak na przykład jednostka dowodzenia 30 Floty Kutrów Trałowych znajdowała się w Kerczu razem z 4 trałowcami R, 4 trałowcami FR, 12 jednostkami FZ i 12 samolotami do zwalczania min magnetycznych (Mausi), podczas gdy przerywacze zagród minowych *Sperrbrecher 192* i *193* oraz 2 holowniki „SSG” operowały z Gałacza, a dalszych 6 jednostek FZ stacjonowało w Sewastopolu. Przydzielony do

floty okręt warsztatowy *Uskok* znajdował się w Sulinie!

Tylko częściowy ułamek potrzebnego na Morzu Czarnym tonażu znajdował się tam w momencie wybuchu wojny. Kilka jednostek udało się sprowadzić z Morza Egejskiego przez tureckie cieśniny, inne znowu zdobyto w radzieckich stoczniach, jednak większość dostała się Dunajem na Morze Czarne.

Początkowo nie wykorzystywano w pełni moce produkcyjne około tuzina stoczní, które wpadły w ręce Niemcom. Niektóre były ciężko uszkodzone, a wszędzie odczuwano braki w sile roboczej i materiale. Po nominacji kontradmirała inż. P.W. Zieba uzyskano od roku 1943 znacznie lepsze wyniki, które jednak były tylko na krótką metę do osiągnięcia, a to z powodu zmiany sytuacji na froncie należało ponownie ewakuować. W latach 1943-1944 stocznie w zajętej południowej części ZSRR naprawiły i wyremontowały 874 jednostek, a niektóre nawet przebudowano, a przy innych z kolei ukończono ich budowę. Oprócz tego 426 jednostek zadokowano wzgl. wciągnięto na ślipy. W Nikołajewie zbudowano 6 transportowców wojennych (Kriegstransporter), a w Chersoniu 6 KFK. Na niektóre stocznie

marynarka nie miała z kolei żadnego wpływu; w Chersoniu była stocznia, która budowała zbiornikowce z betonu na polecenie Reichsleiters Bormanna, kiedy Kaukaz był już dawno stracony. Ten bezsensowny projekt pochłanił tylko w roku 1943 trzy całe składy kolejowe! Cała Kriegsmarine swoje zapotrzebowanie miesięczne na cement zamykała w 4 składach po 30 wagonów!

Miedzy tak licznie skierowanymi na Morze Czarne jednostkami znalazły się też takie, które się tam znalazły nie w tym celu. I tak na przykład w Mariupolu zalegało 30 pięknych motorówek wykonanych z mahoni, które przybyły tutaj z berlińskiej dzielnicy Wannsee. 6000 kamizelek ratunkowych dla przyszłych uczestników, którzy mieliby wziąć udział w zaplanowanych operacjach na Morzu Kaspijskim, a o ich zwrocie po prostu zapomniano. Natomiast absolutnym „hitem” okazało się „odkrycie” w roku 1944, w Gałacz, całej floty KFK, o której istnieniu nikt nie wiedział. A w Ruszczuku znajdowało się od roku 1942 sześć holenderskich trawlerów, które dopiero w kwietniu 1944 r., po ich uzbrojeniu w działka plot. kal. 20 mm, skierowano do służby ochrony portu. Takie niedorzeczności to wynik chaosu i niekompetencji panujących na placówkach Wehrmachtu, partii oraz cywilnych. Właśnie one bardziej hamowały w porównaniu z innymi TDW planowe i rozmyślne wykorzystywanie posiadanych środków i rezerw gospodarczych i militarnych. Kriegsmarine była pomimo tego w stanie wykonać postawione przed nią zadania na Morzu Czarnym; ale to ma do zawdzięczenia swoim własnym magazynom i bazom.

* * *

Działania wojenne w basenie Morza Czarnego rozpoczęły się z chwilą wybuchu wojny radziecko-niemieckiej w dniu 22 czerwca 1941 roku. Zrazu Kriegsmarine nie dysponowała własnymi jednostkami na tym akwenie, choć jej sojusznika – Marina Regală Română, trudno było uznać nawet za lokalną „potęgę”. Dysponowała ona 4 niszczycielami, 3 starymi torpedowcami, 1 okrętem podwodnym, 3 kanonierkami, 3 kutrami torpedowymi, stawiaczem min oraz 7 dużymi okrętami rzecznyymi wraz odpowiednią liczbą jednostek pomocniczych. Było to jednak tragicznie mało w porównaniu ze stanem posiadania przeciwnika – radzieckiej Floty Czarnomorskiej. Niemieckie plany wojenne opierające się na szybkich uderzeniach

zagonów pancernych i zmasowanym działaniu lotnictwa pierwotnie nie przewidywały potrzeby angażowania na tym TDW własnych okrętów. Życie potrafi być jednak bogatsze od najdoskonalszych nawet planów i często sprawia niespodzianki. Mimo ogromnych sukcesów Niemcy nie zdołali opanować zakładanych terytoriów, a co więcej Luftwaffe nie udało się również całkowicie wyeliminować Floty Czarnomorskiej, która choć mocno osłabiona, nadal mogła służyć wsparciem własnej armii.

Niemcy wysłali na Morze Czarne w sumie 500 okrętów i statków, z czego 428 z Morza Północnego i Bałtyku. 6 okrętów podwodnych, 23 trałowce, 16 kutrów torpedowych, 50 MFP, 26 ścigaczy okrętów podwodnych, 10 większych motorówek, 113 motorowców przybrzeżnych i kutrów, wzgl. podobne, 40 lichtug-cystern, 30 holowników, 2 parowce bocznokołowe, 2 łodołamacze, 4 pogłębiarki. Większe jednostki transportowano lądem w częściach. W górę Łaby dopływały do Drezna, gdzie je przeładowywano na naczepy niskopodłogowe firmy Culemeyer i autostradą były transportowane do Ingolstadt nad Dunajem. Tam ponownie spuszczano je na wodę. 12 ciągników siodłowych o mocy 130 KM, z 43 naczepami o nośności od 40-80 ton z liczbą osi do 18 oraz 600 ludzi zgrupowano w jednym zespole. Umożliwiał on jednostki o wyporności 250 ton, przewieźć znad Bałtyku na Morze Czarne w ciągu 8 dni, podczas gdy transport na autostradzie o długości 425 km trwał zaledwie półtorej doby! Bardzo skomplikowany był transport 6 okrętów podwodnych typu II B, których kadłuby z uwagi na ich wymiary uniemożliwiał ich transport na odcinku górnej Łaby i na Dunaju oraz niektóre odcinki, nad którymi przebiegały mosty. Z tego powodu masę okrętów podwodnych obniżono do 200 ton, następnie kładziono je na wodzie na burtę i przetaczano je do sześciu dokładnie dopasowanych pontonów, co pozwalało zamknąć kadłuby w czymś w rodzaju futerału. Również podczas transportu lądem kadłuby kładziono na bok, ale już bez wspomnianego futerału. Stępki balastowe okrętów podwodnych były montowane dopiero w delcie Dunaju. W ten lub podobny sposób przetransportowano na Morze Czarne posiadającą bogate doświadczenie bojowe oraz przygotowaną kadrę, 1 Floty, którą dowodził KptLt. Heinz Birnbacher. W końcu grudnia 1941 zebrano w Hamburgu pięć-

kę z przewidywanej szóstki okrętów⁸⁹, bo właśnie w tym miejscu rozpoczął się czarnomorski szlak. Sam przejazd był jednak zadaniem nieporównanie bardziej skomplikowanym od wcześniejszego transferu kutrów na Morze Śródziemne. Okręty po rozbrojeniu, zdemontowaniu silników i nadbudówek, przeholowano do Gałacza. W tym mieście kutry ponownie otrzymały silniki, co umożliwiło już przejście o własnych siłach do celu drogi, jaką była Konstanca, gdzie zamontowano uzbrojenie oraz resztę wyposażenia. W dniu 24 maja pierwsza para (S 26 i S 28) osiągnęła Konstancę, już 2 czerwca zadebiutowały na Morzu Czarnym. W drugiej kolejności dołączyły do nich S 72 i S 102. Reszta Floty dotarła do Konstancy 12 czerwca 1942 r. Był to majstersztyk znanej do dzisiejszego dnia firmy spedycyjnej Schenker.

Rumuńskie stocznie otrzymały materiał na zbudowanie 6 trałowców, których jednak nie ukończono, w zamian Rumunii dostarczyli latem 1944 r. kilka drewnianych i składanych stawiaczy min o wyporności 200 ton do operacji na Morzu Kaspijskim...!

Bułgarskie stocznie zbudowały dużą liczbę MFP i KFK. Bułgaria pozostała jednak neutralnym państwem, a jej siły zbrojne nie wzięły udziału w ofensywnych operacjach przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Bułgarskie bazy zostały jednak oddane Niemcom do dyspozycji a bułgarskie lotnictwo i siły morskie uczestniczyły w eskorcie transportów niemieckich na przedpolach swojego wybrzeża (12 Arado 196).

Pomimo materiałowych i organizacyjnych trudności niemiecko-rumuńskie siły morskie utrzymywały do końca sierpnia 1944 r. stosunkowo wysoki stopień gotowości bojowej, ponieważ radziecka Flota Morza Czarnego w latach 1941-1944 nie przejawiała jakiegokolwiek inicjatywy zmierzających do działań mających na celu osaczenia jednostek sojuszniczych i ich pokonania.

* * *

Z uwagi na fakt, że ciągle jeszcze trwały walki o nadal uporczywie broniący się Sewastopol, w nocy 17 czerwca 1942 pierwszą parę Schnellbootów wysłano w rejon podejścia do walczącej twierdzy (Włosi byli tam już tydzień temu), gdzie jednak nie znalazły żadnych celów.

⁸⁹. Były to S 26, S 27, S 28, S 40 i S 102, kolejny S 72 dołączył do zespołu dopiero w lutym 1942.



Nastrojowa fotografia wykonana u wybrzeży Krymu.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

Z dzienników bojowych wynikają poniżej przeprowadzone akcje, które są niezwykle trudne do zweryfikowania:

Trzy wypady Flotyli pod Sewastopol nie przyniosły żadnych rezultatów, choć w trakcie ostatniego w nocy 23 czerwca, niszczyciel *Taszkient* zdołał szczęśliwie uniknąć odpalonych w jego kierunku torped.

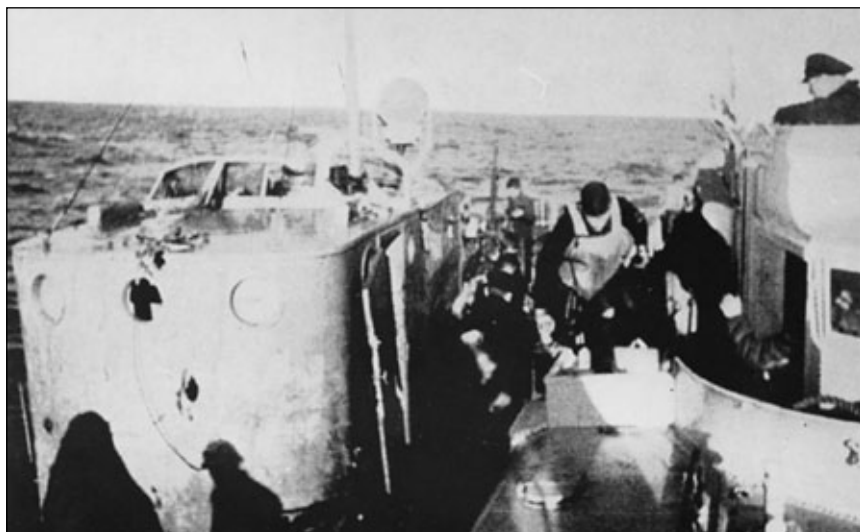
W dniu 18 czerwca 5 kutrów 1 S-Fl. (S 27, S 28, S 40, S 72 i S 102) przeszło do wysuniętej bazy w Ak-Meczeta na Krymie. Już następnej nocy 19 czerwca trójka Schnellbootów – S 27, S 72 oraz S 102 wyruszyła na „łowę”. W rejonie przylądka Fiolent napotkały konwój składający się ze zmierzającego do Tuapse transportowca sanitarnego *Bielostok* (2048 BRT, d-ca. kpt. T.P. Rymkus) pod eskortą trałowca i 5 kutrów dozorowych typu MO. W wyniku przeprowadzonego przez S 102 (d-ca KptLt. Werner Töniges) ataku *Bielostok* zatonął o godz. 00:38, uratowano 186 członków załogi, 375 rannych, 43 pasażerów i 78 rannych pasażerów. Zginęło 388 członków załogi i pasażerów.

23 czerwca *Taszkient* i *Biezupiecznyj* dowożą zaopatrzenie do Zatoki Kamysz. W drodze powrotnej zostają zaatakowane przez S 28, S 72, S 102, jednak bezskutecznie.

24 czerwca *Taszkient*, *Bditielnyj* i *Biezupiecznyj* dowożą 1871 żołnierzy 142 Brygady oraz zaopatrzenie dla Sewastopola i ponownie są atakowane bez-

Radziecki kuter dozorowy № 0112 zdobyty przez S 42.

Fot. zbiory Siergiej Patjanin



skutecznie, tym razem przez S 27, S 28, S 40, S 72, S 102.

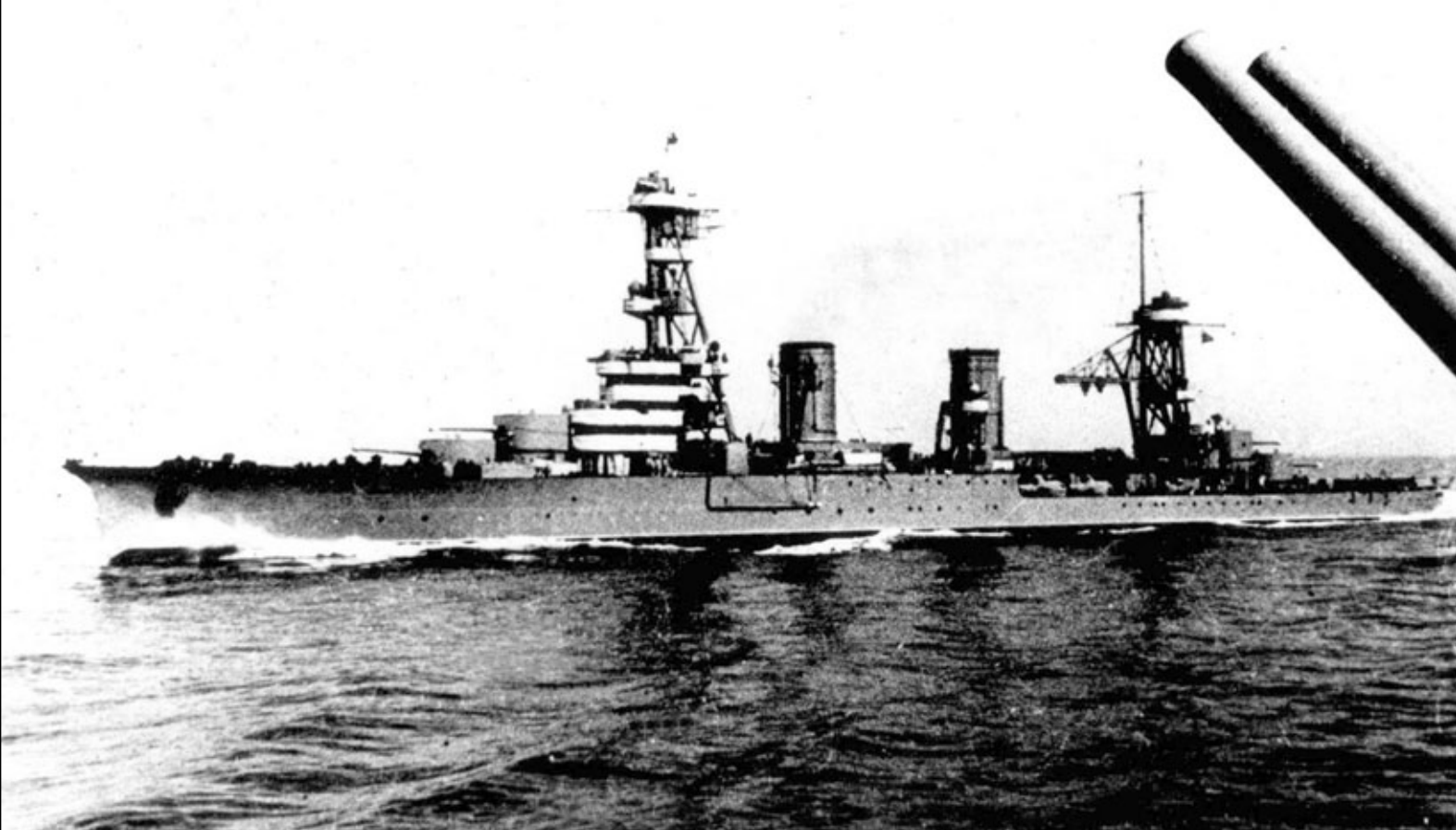
25 czerwca *Taszkient* i *Bditielnyj* dostarczają ponownie zaopatrzenie do twierdzy i ponownie są nieskutecznie atakowane przez S 28 i S 40.

Na dzień 26 czerwca notuje się zasilenie 1 S-Fl. eks-radzieckim kutrem torpedowym № 111 (do 13.11.1940 № 171), ale gdy porównamy daty z niżej podanymi, to stwierdzimy, że coś tutaj nie gra i pomimo stwierdzenia poważnego mankamentu, jakim była szybko rozwijająca się korozja w silnie zasolonym Morzu Czarnym wykonanego z duraluminium kadłuba, to trzeba stwierdzić, że pożytek byłby z niego raczej iluzoryczny. Istnieją do dzisiaj dwie wersje zasilenia czarnomorskiej Kriegsmarine.

- Wersja nr 1) 7 stycznia 1942 ciężko uszkodzony przez niemieckie lotnictwo, poczym wyrzucił się w pobliżu Eupatorii na brzeg, gdzie został następnie ściągnięty z mielizny przez niemieckich saperów i po wyremontowaniu służył od dnia 30 marca 1942 pod nazwą *Pinguin*, ale nie bojowo, tylko jako jednostka będąca do dyspozycji dowódcy portu w Eupatorii (jakiegokolwiek spekulacje o ewentualnym przetransportowaniu na Morze Czarne zdobytego na Bałtyku kutra torpedowego typu G5, № 47, należy włożyć między bajki).

- Wersja nr 2) 5 stycznia 1942 wiozący zapas amunicji kal. 100 mm dla trałowca *T-405 (Wzrywatiel)*, który miał osłaniać znajdujący się na brzegu desant, wraz z nim podczas ciężkiego sztormu wyrzucony na brzeg, gdzie się rozbił.

30 czerwca 1942 radzieckie dowództwo decyduje się rozpocząć ewakuację Sewastopola (duże jednostki nie pojawiły się już, a operacja odby-



Radziecki krążownik *Krasnyj Kawkaz* o mały włos nie padł ofiarą torped Schnellbootów.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

wała się z udziałem małych jednostek nawodnych i okrętów podwodnych. Od 7 czerwca cały Krym w rękach niemiecko-rumuńskich), więc obrona wyraźnie osłabła i resztki obrońców twierdzy zostały zepchnięte w rejon przylądka Chersones. Tam (twierdza Aj-Todor) też w nocy 2 lipca zespół 5 kutrów 1 Flotyli wypatrzył 2 radzieckie kutry dozorowe № 0112 typu MO-2 oraz № 0124 typu MO-4, z którymi szybko nawiązano kontakt ogniowy. W wyniku pojedynku artyleryjskiego obie radzieckie jednostki zostały zatopione w pobliżu przylądka Aj-Todor, zaś Niemcy podnieśli z morza 37 ocalałych rozbitków, w tym ewakuującego się ostatniego d-cę obrony Sewastopola gen. Piotra G. Nowikowa. Sami też ponieśli straty, bowiem pocisk kal. 45 mm poważnie uszkodził *S 40* (KptLt. Karl Schneider-Pungs), na którym zginęło 3 marynarzy, a dalších 10, w tym d-ca, odniosło rany. *S 40* został odholowany do Ak-Meczeta, a następnie Konstancy, gdzie jego remont trwał 5 miesięcy.

W końcu lipca 1 S-Fl. przeniosła się do nowej bazy Iwan Baba, a właściwie Kink-Atlama w Dwóchjakornoj Buchtie w pobliżu Teodozji na Krymie, którą wyposażono już w podstawową infrastrukturę oraz zapewniono własną obronę przeciwlotniczą. Teraz podstawowymi zadaniami Schnellbootów stała się ochrona własnych linii komunikacyj-

nych oraz działania przeciwko radzieckim przewozom na wybrzeżu Kaukazu.

