



ČTVRTLETNÍK SEVEROČESKÉHO MUZEA V LIBERCI

Informační a programové periodikum. K dostání zdarma v síti informačních center a muzeí Libereckého kraje a Euroregionu Nisa. V nákladu 2000 ks vydává Severočeské muzeum v Liberci, příspěvková organizace, Masarykova ul. 11, 460 01 Liberec, <http://www.muzeumb.cz>, muzeumb@muzeumb.cz, tel.: 485 246 111

Příběh ponorky U-206 Reichenberg

Ivan Rous

Liberec, německy Reichenberg, byl za druhé světové války hlavním městem Říšské župy Sudety. Jeho význam rostl především první polovinu války a s tím souvisely i různé politické akty. Jedním z takových kroků byl patronát nad ponorkou U-206 typu VII. Nebyla však jediná, Liberec převzal později patronát i nad ponorkou U-143 typu II. Tyto městské patronáty byly tradicí ponorkového loďstva.

Akt předání patronačního dopisu proběhl na liberecké radnici v květnu 1941. Budoucí velitel plavidla nadporučík Herbert Opitz převzal listiny z rukou starosty Eduarda Rohna a krajského zástupce NSDAP Porscheho. Samotný akt měl dvě části – jednu v Liberci, druhou v Kielu v závodech F. Krupp Germaniawerft AG při spuštění ponorky na moře. V tomto ohledu nebyl patronát ničím výjimečným, na rozdíl od příběhu, kterým se zapsala samotná ponorka U-206 do historie.

Ponorka U-206 Reichenberg byla spuštěna na vodu 4. dubna a 17. května za přítomnosti liberecké delegace slavnostně uvedena do služby. Posádka čítala 44 až 52 mužů a kapitánem zůstal až do konce Herbert Opitz. Od května do července 1941 probíhaly zkoušky plavidla, kterých se zúčastnila celá posádka, a mezi 18. červencem a 4. srpnem byla posádka cvičena přímo na stroji v norském Trondheimu.

Na takzvanou ostrou plavbu vyplula U-206 dne 5. srpna 1941 z Trondheimu a po 37 dnech na moři doplula



Ponorka U-206 jen pár minut po spuštění na vodu v Kielu (Archiv der Stiftung Deutsches U-Boot-Museum)

loď do St. Nazaire. Při této plavbě hlídkovala ponorka v takzvané vlčí smečce na půl cesty mezi Irskem a Grónskem, kde 9. srpna potopila torpédem britskou rybářskou loď Ocean Victor z Aberdeenu s třináctičlennou posádkou, ze které nikdo nepřežil.

Zvláštní situace nastala 26. srpna 1941 před půl osmou večer. Ponorka při hladinové plavbě narazila na dva nafukovací čluny, ve kterých bylo šest letců britské RAF ze zříceného bombardéru Whitworth Whitley Mk V 612. skvadrony. Z vyprávění pilota Winter-Taylor a dalších členů posádky víme, že botsman (důstojník ponorky odpo-

vědný za posádku), dle svědectví letců jediný nacist na palubě, je nařídil přímo na moři zastřelit, proti čemuž se postavil kapitán Herbert Opitz a část posádky. Velení Kriegsmarine (válečného námořnictva) přitom výslovně zakazovalo brát na palubu trosečníky, tedy zajatce.

Situace, kdy se botsman snažil prosadit popravu, se opakovala podle letců minimálně ještě jednou a argumenty hrály spíše pro botsmana. Vedle oficiálního zákazu zde byly i praktické problémy. Ponorka typu VII má pro posádku neuvěřitelně málo místa a šest mužů navíc po zbytek plavby je

zátěž nejen psychická, ale i kvůli přidělení jídla. Navíc zajatci museli sdílet prostory s posádkou, a to po šest dalších týdnů na moři!

Dne 10. září 1941 však ponorka zakotvila ve francouzském St. Nazaire a letci byli předáni do zajateckých táborů, kde strávili zbytek války. Winter-Taylor o celé záležitosti obšířle vypovídal v roce 1954 do novin a další z posádky, zadní střelec John Grocott, později o celém incidentu sepsal na Novém Zélandě útlou brožuru. Historie není černobílá a oba letci se vyjádřili o jednání kapitána

Pokračování na straně 2

POSÁDKA U-206

Beyer, John-Max
Biedermann, Herbert
Dellwig, Wilhelm
Densow, Gerhard
Dworan, Karl
Graf, Werner
Graupe, Walter
Haeker, Erich
Hamerski, Josef-Karl
Hapala, Karl-Ferdinand
Hein, Helmut
Henne, Ernst
Herkenrath, Karl
Hoffmann, Günter
Hunger, Willy
Jakob, Albert
Kolb, Josef
Kristen, Ernst
Last, Georg
Maus, Eberhard
Minack, Heinz
Mynarek, Johannes
Nees, Emil
Nolte, Werner
Opitz, Herbert
Peters, Alfred
Pölzing, Helmut
Preiss, Richard
Rätz, Friedrich
Richter, Gerhard
Rieger, Wil
Rothenbücher, Robert
Rother, Eberhard
Rückemann, Georg
Schadewald, Horst
Schäfer, Hans
Schiefke, Siegfried
Schmidt, Gerhard
Schmidt, Otto
Slovacek, Rudolf
Spriess, Gerhard
Stetzig, Hermann
Thran, Fritz
Weber, Herbert
Welzel, Bruno
Wilzopolski, Heinz
Před 29. 11. 1941:
Borchers, Rolf
Nordheiner, Hubert

ZACHRÁNĚNÍ LETCI BRITSKÉ RAF

- Pilot F/O Winter-Taylor, H. C., RAF 42733, POW No 3773
- Navigator Sgt Pat Millar, P. H., RNZAF 401210, POW No 9609
- Wireless Operator/Air Gunner Sgt Martin, J. S., RAF 998984, POW No 9646
- Rear Gunner F/O Grocott, John, POW No ?
- Sgt Skuse, R. J., RAF 748628, POW No 9623
- Sgt Kennedy, J. H., RAF 630077, POW No 9640

Pokračování ze strany 1

a posádky jako o „humánním a přátelském“. Celá událost se záchranou trosečníků byla fotograficky dokumentována Herbertem Opitzem a fotografie doputovaly až do Liberce. Ve státním okresním archivu v Liberci tak máme originály pořízené uprostřed Atlantiku a díky sekvenci obrázků můžeme rekonstruovat situaci minutu po minutě.

Gentlemanské chování posádky ponorky je kapitánovi i členům ke cti, ale letci nezapomněli na své povinnosti a ještě ve Francii sestavili špiónážní zprávu o ponorkách i přístavu St. Nazaire. Byl to první podrobný popis, který se dostal až do Británie, a i tak malý střípek byl součástí cesty, na jejímž konci byla porážka nacistického Německa.

Druhá plavba začala 30. září a trvala do 28. října. U-206 při ní potopila dvě britské lodě: 14. září korvetu HMS Fleur de Lys z konvoje OG-75 o výtlačku 925 tun a 19. září Baron Kelvin o výtlačku 3 081 tun. Na korvetě HMS Fleur de Lys, která byla torpédována 55 námořních mil západně od Gibraltaru, zahynulo 70 námořníků a pouze tři přežili. Na parníku Baron Kelvin, torpédovaném také nedaleko Gibraltaru, zahynulo z 42členné posádky 16 námořníků. Přeživší byli vyzvednuti z moře španělským parníkem Urola a část britským HMS Duncan. Jména mrtvých jsou také uvedena v londýnském Toweru na panelu č. 14. U-206 se po této, z pohledu válečného Německa úspěšné misi vrátila do přístavu St. Nazaire.

Třetí bojová mise začala 29. listopadu 1941. Ponorka vedená Herbertem Opitzem vyjela z přístavu a to je také jediné, co je jisté. 30. listopadu se měla ve smlouvenou dobu ozvat a provést rádiový kontakt, ale

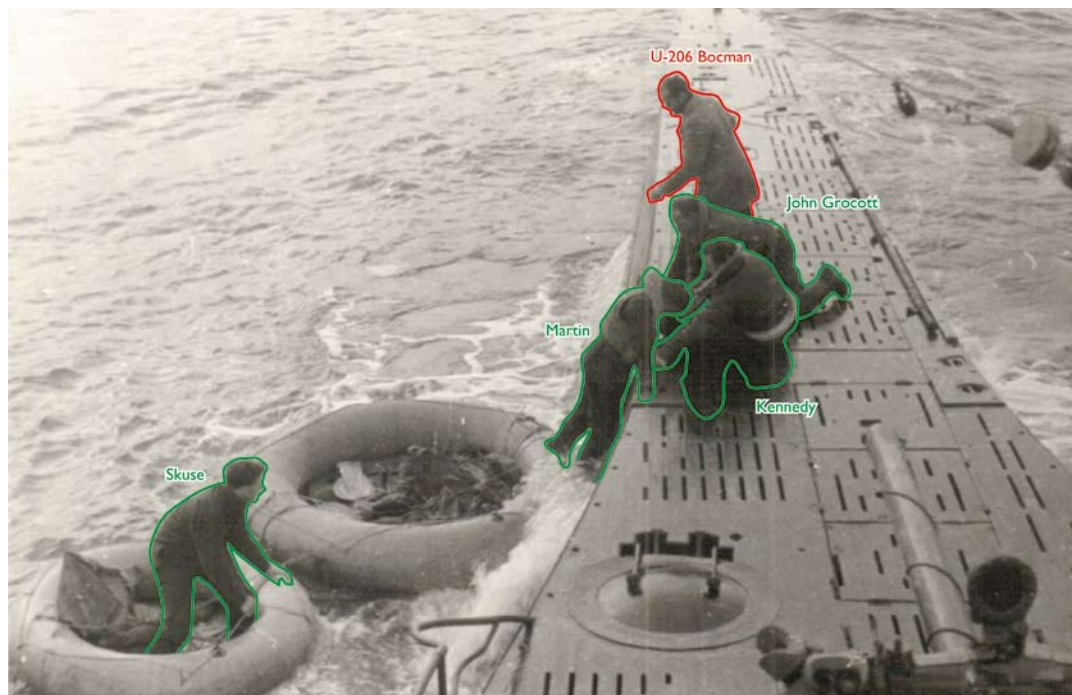


Pohled na letce RAF v okamžiku, kdy se k nim blížila ponorka U-206, a ve chvíli těsně po naložení (SOka Liberec)

v tuto dobu již pravděpodobně ležela na dně Biskajského zálivu. Zpráva z ponorky U-71 hovoří o potopení v posledních hodinách 30. listopadu. Zda slyšeli pod vodou výbuch nebo něco jiného, nevíme. Nejpravděpodobnější je, že ponorka najela na britskou minu a po následném výbuchu se potopila. Velitelství na základě ztráty U-206 vydalo zprávu: „Není pravděpodobné, že byla obětí leteckého útoku. Ztráta U-206 způsobila značné obavy ohled-

ně situace s minami. Pouze příležitostné průzkumy mohou být prováděny mimo předepsané trasy..“

Pohřešování členové posádky byli prohlášeni za mrtvé až v březnu 1942, ale ani členové rodin, ani představitelé města nebyli předtím dostatečně informováni. V průběhu ledna a února se dotazovali na osud posádky dokonce i v loděnici. Na rozdíl od spuštění na vodu potopení U-206 nebylo v místních novinách ani zmíněno... ■



Záchrana britských letců ponorkou U-206 Reichenberg 26. srpna 1941 19:20 (SOka Liberec)

Tragédie britské rybářské lodi Ocean Victor

Ivan Rous

Nedlouho po spuštění na vodu vyrazila ponorka U-206 Reichenberg již s posádkou na první zkušební plavbu, která trvala od 17. května do 1. června 1941. Na takzvané ostrovní plavbě pak vyplula 5. srpna 1941 z Trondheimu a po 37 dnech na moři doplula do St. Nazaire.

Při této plavbě hlídkovala ponorka ve „vlčí smečce“ na půl cesty mezi Irskem a Grónskem, kde 9. srpna potopila torpédem britskou rybářskou loď Ocean Victor z Aberdeenu s třináctičlennou posádkou, ze které nikdo nepřežil. Posádka, které velel Marquis S. Slater, má pamětní desku č. 127 na památníku padlým z II.

světové války v londýnském Toweru. Nejmladšímu z posádky, Herbertu Burnettovi, bylo teprve patnáct let.

