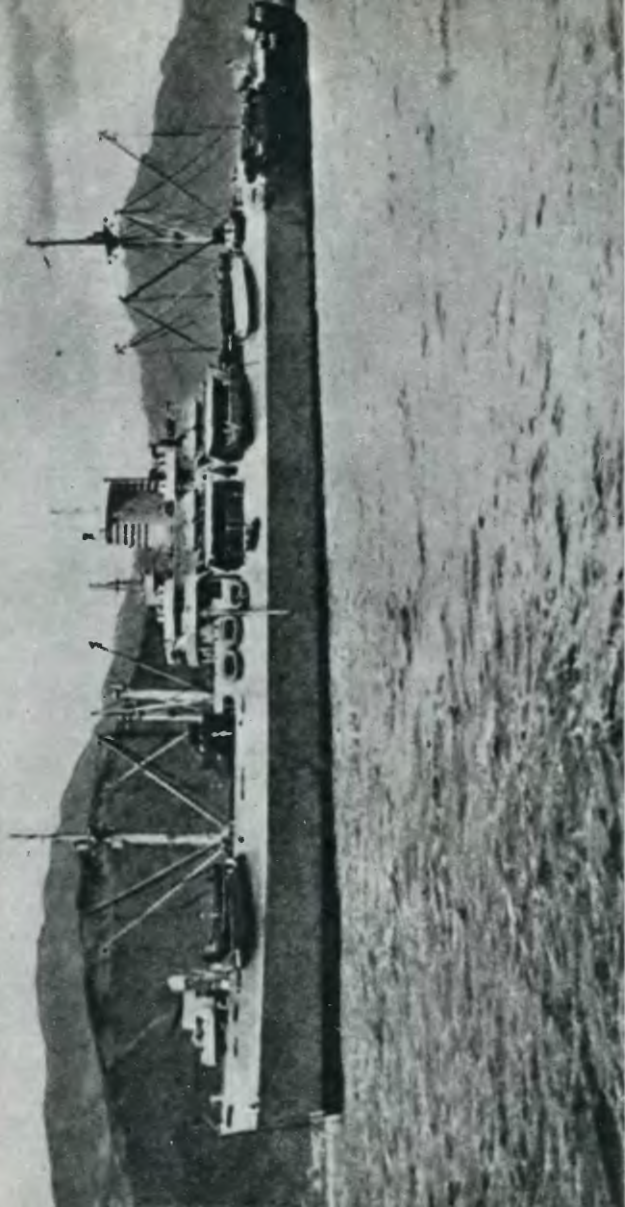




ŁĄDOWANIE W AFRYCE PÓŁNOCNEJ





U.S.S. „Samuel Chase”

ANDRZEJ PEREPECZKO

**LĄDOWANIE
W AFRYCE
PÓŁNOCNEJ**



Wydawnictwo Morskie • Gdynia 1968

Seria: **Epizody wojen morskich**

Zeszyt 39: *Lądowanie w Afryce Północnej*

Okladkę projektował: ADAM WERKA

Zdjęcia pochodzą z książek:

S. E. Morison: *Operations in North Africa Waters*, Boston 1959;

S. W. Roskill: *The War at Sea*, London 1956.

Redaktor

Aleksandra Mueck

Redaktor techniczny

Władysław Kawecki



I 15.355

WYDAWNICTWO MORSKIE GDYNIA 1968

Wydanie pierwsze. Nakład 60 000 + 250 egz. Ark. wyd. 3,5. Ark. druk. 2. Papier rotograviurowy V kl. 65 g z fabryki papieru Szczecin-Skolwin. Oddano do składania 20 września 1968 r. Podpisano do druku i druk ukończono w listopadzie 1968 r.

Zam. nr 1866 S-1/1158

Cena zł 5,—

Zakłady Graficzne im. M. Kasprzaka Poznań, ul. Wawrzyniaka 39

KONWÓJ SL 125

M.s. „Stentor” należący do kompanii Blue Funnel Line z Liverpoolu prowadził dziewiątą kolumnę dużego konwoju. Wśród 42 statków, które opuścili w drugiej dekadzie października 1942 roku port we Freetown z przeznaczeniem do portów Wielkiej Brytanii, m.s. „Stentor” pełnił obowiązki statku wicekomodorskiego. Na jego pokładzie znajdował się obok dowódcy statku — kapitana W. Williamsa — również wicekomodor konwoju noszącego kryptonim SL 125, komandor w stanie spoczynku R. H. Garstin.

Przed zmierzchem w dniu 26 października kapitan Williams razem z komandorem Garstinem stali na mostku „Stentora” lustrując wzrokiem konwój widoczny jak na dłoni w promieniach zachodzącego słońca.

Po prawej burcie widniało osiem kolumn statków płynących w równych szeregach. Statki ostatniej kolumny niknęły prawie na skraju horyzontu.

Kapitan Williams skierował lornetkę na trzeci statek w sąsiedniej kolumnie. Był to s.s. „Ville de Rouen”, którym dowodził przyjaciel Williamsa, kapitan H. C. Skins z tej samej kompanii Blue Funnel Line. Statek, stanowiący ongiś własność francuskiego towarzystwa żeglugowego z Hawru, obecnie — w wyniku skomplikowanej sytuacji politycznej — przekazany był do eksploatacji Anglikom z Blue Funnel Line.

Po lewej burcie ciemniały pod słońce czarne sylwetki ośmiu statków dwóch skrajnych kolumn. Gdzieś daleko uwijały się cztery niewielkie korwety, jedyna osłona licznego konwoju.

— Trochę mało tych wojenniaków — powtórzył już po raz nie wiadomo który kapitan Williams odejmując lornetkę od oczu.

— Szczególnie teraz, kiedy odwołano tralowiec — przytaknął komandor Garstin. — Jak tak dalej pójdzie, zostaniemy sami.

Istotnie, przy wyjściu z Freetown eskorta składała się z widocznych teraz czterech korwet, tralowca i okrętu patrolowego. Ostatni z nich został odwołany od konwoju 23 października, a dziś odszedł tralowiec.

— Żeby tylko nie odkrył nas jakiś zabłąkany U-boot — westchnął wicekomodor powolnego konwoju SL 125.

— Lepiej nie wywoływać wilka z lasu komandorze — przesądny jak każdy marynarz kapitan Williams spojrzał z niechęcią na komandora.

Podniósł tubę głosową prowadzącą do maszynowni. Dmuchał.

— Maszynownia, chief engineer — usłyszał poprzez jazgot silników.

Kapitan pływał już ze starszym mechanikiem, D. A. Dickiem, na trzecim z kolei statku Blue Funnel Line.

— Hallo chief, nie sądziłem że jest pan na dole.

— Jestem, bo drugi agregat nawala.

— Coś poważnego? — zaniepokoił się kapitan.

— Nic groźnego. Wymieniamy zawór.

— A jak silnik główny?

— Przy takiej malej prędkości konwoju nie może nawet się rozkręcić. Nie moglibyśmy przyspieszyć?

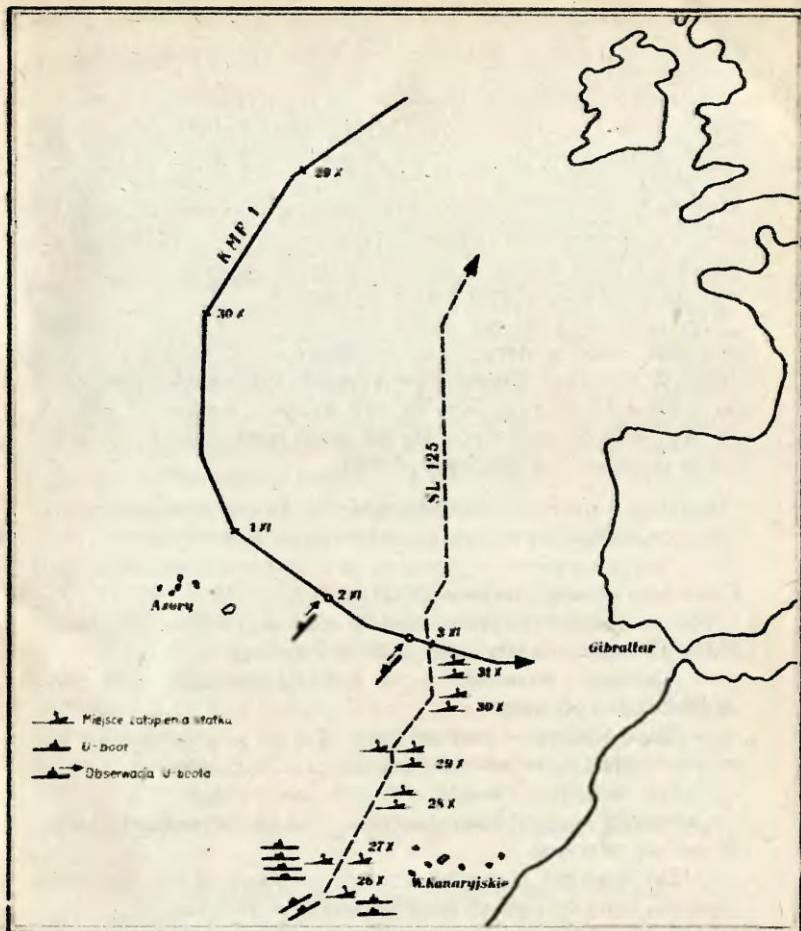
— Ba! — odrzekł tylko kapitan. I jego denerwowała ślimacza prędkość 7 węzłów. Przecież „Stentor” mógł z powodzeniem robić dwa razy tyle, a jak obiecywał starszy mechanik Dick „można byłoby z tych garnków oprócz tego wydusić jeszcze co najmniej ze dwa dodatkowe węzły”.

Niestety, prędkość konwoju dyktował najpowolniejszy ze statków i dlatego SL 125 musiał wlec się z Freetown w żółwym nicomal tempie.

— No, jeszcze jeden dzień spokojny — odezwał się komandor Garstin schodząc z mostku.

— Nie mówmy hop, dzień się jeszcze nie skończył.

Jakby na przekór słowom komandora krótko przed północą 26 października jaskrawy błysk w końcu środkowej kolumny oznajmił statkom konwoju SL 125, że ich konwój został wykryty.



Trasa konwoju SL 125

Na wszystkich statkach ludzie poderwali się z nerwowego odpoczynku.

— U-booty!

Tysiące oczu patrzyło z przerażeniem na storpedowany statek zostający coraz bardziej w tyle. Do płonącego kadłuba podchodziła jedna z korwet eskorty. Wszystkie pozostałe statki konwoju szły dalej bez zmiany, pierwszym bowiem i głównym przykazaniem konwoju było: zachować szyk. I mimo że wszyscy, od komodora do najmłodszego marynarza, zadawali sobie podobne pytania: kto teraz? kto następny? statki konwoju szły wolno jeden za drugim w szeroko rozrzuconych po groźnym morzu kolumnach.

Tej nocy nie było już więcej ofiar. Następny dzień też minął spokojnie, choć w nerwowym oczekiwaniu. Ale spokój nie trwał długo. W dniu 28 października już po zapadnięciu zmroku, parę minut po godzinie 19.30, gwałtowny wybuch targnął „Stentorem”. Olbrzymi słup ognia buchnął z pokładu tuż przed mostkiem, płomienie zajęły w mgnieniu oka całą nadbudówkę.

Kapitan Williams i komandor Garstin, którzy w momencie wybuchu znajdowali się na mostku, zostali ciężko poparzeni.

— Trafili nas pewno w deep-tank nr 2 — domyślił się drugi oficer Carruthers wpadając na płonący już mostek.

Poczuł charakterystyczny zapach spalonego oleju palmowego, którego kilkadziesiąt ton znajdowało się w zbiorniku.

— Kapitanie! Komandorze! — krzyczał osłaniając twarz przed płomieniami i dymem.

— Tutaj jestem — usłyszał słaby głos od koła sterowego. Komandor czołgał się po podłodze macając przed sobą ręką.

— Nic nie widzę — wołał. — Na Boga, nic nie widzę!

Carruthers pochwycił komandora w ramiona. Wytaszczył go z palącego się pomostu.

— Do doktora! Na rufę! Prędko! — krzyknął do marynarza Hindusa, który przerażony biegł po pokładzie do szalup.

Sam wrócił raz jeszcze do sterówki, skąd dobiegał go głos kapitana.

— Opuszczać szalupy na wodę! — kapitan Williams nie zważał na płonący na nim mundur. — Statek szybko nabiera wody. Nie ma czasu! Dać rozkaz opuszczenia statku!

Załoga rzuciła się do szalup. Z pomieszczeń wybiegali liczni pasażerowie — urzędnicy z kolonii, żołnierze. Zdążyli zaledwie spuścić pięć łodzi, gdy „Stentor” raptownie przechylił się na lewą burłę i zaczął szybko zanurzać się w oceanie.

— Skakać do wody! — Carruthers przejął dowództwo akcji opuszczania statku. Nigdzie nie widział ani kapitana, ani pierwszego oficera. Poczul się w tej chwili odpowiedzialny za losy 121 członków załogi, w większości złożonej z Hindusów, i 125 pasażerów.

Po kilkunastu minutach na powierzchni oceanu kołysało się pięć przepelnionych do granic możliwości łodzi ratunkowych. Reszta rozbitków bądź pływała w pasach ratunkowych, bądź czepiała się drewnianych szczątków zatopionego statku.

Około godziny 21.30 od północy nadeszła korweta „Woodruff” i podjęła rozbitków z łodzi. Pozostali czekali pełni nadziei na swoją kolejkę w ratowaniu. Jakież jednak było ich przerażenie, gdy nagle usłyszeli z wielokrotnionym megafonem głos dowódcy „Woodruffa”:

— Jest mi przykro, ale muszę w tej chwili odejść na polowanie. Mam kontakt z okrętem podwodnym. Wrócę po was za dwie godziny. Powodzenia!

Na oczach zrozpaczonych rozbitków korweta skrzyła w ciasnej pętli zwrotu i poczęła oddalać się w kierunku zachodnim. Po kilkunastu minutach do pływających na wodzie ludzi dotarły głuche eksplozje bomb głębinowych.

— Łajdaki! — kłął jakiś pasażer. — Ważniejszy dla nich przeklęty U-boot niż my tutaj. I tak go nie dostaną. Nie potrafili nas ustrzec przed atakiem, to i teraz nie upolują. A ten cholerny marynarz z korwety tylko znalazł pretekst, żeby uciec od nas. Przeklęta Navy!

— Spokojnie — odezwał się czyjś głos w ciemnościach. — Navy zawsze dotrzymuje słowa.

Krótko przed północą do zbitej w gromadę grupy przemarzniętych rozbitków podeszła korweta. Rozpoczęło się żmudne podnoszenie pływających od prawie pięciu godzin ludzi.

W ciągu następnych dni na statki konwoju SL 125 sypały się dalsze ciosy. Nim konwój znalazł się na wysokości Gibraltaru, na dno poszło 12 z 42 statków.

Komodor konwoju, kontradmirał w stanie spoczynku C. N. Reyne,

marynarz dawnej, twardej szkoły morskiej, z rozpaczą liczył co dzień rano wciąż zmniejszającą się ilość statków oddanych jego pieczy. Gdy wreszcie po wielu tragicznych dniach i nocach przetrzebiony konwój SL 125 dotarł do portów Wielkiej Brytanii, kontradmirał ku swemu zdumieniu odebrał... gratulacje brytyjskiej admiralicji.

