

Dariusz A. Rymar

"Deadly Seas : The Duel between the St Croix and the U305 in the Battle of the Atlantic", David J. Bercuson, Holger H. Herwig, Toronto 1998 : [recenzja]

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 10, 323-334

2003

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**David J. Bercuson, Holger H. Herwig: Deadly Seas. The
Duel between the St Croix and the U305 in the Battle of the
Atlantic, Toronto (Kanada): Vintage Canada, 1998, 346 s.**

20 września 1943 r. jeden z niemieckich okrętów podwodnych o kryptonimie U-305 zatopił kanadyjski niszczyciel St Croix. Z załogi okrętu kanadyjskiego przeżył tylko jeden marynarz. Dramat załogi stał się przedmiotem książki wydanej kilka lat temu w Kanadzie i opartego na niej filmu. Jej autorami są dwaj kanadyjscy historycy: David J. Bercuson i Holger H. Herwig. Dowódcą wspomnianego okrętu podwodnego był Rudolf Bahr, pochodzący ze znanej rodziny mieszkającej w przedwojennym Landsbergu (Gorzowie). Poniżej omówiono tę rzadką w Polsce książkę, koncentrując się na życiorysie landsberczanina, najbardziej interesującego z punktu widzenia czytelnika gorzowskiego. Zarówno książka jak i film dostępne są w bibliotece gorzowskiego Oddziału Archiwum Państwowego.

Rudolf Bahr wypływa na szerokie wody

Rudolf Herman Robert Bahr wywodził się ze znanej landsberskiej rodziny przemysłowców i kupców. Pamiętany w Gorzowie po dziś Max Bahr był bratem dziadka Rudolfa – Roberta (po którym nosił trzecie imię). Bracia Max, Robert i Otto dorobili się sporych fortun, za które zbudowali swoje rezydencje – obok siebie przy ul. 30 Stycznia 1, 1a i 2. Czwartym z braci, mniej znany, Karl postawił swoją rezydencję przy ul. Kazimierza Wielkiego 1. Rodzicami Rudolfa byli Fritz Karl Aleksander Bahr oraz Johanna Margarete Charlotte z domu także Bahr. Rudolf przyszedł na świat 1 kwietnia 1916 r. w domu przy ul. Mickiewicza 26 (ówczesna Steinstrasse, budynek istnieje). Fritz Bahr był kupcem, mieszkał i miał sklep na Placu Staromiejskim (Karl Teike Platz) pod numerem 2, gdzie przeprowadził się w roku 1925. Dom ten zbudował w roku 1893 August Quilitz (jak sądzę jest to syn Friedricha-ojca i brat Friedricha Quilitza, który podarował miastu park, nazwany później jego imieniem – obecny Park Siemiradzkiego), w roku 1924 lub 1925 został kupiony przez Fritza Bahra. Nawiasem mówiąc, losy tego domu są nieco zagmatwane z uwagi na zmiany jego przyporządkowania: kiedy go zbud-

wano w roku 1893 miał adres Zechowerstrasse 5 (1893-1907), później Zechowerstrasse 9 (1925), a następnie Lindenplatz 2, i wreszcie od roku 1938 Karl Teike Platz 2. Dom ten nie istnieje.

Młody Bahr od dzieciństwa fascynował się morzem. Dlatego w roku 1935 r. po skończeniu szkoły średniej zdał do szkoły marynarki wojennej w Flensburg-Mürwik. Tam najpierw ukończył trzymiesięczne szkolenie podstawowe. Przysięgę wojskową złożył w obchodzone w III Rzeszy święto 1-go Maja 1935 r. Pierwszy swój rejs odbył po Bałtyku, na żaglowcu Gorch Fock pomiędzy 17 czerwca a 26 września 1935 r. 23 X wszedł w skład załogi krążownika Emden, dowodzonego przez komandora (a późniejszego admirała) Karla Dönitza. Na okręcie tym Bahr opłynął kawałek świata: Zatoka Biskajska, Portugalia, Bermudy, Haiti, a następnie po przepłynięciu Kanału Panamskiego krążownik znalazł się na Oceanie Spokojnym, by zawinąć do Portland w Oregonie, gdzie młodzi kadeci zetknęli się z Ameryką. Byli nią rozczarowani Pieniądze, pieniądze, pieniądze – wydają się być narodową pasją – to była refleksja z pobytu w porcie. Do Niemiec okręt powrócił wiosną 1936 r. 19 czerwca zawinął do Wilhelmshaven. Tu kadetów spotkała niespodzianka, gdyż jednostkę zwizytował sam Hitler, który przebywał w porcie, obserwując zmagania jachtowe w ramach berlińskich Igrzysk Olimpijskich.