Te ostatnie operacje już z nowej bazy podjęto w sierpniu 1942, co wzbudziło zdziwienie strony radzieckiej. Pierwszą ich ofiarą padł statek *Siewastopol* (1339 BRT), zidentyfikowany jako transportowiec o nośności 4000 BRT, zatopiony w nocy 10 sierpnia w rejonie wioski Łazariewskoję na południe od Tuapse przez *S 102* (d-ca KptLt. Töniges). Na pokładzie zmierzającego z Tuapse do Poti miało zginąć nawet 924 uciekinierów, a sami Rosjanie zatopienie przez dłuższy czas przypisywali działaniom nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Uratowano 130 ludzi.

10 sierpnia 1942 r. *S 101* (KL Töniges) razem z *S 28* (KL Künzel) nieskutecznie atakują kursujące między Noworosyjskiem a Tuapse zbiornikowce. Wystrzelono 4 niecelne torpedy w kierunku zbiornikowca – 6000 BRT koło Tuapse.

W nocy z 2, 3 i 5 września, atakuje 1. S-Flotille (Kptlt. Christiansen) w składzie *S 102* (Kptlt. Töniges), *S 28* (Kptlt. Künzel), *S 27* (Kptlt. Büchting) i *S 72* (Oblt.z.S. Schneider) miejsca załadunkowe zgłaszając 19 celów.

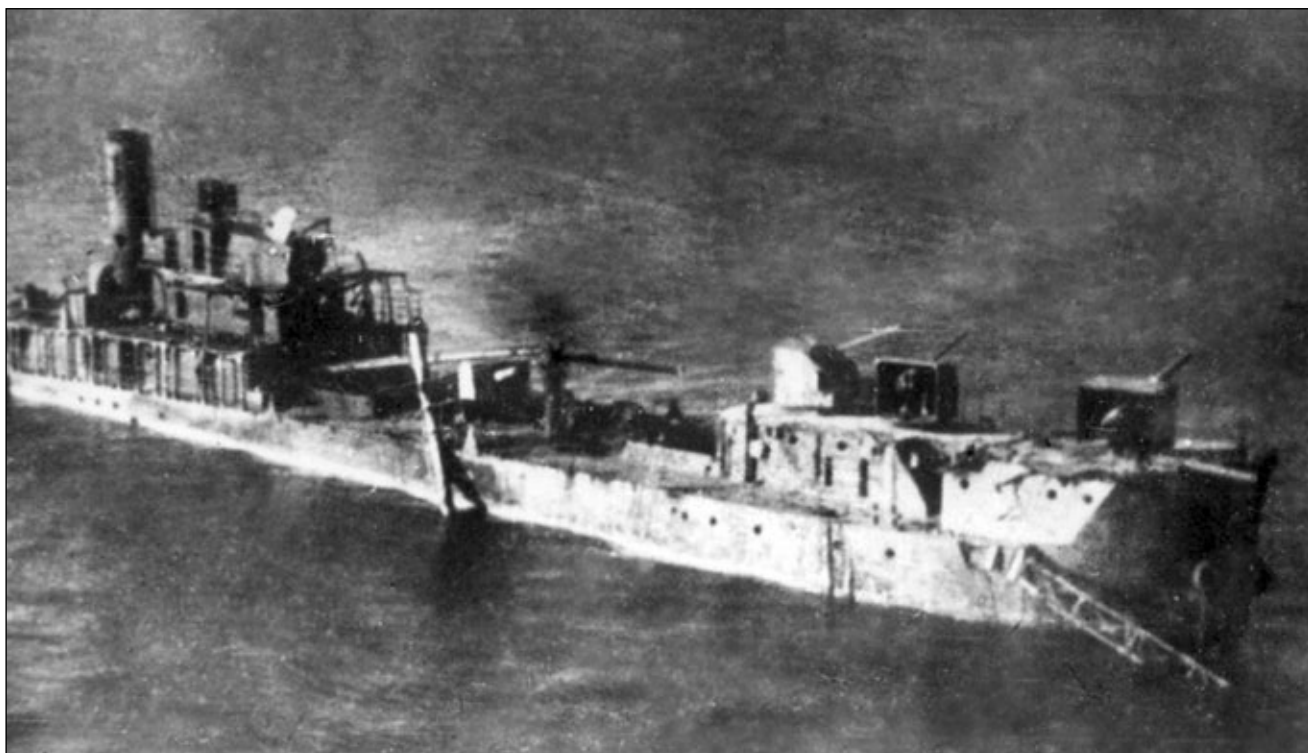
1 września *S 28* (KptLt Friedrich Karl Künzel) oraz znany już wcześniej *S 102*, wykryły i zniszczyły w rejonie między Noworosyjskiem a Soczi statek *Jean Tomp* (1988 BRT, nazwa od estońskiego komunisty – kpt. N.W. Wiesznjakow, zginęła 1 osoba), ziden-

tyfikowanego jako frachtowiec (1500 BRT) oraz trafienie w zbiornikowiec (3000 BRT). Statek ten wg rosyjskich archiwaliów został zatopiony 30 sierpnia na trasie Poti-Tuapse (do Noworosyjska w tym czasie już żadne większe statki nie zachodziły).

1/2 września 1942: w walkach o Półwysep Tamań 1. S-Flotille zgłasza wprowadzie liczne zatopienia, lecz w rzeczywistości na dno idą kanonierka *Rostow-Don* (270 BRT), holownik *Oktjabr* (300 BRT) i lichtuga № 41. Wg Rosjan kanonierka i *Oktjabr* zostały zatopione na Morzu Azowskim przez własne załogi, gdyż nie dało się ich ewakuować na Morze Czarne przez Cieśninę Kercz, co wydaje się być bliższe prawdy, lecz nie można wykluczyć, że zostały dodatkowo storpedowane, gdyż wystające z wody wraki przykuły uwagę niemieckich załóg. Te ataki na niszczyciele wychodzące z zaopatrzeniem nawet nie były przez Rosjan odnotowywane. Moim zdaniem są wątpliwości, czy w ogóle miały miejsce, być może Niemcy po prostu, w swoich raportach przeinaczali prawdę, aby pokazać, że coś robią.

Z dniem 2 września 1942 dowództwo 1 Flotyli objął KptLt. Georg-Stuhr Christiansen.

W początkach września podstawowym zadaniem Schnellbootów stały się ataki na radzieckie siły ewakuujące się z Półwyspu Tamańskiego. W atakach na kotwiczowisko w rejonie wsi Błago-



Kanonierka *Krasnaja Gruzija* ciężko uszkodzona przez Schnellboty koło przylądka Myschako, została następnie dobita przez niemieckie lotnictwo. Fot. zbiory Boris Ajzenberg

wieszczeńskie na północny zachód od Anapy, w nocy 2, 3 i 5 września, kutry 1 S-Fl. zdołały zatopić holownik *Proletarij* i kuter trałowy⁹⁰. Tego dnia zgłaszano zatopienia 1 zbiornikowca 4000 BRT i 2 parowców 2500 + 2000 BRT.

4/5 września 1942 zgłaszano natomiast zatopienie 4 parowców ok. 1500-2000 BRT, 4 lichtugi ok. 500-1000 BRT, lecz, w czasie tego ataku Niemcy ponieśli swą pierwszą stratę na Morzu Czarnym i to o ironio losu od własnych torped. Jedna z dwu odpalonych przez S 72 (Olt. Walter Schneider) torped, nieoczekiwanie zaczęła cyrkulację i trafiła w dziób S 27 (KptLt. Hermann Büchting), który w mgnieniu oka zatonął z 22 ludźmi na pokładzie, a dalszych 6 zostało rannych.

Intensywna „eksploatacja” spowodowała, że w początkach września kutry S 28, S 72 i S 102 musiały odejść na remont do Konstancy, a w linii pozostał jedynie S 26 oraz nowoprzybyły S 49, jednak ich działania nie przyniosły żadnych potwierdzonych sukcesów.

Gdy w połowie października do Iwan Baba powróciły S 28 i S 102, działania Schnellbootów nabrały nowej siły.

W nocy 22/23 października 4 jednostki 1 Floty (Kptlt. Christiansen) atakują wchodzący z Poti do Tuapse zespół radziecki z *Kranym Krymem* i *Krasnym Kawkazem*, transportujących z Tuapse do Poti duże ilości wojska (8, 9 i 10 Brygady Strzelców Gwardii; 12 600 żoł-

nierzy, 50 dział, 65 granatników, 100 t amunicji) oraz 2 niszczyciele, *Charkow* i *Biesposzczadnyj*. Pierwotnie przypuszczano, że uzyskano jedno trafienie; wróg wchodzi do Tuapse. Cumujące właśnie radzieckie okręty miały niezmiernie wiele szczęścia, bowiem wszystkie torpedy chybiły celu – 5 eksplodowało na falochronie, a dalsze 3 na brzegu. W drodze powrotnej wymiana ognia z 1 radzieckim kutrem torpedowym koło Iwan Baba. Rosjanie wykorzystywali dziury w falochronie i przechodzili tamtędy do portu mniejsze jednostki bez konieczności otwierania zagród sieciowych.

19/20 grudnia 1942 radziecki lider *Charkow* i niszczyciel *Bojkij* ostrzelały w nocy na 20 Jaltę, a niszczyciel *Niezamoznik* i patrolowiec *Szkwał* Teodozję. W trakcie powrotu spotkanie z powracającą 1 Flotyllą Kutrów Torpedowych. W trakcie pojedynku żadna ze stron nie zanotowała trafień. Te ataki na niszczyciele wychodzące z zaopatrzeniem nawet nie były przez Rosjan odnotowywane, co może wzbudzić wątpliwości, czy w ogóle miały miejsce? Być może Niemcy po prostu nie zidentyfikowali prawidłowo celów, zgodnie z powiedzeniem że w nocy wszystkie koty są czarne, bo o przeinaczanie prawdy w raportach, trudno ich obwinać, bo to się od września 1939 r. (U 30 i Lemp), już nie zdarzyło.

W końcu roku 1 S-Fl. pozyskała bazę pływającą *Romania*, wynajętą od Ru-

munów, co ułatwiło obsługę zarówno personelu jak i okrętów.

Na przełomie roku 1942/1943 1 Flotylla dysponowała w Iwan Baba 4 sprawnymi okrętami (S 28, S 51, S 72 i S 102), 2 jednostkami w remoncie w Konstancy (S 26 i S 49) oraz 3 w rezerwie (S 40, S 47 i S 52) również w Konstancy.

Radziecki desant w Noworossyjsku 4 lutego 1943 sprawił, że nowym głównym zadaniem Schnellbootów stały się działania przeciwko liniom komunikacyjnym łączącym przyczółek „Mała Ziemia” z własnym terytorium. 8 kwietnia 1943 zatopiono patrolowiec № 045, typu MO-4. W dzień, a precyzyjniej nocy, kutry S 26, S 47 oraz S 51 zaatakowały radzieckie jednostki w rejonie przylądka Myschako, zatapiając 27 lutego holownik *Mius*, trałowiec *T 403-Gruz* oraz poważnie uszkadzając kanonierkę *Krasnaja Gruzija*⁹¹, którą następnie dobiło Luftwaffe (wzgl. ogień artylerii nadbrzeżnej w dniu 16 kwietnia 1943).

W nocy 14 marca kutry torpedowe postawiły w tym rejonie zaporę mino-

90. Morozow M, Patjanin S, Barabanow M, *Atakujut...*

91. *T 403 Gruz* – radz. TR, typ *Fugas*, zbud. 1934-37, wyp. 428/445 t, wymiary 62 x 7,2 x 2,0 m, silniki wysokoprężne 2800 KM, pręđ. 18,5 w., uzbr.: 1 x 100 mm, 1 x 45 mm plot., 2 km plot. załoga 42 ludzi.

Krasnaja Gruzija – radz. KN typ *Elpidifor*, zbud. 1917-23, wyp. 800/1400 t, wymiary 74,7 x 10,4 x 1,8 m, masz. par. 750 KM, pręđ. 8 w., uzbr.: 3 x 130 mm, 1 x 76 mm plot., 2 x 45 mm plot, 2 x 37 mm plot., 4 x wkm kal. 12,7 mm, załoga 169 ludzi.

wą z 24 min typu TMB, broń rzadko stosowaną na Morzu Czarnym, która przysporzyła strat radzieckiej żegludze, między innymi zatonął na niej koło Noworosyjska holownik *Simeiz* (kpt. W.A. Wiecznyj, 171 BRT). Zginęło na niej 7 ludzi załogi i kapitan. Niewykluczone również, że zatopiono 450-tonowy *Sakko i Wancetti* (kpt. A.F. Grigorjew), koło Gelendżyku. Zginęło 8 ludzi załogi.

17-31 marca 1943 wypadły 1. S-Flottille (KKpt. Christiansen) i włoskiej IV Flotylli MAS na wysokość Tuapse i Przylądka Myschako. S 26 i S 47 torpedują 17 marca radziecki zbiornikowiec *Moskwa* (6068 BRT), którego wprowadzić udało się odholować do Tuapse gdzie strawił go trwający przez 3 doby pożar. S 28 w dniu 18 marca torpeduje wrak pewnej lichtugi. W nocy na 31 marca S 72, S 28, S 47 i S 102 stawiają zaporę minową koło przylądka Myschako. 26 marca 1943 – zatopienie przez jeden z kutrów torpedowych (?) w pobliżu Noworosyjska szkunera *Czerwonyj Kazak* (kpt. W.F. Bielokonienko – 472 BRT) należący do Państwowej Żeglugi Azowskiej.

W związku z podjęciem przez Niemców w dniu 17 kwietnia operacji pod kryptonimem „Neptun”, której celem była likwidacja radzieckiego przyczółka



Operator dziobowego działka kal. 20 mm wypatruje wroga.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

na przylądku Myschako i pomimo zaniechania kontynuowania tej operacji, Schnellbooty otrzymały zadanie blokowania od strony morza „Małej Ziemi”. W operacji uczestniczyło 5 jednostek 1 Flotylli (KK Christiansen z S 28, S 47, S 51, S 72 i S 102) i włoskiej IV Flotylli MAS (KK Mimbelli) oraz 3 Flotylli Kutrów Trałowych (KK Hölzerkopf) mające zwalczać próbującego dostarczyć za-

opatrzenie wroga. Wystrzelone przez S 47, S 51, S 102, S 72 i S 28 w nocy 18 kwietnia zniszczyły rzekomo pewną liczbę zgromadzonych tam małych jednostek przybrzeżnych i patrolowców, m.in. № 015, typu MO-2 i kutrów torpedowych, a zdołały zniszczyć w rejonie przylądka Myschako kuter dozorowy № 064. (S.W. Bogatyriew – „*Potieria Bojowych Korabliet i Katierow wpietiod*

Rendez-vous Schnellbootów z jednym z okrętów podwodnych typu II B na Morzu Czarnym.

Fot. zbiory August Koschlik





S 501 po przejściu przez Niemców w 1943 roku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

Wielkiej Oczyszczającej Wojny 1941-1945 gg – Sprawozdanie”, Lwów, 1994 – str. 21: podaje datę 2.11.1943 lub 11.12.1943 w Zatoce Kercz, a jako sprawcę minę).

Mimo jednak podejmowanych niemal co noc akcji, kutrom nie udało się doprowadzić do przerwania dostaw dla ciągle uporczywie broniącej się „Małej Ziemi”, natomiast intensywnie eksploatowane okręty znów wymagały remontu, co spowodowało, że w kolejnych miesiącach maju i czerwca, aktywność 1 S-Fl. spadła.

Co prawda w nocy 4 maja Schnellbooty Flotyli storpowały w rejonie przylądka Myschako szkuner *Ilicz*, który poszedł na dno z 8-osobową załogą, natomiast już akcja z 14 maja przeciwko ostrzeliwującą Anapę niszczycielom *Charkow* i *Bojkij* nie przyniosła żadnych rezultatów.

13 maja 1943 – koło Anapy doszło do boju spotkaniowego ponownie z niszczycielami *Charkow* i *Bojkij*.

Nocne działania w rejonie Soczi 20 maja przeprowadzone przez S 49 i S 72 doprowadziły do zatopienia holownika CF-5 *Pierwansz* (170 BRT) oraz barki № 75 i uszkodzenia portowego mola. W drodze powrotnej kutry zostały zaatakowane przez radzieckie lotnictwo, odnosząc poważne uszkodzenia i to mimo faktu zestrzelenia aż 3 samolotów (2 typu Il-2 i 1 typu Jak-1).

W dniu 20 maja 1943 Niemcy przejęli w Teodozji od Włochów dotychczasową IV Flotyllę MAS, którą przemianowano na 11 S-Fl. z KptLt. Hansem-Jürgenem Meyer jako dowódcą. W skład 1 Grupy 11 S-Fl. wchodziły 4 jednostki (S 502, S 503, S 504 i S 506 – ten ostatni uszkodzony), natomiast 2 Grupa obejmowała 3 kutry (S 501, S 504 i S 507). 11 Flotylla z uwagi na swoje w sumie nietypowe, bo eks-włoskie, w dodatku mocno już zużyte jednostki, stanowiła raczej nominalne niż faktyczne wsparcie dla niemieckich sił na Morzu Czarnym. Zresztą już 7 czerwca S 507 (StObStrm. Köplin) został uszkodzony odłamkami w czasie bombardowania Teodozji.

Działania nocne przeciwko radzieckim konwojom wymagały zorganizowania przez Niemców odpowiedniej współpracy z lotnictwem rozpoznawczym, co jak zwykle stwarzało spore trudności.

Podczas wypadów 1 Flotyli (KK Christiansen) z 2-5 jednostkami, dochodzi 23 i 25 czerwca do pojedynków z radzieckimi patrolowcami. 28/29 czerwca w pobliżu Gelendzyka postawione zostają miny.

W nocy z 6/7 lipca 1943 zespół Schnellbootów 1 S-Fl. zatopił w pobliżu Gelendzyka szkuner *Rica* (120 BRT) i uszkodził kuter dozorowy № 046, natomiast nazajutrz 8 w tym samym rejonie zniszczono holownik *Pietrasz* (550 t),

na którym zginęło 25 członków załogi, a pozostałych 38 uratowano oraz uszkodzono jeden z kutrów pancernych.

Nie obyło się jednak bez strat strony niemieckiej, bowiem 8 lipca w południowej części Cieśniny Kerczyńskiej wszedł na radziecką minę i zatonął S 102 (d-ca Lt. Günther Lutherer). Wraz z okrętem zginęło 8 marynarzy, a pozostałych uratował S 28.

Tego samego dnia doszło do kolizji kutra trałowego R 33 z pechowym Schnellbootem S 40, w wyniku której jednostkę trzeba było znów skierować do remontu.

Wypadki 1 Flotyli (KK Christiansen) nie przynoszą efektów. W trakcie powrotu z jednego z nich, 6/7 lipca na południe od Kerczu S 102 tonie od miny. 19/20 lipca, wymanewrowane zostają ataki lotnicze a 22/23 storpowane zostają dwa przybrzeżne frachtowce.

Jednak w dniu 11 sierpnia 1943 Schnellbooty 1 Flotyli odniosły już sukces zatapiając w rejonie miejscowości Doob radziecki kuter torpedowy typu Sz-4, № 95 (eks № 152)⁹².

Od września 1943 dowodzenie 1 Flotyllą objął K-Kpt. Hermann Büchting.

11 września 4 kutry pełniące służbę dozorową w rejonie Ozieriejki, na

92. Morozow M, Patjanin S, Barabanow M, *Atakujut...*

wschód od Teodozji, zostały o godz. 04:30 zaatakowane przez radzieckie lotnictwo (niektóre źródła mówią o maszynach typu Il-2, natomiast inne o samolotach typu „Kittyhawk” z 30 pułku lotnictwa rozpoznawczego). Na ostrzelanym w trakcie ataku kutrze S 46 (Lt. Günther Weisheit) doszło do eksplozji trafionej pociskiem torpedy, co przesądziło o zatonięciu jednostki. S 49 przejął z tonącego okrętu ciała 2 zabitych oraz resztę załogi, wśród których było wielu rannych.

12.9-10.10.1943 – Zabezpieczenie Cieśniny Kercz przed atakami jednostek radzieckich przejmując kutry 1 Flotylli, 3 Flotylli Kutrów Trałowych i promy artyleryjskie Kriegsmarine. Dochodzi do licznych pojedynków z lekkimi siłami nawodnymi wroga, jak 17, 20 i 24 września. Podczas ataku 1 Flotylli na Anapę, w nocy 26/27 września trafionych zostaje kilka stojących prz. pirsie parowców.

W dniu 20 września, a więc równo po 4 miesiącach od momentu utworzenia, rozformowano 11 S-Fl., której personel skierowano na Morze Egejskie, a sprawne Schnellbooty – S 501, S 506 i S 507, przydzielono do 1 S-Fl., która jednak szybko, bo już 5 października wycofała je ze służby w Teodozji.