Okazało się, że nieszczęsny konwój SL 125, idący prawie bez eskorty przez połacie Oceanu Atlantyckiego, stanowił przynętę dla niemieckich okrętów podwodnych operujących w tym rejonie oceanu. Miał odciągnąć ich uwagę od innych, o wiele liczniejszych konwojów, które z portów Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych dążyły w tym czasie ku brzegom Afryki, aby zrealizować plan zakrojonej na wielką skalę operacji „Torch”.

KIERUNEK ALGIER

— Torpeda! Ślad torpedy z lewej burty! — sygnalista Tom Hayer był tak podniecony niespodziewanym widokiem, że zapomniał regulaminowego zwrotu, jakim powinien zameldować oficerowi wachtowemu o obserwacji.

— Torpeda? — z nadbudówki wypadł na lewe skrzydło komandor Bennehoff, dowódca amerykańskiego transportowca wojkowego U.S.S. „Thomas Stone”. Podniósł lornetkę do oczu. W szklach wyraźnie było widać pienisty ślad zmierzający na przecięcie kursu płynącego w konwoju statku.

— Zwiększyć obroty do maksymalnych! — krzyknął komandor do oficera wachtowego, kapitana Andersona.

Na zwrot było już za późno, może jednak uda się umknąć przed pędzącym tuż pod wodą pociskiem. „Thomas Stone” nie siedł przecież swoją pełną prędkością, musiał dostosować się do innych statków konwoju.

Kapitan Anderson błyskawicznie przekazał rozkaz komandora na dół statku, do maszynowni.

— To z samolotu! — pomyślał komandor. W szklach lornetki dojrzał ciemną, rozkrzyżowaną sylwetkę na tle szarzejącego porannego nieba.

— Czy zdążą? Czy zdążą? — kapitan Anderson niespokojnie patrzył na wskaźnik liczby obrotów śruby. Strzałka idzie powoli w prawo, za wolno, stanowczo za wolno, dźwiga się jakby z trudem, wspina na coraz wyższe liczby. Olbrzymia masa statku przyspiesza biegu.

— Czy zdążą? — to samo pytanie zadaje sobie komandor Bennehoff, to samo myśli sygnalista Hayer.



U.S.S. „Thomas Stone”

Ślad torpedy coraz bliżej, coraz wyraźniej widoczny. Kilka par oczu śledzi go z napięciem. Kilka par, zaledwie kilku ludzi na statku zdaje sobie sprawę z grożącego im niebezpieczeństwa, które jest w zasięgu kilkuset metrów od płynącego statku, w zasięgu minuty, kilkudziesięciu sekund. A wewnątrz statku, nieświadomi jeszcze tego, co ich może spotkać, pozostali członkowie załogi statku i prawie 1400 żołnierzy 2 batalionu 39 pułku 9 dywizji piechoty Stanów Zjednoczonych pod dowództwem majora Waltera Oakesa, przygotowanych do lądowania na plażach Afryki Północnej.

Przygotowanych do lądowania, ale czy przygotowanych na cios, który im za chwilę może grozić? Śpiących żołnierzy podrywają przeraźliwe dźwięki dzwonnów.

— Alarm! Alarm! Alarm!!!

Pienisty ślad torpedy coraz bliżej. Ale teraz celuje już nie w środek lewej burty. Już przypuszczalny punkt zetknięcia się dwóch linii — kursu statku i torpedy — przesuwają się coraz bardziej ku rufie. „Thomas Stone” przyspiesza teraz już wyraźnie.

Czy zdąży... czy... — Komandor nie dokończył myśli. Gwałtowny huk wstrząsnął transportowcem, rufa uniosła się ku górze ze zgrzytem dartych blach.

— Nie zdążył... — pomyślał w pierwszym momencie komandor. „Thomas Stone” posuwał się jeszcze rozpędem i zataczał łagodny łuk w lewo.

— Ster nie działa, komandorze! — krzyknął kapitan Anderson. — Dostaliśmy w rufę.

Na pokład transportowca wybiegali przerażeni, zaspani, na pół

ubrani żołnierze. Rwali się nieprzytomnie do szalup, do zawieszonych na burtach tratw.

— Stać! Stać! — major Oakes wyrwał pistolet z kabury. — Stać, bo strzelam. Nie było rozkazu opuszczenia okrętu.

— Meldować o uszkodzeniach — rozkazał komandor.

— Tu maszynownia, tu maszynownia — zgłosił się oficer mechanik wachtowy. — Maszyna zdolna do pracy, ale prawdopodobnie śruba urwana i zakleszczona końcówka wału w łożysku. Do tunelu wdarła się woda. Zamknęliśmy drzwi wodoszczelne. W maszynowni nie stwierdzono przecieków.

— W porządku.

— Tu rufa. Bosman O'Burke do dowódcy. Pomieszczenia maszyny sterowej całkowicie zniszczone. Kabiny rufowe zdemolowane. Na razie nie można dotrzeć, ale prawdopodobnie są wewnątrz zabici i ranni. Rozwalamy zakleszczone drzwi.

— Drużyna przeciwawaryjna na rufę z aparatem do cięcia blach! — rozkazał dowódca.

„Thomas Stone” zostawał coraz bardziej w tyle. Konwój oznaczony kryptonimem KMF (A)-1 składał się z 18 szybkich jednostek transportowych rozrzuconych szeroko po morzu. Reprezentowane tam były prawie wszystkie bandery walczących narodów. Komodorem konwoju był kontradmirał H. M. Burrough z Royal Navy na H.M.S. „Bulolo” — pełniącym funkcję okrętu flagowego. Obok szło pięć brytyjskich statków handlowych, pięć wojskowych transportowców brytyjskich i cztery amerykańskie, dwa statki holenderskie i polski pasażer „Sobieski”. Oslonę stanowiły dwa lotniskowce, trzy krążowniki, monitor, trzy krążowniki obrony przeciwlotniczej, trzynaście niszczycieli, siedem trałowców i szereg mniejszych jednostek. Na pokładach transportowców zaokrętowanych było około 23 000 żołnierzy brytyjskich i 10 000 Amerykanów wraz z całym bojowym sprzętem.

Celem tej licznej armady były brzegi afrykańskie w okolicach Algieru. Podobne zespoły zbliżały się do Oranu i brzegów marokańskich od strony Atlantyku. Przed świtem 8 listopada 1942 roku wielotysięczna armia miała wylądować równocześnie nieomal w trzech punktach kolonii francuskich w Północnej Afryce — w Algierze,

Oranie i okolicach Casablanki — aby zdecydowanym uderzeniem przeciągnąć je na stronę sprzymierzonych i oderwać od prohitlerowskiego rządu Vichy pod przywództwem marszałka Pétaina.

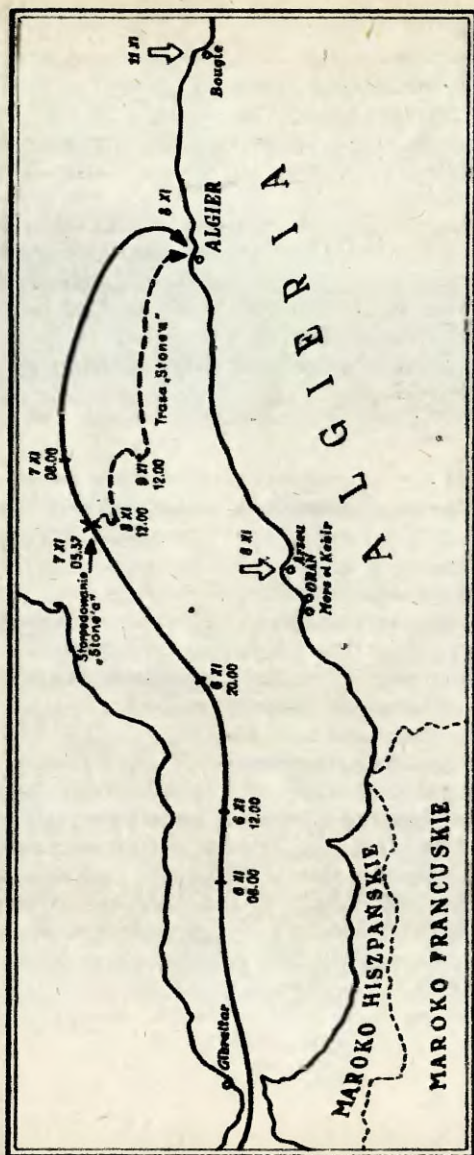
Decyzja ataku na Północną Afrykę nie była prosta, choćby ze względu na do niedawna przecież sprzymierzoną z Anglikami Francję i na fakt, że lądowanie aliantów mogło doprowadzić do formalnego wybuchu wojny między vichystowską Francją z jednej, a Anglią i Stanami Zjednoczonymi z drugiej strony.

Liczono jednak trochę na antyhitlerowskie nastroje wśród Francuzów, na niedawne braterstwo broni i na odległość kolonii północno-afrykańskich od Francji. W tym celu ambasador Stanów Zjednoczonych w Algierze Robert Murphy przeprowadził wiele tajnych rozmów z wyższymi dowódcami francuskimi na tym terenie, w tym samym celu wylądował w końcu października w okolicach miejscowości Tenes w Algierii generał amerykański Clark, aby odbyć rozmowy z generalicją francuską, w tym też celu na pokładzie brytyjskiego okrętu podwodnego H.M.S. „Seraph” został wywieziony z południowej Francji generał Giraud, cieszący się wśród wojska francuskiego zasłużonym mirem i przeznaczony na przyszłego dowódcę francuskich sił kolonialnych walczących u boku sprzymierzonych.

Mimo dokładnego, zdawałoby się, przygotowania gruntu pod przyszłe lądowanie, należało zastosować wszelkie środki ostrożności i bezpieczeństwa, trzeba było bowiem liczyć się z poważną możliwością niespodzianek w misternie utkanym planie wielostronnych porozumień i obietnic. Dlatego też ku brzegom Afryki zbliżały się równocześnie trzy konwoje desantowe osłaniane przez silne zespoły ochrony złożone łącznie z 6 okrętów liniowych, 15 krążowników, 12 lotniskowców, 5 krążowników przeciwlotniczych, 81 niszczycieli, 23 tralowców, 9 okrętów podwodnych i przeszło 100 mniejszych jednostek.

Zbliżała się godzina „H”, w której miała rozpocząć się największa z dotychczas przeprowadzanych operacji desantowych.

„Thomas Stone” tymczasem kołysał się bezwładnie na lekkiej fali Morza Śródziemnego. Okazało się, że samolot, który został wzięty za napastnika, był własną maszyną, polującą — niestety bezskutecznie — na nieprzyjacielski okręt podwodny, który wystrzelił torpedę. Może



Trasa kolejowa KMF (A)-I

teraz okręt ten czyhał gdzieś w pobliżu, by ciosem drugiej torpedy dobić bezwładny, unieruchomiony statek. W oddali co prawda uganiali się dwa niszczyciele i w górę wznosiły się fontanny wybuchów bomb głębinowych, okręty jednak co chwila zmieniały swe położenie i widać było, że nie mają wyraźnego bezpośredniego kontaktu z nieprzyjacielem.

Komandor podporucznik Roger C. Heimer, dowódca amerykańskiego transportowca „Samuel Chase”, w chwilę po storpedowaniu „Stone’a” wyraził gotowość wzięcia go na hol, jednak komandor Samuel Edgar, dowódca zespołu transportowców, nie mógł zgodzić się na tę propozycję, w ten sposób bowiem aż dwie jednostki mogłyby stanowić łatwy cel dla zaczajonego być może gdzieś w pobliżu wroga.

Konwój musiał iść dalej.

— Proszę zanotować naszą pozycję — rozkazał komandor Bennehoff.

— 37 31'N, 00 01'E — zapisał w dzienniku kapitan Anderson.

— Ile mamy do Algieru? — major Oakes wszedł do kabiny nawigacyjnej.

— Około 150 mil.

— Jak przedstawia się nasza sytuacja?

— Zostawiają nam dla osłony korwetę „Spey”. Holownik wychodzi z Gibraltaru. Wieczorem dojdą do nas dodatkowo dwa niszczyciele.

— A więc na razie czekamy beczynnie? — Oakes zasępił się.

— Na to wygląda — komandor Bennehoff rozłożył ręce.

— A gdyby tak... — zaczął major. — Ale nie...

— Co takiego? — podchwycił komandor.

— Bo ja wiem — zastanowił się major. Spojrzał na morze. Leżało spokojne w porannym świetle i tylko lekka bryza marszczyła jego powierzchnię. — Może dałoby się spuścić jednostki desantowe i samodzielnie iść na miejsce spotkania. Do Algieru. Tam na pewno będzie potrzeba naszych chłopców.

— 150 mil w barkach desantowych? — zdziwił się komandor.

— Morze spokojne — odpowiedział major — a przy prędkości około 9 węzłów to zaledwie 17 godzin.

— Ale przeładunek na barki teraz, w świetle dziennym? Na oczach — być może — okrętu podwodnego?



Kontak K.M.F. (A)-1

— To zaczekamy aż się ściemni.

— O. K. — zgodził się komandor. — Trzeba tylko zawiadomić komandora Edgara.

Wieczorem, pod osłoną ciemności rozpoczął się przeladunek żołnierzy na barki. Morze było już jednak nie tak spokojne jak rankiem. Spuszczone z pokładu transportowca barki tańczyły na krótkiej fali, ochlapującej schodzących żołnierzy.

Wreszcie o godzinie 19.00 na barkach było już 800 żołnierzy 2 batalionu z majorem Oakesem na czele. 24 jednostki desantowe ruszyły pod osłoną korwety do oddalonego o 150 mil celu.

„Thomas Stone” pozostał znowu sam na morzu. Niezdolny do ruchu, łatwy, prawie bezbronny cel dla każdego okrętu podwodnego. A na jego pokładzie jeszcze przeszło 600 ludzi i mnóstwo wojskowego sprzętu. Idące z Gibraltaru niszczyciele, H.M.S. „Velox” i „Visart” miały nadejść dopiero za dwie godziny. Przez ten czas wszyscy ludzie na transportowcu, zarówno załoga jak i żołnierze desantu, mieli oczekiwać w całkowitej niepewności i zadawać sobie pytanie, na które nikt nie mógł dać odpowiedzi. Może właśnie w tym momencie gdzieś nieopodal ktoś wydaje rozkaz: „Torpedo! Loss!”, może

właśnie w tej minucie ktoś obserwuje ich nieruchomy kadłub w szklach peryskopu.

Tymczasem armada jednostek desantowych oddalała się coraz bardziej i po kilkunastu minutach zniknęła w mokrej listopadowej nocy. Okazało się jednak, że planowana prędkość 9 węzłów jest w praktyce nieosiągalna ze względu na niesprzyjający wiatr i na małą dzielność morską desantówek. Na domiar złego już po godzinie na jednej z barek zepsuł się silnik i cała flotylla musiała się zatrzymać, by czekać na pechowca.

Stan morza pogarszał się dosłownie z minuty na minutę. Prędkość początkowo spadła do sześciu, a potem nawet do czterech węzłów.