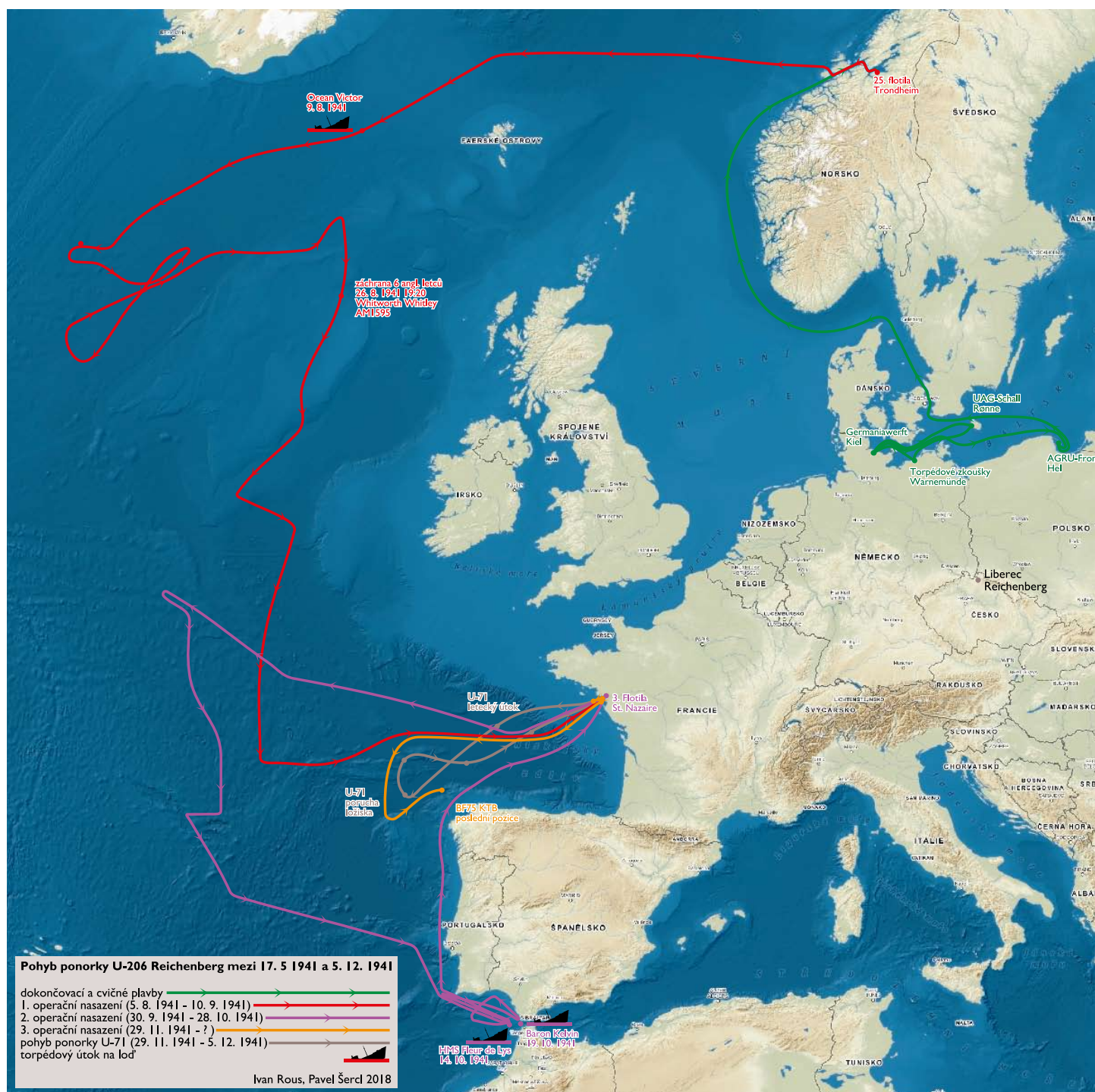
Posádka lodi Ocean Victor: **Addison, Alexander Grant**, Fishing Fleet, 25, Deck Trimmer | **Bolton, James Roger**, Fishing Fleet, 46, First Engineman | **Burnett, Herbert Munro Hendry**, Fishing Fleet, 15, Apprentice Deck Hand, syn Hugh a Isabelly Burnett, nevlastní syn F. Burnetta, obec Woodside | **Goodbrand, George William**, Fishing Fleet, 43, Cook, syn George Goodbranda a Margaret Goodbrand | **Hejnesen, Jakob**, Fishing Fleet, Deck Hand | **Innes, Alexander**, Fishing Fleet, 32, Deck Hand, syn

Donalda a Mary Ann Ines, manžel Jessie Innes | **Innes, Alexander Stables**, Fishing Fleet, 46, Second Engineman | **Joensen, Daniel**, Fishing Fleet, Deck Hand | **Main, James**, Fishing Fleet, 40, Deck Hand | **McKay, Kenneth**, Fishing Fleet, 45, Deck Trimmer | **Nicolson, Benjamin**, Fishing Fleet, 44, Second Hand, manžel Violet Victorie Nicolson | **Slater, James**, Fishing Fleet, 37, Fisherman, syn Williama a Margaret Coule Slater, manžel Matildy Slater, Rosehearty Aberdeenshire | **Slater, Marquis Silverstone**, Fishing Fleet, 44, Skipper, syn George a Elspeth Slater, manžel Heleny Marie Slater.

Nejzávažnější otázkou celé tragédie je, proč vydal kapitán Herbert Opitz rozkaz torpédovat rybářskou loď. Jedno z možných řešení záhady se skrývá v historii lodi samotné.

Trawler Ocean Victor byl postaven společností Rennie Forrest Shipbuilding Engineering and Drydock Co. Ltd. z Wivenhoe v roce 1918 jako válečná loď pod názvem John Fairman. Měl evidenční námořní číslo 3750 a sloužil jako hydrofonní loď nebo minolovka. Po první světové válce byl námořnictvem prodán, podobně jako jiné lodě třídy Strath, a byl přestavěn na rybářskou loď.

Pokračování na straně 4





Pokračování ze strany 3

Během jednoho roku třikrát změnil majitele a v roce 1920 byl přejmenován na Ocean Victor. Roku 1928 loď koupil J. Craig z Aberdeenu. V listopadu 1939 si loď pronajalo královské námořnictvo a přes tři měsíce ji používalo jako hlídkovou loď. Poté byla opět vrácena J. Craigovi a dále provozována jako rybářská loď.

Díky dopisu uloženému v SOKA Liberec máme útok na Ocean Victor zkratkovitě popsán přímo kapitánem Herbertem Opitzem: „Jednoho srpnového dne jsme za ranního šera spatřili velký ozbrojený rybářský parník, který hlídkoval kdesi v severním Atlantiku, a jediným přesně mířeným torpédem jsme ho poslali do vzduchu.“

Kapitán ponorky U-206 tedy v listopadu 1941, bez znalosti dalších osudů a historie trawleru Ocean

Victor, píše o „ozbrojeném rybářském parníku“. S jistotou opatrností se lze domnívat, že trawler Strath byly známy německému námořnictvu a pravděpodobně znali i jejich roli hlídkových lodí. V tomto případě by se Opitz nerozpakoval a torpédoval loď.

Tomuto výkladu nahrává i dopis z listopadu 1941, kde útok popisuje jako vojenský úspěch. Ve skutečnosti však potopil obyčejné rybáře. Další variantou je možnost, že loď byla během tří měsíců, kdy sloužila u královského námořnictva, částečně doplněna o hlídkové paluby a její silueta tak mohla být změněna a z rybářského člunu se, pohledem kapitána německé ponorky, stala válečná loď. Tragédii třináctičlenné posádky to však nijak nezmenšuje.

Na druhou ostrou plavbu vyplu-

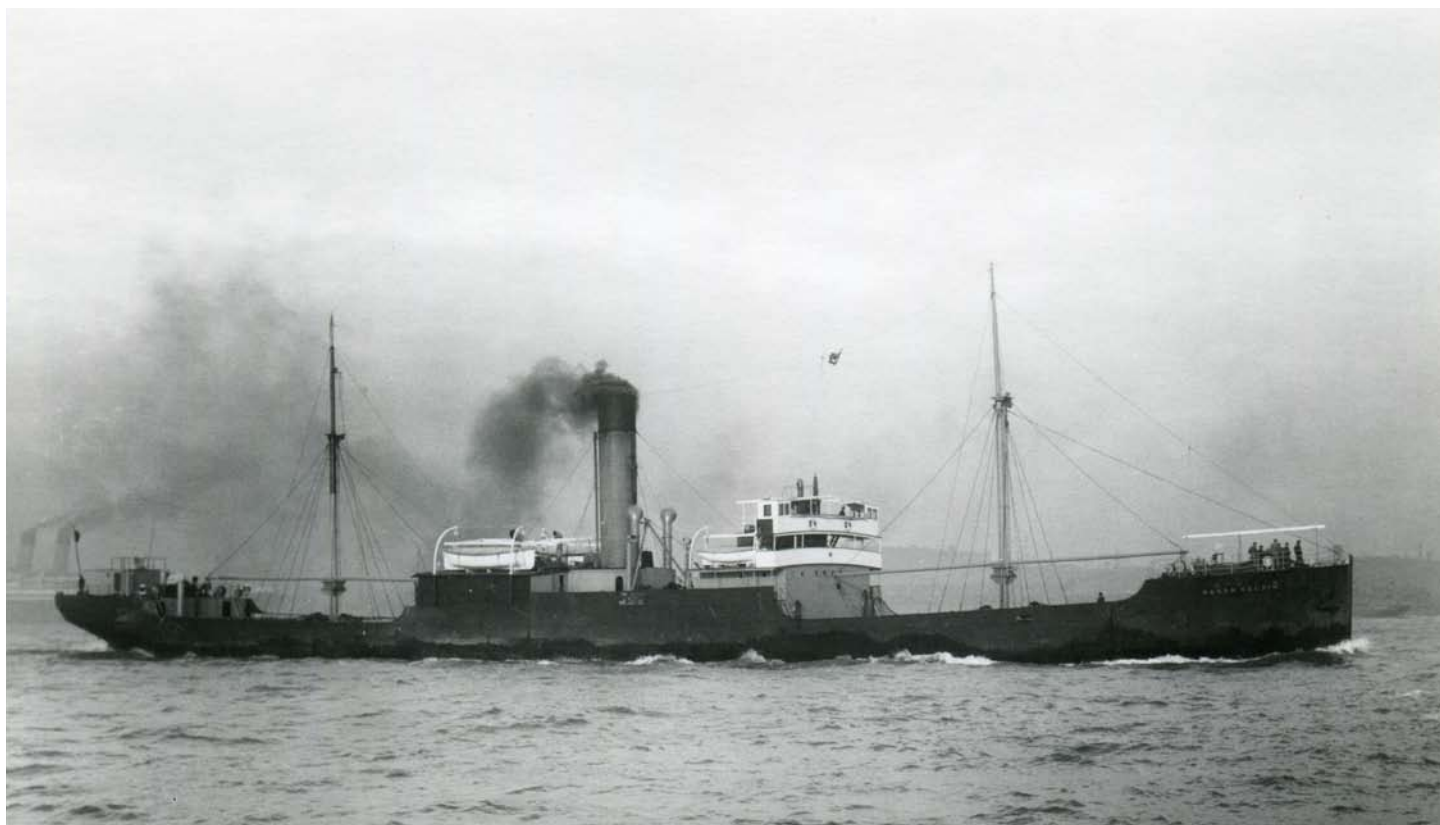


VLEVO: Nejmladší člen a důstojník posádky Ocean Victor v dobovém tisku (rodinný archiv) | NAHOŘE: Kapitán Slater s rodinou (rodinný archiv) | DOLE: Baron Kelvin, další loď potopená ponorkou U-206 (archiv U-206 Reichenberg)

la ponorka U-206 dne 30. září, trvala 28 dní a jednalo se o nejuspěšnější operační nasazení stroje. 14. září potopila britskou korvetu Fleur de Lys příslušnou ke konvoji OG-75 a 19. září nákladní parník Baron Kelvin o výtaku přes 3 000 tun (v dopise uveřejněném na protější stránce kapitán Opitz uvádí výtlak parníku téměř dvojnásobný).

V roce 2018 se nám podařilo kontaktovat příbuzné kapitána M. S. Slatera, kterým jsme podali

podrobný popis celé události. Teprve po 78 letech se rodinní příslušníci dozvěděli, co přesně se stalo, a z reakce bylo patrné, že se jedná i po 78 letech od tragédie o živou rodinnou ránu. Rodina kapitána Slatera dosud nechápala, proč ponorka na loď zaútočila. I dnes jenom spekulujeme, ale obě možnosti, tedy silueta hlídkové lodě nebo její uvedení v seznamu povolených cílů kvůli tříměsíční službě u námořnictva, jsou vysoce pravděpodobné. ■



Dopis do Liberce

Ivan Rous | překlad: Jiří Zahradník (redakčně upraveno)

V listopadu roku 1941 napsal pravděpodobně Herbert Opitz prostřednictvím pošní pošty (M41306) dopis představitelům Liberce. Historický dokument byl sestaven v St. Nazaire v duchu, kterým byly formulovány mnohé podobné zprávy. Směs emočně zabarvených vět se mísí s oficiálními stejně jako s důrazem na zákaz publikování a hrdinským líčením. Přes tento balast je dopis cenným zdrojem informací o prvních dvou operačních nasazeních ponorky U-206 Reichenberg. Uvádíme ho proto v nezkrácené verzi, ale s nutnými komentáři.