Przez następne 9 miesięcy (do marca 1937) Bahr przechodził intensywne szkolenie z zakresu wielu przedmiotów: nawigacji, taktyki morskiej, budowy okrętów, oceanografii, historii marynarki wojennej i innych. W szkole uprawiano gimnastykę, szermierkę, boks, jazdę konną, żeglarstwo, piłkę nożną i naukę tańca. Uczniowie byli także poddawani indoktrynacji. Hitlera przedstawiano jako przyjaciela marynarki wojennej i architekta polityki rewizjonistycznej, która przyniesie sukces Niemcom. Bahr ćwiczył nawigację na statku Hecht, praktykę artyleryjską i torpedową odbywał w Mürwik, stawianie min w fiordzie Flensburg. Szkoła zakończyła się w marcu 1937 r. egzaminami. Bahr zdał je z 5 lokatą wśród 400 kadetów! Następnie odbył sześciomiesięczną praktykę w Szkole Artylerii Marynarki Wojennej w Kiel-Wik i szkolenie w zakresie artylerii przeciwlotniczej w Wilhelmshaven. Został odkomenderowany do służby na pancerniku Admiral Graf Spee, gdzie specjalizował się w artylerii przeciwlotniczej. 1 IV 1938 r., dokładnie w dniu swoich 22 urodzin, został mianowany podporucznikiem, a 1 X 1939 r. otrzymał awans na porucznika.

Po zakończeniu praktyki na pancerniku Bahr został skierowany do Kiel, gdzie przechodził dalsze szkolenia z zakresu artylerii przeciwlotniczej. Był to już początkowy okres II wojny światowej. Słyszac ciągle o niemiec-

kich sukcesach wojennych, był niepokieszony, że nie ma w nich swojego udziału. Dlatego też należał na przeniesienie, co zakończyło się pomyslnie i 1 VIII 1940 r. został przeniesiony na ciężki krążownik Prinz Eugen. Otrzymał tu funkcję dowódcy sondy – to wszystko, co było wówczas osiągalne dla dwudziestotrzyletniego porucznika. 21 V 1941 r. Prinz Eugen wyruszył na wyprawę morską, towarzysząc pancernikowi Bismarck. 24 maja Bahr wziął udział w potyczce z okrętami angielskimi: pancernikiem Hood i krążownikiem Prince of Wales. Bismarck zatopił Hooda, jednak w trzy dni później sam został zatopiony przez siły alianckie. Prinz Eugen 1 VI zawiął do Brestu. 26 VI 1941 r. Bahr za wyprawę atlantycką otrzymał Krzyż Żelazny II klasy.

Oficer torpedowy U-69

W Breście Bahr zetknął się z marynarzami łodzi podwodnych i był pod wrażeniem opowieści o ich niezliczonych sukcesach. Wkrótce otrzymał rozkaz stawienia się w bazie szkolnej łodzi podwodnych w Pilawie w pobliżu Królewca. Udał się tam, zatrzymując się tylko na krótko po drodze w rodzinnym mieście. W Pilawie pod okiem kapitana Hansa Ibbekena zdobywał pierwsze doświadczenia jako podwodniak. Uczył się taktyki U-Bootów, strzelania z torped. Później szkolił się dalej w Gdańsku. Podczas końcowej fazy szkolenia Bahr został zapoznany z „Enigmą”. Po zakończeniu szkolenia otrzymał przydział na łódź podwodną U-69.

W październiku 1941 por. Bahr trafił do w Saint Nazaire, gdzie miał swoją bazę okręt U-69 dowodzony przez komandora porucznika Wilhelma Zahna. U-69 miał już zapisaną kartę bojową: pomiędzy lutym a lipcem 1941 r. zatopił 11, głównie brytyjskich, statków o łącznej ładowności 50 tys. ton. Sam Zahn stał się znanym podwodniakiem, kiedy 30 X 1939 r. jeszcze jako dowódca U-56 storpedował brytyjski okręt wojenny HMS Nelson, na pokładzie którego znajdował się sam premier Winston Churchill. Na szczęście torpedy okazały się niewypalami.