Minęła północ. Około godziny 3.00 z ostatniej łodzi w trzecim rzędzie nadeszły rozpaczliwe sygnały świetlne. Wzywano pomocy. Okazało się, że dwie barki zderzyły się w ciemnościach i jedna z nich gwałtownie nabiera wody przez otwór, który zrobił się w cienkiej blasze poszycia. Obsada pechowej jednostki przesiadła się na inne barki i powolny, zalewany wciąż rosnącymi falami konwój ruszył w dalszą drogę.

O godzinie 6.00 nad ranem sytuacja stała się krytyczna. Wszystkie barki nabierały wodę, żołnierze chorowali na morską chorobę, kilka silników zaczęło odmawiać posłuszeństwa i wobec tego major Oakes zdecydował, że żołnierze wraz z osobistą bronią przesiadą się na korwetę, a jednostki desantowe należy porzucić.

Zaczął się trudny przeładunek pochorowanych załóg na pokład niewielkiej korwety „Spey”, której dowódca kłął projektodawcę niefortunnego pomysłu. W tym momencie okręt jego był tak przeładowany ludźmi, że praktycznie nie był zdolny do walki, a w razie zaatakowania korwety przez nieprzyjaciela mogła nastąpić straszliwa masakra stłoczonych do niemożliwości ludzi.

Porucznik Merler, jeden z oficerów 2 batalionu, nie chciał jednak pozostawić barek desantowych na łasce morza i ostatecznie uzyskał zezwolenie na towarzyszenie korwecie z siedmioma najlepszymi jednostkami desantowymi. Pozostałe szesnaście zostały zatopione.

Wysiłki dzielnego porucznika nie zdały się jednak na wiele. Do południa 8 listopada wszystkie prawie jednostki rozpadły się pod uderzeniami fal i zostały opuszczone przez załogi. Jedynie dwie

wzięła korweta na hol, ale i one urwały się i zatoniły przed zmierz-
chem.

Ostatecznie przeładowana do najwyższych granic korweta „Spey”
dotarła na reed Algieru o godzinie 20.30, dwadzieścia godzin później
niż przewidywał plan lądowania. Żołnierze praktycznie byli niezdolni
do żadnych działań. Całe szczęście, że tymczasem akcja w tym rejo-
nie rozwinęła się pomyślnie dla sprzymierzonych.

DESANT

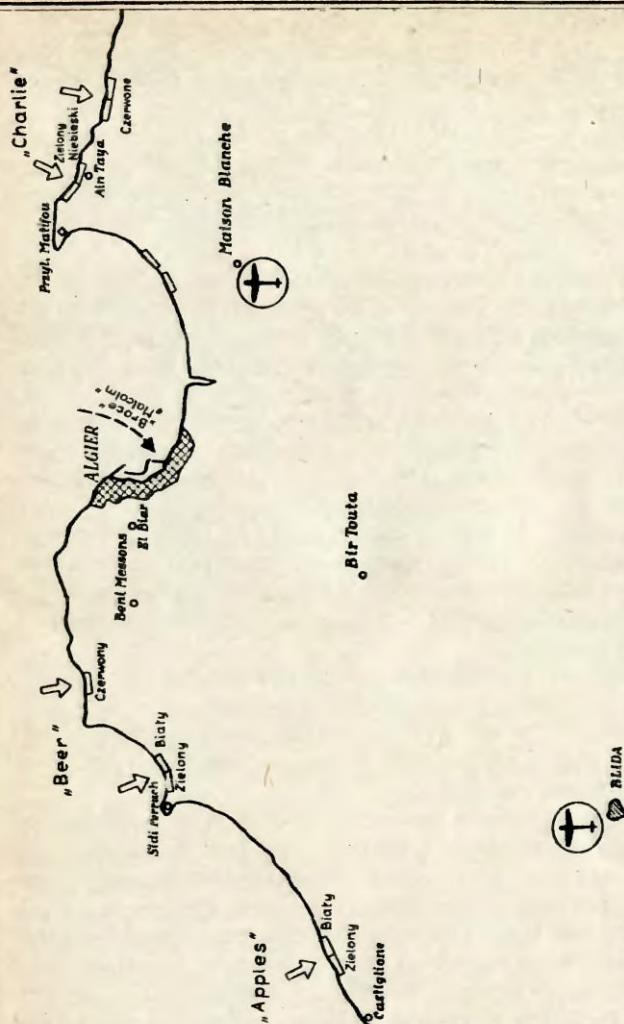
W dniu 25 lipca 1942 roku na międzysztabowej konferencji w Londynie został zatwierdzony plan operacji „Torch” (Pochodnia). Przewidywał on wysadzenie w Afryce Północnej silnego desantu, liczącego ogółem przeszło 100 000 żołnierzy w trzech głównych punktach: na wybrzeżu Morza Śródziemnego — w okolicach Algieru i Oranu oraz na wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego w okolicach Casablanca. Dowódcą całości sił biorących udział w operacji został generał D. D. Eisenhower, zaś głównodowodzącym sił morskich — angielski admirał A. B. Cunningham. Algier miał być uchwycony przez wojska sprzymierzonych w kleszcze. Część desantu złożona z 39 pułku 9 dywizji piechoty pod dowództwem pułkownika Caffeya skierowana została do czterech punktów lądowania, oznaczonych wspólnym kryptonimem „Charlie”. Oddalone one były o około 12 mil na wschód od Algieru i dwa z nich — „czerwony 1” i „czerwony 2” — miały służyć do wylądunku pojazdów i ciężkiego sprzętu, a dwa pozostałe: „zielony” i „niebieski” — do lądowania oddziałów szturmowych.

Aby przeprowadzić operację „Torch” przy możliwie najmniejszych stratach zarówno w ludziach jak i sprzęcie, już od paru dni ambasador amerykański w Algierze toczył tajne rozmowy z admirałem Darlanem i innymi generałami francuskimi. Jak dotychczas jednak brak było konkretnych wiadomości co do ostatecznych wyników tych rozmów i należało się liczyć z możliwością zażartej nawet obrony wybrzeża.

W dniu 7 listopada o godzinie 21.30 transportowce grupy „Charlie” nawiązały kontakt z okrętem podwodnym P-48, który stanowił swoistą boję kierunkową wyznaczającą punkt wyjścia do lądowania.

Zaciemnione całkowicie statki poczęły wolno zbliżać się do widniejącego na południu czarnego paska wybrzeża.

Desant w okolicach Algieru



Ostrożnie, starając się uniknąć wszelkich zbytecznych hałasów, zaczęto opuszczać barki desantowe na wodę. Tuż po północy o godzinie 00.15 pierwsza fala jednostek odbiła od transportowca „Samuel Chase”.

Do brzegu było stosunkowo niedaleko, jednakże barki desantowe w zupełnej prawie ciemności z trudem odnajdywały właściwą drogę. Dopiero teraz wyszły na jaw liczne wady i błędy, przeoczone w czasie szybkich, niedokładnie przeprowadzonych ćwiczeń przeddesantowych.

W wielu jednostkach nie chcieli działać silniki, po spuszczeniu na wodę krztusiły się i gasły co chwila, a barki dryfowały na silnym prądzie. Na innych znowu kompasy źle wskazywały kierunek i załogi miały trudności z odnalezieniem właściwej drogi do plaży, tym bardziej że noc była pochmurna i gwiazdy niewidoczne.

Ostatecznie jednak pierwsza fala barek desantowych dobiła do punktu lądowania „zielonego” i „niebieskiego” o godzinie 1.18 w dniu 8 listopada. Pierwsi żołnierze sprzymierzonych wkroczyli na teren francuskich posiadłości w Afryce Północnej.

Porucznik C. L. Carville na czele żołnierzy z 1 batalionu 39 pułku piechoty zeskoczył z pokładu łodzi desantowej, która osiadła na dnie w odległości kilkunastu metrów od brzegu, o który z łagodnym szumem rozbijały się niewielkie fale pędzone północno-wschodnim wiatrem.

— Ale zimna! — pomyślał zanurzając się prawie po pas. Podniósł w górę pistolet automatyczny, aby go nie zamoczyć.

— Za mną! — krzyknął widząc, że tylko czterech czy pięciu żołnierzy wskoczyło za nim do wody. Reszta oddziału tkwiła jeszcze na pokładzie. Pobiegł ku plaży.

Jeszcze tylko kilkanaście kroków i już porucznik nie czuje oblapiających nogi przybrzeżnych wodorostów. Już pod butami zgrzytają kamienie niewielkiej plaży. Porucznik instynktownie pochyła się, chcąc zmniejszyć pole ewentualnego ostrzału. Przecież w każdej chwili może rozleć się w ciemności gwałtowna seria karabinu maszynowego, który może być ukryty na przykład za tą dużą skalą, za tą kępą ciemniejszych krzaków, za tym wzgórzem piasku...

Porucznik Carville przystanął w biegu, przypadł do ziemi, roz-

pląszczył się. Obok siebie czuł padające również ciała żołnierzy swojego oddziału.

— Ciicho! — syknął do najbliższego.

— Ciiicho! Ciiichooo! — pobiegło po leżących szeregach.

Porucznik podniósł głowę. Spojrzał w prawo, gdzie za punktem „niebieskim” w odległości 3—4 kilometrów widniała latarnia morska przyładka Matifou. A za nią — porucznik dowiedział się o tym na odprawie, już na transportowcu — znajdował się fort d'Estrées i bateria Lazaret złożona z 4 dział kalibru 194 mm. W zasięgu tych dział znajdowały się w tej chwili wszystkie transportowce zespołu desantowego grupy „Charlie”.

— Cisza — skonstatował porucznik. Żaden niepokojący odgłos nie naruszał nocnego spokoju samotnej, pustej plaży, jeżeli nie liczyć odgłosów kolejnej lądującej fali jednostek desantowych.

— Naprzód! — porucznik poderwał swych ludzi. Nie było ani chwili do stracenia. Do zadań lądujących oddziałów należało uchwycenie w jak najkrótszym czasie lotniska w Maison Blanche, oddalonego od plaży o prawie 7 kilometrów.

Przebiegli przez kamienistą plażę, przeszli piaszczyste wzgórza. Minęli bokiem uśpioną wioskę arabską Ain Taya, wpadli na drogę prowadzącą w głąb lądu.

— To tędy — porucznik patrzył na mapę. — Przed nami powinna być mała rzeczka zwana po arabsku Oued, a potem szosa prowadząca prosto do lotniska.

Szli teraz wolniej, ostrożniej. Stanowili przecież przednią straż w obcym, nieprzyjacielskim terenie.

— Diabeł ich tam wie, tych Francuzów, z kim oni trzymają — myślał porucznik. — Anglików nie lubią, to fakt. Zresztą trudno im się dziwić. Przecież chyba wszyscy Francuzi pamiętają krwawą lekcję, jaką otrzymali od floty angielskiej w porcie Mers el-Kebir¹. Niemców chyba też nie darzą sympatią. Ot, chcieliby tak przetrwać do końca wojny jak u Pana Boga za piecem, bez walki, bez angażowania się po czyjejkolwiek stronie. A tu tak się nie da. Albo po tej,

¹Patrz miniatura morska *Mers el-Kebir*.



albo po tamtej. Neutralność wygodna, ale praktycznie niemożliwa. Szczególnie dla tak dużego kraju jak Francja.

Tymczasem nad brzegiem morza, ze stromego wybrzeża przylądka Matifou raz po raz błyskały ognie wystrzałów. To odezwała się bateria Lazaret, którą dowodził kapitan Jean Beghelli. Na szczęście dla transportowców ogień dział nadbrzeżnych skierowany był przeciwko dwom niszczycielom osłony H.M.S. „Cowdray” i „Zetland”. Oba okręty odpowiedziały natychmiast ogniem artylerii i zaczęły manewrować, aby uniknąć trafień z ciężkich pocisków dział kapitana Beghelli.

— Do licha, nie dogadali się widocznie — zaklął komandor Edgar myśląc o wyższych oficerach francuskich i przedstawicielach Stanów Zjednoczonych we francuskich posiadłościach afrykańskich. Pewne wiadomości na ten temat ogłoszono im wczoraj w morzu, nie mówiąc — rzecz jasna — na razie o jakie to osobistości chodzi.

Strzelanina, która się wywiązała, mimo że na razie angażowała jedynie okręty wojenne eskorty, w każdej chwili mogła przenieść się na flotyllę desantową, a komandor Edgar i bez tego miał masę kłopotów. Do tej pory z pierwszej fali lądujących na brzegu dwudziestu trzech jednostek desantowych transportowca „Chase” rozbitych zostało sześć. Z sąsiedniego statku „Almaack” również donoszono o pierwszych stratach sprzętu.

— Całe szczęście, że Francuzi na razie nie stawiają prawie wcale oporu — pomyślał komandor Edgar. — Przecież ani nasi ludzie, ani sprzęt nie są przygotowani do akcji w warunkach naprawdę bojowych.

Komandor nie wiedział jeszcze w tej chwili, jaki los spotkał grupę środków desantowych ze storpedowanego „Thomasa Stone’a”.

Po dwudziestu minutach zakończył się pojedynek artyleryjski między baterią Lazaret i dwoma niszczycielami angielskimi. Po obu stronach nie zanotowano żadnych strat.

Oddziały desantowe tymczasem lądowały bez przerwy w wyznaczonych punktach. Aby przyspieszyć tę operację, komandor Edgar rozkazał podejść transportowcom na odległość 1500—2000 metrów od brzegu i tu zakotwiczyć. Od strony niebezpiecznej baterii postawiono zasłonę dymną, jednakże niepomyślny wiatr przesłaniał również barkom desantowym widoczność, tak że poczęły się one gubić, lądo-

ły na brzegu w nieodpowiednich punktach i wskutek tego straty sprzętu powiększały się w dalszym ciągu.

W tym samym mniej więcej czasie, gdy na odcinku „C jak Charlie” lądowali żołnierze 39 pułku 9 dywizji amerykańskiej piechoty mający stanowić wschodnie ramię kleszczy, których celem było uchwycenie Algieru, na zachód od miasta, na odcinkach oznaczonych na mapach jako „A jak Apples” i „B jak Beer” również odbywały się lądowania oddziałów wojsk desantu.

Odcinek „A jak Apples” znajdował się w odległości 22 mile na zachód od Algieru, koło niewielkiego miasteczka rybackiego Castiglione. Na lądowania na tym odcinku przygotowywały się angielskie oddziały i 36 brygady 78 dywizji piechoty brytyjskiej w liczbie około 23 000 żołnierzy i oficerów. Głównym zadaniem tej grupy było uchwycenie miasteczka w Blida, w odległości 15 mil od miejsca lądowania, oraz miejscowości Bir Touta w celu odcięcia Algieru od południa i uchwycenia tym samym miasta i portu w kleszcze razem z wojskami idącymi od odcinka „C jak Charlie”.

Łodzie desantowe opuszczone na wodę ze stojących na redzie transportowców ruszyły ku brzegowi w ciemnościach nocnych. Niestety, nie znany lądującym silny prąd przybrzeżny spychał słabe jednostki

Cięćcie okręty operacji „Torch”



z kursu i spowodował szereg nieprzewidzianych incydentów, wprowadzając zamieszanie w idealnie — zdawałoby się — ułożonym planie lądowania.

Barki desantowe wyladowane wojskiem i sprzętem osiadały na mieliznach i przybrzeżnych kamieniach, trafiały na brzeg w niedostępnych miejscach, pękały i łamały się na fali przyboju. Żołnierze z trudem ratowali się i wychodzili na obcy, nieprzyjacielski brzeg całkowicie przemoczeni, zdezorientowani i praktycznie niezdolni do natychmiastowej akcji.