Kolejny, tym razem bardziej znaczący sukces, kutry torpedowe w liczbie 5, odniosły w dniu 28 września, gdy w ramach działań osłonowych niemieckiej ewakuacji z Półwyspu Tamańskiego, zaatakował torpedami Anapę, zatapiając 2 pomocnicze kutry trałowe – *Nord-Wiest* (47 t) i kuter trałowy № 155 *Kijew* (42 t) oraz uszkadzając 2 dalsze jednostki pomocnicze.

W nocy z 5/6 października kutry S 28, S 42 i S 45 (później dołączyły jeszcze S 51 i S 52) zaatakowały radziecki zespół składający się z niszczycieli *Charkow*, *Sposobnyj* i *Biesposzczadny* (kpt. 2 rangi Niegoda), które ostrzeliwały właśnie Teodozję. Nie uzyskały wprawdzie wówczas żadnych trafień, lecz uniemożliwiały Rosjanom planowane ostrzelanie później również Jałty. Rankiem wszystkie 3 niszczyciele padły ofiarą Luftwaffe, co było niewątpliwie jedną z największych porażek Floty Czarnomorskiej w całej wojnie. W nocy 6/7 października 1943 4 kutry wychodzą i wciągają w 1,5 godziną, od 22:00, wymianę ognia niezidentyfikowaną jednostkę będącą zaangażowaną w ratowanie rozbitków z dwóch przez Luftwaffe zatopionych niszczycieli

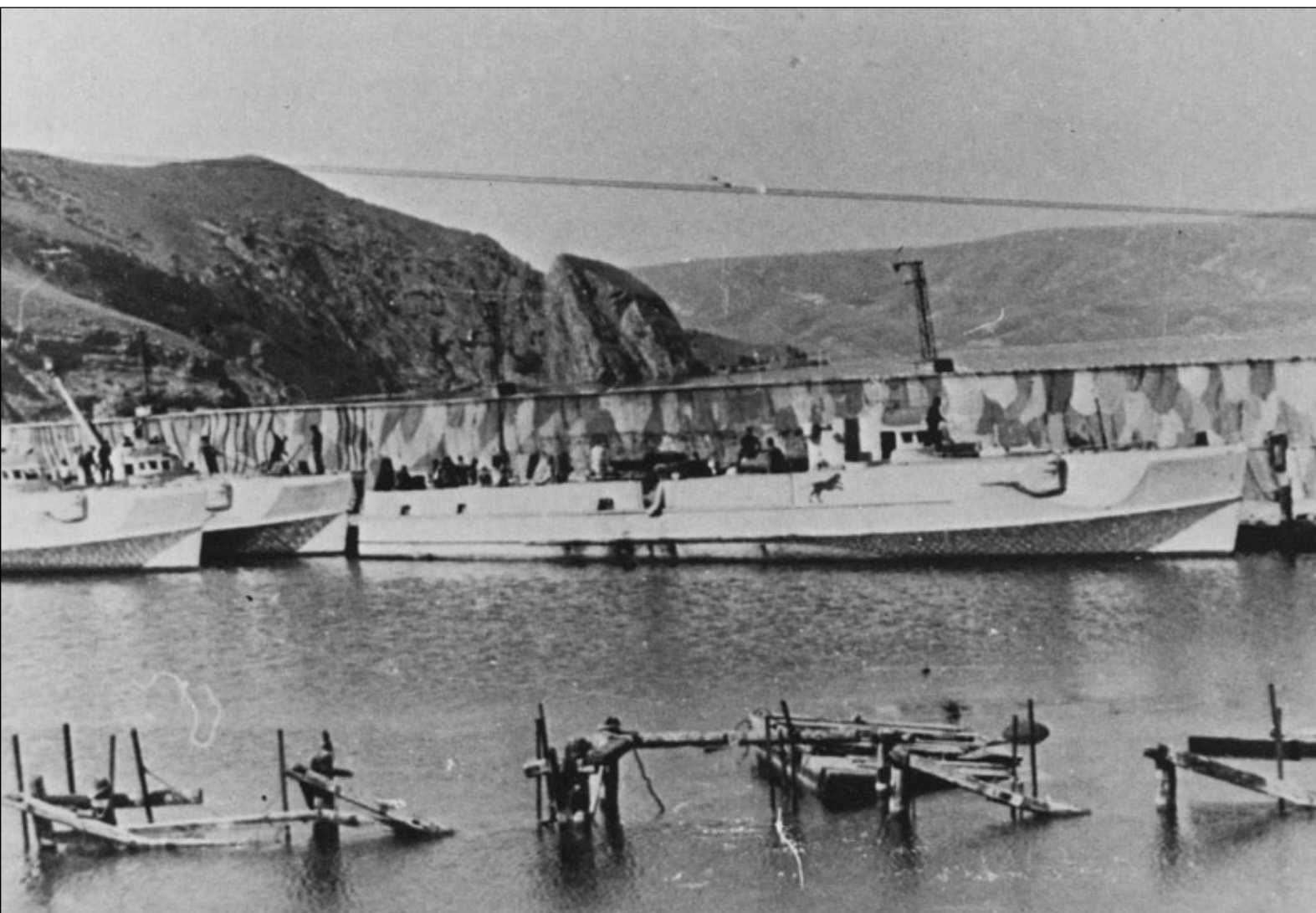
8-10 października 1943 operacja „Wiking”: ewakuacja 240 pojazdów ko-

łowych z przyczółka na Kubaniu, co następuje w 4 wielkich konwojach, które przechodzą z Kerczu do Sewastopola. Eskorta to 3 i 30 Flotylla Kutrów Trałowych, a osłona daleka, od strony morza jednostki 23 Flotylli Ścigaczy Okrętów Podwodnych i 1 Flotylli Kutrów Torpedowych.

Ostatnią większą operacją przeprowadzoną przez kutry torpedowe w końcu roku 1943 były działania w listopadzie i grudniu przeciwko radzieckiemu przyczółkowi w rejonie przylądka Eltigen na południe od Kercza. Ten blokowany był od morza przez kutry trałowe, MFP i kutry torpedowe znajdujące się pod komendą szefa 3 Flotylli Kutrów Trałowych, KL. Klassmanna. W trakcie 355 operacji przeprowadzonych w tym rejonie, w ciągu 29 dni, działało tutaj 31 MFP, 6 kutrów trałowych i 5 kutrów torpedowych. W wyniku postawionych min, ognia artylerii radzieckiej i głównie ataków lotniczych niemiecka strona traci 11 promów MFP, 1 kuter torpedowy, 4 kutry trałowe, a 16 MFP zostaje uszkodzonych. Radziecka strona traci w tych walkach 12 patrolowców, w tym № 0192, № 0135, № 0178, № 0158, № 0105, № 0114, kutry trałowe № 173, № 411, № 509, kuter artylery-

Iwan Baba - niemiecka baza 4 Flotylli, której godłem był goryl, często mylony z pumą.

Fot. zbiory Reinhard Kramer



ryjski typu BKA, № 132, i 150 barek desantowych oraz 40 dalszych mniejszych jednostek. W dniach 4-11 grudnia przyczółek zostaje zlikwidowany, do niewoli idzie 2827 jeńców, około 800 udaje się uciec na północ. W okolicy Eltingen naliczonych zostaje prawie 10 000 poległych Czerwonoarmistów. Operująca 1 Flotylla Kutrów Torpedowych (KK Christiansen), zapisuje na swoje konto 4 listopada zatopienie kutra torpedowego № 101 (typ G-5), koło przylądka Takchil oraz uszkodzenie № 81. W dniu 7 listopada 1943 koło Eltingen, niszczy wraz z artylerią nadbrzeżną kuter patrolowy № 073, a 8 listopada – w rejonie Kerczu kuter patrolowy № 0122 typu MO-2, również z pomocą artylerii nadbrzeżnej. 31.10.1943 kuter patrolowy № 01012.

W latach 1942, 1943 i 1944 Dunajem przetransportowano 10 dalszych kutrów torpedowych, połowa z nich przebywała na akcjach a druga znajdowała się w Konstancy, gdzie dokonywano przeglądów. Rok 1944 1 Flotylla rozpoczęła dysponując w bazie Iwan Baba 6 gotowymi do działań jednostkami (S 26, S 42, S 47, S 49, S 52 i S 72), podczas gdy w Konstancy w remoncie znajdowały się dalsze 4 kutry (S 28, S 40, S 45 i S 51). Ostatnie wzmocnienie sił 1 S-Fl. w postaci jednostek S 131, S 148 i S 149, dotarło na miejsce przeznaczenia dopiero w lutym 1944⁹³. Szczególnie męczące były nieustanne ataki lotnictwa radzieckiego na wspomnianą bazę w Iwan Babie. Wprawdzie chronione przez 36 dział plot., to zatoka stała się jednak celem ataków lotnictwa, jesienią 1943 8-10 razy (2/3 sierpnia 1942, 1 maja 1943, 5/6 października 1943), nawet do 16 ataków w ciągu dnia po 7-10 samolotów, czasami więcej. Okazjonalnie wspomnianą bazą ostrzeliwana była przez radzieckie siły nawodne. Baza w Iwan Baba stała się celem nalotów od 7 marca 1943 roku 11 Dywizjonu Lotnictwa Szturmowego sił powietrznych Floty Czarnomorskiej. Szczególnie dotkliwy okazał się nalot w dniu 14 marca, gdy uszkodzono 6 z 8 znajdujących się w bazie Schnellbootów, w tym 2 (S 28 i S 49) poważnie. Od czasu do czasu u wejścia do zatoki czatowały radzieckie kutry torpedowe i okręty podwodne. Te ostatnie próbowały też wystrzelić torpedy do wnętrza portu (21.4.1943 i 27.12.1943). Z uwagi na działalność partyzantów baza była przez jakiś czas odcięta. W czasie ewakuacji wiosną 1944 trzeba było wysadzić w powietrze 70 torped i 70 bomb głębinowych, gdyż nie było jednostek,

które by mogły to zabrać. Baza została przeniesiona do Bałakławy, a potem do Sewastopola. Natomiast w miarę wzmagającej się aktywności lotnictwa radzieckiego i jego panowania na niebie, co było powodem zmniejszenia się aktywności kutrów, a wraz z ewakuacją z Krymu, co miało miejsce w maju 1944 r. ustalała ona zupełnie.

W roku 1943 kutry 24 razy wychodziły na akcje w Zatoce Kerczeńskiej i na Morze Azowskie, będąc w sumie 165 dni w morzu. Podczas walk o przyczółek w Eltingen, 5 z nich w ciągu 12 dni przeprowadziło 60 akcji.

W kwietniu Schnellbooty wykonywały przede wszystkim zadania w zakresie ochrony własnych konwojów ewakuacyjnych z Sewastopola, który od 15 kwietnia znalazł się w pierścieniu oblężenia, przed atakami radzieckich sił lądowych.

Ewakuacja krymskiego zgrupowania trwała od 12 kwietnia do 8 maja 1944 i w jej trakcie, mimo strat zdołano z Półwyspu wywieźć ponad 90 tys. żołnierzy. W operacji aktywny udział wzięła 1 S-Fl. między innymi kutry S 42, S 47 i S 51 ochraniały w dniach 21-23 kwietnia konwój „Ardeal”, a w dniach 29-30 kwietnia S 47, S 49 S 131 oraz S 148 eskortowały konwój „Marabu”. Na pokładzie S 148 z Sewastopola ewakuował się wieczorem 10 maja Morski D-ca Krymu kontradm. Otto Schulz.

W dniu 11 maja Flotylla przeszła z Sewastopola do Konstancy, która od tej pory stała się jej kolejną bazą. 12 maja radzieckie lotnictwo zatopiło pływającą bazę *Romania*, częściowo pozbawiając 1 S-Fl. zaplecza.

1 czerwca 1944 1 Flotylla dysponowała w Konstancy sprawnymi S 28, S 40, S 47, S 49, S 72, S 131, S 141 i S 149 oraz 5 jednostkami niezdolnymi chwilowo do działań bojowych.

W początkach lipca kutry S 26, S 28, S 40 oraz S 42 przeszły do Suliny w delcie Dunaju. Zespół ten, choć w nieco już innym składzie, został w dniu 19 sierpnia 1944 zaatakowany przez radzieckie lotnictwo szturmowe. Mimo posiadanego maskowania, na miejscu zatopiono S 26 (Lt. Carl Silies) z 8 ludźmi na pokładzie oraz pechowy S 40 (Olt. Günther Weisheit), zaś S 72 (ObStrm. Karl Deckert) został poważnie uszkodzony, tracąc 4 zabitych, zdołał jednak o własnych siłach dotrzeć do Konstancy.

Wydarzenia w Sulinie były jednak nieporównywalne ze skutkami, jakie spowodował zmasowany nalot na Konstancję w dniu 20 sierpnia. Wśród sporej liczby rumuńskich i niemieckich strat,

znalazły się między innymi zatopione S 42 (Olt. Heinz Dieter Mohs), S 52 (KptLt. Werner Kaldewey) oraz S 131 (ObStrm. B. Gurke), na którym zginęło 3 marynarzy. Poza tym zostały poważnie uszkodzone dalsze 2 jednostki – S 28 (Lt. Peter Neumeier) oraz S 149 (Olt. Bernhard Wülfing)⁹⁴.

Nie zakończyło to jeszcze limitu nieszczęść, bowiem 22 sierpnia na północ od Suliny u ujścia Dniestru wszedł na minę i zatonął S 148 (Olt. Hubertus v. Dülön), na szczęście jednak bez strat w ludziach.

Przewrót w Rumunii, 23 sierpnia 1944 roku, który odsunął od władzy ekipę marsz. Antonescu, spowodował nieoczekiwaną zmianę układu sił, bowiem nagle Niemcy z sojusznika stali się nieprzyjacielem. W tej sytuacji Kriegsmarine postanowiło przerzucić sprawne okręty do sojuszniczej, choć neutralnej w stosunku do Związku Radzieckiego, Bułgarii. Opuszczając 25 sierpnia Konstancję, Niemcy wysadzili w powietrze poważnie uszkodzone w czasie nalotu i niezdadne do samodzielnych działań S 28 oraz S 149. Wcześniej, bo już 23 sierpnia ten sam los spotkał w pobliżu Konstancy ofiarę nalotu w Sulinie – uszkodzony S 72, zniszczony przez własną załogę.

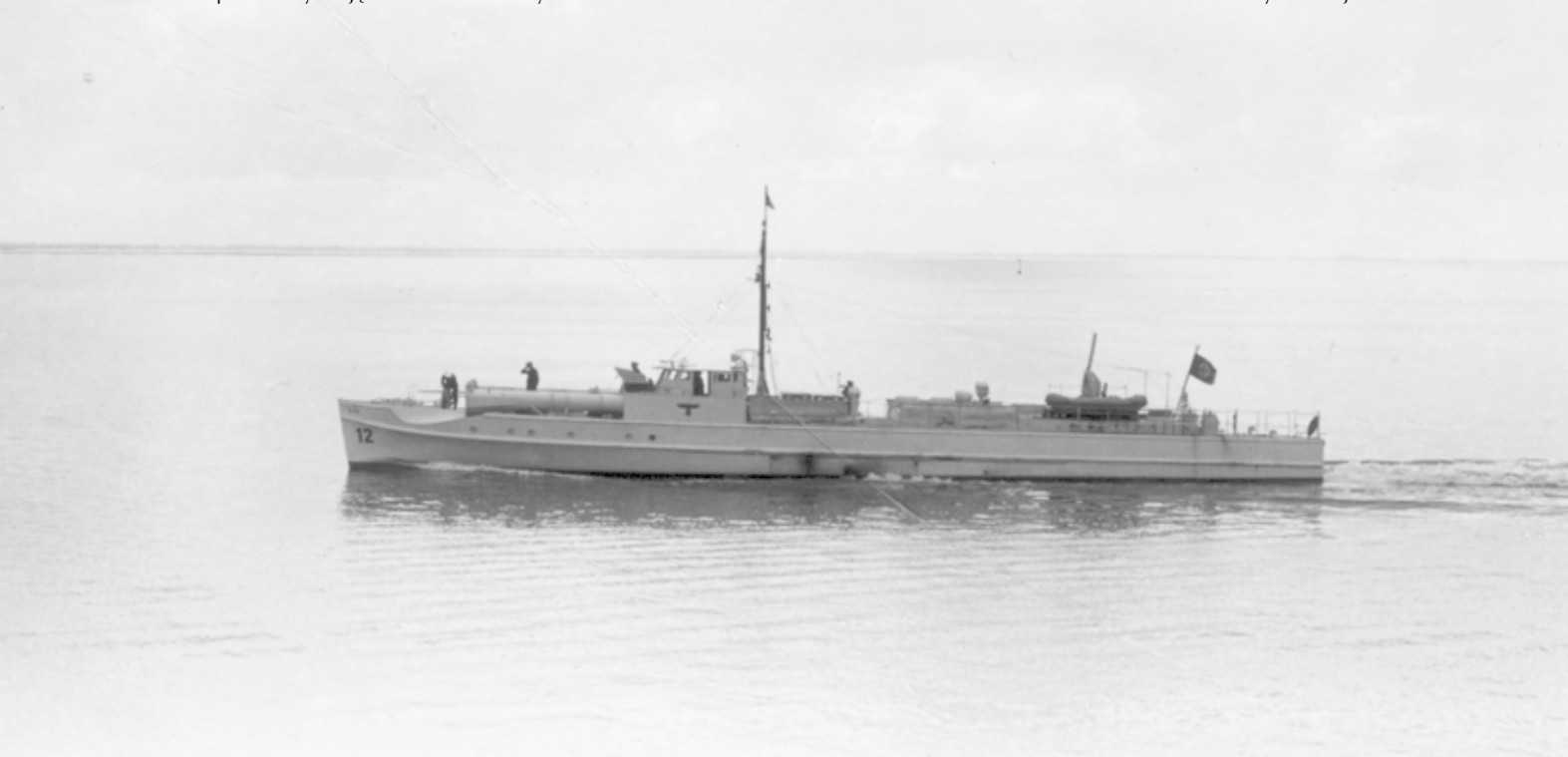
Sprawnie Schnellbooty przeszły do Warny, jednak i w tym miejscu resztki 1 S-Fl. nie zagrzały długo miejsca. Zagrożona działaniami radzieckimi Bułgaria ogłosiła 26 sierpnia 1944 wycofanie się z wojny i neutralność, co oznaczało, że los niemieckich okrętów w tym kraju był już przesądzony, gdyż ZSRR nie zamierzał tego respektować, wchodząc na teren Bułgarii. Rankiem 29 sierpnia 1944 bułgarski port opuściły S 45 (Olt. Günther Lutherer), S 47 (Lt. Bernhard Behrens), S 49 (Lt. Reinhard Bucher) oraz S 51 (KptLt Ernst-August Seevers), które ich załogi zatopiły, by nie wpadły w ręce nieprzyjaciela⁹⁵, kończąc tym samym działania Schnellbootów na Morzu Czarnym.

Załogi okrętów zostały przez Bułgarów internowane, jednak dzięki swym lokalnym kontaktom oraz wydatnej pomocy władz bułgarskich, o czym informują wspomnienia naocznych świadków, zdołały zbiec i trasą przez Sofię, Belgrad, Wiedeń dotrzeć w dniu 21 września do Sassnitz, gdzie przystąpiono do tworzenia nowej 1 S-Fl.

93. Whitley MJ, *German coastal forces ...*

94. Więcej o wydarzeniach w Konstancy – Kaczmarek RM, *Pearl Harbor i Tylon Morza Czarnego*, „Militaria” NR 3(15)/2010.

95. Hümmelchen G. *Die Deutschen ...*



Podsumowanie

Schnellbooty uczestniczyły w działaniach wojennych światowego konfliktu od pierwszego do ostatniego dnia, a na Bałtyku nawet nieco dłużej. Operowały praktycznie na wszystkich otaczających Europę morzach, od Dalekiej Północy poprzez Bałtyk, Morze Północne, Kanał La Manche po Morze Śródziemne i Czarne.

Zgodnie z niemieckimi danymi w czasie całej wojny zginęło i zaginęło łącznie 767 członków załóg kutrów torpedowych, dalszych 620 odniosło rany, a 322 dostało się w trakcie prowadzonych działań do niewoli⁹⁶.

Najlichniesze straty powstały na Zachodnim TDW, co świadczy o intensywności operacji na tym akwenie. Na kolejnym miejscu znalazło się Morze Śródziemne, gdzie zwłaszcza w końcowej fazie wojny, Schnellbooty były praktycznie jedynymi „aktywnymi” okrętami Kriegsmarine. Straty stanowiły około 22,8% szacowanego na około 7500 osób łącznego (w okresie całej wojny) stanu personelu, jaki przewinął się przez okręty tej klasy.