Milý kamaráde v Liberci!

Konečně se má vyplnit naše toužebné přání, abych Ti napsal. Navrátivše se z bojového nasazení chceme pro tuto chvíli odložit meč a vyměnit jej za násadku pera. Vaše pozdravy a přání všeho nejlepšího, které jsme obdrželi před a po naší první akci, nás všechny potěšily. Určitě přispěly k tomu, že pouto mezi partnerským městem a jeho ponorkou bylo znovu posíleno a upevněno.

Představitelé Liberce se zúčastnili spuštění ponorky na vodu v Kie-lu a další kontakty už byly udržovány jen korespondenčně. Patronát byl více než čímkoliv jiným pouhou formální a prestižní záležitostí.

V mezidobí jsme vypluli již na naši druhou akci a před několika dny jsme se úspěšně vrátili. Jistě Tě bude zajímat krátká zpráva o obou akcích proti nepříteli. Po několika cvičeních a přípravách, které sloužily k tomu, aby se člun a osádka spojili v jeden celek, který by byl schopen frontového nasazení, jsme na konci července vyrazili z Norska na naši první akci proti nepříteli.

Po spuštění ponorky na hladinu již byla ustanovena posádka. Plavidlo dosud nebylo vyzbrojeno a na několika místech byly již s posádkou provedeny zkoušky. Následoval přesun do norského Trondheimu, kde na již hotovém plavidle proběhl bojový výcvik posádky.

Možná někomu probleskly hlavou podivné myšlenky, když velitel vydal rozkaz zvukovodem: „Všem pozicím, první akce proti nepříteli začíná!“ Asi každý poslal ještě jednou v myšlenkách věrný, poslední pozdrav někomu milému ve vlasti. A věř nám, že jsme přitom nezapomněli na náš Liberec. Jestli jsme si mysleli, že plavba na ponorce znamená mít hned úspěch, měli jsme se velmi brzy poučit. Počasí bez

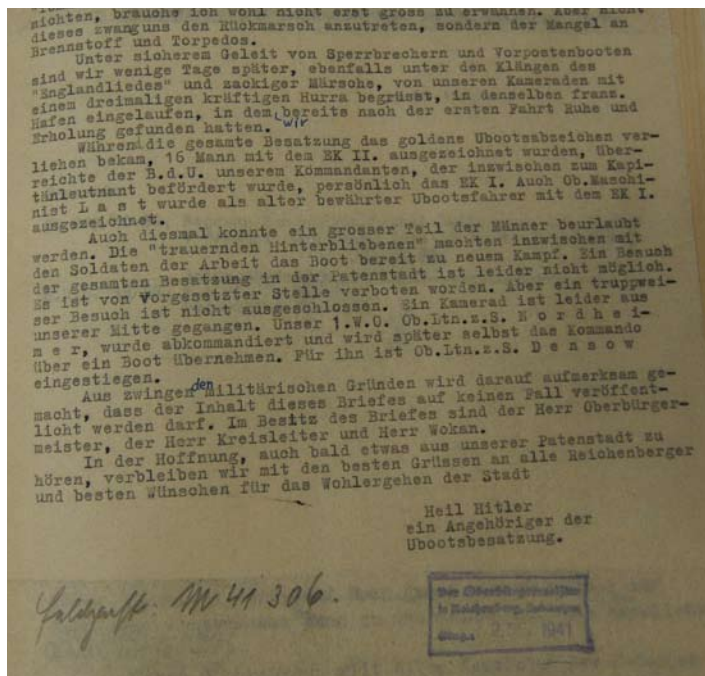
viditelnosti, silné vlnobití, všeobecně špatné povětrnostní podmínky nás obraly o některá již jistá vítězství a daly našim nepřítelům možnost uniknout našim smrtelným torpédům. Ale jednou se na nás usmálo válečné štěstí. Jednoho srpnového dne jsme za ranního šera spatřili velký ozbrojený rybářský parník, který hlídkoval kdesi v severním Atlantiku, a jediným přesně mířeným torpédem jsme ho poslali do vzduchu.

První potopenou lodí byl 9. srpna 1941 trawler Ocean Victor. Posádka ponorky však netušila, že původně vojenská loď, sloužící jak za první, tak za druhé světové války, nebyla v této době ve službě. Pod velením Marquise Silversteina Slatera v této době vyplouvala pouze za účelem rybolovu. To posádka ponorky pravděpodobně netušila a loď byla zapsána v seznamu povolených cílů.

O několik dní později jsme z moře zachránili 6člennou osádku spadlého anglického stroje. Tak jsme se stali prvním člunem, který do vlasti dopravil anglické vojáky jako zajatce. S červeným praporkem na anténě, za zvuku písně „Englandlied“ a s našimi zajatci na horní palubě jsme se vrátili do jednoho nádherného francouzského přístavu v Atlantiku. Zatímco jedna část osádky odjela na dovolenou, člun byl řádně opraven a připraven pro další vyplutí proti Anglii.

Dne 26. srpna 1941 narazila ponorka při povrchové plavbě na posádku britského bombardéru, která se po pádu letadla uchýlila do gumových zachranných člunů. V této době již platil zákaz brát na ponorky zajatce-trošičníky a botsman ponorky U-206 navrhoval letce zastřelit. Proti tomu se postavil kapitán Opitz i na prostá většina posádky ponorky.

Brzy jsme byli zase sami s naším člunem, venku na světovém moři. Podle toho, že se postupně oteplovalo, jsme věděli, že náš kurs směřuje na jih. V duších panovala železná vůle a bez ohledu na vlastní ztráty jsme chtěli zasadit Anglii úder tam, kde se cítila v největším bezpečí, a tak jsme se dostali až do Gibraltarské úžiny. Nezvonilo Ti v uších, milý liberecký kamaráde, když jsme před vjezdem do tohoto anglického hradu odpálili naše torpéda a potopili do vln anglický torpédoborec se vším živým na palubě a náš člun tak dokonale čin, který představuje nový list slávy v historii Kriegsmarine? Člun, který poprvé v této válce udeřil na Anglii před Gib-



Originál dopisu uložený v SOKA Liberec

altarem, ponorka pod Tvým patronátem! A ještě jednou jsme se postarali o neklid na „Opičí skále“. Světlo svítí, světlice dělalaj z noci den a anglické dělostřelectvo bezcílně pálí své železo. Podle zásady našeho Vůdce – „po vítězství utáhnout přílbu pevněji“ – jsme se vydali ještě jednou na místo, kde se setkávají dva zemské kontinenty. Tentokrát to byl parník o výtlačku 6 000 tun, který jsme zaměřili a poslali do hlubin našimi úhoři. Asi nemusím říkat, že se nás „Tomík“ po tomto našem druhém vítězství snažil všemi silami pronásledovat a pokud možno zničit. K ústupu nás však nedonutilo nic z toho, nýbrž nedostatek paliva a torpéd.

Popis druhé cesty, která vedla do Gibraltarské úžiny, je doplněn důrazem na útok ze 14. října 1941 na britskou korvetu Fleur de Lys a opravou se jednalo o první ponorkový útok u Gibraltaru. Druhou potopenou lodí byl dne 19. října parník Baron Kelvin.

Pod bezpečným doprovodem minolovek a hlídkových člunů jsme se o několik dní později, opět za zvuku písně „Englandlied“ a břitkých pochodů, jsouce zdraveni našimi kamarády třikrát silným hurá vrátili do stejného francouzského přístavu, ve kterém jsme našli klid a oddech i po naší první výpravě.

Domovským přístavem ponorky bylo město St. Nazaire, kde se dodnes nachází obrovské protiponorkové krytí i suchý dok Normandie.

Celé osádce byl propůjčen ponorkový odznak ve zlatě a 16 mužů bylo vyznamenáno železným křížem 2. stupně. Velitel ponorkového vojska našemu veliteli, který byl mezitím povýšen na Kapitänleutnanta, předal osobně že-

lezný kříž 1. stupně. Také hlavní strojník Last byl, jako starý zkušený ponorkář, vyznamenán železným křížem 1. stupně. I tentokrát mohla být velká část mužů poslána na dovolenou. Návštěva partnerského města celou osádkou není bohužel možná. Je to zakázané z nadřazeného místa. Ale není vyloučena návštěva části jednotky. Bohužel nás opustil jeden z našich kamarádů. Náš 1. W. O. Oberleutnant zur See Nordheiner byl převelen a později převezme velení nad jiným člunem. Místo něj nastoupil Oberleutnant zur See Densow.

Lze předpokládat, že někteří z posádky, nebo dokonce přímo kapitán Herbert Opitz, měli k Liberci bližší a starší vztah než jen patronát města nad ponorkou. Po této linii se dále pátrá.

Z nutných vojenských důvodů upozorňujeme, že obsah tohoto dopisu nesmí být v žádném případě zveřejněn. Dopis dostane pan primátor, pan Kreisleiter a pan Wokan. Doufáme, že brzy uslyšíme něco z našeho partnerského města, zůstáváme s nejlepšími pozdravy všem Liberečanům a s nejlepším přáním pro blaho města.

Heil Hitler!
příslušník osádky ponorky

Dopis byl založen do archivních složek města Liberce a v podobném duchu byla sepsána i odpověď, u které se dochoval koncept z prosince 1941. V konceptu dopisu je tužkou uvedeno, že hlavní strojník Last i kapitán Opitz měli obdržet, vedle balíčků pro celou posádku, po padesáti cigaretách. Krajský vůdce (Kreisleiter) Porsche i primátor Rohm však odpovídali v době, kdy byla posádka ponorky mrtvá. ■

Konstrukce ponorky U-206

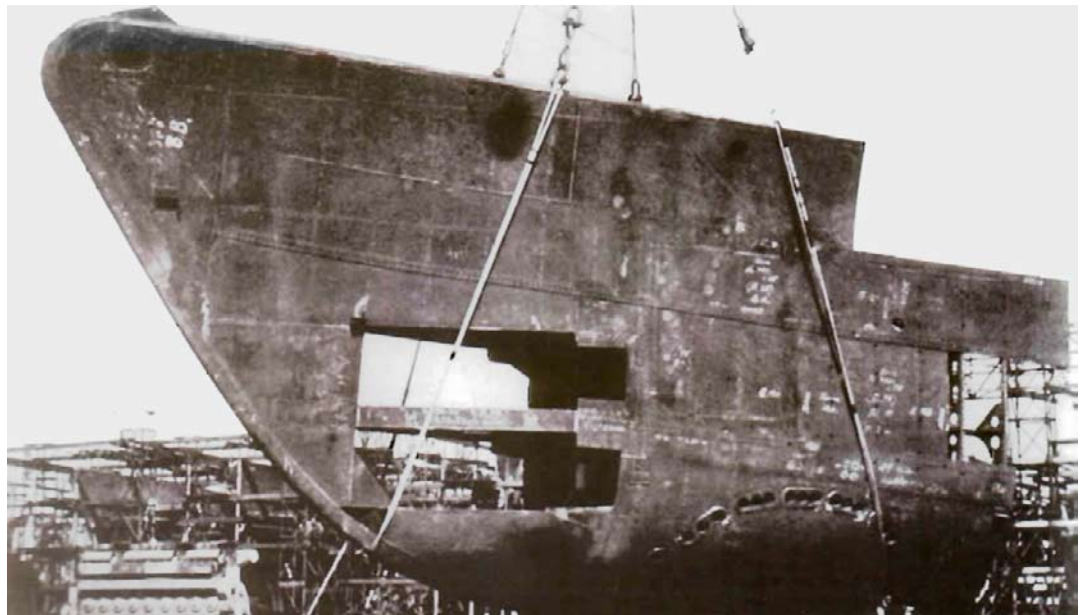
Pavel Šercl | fotografie: archiv Jizerskohorského technického muzea

Ponorka U-206 byla jedním z plavidel legendárního typu VIIC, často nazývaných „tažným koněm Atlantiku“, kterých bylo vyrobeno 577 kusů. V dalších obměnách (A, B, C/41, D a F) dosáhl celkový počet produkce typu VII úctyhodných 705 kusů a stal se tak nejpočetnější sérií ponorek vyrobených a nasazených do operační činnosti.