30 października 1941 r. Bahr wypłynął na swój pierwszy patrol w charakterze członka załogi łodzi podwodnej, w której pełnił rolę oficera torpedowego. Patrol okazał się nieudany, a okręt powrócił do St. Nazaire 3 grudnia. W styczniu i lutym 1942 r. okręt ponownie wypływał na patrole, ale ich jedynym skutkiem były uszkodzenia od bomb głębinowych, zrzuconych przez angielskie niszczyciele. Ponieważ U-69 nie zanotował żadnych trafień statków nieprzyjacielskich, zmieniono jego dowódcę, którym został por. Ulrich Gräf. 12 kwietnia 1942 r. łódź wypłynęła na swój kolejny patrol

– aż w okolice Bermudów. 1 maja z działa zniszczono szkuner amerykański James E. Newsome, a jego 9-cioosobowa załoga uratowała się. Na Karaiby U-69 dotarł 8 maja. 12 V U-69 zatopił norweski tankowiec Lise (6826 ton). Następnie zatopił jeszcze amerykańskie statki Black Tern (5 tys. ton) i Norlantic (2606 ton). 17 maja w pobliżu Martyniki Gräf zatopił kolejny statek – Torondoc (1927 ton). W czerwcu łódź powróciła do St. Nazaire.

Po powrocie, 26 VI 1942 r. Bahr został wezwany do dowództwa 7 Flotylli U-Bootów. Tam dowiedział się o swoim awansie na komandora-porucznika i o przeznaczeniu go do dowodzenia łodzią podwodną. Udał się przez Paryż, Berlin do Królewca, a stąd do bazy w Memel, gdzie miał przejść kolejne szkolenie. Z kolegami z łodzi U-69 niedane mu było już nigdy się spotkać. 17 II 1943 r. U-Boot ten został zatopiony u wybrzeża Nowej Funlandii przez brytyjski niszczyciel Viscount (wg innych danych zatopił go niszczyciel – Fame). Porucznik Gräf zginął wraz z całą załogą.

Unterseeboot-305

W Memel Bahr wszedł w skład szkoleniowej flotylli U-Bootów. Tu przechodził intensywne szkolenie pod okiem kapitana Rudolfa Petersa: atak z powierzchni, atak podwodny, zanurzenie awaryjne. Bahr zakończył je 16 VIII 1942 r. i dostał przydział jako dowódca będącej w końcowej fazie budowy łodzi U-305 (typ VIIc) w bazie w Lubece. Po drodze do Lubeki odwiedził rodzinę w Landsbergu.

W Lubece poznał swoją załogę składającą się łącznie z 4 oficerów i 17 marynarzy. Pierwszy i drugi oficer na U-305 – to porucznicy młodszy od Bahra (rocznik 1922): Johann-Hermann Sander – 1 oficer, Helmuth Bogatsch – 2 oficer. Tylko o rok był starszy oficer-mechanik: por. Ernst Brenner. W porównaniu z innymi członkami załogi U-305 dwudziestosiemioletni Bahr był w sędziwym wieku!

Następne 8 tygodni upłynęło na doglądaniu wykańczania okrętu w stoczni Flender-Werke. W połowie września 1942 r. łódź wyruszyła na swój pierwszy, jeszcze szkoleniowy rejs.

Łódź podwodna typu VIIc – była najbardziej rozpowszechnionym typem wśród wszystkich U-Bootów. Miała wyporność 769 ton na wodzie, pod wodą 871 ton. Długość 66 m, szerokość 6. Dwa silniki MAN o mocy 2800 KM umożliwiały prędkość 17 węzłów na powierzchni. Dwa silniki elektryczne AEG o mocy 750 KM zapewniały prędkość 7,6 węzła pod wodą. Łódź miała zasięg 9500 mil przy prędkości 10 węzłów na powierzchni lub 80 mil z prędkością 4 węzłów pod powierzchnią. Jej uzbrojenie stanowiły

4 wyrzutnie torpedowe o kalibrze 533 mm, działo 88 mm, dwa działka przeciwlotnicze o kalibrze 20 mm (MG 151). Zanurzenie do głębokości peryskopowej osiągała w ciągu 30 sekund. 17 IX Kriegsmarine odebrała okręt ze stoczni. Początkowo U-305 został przydzielony do 8 Floty Ubotów pod dowództwem komandora Eckermanna.

18-19 IX 1942 r. załoga odbierała ostatnie instrukcje od inżynierów ze stoczni Flender. Przed wypłynięciem załoga została wzmocniona dwoma osobami – nastolatkiem praktykantem (Wolfgang Jacobsen) i jeszcze jednym porucznikiem (Gernot Thiel). 20 IX wypłynięto z Lubeki do Kiel. 7/8 X zawinęli do Gdańska – siedziby dowództwa 8 Floty Ubotów, gdzie pozostali przez następne 4 miesiące, które upłynęły na szkoleniach. 1 X 1942 r. Bahr został awansowany do stopnia kapitana. Załoga U-305 Boże Narodzenie spędziła w Gdańsku, który opuściła 18 I 1943 r. Przed wypłynięciem na Atlantyk w Kiel zatankowano 180 ton paliwa, 14 torped i 250 pocisków do dział.