W czasie działań wojennych zniszczono ogółem 140 lub jak chcą tego inne źródła, tylko 112 kutrów torpedowych, a dalszych 94 trafiło w ręce zwycięzców, którzy podzielili je między siebie (ZSRR – 30, Wielka Brytania – 32

i USA – 32). Główną przyczyną strat było działanie lotnictwa, akcje sił nawodnych oraz miny. Nie sposób też pominąć awarii, samozatopień, zwłaszcza w końcu wojny.

Czy Schnellbooty były efektywnym środkiem walki, trudno w tej kwestii udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Sukcesów kutrów nie sposób porównywać z U-Bootami czy Luftwaffe, które zapisały na swoje konto większość zadanych nieprzyjacielowi strat.

Łącznie Schnellbooty zatopić miały w okresie wojny 109 statków o tonażu 232 809 BRT oraz uszkodzić dalsze 21 jednostek o tonażu 101 958 BRT⁹⁷, przy czym dotyczy to jedynie zatopień bezpośrednich w wyniku użycia torped bądź artylerii pokładowej. Otwarta pozostaje skuteczność min stawianych przez S-Booty, bowiem w tym przypadku przypisywanie sukcesów, a już zwłaszcza konkretnej jednostce, jest zdecydowanie trudniejsze, a czasami wręcz niemożliwe.

Zadane straty nie były oczywiście oszałamiająco wielkie, ale sam fakt działania Schnellbootów zmuszał aliantów przykładowo na wodach Kanału do utrzymywania rozbudowanych sił zabezpieczających wraz z całą brzegową infrastrukturą ostrzegawczą, co i tak nie zapewniało 100% ochro-

ny przed nieprzyjacielskimi wypadami, ale za to skutecznie odciągało siły i środki od „Bitwy o Atlantyk”, przyczyniając się tym samym do sukcesów U-Bootów.

Ofiarami kutrów torpedowych padały także okręty wojenne przeciwnika, mówimy oczywiście jedynie o potwierdzonych sukcesach, pomijając zupełnie „niepewną” broń minową. Z większych jednostek zniszczono 11 niszczycieli (6 brytyjskich, 2 francuskie i po 1 amerykańskim, norweskim i włoskim), 1 okręt podwodny, 2 kanonierki oraz liczne mniejsze okręty takie jak trałowce, dozorowce czy kutry dozоровe oraz także okręty desantowe różnej wielkości. Torpedy Schnellbootów uszkodziły również 2 lekkie krążowniki, 4 niszczyciele i 2 fregaty.

Resumując, można o Schnellbootach powiedzieć, że należały do typowych niemieckich „oraczy morza”, bez spektakularnych sukcesów, ale i bez wpadek, które na miarę swoich możliwości i aktualnej liczby, wносиły wkład w wysiłek wojenny III Rzeszy, co oczywiście nie uchroniło jej przed upadkiem.

96. Hümmelchen G, *Die Deutschen...*

97. Morozow M, Patjanin S, Barabanow M, *Atakujut*



Spis Schnellbootów

Poniższe zestawienie jest próbą możliwie pełnego opracowania spisu kutrów torpedowych niemieckiej Reichsmarine i Kriegsmarine (oraz zbudowanych w Niemczech na eksport). Ze względu na dużą ilość tych jednostek (ponad 300 ukończonych) poniższa kompilacja na pewno nie jest wolna od błędów. Mam nadzieję, że udało mi się uniknąć jak największej ich liczby.

Legenda kolumn w tabelach: 1 - numer okrętu, 1b - nazwa wcześniejsza (dla okrętów zdobycznych lub przejętych), 1c - typ, 2a - skrót nazwy stoczni, 2 - numer budowy (stoczniowy), 3 - daty wodowania i wejścia do służby (lub tylko wejścia do służby), 4 - losy. Oznaczenia typów (S 1, S 2 itd.) oraz serii (I, II itd.) pochodzą od autora - w literaturze można się spotkać z innymi podziałami. Cyfry rzymskie w indeksie dolnym (I, II itd.) oznaczają kolejny okręt o tym samym numerze (w przypadku, gdy było więcej niż jeden).

Pełne nazwy stoczní

Danziger Waggonfabrik, Danzig/Gdańsk
 N.V. Scheepswerf en Machinefabriek Gusto, Schiedam (Holandia)
 Fr. Lürssen Jacht- und Bootswerft GmbH, Brema-Vegesack
 Schlichting Werft GmbH, Lubeka-Travemünde

1. Schnellbooty zbudowane na zamówienie niemieckiej marynarki wojennej				
Typ	Dane taktyczno-techniczne			
S 1	stocznia: Lürssen; wyporność standardowa 39,8-40,4/ pełna 51,6 t; wymiary 26,85/26,6 (długość maksymalna/między pionami) × 4,37/4,22 (szerokość) × 1,4/2,44 (zanurzenie/wysokość) m; napęd: 3 silniki benzynowe Daimler-Benz BFz (łącznie 2700 KM), 1 pomocniczy Maybach S5 (100 KM), 3 śruby; prędkość maks. 34 w.; zasięg: 350 Mm przy prędkości 30 w., 580 Mm przy 22 w., zapas paliwa 6,6-7,1 t; uzbrojenie (od 1933): 2×II wyrzutnie torpedowe 533 mm, 1 km (zapas amunicji 2000 szt.); załoga: 12 ludzi (wt. 1 oficer)			
UZ(S) 16	12120	7.8.1930	31.3.1931 W 1 , 16.3.1932 S 1 , 10.12.1936 sprzedany Hiszpanii, 3.1937 Badajoz (dowódca por. Juan Tornos), 15.7.1939 LT-12 , 20.4.1944 wycofany	

S 1 II zob. butg. № 3

S 2 seria I	Lürssen; 46,5/57,6 t; 27,95/27,7×4,46/4,25×1,4/2,44 m; 3 silniki benzynowe Daimler-Benz BEZ (3000 KM), 1 silnik pomocniczy Maybach S5 (100 KM), 3 śruby; 300 Mm/30 w., zapas paliwa 7,5 t; 2×II wt 533 mm, 1 działko plot. 20 mm (3000 szt.); reszta jak typ S 1
----------------	--

S 2	12350	22.4.1932	16.11.1936 przekazany w Kadyksie Hiszpanii, Falange (por. Agustín Medina y Fernández de Castro), 10.12.1936 formalnie sprzedany, 18.6.1937 spłonął w Máladze (zginęło 3 marynarzy), samozatopiony w celu powstrzymania pożaru
S 3	12360	27.5.1932	10.12.1936 sprzedany Hiszpanii, 10.2.1937 dostarczony, 3.1937 Oviedo (por. Francisco Martel Hidalgo), 20.11.1939 LT-13 , 20.3.1940 wycofany
S 4	12370	20.6.1932	16.11.1936 przekazany w Kadyksie Hiszpanii, Requeté (por. Antonio Calín de Briones), 10.12.1936 formalnie sprzedany, 17.5.1937 uszkodzona w pożarze (kilkutygodniowy remont), 15.7.1939 LT-11 , 12.3.1946 wycofany
S 5	12380	14.7.1932	10.12.1936 sprzedany Hiszpanii, 10.2.1937 ciężko uszkodzony podczas wylądunku ze statku w Kadyksie, ostatecznie nie wcielony

Uwaga: losy **S 3** i **S 5** mogą być zamienne, tzn. spośród tej pary jeden stał się **Oviedo**, a drugi został skreślony.

S 6	Lürssen; 60,4/95 t; 32,36/31,91×5,06/4,9×1,36 m; 3 silniki diesla MAN L7 zu19/30 (3960 KM), 32 w., 600 Mm/30 w., 760 Mm/20 w., zapas 10,5 t; załoga 18-23 ludzi (wt. 1 oficer); reszta jak typ S 1		
S 6	12410	17.10.1932 23.11.1933	10.12.1936 sprzedany Hiszpanii, dostarczony dopiero 2.1939, Toledo , 20.11.1939 LT-14 , 31.12.1944 wycofany

S 6 II seria	Lürssen; 75,8/86 t; 32,36/31,91×5,06×1,2/2,8 m; 36,5 w.; reszta jak S 6		
S 7	12430	14.8.1933 10.10.1934	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 2.5.1946 g. 21:11 zatopiony w cieśn. Skagerrak (58°9'N 10°50'E)
S 8	12425	22.1.1934 6.9.1934	5.1945 hulk w Eckernförde, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, dalsze losy nieznane
S 9	12415	24.2.1934 12.6.1935	5.4.1941 okręt testowy w <i>Torpedo-Versuchs-Anstalt Eckernförde</i> ; 5.1945 skapitulował, przejęty przez Norwegów jako Blink , 5.11.1945 formalnie przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 2.5.1946 g. 22:00 zatopiony w cieśn. Skagerrak (58°9'N 10°51'E)
S 10	Lürssen; 75,8/92 t; zanurzenie 1,42 m; 3 silniki diesla Daimler-Benz MB 502 (3960 KM), 35 w.; reszta jak typ S 6		
S 10	12435	26.8.1934 7.3.1935	3.1942 patrolowiec V 5507 , 5.1945 skapitulował w Bergen, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , pozostał w Bergen, skanibalizowany przez Norwegów, oddany na złom w 1950

Tym razem S 7 na przedwojennej fotografii.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





S 16 sfotografowany w 1938 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

S 11	12440	24.10.1943 3.8.1935	3.1942 patrolowiec V 5508 , 1944 S 11 ; 5.1945 skapitulował w Bergen, potem przekazany Aliantom, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 12.1945 przejęty, 7.2.1946 TK-1002 (Flota Bałtycka), 20.12.1946 patrolowiec SK-530 (CK-530) , 28.2.1948 kuter rozjazdowy JuMK-357 (JOMK-357) , 1949 wycofany i oddany na złom
S 12	12445	18.2.1935 31.8.1934	4.1942 patrolowiec V 5504 , 1944 S 12 , 5.1945 skapitulował, przejęty przez Norwegów jako Kjekkk , 5.11.1945 formalnie przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 2.5.1946 g. 22:00 zatopiony w cieśn. Skagerrak (58°9'N 10°52'E)
S 13	12450	29.3.1935 7.12.1935	14.6.1939 uszkodzony w kolizji z okrętem hydrograficznym Meteor , 3.1942 patrolowiec V 5510 , 1944 S 13 ; 5.1945 skapitulował w Bergen, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii

S 14		Lürssen; 92,5/105,4 t; 34,62/34,04×5,26×1,42 m; 3 silniki diesla MAN L11 Zu19/30 (6150 KM), 37,5-37,7 w.; 700 Mm/30 w., 950 Mm/20 w.; 2×IV wt 533 mm, 1 działko plot. 20 mm; załoga 1 oficer i 22 marynarzy	
S 14	12505	21.1.1936 12.6.1936	7.1941 patrolowiec V 5509 , 1942/43 przebudowa na szybki holownik (<i>Schnellschlepper</i>), wiosną 1944 zatonął w Kanale La Manche
S 15	12510	15.2.1936 27.2.1937	7.1941 patrolowiec V 5510 , 3.1942 V 5511 , 1.6.1944 S 15 ; 5.1945 skapitulował w Bergen, 5.11.1945 przyznany USA, 1.2.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Danii, T 46 , przeniesiony do rezerwy i skanibalizowany, 17.11.1949 skreślony, rozważano przebudowę na poligon pożarniczy, 1.12.1951 sprzedany na złom (Petersen & Albeck, Kopenhaga)
S 16	12630	7.4.1937 22.12.1937	7.1941 patrolowiec V 5512 , 1944 S 16 ; 5.1945 skapitulował w Bergen, potem przekazany Brytyjczykom, <i>GM/SA (German Minesweeping Administration)</i> , 5.11.1945 przyznany ZSRR, 7.2.1946 TK-1003 , 13.2.1946 przekazany (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 17	12635	29.7.1937 18.3.1938	4.9.1939 uszkodzony podczas sztormu w pobliżu Helgolandu, 8.9.1939 skreślony, silniki wymontowano, losy kadłuba nieznane (zapewne później złomowany)

S 18		Lürssen; 92,5/112 t; 34,62×5,28×1,42/2,9 m; 3 silniki diesla Daimler-Benz MB 501 (6000 KM), 39-39,8 w., zapas paliwa 13,3 t; 700 Mm/35 w.; 2×IV wt 533 mm, 2 działka plot. 20 mm (6000 szt.); załoga 1+19-23 lub 2+29	
S 18	12755	13.1.1938 14.7.1938	1942 szybki holownik, 22.2.1943 Herold , <i>Marineflakschule 1</i> , 6.1943 <i>Schiffsartillerieschule</i> , 5.5.1945 zatopiony koło Låland przez alianckie samoloty
S 19	12760	10.5.1938 6.10.1938	7.4.1940 uszkodzony w pobliżu Stavanger w kolizji z S 21 ; 5.1945 skapitulował w Bergen, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 9.1946 przekazany <i>Ship Target Trials Committee</i> jako okręt-cel, 1950 zatopiony
S 20	12761	1.10.1938 21.3.1939	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 oddany na złom
S 21	12762	1.8.1938 19.12.1938	21.6.1940 zatonął na redzie Boulogne-sur-Mer (na minie), podniesiony, 26.5.1942 wrócił do służby; 5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Norwegii, skanibalizowany, 3.2.1950 skreślony

S 22	12763	31.1.1939 16.5.1939	1944? kuter szkolny, 5.1945 przybył z 140 żołnierzami z Kurlandii do Kopenhagi, dalsze losy nieznane
S 23	12764	23.4.1939 15.7.1939	12.7.1940 uszkodzony na minie koło Foreland, tego samego dnia o g. 05:00 zatonał podczas holowania (zginął 1 marynarz)
S 24	12766	4.7.1939 18.9.1939	12.4.1940 uszkodzony przez brytyjskie samoloty w Bergen, 24.6.1941 wycofany; 5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1004 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 25	12790*	19.9.1939 5.12.1939	28.6.1941 wycofany, wykorzystany do testowania silników Daimler-Benz MB-511; 5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany

* Pierwotnie zlecony stocznii Naglo, 29.12.1937 zamówienie przeniesiono do Lürssena.

S 26/38 seria I		Lürssen; 93/115 t; długość 34,94/34,04 m; reszta jak typ S 18	
S 26	12767	7.3.1940 21.5.1940	1941 przeniesiony na M. Czarne, 19.8.1944 zatopiony (razem z S 40) w ujściu Suliny przez samoloty II-2 z 23. pułku lotnictwa szturmowego Floty Czarnomorskiej
S 27	12771	15.4.1940 5.7.1940	1941 przeniesiony na M. Czarne, 5.9.1942 zatopiony na pd. od Płw. Tamańskiego przez wadliwą torpedę z S 72 (zginęło 12 marynarzy)
S 28	12772	4.7.1940 1.9.1940	1941 przeniesiony na M. Czarne, 20.8.1944 g. 10:00 zatopiony w Konstancy przez radzieckie lotnictwo, 25.8.1944 porzucony tamże (razem z S 49 i S 52)
S 29	12773	14.10.1940 28.11.1940	29.3.1943 zatopiony na pn.-zach. od Hoek van Holland przez brytyjskie okręty (niszczyciele HMS Blencathra i Windsor , oraz kutry artyleryjskie MGB 321 i MGB 333), zginęło 4 marynarzy

S 30 seria I	80,2/100 t; 32,76/31,92×5,06×1,23 m; 3 silniki diesla Daimler-Benz MB 502 (3960 KM), 36 w., zapas paliwa 13,3 t; 800 Mm/30 w., reszta jak typ S 10		
------------------------	---	--	--

Okręty zamówione w 1938 przez Chiny (robocze nazwy stoczniove **C 4** do **C 9**), 8.1939 pod naciskiem Japonii zarekwirowane i przekazane Kriegsmarine.

S 30	12807	10.9.1939 23.11.1939	10.5.1940 staranowany przez brytyjski niszczyciel Bulldog , uszkodzony, 3.5.1945 przeprowadzony z Poli do Ankony, gdzie poddał się Aliantom*
S 31	12808	21.10.1939 28.12.1939	10.5.1942 zatonał na minie 15 Mm na pd. od Malty (35°34'N 14°31'E), zginęło 9 marynarzy
S 32	12809	22.11.1939 15.3.1940	21.6.1940 zatonał na minie 15 Mm na pd. od Dungeness (zginęło 7 marynarzy)
S 33	12810	27.12.1939 23.3.1940	10.5.1940 uszkodzony na M. Północnym w kolizji z brytyjskim niszczycielem Kelly , 10.1.1945 wszedł na mieliznę (razem z S 58 i S 60) u pd.-zach. wybrzeża wyspy Unie (chorw. Unije), 16.1.1945 g. 07:20 storpedowany tamże przez brytyjski kuter MTB 698
S 34	12811	29.2.1940	17.5.1942 uszkodzony przez artylerię 15 Mm na pd. od Malty (zginęło 3 marynarzy), porzucony, dryfujący wrak zatopiony dzień później przez niemiecki myśliwiec Bf 109
S 35	12812	30.4.1940	28.2.1943 g. 10:56 zatonał na minie kilka Mm na pn.-zach. od Bizerty

* W sierpniu 1947 sześć eks-niemieckich *S-boatów* zatopiono w pobliżu Malty; prawdopodobnie należały one do siódemki poddanej w maju 1945 w Ankonie i przyznanej 5.11.1945 Wlk. Brytanii.

Typ S 30, seria II			
S 36	12829	20.4.1940 14.6.1940	8.9.1940 uszkodzony przez brytyjskie lotnictwo w Ostendzie, 6.2.1945 kolizja z S 61 , 3.5.1945 przeprowadzony z Poli do Ankony, gdzie poddał się Aliantom
S 37	12830	15.5.1940 11.7.1940	12.10.1940 zatonał na minie 40 Mm na pd. od Orfordness (zginęło 13 ludzi)

Typ S 26/38, seria II			
S 38	12831	8.11.1940	20.11.1940 g. 02:00 zatopiony (dowódca por. Detlefsen) w ujściu Tamizy przez brytyjskie niszczyciele Garth i Campbell (uszkodzony przez ogień artyleryjski i staranowany)
S 39	12832	8.2.1941	2.8.1944 g. 19:05 zatopiony w Hawrze podczas brytyjskiego nalotu, 15.8.1944 podniesiony, oddany na złom
S 40	12833	22.2.1941	1941 przeniesiony na M. Czarne, 19.8.1944 zatopiony (razem z S 26) w ujściu Suliny przez samoloty II-2 z 23. pułku lotnictwa szturmowego Floty Czarnomorskiej
S 41	12834	1.3.1941	19.11.1941 g. 07:20 kolizja z S 47 i S 105 w Kanale La Manche, zatonał podczas holowania
S 42	12835	16.3.1941	20.8.1944 g. 09:55 zniszczony na pochylni w Konstancy przez radzieckie lotnictwo (spłonął)
S 43	12836	28.3.1941	27.6.1941 g. 01:30 na pn. od w. Hiiumaa (Dagö), zatonał na radz. minie (zginęło 10 marynarzy)

S 44	12837	19.4.1941	25.7.1943 zniszczony podczas nalotu amerykańskiej 8 th Air Force na Kilonię
S 45	12838	28.4.1941	20.8.1944 g. 10:00 uszkodzony w Konstancy przez radzieckie lotnictwo (razem z S 47), odprowadzony do Warny i tam samozatopiony 29.8.1944
S 46	12839	22.5.1941	11.9.1943 storpedowany ok. 25 Mm na pd. od Teodozji (Krym) przez samoloty Curtiss P-40 „Kittyhawk” z 30. pułku lotnictwa rozpoznawczego Floty Czarnomorskiej, zatonął (zginęło 2 marynarzy)
S 47	12840	13.6.1941	20.8.1944 g. 10:00 uszkodzony w Konstancy przez radz. lotnictwo (razem z S 45), odprowadzony do Warny i tam samozatopiony 29.8.1944
S 48	12841	20.6.1941	5.1945 skapitulował, przejęty przez Norwegów jako Kvikk , skanibalizowany ok. 1946?
S 49	12842	11.7.1941	20.8.1944 g. 10:00 zatopiony w Konstancy przez radzieckie lotnictwo, 25.8.1944 porzucony tamże (razem z S 28 i S 52)
S 50	12843	25.7.1941	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1005 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 51	12844	8.8.1941	20.8.1944 uszkodzony w Konstancy w wyniku kolizji, odprowadzony do Warny i tam samozatopiony 29.8.1944
S 52	12845	22.8.1941	20.8.1944 g. 10:00 zatopiony w Konstancy przez radzieckie lotnictwo, 25.8.1944 porzucony tamże (razem z S 28 i S 49)
S 53	12846	6.9.1941	15.3.1942 uszkodzony na minie niedaleko Dover, zatonął podczas holowania

Typ S 30, seria III			
S 54	12847	9.8.1940	23.4.1944 g. 00:10 uszkodzony na minie k. Kefalonii (stracił rufę), odholowany do Salonik, niezdalny do odbudowy, 8.9.1944 skreślony, 31.10.1944 zniszczony podczas nalotu na Saloniki
S 55	12848	23.8.1940	10.1.1944 g. 16:30 zniszczony przez alianckie lotnictwo w Vela Luce (Korčula), w wyniku wybuchu znajdującej się na pokładzie torpedy
S 56	12849	20.9.1940	odmienny napęd*; 28.2.1943 zatopiony podczas amerykańskiego nalotu na Palermo, podniesiony, skierowany na odbudowę do Tulonu, 24.11.1943 g. 13:15 zniszczony tamże podczas nalotu na stocznię
S 57	12850	10.8.1940 30.9.1940	19.8.1944 g. 11:32 ciężko uszkodzony w drodze z Dubrownika na Korčulę przez brytyjskie kutry torpedowe MTB 658 i MTB 675 , samozatopiony (zginęło 2 marynarzy)
S 58	12851	18.11.1940	10.1.1945 wszedł na mieliznę (razem z S 33 i S 60) u pd.-zach. wybrzeża w. Unie, 17.1.1945 g. 03:30 zniszczony tamże przez brytyjskie kutry artyleryjskie
S 59	12852	27.11.1940	6.7.1943 g. 15:15 zatonął podczas brytyjskiego nalotu na Porto Empedocle (pd. Sycylia)
S 60	12853	20.12.1940	10.1.1945 wszedł na mieliznę (razem z S 33 i S 58) u pd.-zach. wybrzeża w. Unie, 17.1.1945 g. 03:30 zniszczony tamże przez brytyjskie kutry artyleryjskie
S 61	12854	12.1940 1.2.1941	6.2.1945 kolizja z S 36 , uszkodzony, 3.5.1945 przeprowadzony z Poli do Ankony, gdzie poddał się Aliantom

* 81/102 t; 3 silniki Daimler-Benz MB 512 (3960 KM), reszta jak typ S 30.

