

Rajd na dok w Saint-Nazaire (1942)

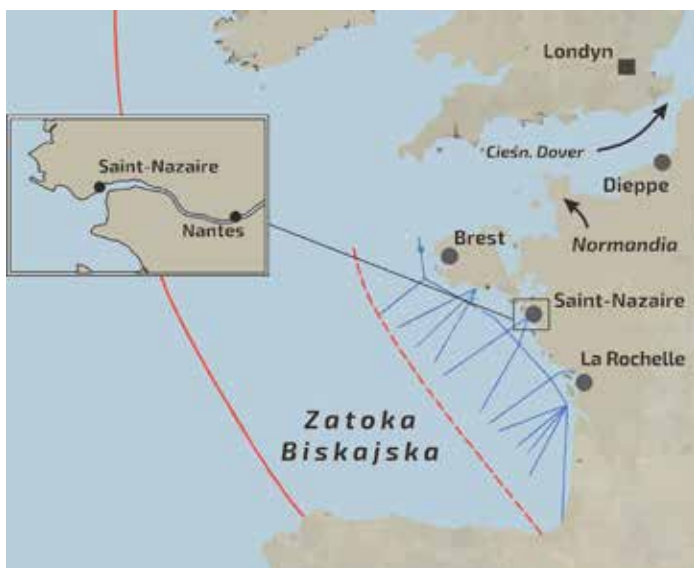
Operacja „Chariot”

Tło strategiczne

Niemiecki ośrodek geopolityczny w latach 30. XX wieku ponownie rzuci wyzwanie brytyjskiej dominacji na światowych oceanach. Dwa potężne pancerniki niemieckie „Tirpitz” i „Bismarck” były symbolami obudzonych po raz kolejny niemieckich aspiracji imperialnych. Ale były nie tylko symbolami. Samo ich istnienie było wyjątkowo poważnym problemem dla brytyjskiej żeglugi w bezpośredniej bliskości wybrzeży europejskich oraz szlaków handlowych łączących Zjednoczone Królestwo z Ameryką i Dalekim Wschodem.

O tym, jak wiele może dokonać wypuszczony na przestwory Atlantyku zespół uderzeniowy dużego pancernika strony przekonały się, gdy „Bismarck” próbował przeдрzeć się na Atlantyck. 24 maja 1941 roku w legendarnej, elektryzującej miłośników historii wojen potyczce z flagowym pancernikiem brytyjskim HMS „Hood”, „Bismarck” przeważył. Trafiony jedną z pierwszych niemieckich salw „Hood” uległ katastrofalnej eksplozji i błyskawicznie pogrążył w głębinach.

Nie mniej słynny jest następujący po tym starciu tytánów pościg żądnych zemsty Brytyjczyków. Po potyczce kapitan „Bismarcka” Miał do wyboru powrót do Trondheim w Norwegii lub rejs do Saint-Nazaire w okupowanej Francji.



Ryc.1. Mapa Zatoki Biskajskiej i obszaru wybrzeża okupowanej Francji.

Z uwagi na groźbę ataku z powietrza wybrał Saint-Nazaire. Uszkodzony i gubiący paliwo „Bismarck” został wysledzony, a potem zatopiony zanim zdołał schronić się w tym porcie.

Zatoka Biskajska i lokalizacja Saint-Nazaire

Saint-Nazaire to mający bardzo długą tradycję funkcjonowania ośrodek stoczniowy i port. Dla samych Niemców porty Francji dawały immunitet na blokadę morską, która dwie dekady z hakiem wcześniej doprowadziła do załamania gospodarki wojennej i przegrania Wielkiej Wojny w 1918 roku.

W kontekście działań wojennych okresu II wojny światowej, dla Niemców porty na brzegach zatoki Biskajskiej były na wagę złota z uwagi na pany odcięcia brytyjskich szlaków morskich prowadzących do Ameryki Północnej. U-Booty operujące z tego rejonu miały niezwykle dogodny dostęp do zachodnich podejść do Wysp Brytyjskich, czyli obszarów o największym natężeniu żeglugi handlowej.