Kompania H 168 pułku piechoty amerykańskiej po wylądowaniu się z transportowca belgijskiego „Jean Jadot” pomyliła drogę i wylądowała w odległości 15 mil na zachód od swego miejsca przeznaczenia, którym był odcinek „B jak Beer”. Po zorientowaniu się w pomyłce żołnierze wrócili ponownie do — na szczęście nie uszkodzonych — barek desantowych i ruszyli w kierunku najbliższego miejsca lądowania, jakim był przeznaczony dla Anglików odcinek „A jak Apples”.

Grupa B lądowała w trzech punktach odcinka „B jak Beer” w pobliżu miejscowości Sidi Ferruch. Grupę tę stanowiły głównie amerykańskie oddziały 168 pułku piechoty, a ich zadaniem po wylądowaniu było niesienie pomocy oddziałom brytyjskim w uchwyceniu lotniska w Blida oraz uderzenie w kierunku na Algier.

Z transportowca „Winchester Castle” opuszczono na wodę łódzie desantowe. Po trapach zeszli na dół żołnierze kompanii A 168 pułku.

— Powodzenia chłopcy! — pomachał im z pokładu ktoś z załogi.

— Bodajbyś nogi połamał z takimi życzeniami — skrzywił się sierżant Sickel.

— Dlaczego, szefie? — zdziwił się jeden z żołnierzy.

— Jak to, dlaczego? — oburzył się sierżant. — Młodyś, chłopcze to i nie wiesz, że nic tak nie przeszkadza jakiegokolwiek akcji, jak życzenia przed jej rozpoczęciem.

— Przesada — żołnierz wzruszył ramionami.

— No, no, żebyś się nie przekonał. I to zaraz.

Desantówki ruszyły ku brzegowi, który przybliżał się ciemny i obcy. Odbryzgi fal moczyły twarze skryte pod okapami hełmów.

— Daleko jeszcze, szefie?



Wodowanie barki z pokładu LST

— A bo ja wiem. Chłopie, przecież jestem tu pierwszy raz w życiu. Tak jak i ty. Dotychczas nie wyjeżdżałem nigdy na weekend w te okolice...

W tym momencie dno jednostki desantowej zachrobotało o coś. Jedno, drugie szarpnięcie i barka zatrzymała się. Silnik zakaszlał parę razy, jak człowiek, który zachłysnął się wodą, i zatrzymał się.

— Chłopaki! — zawołał sierżant. — Dalej nie chcą nas podwieźć. Dalej trzeba na własnych nogach.

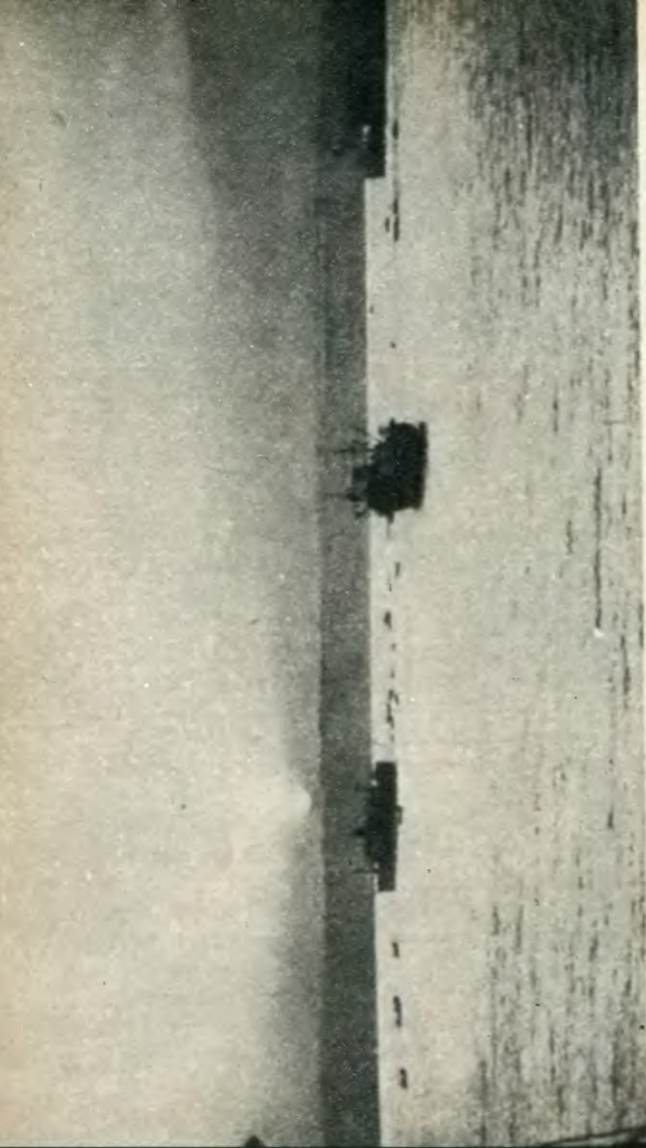
Przesadził nogi przez burtę. Skoczył z głośnym pluskiem. Za nim prawie równocześnie skoczyli trzej żołnierze.

— Psiakrew... — głos sierżanta dziwnie zabulgotał. Wpadający obok niego do wody młody żołnierz zdołał tylko zauważyć, że sierżant skrył się cały pod wodą. Po chwili on również poczuł, że woda zalewa mu twarz, że chowa się cały w zimnej toni.

Odruchowo odbił się od dna, wynurzył, nabrał w płuca powietrza. Chciał płynąć, ale ciężar helmu, karabinu i oporządzenia ciągnęły go z powrotem w dół. Zanurzył się ponownie.

Przerażony, opity wodą, na pół już utopiony wychynał po raz drugi na powierzchnię. Dojrzał obok siebie twarz sierżanta. Był bez helmu.

— Trzymaj się smarkaczu — wtykał mu koło ratunkowe rzucone widocznie z pokładu barki. — Ot, i masz „powodzenia, chłopcy” — wyrzucił z siebie ze wściekłością. — Bodajby go tam, na tym sakra-



Sily ladiqce pod Algierem

menckim pudle nie ominęła pierwsza torpeda — dodał mściwie.

— Gdzie się pchasz, baranie?! — krzyknął nagle głośnie do nadpływającej z boku barki. — Chcesz nas potopić do reszty?

— No, już grunt pod nogami — ciągnął przestraszonego i całkowicie przemoczonego żołnierza, trzymającego w kurczowo zaciśniętej dłoni karabin. — Już po krzyku. Naprawiliśmy błędy naszych wspa-
niałych sprzymierzeńców z tej całej zasmarkanej Navy.

Na wszystkich odcinkach w okolicach Algieru, od „A jak Apples” koło Castiglione do „C jak Charlie” na wschód od przylądka Matifou, lądowanie przebiegało niemal identycznie. Wychodziły na jaw braki wyszkolenia, niedokładność wywiadu lotniczego, słabość sprzętu desantowego. Lamały się barki desantowe na przybojowych falach i przybrzeżnych kamieniach, tonęli ludzie i sprzęt.

Najlepszym obrazem bałaganu i sytuacji panującej w czasie lądowania były straty. Z 104 jednostek desantowych użytych na wszystkich trzech odcinkach aż 98 uległo zniszczeniu.

Cale szczęście dla atakujących, że Francuzi — zarówno w okolicach Castiglione jak i koło Sidi Ferruch — nie stawiali żadnego oporu. W przeciwnym bowiem razie nawet przy niewielkich siłach obrony straty anglo-amerykańskie w ludziach przybrałyby na pewno olbrzymie rozmiary, a całość operacji stanęłaby pod znakiem zapytania. Okazało się w końcu, że starania ambasadora amerykańskiego Murphy w Algierze przyniosły pewne korzyści, bowiem kompania A 168 pułku piechoty morskiej spotkała w pobliżu fortu Sidi Ferruch francuskiego generała Masta, który zapewnił, że w jego sektorze sprzymierzeni nie napotkają na żadną obronę.

Z miejsc lądowania oddziały brytyjskie i amerykańskie ruszyły pośpiesznym marszem w kierunku lotniska Blida, które zostało zajęte krótko przed południem 8 listopada. Przedtem jeszcze nadeszła wiadomość, że o godzinie 8.27 zostało zajęte przez oddziały 39 pułku piechoty lotnisko w Maison Blanche.

Drugi batalion 168 pułku ruszył w kierunku Algieru zagarniając po drodze koszary piechoty kolonialnej w Beni-Messons. Stacjonował tam batalion złożony z Wietnamczyków z Indochin francuskich. Żołnierze ci nie mieli ani interesu, ani zamiaru stawiania oporu w obronie swych kolonizatorów.

ATAK NISZCZYCIELI

Mimo że desanty piechoty sprzymierzonych wyrzucane były na plażach oddalonych o kilka lub kilkanaście mil od Algieru, ostatecznym celem było uchwycenie miasta i portu. Cóż jednak wart byłby port, w którym zniszczeniu uległyby na przykład wszystkie urządzenia przeładunkowe, w którym zniszczono by falochrony i nabrzeża?

Należało uniknąć takiej możliwości i dowództwo aliantów przewidziało w tym celu frontalny atak na port, aby uchronić go przed samozniszczeniem.

Powodzenie takiego ataku zależało od paru czynników. Pierwszym z nich było zaskoczenie, gdyż ono jedynie dawało jakąś szansę atakującym. Warunek ten limitował z kolei wielkość sił biorących udział w operacji, gdyż nie mogły być one zbyt duże, aby nie zmniejszyć operatywności. Równocześnie siły atakujące muszą być wprowadzone do portu na jednostkach szybkich i zwrotnych.

Ostatecznie wybór padł na koncepcję użycia niszczycieli, na których zaokrętowano specjalnie przeszkolony oddział żołnierzy. Dwa okręty miały wejść niespodziewanie — z dużą prędkością i pod osłoną nocnych ciemności — do portu, dobić do pierwszego wolnego nabrzeża oraz wysadzić desant, który zabezpieczy urządzenia portowe, a następnie prowadzić będzie akcję zdobywania miasta współdziałając z oddziałami walczącymi na zewnątrz Algieru.

Koncepcja takiego ataku nie była nowością w działaniach wojennych na morzu. Użycie niszczycieli jako jednostek transportowych spotykano zarówno ze strony niemieckiej, jak to miało miejsce



Algier w rok 1942

w ataku na Norwegię², jak i ze strony sprzymierzonych, na przykład w czasie ewakuacji Dunkierki³. Atakowanie portu zajętego przez nieprzyjaciela za pomocą niszczycieli z oddziałem desantowym na pokładzie wypróbowali Anglicy w czasie słynnego rajdu na St. Nazaire⁴. W planowanej obecnie operacji starano się wykorzystać zebrane doświadczenia i na przykład atak niszczycieli miał nastąpić dopiero po otrzymaniu wiadomości, że pierwsze oddziały wylądowały na plażach w pobliżu miasta, aby — w razie niepowodzenia głównego desantu — siły atakujące na niszczycielach nie znalazły się w pułapce, same wobec miażdżącej przewagi sił nieprzyjacielskich.

Do frontalnego ataku na Algier przeznaczono dwa wysłużone już niszczyciele brytyjskie: H.M.S. „Broke” i H.M.S. „Malcolm”. Zbudowane tuż po zakończeniu pierwszej wojny światowej, dwukominowe, uzbrojone każdy w 5 dział kalibru 120 mm i 6 wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm, rozwijały znaczną prędkość 36,5 węzła.

²Patrz miniatura morską *Bitwa o Norwegię*.

³Patrz miniatura *Operacja „Dynamo”*.

⁴Patrz miniatury: *Desant na St. Nazaire* i *Samobójcze pojedynki*.

Oddział desantowy tworzyło 200 żołnierzy 135 pułku piechoty amerykańskiej. Dowodził nimi pułkownik Edwin T. Swenson. Żołnierze ci przed udziałem w operacji „Torch” przeszli krótkie, ale intensywne szkolenie w specjalnym obozie treningowym w północnej Irlandii. Po wielokroć trenowali oni za i wyładunek na niszczyciele „Broke” i „Malcolm”, ćwiczyli walkę wśród magazynów i nabrzeży w różnych portach północnej Anglii i Szkocji.

Zaokrętowanie na niszczyciele nastąpiło dopiero w Gibraltarze, bowiem na okrętach tych brakowało pomieszczeń, w których 400 prawie żołnierzy mogłoby odbyć dłuższą podróż morską. A żołnierze oddziału specjalnego musieli być wypoczęci, by w dobrej formie — używając języka sportowego — rozpocząć śmiałą akcję.

Podążali też teraz w kierunku Algieru jak na zawody sportowe. Pełni rubasznego optymizmu, zadowoleni, że im właśnie przypadnie w udziale rola zdobywców portu, o którego powabach słyszeli już dużo, choćby od załóg obu niszczycieli.

Tymczasem nadeszła noc z 7 na 8 listopada. Oba niszczyciele podeszły pod brzeg afrykański i stanęły w dryfie w odległości 4 mil od wejścia do portu. Na obu pokładach zgromadziły się grupy desantowe. Uleciał gdzieś beztroski dotychczas nastrój, zamilkły żarty, dowcipy. Żołnierze „oddziału specjalnego” wpatrywali się w majaczący na południu, ciemniejszy od nocy pasek lądu. Mimo zaciemnienia błyskało gdzieś słabe światelko, może jadącego samochodu, może z otwartych drzwi jednej z knajpek, o których było uprzednio tyle mowy.

Podpułkownik Swenson i komandor Fancourt, kierujący z ramienia Royal Navy akcją, czekali w kabinie radiowej „Broke’a” na wiadomości. Czekali na sygnał rozpoczęcia ataku, na wieść, że rozpoczęło się lądowanie.

Wolno płynęły minuty. Obaj oficerowie stali w niewielkim pomieszczeniu prawie całkowicie wypełnionym urządzeniami radiokomunikacyjnymi. Z sąsiedniego pomieszczenia dobiegał cichy, jednostajny pomruk pracujących przetwornic. Było gorąco i duszno.

Radiotelegrafisci ze słuchawkami na uszach oczekiwali na sygnał wezwania, na szybkie, jakby nerwowe staccato kropek i kresek, układających się w słowa meldunków, rozkazów, wezwań. Na ze-

garze, pomalowanym w biało-czerwone sektory, powoli przesuwali się wskazówki, pracownicy odmierzając czas nerwowego oczekiwania.

Minęła godzina 1.00 w nocy, 1.30, przeszła już 2.00.

— Powinni rozpocząć lądowanie — komandor Fancourt sprawdził czas na ręcznym zegarku, jak by nie wierzył temu na ścianie. — Powinni już zacząć.

Wreszcie o 2.20 odezwał się milczący dotąd głośnik.

„Bulolo» do »Broke’a«

»Apples«, »Beer« i »Charlie« lądują pomyślnie. Rozpocząć akcję”.

— Nareszcie — odsapnął komandor. Otarł pot z czoła. Dopiero teraz zorientował się, jak gorąco było w pomieszczeniu radiostacji.

Przeszedł razem z podpułkownikiem Swensonem na pomost bojowy.

— Obie po 70 obrotów! — rozkazał. — Przekazać na „Malcolma”, że ruszamy. Niech idą za nami w szyku torowym.

Niszczyciel lekko zadrżał od narastających obrotów śrub i ruszył w kierunku majaczącego brzegu. Za nim ruszył, jak cień, „Malcolm”.