Typ S 26/38, seria IVa			
S 62	12855	19.9.1941	20.7.1944 przeznaczony do przekazania Finlandii (razem z S 64 , S 83 , S 99 i S 117), 2.9.1944 transfer anulowano (ze względu na przejście Finów na stronę Aliantów); 5.1945 skapitulował w Egersund, 24.6.1945 zajęty przez Norwegów, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 63	12856	2.10.1941	25.10.1943 g. 02:35 staranowany na wysokości Cromer (Norfolk) przez brytyjski niszczyciel Mackay , zatonął (zginęło 2 marynarzy)
S 64	12857	2.11.1941	20.7.1944 przeznaczony do przekazania Finlandii (razem z S 62 , S 83 , S 99 i S 117), 2.9.1944 transfer anulowano; 5.1945 skapitulował w Flensburgu, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Lyn (B94), wykorzystywany do testowania turbin gazowych, 10.1950 sprzedany Danii, 14.3.1951 Stormfuglen (nr burtowy P562), do 8.10.1953 w rezerwie, 4.10.1962 wycofany, 26.1.1965 sprzedany na złom (Petersen & Albeck)
S 65	12858	16.6.1942	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1006 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 66	12859	21.6.1942	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>)*



Duński *Viben* (eks S 68) w 1963 r. w Zatoce Kilońskiej

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

S 67	12860	19.3.1942	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1948 sprzedany w prywatne ręce, Toros , 1951 zakupiony przez Włochy, przebudowany w La Spezia, 1.2.1952 kuter artyleryjski (<i>Motovedetta</i>) MV 621 , 1.11.1952 kuter torpedowy MS 621 (P612), 1.1.1954 MS 485 (P485), 10.9.1954 kuter artyleryjski (<i>Motocannoniera</i>) MC 485 , 1.3.1966 wycofany
S 68	12861	1.7.1942	5.1945 skapitulował w Flensburgu, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Danii, 23.7.1952 Viben , do 3.11.1955 w rezerwie, 12.1.1965 wycofany, 17.1.1966 sprzedany na złom (H.J. Hansen, Odense), 3.1966 pocięty
S 69	12862	21.12.1941	odmienny napęd**; 5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany

* W tym samym nalocie (przeprowadzonym przez 325 bombowców RAF) zatopiono m.in. torpedowce **Möwe**, **Falke** i **Jaguar**.

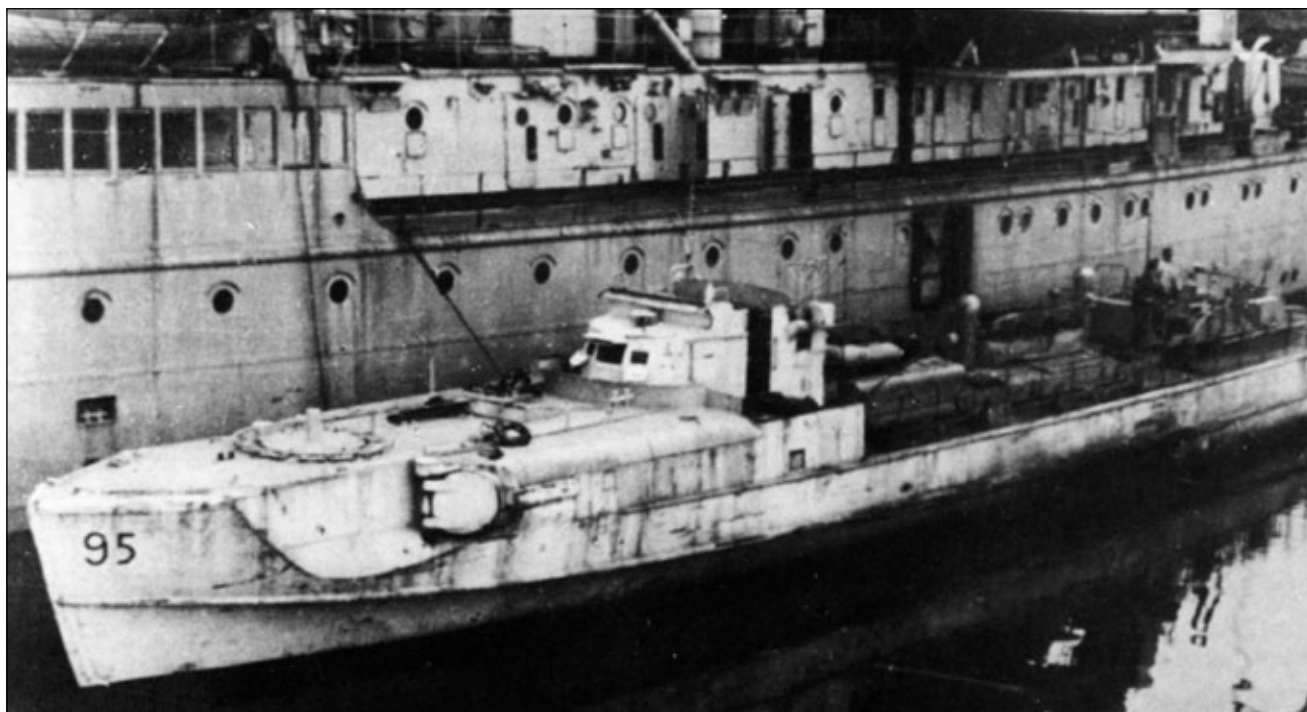
** 96/115 t; 3 silniki diesla Daimler-Benz MB 511 (6000 KM), reszta jak pozostałe.

Typ S 26/38, seria IVa			
S 70	12863	11.12.1941	5.3.1943 g. 01:15 zatonał na minie na pn.-zach. od Hoek van Holland (zginęło 11 marynarzy)
S 71	12864	11.1.1942	17.2.1943 zatopiony niedaleko Lowestoft przez brytyjskie niszczyciele Garth i Montrose
S 72	12865	3.2.1942	19.8.1944 uszkodzony w Sulinie przez samoloty Il-2 z 23. pułku lotnictwa szturmowego Floty Czarnomorskiej, 23.8.1944 samozatopiony w Konstancy
S 73	12866	19.2.1942	3.5.1943 wycofany, 6.1943 sprzedany Hiszpanii, 28.8.1943 przekazany (bez opancerzenia, razem z S 78 , S 125 i S 126) w Bordeaux, 17.8.1943 LT-21 , 19.6.1956 wycofany

S 26/38 seria VIa		od S 84 dane jak S 69	
S 74	12874	27.3.1942	5.11.1943 g. 07:51 ciężko uszkodzony 50 Mm na pn.-zach. od Den Helder (53°30'N 3°30'E) przez brytyjskie samoloty, dobitý przez S 135
S 75	12875	9.4.1942	5.3.1943 g. 08:40 zatopiony przez brytyjskie samoloty („Spitfire’y” z 118 Sq RAF oraz „Typhoons” z 56 Sq) ok. 4 Mm na pn. od IJmuiden (zginęło 10 marynarzy)
S 76	12876	1.5.1942	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Norwegii, skanibalizowany, 3.2.1950 skreślony
S 77	12877	9.5.1942	25.7.1943 g. 00:15 zatopiony u wejścia do Ostendy przez brytyjskie kutry artyleryjskie MGB 40 i MGB 42 (zginęło 11 marynarzy)
S 78	12878	3.6.1942	27.6.1942 g. 02:08 zaatakowany w drodze z Rotterdamu do Boulogne-sur-Mer przez brytyjskie samoloty (zginęło 3 marynarzy), 3.5.1943 wycofany, 6.1943 sprzedany Hiszpanii, 28.8.1943 przekazany (bez opancerzenia, razem z S 73 , S 125 i S 126) w Bordeaux, 17.8.1943 LT-22 , 19.6.1956 wycofany

S 79	12879	27.6.1942	5.1945 skapitulował w Egersund, 24.6.1945 zajęty przez Norwegów, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 <i>OMGUS</i> , 7.1947 przekazany Danii, 15.9.1950 T 58 , 1.4.1951 Musvaagen (P558), 24.9.1953 wycofany, 27.5.1955 sprzedany na złom (H.J. Hansen)
S 80	12880	10.7.1942	1.9.1944 g. 03:10 zatonął na radzieckiej minie (zginęło 5 marynarzy) w Zat. Wyborskiej (poz. 60°30'N 28°17'E)
S 81	12881	28.7.1942	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1001 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 82	12882	21.8.1942	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1008 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 83	12883	7.9.1942	20.7.1944 przeznaczony do przekazania Finlandii (razem z S 62 , S 64 , S 99 i S 117), 2.9.1944 transfer anulowano; 5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, <i>GM/SA</i> w Cuxhaven, dalsze losy nieznane
S 84	12884	19.9.1942	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>), 11.8.1944 podniesiony i oddany na złom
S 85	12885	7.10.1942	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany USA, 1.2.1946 <i>OMGUS</i> , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Storm (E 1, od 1948 B95), 10.1950 sprzedany Danii, 1.4.1951 Tranen (P564), do 3.11.1955 w rezerwie, 27.3.1963 zatonął w wejściu do Stavanger (Norwegia) w kolizji z kutrem rybackim Trygg , 4.1963 podniesiony, sprzedany na złom (Haugesund Mek. Verkstad)
S 86	12886	15.10.1942	4.1944 przeznaczony do przekazania Rumunii (razem z S 89), 6.1944 wyszedł z Linz w dół Dunaju, do transferu nie doszło ze względu na ofensywę Armii Czerwonej, 28.8.1944 uszkodzony na radzieckiej minie, 950 km Dunaju (w okolicy twierdzy Golubac), 9.1944 wrócił na holu S 89 do Linz, wyremontowany, 20.2.1945 uszkodzony w kolizji z <i>U-bootem</i> w Egersund; 5.1945 skapitulował tamże, 24.6.1945 zajęty przez Norwegów, potem przekazany Brytyjczykom, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przejęty, 7.2.1946 TK-1009 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 87	12887	4.11.1942	20.5.1944 g. 03:45 uszkodzony 30 Mm na pd. od Ostendy przez samolot torpedowo-bombowy Fairey „Swordfish” z 819 th <i>Naval Air Squadron</i> (baza Lee-on-Solent), zatonął podczas holowania o g. 04:36
S 88	12888	20.11.1942	25.10.1943 g. 02:23 zatopiony na Doggerbank (56°45'N 2°20'E) przez brytyjski kuter torpedowy MTB 607 (zginęło 24 marynarzy)
S 89	12889	28.11.1942	4.1944 przeznaczony do przekazania Rumunii (razem z S 86), 6.1944 wyszedł z Linz w dół Dunaju, do transferu nie doszło ze względu na ofensywę Armii Czerwonej, 9.1944 wrócił do Linz z S 86 na holu, 1945 kuter szkolny, na Bałtyku; 5.1945 skapitulował w Egersund, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, przed 2.1946 przeholowany do Anglii, 5.10.1946 zatonął u Pencannow Point, ok. 1 km na pn. od Crackington Haven (Kornwalia)

Typ S 26/38, seria VIIa (dane t-t jak S 69)			
S 90	12890	10.12.1942	17.2.1945 zatonął w wyniku błędu nawigacyjnego w pobliżu Stavanger, 19.2.1945 podniesiony i oddany na złom
S 91	12891	22.12.1942	2.8.1944 uszkodzony podczas nalotu na Hawr, 25.8.1944 g. 02:05 zatopiony koło Fécamp, podczas holowania na remont, przez brytyjskie okręty Talybont i Retalick
S 92	12892	14.1.1943	1944 przeznaczony do przekazania Rumunii (razem z S 98), do transferu nie doszło; 5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 93	12893	17.12.1942 4.2.1943	26.3.1944 g. 14:00 zatopiony podczas amerykańskiego nalotu na IJmuiden, eksplodował, wrak podniesiony 7.4.1944 i oddany na złom
S 94	12894	31.12.1942 18.2.1943	23.2.1944 g. 02:25 zatonął w kolizji z S 128 podczas walki z brytyjskim zespołem (niszczyciel Garth i kutry artyleryjskie) na Doggerbank (52°48'N 2°30'E)
S 95	12895	28.2.1943	5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1949 sprzedany w prywatne ręce, 1967 przebudowany na jacht, dalsze losy nieznane
S 96	12896	21.1.1943 11.3.1943	25.9.1943 zatonął na redzie Lowestoft, w kolizji z brytyjskim patrolowcem ML 145
S 97	12897	25.3.1943	5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 <i>OMGUS</i> , 7.1947 przekazany Danii, T 60 , 1.4.1951 Ravnen (P560), do 10.1.1953 w rezerwie, 1.2.1962 wycofany, 22.1.1963 sprzedany na złom (Anglo Diesel Co., Londyn), 29.11.1963 odsprzedany (Windway Marine Service, Cardiff), później trafił do <i>British Military Powerboat Trust</i> w Southampton, planowano przebudowę na restaurację, ale ze względów finansowych ostatecznie w 2004 kadłub sprzedano na złom
S 98	12898	10.4.1943	1944 przeznaczony do przekazania Rumunii (razem z S 92), do transferu nie doszło; 5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 8.3.1946 <i>OMGUS</i> , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Kvikk II (B96), 3.2.1950 skreślony, 1954 oddany na złom*



S 95 przy burcie okrętu-bazy Tsingtau.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

S 99	12899	17.4.1943	20.7.1944 przeznaczony do przekazania Finlandii (razem z S 62 , S 64 , S 83 i S 117), 2.9.1944 transfer anulowano; 5.1945 skapitulował w Kilonii, przejęty przez Brytyjczyków, GM/SA Cuxhaven, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1010 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
-------------	-------	-----------	---

* Wg Förderverein Museums-Schnellboot eV, **S 98** oraz **S 210** przekazano Norwegii jeszcze w 1945, zimą 1945/46 zerwały się z cum w Horten i zostały wyrzucone na brzeg wyspy Østøya, i tam rozbite.

<i>S 100</i> seria I (prototyp)		Lürssen; 100/117 t; 3 silniki diesla Daimler-Benz MB 501A (7500 KM); 2×IV wt 533 mm, 1 działko 37 lub 40 mm (2000 szt.), 3 działka plot. 20 mm (9000 szt.); reszta jak typ <i>S 26/38</i>	
<i>S 100</i>	12900	5.5.1943	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>)

S 26/38 seria III		stocznia: Schlichting; dane t-t jak poprzednie serie	
S 101	1001	25.9.1940 30.11.1940	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1011 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom
S 102	1002	6.11.1940 30.12.1940	8.7.1943 zatonął na radzieckiej minie na pd. od Cieśn. Kerczeńskiej (zginęło 8 marynarzy)
S 103	1003	21.12.1940 9.2.1941	4.5.1945 g. 16:00 zatopiony w Mommark (pd.-wsch. Dania) przez samoloty „Typhoon” z brytyjskiego 2 nd Tactical Air Force (bombami raketowymi), zginęło 18 lub 20 marynarzy
S 104	1004	18.2.1941 27.3.1941	9.1.1943 g. 02:53 zatonął na minie w Kanale La Manche (zginął 1 marynarz)
S 105	1005	22.3.1941 4.5.1941	5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 106	1006	26.4.1941 6.6.1941	27.6.1941 g. 01:52 na pn. od w. Hiiumaa, zatonął na radzieckiej minie (zginęło 6 marynarzy)
S 107	1007	31.5.1941 6.7.1941	5.11.1945 przyznany USA, 1.2.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Danii, 15.4.1948 T 52 , 1.4.1951 Gribben (P552), 1.5.1959 wycofany, 21.6.1960 sprzedany na złom (H.J. Hansen)
S 108	1008	28.6.1941 14.8.1941	1945 nieaktywny, 1946 oddany na złom (bliższe fakty nieznane)

S 26/38 seria IVa		stocznia: Schlichting; dane t-t jak poprzednie serie; od S 111 jak S 69	
S 109	1009	14.8.1941 14.9.1941	5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 7.2.1946 TK-1012 (Flota Bałtycka), 28.2.1948 przeniesiony do rezerwy, 25.9.1950 wycofany i oddany na złom

S 110	1010	13.9.1941 19.10.1941	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki z Leningradu do miejscowości Granitnyj (zat. Dołgaja-Zapadnaja), 28.9.1946 TK-1013 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 111	1011	18.10.1941 11.12.1941	15.3.1942 g. 14:09 uszkodzony na Kanale La Manche przez brytyjskie kutry artyleryjskie (zginęło 7 marynarzy), wzięty na hol (pod bryt. banderą) przez MGB 88 , zatonał w drodze
S 112	1012	2.12.1941 28.1.1942	9.5.1945 zajęty przez Francuzów w Lorient, nie wcielony do służby, 27.6.1951 sprzedany na złom
S 113	1013	7.2.1942 14.3.1942	5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1014 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 114	1014	14.3.1942 23.4.1942	2.8.1944 g. 19:05 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr, kilka dni później podniesiony i oddany na złom
S 115	1015	10.4.1942 30.5.1942	5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1946/47 przekazany Danii, skanibalizowany
S 116	1016	7.5.1942 4.7.1942	1945 hulk w Brunsbüttel, latem zajęty przez Amerykanów i przewieziony do USA (na pokładzie statku Belgian Tenacity), 11.1945 C-105179 , 3 rd Naval District, poddany testom w Fort Monroe i Nowym Jorku, 19.3.1948 skreślony, wyremontowany w Miami, 1950 przewieziony do Bremerhaven, wykorzystywany przez tzw. Organizację Gehlena*, 1953 przejęty przez Bundesgrenzschutz (See), jako S 116 , 13.6.1957 obiekt badawczy Bundesmarine, wymontowano maszynę**, 1.12.1959 stacjonarny okręt szkolny <i>Lehrgruppe Schiffssicherung</i> w Neustadt/Holstein, 25.5.1965 splonął
S 117	1017	13.6.1942 8.8.1942	20.7.1944 przeznaczony do przekazania Finlandii (razem z S 62 , S 64 , S 83 i S 99), 2.9.1944 transfer anulowano; 5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Tross (E 2, B97), 10.1951 sprzedany Danii, 23.7.1952 Hejren (P566), do 5.1.1956 w rezerwie, 24.10.1964 wycofany, 17.5.1965 sprzedany na złom (Petersen & Albeck)

* Reinhard Gehlen (1902-1979), niem. generał, podczas II WŚ w Abwehrze, w 1947 utworzył pod auspicjami CIA niemiecką służbę wywiadowczą skierowaną gł. przeciw ZSRR, w 1956 przekształconą w *Bundesnachrichtendienst* (wywiad RFN), na którego czele pozostał do 1968.