Krzyż Żelazny

W pierwszej połowie 1943 r. bitwa o Atlantyk weszła w kolejną fazę. Niemcy ponownie skoncentrowali swoje okręty podwodne na środkowym Atlantyku, aby atakować konwoje płynące z zaopatrzeniem ze Stanów Zjednoczonych do Europy. Okręty grupowano w tzw. wilcze stada. Ich taktyka przewidywała, iż jeśli jakiś U-Boot nawiąże kontakt z nieprzyjacielem, natychmiast powiadamiał inne, po czym te grupowały się w pobliżu konwoju i uderzały razem. Następnie pod osłoną nocy wyprzedzały konwój (były szybsze od powolnych statków transportowych) i atakowały go ponownie. Dowództwo U-Bootów znajdowało się w Paryżu, a podwodną flotą dowodził admirał Dönitz. Jednak prowadzenie wojny w ten sposób było coraz trudniejsze z uwagi na rosnące straty zadawane przez aliantów. Było to możliwe dzięki ich przewadze technologicznej (np. alianci dysponowali o wiele lepszymi radarami) jak i poznaniu jednego z najtajniejszych sekretów III Rzeszy – maszyny szyfrującej o kryptonimie „Enigma”. Dzięki temu alianci znali wiele szczegółów dotyczących koncentracji U-Bootów, miejsc ich pobytu, spotkania z „mlecznymi krowami” (czyli podwodnymi tankowcami), nazwiska dowódców niemieckich łodzi itp.

W takich okolicznościach na swój pierwszy patrol wypłynęła łódź U-305. Był 27 II 1943 r. Bahr wszedł w skład grupy U-Bootów o kryptonimie Stürmer. Początkowo nic się nie działo – szukano kontaktu z wrogiem. 11 marca U-305 dostał nowe namiary, gdyż niemiecka służba wywiadowcza XB przejęła meldunek o nowym konwoju: 49 okrętów w 14 kolumnach,

płynących z ładunkiem z Nowego Yorku i Halifaxu do Islandii i Anglii. Konwój o kryptonimie SC 122 eskortowała Grupa Eskortowa B-5 dowodzona przez Richarda C. Boyla: 9 okrętów (2 niszczyciele, jedna fregata, 5 korwet oraz trawler).

12 marca alianci przechwycili niemiecką depeszę nadaną przez dowódcę U-621 Maxa Kruschkego z grupy innej – grupy U-Bootów o kryptonimie Raubgraf, który powiadomił o zatopieniu statku z konwoju noszącego kryptonim ONS 169. W konsekwencji zmieniono trasę konwoju SC 122 na bardziej południową, aby ominąć grupę Raubgraf. Ten manewr się powiódł, jednak konwój natknął się na czatujące dwa inne „wilcze stada”: Stürmer (Śmiałek – 18 okrętów) i Dränger (Łupieżca – 11).

W nocy z 16 na 17 III 1943 r. dowódca U-338 Manfred Kinzel odnalazł konwój SC 122 i zatopił 3 oraz uszkodził jeden z jego statków. Wówczas sztab operacyjny U-Bootów wydał polecenie innym okrętom z grup Stürmer i Dränger, aby nie oszczędzając paliwa, z pełną prędkością podążyły do U-338. Jako pierwsze do konwoju zbliżyły się okręty z grupy Stürmer: U-665 trzydziestodwuletniego Hansa-Jürgena Haupta i U-305 Baha. 16 marca Bahr natrafił na statki konwoju, o czym powiadomił Dönitza: 14.20 Wróg w polu widzenia. AK9444. Nie domyślał się jeszcze wówczas, że weźmie udział w jednej z największych bitew konwojowych w czasie wojny. Niewiele jednak brakowało, aby bitwa ta dla U-305 zakończyła się tragicznie już na samym początku. Bahr, stojąc na mostku, dostrzegł nadlatujący samolot aliancki, przed którym w ostatniej chwili udało się zbiec pod wodę. 17 marca przez kilka godzin śledził konwój i informował Dönitza o jego położeniu. O 22.30 znalazł się o 7 mil przed konwojem i czekał. O 11.09 nadarzył się sposobny moment i Bahr polecił wystrzelenie torped z wyrzutni 1 i 3, minutę później 2 i 4 z odległości 1400 m. Ostatnia torpeda nie odpaliła i pozostała w wyrzutni. Po kilku minutach załoga U-305 usłyszała trzy detonacje, dlatego Bahr był pewien, iż wszystkie trzy torpedy trafiły w cel. Dopiero później okazało się, iż to co Bahr początkowo wziął za trzecie swoje trafienie, było eksplozją spowodowaną przez inny U-Boot.