— No, chłopaki, teraz okaże się, co wam zostało z nauk w Irlandii — porucznik Brestlan z oddziału zaokrętowanego na „Malcolmie” sprawdzał po raz nie wiadomo który swoje oporządzenie. Poprawił kaburę z pistoletem, mocniej dociągnął paski przytrzymujące hełm. Tą krzątanią starał się zagłuszyć narastający wewnątrz niepokój.

Oba niszczyciele nabierały prędkości, dwa bielejące w ciemności odkosy rozcinanej wody z szumem omywały smukłe burty okrętu.

— Żeby chociaż jedno światelko nawigacyjne dla orientacji, żeby nie tak zupełnie po omacku — komandor Fancourt denerwował się na mostku. Niszczyciel szedł już pełną prędkością. Musiał iść tak, żeby mieć dość energii na przecięcie sieci zagrządzającej — jak donosił wywiad lotniczy — wejście do portu.

Z mapy rozłożonej na stole nawigacyjnym wynikało, że niszczyciele idąc początkowo całą prędkością kursu 220° muszą w odpowiednim momencie skrócić ostro pod kątem 90° i wbić się na dużej prędkości w sieć. Śruby w tym momencie nie mogą się obracać, żeby nie wkręcały się w nie liny przecinanej zagrody.

— Czy już zwrot, czy jeszcze chwilę poczekać? — komandor

nieomal do bólu wyteżał oczy, żeby przebić nocne ciemności. Darremnie. Algierski port leżał przed nim ciemny i uśpiony.

— Jeszcze moment, jeszcze parę sekund — starał się odgadnąć swoje położenie.

— Teraz — zdecydował.

— Prawo na burt! — rozkazał.

Okręt pochylił się w gwałtownym zwrocie.

— Obie stop! — dał sygnał do maszyny.

Niszczyciele zataczały ciasną pętlę zwrotu. Na obu okrętach obserwatorzy tkwili wychyleni nieomal za burty, aby dostrzec zarysy falochronu.

— Jest, komandorze, widzę falochron — z lewej burty okrętu odczuwał się głos podnieconego marynarza.

— Z lewej? — zdziwił się Fancourt. Dосkoczył do lewej burty.

Istotnie. W odległości najwyższej 50 metrów mijali kamienną smugę łamacza fal.

— Do diabła! — zaklął komandor.

— Obie pełną naprzód! — rozkazał do maszyny.

Za wcześnie kazał zrobić zwrot. Nie trafili na wejście, byli jeszcze na zewnątrz falochronu. Brakowało niewiele, ale...

Oba okręty posłuszne rozkazowi komandora zataczały koło na redzie Algieru.

— Co oni w tej przeklętej Navy? Powariowali? — denerwował się porucznik Brestlan. — Tak defilować przed nieprzyjacielem!

W tym samym momencie ciemności nocne przeciął ostry, jaskrawy snop białego, przeraźliwego światła.

Reflektory!

Światlisty stożek sunął nisko nad wodą. Wyluskał z mroku pochylone w ciasnej pętli zwrotu niszczyciele. Omiótł przyczajone na pokładach sylwetki żołnierzy gotowych do ataku.

— Cholera! — przekleństwo komandora złało się z hukiem pierwszej salwy. Oświetlony jak na wystawie „Malcolm” zatrzęsł się od bezpośredniego trafienia.

Spod nasady drugiego komina buchnął w górę słup ognia. Po kilku sekundach jeszcze jeden. I znowu słup ognia, znowu wybuch.

znowu gęsty obłok pary uciekającej z sykiem z pękniętych przewodów.

— Wala jak w tarczę — porucznik Brestlan przywarł do stałego pokładu na dziobie niszczyciela. Starał się wcisnąć w zimną blachę, zniknąć z oślepiającego blasku reflektorów.

Ciężko ranny „Malcolm” zwolnił gwałtownie, przerwał zwrot i począł oddalać się od groźnego nagle portu.

Z pomostu uszkodzonego niszczyciela zabłysnął świetlny sygnał. Teraz już nie trzeba było ukrywać swojej obecności.

— Trzy kotły zniszczone — odczytywał sygnalista z „Broke’a”. — Rozbita prawa maszynownia, prędkość najwyżej 4 węzły. Pożar na pokładzie. Są zabici i ranni. Odchodzę na redę. Powodzenia.

— Zostaliśmy sami — stwierdził spokojnie komandor Fancourt. Teraz w obliczu niebezpieczeństwa znikł gdzieś jego dawny niepokój i zdenerwowanie. Została tylko wieloletnia rutyna, wyrobiona przez lata służby, której początki sięgały bitew pierwszej wojny światowej.

— Nadać potwierdzenie sygnału do „Malcolma” — rozkazał sygnaliście. — Zwiększyć obroty do maksymalnych. Podchodzimy po raz drugi.

„Broke” pochylił się w ciasnym skřęcie. Jednakże oślepiiony reflektorem z brzegu sternik o chwilę za wcześnie przełożył szprychy koła sterowego i ponownie niszczyciel minął po lewej burcie falochron, ocierając się nicomal kadłubem o kamienne nabrzeża.

Znowu odezwały się działa baterii nabrzeżnych. „Broke” zatrzęsł się od bezpośrednich trafień.

— Uciszyć je! — rozkazał komandor.

Rufowe stu dwudziestki bluznęły ogniem w kierunku błysków na lądzie. Zaszczekały szybkostrzelne działka przeciwlotnicze w kierunku świecącego wciąż reflektora.

— Zgasł — odetchnął z ulgą podpułkownik Swenson. — Może dostali.

— Może — potwierdził Fancourt. — Ale my też. Meldują silne przecieki w części dziobowej.

Ciemność, jaka teraz zapanowała, wydawała się jeszcze głębsza

niż poprzednio. Przed dziobem niszczyciela nie było zupełnie nic widać.

— Teraz musi się udać — komandor na pomoście bojowym czuł, że tym razem mimo absolutnych ciemności trafi w wejście. Musi trafić.

— Prawo na burt! — już po raz trzeci wydawał tę samą komendę. Za sobą słyszał ciężki oddech podpułkownika. Swenson nie odzywał się, ale komandor wiedział, że każdy jego nerw jest napięty.

— Tak trzymać! — znowu padł rozkaz. — Obie turbiny stop.

Ciemność kładła się pod dziób niszczyciela. W pewnym momencie okręt wzдрыgnął się jakby, o blachy burty zazgrzytały liny stalowej sieci.

— Jesteśmy w porcie — oznajmił podpułkownikowi. — Przygotujcie się do desantu.

Teraz już nie groził im ogień z dział, bo byli zasłonięci magazynami na nabrzeżu.

— Dwa okręty podwodne z prawej, sir — zameldował nagle jeden z marynarzy.

— Okręty podwodne? — zdziwił się komandor.

— Tak jest, sir. Wychodzą z portu.

— Niech idą. My musimy wysadzić desant. Chyba nie będą nas tu torpedować!

— Nadać sygnał do eskorty o tych dwóch okrętach — dodał po chwili.

— Co za niespodziewana sytuacja — zastanawiał się. — Mijamy się przy wejściu do portu, dwie nieprzyjacielskie jednostki. I nic. Oni idą w morze, a my dobijamy do nabrzeża.

Smukły kadłub doszedł do nabrzeża. Z niskiego pokładu zeskończyło kilkanaście postaci. Marynarze sprawnie obłożyli cumy na polerach.

— Stoimy — zameldowano na pomost.

Podpułkownik Swenson prowadził już swych żołnierzy do ataku. Biegli pochyleni wzdłuż betonowego płotu prowadzącego w głąb portu. W pierwszym momencie drogę zagroziła im ciężka, z prętów stalowych wykonana brama.

— Saperzy! Saperzy! — rozległy się wołania.

Żołnierze przypadli do muru. Do przodu wysunęło się trzech saperów. Podczołgali się pod bramę, założyli ładunek wybuchowy. Odskoczyli i po chwili brama zwała się w błysku ognia i kłębach betonowego pyłu.

Znowu skok do przodu. Przebiegli bramę i znaleźli się na wprost betonowego bunkra. Z małych okienek uderzył w atakujących silny ogień karabinów maszynowych.

— Cofać się! — krzyknął podpułkownik.

Ale i z tyłu odezwał się ogień maszynowy.

— Atakować! Granatami!

Amerykanie zniknęli w ciemnościach ciasnych zaułków między portowymi magazynami. Rozpoczęła się bezładna strzelanina.

— Za mało nas — myślał uparcie Swenson — brakuje drugiego rzutu, brakuje wsparcia tych z „Malcolma”.

Nad Algierem tymczasem wstawał dzień. W porcie obok nielicznych statków handlowych sterczał pochylony mocno na burtę, postrzelany, uszkodzony „Broke”. Na jego pomoście tkwił bez przerwy komandor Fancourt.

Jego okrętowi groziło zatonięcie. Pompy nie nadążały usuwać z uszkodzonego kadłuba wody, której wciąż przybywało. A tymczasem w porcie na pozór nic się nie działo. Oddział amerykański zeszedł już przed kilkoma godzinami i słuch o nim zaginął. Początkowo słychać było strzały w kierunku miasta, później strzały umilkły i zapanała cisza.

Komandor czuł się mocno niewyraźnie. Sam w obcym, nieprzyjaznym porcie, nie atakowany co prawda, ale i odcięty od swoich, niepotrzebny, na ciężko uszkodzonym okręcie.

Gdy około godziny 9.00 dotarła na niszczyciel wiadomość, że cały oddział podpułkownika Swensona dostał się do niewoli francuskiej, komandor uznał, że dalsza jego obecność w porcie jest zbędna i poprosił o pomoc.

Wykorzystując dogodny wiatr niszczyciel „Zetland” zbliżył się do portu stawiając przed sobą zasłonę dymną. Pod jej osłoną uszkodzony „Broke”, ciężko przechylony na burtę, odbił od nabrzeża Quai de Falaise i wyszedł z Algieru o godzinie 10.30. Za falochronem wziął go na hol niszczyciel „Zetland”.

Wskutek niepewnej sytuacji pod Algierem dowództwo desantu podjęło decyzję odholowania „Broke’a” do Gibraltaru. Jednak uszkodzenia okazały się większe niż początkowo przypuszczano i 10 listopada nad ranem trzeba było opuścić niszczyciel, który zatonął po odcięciu holu.

ZAJĘCIE ALGIERU

W wyniku rozmów, jakie przeprowadzał ambasador amerykański Robert Murphy z admirałem francuskim Darlanem, w południe 8 listopada Darlan wydał rozkaz zaprzestania ognia w Algierze i okolicach. Umilkły strzały, a oficerowie angielscy i amerykańscy z jednej strony, francuscy zaś z drugiej spotkali się, aby omówić charakter przyszłych wzajemnych stosunków. Jak zwykle bywa w chwilach przełomowych, tak i teraz wyszły na jaw poszczególne osobiste ambicje oraz sympatie i antypatie. Między innymi chodziło o przejęcie władzy w wyzwolonej Afryce Północnej, o pogodzenie się wyższych oficerów rządu Vichy z zaciekłym ich przeciwnikiem generałem de Gaulle'em, o stanowiska w nowym układzie sił.

Gdzie dwóch się kłóci, tam trzeci korzysta. Ta stara zasada sprawdziła się raz jeszcze na przykładzie Algieru. Podczas gdy toczyły się rozmowy, pertraktacje i targi pomiędzy amerykańskim generałem Rydrem i francuskim admirałem Darlanem, który przypadkowo znalazł się w Algierze, a który był w owym czasie zastępcą naczelnego dowódcy wszystkich sił wojskowych Francji vichystowskiej, oraz generałem Juin, dowódcą wojsk francuskich w Afryce, Niemcy zaalarmowani wiadomościami o operacji „Torch” ruszyli do przeciwuderzenia.

Atak anglo-amerykański na francuskie posiadłości afrykańskie był całkowitym zaskoczeniem zarówno dla Niemiec jak i dla bliżej leżących i bardziej afrykańską areną polityczną zainteresowanych Włoch.

Jeszcze w dniu 4 listopada 1942 roku w sztabie Kriegsmarine wyrażona została opinia, że mała ilość barek desantowych i statków pasażerskich, przystosowanych do transportu wojsk, przebywająca w Gibraltarze nie wskazuje na możliwości dokonania inwazji na wybrzeża Afryki Północnej.

W dniu 5 listopada do Berlina dotarł z Paryża nie sprawdzony meldunek o zamierzonym lądowaniu Amerykanów w okolicach Casablanca. Wiadomość ta jednak została ostatecznie przez Niemców zbagatelizowana.

Wcześniejsze obserwacje dokonane przez niemieckie U-booty, które między innymi zaobserwowały konwoje idące do Gibraltaru w dniach 1 i 2 listopada, nie zaniepokoiły sztabu admirała Dönitza. Ogólnie sądzono, że chodzi o kolejny konwój zaopatrzeniowy dla Malty.

Wiadomość o desancie sprzymierzonych dotarła do niemieckiej Głównej Kwatery dopiero 8 listopada o godzinie 3.30 rano, a potwierdzona została sygnałem z Maroka o godzinie 7.30

Sztab niemieckich sił zbrojnych postawiony został w stan alarmu. Admiral Dönitz rozkazał natychmiast zgromadzonym na środkowym Atlantyku okrętom podwodnym udać się z maksymalną prędkością do atlantyckich wybrzeży marokańskich, natomiast przeciwko statkom inwazyjnym stojącym na redach Algieru i Oranu wysłano samoloty.

O godzinie 16.50, gdy na brzegu algierskim umilkły wystrzały i gdy toczyły się pertraktacje między oboma dowództwami, nad zakotwiczone przed odcinkiem „C jak Charlie” transportowce nadleciała pierwsza fala niemieckich samolotów.

— Alarm przeciwlotniczy! — rozkazał komandor Edgar z pokładu transportowca „Samuel Chase”, gdy tylko dojrzał nadlatujące od strony afrykańskiego lądu sylwetki maszyn z charakterystycznymi podgiętymi w górę skrzydłami.

Przeraźliwy dźwięk dzwonków i syren alarmowych zlał się z rykiem nurkujących maszyn, grzechotem ich broni pokładowej i wybuchami pierwszych bomb.

Na pokładach okrętów osłony, na krążowniku przeciwlotniczym H.M.S. „Tynwald”, na niszczycielach „Cowdray”, „Algerine” i innych obsady dział pośpiesznie obracały lufy w kierunku nadlatujących maszyn.

Zbliżała się noc. Pierwsza noc na afrykańskim kontynencie.

Walki w Algierze zamierały. Jeszcze tylko w zachodniej dzielnicy Algieru, w El Biar żołnierze 2 batalionu 168 pułku piechoty zostali



Port w Algierze po zajęciu

znienacka ostrzelani przez oddział Marokańczyków, których dowódca nie chciał uznać rozkazu admirała Darlana o zaprzestaniu ognia i o rozejmie. Widocznie sympatie tego oficera były bardziej po stronie faszystowskiego rządu Vichy niż po stronie sprzymierzonych. A może nie mógł on zapomnieć krwawej lekcji, jaką Anglicy dali Francuzom w roku 1940 w Mers el-Kebir i w Dakarze?