** Przekazana Deutsche Museum w Monachium, zniszczona podczas pożaru 4.1983.

Typ S 26/38, seria VIb (Schlichting)			
S 118	1018	30.7.1942 14.9.1942	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1015 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 119	1019	27.8.1942 22.10.1942	8.3.1943 zatonał na Kanale La Manche w kolizji z S 114 , podczas walki z brytyjskim niszczycielem Mackay oraz kutrami artyleryjskimi MGB 20 i MGB 21
S 120	1020	13.10.1942 5.12.1942	5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 121	1021	28.11.1942 14.1.1943	11.8.1943 g. 09:30 zatopiony przez brytyjskie lotnictwo w L'Aber-Wrac'h (zginęło 12 marynarzy)
S 122	1022	30.12.1942 21.2.1943	5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Danii, T 64 , skanibalizowany, 14.11.1952 sprzedany na złom
S 123	1023	6.2.1943 19.3.1943	5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1016 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 124	1024	6.3.1943 15.4.1943	4.1943 sprzedany Hiszpanii, 31.7.1943 przekazany (razem z S 134) w Bordeaux, 1.9.1943 LT-23 , 19.6.1956 wycofany
S 125	1025	3.4.1943 16.5.1943	5.1943 sprzedany Hiszpanii, 28.8.1943 przekazany (razem z S 73 , S 78 i S 126) w Bordeaux, 1.9.1943 LT-24 , 18.6.1955 wycofany

Typ S 26/38, seria VIIa (Schlichting, dane t-t jak S 69)			
S 126	1026	8.5.1943 12.6.1943	5.1943 sprzedany Hiszpanii, 28.8.1943 przekazany (razem z S 73 , S 78 i S 125) w Bordeaux, 1.9.1943 LT-25 , 18.6.1955 wycofany
S 127	1027	5.6.1943 10.7.1943	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Danii, 8.7.1949 T 56 , 1.4.1951 Isfluglen (P556), 2.2.1953 wycofany, 27.5.1955 sprzedany na złom (H.J. Hansen)
S 128	1028	8.7.1943 27.8.1943	23.2.1944 g. 01:55 zatonał w kolizji z S 94 na Doggerbank (52°48'N 2°30'E), podczas walki z brytyjskim niszczycielem Garth
S 129	1029	12.8.1943 24.9.1943	26.3.1944 g. 14:00 zniszczony podczas amerykańskiego nalotu na IJmuiden, w wyniku przeniesienia pożaru z S 93 , eksplodował, 6.4.1944 podniesiony i oddany na złom

S 130	1030	18.9.1943 21.10.1943	5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, wcielony do Royal Navy jako okręt eksperymentalny (<i>Experimental Craft</i>) FPB 5130 (P5130), 1.5.1949 okręt ochrony rybołówstwa tzw. <i>Verband Klose*</i> , 1955 przekazany RFN, 7.3.1957 okręt szkolny Bundesmarine UW 10 (W 49), <i>Marineunterwasserwaffenschule</i> we Flensburgu, 15.8.1963 wycofany, przebudowany w Husumer Werft, 15.3.1968 EF 3 (Y 840), <i>Erprobungsstelle 81</i> (jednostka podległa <i>Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung</i>), 1987 w <i>Wehrtechnische Dienststelle 71</i> jako okręt testowania aparatury łącznościowej (<i>Erprobungsboot für Fernmeldeanlagen</i>), 13.1.1991 wycofany, zacumowany w Wilhelmshaven, 1.2003 sprzedany w prywatne ręce do W. Brytanii, w celu restauracji (jedyne zachowane <i>S-boot</i>), obecnie znajduje się w Southdown k. Plymouth (50°21'11"N 4°11'57"W), właściciel Kevin Wheatcroft (zob. www.s130.co.uk)
S 131	1031	16.10.1943 5.1.1944	20.8.1944 g. 10:00 zatopiony w Konstancy przez radzieckie lotnictwo, splonął
S 132	1032	13.11.1943 10.12.1943	5.11.1945 przyznany ZSRR, 16.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1017 (Flota Północna), 17.7.1952 kuter rozjazdowy RK-1673 (PK-1673) , 16.4.1953 kuter łącznikowy POK-46 (ΠOK-46) , 4.5.1954 przeniesiony do rezerwy, 28.8.1954 przywrócony, 30.1.1956 ponownie w rezerwie, zatonał u nabrzeża, 7.7.1956 wycofany i oddany na złom
S 133	1033	28.11.1943 31.12.1943	5.1945 skapitulował w Egersund, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Danii, 21.3.1949 T 54 , 1.4.1951 Hærfuglen (P554), 30.4.1953 wycofany, 27.5.1955 sprzedany na złom (H. J. Hansen)

* Formalnie *Baltic Fishery Protection Service*, operująca z niemieckimi załogami i brytyjskimi oficerami. W rzeczywistości jednostka przeznaczona do działalności szpiegowskiej przeciwko ZSRR i jej satelitom na wybrzeżach Bałtyku, w ramach operacji „Jungle”. Zob. H. Ehlers, *Tajemniczy Zespół Klose*, „Okręty Wojenne”, nr 2/2007 (82).

Typ S 26/38, seria VIIb (Lürssen, dane t-t jak S 69)			
S 134	12901	29.5.1943	5.1943 sprzedany Hiszpanii, 31.7.1943 przekazany (razem z S 124) w Bordeaux, 1.9.1943 LT-26 , 23.11.1957 wycofany
S 135	12902	29.5.1943	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 4.10.1946 TK-1018 (Flota Północna), 17.3.1952 wycofany i oddany na złom
S 137	12904	6.7.1943	29.7.1943 zatopiony podczas nalotu amerykańskiej 8 th Air Force na Kilonię
S 138	12905	20.7.1943	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>)

Typ S 100, seria II (Lürssen)			
S 136	12903	10.6.1943	11.6.1944 g. 03:27 zatopiony na Kanale La Manche (koło Barfleur) przez niszczyciele eskortowe: brytyjski Duff , kanadyjski Sioux i polski Krakowiak

Typ S 100, seria IIIa (Lürssen)			
S 139	12909	1.8.1943	7.6.1944 g. 02:05 zatonał na polu minowym u wejścia do Barfleur (zginęło 32 marynarzy)
S 140	12910	7.8.1943	
S 141	12911	20.8.1943	12.5.1944 g. 00:34 zatopiony 20 Mm na pd. od Isle of Wight przez fr. fregatę La Combattante
S 142	12912	3.9.1943	15.6.1944 g. 03:00 zatopione podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>)
S 143	12913	17.9.1943	
S 144	12914	1.10.1943	30.7.1944 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr
S 145	12915	8.10.1943	18.9.1944 samozatopiony w Breście
S 146	12916	22.10.1943	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>), 8.1944 podniesiony i oddany na złom
S 147	12917	5.11.1943	25.4.1944 g. 03:06 zatopiony na redzie Cherbourga przez francuską fregatę La Combattante
S 148	12918	5.1.1944	22.8.1944 zatonał na minie w ujściu Suliny
S 149	12919	5.1.1944	25.8.1944 zatopiony przez radzieckie lotnictwo w Konstancy, splonął, 28.8.1944 porzucony
S 150	12920	4.12.1943	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>), 3.8.1944 podniesiony i oddany na złom

Typ S 151	stocznia: Gusto, 54/66 ton; 28,25/27,7×4,46×1,59/2,44 m; 3 silniki Daimler-Benz MB 500 (2850 KM), 34 w., zapas paliwa 7,6 t, zasięg 350 Mm przy 30 w., 940 Mm przy 10 w.; 1-2 działka plot. 20 mm Hispano-Suiza, 2 wt 533 mm, 2×III zbg; załoga 1+23 (Niemcy)
-----------	---

Pierwotnie zamówione dla Holandii jako **TM 54-TM 61** (ostatnie dwa przeznaczone były do służby w metropolii, pozostałe dla Hol. Indii Wschodnich), typu **TM 51** (Power Boat, zob. niżej). Po zajęciu stoczni przez Niemców zamówienie zmodyfikowano wg projektu Lürssen, upodabniając okręty do typu **S 30/100**.

S 151	M23	12.1941	26.7.1944 uszkodzony w walce z brytyjskim niszczycielem w okolicy Dubrownika, nie wyremontowany, 3.5.1945 przeprowadzony z Poli do Ankony, gdzie poddał się Aliantom
S 152	M24	1942	3.5.1945 przeprowadzony z Poli do Ankony, gdzie poddał się Aliantom
S 153	M25		12.6.1944 zatopiony przez brytyjski niszczyciel Eggesford na pn. od w. Hvar
S 154	M26		22.1.1945 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Polę
S 155	M27		3.5.1945 przeprowadzone z Poli do Ankony, gdzie poddały się Aliantom
S 156	M28		1.5.1945 zatopiony k. Triestu przez Jugosłowian granatnikami ppanc.
S 157	M29		25.10.1944 ok. g. 11:00 uszkodzony podczas brytyjskiego nalotu na Šibenik, 27.10.1944 samozatopiony
S 158	M30		

Typ <i>TM 51</i>	stocznia: Gusto; 30,8/37,4 ton; 21,34×6,05×1,14 m; 3 silniki Rolls Royce Merlin (3300 KM), 40-42 w., 3 śruby; uzbrojenie: planowane 2×II km 12,7 mm, 4×I wt 457 mm; ostateczne 1 działko 37 mm lub 2 działka plot. 20 mm Hispano-Suiza, 2 wt 533 mm, 2×III zbg; załoga 9 (Holandia), 1 + 15 (Bułgaria), 2 + 12 (Rumunia)
------------------	--

Budowane w Holandii na licencji kutry brytyjskiego typu „British Power Boat 70ft” (planowane jako **TM 52-TM 53** oraz **TM 63-TM 70**). Po zajęciu stoczni przez Niemców cztery okręty ukończono dla Bułgarii. Budowę pozostałych zawieszono w lipcu 1941, a 24.4.1942 zdecydowano o przekazaniu niewykończonych kadłubów i części Rumunii. Owe kutry zostały przeholowane do stoczni Șantierul Naval Galați w Gałaczu, gdzie przystąpiono 20.3.1942 do ich wykończenia (przeprowadzonego do kwietnia 1944).

S 201	M21	20.8.1940	tymczasowo wcielone do Kriegsmarine, na przełomie 1940/41 przeznaczone dla Bułgarii jako rekompensata za anulowane kutry typu „F 1”, przeprowadzone Dunajem, 1942 Nº 4 i Nº 5 , 2. półdywizjon kutrów torpedowych (<i>Втори полудивизион торпедни катери</i>) w Warnie; 9.9.1944 zajęte także przez Sowietów, 20.11.1944 TK-961 i TK-962 , 19.4.1945 zwrócone, 1955/56 wycofane
S 202	M22	9.1940	
S 159	M106	1941	1.1942 w Ruś przekazane Bułgarii (przeprowadzone Dunajem), 1943 Nº 6 i Nº 7 , 2. półdywizjon kutrów torpedowych, 9.9.1944 zajęte w Warnie przez Sowietów, 20.11.1944 TK-963 i TK-964 , nie zwrócone, prawdopodobnie skreślone na przełomie lat 40/50.
S 160	M107		
S 161	M108	1943-1944	20.3.1942 w Gałaczu przekazany Rumunii (przeprowadzony Dunajem), 22.11.1942 Vedenia (4), 1943 ukończony, 2. eskadra kutrów torpedowych (<i>Escadrila 2 vedete torpiloare</i>) w Konstancy, dow. kpt. Ion Zacharia; 10.9.1944 zajęty w Konstancy przez Sowietów, 30.10.1944 TK-951 , 12.10.1945 zwrócony Rumunii (6.11.1945 skreślony ze stanu Floty Czarnomorskiej), nie przywrócony do służby
S 162	M109		22.11.1942 Vântul (5), 1943/44 ukończony, dow. por. Emil Apostolescu; radz. TK-952 , reszta jak Vedenia
S 163	M110		28.11.1942 Vijelia (6), 4.1944 ukończony, dow. por. Gheorghe Popescu; radz. TK-953 , reszta jak Vedenia
S 164	M111		19.12.1942 Viforul (7), 5.1944 ukończony, dow. por. Mircea Papazoglu; radz. TK-954 , reszta jak Vedenia
S 165	M112		24.12.1942 Vârtejul (8), 5.1944 ukończony, dow. por. Nicolae Milu; radz. TK-956 , reszta jak Vedenia
S 166	M113		22.12.1942 Vulcanul (9), 1943 ukończony, dow. por. Ștefan Stoianovici, 7.7.1943 uszkodzony w kolizji z niem. o.p. U 23 ; radz. TK-957 , reszta jak Vedenia

Uwaga: konkordancja w ramach ósemki **S 159-S 166** nie jest pewna, możliwe że wzajemne przyporządkowanie niemieckich numerów do okrętów bułgarskich i rumuńskich jest odmienne.

Typ S 100 , seria IIIb (Lürssen)			
S 167	12921	17.12.1943	22.2.1945 zatonął w kolizji na wysokości Hoek van Holland
S 168	12922	23.12.1943	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 169	12923	8.1.1944	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>), 3.8.1944 podniesiony i oddany na złom
S 170	12924	11.2.1944	odmienne uzbrojenie i napęd*; 1945 okręt eksperymentalny Hans Henning (prawdopodobnie); 5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przejęty, 7.2.1946 TK-1007 (Flota Bałtycka), 20.12.1946 kuter rozjazdowy FMK-181 (ФМК-181), 1949/50 wycofany i oddany na złom

* 99/124 t; 3 silniki diesla Daimler-Benz MB 518 (9000 KM), 43,6 w.; zapas paliwa 15,7 t; 780 Mm przy 35 w.; 2×IV wyrzutnie torpedowe 533 mm, 2 działka 30 mm (zapas amunicji 6000 szt.); reszta jak typ **S 100**.

Typ S 100 , seria IVa (Lürssen)			
S 171	12941	22.1.1944	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi <i>S-bootami</i>), 8.1944 podniesione i oddane na złom
S 172	12942	18.2.1944	
S 173	12943	25.2.1944	



Nieustalona z nazwy jednostka typu S-100 w ciekawym ujęciu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

S 174	12944	3.3.1944	5.1945 skapitulował w Sylt, 5.11.1945 przyznany USA, 7.2.1946 <i>OMGUS</i> , >7.1947 norweski 22.1.1948 Rapp (E 3, B98), 3.1950 wycofany, 1952 oddany na złom
S 175	12945	11.3.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1019 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 17.3.1952 wycofany i oddany na złom
S 176	12946	17.3.1944	7.4.1945 zatonał w ujściu Humber podczas walki z brytyjskimi kutrami, po staranowaniu MTB 494
S 177	12947	30.3.1944	7.4.1945 zatonał w ujściu Humber podczas walki z brytyjskimi kutrami, staranowany przez MTB 5001
S 178	12948	6.4.1944	13.6.1944 zatopione na redzie Boulogne-sur-Mer przez brytyjskie samoloty torpedowe Bristol „Beaufighter” (razem z S 189)
S 180	12950	28.4.1944	14/15.1.1945 zatonał na niemieckiej zagrodzie minowej u wejścia do Hoek van Holland (zginęło 11 marynarzy)
S 181	12951	5.5.1944	21.3.1945 zatopiony 34 Mm na pn.-zach. od w. Texel przez alianckie lotnictwo (zginęło 14 marynarzy)
S 182	12952	12.5.1944	27.7.1944 g. 01:00 staranowany na wysokości przyl. Cap d’Antifer przez brytyjski kuter torpedowy MTB 430 , a następnie „dobity” przez MTB 412
S 183	12953	19.5.1944	19.9.1944 zatopiony (razem z S 200 i S 702) na zach. od Dunkierki przez brytyjską fregatę Stayner oraz kutry torpedowe MTB 724 i MTB 728
S 184	12954	26.5.1944	5.9.1944 g. 01:22 uszkodzony przez artylerię obrony wybrzeża na pd.-wsch. od Dover, utracił manewrowość, porzucony, zatonał
S 185	12955	3.6.1944	23.12.1944 zatopiony (razem z S 192) na pn. od Dunkierki, przez brytyjskie fregaty Torrington , Curzon i Kittiwake
S 186	12956	23.6.1944	30.3.1945 zatopiony podczas amerykańskiego nalotu na Wilhelmshaven

Typ S 100, seria IVb (Schlichting)			
S 187	1087	31.12.1943 10.2.1944	15.6.1944 g. 03:00 zatopiony podczas brytyjskiego nalotu na Hawr (razem z kilkunastoma innymi S-bootami), 20.8.1944 podniesione i oddane na złom
S 188	1088	6.2.1944 1.3.1944	
S 189	1089	6.3.1944 31.3.1944	13.6.1944 zatopiony na redzie Boulogne-sur-Mer przez brytyjskie samoloty torpedowe Bristol „Beaufighter” (razem z S 178 i S 179)
S 190	1090	30.3.1944 22.4.1944	23.6.1944 g. 00:25 zatonał na wysokości przyl. Cap d’Antifer, w wyniku uszkodzeń odniesionych na morzu i w walce z brytyjskimi niszczycielami (zginął 1 marynarz)



Byłe duńskie *Falken* (eks *S 302*) i *Lommen* (eks *S 195*) w Kilonii, sierpień 1965 r.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

S 191	1091	22.4.1944 18.5.1944	7.5.1945 zatonał w cieśn. Fehmarn po kolizji z S 301
S 192	1092	13.5.1944 7.6.1944	23.12.1944 zatopiony (razem z S 185) 1,5 Mm na zach. od Ostendy, przez brytyjskie fregaty Torrington, Curzon i Kittiwake
S 193	1093	6.6.1944 28.6.1944	22.2.1945 zatopiony podczas ataku na konwój w ujściu Tamizy przez brytyjskie okręty
S 194	1094	23.6.1944 19.7.1944	30.3.1945 zatopiony podczas amerykańskiego nalotu na Wilhelmshaven

Typ S 100, seria Va (Lürssen)			
S 195	12965	28.6.1944	5.1945 skapitulował w Egersund, 24.6.1945 zajęty przez Norwegów w Bergen, 5.11.1945 przyznany USA, 7.2.1946 <i>OMGUS</i> , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Kjekk (E 5, B93), 10.1951 sprzedany Danii, 23.7.1952 Lommen (P567), do 21.4.1953 w rezerwie, 4.9.1961 wycofany, 22.11.1961 sprzedany razem z eks- S 302 (Ingeniørfirmaet Minerva, Vanløse), odsprzedany (Anglo Diesel Co.), zakupiony przez barona Kalmana von Waynaghy, 1965 zacumowany w Kilonii, 15.12.1972 ostatecznie sprzedany na złom (E. Möller, Mönckeberg)
S 196	12966	3.7.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1951 przekazany Danii (na części zamienne)
S 197	12967	10.7.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 7.2.1946 <i>OMGUS</i> , 25.7.1947 przekazany Danii, 6.2.1950 T 59 , 26.2.1951 uszkodzony na M. Północnym w kolizji z brytyjskim kutrem torpedowym MTB 5518 , wyremontowany (w macierzystej stoczni), 1.4.1951 Raagen (P559), 1952 przywrócony do służby, 23.6.1955 wycofany, 21.10.1957 sprzedany (Rederiet Sundfarten, Virum), odsprzedany na złom (F. Koch), 5.1959 ogołocony kadłub wyszedł z Helsingør do Humlebæk (odległość 6 Mm), podczas wchodzenia do portu wywrócony przez silny wiatr od burty (winne było niedokładne zabalastowanie), zatonał, część wraku wciąż leży na dnie
S 198	12968	15.7.1944	15.12.1944 zatopiony w schronie dla okrętów podwodnych podczas brytyjskiego nalotu na IJmuiden
S 199	12969	3.1944 21.7.1944	23.1.1945 g. 03:30 uszkodzony przez brytyjską artylerię obrony wybrzeża na redzie Margate (East Kent), zatonał w kolizji z S 701
S 200	12970	3.8.1944	19.9.1944 zatopiony na zach. od Dunkierki, w kolizji z S 702 , podczas walki z brytyjską fregatą Stayner oraz kutrami torpedowymi MTB 724 i MTB 728
S 201 „	12971	28.7.1944	3.5.1945 ciężko uszkodzony podczas brytyjskiego nalotu na Kilonię, samozatopiony, po wojnie podniesiony i oddany na złom