U-206 byla stavěna loděnicí Krupp Germaniawerft v Kielu v řadě plavidel U-201 až U-212. V každé takové sérii docházelo ke konstrukčním změnám nízkého až středního rozsahu a řada z nich se týkala i vnějšího uspořádání. Například u této série je výrazným znakem porcelánový izolátor pro připojení antény, který je zasazen v opláštění přední části velitelské věže. Dalším jedinečným znakem U-206 je tvar zábradlí okolo příďového kanónu, které sloužilo jako venkovní latrína.

Pro přesnou identifikaci vraku jsou tyto znaky jednoznačným měřítkem pouze za předpokladu zachování vnějšího pláště. V případě mělkého Biskajského zálivu však vraky nechátrají jen vlivem okolního prostředí, ale i vlivem člověka, v tomto případě v podobě rybolovu. Vlečné síť s ocelovými lany často vraky nenávratně poškozuje, což u ponorky s korozí oslabeným pláštěm znamená jeho kompletní devastaci. S největší pravděpodobností bude z ponorky nejlépe zachováno hlavně takzvané tlakové těleso a pevné části trupu.

Nejdůležitějším identifikačním znakem je však absence takzvaného „šnorchlu“ (schnorchel). Jedná se o zařízení, které umožňovalo ponorkám plout těsně pod hladinou na pohon dieselovými motory a dobíjet akumulátory bez nutnosti celkového vynoření. Tímto zařízením byly ponorky vybavovány až po roce 1943. Zatím všechny známé vraky v Biskajském zálivu jej mají.



Přídové hydrodynamické opláštění

Značným úspěchem by bylo nalezení znaku města Liberce, který byl upevněn na přední části opláštění věže, pod znakem byl německý název Reichenberg.

TECHNICKÝ POPIS TYPU VIIC

Hlavní částí ponorky je tlakové těleso. Jedná se o svařovaný ocelový tubus o tloušťce stěn od 16 do 22 mm vztužený ocelovými žebry kruhového tvaru. Pouze horní část stropu strojovny byla demontovatelná kvůli výměnám motorů. V předním a zadním torpédovém úseku se v horní části nacházejí prostupy pro nakládání torpéd. Pro vstup do plavidla sloužil otvor ve velitelské věži. Zejména pro nakládku či v případě nouze byl využíván vstup ve stropě lodní kuchyně, který vedl na palubu za velitelskou věž. Tlakové těleso sestávalo ze tří hlavních sekcí, které byly odděleny tlakovými přepážkami.

V první sekci byl společně s torpédovým úsekem i prostor pro ubikace námořníků. Vodotěsné dveře pak od-

dělovaly ubikace důstojníků, přední WC, rádiovou a hydrofonní místnost. Zde byla i samostatná kóje velitele.

Střední sekce byla centrálou lodi. Zde byly umístěny veškeré instalace potřebné k ovládání plavidla a k řízení palby. Ve věži pak byl bojový prostor velitele s útočným periskopem a torpédovým kalkulátorem pro výpočet nastavení torpéd.

Třetí sekce byla tvořena třemi prostory oddělenými vodotěsnými přepážkami. První část sloužila jako ubikace poddůstojníků a s ní související kuchyně se skladem potravin a zadním WC, to bylo ale většinou využíváno jako další sklad potravin. Třetí oddíl byl strojovnou dieselových motorů a posledním prostorem byla strojovna elektromotorů a zadní torpédový úsek. Zde byl i sklopný nouzový kormidelní stroj pro ovládání lodi v případě poruchy servopohonů.

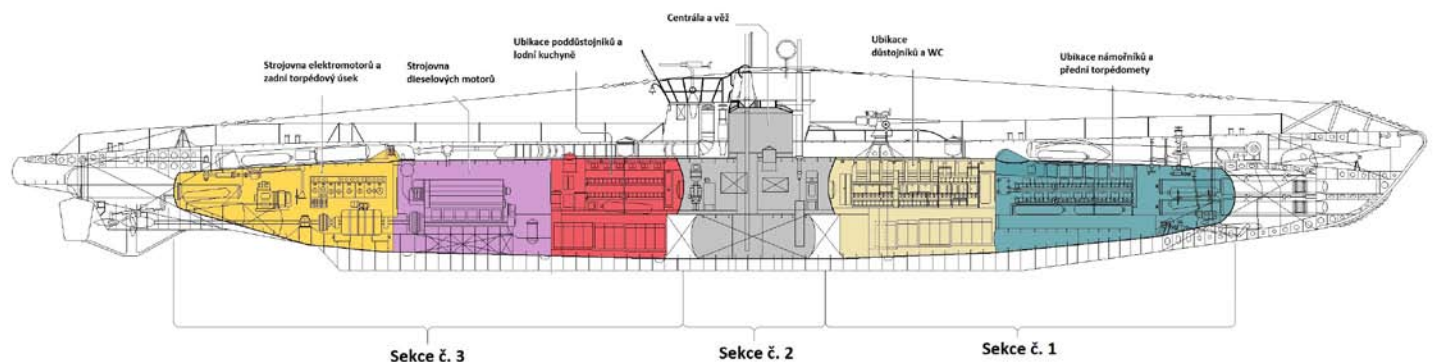
Vnější plášť sloužil hlavně jako hydrodynamický trup a ukrýval celou řadu dalších instalací. Vně tlako-

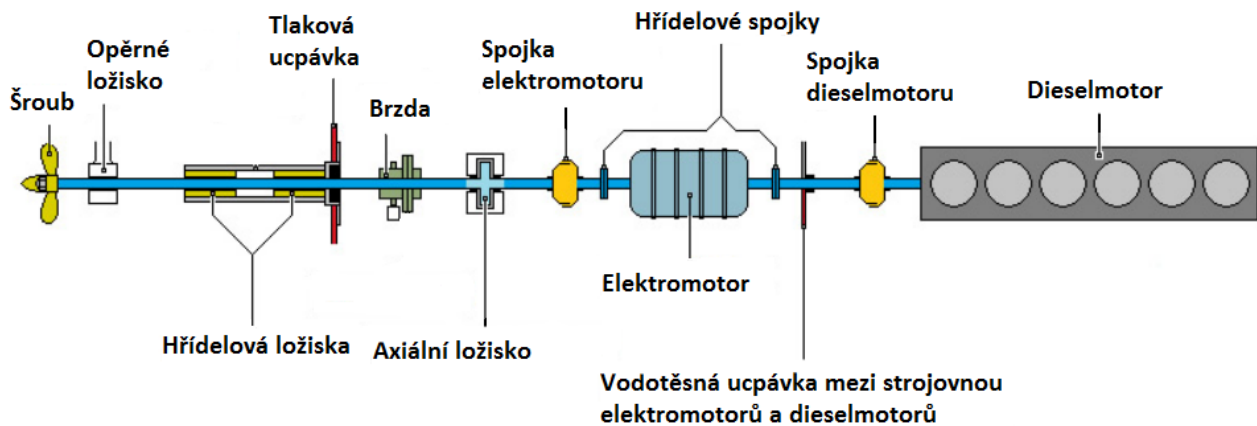
vého tělesa byly pod palubou umístěny tubusy pro rezervní torpéda, tlakové nádoby na stlačený vzduch, kotevní naviják, potrubí, tlumiče výfuků motorů a mnohé další. Celý tento prostor byl při ponoření zaplavován a při vynoření z něj byla voda odváděna otvory v horní i spodní části trupu. Na přídi pod palubou byl ukryt i malý ocelový člun. Dále zde byly i nádrže paliva a vyrovnávací balastní nádrže. Hlavní ponorná nádrž byla umístěna uvnitř tlakového tělesa v prostřední části pod centrálou lodí.

VÝZBROJ

Hlavní výzbroj ponorky tvořilo pět torpédometů ráže 553,6 mm, čtyři příďové a jeden na zádi. Na palubě byla k dispozici zásoba 14 torpéd – čtyři v předních torpédometech, jedno v zadním torpédometu, jedno pod podlahou zadního torpédového úseku, čtyři uložená pod a dvě na podlaže předního torpédového úseku a dvě v externích vodotěsných pouzdrech pod palubou na přídi a na zádi.

Oddíly tlakového tělesa, Typ VII C





Další výzbroj tvořil kanón ráže 88 mm na palubě před velitelskou věží se zásobou 250 nábojů a protiletcecký kulomet MG 30 ráže 20 mm se zásobou 4 380 nábojů.

POHONNÁ ČÁST

Ponorka využívala kombinaci diesel-elektrického pohonu – pro plavbu na hladině sloužily naftové motory a pod hladinou elektromotory.

Naftové motory ponorky U-206 byly rovněž vyrobeny loděnicí Krupp Germaniawerft a nesly označení GW 40/46. Instalovány byly dva řadové šestiválce s obsahem 57,8 litrů na válec, celkem tedy bezmála 694 litrů (vrtání válce 400 mm, zdvih 460 mm). Motory byly přeplňovány dmychadly typu Roots a poskytovaly celkový maximální výkon 3 000 koňských sil při 480 otáčkách za minutu, krátkodobě až 3 400 koňských sil. Váha obou motorů činila 87 tun. Celková spotřeba paliva se pohybovala při plném zatížení okolo 604 litrů za hodinu, zásoba paliva byla 129 700 litrů.

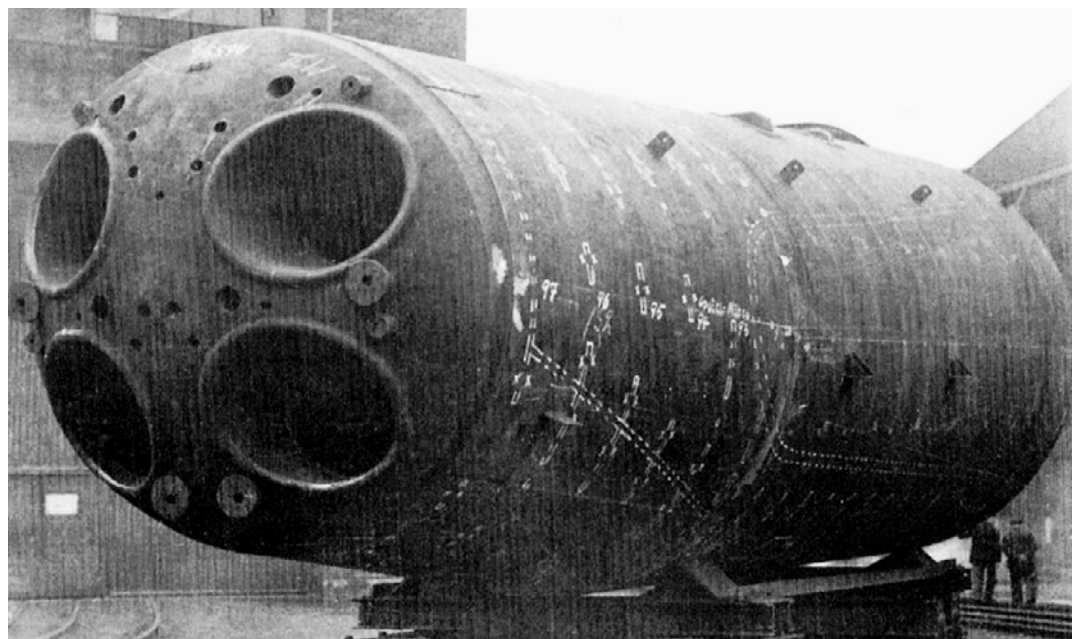
Elektromotory sloužily pro přímý pohon lodních šroubů a zároveň jako generátory pro nabíjení baterií. Baterie byly uloženy ve dvou sekcích uvnitř spodní části tlakového tělesa. Přední sekce byla pod podlahou ubikací důstojníků, zadní pak pod podlahou ubikací poddůstojníků. V každé sekci bylo uloženo 62 bateriových článků, každý o váze 493 kg. Celkem tedy 124 článků o celkové váze lehce nad 61 tun. Kapacita ba-

terií činila až 9 800 Ah. Při běžném provozním příkonu 458 A tak zásoba energie vystačila na 20 hodin provozu. K napájení hlavních elektromotorů se využívalo napětí v rozsahu 110 až 340 V. Elektromotory a další elektroinstalace pro U-206 dodala firma Brown Boveri a Cie (BBC) z Mannheimu. Každý z elektromotorů vážil 8 100 kg a poskytoval výkon 238 kW, krátkodobě (60 minut) až 276 kW při otáčkách rotoru 280 až 295 ot/min. Pohon lodních šroubů byl přímý bez reduktoru. Jak bylo zmíněno, elektromotory sloužily i jako generátory