Tymczasem na redę Algieru nadeszła opóźniona korweta „Spey” z 800 żołnierzami 2 batalionu 39 pułku piechoty. Po zgłoszeniu się u komandora Edgara korweta otrzymała rozkaz wejścia rano do portu w Algierze i zabezpieczenia go przed zniszczeniem.

Okolo godziny 3.00 nad ranem 9 listopada śpiące oddziały desantowe zostały poderwane sygnałem z Sidi Ferruch, że do plaży zbliża się od strony morza kontratak.

— Od strony morza? Niemożliwe — dziwił się dowódca 168 pułku piechoty, pułkownik John W. O’Daniel.

— Tak jest — meldowano z Sidi Ferruch. — Można rozpoznać około 10 jednostek desantowych.

Zbliżający się świt rozwiązał jednak tę zagadkę. W stronę plaż Sidi Ferruch dryfowały pchane prądem i wiatrem opuszczone angielskie jednostki desantowe. Sześć z nich wylądowało na plaży, a cztery pozostałe dostały się do małego portu rybackiego.

Tego samego ranka transportowce grupy „Charlie” przeszły na nowe kotwiczowisko w Zatoce Algierskiej. Na starym miejscu pozostał tylko uszkodzony „Leedstown” pod słabą osłoną angielskiej korwety „Samphire”.

Jako pierwsza weszła do algierskiego portu korweta „Spey”, a wkrótce potem inne statki i okręty, w tym flagowa jednostka kontradmirała Borrougha H.M.S. „Bulolo”. W ciągu dnia wpływają dalsze transportowce wojska i sprzętu. Przy nabrzeżu trwa szybki wyładunek. Wśród stojących w Algierze statków reprezentowana jest też polska bandera. To m.s. „Sobieski”, który poprzedniego dnia stał pod Sidi Ferruch, a teraz wyrzuca na ląd oddziały drugiego rezerwowego rzutu.

W południe 9 listopada uszkodzony „Leedstown” dobity został w dwóch kolejnych nalotach bombowych i torpedowych. Zatonął koło przylądka Matifou. W czasie bombardowania straciło życie ośmiu członków załogi, a kilku innych odniosło rany.

SZARŻA NA ORAN

O godzinie 1.00 w dniu 8 listopada 1942 roku na redę Oranu podeszły całkowicie zaciemnione cztery jednostki brytyjskie. Były to dwa ścigacze ML-480 i ML-483 oraz dwa eskortowce: H.M.S. „Hartland” i „Walney”. Okręty te mimo ciemności nocnych niosły na flagstokach bandery. Jednakże oprócz białej, przekreślonej czerwonym krzyżem bandery brytyjskiej marynarki wojennej z Union Jackiem⁵ w lewym rogu na jednostkach łopotały też duże gwiazdziste bandery Stanów Zjednoczonych. Wywieszenia ich nie usprawiedliwiał fakt, że jeszcze rok temu obie jednostki, „Hartland” i „Walney”, były okrętami amerykańskiej straży przybrzeżnej. Powód do wywieszenia dwóch bander był zupełnie inny i miał znaczenie polityczno-propagandowe.

Okręty brytyjskie przyszły na redę Oranu w tym samym celu co niszczyciele „Broke” i „Malcolm” do Algieru. Podobnie jak tam dowództwo operacji „Torch” miało zamiar wysadzić za pomocą tych jednostek specjalnie szkolony oddział przeciwsabotażowy wewnątrz portu orańskiego. Ponieważ jednak chodziło akurat o Oran, a w odległości kilku mil od Oranu znajdował się port wojenny Mers el-Kebir, upamiętniony atakiem angielskim na flotę francuską w roku 1940, słuszenie można było przypuszczać, że załoga Oranu nie będzie żywiła przyjaznych uczuć w stosunku do Anglików. Sądono, że inny stosunek będzie do Amerykanów.

Na pokładach okrętów eskortowych oprócz normalnych załóg znajdowały się dwie kompanie specjalnego batalionu wchodzącego w skład

⁵ Union Jack — flaga państwowa Wielkiej Brytanii. Na niebieskim polu dwa czerwone krzyże: św. Andrzeja i św. Patryka

I zmotoryzowanej dywizji amerykańskiej pod dowództwem podpułkownika Georga C. Marshalla. Na „Hartlandzie” zaokrętowanych było ponad 33 oficerów i marynarzy amerykańskiej marynarki wojennej pod dowództwem kapitana G.D. Dickeya, tworzących oddział specjalistów portowych. Podobne zadanie miała grupa 52 Anglików na „Walneyu”, którą dowodził komandor F.T. Peters z Royal Navy. On był też dowódcą całości przedsięwzięcia.

Podobnie jak na niszczycielach „Broke” i „Malcolm”, które w tej chwili wyczekiwały na redzie Algieru, również i na pokładach czterech brytyjskich jednostek czających się przed Oranem panował nastrój podnieconego oczekiwania.

Przed okrętami leżał zaciemniony Oran. Na tle prześwitującego gdzieś między chmurami nieba usianego gwiazdami ostro rysowały się wzgórza otaczające miasto. Lornetka komandora Petersa na dłużej zatrzymała się na płaskim, jak nożem ściętym masywie Ravin Blanc. Z drugiej strony nad orańską zatoką panowały 4 działa kalibru 194 mm z baterii w Fort Santon.

Rozkaz operacyjny przewidywał godzinę „H 2” jako godzinę rozpoczęcia akcji przez okręty, a ponieważ godziną „H” dla lądowania w rejonie Oranu była godzina 1.00 dnia 8 listopada, więc zespół komandora Petersa miał przed sobą jeszcze całe dwie godziny nerwowego oczekiwania niemal pod lufami ciężkich dział nabrzeżnych fortów.

— Czy tam, na górze, nie pokręcili czegoś przypadkiem? — kapitan Dickey, młody, wysportowany człowiek wyraźnie był niezadowolony z beczynnego postoju. — Przecież mogliśmy tu przyjść albo za dwie godziny, albo też już teraz wskakiwać do portu, teraz, kiedy jeszcze nikt z Francuzów nie wie o naszym desancie. A za dwie godziny...

Kapitan rezerwy brytyjskiej Royal Navy Billot, dowódca „Hartlanda”, do którego były skierowane te słowa, w duchu przyznawał rację młodemu Amerykaninowi. Kapitan Billot jednakże nie pozwoliłby sobie nigdy na głośnie krytykowanie rozkazów wydanych przez przełożonych. Był przecież oficerem Royal Navy (co prawda oficerem rezerwy), i to zobowiązywało do absolutnego posłuszeństwa i bezwzględnego wykonywania wszelkich rozkazów i poleceń. A ci Amerykanie... Kapitan Billot z dezaprobatą spojrzal na swego kolegę z US

Navy. Mruknął tylko coś niewyraźnie pod nosem, co mogło równie dobrze oznaczać przytaknięcie jak i słowa oburzenia.

— Właśnie... — ciągnął dalej nie zrażony milczeniem Billota kapitan Dickey — za dwie godziny w całym Oranie nie będzie ani jednego śpiącego człowieka. Przecież, gdy nasze oddziały wylądują na plażach, to ktoś ich w końcu zauważy.

Bez względu na argumenty kapitana Dickeya cztery jednostki musiały czekać tak długo, dopóki nie nadejdzie dla nich godzina startu.

Wolno mijały bezcenne minuty. Zaskoczenie z każdą chwilą stawało się coraz mniej prawdopodobne. Wreszcie krótko przed godziną 3.00 w uśpionym Oranie rozległy się przeraźliwe, zawodzące sygnały syren, ogłaszające alarm przeciwlotniczy.

— No, to pięknie — kapitan Dickey miał ze złością welnianą czapkę, którą normalnie nosił pod hełmem. — Doczekaliśmy się. Teraz możemy zapalić iluminację galową i wypatrywać orkiestry powitalnej na brzegu.

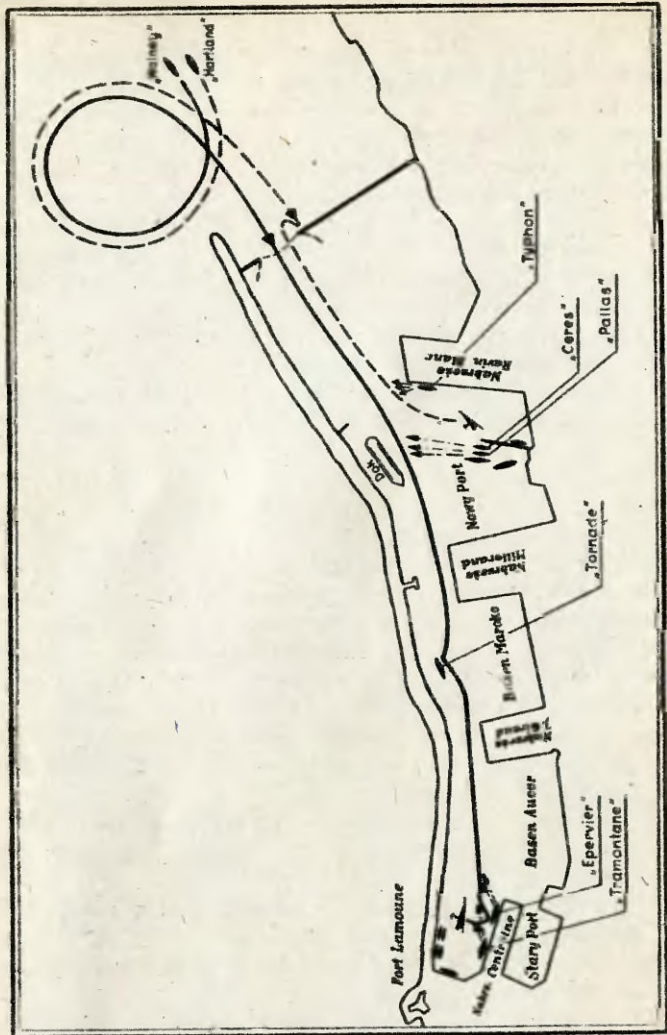
Komandor Peters na „Walneyu” uznał, że wobec rozwoju sytuacji nie jest zobowiązany czekać jeszcze przez te kilka minut, brakujące do godziny „H - 2”, i ruszył w kierunku oświetlonego, mimo zaciemnienia miasta, wejścia do portu w Oranie. „Hartland” i ścigacze podążały w ślad za nim w szyku torowym.

W tym momencie światła nabieżnikowe zgasły i redę orańską zalegała całkowita ciemność. Niestety chciało, że „Walney” znajdował się akurat w zwrocie i komandor Peters pomylił o kilka stopni kurs swego okrętu. „Walney”, a za nim pozostałe jednostki ominęły kraniec mola wrzynającego się w wody zatoki i chroniącego od północy port w Oranie.

— Prawo na burt! — komandor Peters zachował zimną krew. — Będziemy podchodzili ponownie — wyjaśnił podpułkownikowi Marshallowi.

— Widzę bez tych informacji — mruknął złośliwie podpułkownik. Komandor Peters był starszy od niego stopniem i nie wypadało jawnie okazywać swego niezadowolenia z powodu nieudanego manewru.

Gdy zataczające regularne koło okręty znalazły się w odległości około pół mili od wejścia do portu, z brzegu wytrysnął w ciemność



Akcja okrętów brytyjskich na Oran

nocy ostry pas światła reflektorowego. W jego przeraźliwym blasku wyraźnie, jak na dłoni, widać było idące pełną prędkością okręty i powiewające na ich flagstokach i gaflach bandery: brytyjskie i amerykańskie.

— Postawić zasłonę dymną! — rozkazał komandor.

Nieszczęściem dla atakujących niekorzystny wiatr zwiwał stawianą zasłonę w kierunku morza, odsłaniając zbliżające się do portu okręty.

W ślad za reflektorami odezwały się błyskające w ciemnościach działa i karabiny maszynowe.

— Mamy cholerną orkiestrę powitalną — kapitan Dickey nawet w takim momencie nie zapomniał o swych pretensjach. — Wałą stu dwudziestki i siedemdziesiątki piątki — rozróżniał wprawnym uchem. — Mają pięknie oświetlony cel. Jak w tarczę na poligonie...

„Walney” rwał już teraz całą swoją, zresztą niezbyt wielką, prędkością szesnastu węzłów. Sternik, oślepiiony światłem reflektora i bliskimi wybuchami pocisków, starał się tym razem trafić w sam środek wejścia, w którym — zgodnie z doniesieniami wywiadu — znajdowały się dwa rzędy sieci zagrodowych.

Wtem z lewej burty rozległ się zgrzytliwy loskot. „Walney” zachwiał się jak od ciężkiego uderzenia olbrzymim młotem.

— Trafienie? — rzucił Peters.

— Nie, sir — zameldował bosman-sygnalista O'Matter — to uderzył nas ścigacz ML-483. W lewą burtę, na wysokości maszynowni.

— Ofermy, sakramenckie ofermy — zdenerwował się komandor. — W takim momencie brakowało jeszcze zderzenia!

— Meldować o uszkodzeniach — rzucił bosmanowi.

— Nasza burta w porządku, sir. ML-483 melduje, że bierze wodę i tonie.

— Nadać im sygnał: „Ratować się własnymi siłami”.

— Tak jest, sir.

W tej samej chwili, o godzinie 3.15, „Walney” przerwał dziobem stalową sieć zewnętrznej zagrody. Po kilkunastu sekundach przed okrętem wyrosła ciemniejsza od nocy przeszkoda. Rozległ się brzęk, loskot, „Walney” wstrzymał na moment swój bieg, aby po chwili

ruszyć ponownie przy akompaniamencie drącego uszy zgrzytu szarpanych stalowych blach.

— Ustawili barki jako zaporę — zorientował się Povers.

— Gdzie jest „Hartland”? — pomyślał.

Nie było już jednak czasu na oglądanie się. „Walney” szedł pełną prędkością wzdłuż falochronu. Szedł przez nieprzyjacielski port w świetle reflektorów, pod ogniem nadbrzeżnych dział, które na szczęście przestały w tym momencie strzelać nie chcąc razić swoich jednostek znajdujących się w porcie.

Po prawej burcie „Walney” mijał w tym momencie wyniosłą ścianę pływającego doku. Sylwetka brytyjskiego okrętu rzucała na jej tło wyraźny, ostry cień w bezustannym świetle reflektorów. Z dwóch okrętów podwodnych, zacumowanych między nabrzeżem Ravin Blanc i Millerand, odezwały się teraz karabiny maszynowe i działka siedemdziesiątki piątki.

„Walney” nie pozostawał dłużny. Dwa jego działka kalibru 127 mm i przeciwlotnicze sprzężone Oerlikony strzelały bez przerwy w kierunku błyskawicznego morderczego ognia mola. Stanowił jednak zbyt łatwy cel. Niemożliwością było uniknięcie trafienia. Cienkie blachy burty i nadbudówek nie dawały żadnej osłony żołnierzom desperackiego desantu. Na pokładzie leżały już pierwsze ofiary: zabici i ranni. Obsługa walczących dział, marynarze brytyjscy i amerykańscy, komandosi.

„Walney” tymczasem szedł nieprzerwanie dalej. Z rozwalonego celnym pociskiem komina wałyły kłęby ciemnego dymu, na miejsce wybitej obsługi działek wchodził ich koledzy.

Komandor Peters sterował w głąb portu, tam gdzie według rozkazu, u podnóża Fortu Lamoune, miał wysadzić dziesiątkowany w tej chwili desant.