S 202 II	12972	8.8.1944	8.4.1945 zatonął w pd. części M. Północnego, w wyniku kolizji z S 703
S 203	12973	13.8.1944	9.11.1944 zatonął na pd.-wsch. od Lindesnes, w kolizji z trałowcem R 220 , podniesiony i odremontowany, 21.3.1945 uszkodzony przez alianckie lotnictwo u pn. wybrzeża w. Texel, zatonął tamże na minie
S 204	12974	19.8.1944	13.5.1945 oddał się w ręce Brytyjczyków w Felixstowe (wraz z kontradm. Breuningiem, dowódcą sił obronnych Kriegsmarine na Zachodzie, i kmr. ppor. Fimmenem, dowódcą 4. S.-Fl.), 5.11.1945 przyznane Wlk. Brytanii, 9.1946 <i>Ship Target Trials Committee</i> , okręty-cele
S 205	12975	28.8.1944	
S 206	12976	31.8.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 <i>OMGUS</i> , 30.7.1947 przyznany Danii, 20.6.1948 przejęty, 20.4.1949 T 55 , 1.4.1951 Høgen (P555), 4.9.1957 g. 03:30 zatonął w Wielkim Belfie, w wyniku kolizji z kutrem torpedowym Flyvefisken , 10.9.1957 podniesiony, 23.9.1957 sprzedany na złom (Petersen & Albeck)
S 207	12977	19.9.1944	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 7.2.1946 <i>OMGUS</i> , 30.7.1947 przyznany Danii, 20.6.1948 przejęty, 9.11.1950 T 61 , 1.4.1951 Skaden (P561), 9.2.1959 wycofany, 21.6.1960 sprzedany na złom (H.J. Hansen)
S 208	12978	28.9.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, wcielony do Royal Navy jako okręt eksperymentalny FPB 5208 (P5208), bazował w Gosport, 1.5.1949 w ramach tzw. „Verband Klose” (zob. S 130), 1955 przekazany rządowi RFN, 12.3.1957 okręt szkolny Bundesmarine UW 11 (W 50), <i>Marineunterwasserwaffenschule</i> , 27.1.1964 wycofany, okręt-cel <i>Marine-Arsenal Kiel</i> , 1967 oddany na złom
S 209	12979	21.10.1944	5.1945 skapitulował w Brunsbüttel, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przejęty, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1020 (Flota Północna), 17.7.1952 kuter rozjazdowy RK-1674 (PK-1674) , 16.4.1953 kuter łącznikowy POK-47 (ПОК-47) , 4.5.1954 przeniesiony do rezerwy, 21.12.1954 wycofany i oddany na złom
S 210	12980	27.9.1944	5.1945 skapitulował w Den Helder, 5.11.1945 przyznany USA, 18.5.1946 <i>OMGUS</i> , 18.7.1947 przekazany Norwegii, 22.2.1948 Snar (E 4), 3.2.1950 wycofany, 1952 oddany na złom (zob. uwaga przy S 98)
S 211	12981	1.10.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1022 (Flota Północna), 17.7.1952 kuter rozjazdowy RK-1675 (PK-1675) , 16.4.1953 kuter łącznikowy POK-48 (ПОК-48) , 4.5.1954 przeniesiony do rezerwy, 21.12.1954 wycofany i oddany na złom
S 212	12982	11.10.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, wcielony do Royal Navy jako FPB 5212 (P5212), bazował w Spithead, 1957 oddany na złom
S 213	12983	4.1.1945	5.1945 zajęty przez Brytyjczyków, 7.1945 oddany na złom
S 214	12984	8.12.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1023 (Flota Północna), 17.7.1952 kuter rozjazdowy RK-1676 (PK-1676) , 16.4.1953 kuter łącznikowy POK-49 (ПОК-49) , 4.5.1954 przeniesiony do rezerwy, 21.12.1954 wycofany i oddany na złom
S 215	12985	1.12.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 216	12986	27.12.1944	15.1.1945 1. S.-Fl., 5.1945 zajęty przez radzieckich jeńców wojennych, oddał się w ręce Aliantów, 5.11.1945 przyznany USA, 18.1.1946 <i>OMGUS</i> , flotylla patrolowa na Renie, 7.1947 przekazany Danii, 19.11.1948 T 53 , 1.4.1951 Havørnen (P553), 3.12.1952 wszedł na mieliznę Scroby Sands k. Yarmouth, 15.1.1953 zdjęty, wyremontowany i przywrócony do służby, 3.11.1955 wycofany, 21.10.1957 sprzedany (Rederiet Sundfarten)
S 217	12987	30.1.1945	8.5.1945 przewiózł ok. 160 żołnierzy z Kurlandii, skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany
S 218	12988	18.1.1945	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany USA, tego samego dnia (!) przewieziony (razem z S 225) do USA, na pokładzie statku Zachory Taylor , 11.1945 C-105180 , 3 rd <i>Naval District</i> , poddany testom w Nowym Jorku, 5.1947 <i>Servern River Naval Command</i> , testy kontynuowane w Annapolis, 1.1948 wycofany, zacumowany w Norfolk, 12.7.1948 sprzedany w prywatne ręce (Rod Pickard z Miami), dalsze losy nieznane

Typ S 100, seria Vb (Schlichting)			
S 219	1119	11.7.1944 9.8.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przejęty, 2.1946 TK-1024 (Flota Północna?), ok. 1957 wycofany
S 220	1120	3.8.1944 27.8.1944	2.3.1945 zatopiony 2 Mm na pn.-zach. od Ostendy przez brytyjską fregatę Seymour
S 221	1121	16.8.1944 10.9.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1947/48 sprzedany



Wycofany ze służby duński *Falken* (eks S 302) w Kilonii, 20 czerwca 1965 r.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

S 222	1122	31.8.1944 23.9.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1025 (Flota Północna), 17.7.1952 kuter rozjazdowy RK-1677 (PK-1677) , 16.4.1953 kuter łącznikowy POK-50 (POK-50) , 30.9.1953 przeniesiony do rezerwy, 21.10.1953 wycofany i oddany na złom
S 223	1123	14.9.1944 29.10.1944	8.4.1945 zatonął na minie niedaleko Hoek van Holland
S 224	1124	17.11.1944	30.3.1945 zatopiony podczas amerykańskiego nalotu na Wilhelmshaven
S 225	1125	1.12.1944	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany USA, tego samego dnia przewieziony (razem z S 218) do USA, na pokładzie statku Zachory Tailor , 11.1945 C-105181 , 3 rd Naval District, poddany testom w Nowym Jorku, 25.5.1948 skreślony, 1.9.1948 sprzedany
S 226	1126	27.2.1945	wykorzystywany do testowania rufowych wyrzutni torped, 6.5.1945 uszkodzony przez brytyjskie samoloty na wsch. od Fehmarn, samozatopiony
S 227	1127	3.1945	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 4.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1026 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 228	1128	19.4.1945	odmienne uzbrojenie i napęd*; 5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 1946 oddany na złom
S 229	1129	-	nieukończone
S 230	1130		

* Jak **S 170** (zob.)

Typ S 100, seria VIb (Schlichting) – dane jak S 170			
S 231-S 243	1131-1143	-	nieukończone
S 244-S 260	1144-1160		zamówienie anulowane

Typ S 100, seria VIa (Schlichting) – dane jak S 170			
S 301	13001	31.1.1945	7.5.1945 zatonął w cieśn. Fehmarn, w kolizji z S 191
S 302	13002	12.2.1945	5.1945 skapitulował w Egersund, 5.11.1945 przyznany USA, 7.2.1946 OMGUS , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Blink (B91), 10.1950 sprzedany Danii, 23.7.1952 Falken (P565), do 7.2.1953 w rezerwie, 20.5.1961 wycofany, 22.11.1961 sprzedany na złom, dalsze losy jak S 195

S 303	13003	24.2.1945	5.1945 skapitulował w Egersund, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 18.1.1946 <i>OMGUS</i> , 7.1947 przekazany Norwegii, 22.1.1948 Brand (B92), 10.1950 sprzedany Danii, 1.4.1951 Taarnfalken (P563), do 12.5.1952 w rezerwie, 7.5.1956 wycofany, 21.10.1958 sprzedany (Rederiet Sundfarten)
S 304	13004	9.3.1945	8.5.1945 wszedł na zatopiony wrak u wejścia do IJmuiden, uszkodził śrubę i ster, przeholowany do Den Helder i tam skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 30.6.1945 przeprowadzony do Wilhelmshaven, 1946 oddany na złom
S 305	13005	29.3.1945	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 22.2.1946 <i>OMGUS</i> , 31.7.1947 przyznany Danii, 20.6.1948 przejęty, 27.9.1949 T 57 , 1.4.1951 Jagtfalken (P557), 9.12.1960 wycofany, 6.7.1962 sprzedany na złom (Ingeniørfirmaet Minerva), w 1968 kadłub (bez nadbudówki) jeszcze stał w Hundested
S 306	13006	4.1945	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 7.2.1946 <i>OMGUS</i> , 31.7.1947 przekazany Danii, 1.11.1947 T 51 , 1.4.1951 Glenten (P551), 15.12.1959 wycofany, 20.4.1961 sprzedany na złom (H.J. Hansen)
S 307	13007	4.1945	5.1945 zajęty przez Francuzów, oddany na złom w 1950 (?)
S 308-S 328	13008-13028	-	nieukończone, 6 zatoneło na M. Północnym podczas holowania (S 511 na poz. 55°0'3"N 10°40'8"E), reszta złomowana w Wlk. Brytanii
S 329-S 425	13029-13125	-	zamówienie anulowane

Typ S 100, seria Vlc		stocznia: Danziger Waggonfabrik w Gdańsku; 4×IV wyrzutnie torpedowe 533 mm, 2 działka 30 mm (zapas amunicji 4000 szt.), 2 działka plot. 20 mm (6000 szt.); reszta jak S 170	
S 701	5001	3.7.1944	23.1.1945 g. 03:30 uszkodzony przez brytyjską artylerię obrony wybrzeża na redzie Margate, oraz w kolizji z S 199 , odprowadzony do Wilhelmshaven (1.2.1945), 5.1945 skapitulował tamże, 5.11.1945 przyznany USA, 1.1946 <i>OMGUS</i> , 1951 sprzedany w prywatne ręce (H. Platenga z Amsterdamu) jako jacht Vrijbuiter
S 702	5002	30.7.1944	18/19.9.1944 zatopiony na zach. od Dunkierki, w kolizji z S 200 , podczas walki z brytyjską fregatą Stayner oraz kutrami torpedowymi MTB 724 i MTB 728
S 703	5003	30.8.1944	8.4.1945 zatonał w pd. części M. Północnego, w wyniku kolizji z S 202
S 704	5004	2.10.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1027 (Flota Północna), 12.8.1949 przeniesiony do rezerwy, 15.11.1949 wycofany i oddany na złom
S 705	5005	22.10.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany Wlk. Brytanii, 4.1.1946 przejęty, 1947/48 sprzedany
S 706	5006	31.10.1944	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany USA, 30.1.1947 przewieziony do USA, na pokładzie statku George Fairley , poddany badaniom w Washington Navy Yard, dalsze losy nieznane
S 707	5007	4.12.1944	5.1945 skapitulował w Kilonii, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1028 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 708	5008	19.2.1945	5.1945 skapitulował, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 15.1.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1029 (Flota Północna), 17.7.1952 kuter rozjazdowy RK-1678 (PK-1678) , 16.4.1953 kuter łącznikowy POK-51 (NOK-51) , 4.5.1954 przeniesiony do rezerwy, 21.12.1954 wycofany i oddany na złom
S 709	5009	1945	5.1945 skapitulował w Egersund, 5.11.1945 przyznany ZSRR, 29.3.1946 przekazany, 12.8.1946 przeprowadzony przez Kanał Białomorsko-Bałtycki, 23.9.1946 TK-1030 (Flota Północna), 12.8.1947 przeniesiony do rezerwy, 26.9.1949 wycofany i oddany na złom
S 710-S 715	5010-5015	-	nieukończone, jeden ukończony w Stoczni Północnej 1.5.1948 jako polski przybrzeżny statek pasażerski Julia (dla szczecińskiego przedsiębiorstwa „Gryf”), dane: 118 BRT, 34×5,1×1,9 m, 280 KM, 6 ludzi załogi i 162 pasażerów; 1951 przekazany Żegludze Gdańskiej, 9.1959 wycofany i oddany na złom
S 716-S 825	5016-5125	-	zamówienie anulowane



Jugosłowiański MT 3 *Dinara* na Adriatyku przed wybuchem wojny.

Fot. zbiory Zvonimir Freivogel

2. Kutry torpedowe zbudowane w III Rzeszy na eksport			
Typ „Orjen” (dla Jugosławii)			
Stocznia: Lürssen; 51/61,7 t (wyporność konstrukcyjna 48,7 t); 27,98×4,27×1,37 m; 3 silniki diesla Daimler-Benz 12BF2 (2850 KM), 35 w.; 265 Mm przy 31 w.; 2×1 wyrzutnie torpedowe 550 mm (francuskie), 1×1 działko 40 mm Bofors, 1 wkm 15 mm Česka Zbrojovka, 12 bomb głębinowych; w służbie włoskiej: 2×1 działko Breda L/65, 1 wkm 8 mm; załoga 1+15 (Jugosławia), 19 (Włochy)			
Orjen = Орјен (nr burtowy 1)	12570	1936	18.4.1941 zdobyty przez Włochów w trakcie remontu w Tivacie (Teodo), 6.12.1941 MAS 3D , 24. <i>Flottiglia MAS</i> , 4.7.1942 MS 41 ; 9.9.1943 samozatopiony w basenie stoczni CRDA w Monfalcone, 12.9 podniesiony przez Niemców, 12.1943 (po odbudowie) przekazany Włoskiej Rep. Socjalnej, 4.3.1944 podporządkowany niem. dowództwu sił morskich na Zach. Adriatyku, służył w ochronie portu w Wenecji, 27.9.1944 uszkodzony na minie k. Cervii, 28.9.1944 (lub 10.11.1944?) zatonął w sztormie niedaleko ujścia Montone (zginęło 7 marynarzy)
Velebit = Велебит (2)	12575	1937	18.4.1941 zdobyty w Boce Kotorskiej przez Włochów, ze względu na zużycie oryg. silniki zastąpiono nowymi (Isotta-Fraschini), 1.2.1942 MAS 4D , 24. <i>Flottiglia MAS</i> , 4.7.1942 MS 42 ; 9.9.1943 zdobyty przez Niemców w Pireusie, 6.12.1943 S 601 , 24. <i>S.-Fl.</i> , 18.9.1944 skreślony, 10.1944 uszkodzony podczas alianckiego nalotu na Saloniki, samozatopiony (razem z S 602 , S 603 i S 604)
Dinara = Динара (3)	12580		18.4.1941 zdobyty w Boce Kotorskiej przez Włochów, 15.10.1941 MAS 5D , 24. <i>Flottiglia MAS</i> , 4.7.1942 MS 43 ; 9.9.1943 zdobyty przez Niemców w Pireusie, 24.1.1944 S 602 , 24. <i>S.-Fl.</i> , skreślony 18.9.1944, 10.1944 samozatopiony w Salonikach (razem z S 601 , S 603 i S 604)
Triglav = Триглав (4)	12585	1938	18.4.1941 zdobyty w Boce Kotorskiej przez Włochów, MAS 6D , 24. <i>Flottiglia MAS</i> , 4.7.1942 MS 44 ; 9.9.1943 zdobyty przez Niemców w Chanii (Kreta), 24.1.1944 S 603 , 24. <i>S.-Fl.</i> , 14.3.1944 zniszczony w wyniku pożaru w maszynowni w Korfu, 28.3.1944 przeholowany (przez S 601) do Patras, 18.4.1944 do Salonik (wpierw przez S 601 , a z Volos przez bułgarski parowiec Car Ferdinand), 18.9.1944 skreślony, 10.1944 samozatopiony (razem z S 601 , S 602 i S 604)
Suvobor = Сувобор (5)	12590		18.4.1941 zdobyty w Boce Kotorskiej przez Włochów, MAS 7D , 24. <i>Flottiglia MAS</i> , 4.7.1942 MS 45 , 18.9.1943 samozatopiony w Cattolica

Rudnik = Рудник (6)	12595	1939	18.4.1941 zdobyty w Boce Kotorskiej przez Włochów, MAS 8D , 24. Flottiglia MAS, 4.7.1942 MS 46 ; 9.9.1943 zdobyty przez Niemców w Pireusie (lub Chanii?), 14.11.1943 S 604 , 24. S.-Fl., 18.9.1944 skreślony, 10.1944 samozatopiony w Salonikach (razem z S 601 , S 602 i S 603)
Kajmakčalan = Каймакчалан (7)	12600		17/18.4.1941 uciekły do Grecji (pod komendą kmdr. Ivana Kerna), a następnie do Aleksandrii, służyły we wsch. części M. Śródziemnego pod brytyjskim dowództwem, 6.1943 przekazane w La Valetcie władzom Jugosławii, 8.1945 wróciły do kraju, odpowiednio TČ-6 i TČ-5 , 1.9.1945 <i>Divizion torpednih čamaca</i> , 1949 TČ-392 i TČ-391 , 1962 skreślone i oddane na złom
Durmitor = Дурмитор (8)	12705		
4 dalsze	-		zamówienie anulowane w 1939

Okrety wchodziły w skład 2. dyonu torpedowego (II *Torpedna divizija*) w Šibeniku (dowódca kmdr ppor. Niko Kosović, Chorwat). Dowódcy okrętów w kwietniu 1941 roku: **Orjen** – vacat (okręt w remoncie), **Velebit** – kpt. Vinko Houdeček (Słoweniec), **Dinara** – kpt. Damjan Bratič (Serb), **Triglav** – kpt. Rafael Amerić (Chorwat z Serbii), **Suvobor** – kpt. Ivan Osterc (Słoweniec), **Rudnik** – kpt. Pavao Župan (Chorwat), **Kajmakčalan** – kpt. Božo Vrančić (Słoweniec), **Durmitor** – kpt. Franc Valentić (Słoweniec).

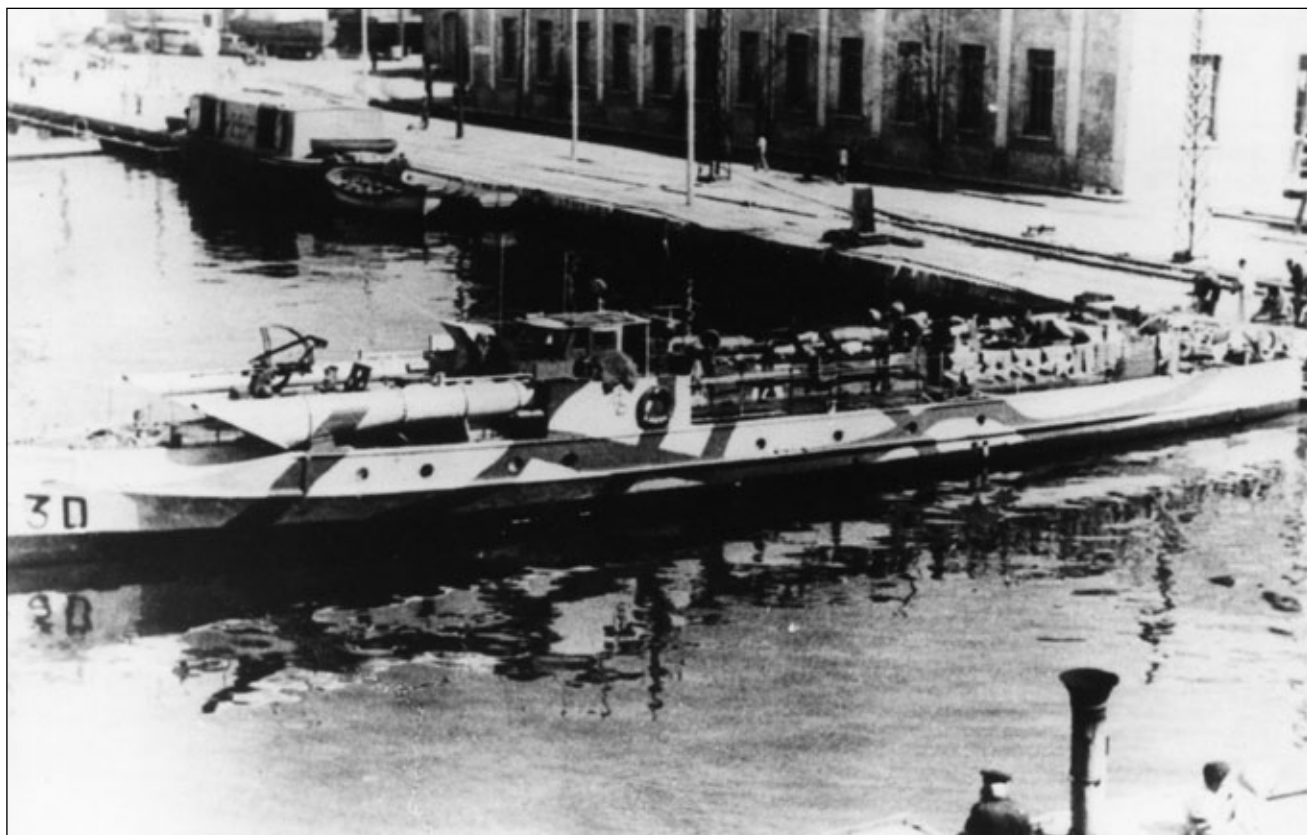
Typ „C 1” (dla Chin)			
Stocznia: Lürssen; dane jak typ S 2. Robocze nazwy stoczniowe C 1 do C 3 .			
Yuè 22 *	12690	dostarczone 5.1937	pierwszy dowódca: Qi Hóngzhāng (Ch'i Hung-chang); 1.8.1938 zatopiony w prow. Hubei przez jap. lotnictwo
Yuè 253	12695		Cui Zhidào (Ts'ui Chih-tao); 9.1938 wycofany w górę Jangcy, stacjonował w Wanxian, 1945 2. flotylla patrolowców w Nankinie, 1946/47 Kuài 101 (快101), 23.4.1949 2. flota obrony wybrzeża, 1949 przeszedł na stronę komunistów, patrolowiec Hǎijīng (海鲸), uzbrojenie torpedowe bezużyteczne, 1963 wycofany
Yuè 371	12700		Lǐ Yùxī (Li Yü-hsi); 9.1938 wycofany w górę Jangcy, stacjonował w Wanxian, 1945 2. flotylla patrolowców w Nankinie, dalsze losy nieznane