W początkowej fazie wojny U-Booty wypływające z francuskich portów na patrolie w głąb Atlantyku mogły bezkarnie pokonywać Zatokę Biskajską poruszając się na powierzchni morza. Z czasem wyścig technologiczny sprawił, że Brytyjczycy byli w stanie wykrywać i zatapiać poruszające się tak okręty. Zanim to się stało, alianci obsesyjnie bombardowali wszystkie instalacje, które Niemcy zdobyli na Francuzach i wykorzystywali do nękania żeglugi alianckiej.

Znaczenie suchego doku w Saint-Nazaire

Dowodzący „Bismackiem” kapitan Ernst Lindemann skierował swój okręt do Saint-Nazaire z oczywistego powodu. Z pośród wszystkich portów na wybrzeżu Atlantyku, tylko tam znajdował się jedyny suchy dok mogący pomieścić pancernik. Ukończona w 1932 roku gigantyczna konstrukcja, największa tego typu na świecie, miała służyć naprawom pasażerskiego giganta „Normandie”.

Pozostaje kwestią dyskusyjną to, czy bazujący w Saint-Nazaire „Bismarck” przyciągnąłby uwagę brytyjskiego RAF-u. Pancernik stanowił absolutnie priorytetowy cel dla bombardowań. Był zarazem silną motywacją dla stworzenia jakiejś innowacyjnej broni lub taktyki. Zaciekłość, z jaką Brytyjczycy atakowali skrytego w norweskich fiordach „Tirpitz” przekonuje, że „Bismarck” nie mógłby liczyć w Saint-Nazaire na spokojne bazowanie.

Z drugiej strony jednak decydują też znane realia podobnych starć. Bazujące w porcie w Breście krążowniki „Scharnhorst” i „Gneisenau” przetrwały bez szwanku kilkumiesięczny pobyt i cały ciąg uporczywych bombardowań (s. 215). Gdyby Niemcom udało się jakimś cudem przebazować jeden z pancerników do Saint-Nazaire („Tirpitz” wszedł do służby w styczniu 1942 roku), miałby on możliwość prowadzenie rajdów na Atlantyku, ale i wypadów w kierunku Morza Śródziemnego. Sama taka możliwość była dla strategów brytyjskich nie do zaakceptowania – szczególnie w roku 1941,

kiedy to Stany Zjednoczone wciąż jeszcze formalnie nie były w stanie wojny z III Rzeszą.

Już na początku lutego 1942, niecały miesiąc po oddaniu do służby „Tirpitz”, dowództwo brytyjskiej marynarki zdecydowało o przeprowadzeniu operacji „Chariot”, czyli zniszczenia suchego doku w Saint-Nazaire.

Koncepcje zniszczenia doku i ostateczny plan ataku

Brytyjczycy opracowywali koncepcje zniszczenia doku w Normandii już na wiele miesięcy przed zmaterializowaniem się zagrożenia „Tirpitz”. Oczywiście metodą było bombardowanie dywanowe. Jednak na początku wojny celność nocnych bombardowań była tak zła, że nie pokładano wiele nadziei w klasycznej akcji bombowców.

Sabotaż? Również nie da rady. Sama ilość materiałów wybuchowych niezbędnych do należytego uszkodzenia wrót śluzowych była taka, w przeliczeniu na osobę przemycającą, że akcja nie rokowała nawet śladu powodzenia.

Atak jednostki naziemnej, desantowanej z okrętów i statków wydawał się być jeszcze bardziej nierealistyczny. Główny problem stanowiło to, że miasto i port były zlokalizowane głęboko w estuarium rzeki Loary. Wszelkie jednostki desantowe czy okręty były więc narażone na morderczy ostrzał ze wszystkich stron.