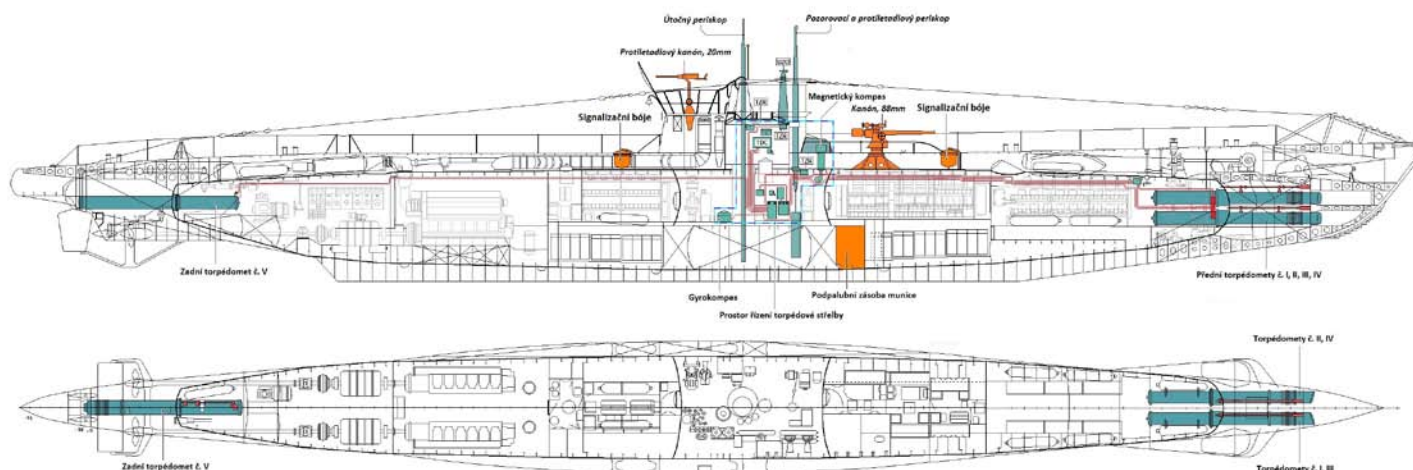
pro dobíjení baterií. V tomto režimu pak každý generátor dodával nepřetržitý výkon 465 kW při otáčkách 450 ot/min. Budicí napětí bylo 110 V a proud 28 A.

Z celkového pohledu lze ponorky typu VIIC považovat za velice úspěšný vzor pro poválečné konstrukce dielelektrických ponorek. Jejich mimořádně odolná konstrukce neměla ještě několik let po druhé světové válce mnoho konkurentů. Například ponorka U-995 spolu s dalšími dvěma plavidly typu VIIC sloužila v Norském královském námořnictvu

pod názvem KAURA od roku 1948 až do prosince 1962, kdy byla vyřazena z aktivní služby. Ponorka se zúčastnila několika námořních cvičení v rámci NATO. Byla využívána i jako školní loď a její palubou prošly desítky budoucích norských ponorkářů. V roce 1965 prodalo Norské námořnictvo ponorku německé Bundesmarine za symbolickou jednu marku. Ponorka od roku 1972 slouží jako jedinečné muzeum a její palubu můžete navštívit v lázeňském městečku Laboe. Jedná se o jediné dochované plavidlo typu VIIC na světě. ■



Přední část tlakového tělesa s otvory pro torpédomety



Spojenečtí letci v boji proti U-206

Jan Votava, Milan Votava | fotografie: archiv autorů



Josef Mohr

Bitva o Atlantik byla bezesporu nejdelší bitvou 2. světové války, bitvou o přerušení dopravních tepen spojenců a zároveň životně důležitou pro samotnou existenci Velké Británie. Tento souboj co do počtu

materiálních a lidských ztrát se vyznačoval jako velmi krvavý pro obě zneprátelené strany. Jelikož Osa na rozdíl od Spojenců nedisponovala dostatečným množstvím hladinových plavidel, hlavní tíha bitvy le-

žela na bedrech ponorkové zbraně Kriegsmarine.

Ponorka U-206 byla vyrobena v sérii s U-201 až U-212 v Kielu podnikem Germaniawerft AG. Dne 16. 10. 1939 byla objednána v Kielu a výroba započala 17. června 1940.

V tomto období se letci britského bombardovacího letectva snažili zaminovat ústí kielského přístavu, ale tyto operace vzhledem k probíhající bitvě o Norsko, Francii a následnou leteckou bitvou o Británii ustávaly. Po vítězné letecké bitvě o Británii začaly letecké síly spojenců opět s minováním a spustili bombardování i samotného Kielu, který byl důležitým přístavem, základnou plovákových letounů, ponorkovou základnou i průmyslovým centrem. V době působení U-206 v Kielu můžeme doložit více jak 10 operací britských letců při kladení min a více jak 35 operací zaměřujících se na bombardování přístavu.

Od podzimu 1940 do jara 1942 v rámci bombardovacího letectva působila i 311. československá bombardovací perut, jejímiž příslušníky byli v tomto období i naši rodáci Ludvík Košek z Turnova, Bedřich Procházka z Liberce, Jaroslav Nyč z Českého Dubu a Josef Mohr z Velkých Hamrů.

LUDVÍK KOŠEK (* 10. 12. 1916 TURNOV)

V mládí se vyučil na odborného pokračovací škoře strojním zámečníkem.

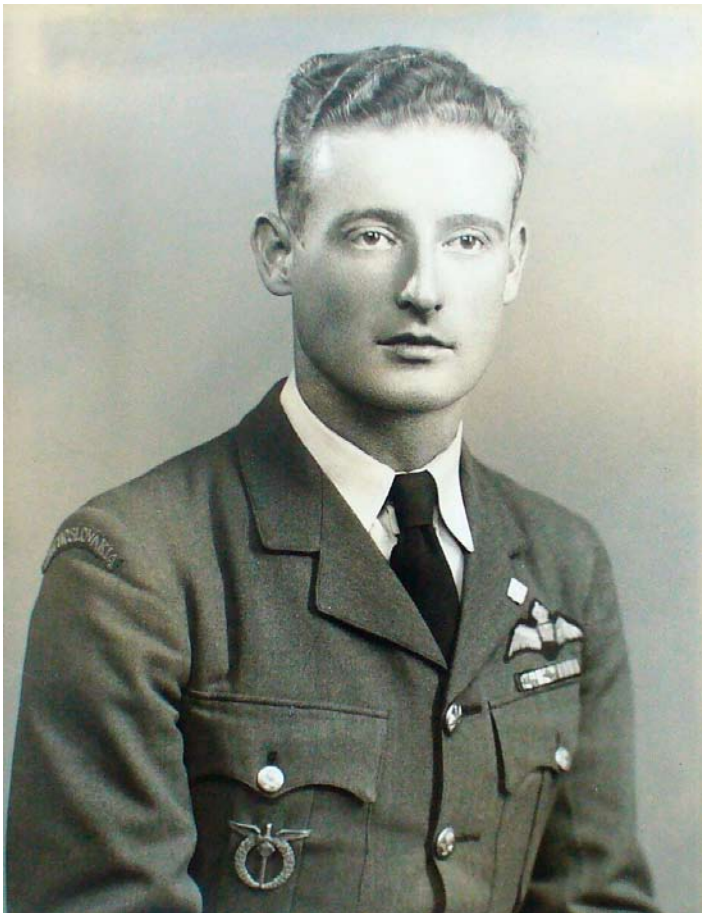
Za první republiky sloužil od roku 1936 u československého letectva a byl vycvičen jako polní letec střelec. Po německé okupaci v březnu 1939 se rozhodl pro útěk do Polska. Zde podepsal závazek ke službě v cizinecké legii. Později odjel na palubě lodi Chrobry z přístavu Gdyně do Francie.

Když vypukla světová válka, byl ze svazku legie propuštěn a odeslán na leteckou základnu Chartres nedaleko Paříže. První lednový den roku 1940 nastoupil do střeleckého výcviku. Dne 26. června 1940 odplul v transportu generála Rudolfa Viesta do Anglie. Krátce po příjezdu vstoupil do řad britského Královského letectva a stal se střelcem 311. československé bombardovací peruté. S tou absolvoval více než 20 bojových letů, čímž dokončil první operační turnus.

Další turnus odlétal s perutí poté, co absolvoval výcvik pro piloty více-motorových letadel. Nejprve jako druhý pilot Wellingtonů a následně jako druhý pilot Liberátorů při operacích pobřežního letectva. Prodělal několik soubojů s nepřátelskými stíhači a útoků na námořní cíle. Po dalším pilotním přeškolení mezi roky 1943 a 1944 na Bahamských ostrovech se vrátil jako velitel posádky zpět do Velké Británie, kde během června na a července roku 1944 odlétal šest operačních letů.

Ludvík Košek zahynul 13. července 1944 při návratu z operační





Ludvík Košek

ho letu, kdy jeho Liberator kvůli velmi nepříznivému počasí narazil do kopce u obce Malborough v hrabství Devon. Spolu s ním v letadle zahynulo dalších osm československých letců. Za svou odbojovou činnost obdržel čtyřikrát československý Válečný kříž a československou medaili za chrabrost.

JOSEF MOHR

(* 5. 10. 1912 VELKÉ HAMRY)

Po složení maturitní zkoušky na průmyslové škole dobrovolně nastoupil do školy leteckého dorostu v Prostějově. Byl vycvičen jako pozorovatel a jeho kmenovou jednotkou se stala 10. letka leteckého pluku 3 „Milana Rastislava Štefánika“ v Nitře.

Po okupaci Německem a následujícím propuštění z řad vojenského letectva v březnu 1939 se živil jako technický úředník. Ještě v květnu téhož roku ilegálně odešel do Polska, odkud po podepsání pětiletého závazku ke službě v cizinecké legii v červenci pokračoval lodí do Francie. Po vypuknutí druhé světové války došlo k jeho uvolnění ze svazku legie a odešel spolu s dalšími navigátory a stíhacími na leteckou základnu v Tours. Přes Casablanku a Gibraltar se dostal v létě 1940 do Velké Británie.

Stal se příslušníkem britského Královského letectva a po výcviku v Bassingbourne byl zařazen jako navigátor k 311. československé bombardovací peruti. Zúčastnil se celkem 35 bojových letů nad

územím nepřítelů. Během jednoho z nich zachránil celou posádku letadla, když objevil střepinou poškozené kyslíkové potrubí.

Dne 28. prosince 1941 vzletl v posádce Aloise Šišky k poslednímu operačnímu letu před nástupem na půlroční odpočinek. Cílem se stal německý přístav Wilhelmshaven. Jejich stroj byl nad cílem těžce poškozen protiletadlovou palbou a pilot musel provést přistání na vodu v Severním moři. V letadle utonul zadní střelec Rudolf Skalický. Ostatní členové posádky se zachránili na nafukovacím člunu. Josef Mohr zemřel vysílením 2. ledna 1942. Následující den vyplavilo moře na holandské pobřeží zbylé tři přeživší letce, kteří po vyléčení putovali do německých zajateckých táborů. Josef Mohr byl pohřben na vojenském hřbitově v Bergenu.

BEDŘICH PROCHÁZKA

(* 12. 1. 1914 HORNÍ RŮZODOL)

Po studiích na strojní průmyslové škole působil jako technický úředník. V roce 1933 byl odveden k vykonání prezenční vojenské služby a prodělal výcvik na telegrafistu. Po jejím ukončení se rozhodl pro kariéru vojáka z povolání. Absolvoval kurz velitelů a správců povětrnostních stanic a kurz obrany proti letadlům v Prostějově. V březnu 1939 byl propuštěn z armády a odstěhoval se z Liberce do Litovle. Ještě před odchodem do zahraničí se stihl v proktorátu oženit.

V říjnu 1939 utekl přes Sloven-

sko, Maďarsko, Jugoslávii, Turecko a severní Afriku do francouzského Marseille, kde se stal příslušníkem československé zahraniční armády. V rámci 1. pěšího pluku československé divize vykonával jednu z velitelských funkcí.

Po kapitulaci Francie se koncem června dostal do Velké Británie, kde po dvou týdnech vstoupil do řad britského Královského letectva. Prodělal výcvik palubního telegrafisty a v únoru 1941 absolvoval první operační let u 311. československé bombardovací peruti.

Krátce před splněním předepsaného počtu odlétaných operačních hodin ho mimo službu postihla vážná dopravní nehoda, která ho vyřadila z bojových operací.

Koncem roku 1942 se vrátil k 311. bombardovací peruti. Od února 1944 působil jako člen pozemního personálu peruti zodpovědný za komunikaci mezi posádkami a operačním střediskem letiště.