Jak się okazało, Bahr posłał na dno dwie brytyjskie jednostki: chłodnicowiec SS Port Auckland (8789 BRT, płynął z Brisbane do Belfastu, wiózł 7 tys. ton produktów, 1 tys. różnych ładunków i pocztę) oraz SS Zouave (4256 BRT, płynął z Pelel do Tees, dowodzony przez kpt. W. Cambridge, wiózł rudę żelaza, zatonął w 5 minut po trafieniu razem z 13 spośród 43 członków załogi). Ironią losu było, iż syn kapitana ppor. John Cambridge zatonął na pancerniku Hood, zatopionym przez Bismarcka, w której to operacji brał udział i Prinz Eugen, a na nim znajdował się młody porucznik Bahr. W

trakcie starcia U-665 Haupta zatopił statek, który wcześniej uszkodził U-338 – brytyjski Fort Cedar Lake (7200 BRT), zaś sam U-338 Kinzela zatopił czwarty statek z tego konwoju – panamski frachtowiec Granville (4100 BRT). Wraz z wcześniejszymi straty konwoju SC 122 wyniosły 7 statków o łącznym tonażu 42.106 BRT. W następnych dniach konwój ten stracił dalsze 2 statki, a łączne straty wynosiły 53.094 BRT. W tym samym czasie inne stada U-Bootów zatopiły 13 statków z konwoju HX 229 o łącznym tonażu 93.500 BRT.

Zatopienie dwóch statków w pierwszym bojowym rejsie nowo mianowanego dowódcy sprawiło, iż nazwisko Bahr stało się znane wśród podwodniaków, zwrócił na niego uwagę sam Dönitz. W bitwie łącznie uczestniczyło 40 okrętów podwodnych. Według admirała Dönitza była ona największym zwycięstwem U-Bootów w całej wojnie. Sukces stał się możliwy dzięki zastosowaniu przez Niemców czwartego bębna do „Enigmy”, wskutek czego alianci w okresie 10-19 marca nie byli w stanie rozszyfrować niemieckich depech. W konsekwencji marzec 1943 r. był najgorszym miesiącem dla aliantów: 250 U-Bootów zatopiło 108 statków o łącznej ładowności 627.377 BRT.

18 marca Bahr kontynuował pościg za konwojem, nie miał jednak lekkiego życia z uwagi na niszczyciele angielskie – trzykrotnie udało mu się ująć cało z ataku bombami głębinowymi. Jednak kontakt z konwojem SC 122 i HX 229 został utracony.

27 III 1943 r. o godz. 14.03 Bahr wyśledził kolejny konwój – HX 230. Dostał jednak od Dönitza zakaz ataku, jeśli nie nawiązą z nim kontaktu inne U-Booty. Bahr rozgniewał się na tę decyzję, ale nie odważył się złamać rozkazu i zaryzykować własnej kariery, mimo iż miał dogodną pozycję do ataku. Wkrótce wokół łodzi U-305 zgrupowały się 24 U-Booty. Niektóre z nich weszły w kontakt z konwojem, ale zostały odpędzone przez okręty eskortowe. Później zgubiły konwój na skutek złej pogody.

12 IV 1943 r. Bahr zakończył swój pierwszy patrol i zawinął do Brestu. Tu już wiedziano o jego sukcesie i zgotowano mu huczne powitanie. Dok udekorowano flagami 1 Flotylli U-Bootów. Orkiestra wojskowa grała marsze wojskowe. Przybył w mundurze galowym komendant bazy komandor Werner Winter. Przyszła nawet pewna grupa francuskich pracowników doku, aby zobaczyć powracającego bohatera. Winter pierwszy złożył gratulacje.

W następnych dniach Bahr pojechał do Paryża, aby osobiście złożyć raport z patrolu w dowództwie U-Bootów. Tu z rąk samego Dönitza otrzymał Krzyż Żelazny I klasy, a II klasy otrzymali jego oficerowie Sander i Bogatsch.

W czasie postoju w suchym doku U-305 wyremontowano i zmodernizowano. Został wyposażony w nowy typ torped zwanych FAT – celniejszych i o większym zasięgu, nowy radar FUMO 61 (zamiast starego FUMO 29) oraz zastąpiono stary wykrywacz radaru Metox nowym.