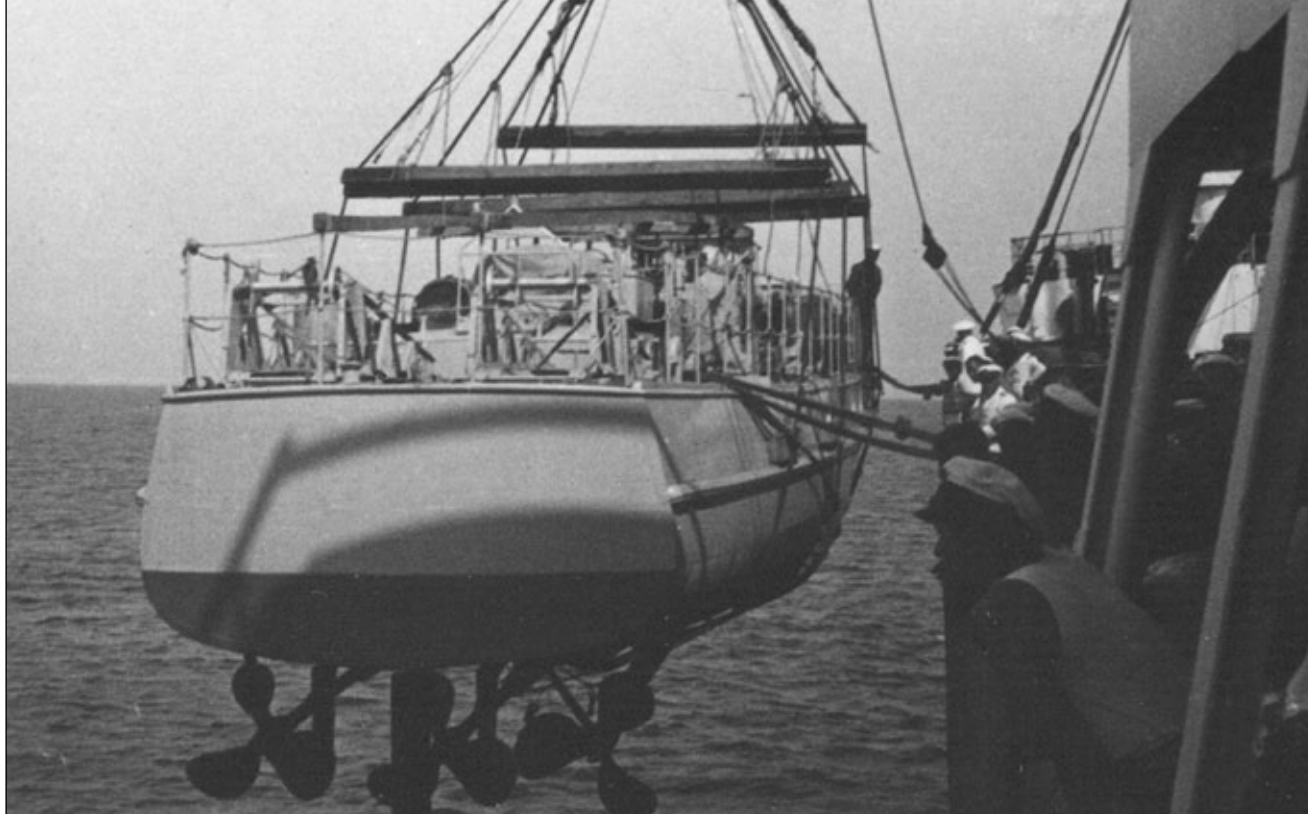
* **Yuè** (越, Wade-Giles **Yüeh**) – nazwa na część XII-wiecznego generała dynastii Song, Yuè Fēi (1103-1142).

Typ „F 1” (dla Bułgarii)			
Stocznia: Lürssen; 56 ton; 3 silniki Daimler-Benz MB 500 (2850 KM), 35 w.; reszta jak typ S 2. Robocze nazwy stoczniowe F 1 do F 3 .			
№ 1 *	12703	31.3.1939 4.1939	dostarczone do Bułgarii na pokładzie niemieckiego statku Belgrad , 2. półdywizjon kutrów torpedowych; 9.9.1944 zajęte w Warnie przez Sowieców, 20.11.1944 TK-958 i TK-959 , 19.4.1945 zwrócone, 1953 lub 1956 przeklasyfikowane na kutry reprezentacyjne (prawdopodobnie 621 i 622), 1965 wycofane i oddane na złom
№ 2	12735	17.5.1939 7.1939	

Włoski MAS 3D (eks *Orjen*) w jednej z włoskich baz.

Fot. zbiory Jean-Louis Roba, Archiwum Kupler





Wyładunek bułgarskiego kutra w Warnie dostarczonego przez Lürssena.

Fot. Morskiej Muzeum Warny

Nº 3	12740	17.8.1939 8.1941	29.9.1939 zarekwirowany przez Niemców, S 1 II, 8.1941 przekazany Bułgarii (przeprowadzony Dunajem), 9.9.1944 zajęty w Warnie przez Sowieców, 20.11.1944 TK-960 , 19.4.1945 zwrócony, 1953 lub 1956 przeklasyfikowany na kuter reprezentacyjny (prawdopodobnie 623), 1975 wycofany i oddany na złom
Nº 4	12745	-	anulowane
Nº 5	12750		

* Być może nosił nazwę własną **Burja** (Буря).

Konkordancja zamówień i typów						
Typ	Seria	Data zamówienia	Stocznia	Liczba	Zbudowane	Okrety
S 1		11.1929	Lürssen	1	1930	W 1 (S 1)
S 2	I	1931		4	1932	S 2-S 5
	II	1935		8+4	1936-1939	8 dla Jugosławii
	III			3	1937	3 dla Chin
	IV	15.12.1938		3+2	1939-1941	3 dla Bułgarii
S 6 i S 10	I	1932		1	1933	S 6
	II	1933		7	1934-1935	S 7-S 13
S 14	I	1934		2	1936-1938	S 14-S 15
	II	5.11.1935		2		S 16-S 17
S 18	I			2		S 18-S 19
	II	20.5.1937		6	1938-1939	S 20-S 25
S 26, S 38 i S 38b	I	29.12.1937		4	1940-1941	S 26-S 29
	II	23.9.1939		16		S 38-S 53
	III	25.9.1939	Schlichting	8		S 101-S 108
	IV	4.6.1940	Lürssen	8	1941-1942	S 62-S 69
			Schlichting	8		S 109-S 117
	V	26.8.1940	Lürssen	4		S 70-S 73
			16	S 74-S 89		
	VI	zima 1940/41	Schlichting	8	1942-1943	S 118-S 125
	VII	18.9.1941	Lürssen	10		S 90-S 99
				2		S 134-S 135
2				S 137-S 138		
Schlichting			8	S 126-S 133		

S 30	I	1.4.1938	Lürssen	6	1939-1940	S 30-S 35 (pierwotnie dla Chin)
	II	1939		2	1940	S 36-S 37
	III	14.11.1939		8	1940-1941	S 54-S 61
S 100	I	zima 1940/41	Lürssen	1	1943	S 100
	II	18.9.1941		1		S 136
	III	24.2.1942		12	1943-1944	S 139-S 150
				4		S 167-S 170
	IV	15.1.1943	Lürssen	15	1944	S 171-S 186
			Schlichting	8		S 187-S 194
	V	7.5.1943	Lürssen	24	1944-1945	S 195-S 218
			Schlichting	10+2		S 219-S 230
	VI	4.12.1943	Lürssen	7+118	1945	S 301-S 425
			Schlichting	+30	-	S 231-S 260
DWF			9+116	1945	S 701-S 825	
S 151		7.1941	Gusto	8		S 151-S 158
TM 51		-		10	1942-1944	S 201-S 202 , S 159-S 166 (ukończone dla Bułgarii i Rumunii)

Statystyki budowy		
Typ(y)	Liczba zamówionych okrętów	Z tego ukończono
S 1, S 2	25	19
S 6, S 10		8
S 14, S 18		12
S 26, S 38 i S 38b		94
S 30		16
S 100	365	99
TM 51, S 151		18
łącznie	538	266

Państwo	Okręty	Liczba
Bułgaria	Nº 1-Nº 2, S 1 , S 159-S 160 oraz S 201-S 202	7
Chiny	Yuè 22, 253 i 371	3
Dania	S 15, S 64, S 68, S 79, S 85, S 97, S 107, S 115, S 117, S 122, S 127, S 133, S 195-S 197, S 206-S 207, S 216, S 302-S 303 oraz S 305-S 306	22
Finlandia	planowane: S 62, S 64, S 83, S 99 i S 117	+5
Francja	S 112 i S 307	2
Hiszpania	S 1 , S 2-S 6, S 73, S 78, S 124-S 126, S 134	12
Jugosławia	Orjen, Velebit, Dinara, Triglav, Suvobor, Rudnik, Kajmakčalan, Durmitor	8
RFN	S 130 i S 208	2
Norwegia	S 9, S 12, S 21, S 48, S 64, S 76, S 85, S 98, S 117, S 174, S 195, S 210 oraz S 302-S 303	14
Rumunia	S 161-S 166 ; planowane: S 86, S 89, S 92 i S 98	6+4
Stany Zjednoczone	S 9-S 10, S 12, S 15, S 21, S 64, S 68, S 76, S 79, S 85, S 97-S 98, S 107, S 116-S 117, S 122, S 127, S 133, S 174, S 195, S 197, S 206, S 210, S 216, S 218, S 225, S 302, S 305-S 306, S 701, S 706 oraz jeden nieznan*	32
Wielka Brytania	S 7, S 8, S 13, S 16, S 19-S 20, S 25, S 30, S 36, S 61-S 62, S 67, S 69, S 83, S 89, S 92, S 95, S 105, S 115, S 120, S 130, S 151-S 152, S 155-S 156, S 168, S 196, S 204-S 205, S 207-S 208, S 212-S 213, S 215, S 217, S 221, S 228, S 303-S 304 i S 705	40
Włochy	S 67	1
ZSRR	S 11, S 16, S 24, S 50, S 65, S 81-S 82, S 86, S 99, S 101, S 109-S 110, S 113, S 118, S 123, S 132, S 135, S 159-S 166, S 170, S 175, S 201-S 202 , S 209, S 211, S 214, S 219, S 222, S 227, S 704 oraz S 707-S 709 , eks-bułg. Nº 1-Nº 3	42

* 10.3.1945 w Hawrze podniesiony został wrak nieznanego S-boota (spośród zatopionych w nalcie 15.6.1944, najprawdopodobniej **S 138** lub **S 144**), który przekazano na badania w USA (w stoczni New York Naval Yard). Okręt zapisano w ewidencji jako **CEE-6527** (CEE = Captured Enemy Equipment). 26.12.1945 kadłub oddano na złom, i pocięto do maja 1946 roku.

Bibliografia

1. Aguilera A., Elias V., *Buques de guerra españoles 1885-1971*, wyd. 2, Madrid 1972.
2. Anca Alamillo A., *Buques de la Armada Española del siglo XX*, Madrid 2008.
3. Bagnasco E., *MAS e mezzi d'assalto di superficie italiani*, Roma 2002.
4. Bagnasco E., *Unità veloci costiere italiane: Motosiluranti, motocannoniere, VAS, motomissilistiche e aliscafi lanciamissili*, Roma 1998.
5. Bagnasco E., Cernuschi E., *Le navi da guerra italiane 1940-1945*, Parma 2003.
6. Bech P., *Søkrig i danske farvande: Under Anden Verdenskrig, 1943-45*, København 2009.
7. Бережной С., *Германские торпедные катера в советском флоте, „Страницы морской истории”, nr 2.*
8. Бережной С., *Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945: справочник*, Москва 1988.
9. Breyer S., *Die deutsche Kriegsmarine 1935-1945*, Bd 2: *Zerstörer, Torpedoboote, Geleitboote, Schnellboote, Minensuch- und Räumboote, Mineschiffe, Hilfskreuzer, Vorpostenboote, U-Jäger, Sperrbrecher, Netzleger, Troß- und Sonderschiffe, Küstenartillerie*, Augsburg 1994.
10. Brustat-Naval F., *Unternehmen Rettung*, wyd. 5, Hamburg 2001.
11. *Chinese Warships Museum*, <60.250.180.26>.
12. Christiansen H., *Orlogsfldens skibe gennem 500 år: Den dansk-norske flåde 1510-1814 og den danske flåde 1814-2010*, København 2010.
13. Connelly T., Krakow D., *Schnellboot in Action*, Carrolton 1998.
14. Crăciunoiu C., *Vedetele torpiloare din Marina Română*, București 2003.
15. Чонев Ч., *Военноморският флот на България*, София 2005.
16. Dallies-Labourdette J., *S-Boote: Les vedettes rapides de la Kriegsmarine 1939-1945*, Paris 2003.
17. Ehlers H., *Tajemniczy Zespół Klose, „Okrety Wojenne”, nr 82 (2/2007).*
18. Federowicz P., *Schnellbooty: Niemieckie kutry torpedowe okresu II wojny światowej, „Militaria XX Wieku”, nr 14 (9-10/2006).*
19. Federowicz P., *Schnellbooty w północnej Norwegii 1941-1943, „Okrety Wojenne”, nr 67 (5/2004).*
20. Fock H., *Die deutschen Schnellboote 1914-1945*, Hamburg 2001.
21. Förderverein Museums-Schnellboot e.V., <www.foerderverein-museums-schnellboot.de>.
22. Fraccaroli A., *Italian Warships of World War II*, Shepperton 1968.
23. Frank H., *Schnellboote im Einsatz vor der englischen Küste 1943/44, „Marine Rundschau”, nr 4/1987.*
24. Freivogel Z., *Kutry torpedowe typu Orjen Królewskiej Marynarki Wojennej Jugosławii, „Okrety Wojenne”, nr spec. 4 (2000).*
25. Freivogel Z., *Námořnictvo Nezávislého chorvatského státu za druhé světové války, „Historie a plastikové modelářství”, nr 98-99 (7-8/1999).*
26. García Flórez D., *Buques de la Guerra Civil Española: Cañoneros, minadores y otros buques*, Madrid 2003.
27. Gomm B., *Die Schiffe der bulgarischen Marinen 1878-1945*, Wiesbaden 1997.
28. Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Bd 2: *Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote*, Koblenz 1983.
29. Hervieux P., *The Royal Romanian Navy at War, 1941-1944, „Warship”, 2001/02.*
30. Hildebrand H., Röhr A., Steinmetz H., *Die deutschen Kriegsschiffe-Biographien: ein Spiegel der Marinengeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Bd. 1-10, Hamburg 1979-83.
31. Hümmelchen G., *Die deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg*, Hamburg 1995.
32. Hümmelchen G., *German Schnellboote (E-Boats), „Warship Profile”, nr 31 (5/1973).*
33. Huras B., Twardowski M., *Księga statków polskich 1918-1945*, t. 4, Gdańsk 2002.
34. „Jane's Fighting Ships” 1946/47, 1951/52, 1953/54, 1958/59, 1962/63.
35. Jefferson D., *Coastal Forces at War: Royal Navy Little Ships in World War 2*, Sparrford 1996.
36. Янков И., *Вимпел: Сайтът за военноморска история*, <vimpel.boinaslava.net>.
37. Kačić-Dimitri J., *Das Ende der königlich jugoslawischen flotte, „Marine-Gestern Heute”, nr 3/1988.*
38. Kaczmarek R., *Pearl Harbor i Tulon Morza Czarnego, „Militaria XX Wieku”, nr spec. 15 (3/2010).*
39. Karakaš Obradov M., *Saveznička bombardiranja Šibenika u Drugome svjetskom ratu, „Časopis za suvremenu povijest”, t. 40, z. 3 (12/2008).*
40. Koop G., Breyer S., *Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute*, Bonn 1996.
41. Kosiarcz E., *Salvy nad Zatoką*, Gdańsk 1980.
42. Koslinski N., Stănescu R., *Marina română în al doilea război mondial*, Vol. 1-3, București 1996-98.
43. Košutić I., *Hrvatsko Domobranstvo u Drugom svjetskom ratu (1941-1943)*, Zagreb 1992.
44. Kühn V., *Schnellboote im Einsatz 1939-1945*, Stuttgart 1991.
45. Lemachko B., *Sonderdokumentation: Die Beuteschiffe der Sowjetmarine aus den Beständen der Achsenmächte und anderer Staaten, „Marine Arsenal”, nr 24.*
46. Lemachko B., Breyer S., *Deutsche Schiffe unter dem Roten Stern: Das Schicksal der 1945/46 von der Sowjetunion übernommenen Schiffe und Boote der ehemaligen deutschen Kriegsmarine, „Marine-Arsenal”, Sonderheft 4.*
47. Lenton H., *British and Empire Warships of World War Two*, London 1998.
48. „Les Flottes de Combat”, 1952.
49. Majewski S., *Bohaterowie Adriatyku*, Warszawa 1980.
50. Mark Ch., *Schepen van de Koninklijke Marine in W.O. II*, Alkmaar 1997.
51. Marshall Ch., *Easy Boats: Schnellboote in the US Navy*, <www.prinzeugen.com>.
52. Meister J., *Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941-45*, München 1958.
53. Miciński J., Kolicki S., *Pod polską banderą*, Gdańsk 1962.
54. Miciński J., *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920-1939*, Gdańsk 1967.
55. Molendowski L., Myszor O., *Marynarka wojenna Włoskiej Republiki Socjalnej (1943-1945)*, 60. „Okrety”, nr 2/2011.
56. Морозов М., *Война в восточноевропейских водах 1941-1943*, Москва 1995.
57. Морозов М., *Война в восточноевропейских водах 1944-1945*, „Антология войны на море”, nr 5.
58. Морозов М., *Шнельботы: Германские торпедные катера Второй мировой войны, „Морская коллекция”, nr 2/1999.*
59. Морозов М., Патянин С., Барабанов М., *Атакуют Шнельботы: Германские торпедные катера Второй мировой войны*, Москва 2007.
60. Olsen G., Storgaard S., *Flådens Skibe og Fartøjer 1945-1995*, København 1998.
61. Paizis-Paradellis C., *Hellenic Warships 1829-2001*, Athens 2002.
62. Paluba, <www.paluba.info/smf/>.
63. Патянин С., Морозов М., Нагирняк В., *Кригсмарине: военно-морской флот Третьего Рейха*, Москва 2009.
64. Piwowoński J., *Okrety „płyną” po lądzie*, Gdynia 1959.
65. Платонов А., *Энциклопедия советских надводных кораблей 1941-1945*, Санкт-Петербург 2002.
66. Rocco G., *L'organizzazione militare della RSI sul finire della seconda guerra mondiale*, Milano 1998.
67. Rohwer J., Hümmelchen G., *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, Stuttgart 2007.
68. Rzepniewski A., *Obrona Wybrzeża w 1939 r.*, Warszawa 1970.
69. Schmidke M., *Rettungsaktion Ostsee 1944/1945: Eine Großtat der Menschlichkeit. Zusammenfassende Dokumentation einschließlich der beteiligten Schiffe und Boote von Handelsflotte, Kriegsmarine, Luftwaffe und Heer*, Bonn 2006.
70. Sobański M., *Schnellbooty pod Dunkierką, „Okrety Wojenne” nr specjalny 34/2010.*
71. Широкопад А. Б., *Битва за Черное море*, Москва 2005.
72. Тарас А., *История торпедных катеров XIX-XX вв.*, Москва 2005.
73. Thomassen M., *90 år under rent norsk orlogsfalg*, Eide 1995.
74. Тодоров И., *Българските военни кораби (1879-2002 г.)*, София 2003.
75. Van Willigenburg H., *Dutch Warships of World War II*, Emmen 2010.
76. Vermeulen A., *De schepen van de Koninklijke Marine en die der gouvernement-marine 1814-1962*, Amsterdam ok. 1965.
77. Whitley M., *German Coastal Forces of World War Two*, London 1982.
78. Williamson G., Palmer I., *German E-Boats 1939-45*, Oxford 2002.
79. Wiper S., *German S-Boats*, Shipcraft 6, London 2006.
80. Вьюненко Н. П., *Черноморский флот в Великой Отечественной войне*, Москва 1957.
81. *Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне*, т. 2: *Черноморский флот*, ред. В. И. Куроедов. Санкт-Петербург 2005.
82. Воронин К. И., *На черноморских фарватерах*, Москва 1989.