Może Natura wspomogę? Planiści stwierdzili, że w nadchodzącym wielkimi krokami marcu pływy będą wyjątkowo wysokie i istniała szansa przedarcia się szybkiej i płytko zanurzonej łodzi przez mielizny, a więc szlakiem niespodziewanym przez obrońców. Rozpoczęto prace koncepcyjne nad przedarciem się specjalnie odciążonych niszczycieli. Pierwszy z nich miał zderzyć się ze śluzą i z opóźnieniem zdetonować ładunek wybuchowy. Miał też desantować grupę szturmową mającą dokonać dodatkowych zniszczeń. Drugi

niszczyciel miał ewakuować tych, którzy by przeżyli powyższej zarysowane pandemonium.

Po konceptualizacji rozmaitych wariantów, dających mniej lub więcej szans na powodzenie, uzyskano aprobatę dla wcielenia planu w życie.

Komandos

Sekcję bojową komandosów, którzy mieli zdemolować urządzenia portowe, dowodził Por. Charles Newman. Pod jego rozkazy oddano żołnierzy wyselekcjonowanych z wszystkich 12 komand, które składały się na Special Service Brigade. Intencją takiej decyzji było wystawienie na doświadczenie bojowe chociaż kilku żołnierzy z każdej jednostki.

Komandos wyznaczony do udziału w docelowej misji zostali przeszkoleni w niszczeniu urządzeń portowych przez eksperta w tej dziedzinie – był nim kapitan Bill Pritchard. Był on autorem raportu instruktażowego, w którym wyszczególniał sposób niszczenia infrastruktury dokowej tak, aby uszkodzenia były jak najbardziej długoterminowe. W czasie tych treningów wychodziły na jaw wręcz fascynująco nieoczywiste sposoby niszczenia urządzeń. W wielu przypadkach do ich nieodwracalnego uszkodzenia materiały wybuchowe wcale nie były optymalną metodą. Skuteczne było potężne uderzenie młotem w newralgiczną część lub podpalenie.

Operacja dostarczenia do portu komandosów i staranowania śluzu doku przez wyładowany materiałami wybuchowymi niszczyciel został komandor Robert Reyder. Miał on za sobą niezwykle barwną i zróżnicowaną karierę dowódczą w marynarce. Po stracie ostatniego dowodzonego przez siebie statku w kolizji, został odstawiony na boczny tor. Powrót do akcji przywitał z nadzwyczajną radością.

HMS „Campbeltown”

Niszczyciel ten zwodowano w USA w 1919 roku jako USS „Buchanan”. Był on częścią słynnej partii 50 starych niszczycieli, którą Stany Zjednoczone przekazały swoim „sojusznikom” w ramach umowy Lend-Lease.

Przed akcją sylwetka niszczyciela została przemodelowana tak, aby upodobnić ją do sylwetki niemieckiego typu Möwe – usunięto dwa z czterech kominów, a pierwszy z pozostawionych przedłużono. Na potrzeby rajdu okręt wyposażono w dodatkowe działka Oerlikona kalibru 20 mm, zastępując nimi zdemontowane działko o kalibrze czterech cali. Okręt ogołocono przy tym ze wszystkiego, co nie było bezpośrednio niezbędne do wypełnienia jego roli w rajdzie. Zapas paliwa i wody, w który zaopatrzone jednostkę, starczał na podróż w jedną stronę.

Ładunek wybuchowy

Bronią specjalną „Campbeltowna” było cztery i pół tony materiałów wybuchowych. W długich deliberacjach nad rodzajem i wielkością ładunku zważyła kwestia odporności mechanizmów detonatora na wstrząs wywołany taranowaniem śluzy. Stworzono pakiet bomb głębinowych w liczbie 24, które upakowano w stalowy pojemnik i zalano betonem. Za zsynchronizowaną detonację odpowiadało okablowanie cordtexem odpalane przez mechanizm zegarowy działający z ośmiogodzinnym opóźnieniem.

Niszczycielom towarzyszyła cała flotylla kutrów¹: wyposażono je w działka szybkostrzelne, karabiny maszynowe, a na wypadek natknięcia się na większe jednostki niemieckie – torpedy. Dodatkowe uzbrojenie i silniki w większości z tych kutrów sprawiły, że cała ta flotylla drobiazgu musiała być holowana niemal pod samo francuskie wybrzeże – mimo zasto-

¹ W większości były to drewniane Fairmile B, o wyporności 85 ton i długości 35 metrów.

sowania dodatkowych zbiorników z paliwem. W innym przypadku paliwa nie starczyłoby im na powrót.