12 V 1943 r. U-305 wraz z 19 innymi łodziami grupy Mosel wypłynął na swój drugi bojowy patrol. 15 V łódź zaatakował samolot Avenger z lotniskowca USS Bogue pilotowany przez chor. Stewarta E. Duty. Wyłonił się z mgły i Bahr nawet nie zdążył się zanurzyć. Zawiódł Metox i U-305 musiał podjąć walkę, otwierając ogień z działa. Mimo to samolot zszedł na 20 metrów i zrzucił 4 bomby głębinowe MK 17. Trzy chybiły, ale 4 eksplodowała w pobliżu dziobu. Duty zgłosił przez radio trafienie i że łódź tonie. Okazało się, że jego radość była przedwczesna: gwałtowny podmuch zakoiłasał łodzią, w środku zapanowała ciemność, silniki przestały pracować. Wkrótce nadleciał kolejny samolot z USS Bogue. U-305 ratował się przez zanurzenie. Uszkodzenia uniemożliwiały zanurzenie poniżej 200 stóp, ale mimo to Bahr nakazał 500. Wkrótce nadpłynęły okręty alianckie, w tym i niszczyciel kanadyjski HMCS St Croix. U-305 cały przeciekał. Po odpłynięciu niszczycieli U-305 wynurzył się. Ponownie zawiódł Metox i nie ostrzegł – znów pojawił się samolot. Łódź znów musiała się zanurzyć i została ponownie obrzucona bombami głębinowymi, które spowodowały dalsze zniszczenia. Ponieważ nie dały się naprawić na morzu, Bahr podjął decyzję o przerwaniu patrolu i o powrocie do Brestu. Zawinał tu 1 VI 1943 r., kończąc drugi patrol. Tym razem nikt go nie witał.

U-305 znów zatapia

Straty w niemieckich łodziach podwodnych nasilały się. W ciągu pierwszych 40 miesięcy wojny Niemcy stracili 148 łodzi podwodnych z 6356 ludźmi, z tego 112 łodzi i 5534 ludzi tylko w okresie od stycznia do czerwca 1943 r. W okresie od maja do sierpnia 1943 r. alianci prowadzili intensywne działania przeciwko U-Bootom w Zatoce Biskajskiej, przez którą przepływały łodzie wychodzące na Atlantyk. Dlatego zmusiło to Niemców do poszukiwania nowych rozwiązań taktycznych oraz do modernizacji uzbrojenia łodzi podwodnych, zwłaszcza przeciwlotniczego. We wrześniu 1943 r. ponownie zostały skierowane do zmasowanego ataku na konwoje.

Po powrocie z drugiego patrolu łódź U-305 została umieszczona w suchym doku na ponad dwa miesiące. Bahr, korzystając z wolnego czasu odwiedził rodzinę w Landsbergu.

Tymczasem U-305 był naprawiony i modernizowany. Naprawiono wyrzutnie torpedowe. U-305 otrzymał także nowe uzbrojenie: drugą platformę przeciwlotniczą tzw. Wintergarten – poczwornie sprzężone działka 20 mm o zasięgu ognia skutecznego do 1000 m. Zainstalowano także nowy radar FUMB 9. U-305 jako jeden z pierwszych U-Bootów otrzymał nowy wykrywacz radaru Wellenanzeiger (Wanz G1), który miał zapewnić dostatecznie wczesne powiadomienie o nadlatującym samolocie. Także jako jeden z pierwszych otrzymał nowy typ torpedy akustycznej T5 (tzw. Zaunkönig). Torpeda ta miała napęd elektryczny i samonaprowadzała się akustycznie na „ślady” pozostawione głównie przez okręty eskortowe – największych wrogów łodzi podwodnych. Ponadto poruszał się z prędkością 24 węzłów – o 4 więcej niż poprzednie.

Bahr udał się osobiście do Gdyni (Gotenhafen), gdzie testowano nowe torpedy T5 i był zdumiony ich skutecznością. Z Gdyni pojechał do rodzinnego Landsberga. W mieście, które odwiedził po prawie dwóch latach, uderzyło go, iż nie było naruszone przez wojnę. Dzięki okolicznym chłopom było masło, chleb jajka i nie brakowało innej żywności. Na polach rosło zboże. Nawet w jego ulubionej knajpce na nabrzeżu Warty był „sznaps”.