V srpnu 1945 se vrátil s dalšími letci do Československa, kde se záhy po návratu rozhodl pro odchod z armády. Sehnal zaměstnání u Československých aerolinií, kde pracoval jako telegrafista. V roce 1949 byl propuštěn, dlouhou dobu sledován a několikrát vyšetřován příslušníky Státní bezpečnosti.

Bedřich Procházka zemřel 12. července 1965. Za svou válečnou službu obdržel množství československých a britských vyznamenání.

ÚTOK NA PONORKU U-95

Připomeňme situaci ze 14. srpna 1941, kdy se U-206 setkala v pozici AM12 s ponorkou U-73. Obě ponorky působily ve vlčí smečce Grönland. Kolem 11:30 je náhle překvapil Whitley 502. peruti Královského letectva. Obě ponorky se musely nouzově ponořit. U-206 zaregistrovala po 45 sekundách vzdálený výbuch hlubinné pumy. Ani jedné z ponorek se nic nestalo a podařilo se jim beze škod vyváznout.

Dne 28. srpna přechází U-206 do vlčí smečky Kurfürst a následně 2. září do vlčí smečky Seewolf.

Dne 4. září 1941 vzletl stroj Catalina, BN-Y (Z2143), 240. peruti RAF k doprovodu konvoje SL84 směřujícího do Liverpoolu. V posádce F/Lt Louwa DFC letěl jako navigátor příslušník RCAF F/O Havlíček. Konvoj se do cíle dostal bez jediné ztráty 8. 9. 1941, na čemž měla nemalý podíl i zmíněná posádka.

Ve 13:26 spatřili letci Cataliny na 16 kilometrů vynořenou ponorku, v pozici 51.25°N a 16.25°W na ni zaútočily z výšky pouhých šesti metrů čtyřmi hlubinnými náložemi. Periskop zmizel pod hladinou pět sekund po jejich dopadu na hladinu. Po explozi bomb se na hladině objevila olejová skvrna asi 20 × 10 metrů a rychle se zvětšovala. Oblast byla po nějaký čas monitorována. Poté, co opustili místo útoku, v čase 13:50 spatřili letci nad dvojicí lodí dálkově zvedlý německý

Pokračování na straně 10



Bedřich Procházka

Pokračování ze strany 9

ký letoun Fw-200 C-3 Condor, s nímž svedli vcelku úspěšný souboj, který s přestávkami trval až do 15:25. Condor opouštěl bojiště s jedním kouřícím motorem. V prostoru hlásila napadení ponorka U-95, jež byla bombardována beze škod. **Je to první doložený útok československého letce na ponorku.** "Liberecká" U-206 byla od tohoto místa vzdálena jen 30 námořních mil.

Jak jsme již zmiňovali, na jaře roku 1942 přešla československá

311. bombardovací perť do podřízení pobřežního velitelství britského Královského letectva. Dne 28. srpna 1942 zaútočil Wellington W/Cmr Šnajdra na sesterskou ponorku U-206 s označením U-203. Ponorka zasažena jednou bombou ale unikla bez větších škod.

Dne 7. září 1942 útočil Sgt. Miroslav Červinka z Borče u Mladé Boleslavi na další sesterskou ponorku, jmenovitě U-202. Ponorku československá posádka zasáhla třemi bom-

bami a ostřelovala ji palubními zbraněmi. Výsledkem bylo poškození dvou torpédometů i s torpédy. To však nezabránilo podmořskému člunu pokračovat v plavbě a potopit holandský parník Achilles u Bolívie. Českoslovenští letci bojovali až do konce války a dále i po jejím skončení, kdy hledali ponorky, které se nechťely vzdát. Poslední akcí byl let ze začátku června 1945.

Z dnešního Libereckého kraje úspěšně působili v rámci boje proti ponorkám další letci, například prv-

ní piloti P/O Otakar Žanta, který dokonce potopil ponorku U-966, dále F/O Karel Kopal nebo druhý pilot W/O Josef Drobník. Válka na moři byla krutá a neúspěšná. Domů do Jizerek se nevrátili výše zmiňovaní Žanta, Mohr a Košek.

Mladí lidé umírali na obou stranách. Na jedné straně zástupci města sponzorují podmořský člun, v té samé době jsou ale občané toho samého města nebo kraje v armádách spojeneckých a aktivně proti němu bojují. ■

Jak se hledají příbuzní padlých

Jiří Zahradník | fotografie: archiv rodiny Waltera Graupeho



NAHOŘE: Walter Gustav Ernst Graupe, narozen 17. 5. 1922 ve Fraustadtu (dnešní Wschowa v Polsku) v roce 1940, kdy pracoval pro společnost Landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsgenossenschaft eGmbH | VPRÁVO: Úmrtní list Waltera Graupeho

V současné době, kdy lze díky internetu nahlížet do světových archivů s milióny digitalizovaných dokumentů, se dají velice dobře dohledat jména padlých na obou stranách. Jména spolu s hodnotami jak posádky ponorky, tak obětí potopených britských lodí jsou volně dohledatelné na nejrůznějších internetových stránkách a serverech.

Na německé straně je nejdůležitějším místem pro hledání Deutsche Dienststelle (WASt) se sídlem v Berlíně. Zde jsou uloženy všechny dostupné vojenské údaje k vojákům wehrmachtu. Tady bohužel materiály nejsou ještě digitalizované, veške-

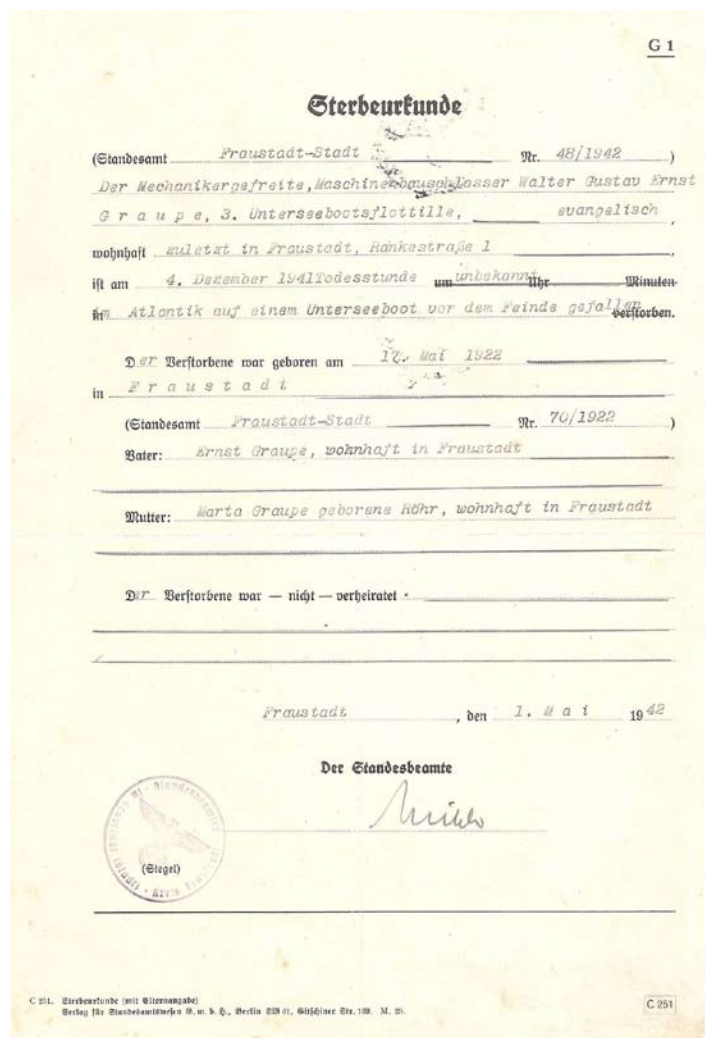
ré rešerše provádí zaměstnanci ručně a navíc v současné době dochází k restrukturalizaci a celá instituce přejde od ledna 2019 pod Spolkový archiv (Bundesarchiv). To vše vede k tomu, že se lhůty pro zpracování dotazů pohybují v rozmezí 12–14 měsíců. Díky tomu zatím nemáme z tohoto archivu žádné informace.

Další možností je kontaktování různých spolků, které se starají o památníky padlých v jednotlivých obcích. A protože námořníci byli prohlášeni za mrtvé k 4. prosinci 1941, mají někteří z nich vlastní náhrobky v obcích, ze kterých pocházeli. Další mož-

ností je vzít do ruky telefonní seznamy či se snažit na internetu vyhledat shodná jména a kontaktovat všechny jmenovce. Je to velice zdouhavá práce, která nevede vždy k úspěchu, ale povedlo se nám zatím tímto způsobem kontaktovat dvě rodiny přírodních příbuzných. Velice ochotná je například rodina Waltera Graupeho, která nám poskytla veškeré dokumenty, které mají doma. Dokonce stále ještě žije jeho bratr Manfred, asi poslední žijící osoba, která osobně znala někoho na U-206.

Na spojenecké straně je situace o trochu lepší v tom, že vojenské archivy byly zčásti digitalizované,

a díky tomu lze hledat online v nejrůznějších databázích. Mezi nejdůležitější patří britská databáze Forces War Records a britský Národní archiv (National Archive). K navázání kontaktu nám napomohl rovněž článek o našem pátrání zveřejněný ve skotských novinách. Veškeré hledání by bylo výrazně komplikovanější, nebýt nezištné pomoci mnohých badatelů v Anglii, Německu a na Novém Zélandu. Projekt U-206 Reichenberg tak není jen libereckou nebo českou záležitostí, ale tématem, kterým se zabývá v současné době spousta zahraničních spolupracovníků z mnoha zemí. ■



Cesty za ponorkou

Ivan Rous | fotografie: Ivan Rous

V roce 2018 jsme podnikli tři cesty do archivů, loděnic i původních kotvišť ponorky U-206 Reichenberg.

První vedla do Kielu, přístavního města, kde byla ponorka U-206 vyrobena. Cílem byly nejen loděnice samotné, ale především muzeum ponorky U-995 a památník německým námořníkům (Marine Ehrenmal) v Laboe. V těsném sousedství se nachází i pietní místo určené pro padlé ponorkáře. Památník v Moltentortu U-Boot Ehrenbal obsahuje seznamy všech padlých a je stále aktualizovaný.

Cesta pokračovala do 200 kilometrů vzdáleného Cuxhavenu, kde v blízké vesnici Altenbruch sídlí nejznámější ponorkový archiv na světě, Archiv der Stiftung Deutsches U-Boot-Museum, a ponorkové muzeum. Archiv shromažďuje informace o německých ponorkách už od roku 1947 a jedná se o nejvýznamnější instituci svého druhu v současné době v Evropě, a to i přes skromné personální obsazení. S archivem jsme uzavřeli dohodu o vzájemné výměně informací a další spolupráci. Stručně lze říci, že každé pátrání po ponorce začíná právě tady a není bez zajímavosti, že zde začínal některá ze svých

pátrání i Robert Ballard, slavný oceánograf a objevitel Titanicu.

Druhá studijní cesta byla věnována opačné straně konfliktu – britským a československým letcům a jejich protiponorkovému boji. Se stejnou pozorností, jakou věnujeme německé ponorce, zpracováváme současně i britskou protiponorkovou válku s důrazem na českou stopu v Británii. Cílem tedy byla letiště, archivy a muzea v oblastech, odkud operovaly bombardovací a pobřežní perutě RAF.