„Walney” minął już nabrzeże Millerand, gdy przed dziobem ukazała się sylwetka stojącego na kotwicy okrętu wojennego.

— Niszczyciel — rozpoznał błyskawicznie komandor — klasy „Cyklone”.

W świetle reflektorów widać było wyraźnie trzykominową, zwartą sylwetkę okrętu. Komandor z przerażeniem pomyślał o jego czterech

stu trzydziestkach. Na szczęście francuski niszczyciel milczał, zaskoczony pewnie nagłośnią ataku, blaskiem reflektora i salwami dział.

W tym momencie sternik na pomoście „Walneya” został trafiony odłamkiem pocisku. Puścił ster i „Walney” skręcił gwałtownie w prawo. Nim komandor zdążył zareagować, dziób okrętu brytyjskiego przejechał się ze zgrzytem po cienkich blachach prawej burty francuskiego niszczyciela. Żołnierze amerykańscy w odległości kilku metrów widzieli wybiegających z pomieszczeń marynarzy francuskich. Jakiś oficer w rozpiętym mundurze krzyczał, wymachując ręką.

— Ognia! Ognia!!!

Jeden z komandosów podniósł w górę pistolet maszynowy. Zabrzmiała krótka seria. Oficer rozkrzyżował ręce i zwałił się z górnego pomostu na pokład niszczyciela.

„Walney” tymczasem był już w basenie Aucor. Jeszcze tylko kilkaset metrów dzieliło pokiereszowany okręt od miejsca lądowania.

Teraz jednak odezwały się działa dwóch niszczycieli stojących przy Nabrzeżu Centralnym. „Epervier” i „Tramontane” razily płynący środkiem basenu okręt brytyjski. Skoncentrowany ogień zamienił w ciągu sekund pokład „Walneya” w pokryte trupami pobojuwisko. Kolejna celna salwa rozbila kotłownię. „Walney” płynął już tylko siłą bezwładności. Okaleczony, płonący, złany krwią wrak.

Minęło dopiero 15 minut od chwili, kiedy „Walney” przebił dziobem sieci zagrodowe. Pozostali jeszcze przy życiu żołnierze amerykańscy i załoga skakali do wody basenu Aucor. Bezwolny, nie sterowany wrak tymczasem zbliżał się do zięjących wciąż ogniem niszczycieli, odbił się od pierwszego z nich, odpłynął na środek basenu i tu wreszcie zatrzymał się płonął przechylony ciężko na lewą burzę.

„Walney” tonął. Z pokładu wskoczyli do wody ostatni pozostali przy życiu uczestnicy rozpaczliwego, tragicznego ataku, nieudanej szarży na port.

Francuzi przestali strzelać. Marynarze rzucali z pokładu okrętów koła ratunkowe płynącym żołnierzom.

Kilka kolejnych eksplozji szarpnęło płonącym wrakiem „Walneya”. Na gaflu płonęły obie bandery: biała, bojowa brytyjska i pasiasto-gwiazdzista — amerykańska.

Z Nowego Portu dobiegała strzelanina. To ginął drugi uczestnik desperackiej szarży, H.M.S. „Hartland”.

Kapitan Billot prowadził swój okręt śladem torowym „Walneya”, jednakże w chwili, gdy „Hartland” miał wchodzić do utworzonej przez poprzednika wyrwy w zagrodzie, zgasły nagle na moment reflektory i zdezorientowany sternik władował okręt na kamienne molo.

— Cała wstecz! — rozkazał Billot.

„Hartland” zadrżał od ciężkiej pracy śruby. Powolotku, nieomal po centymetrze cofał się z kamienistej mielizny. Działa i karabiny maszynowe w rozjaśnionym znowu świetle reflektorów miały łatwy cel, do którego nie sposób było nie trafić.

Wreszcie „Hartland” był wolny. Cofnął się i skierował w wolne już przejście. Nabierając szybkości mijał nabieżniki wejściowe do Oranu. Wchodził do portu, który zgodnie z planem miał zdobyć i zabezpieczyć przed zniszczeniem. Ale ani kapitan Billot, ani kapitan Dickey, ani porucznik Hickson, ani nikt z załogi i oddziału desantowego nie sądził, że wejście do portu będzie tak wyglądało.

Działa „Hartlanda” zdołały oddać tylko trzy strzały, bowiem cała załoga została wybita celnym ogniem Francuzów. Nie sposób było w ogóle podejść do stanowisk ogniowych okrętu, nie sposób było wychylić się na pokład.

Mimo to „Hartland” szedł uparcie do nabrzeża Ravin Blanc, gdzie miał wysadzić desant. Jednak gdy tylko jego postrzelana sylwetka wychynęła zza zasłaniającego go magazynu, odczuwały się działa stojącego u końca mola niszczyciela „Typhon”. Z odległości zaledwie 30 metrów wszystkie pociski dziobowych sto trzydziestek rozrywały się wewnątrz kadłuba „Hartlanda”. W mgnieniu oka okręt brytyjski stracił całkowicie kontrolę swych ruchów, stał się tonącym wrakiem dryfującym przez basen Nowego Portu w kierunku nabrzeża Millerand.

Od drewnianego pomostu odczuwały się karabiny maszynowe i działka okrętów podwodnych „Ceres” i „Pallas”.

Kapitan Dickey zapomniał o swych uprzedzeniach, zapomniał o swych pretensjach do dowództwa. Teraz wobec śmiertelnego niebezpieczeństwa, jakie zawisło nad okrętem i żołnierzami, całą swoją energię i siły poświęcał na ratowanie ludzi. Opatrywał rannych, ubierał ich w pasy ratunkowe, opuszczał do wody.

O godzinie 4.10 ostatni członek załogi „Hartlanda” — jego dowódca kapitan Billot, jakimś cudem żywy i cały — opuścił tonący okręt. Na pokładzie zostały tylko ciała poległych.

Nieudany atak na Oran zakończył się. Oba ścigacze również zatoniły. W szarży na port straciło życie przeszło 200 żołnierzy i oficerów pechowego oddziału. Reszta dostała się do francuskiej niewoli.

Po zniszczeniu atakujących Oran jednostek brytyjskich dowódca orańskiego zespołu wiceadmirał Rioult rozkazał wyjść w morze awizo-tralowcowi „Surprise”, ażeby zbadać sytuację na odcinku przed miejscowością Les Andalouses, gdzie, jak doniesiono w pierwszych nocnych meldunkach, rozpoczęło się lądowanie sprzymierzonych. Równocześnie trzy niszczyciele: „Tramontane”, „Tornado” i „Typhon” skierowały się na patrol w kierunku plaż Arzeu. Miały tam przeprowadzić wywiad i ewentualnie przeszkodzić odbywającemu się już desantowi.

Cztery jednostki wyszły z portu natychmiast po otrzymaniu rozkazów. Za nimi, na wodach basenów Oranu zostały dwa dopalające się wraki.

W zatoce orańskiej okręty francuskie nie napotkały na żadne obce jednostki. Czyżby „Walney” i „Hartland” wraz z dwoma ścigaczami działały samodzielnie? Czyżby zadaniem grup desantowych na tych okrętach było jedynie zniszczenie urządzeń portowych? Czyżby to miało być powtórzenie desantu — prawie równie nieudanego — na dół w Saint Nazaire?

Przez kilka mil cztery okręty szły razem, później „Surprise” skierował się na zachód, a trzy niszczyciele odeszły pełną prędkością w kierunku przylądka Aiguille.

Komandor podporucznik Lavigne, dowódca „Surprise”, dojrzał nagle przed sobą, w odległości około 2 mil, szare sylwetki trzech okrętów.

— Niszczyciele — zdecydował.

Mimo znacznej przewagi obcych okrętów wydał rozkaz otwarcia ognia. Decyzja komandora okazała się zgubna dla jego okrętu. Trzy niszczyciele brytyjskie: „Antilope”, „Brillant” i „Bulldog” wzięły w krzyżowy ogień „Surprise”. I tak jak przed niespełna dwoma godzinami „Walney” i „Hartland”, tak teraz „Surprise” została dosłownie rozstrzelana celnymi salwami artylerii niszczycieli. Z załogi okrętu francuskiego nie uratował się nikt. Zginęło 55 członków załogi, w tym 4 oficerów.

Trzy pozostałe jednostki francuskie natknęły się koło przylądka Aiguille na angielski krążownik „Aurora”. Jego dowódca pierwszy otworzył ogień do Francuzów obawiając się — i słusznie — że niszczyciele mogą przeszkodzić akcji lądowania. I tu przewaga sił stała się zdecydowanie po stronie brytyjskiej. Już pierwsza salwa krążownika była trafna. Na idącym na czele niszczyciela „Tramontane” zamilkła zniszczona artyleria pokładowa, zostało rozbite główne stanowisko dowodzenia, zginął na miejscu jego dowódca, komandor porucznik de Ferandy. Pozostała przy życiu załoga próbowała zawrócić niszczycielem do portu, jednakże okręt dosłownie podziurawiony angielskimi pociskami szedł szybko na dno i ostatecznie ugrzązł na skałach koło przylądka Aiguille.

Niszczyciel „Tornado”, nie zrażony tragicznym końcem swego towarzysza, ruszył do ataku torpedowego. Sześć torped opuściło jego wyrzutnie w kierunku strzelającego wciąż krążownika i grupy widocznych za nim innych jednostek, prawdopodobnie niszczycieli. Żadna jednak z torped nie doszła do celu i komandor podporucznik Pares zawrócił swym okrętem do Oranu, gdzie zmuszony był do wyrzucenia się na brzeg w celu ratowania załogi i okrętu przed zatonięciem.

Trzeci z niszczycieli, „Typhon”, skrył się za postawioną naprędce zasłoną dymną i jako jedyny z czterech okrętów, które przed dwoma godzinami wyszły z portu w Oranie, zdołał powrócić sprawny i nie uszkodzony.

Podobnie tragiczny los spotkał francuskie okręty podwodne, które wyszły atakować transportowce desantowe. Dwa z nich, „Acteon” pod dowództwem kapitana Claviere’a i „Argonaute” pod dowództwem kapitana Verona, zatoniły od bomb głębinowych

i pocisków brytyjskich niszczycieli „Achates” i „Wescott”. Trzecia jednostka — „Fresnel” pod dowództwem kapitana Saglio — zdołała umknąć ścigającym ją niszczycielom brytyjskim na hiszpańskie wody terytorialne, a następnie przedostać się do Tulonu⁶.

Royal Navy szybko wzięła groźny odwet za swoje dwie jednostki, które legły na dnie basenów w Oranie.

⁶Patrz miniatura morska *Samobójstwo Tulońskiej Eskadry*.

LĄDOWANIE KOŁO ORANU

Miejscami desantu w okolicach Oranu miały być trzy odcinki. Pierwszy z nich, oznaczony kryptonimem „X” znajdował się w odległości około 25 mil na zachód od Oranu. Lądować na nim miały oddziały I amerykańskiej dywizji zmotoryzowanej pod dowództwem generała Olivera. Po wylądowaniu miały one uchwycić miasteczko i lotnisko w miejscowości Lourmel, a następnie podążać w stronę Oranu. Desant, który lądował w rejonie Oranu, łącznie liczył 39 000 ludzi.

Na odcinku „Y” koło Les Andalouses miała być wyokrętowana część I dywizji piechoty pod dowództwem generała Teodora Roosevelta, syna byłego prezydenta Stanów Zjednoczonych.

Odcinek „Z” w pobliżu Arzeu był przeznaczony do wysadzenia głównych sił desantu orańskiego.

Równocześnie oddziały spadochroniarzy miały uchwycić w desancie powietrznym lotniska w La Senia i Tafaraoui.

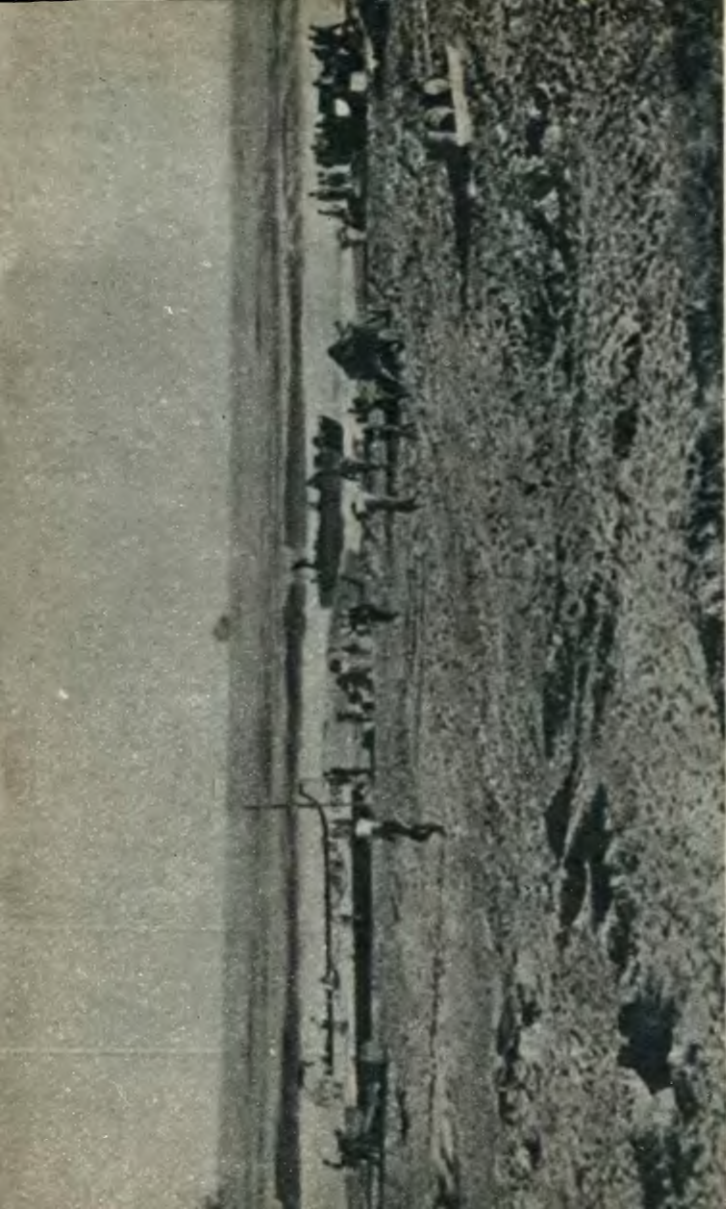
Całością lądowych wojsk desantowych dowodził general Fredendall, a osłona złożona z pancernika „Rodney”, trzech lotniskowców, 2 krążowników, 13 niszczycieli i szeregu mniejszych jednostek znajdowała się pod dowództwem kontradmirała Troubridge'a.

Na odcinku „X” zakłócenie w operacji desantowej wprowadził niespodziewanie niewielki konwój francuski złożony z czterech małych jednostek idących pod osłoną tralowca. Jednakże lądowanie — acz z niewielkim, bo półgodzinnym opóźnieniem — odbyło się tu bez większych przeszkód.