23 VIII 1943 r. o 16.30 U-305 wypłynął na swój trzeci patrol, tym razem w ramach grupy Leuthen (21 zmodernizowanych łodzi typu VII). Zadaniem stada było zaatakowanie wracających do USA z balastem konwojów ON 202 i ONS 18. 19 września dowódca U-270 odnalazł obydwie konwoje. Liczyły 68 statków chronionych przez 3 grupy eskortowe stanowiące w sumie 21 jednostek. U-270 wysłał namiar do innych U-Bootów i zaatakował. Torpedą T5 trafił kanadyjską fregatę Lagan, która wprawdzie nie zatонуła, ale już nigdy nie wróciła do linii. Pozostałe okręty grupy Leuthen popędziły na podane namiary. Po drodze dwa z nich zostały zatopione. Jednak te, które dopłynęły na miejsce podzieliły się łupem. U-238 zatopił jeden i uszkodził drugi amerykański statek transportowy typu Liberty. W nocy z 20 na 21 września 8 okrętów podwodnych zaatakowało torpedami akustycznymi okręty eskortowe.

O godzinie 21.51 w zanurzeniu na 4 metrach U-305 wystrzelił w kierunku okrętów eskortowych torpedy T5. W dwie i pół minuty później nastąpiła detonacja. Po pewnym czasie Bahr nakazał odpalenie jeszcze jednej torpedy w tym kierunku. Pierwsza salwa trafiła kanadyjski niszczyciel St Croix (1190 BRT). Drugą salwę oddano w kierunku brytyjskiej fregaty Itchen. Bahr zgłosił dwa trafione i zatopione okręty, choć w rzeczywistości trafił tylko pierwszy z nich.

St Croix był starym amerykańskim okrętem z czasów pierwszej wojny światowej. Nazywał się wówczas McCook. W roku 1940 trafił do marynarki kanadyjskiej, a w roku 1941 został przerobiony na niszczyciel. Okrętem dowodził Andrew Hedley Dobson (ur. 29 VII 1901 w Rothbury (Anglia)). Po trafieniu kapitan Dobson nakazał załodze opuszczenie okrętu. Ze 147-osobowej załogi do szalup zeszło tylko 81 ludzi. Ponieważ brakowało reszty, kapitan postanowił pozostać na okręcie, który wkrótce zatonął. Po kilkunastu godzinach 81 rozbitków z St Croix i jeszcze jednego z innego zatopionego okrętu – Polyanthus – podjęła fregata Itchen. Ich radość z ocalenia nie trwała jednak długo. Jeszcze tego samego dnia – 21 września HMS Itchen został trafiony torpedą T5 przez U-666, w wyniku czego okręt eksplodował i błyskawicznie zatonął. Katastrofę tę przeżyło tylko trzech ludzi – marynarz z St Croix i dwóch z Itchen. 21 IX o godzinie 15.00 palacz z St Croix William Fisher u kresu sił został wyłowiony przez polski parowiec Wisła. Fisher był jedynym ocalonym marynarzem z niszczyciela St Croix.

23 IX Bahr, zgubiwszy konwój, zakończył działania przeciwko ON 202.

W rezultacie bitwy zatopiono 3 okręty eskortowe (choć Niemcy sądzili, iż zniszczyli ich aż 15 – w tym dwa zaliczono Bahrowi), jeden uszkodzono oraz zniszczono 6 frachtowców z 68 (Niemcy odnotowali zatopienie 9). Niemcy stracili 3 zatopione U-Booty, a 12 było uszkodzonych. Dönitz odnotował w swoim dzienniku, iż bitwa ta po raz pierwszy od wielu miesięcy skończyła się całkowitym zwycięstwem, co jednak w świetle przedstawionych powyżej liczb wydaje się oceną przesadzoną.

25 września Dönitz sformował kolejną grupę U-Bootów. Otrzymała kryptonim Rossbach. Oprócz U-305 znalazło się w niej 11 innych okrętów z grupy Leuthen oraz 9 nowych. Nowe stado miało zaatakować konwoje ON 204 i ONS 19. Jednak alianci z dekryptażu depesz przesyłanych za pomocą Enigmy ustalili zamiary i pozycje niemieckich łodzi i skierowali konwój zmienioną trasą, a na pozycje U-Bootów posłali zmasowane siły lotnicze. Wkrótce samoloty zatopiły cztery U-Booty, a inne zostały uszkodzone. Także U-305 zameldował 4 października uszkodzenia w wyniku ataku z powietrza. Zmusiło go to do przerwania patrolu i powrotu do Brestu, gdzie zawiązał 13 października. Tym razem Bahra ponownie powitano uroczyście, choć nie aż tak hucznie jak w kwietniu.