Najciekawszym typem kutra uczestniczącym w rajdzie był MTB 74. Budowany od 1940 roku, osiągający fantastyczną prędkość 40 węzłów i wyposażony w dwie torpedy kuter stworzono do ataku na bazujące w Breście niemieckie krążowniki. Po ich przedarciu się na Bałtyk (s. 109) kutry nie znalazły innego zastosowania. Aż do czasu – to jest aż do czasu rajdu na Saint-Nazaire.

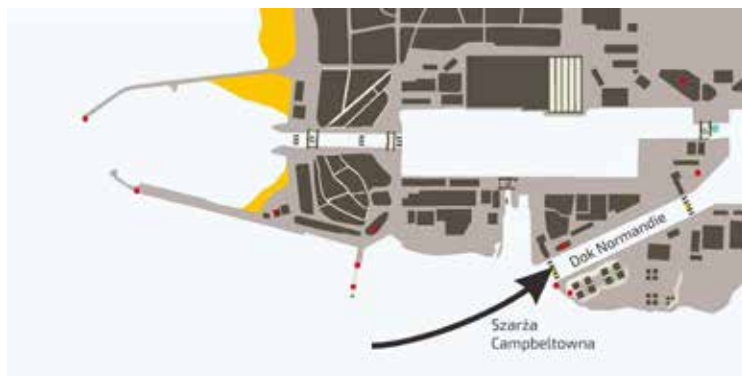
Obrońcy

Niemiecka obrona prezentowała się imponująco. Oprócz przejętych od Francuzów baterii dział 195 mm mieli też cały zestaw 28 dział o kalibrze od 75 do 240 mm. Oprócz tych dział większego kalibru brzegi estuarium usiane były działkami o kalibrze od 20 do 40 mm, stosowanymi do obrony przeciwlotniczej. Akcje artyleryjskie przeciw samolotom i flocie wspierały dwa potężne reflektory-szperacze o średnicy 150 mm oraz olbrzymia ilość mniejszych, przeważnie o średnicy 60 mm. Obronę morską stanowiły cztery kutry obrony portu oraz dziesięć trałowców.

Do obrony przed desantem port mógł skrzyknąć nie tylko regularne stráže, ale też większość załogi doków, z której większość była przeszkolona w używaniu broni piechoty. Podsumowując, do obrony portu mogło stanąć około 5000 ludzi. Słabą stroną obrony było głębokie przekonanie strony niemieckiej, że atak na suchy dok jest przy tak skoncentrowanej i licznej obronie niewykonalny.

Akcja. 27/28 marca 1942

Około godziny 22:00 świetlny sygnał naprowadzający, z okrętu podwodnego HMS „Sturgeon”, ulokowanego



Ryc. 2. Schematyczny plan portu w Saint-Nazaire i suchego doku Normandie.

przed estuarium Loary, został dostrzeżony przez siły rajdu. Atakujący ustawili się na pozycjach wyjściowych.

Około północy rozpoczął się nalot bombowy realizowany przez RAF. Nękające bombardowania miały być ponawiane aż do chwili rozpoczęcia szarży przez jednostki rajdu. Pół godziny po północy siły atakujących wpłynęły w obszar estuarium. Niemcy dostrzegli całą flotyllę o godzinie 1:15, jednak raport został zignorowany – uznano go za pomyłkę. Ale dowodzący obroną przeciwlotniczą marynarki kapitan Mecke nie dał się zwieść. O 1:20 wszczął alarm ostrzegający o potencjalnej próbie desantu. Prawdopodobnie na rozwiązanie naprowadziło go nietypowe zachowanie samolotów bombardujących port, dostrzeganych poprzez luki w pokrywie chmur. Wszyscy i wszystko po stronie niemieckiej rzuciło się na stanowiska bojowe i do obserwacji.