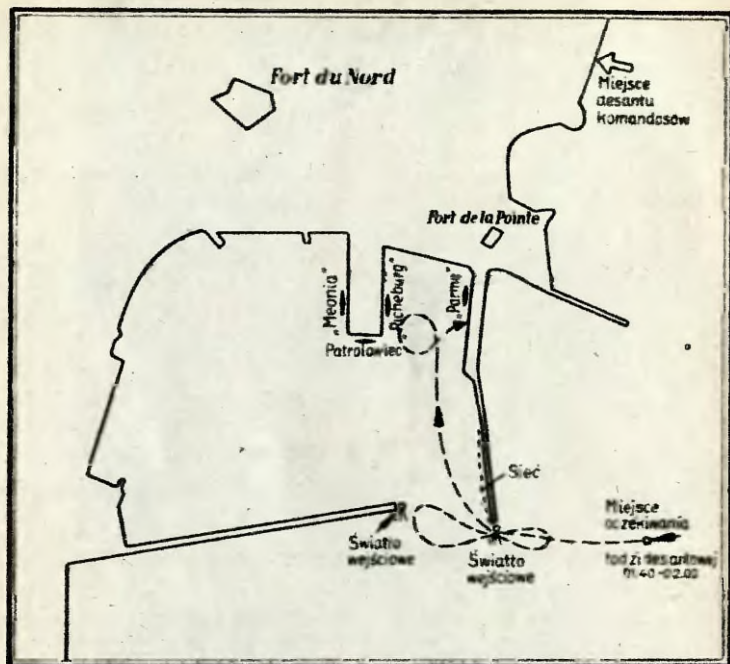
W rejonie Les Andalouses jednostki desantowe miały spotkać się z okrętem podwodnym P-54, który pełnił rolę boi kierunkowej. Jednostka ta jednakże zakotwiczyła — jak się później okazało —



Desant w Oranie — odcinek „2”



Desant w pobliżu Andalouses — odcinek Y



Trasa zespołu atakującego port w Arzeu

bezpieczeń urządzeń portowe. Weszli oni bez przeszkód do Arzeu, ponieważ zagroda wejściowa była odsunięta, a wejściowe światła nawigacyjne paliły się normalnie. W porcie znajdowały się dwa francuskie statki handlowe i jeden duński oraz jeden francuski patrolowiec.

Sporadyczne wypadki oporu, stawianego w mieście i pobliskim forcie, zostały zlikwidowane bez większych strat i o godzinie 8.30 ustały walki na tym odcinku, a rozpoczął się intensywny wyładunek ludzi i sprzętu.



Łądowanie na plaży koło Arzen

Bateria ciężkich dział w Fort Santon koło Mers el-Kebir otworzyła rankiem 8 listopada ogień na miejsca lądowania, lecz w godzinach popołudniowych do akcji wkroczył pancernik „Rodney”, którego potężne pociski kalibru 406 rozbiły baterię celnymi salwami.

Lotnisko w Lourmel zostało zdobyte 8 listopada o godzinie 11.25, a w Tafaraoui o godzinie 12.15. La Senia natomiast broniono się aż do następnego dnia rano.

SAMOBÓJCZY ROZKAZ WICEADMIRAŁA RIOULTA

Oran, chociaż otoczony przez sprzymierzonych ze wszystkich stron — od lądu i morza — w dalszym ciągu nie poddawał się wojskom desantowym.

Skończył się pierwszy dzień bratobójczych walk. Nad portem i miastem zapadł zmrok. Noc przeszła względnie spokojnie i nad ranem wiceadmiral Rioult rozkazał wyjść w morze dwom ostatnim, pozostałym mu jeszcze do dyspozycji niszczycielom. Były to: „Epervier” pod komandorem porucznikiem Laurinem i jedyny ocalały z wczorajszej bitwy „Typhon”.

Oba okręty po bohatersku usiłowały zaatakować zespół okrętów brytyjskich w okolicach przylądka Aiguille, jednakże atak ten był zupełnie beznadziejny i taktycznie nie uzasadniony z powodu olbrzymiej dysproporcji sił obu stron. Po krótkim, lecz zjadłym pojedynku artyleryjskim niszczyciel „Epervier” z przeszło 20 zabitymi i 30 rannymi na pokładzie zmuszony został do wyrzucenia się na brzeg pod osłonę baterii przybrzeżnej. Szczęśliwszy od niego „Typhon” po raz drugi powrócił do Oranu z niewielkimi tylko uszkodzeniami.

Tymczasem wojska anglo-amerykańskie zaciskały pierścień dookoła miasta. O godzinie 9.00 oddziały idące z odcinka „Y” zajęły lotnisko w La Senia na południowych przedmieściach Oranu.

Z frontu algierskiego dotarły wiadomości o zaprzestaniu ognia, z atlantyckiego wybrzeża marokańskiego meldowano o ciężkich stratach floty francuskiej odniesionych w bitwie pod Casablanką.

Jedyny pozostający do dyspozycji dowództwa francuskiego silniejszy oddział poza Oranem — brygada zmotoryzowana pułkownika

Touzeta du Vigiera, która rozpoczęła kontratak na bazę Tafaraoui — został powstrzymany przez oddziały 1 amerykańskiej dywizji zmotoryzowanej.

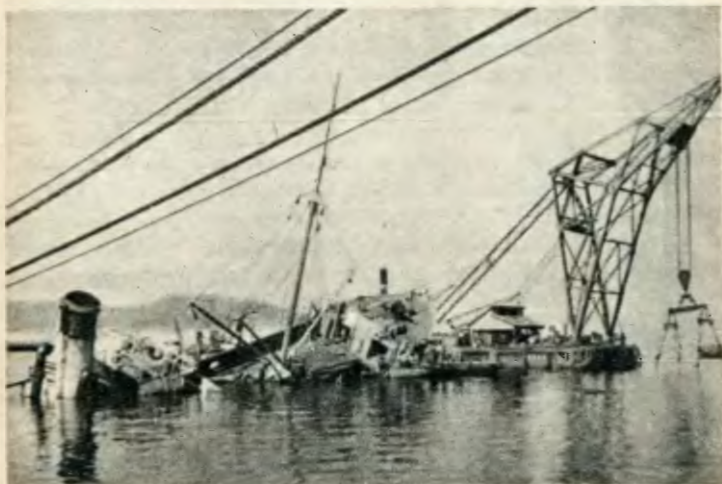
Wieczorem 9 listopada wiceadmirał Rioult otrzymał — nieprawdźliwą zresztą — wiadomość o zajęciu większości dzielnic Oranu przez Amerykanów i zdecydował się na wykonanie przewidzianego planu:

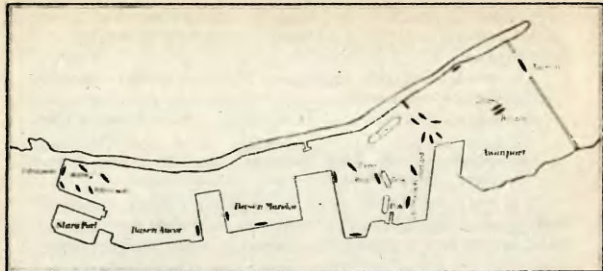
„Zatopić wszystkie jednostki znajdujące się w porcie! Niszczyciel »Typhon« zablokuje swoim kadłubem wejście do Oranu. Oddziały specjalne zniszczą wszelkie urządzenia przeladunkowe.”

Załogi otwierały zawory denne i opuszczały pokłady jednostek. Niszczyciel „Typhon” ruszył w swoją ostatnią podróż do wejścia do portu, ustawił się w poprzek niego i zagroził wejście własnym kadłubem.

Trzy doki pływające spoczęły na dnie portu. W jednym z nich zatonął okręt podwodny „Danae”. Oprócz tego zatopiono 4 dalsze

Tonące statki w porcie orańskim





Zatopione statki w porcie orańskim

okręty podwodne: „Diana”, „Ariane”, „Ceres” i „Pallas”, 7 trawłowców oraz 13 statków handlowych. Port w Oranie zamienił się w cmentarzysko wraków. Znad wody wystawały jedynie maszty, nadbudówki, kominy.

Wśród wraków francuskich jednostek wyróżniały się opalone ogniem, podziurawione pociskami, wystające nad wodę fragmenty okrętów Jego Królewskiej Mości: „Walneya” i „Hartlanda”.

Przed południem następnego dnia port orański poddał się wojskom amerykańskim. Lokalne walki w mieście trwały jeszcze do godziny 12.30, kiedy nadszedł z Algieru rozkaz admirała Darlana o zaprzestaniu ognia.

Wybrzeże Morza Śródziemnego od wschodniej granicy Maroka hiszpańskiego aż do Algieru znalazło się w rękach sprzymierzonych.

ZAJĘCIE AFRYKI PÓŁNOCNEJ

Ranikiem 11 listopada 1942 roku na redzie portu w Algierze pojawiła się dziwna kawalkada. Dwa niszczyciele i holownik ciągnęły wspólnie zbaczający co chwila z kursu, kręcący się na linach holowniczych statek. Był to U.S.S. „Thomas Stone” holowany wspólnymi siłami przez H.M.S. „Velox” i „Wishart” oraz holownik „St. Day”, który nadszedł z Gibraltaru o świcie 8 listopada. Przeszło trzy doby minęły, zanim przyholowano do Algieru trudny do holowania statek ze względu na uszkodzoną rufę i przechylony na burtę, zakleszczony ster.

Po zajęciu Algieru i Oranu przez sprzymierzonych wojska niemiecko-włoskie z Trypolitanii, podobnie jak anglo-amerykańskie z Algierii rozpoczęły wyścig w kierunku Tunezji i bazy morskiej w Bizercie, której dowódca, admirał Esteva, był zdecydowany raczej wpuścić do Tunezji Niemców niż wojska sprzymierzonych.

Aby zbliżyć front afrykański do Bizerty, dowództwo anglo-amerykańskie postanowiło wyrzucić desant w porcie Bougie, a następnie Bone w pobliżu granicy tunezyjskiej.

O świcie 11 listopada w Bougie wylądowały pierwsze oddziały anglo-amerykańskie nie napotykając na opór ze strony francuskiej. Zaatakowali jednak Niemcy. Ich samoloty bombardować poczęły raz po raz stojące na redach i w portach afrykańskiego wybrzeża statki. W jednej z takich akcji brał czynny udział polski niszczyciel „Błyskawica”.

W dniu 11 listopada wieczorem „Błyskawica” i kilka innych okrętów otrzymują rozkaz eskortowania konwoju do Bougie. Ranikiem następnego dnia jednostki zbliżyły się do portów przeznaczenia akurat w czasie trwającego nalotu. Po zakończeniu ataku

jednej fali niemieckich samolotów „Błyskawica” podeszła do zbiornikowca w celu pobrania paliwa. Jednak musiała przerwać tę operację, gdyż nagle całą załogę poderwał sygnał alarmu bojowego.

A oto jak opisuje tę walkę naoczny świadek, T. Nowicki, w swym reportażu z pokładu walczącego okrętu:

„Pojawia się nieprzyjacielski okręt podwodny. Mając z nim kontakt przechodzimy z miejsca do ataku i witamy go bombami. Fontanny wody biją w górę, lecz nie widzimy rezultatów rozpoczętego dzieła — obserwatorzy przeciwlotniczy meldują zbliżające się samoloty.

— Znamy ten system! Zespołowy atak okrętów i samolotów!

Niebo pokryte lekkimi chmurkami stwarza wspaniałe okoliczności dla samolotów. Zegar wskazuje godzinę dziewiątą trzydzieści. Jesteśmy głodni i niewyspani,

Dowódca spokojnym głosem wydaje rozkazy z pomostu bojowego. Strzelamy z wszystkich dział i broni maszynowej. W górze nad nami piekło!

Wszyscy pracują! Sternik szybko wykonuje rozkazy, w prawo, to w lewo na burt, maszyniści pocą się nad ciągłymi zmianami szybkości, artyleria bije bez przerwy, inni donoszą amunicję do dział, a wszystko to dzieje się szybko i sprawnie, bo każda stracona sekunda — to zguba!

Widzimy wszyscy, że jesteśmy dziś głównym celem atakującego nieprzyjaciela. Bomby padają jedna po drugiej, a odłamki pryskają dookoła jak groch. Nieprzyjaciel jest silny — bombowce wypadają falami jak kruki zza skalistego wybrzeża.

Nie wiemy czy to Niemcy, czy Włosi, ale nas to i tak już nie interesuje. Jedyłą myślą: odpędzić nadlatującego i nurkującego nieprzyjaciela, wykonać sprawnie nakazany manewer.

Atakuje nas równocześnie kilka samolotów. Spokojny rozkaz dowódcy: Cała naprzód, prawo na burt! — a po chwili ogłuszający huk i silny wstrząs! Bomby tuż po prawej burcie na rufie!... Ponosimy pierwsze straty. Oddział ratunkowy znosi coraz to nowe ofiary... Lekarz okrętowy uciąża się nad robieniem natychmiastowych operacji.*

Wolne miejsca przy działach zostają szybko i bez paniki zastąpione przez kolegów innych specjalności. Walka trwa nadal. Jedno z dział ma lufy wzniesione ku niebu — milczy. Cała obsługa wybita. Maszy-

niści i elektrotechnicy, niektórzy ciężko ranni, nie opuszczają wyznaczonych stanowisk usuwając szybko uszkodzenia. Pomimo poniesionych strat ogień nasz ciągle razi nieprzyjaciela, nadlatującego fala za falą.

Mija piąta godzina walki — nalożenie się kończy. Wchodzimy do portu, by oddać ciężko rannych opiece szpitalnej.

Cisza jednak nie trwa długo. Piętnaście Junkersów wylatuje zza skały. Działają rozpoczynając serię pieśni bojowej, krótką pieśń zwycięstwa dla tych, którzy życie oddali w obronie bandery!

Przy burcie pada nowa seria bomb. Okręt zakolysało, prądnicą stanęła, wentylatory nie chodzą, w maszynach temperatura dochodzi do 70 C.

Sprządzamy i usuwamy uszkodzenia. W burcie mamy cały szereg dziur, a w niektórych miejscach okręt wygląda jak sito. Wychodzimy jednak w morze idąc na dwie zmiany, głodni i wytęperani.

O zachodzie słońca odbywa się pogrzeb poległych w walce kolegów. Bandera opada do połowy, dowódca salutuje z pomostu, my stoimy na baczność. Złotki leżą pokryte banderami, później zostają spuszczone w głębiny morskie¹.

Zdecydowane i szybkie przerzuty wojsk niemieckich drogą powietrzną do Tunezji z jednej strony oraz mało zdecydowane i zbyt ostrożne działanie aliantów z drugiej spowodowały, że ostatecznie „wyścig do Tunisu” wygrała armia niemiecko-włoska i trzeba było dopiero długich miesięcy walk trwających aż do połowy maja 1943 roku, ażeby usunąć ostatecznie wojska faszystowskie z ostatniego skrawka ziemi afrykańskiej i stworzyć warunki do kolejnej operacji desantowej — operacji „Husky”². Tym razem celem ataku była Sycylia.

¹ Patrz miniatura *Operacja „Husky”*.

BIBLIOGRAFIA

1. Auphan et Mordal J. *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*. Paryż 1958.
2. de Gaulle Ch. *Pamiętniki wojenne*. Warszawa 1962.
3. Lipiński J. *Druga wojna światowa na morzu*. Gdynia 1962.
4. Morison S. E. *Operations in North Africa Waters*. Boston 1959.
5. Pertek J. *Druga mała flota*. Poznań 1959.
6. Pertek J. *Wielkie dni małej floty*. Poznań 1958.
7. Roskill S. W. *The Merchant Navy at War*.
8. Roskill S. W. *The War at Sea*. London 1956.





Port w Oramie



BIROJOTSKA
CMM

I 15.355