Ostatni rejs U-305

Po powrocie do Brestu U-305 ponownie wyremontowano i zmodernizowano. Łódź otrzymała kolejną wersję radaru FUMB 7 (Naxos), nowe działko przeciwlotnicze 37 mm o zasięgu 2,5 tys m. Dönitz wiązał z nim duże nadzieje, sądząc, iż stanie się skuteczną bronią przeciwko alianckim samolotom. U-305 otrzymał je jako jeden z 18 U-Bootów.

Bahr znów skorzystał z okazji, aby odwiedzić Landsberg. Na prośbę matki wykonał fotografię portret, jak się miało okazać, było to jego ostatnie zdjęcie.

8 XII 1943 r. Bahr wyruszył na swój czwarty patrol. U-305 najpierw wszedł w skład grupy Coronel, a później stada Borkun (11 okrętów), działającego na środkowym Atlantyku pomiędzy Azorami a Gibraltarem.

W Wigilię, krótko po północy Bahrowi przytrafiła się wymarzona okazja: przez swój peryskop zobaczył wielki okręt. Był to lotniskowiec Card. Bahr wysłał do innych U-Bootów sygnał o odnalezieniu okrętu, który jednak został przechwycony przez niszczyciele towarzyszące lotniskowcowi. Jeden z nich – Schenk – zmusił Bahra do zejścia pod wodę i obrzucił bombami głębinowymi, co uniemożliwiło atak. Ale zwabiony sygnałem przybył na to miejsce inny U-Boot – U-415, który nawet zaatakował lotniskowiec, ale torpedy okazały się niecelne.

W początku stycznia 1944 r. grupa Borkun otrzymała zadanie zaatakowania konwoju KMS 38. 3 stycznia U-305 był zaatakowany bezskutecznie przez samolot. 6 stycznia Bahr natknął się na statki konwoju OS 64 i KMS 38. Wystrzelił w ich kierunku 3 torpedy T5, z których jedna trafiła fregatę Tweed (1370 BRT), dowodzoną przez komandora-porucznika R. S. Millera. Statek zatonął w ciągu 2 minut, a okręty towarzyszące uratowały 44 rozbitków.

W kilka dni później po stracie kilku U-Bootów rozwiązano stado Borkun, a łódź U-305 przydzielono do nowej grupy Rügen, działającej na zachód od Irlandii. Jednak U-305 nigdy tam nie dotarł. 15 stycznia Bahr zameldował, że nie da rady przyłączyć się do grupy Rügen i wraca do Brestu. Nie podał powodu powrotu, ale przypuszcza się, iż miał mało paliwa i wystrzelał wszystkie torpedy. Była to ostatnia wiadomość, jaką nadał. 15 stycznia odebrał też nadesłane mu przez Dönitza gratulacje z okazji przyznania mu jednego z najwyższych odznaczeń – Krzyża Niemieckiego (Deutsches Kreuz) i to w kolorze złotym! Było to wyższe wyróżnienie niż Krzyż Żelazny I klasy (ten już Bahr miał), a ustępował tylko Krzyżowi Rycerskiemu. Było to zapewne związane z zatopieniem okrętu St Croix w czasie poprzedniego patrolu.

Dalszy los łodzi U-305 jest nieznan. Najprawdopodobniej została zatopiona przez brytyjski niszczyciel Wanderer. Wiele lat później jego dowódca – Reginald „Bob” Whinney – opisał okoliczności zatopienia łodzi podwodnej, jak się przypuszcza właśnie U-305. U-Boot został początkowo obrzucony pociskami „jeża” – specjalnymi bombami rozrywającymi się tylko przy bezpośrednim kontakcie z celem, a kiedy okazało się to nieskuteczne, wbrew rozkazom Whinney polecił użycie bomb głębinowych. W chwilę po tym operator azdyku Wanderera zameldował, iż słyszał dźwięki towarzyszące rozrywaniu kadłuba – implozje i zgrzyty rozdieranego metalu. Tak zakończył się ostatni rejs łodzi U-305. Było po południu 17 I 1944 r.

Z załogi U-305 ocalał tylko trzeci mechanik mat Hans Bethke, który był w szpitalu, gdy w grudniu Bahr wypływał na patrol.

15 V 1944 Margaret Bahr została zawiadomiona o śmierci syna: Pani ukochany syn, Kapitänleutnant Rudolf Bahr zginął wraz ze swoją załogą śmiercią bohaterską za Führera, Naród i Ojczyznę... pod listem podpisał się komandor Werner Winter – dowódca 1 Flotylli U-Bootów z Brestu. Wraz z listem przyszedł Krzyż Niemiecki, którego Bahr nie zdążył zobaczyć.

opr. Dariusz A. Rymar