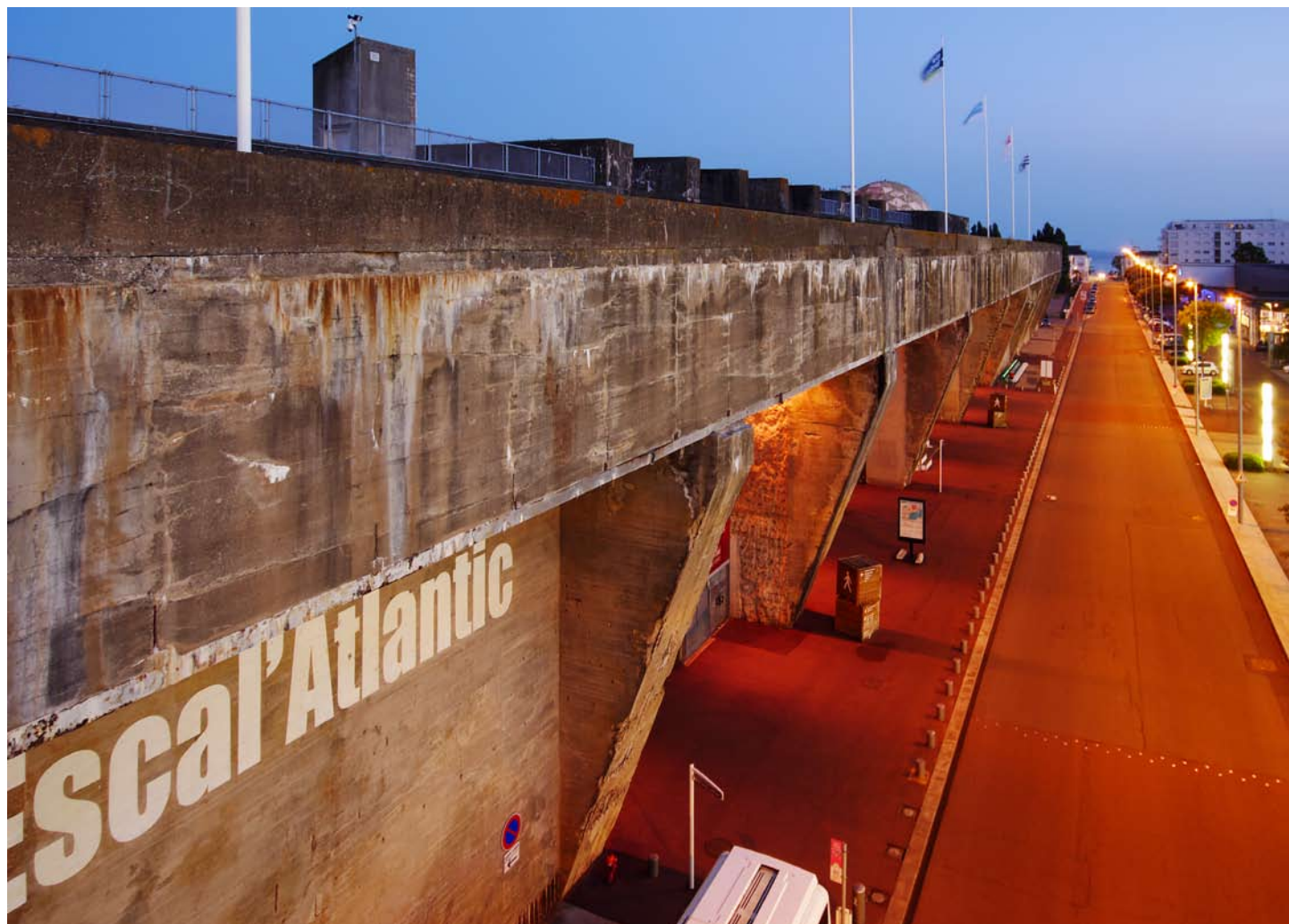
První zastávkou byl Southampton a Portsmouth s letištěm na ostrově Thorney. S odborníky na letectví v Solent Sky muzeu jsme vytipovali možné perutě, které v roce 1941 mohly útočit na ponorku U-206, a vytvořili jsme základní okruh zájmu. Z tohoto jediného muzea jsme odváželi přibližně 500 fotokopíí listinných materiálů a asi 15 knih týkajících se tématu RAF a místních letišť. Následoval přesun do královského ponorkového muzea v Portsmouthu, kde jsme získali další podklady.

Dalším cílem byla oblast letišť RAF, ze kterých za druhé světové války vzlétaly bombardéry a stíhací

Pokračování na straně 12



NAHOŘE: Památník padlým na moři v Laboe u Kielu | DOLE: Ponorkový bunkr v St. Nazaire





NAHOŘE: Jednání týmu U-206 s francouzskými úřady v St. Nazaire | DOLE: Tabule v památníku ponorkářů v Moltenortu u Kielu

Pokračování ze strany 11

letadla v rámci protiponorkové války. Predannack, Portreath, Newquay. To jsou názvy letišť, ze kterých operovali i českoslovenští piloti. Některé z areálů jsou v těsném sousedství pobřeží a jsou nevyužívané, na

jiných naopak přistávají i velká dopravní letadla.

Pro nás bylo nejdůležitější letiště St. Eval s kostelem, který je dnes památníkem a pietním místem padlých letců, ale i samoobslužným informačním centrem. Právě zde jsme defini-

tivně odhalili čísla perutí, které útočily v Biskajském zálivu, kladly minové pole Beech u francouzského St. Nazaire a útočily na ponorku U-71 při její plavbě s U-206.

Cesta pokračovala k letišti Dawidstow se soukromým muzeem věnova-

ným druhé světové válce. Zde jsme pro náš projekt sehnali spolupracovníka – znalého historika, který zpracovává dějiny místních letišť.

Poslední zastávka v Británii byla přímo v národním archivu v Londýně, v místní části Kew, kde jsme pořídili více než tisícovku kopií archiválií vztahujících se k protiponorkové válce a k dalším tématům souvisejícím s projektem.

Třetí cesta do Francie už nebyla jen studijní, ale kombinovali jsme vyřizování úředních formalit, terénní výzkum a kontaktování místních historiků. Francouzské St. Nazaire je nejen naše budoucí základna podmorského výzkumu, ale i zdroj informací o působení U-206 Reichenberg. Právě zde, pokud nepočítáme otevřené moře, trávila posádka i stroj nejvíce času ze svého krátkého operačního života. Protiletický bunker, kde ponorka kotvila, stejně jako svého času největší suchý dok Normandie jsou v St. Nazaire dochovány ve špičkovém stavu, a pokud použijeme klišé o místech, kde na vás dýchne atmosféra, tak je to právě zde.

Ponor k U-976 byl pak výborným závěrem a pro potápěče především „ošaháním“ podmínek pro potápění v atlantickém Biskajském zálivu. ■



Vzkříšení příběhu ponorky U-206

Aleš Vašíček | fotografie: Ivan Rous



NAHOŘE: Dokumentarista Aleš Vašíček při práci v St. Eval v Cornwallu | DOLE: Natáčení u U-995 v Laboe

Když jsem zhruba někdy na sklonku roku 2017 poprvé uslyšel o projektu U-206, přišlo mi to, asi jako většině lidí, jako úžasný nápad, který je ale poněkud šílený. Ihned se mi vybavila náročná hledání vraků Titaniku či křižníku Bismarck. Jednoduše něco, co je nejen mimo možnosti běžného badatele, ale i běžného smrtelníka. Nicméně mojí profesí je naslouchat příběhům, být jejich svědkem a předávat je dál. A tenhle příběh mi přišel

naprosto skvělý. Teď nemluvím o bezpečíby tajemném příběhu ztracené ponorky U-206, ale především o příběhu jejího hledání. Pro mě se stalo něčím, co je třeba ihned začít zaznamenávat, protože nic podobného se nejspíš už nebude nikdy opakovat.

Mnoho věcí v životě člověka bychom mohli označit za náhodu. Třeba fakt, že se spis o ponorce Reichenberg dostal v Severočeském muzeu do rukou lidem, kteří jsou dostatečně

dobrodružní na to, aby se rozhodli jdnat. Co ovšem už nelze považovat za jakousi vůli shůry, je fakt, že tito lidé byli v každém ohledu povolání. Během velmi krátké doby jsem byl se svojí kamerou svědkem jednání týmu, který nijak netápal. Historiky doplnili profesionální potápěči a vše začínalo dostávat jasné obrysy. Rozjeli jsme se na místa „prvního kontaktu“, tedy tam, kde by každé takové pátrání mělo začít. Zde to byl především ponorkářský

archiv v severním Německu. Později postupně následovalo bádání ve Velké Británii a Francii. Začalo být zřejmé, že celý příběh se rozrůstá.

Fragment našeho pátrání jsme mimo jiné uveřejnili v televizní reportáži v magazínu Víkend na TV Nova, kde zaznamenal velmi pozitivní ohlas s příslibem možnosti odvysílání dalšího pokračování. Vzhledem k tomu, že jde o vůbec nejsledovanější televizní publicistický pořad u nás, je tento fakt nejen zavazující, ale i velmi povzbuzující.

V současnosti se chystáme opět televizně shrnout dosavadní výsledky našeho „honu na ponorku“. Tým má za sebou návštěvu Francie a nové zkušenosti z ponoru k podobnému typu ponorky v obdobné lokalitě. Výzkum v britském národním archivu a dalších institucích oblast hledání přijatelně zúžil a jiné zdroje přinesly zajímavé informace i o tom, co s ponorkou a její posádkou souvisí. Myslím, že Ivan Rous velmi dobře zmínil, že snaha týmu není zaměřena pouze na lokalizaci vraku U-206, ale právě i na odkrytí souvislostí, příběhů obyčejných lidí, často přímo spojených s městem Liberec, které válka semlela bez ohledu na stranu konfliktu. Z mého pohledu filmového vypravěče je to látka, která přichází možná jednou za život. Budu rád, když tento obrazový materiál obohatí všechny plánované výstupy badatelského týmu v době, kdy budeme moct oznámit světu: Známe tajemství ponorky U-206 Reichenberg. ■



První atlantická zkušenost

Petr Fatka

Pátrání po ponorce U-206 Reichenberg se v druhé polovině roku 2018 přesunulo do terénu, do Biskajského zálivu. Po mnoha suchých hodinách v archivech, u korespondence a při pracovních schůzkách jsme v létě vyrazili poprvé do Francie. Naším cílem bylo přístavní město St. Nazaire, kde byla za války vybudována ponorková základna, kam byla U-206 přiřazena a ze které vyrazila na svou poslední plavbu.

Předvoj týmu měl na místě začít vyřizovat formality, povolení a seznámit se s místním prostředím. Nikdo z našeho Nautico TECH týmu se zatím nepotápěl v Biskajském zálivu, a tak byl první potápěčský úkol jasný: zjistit, co nás bude pod vodou čekat. Je veliký rozdíl potápět se v modrém moři, v krátkém neoprenu s průzračnou teplou vodou, anebo v tmavém studeném Atlantiku. Biskaj je navíc nechvalně proslulý nestabilním počasím, vlnami a silnými proudy. Doufali jsme, že by moře mohlo být alespoň přibližně podobné Baltu, ve kterém se potápíme při našich vrakových expedicích.

Při „úřadování“ v St. Nazaire jsme rozšířili tým o místního potápěče Mathieua Lemberta-Huet. Je to technický potápěč znalý místního prostředí a se zájmem o vraky. Velkou výhodou je i jeho člun – Zodiac. S pomocí nového člena a jeho přátel jsme mohli uskutečnit výjezd na moře. Mathieu nabídl ponor k U-976. Netušili jsme, že je schopen bez nějakých velkých příprav vyrazit ze dne na den skoro 60 km od pevniny. Naše nadšení neznalo mezí. V plánu bylo udělat testovací ponor, zjistit viditelnost, termokliny a proudy. Ale že stihneme ještě navštívit vrak německé ponorky, v to jsme ani nedoufali.



VLEVO NAHOŘE: V Atlantiku na malém člunu více jak 50 km od pobřeží (foto: Ivan Rous) | VLEVO DOLE: U-976 (foto: Pascal Collin) | VPRAVO NAHOŘE: Potápěč u ponorky U-976 (foto: Petr Fatka) | VPRAVO DOLE: U-976 (foto: Pascal Collin)

Ráno jsme se sešli v malém pří-

stavu, natahali techniku na člun a vyrazili. Zhruba po třech hodinách plavby jsme byli na místě. Z domova byl ve „dvojčeti“ nafoukaný obyčejný vzduch, ale ponorka našťastí leží jen lehce přes 50 m hluboko, což je ještě akceptovatelné. Dekompresní láhev zapůjčili naši noví kolegové. Ponor proběhl velmi poklidně. Měli jsme štěstí na počasí nebo nás možná nechtěl Atlantik při naší seznamovačce ihned vystra-

šit. Špatnou viditelnost pod hladinou vystřídala zhruba od 20 m hloubky pěkná průzračná voda. Vidět bylo přibližně na 15 m, teplota dosahovala 12 °C a proud byl mírný. Na dně u vraku jsme strávili nádherných 20 minut, které jsem skoro všechny obětoval na pořízení videa. Vyměřený čas pod vodou utíká neuvěřitelně rychle, obzvláště při krásném ponoru. Bylo velmi zajímavé vidět na vlastní oči podmínky, ve





kterých doufáme, že proběhne hlavní expedice, a navíc k tomu ještě jako bonus vrak německé ponorky U-976. Ta se potopila necelé 3 roky po U-206, takže bychom mohli očekávat podobnou kondici vraku.