Brytyjczycy próbowali jeszcze podtrzymać iluzję błyskawic komunikatami o uszkodzeniu, ale zabawa nie trwała długo. Gdy „Campbeltown” był zaledwie sześć minut od swojego celu, rozpętało się piekło. Teraz jedyną szansą na sukces było pójść pełną parą do celu, licząc, że będzie komu ten cel osiągnąć.

Pierwszą brytyjską jednostką, która przedarła się w bezpośrednią bliskość doku był kuter MGB 314. W pędzie wyminął niemiecki kuter obrony portu, walący ze wszystkich luf, obrócił burtą i bluznął wszystkim, co miał w Niemca. Na taką właśnie okoliczność Brytyjczycy dozbroili i przeciążyli uzbrojeniem swoje kutry. Plujące eksplodującymi pociskami Oerlikony wręcz zalały ogniem niemiecką jednostkę. Jednego mniej.

Taranowanie

Teraz ogień niemiecki koncentruje się na największej jednostce intruzów – na nabierającym pędu do taranowania „Campbeltownie”. Ludzie w sterówce, osłepieni reflektorami przeciwlotniczymi i ostrzeliwani z dział wszelkiego kalibru, prowadzili okręt wprost ku śluzie bardziej polegając na instynktach, a nie widoczności. Okręt nagle wpłynął w sieć przeciwtorpedową. Ta pękła jednak natychmiast, a rozpędzone 1000 ton stali i ludzi pognało dalej.

Z potwornym zgrzytem rozpędzony „Campbeltown” uderza w zewnętrzne wrota śluzy o 1:34.

Atak komandosów

Przyszwał czas na komandosów. Niestety dosłownie. Ogromne zniszczenia infrastruktury, jakich dokonali po zejściu na ląd z niszczyciela i kutrów, przypłacili daniną krwi. Sześćdziesięciu czterech poległo, a stu dziewięciu dostało się do niewoli.

Niespodzianka

Godzina 10:35 rano. Detonator ustawiony przed taranowaniem odpala zabetonowane ładunki głębinowe, ukryte w przedniej części „Campbeltowna”. Potężna eksplozja rozrywa okręt, śluzę i zabija wszystkich, którzy znaleźli się w ich pobliżu.

Podsumowanie

To zadziwiające, dlaczego Niemcy nie wydedukowali, że wewnątrz HMS „Campbeltown” skrywa potężny ładunek, odliczający czas do detonacji. W błędnym mniemaniu o nieszkodliwości przybysza utwierdziło ich być może pandemonium zniszczeń dokonanych przez komandosów.



Ryc. 3. Niemieccy technicy penetrujący wrak HMS „Campbeltown” rankiem po rajdzie. (Domena publiczna)

Niemieckie źródła dotyczące rajdu na Saint-Nazaire podają, że okręt został spenetrowany przez techników i saperów. Nie znaleźli oni żadnych śladów ładunków wybuchowych. Prawdopodobnie nie zdołali dotrzeć do pomieszczenia, w którym się znajdowały z powodu zniekształceń konstrukcji okrętu. Swoją rolę mogła odegrać decyzja o tym, aby ładunki zabetonować. Wciąż jednak widoczne byłyby kable cordtexu. Opracowania strony brytyjskiej nie mówią nic o intencjach celowego zamaskowania ładunków. Nie ma również w źródłach wypowiedzi co do tego, dlaczego okres opóźnienia detonacji wynosił aż osiem godzin. Z pewnością narażało to ładunki na odnalezienie. Zapewne zakładano, że

nawet odnalezienie ładunków nie doprowadzi do ich rozbrojenia, a ewentualne próby odseparowania niszczyciela i odholowania go z bliskości doku nie rokują szans na skuteczną realizację.

W rezultacie rankiem następnego dnia, już kilka godzin po zakończeniu strzelaniny, pokład roztrzaskanego okrętu wypełniały tłumy zwiedzających żołnierzy, przede wszystkim oficerów. Podziwiają ślady walki, widoczne na nadbudówkach i burtach. ■