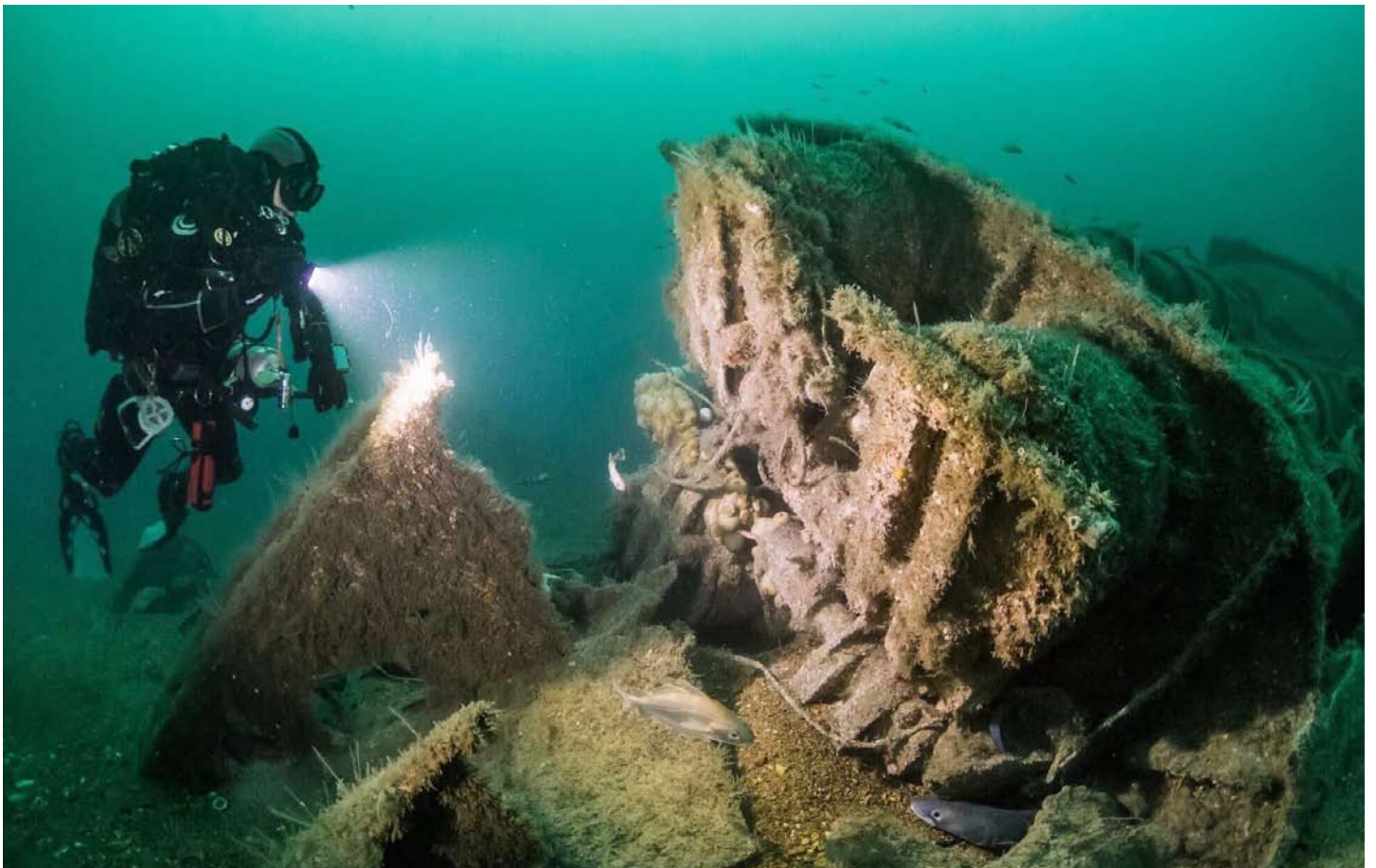
Hledání U-206 proběhne ve vytípaných sektorech, které byly určeny na základě poznatků z archivu. Jedná se o kombinaci kurzu plavby U-206 z přístavu na poslední bojovou akci,

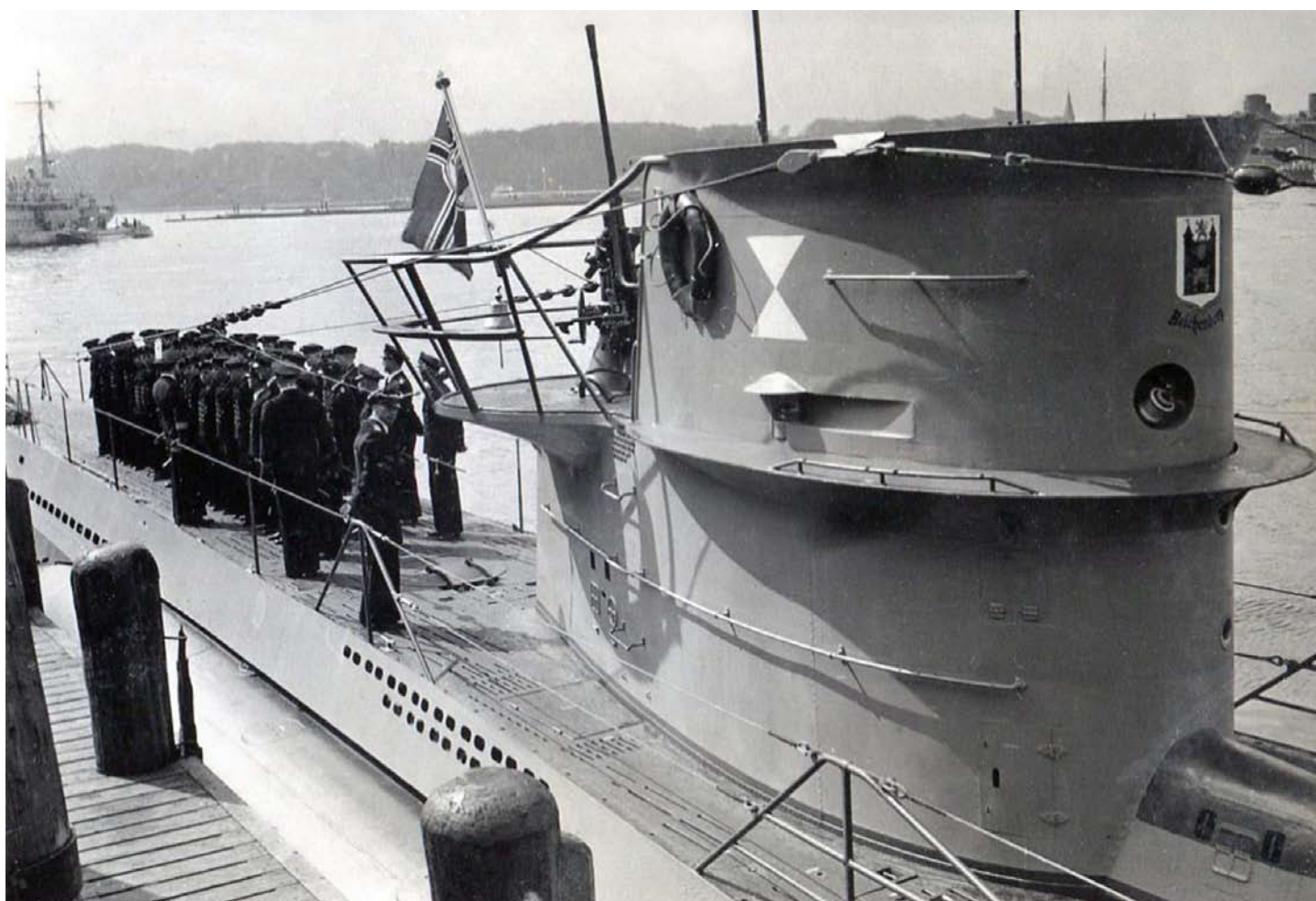
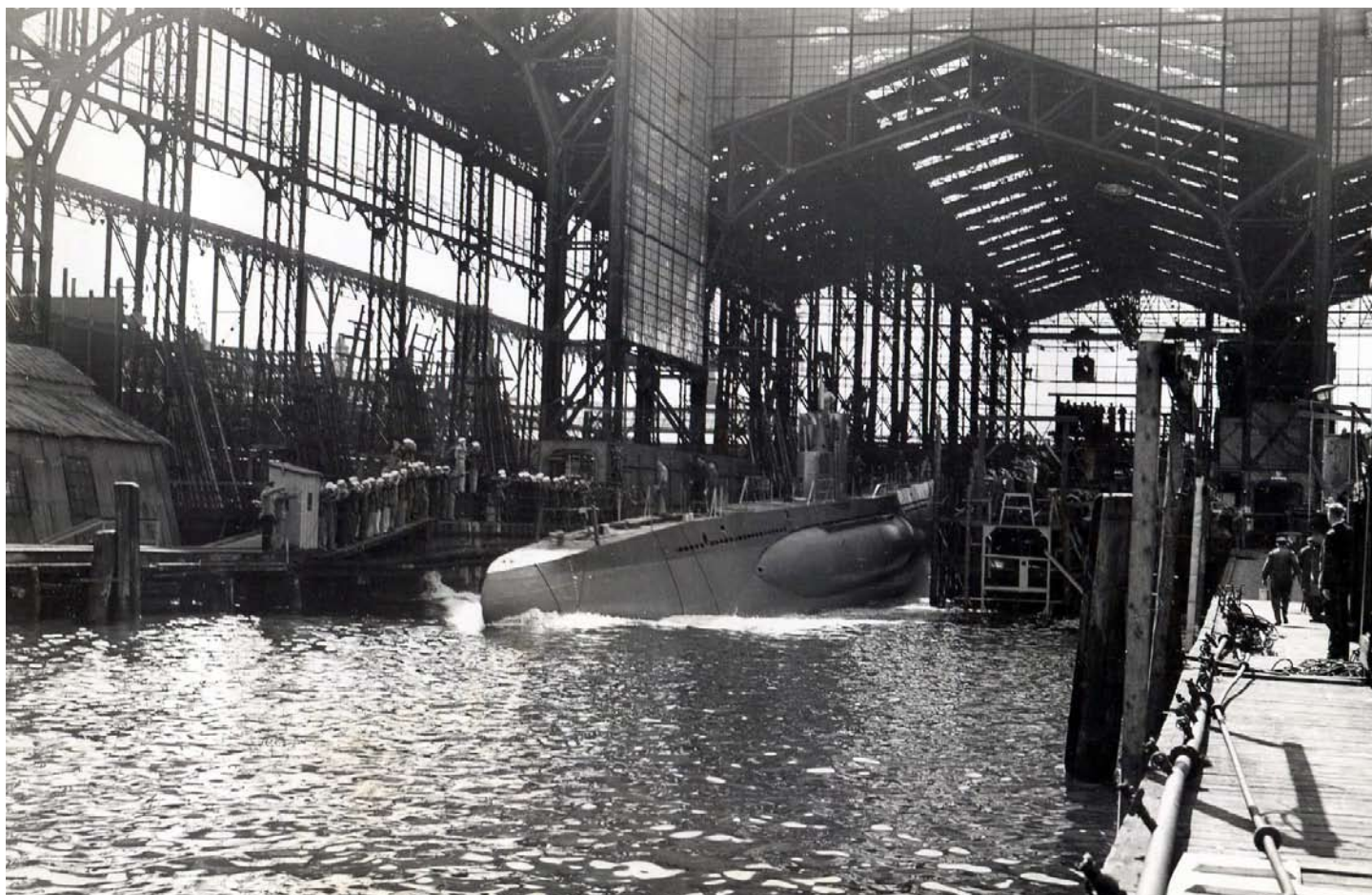
polohy nastraženého minového pole a zpráv pro velitelství od doprovodné ponorky U-71. Pro přesné dohledání vraku bude použit sonar a magnetometr. Ten je schopný pod lodí zaznamenat odchylky v magnetickém poli země a tím zjistit na dně železný předmět. Side-scan sonar (sonar s bočním skenem) vlečený za lodí umí pro změnu s pomocí ultrazvukových impulsů vykreslit texturu dna a zobrazit obrysy

předmětů pod lodí.

Úkolem naší potápěčské skupiny bude jednotlivé „nálezy“ prověřit a provést foto-video dokumentaci. Při potápění do malých a středních hloubek budeme používat standardní potápěčský přístroj s otevřeným okruhem, dvojče 2 x 12 litrů + dekompresní lahve. Pro větší hloubky nebo pro delší pobyt pod vodou využijeme moderní eCCR přístroje DIVESOFT Liberti. To

jsou přístroje s uzavřeným okruhem, kde se dýchací plyn při výdechu nevydechuje do vody, ale recykluje a opakovaně dýchá ve smyčce. Tím dochází ke značné úspoře dýchacích plynů, času při opětovném plnění lahví a často i k lepšímu dekompresnímu průběhu. To znamená, že potápěč může po ukončení činnosti na dně provádět při vynořování kratší dekompresní zastávky a dostat se dříve na hladinu. ■





NAHOŘE: Okamžik spuštění U-206 na vodu | DOLE: Slavnostní uvedení plavidla do služby v Kielu; na věži je již znak Liberce (Archiv der Stiftung Deutsches U-Boot-Museum)