

# U-505

## SZARY WILK W CHICAGO

### Dane techniczne U-505 typ IX-C

Feldpostnummer: M 46 074

Stocznia: Deutsche Werft AG,

Hamburg-Finkenwärder

Numer stoczniowy: 295

Zamówiony: 25 września 1939

Położenie stępki: 12 czerwca 1940

Zwodowany: 24 maja 1941

Wprowadzony do służby: 26 sierpnia 1941

Długość: 76,8 m

Szerokość: 6,8 m

Zanurzenie: 4,7 m

Prędkość na powierzchni: 18,3 węzła

Prędkość w zanurzeniu: 7,3 węzła

Zasięg na powierzchni: 11 000 mil morskich

Zasięg w zanurzeniu: 63 mile morskie

Maksymalna głębokość zanurzenia: 200 m

Uzbrojenie: cztery dziobowe wyrzutnie torped,

dwie rufowe wyrzutnie torped, 22 torpedy

na pokładzie, jedno działko 105 mm,

jedno działko przeciwlotnicze 37 mm,

jedno działko przeciwlotnicze 20 mm

Zbudowano 54 okręty tego typu



16 marca 1944 roku z Brestu wychodzi w swój 12. patrol niemiecki okręt podwodny U-505. Nikt z załogi U-Boota nawet w najśmielszych snach nie jest w stanie sobie wyobrazić, jak dla ich okrętu skończy się ten rejs. Większość bardzo dobrze zdaje sobie sprawę, że obecnie służba na okrętach podwodnych jest nie tylko bardzo ciężka, ale również ryzykowna. W 1944 roku skończyły się i przeszły nieodwracalnie do historii sukcesy niemieckiej broni podwodnej. Z myśliwych, którymi byli w pierwszych latach wojny, stali się teraz zwierzyną. Wyruszając w ten rejs na pewno zastanawiali się, czy w ogóle z niego wrócą. Jednak na pewno nie byli w pełni świadomi, jak małe mają na to szanse. Z 39 tysięcy niemieckich marynarzy, którzy podczas II wojny światowej służyli na U-Bootach, na pomniku poległych marynarzy w Möltenort koło Kilonii zapisano 27 491 nazwisk. Z 863 U-Bootów, które wyszły na patrole bojowe, utracono aż 754 okręty. Liczby te pokazują, jak ogromne były straty U-Bootwaffe. U-505 nie znalazł jednak swojego końca na dnie zimnego Atlantyku.

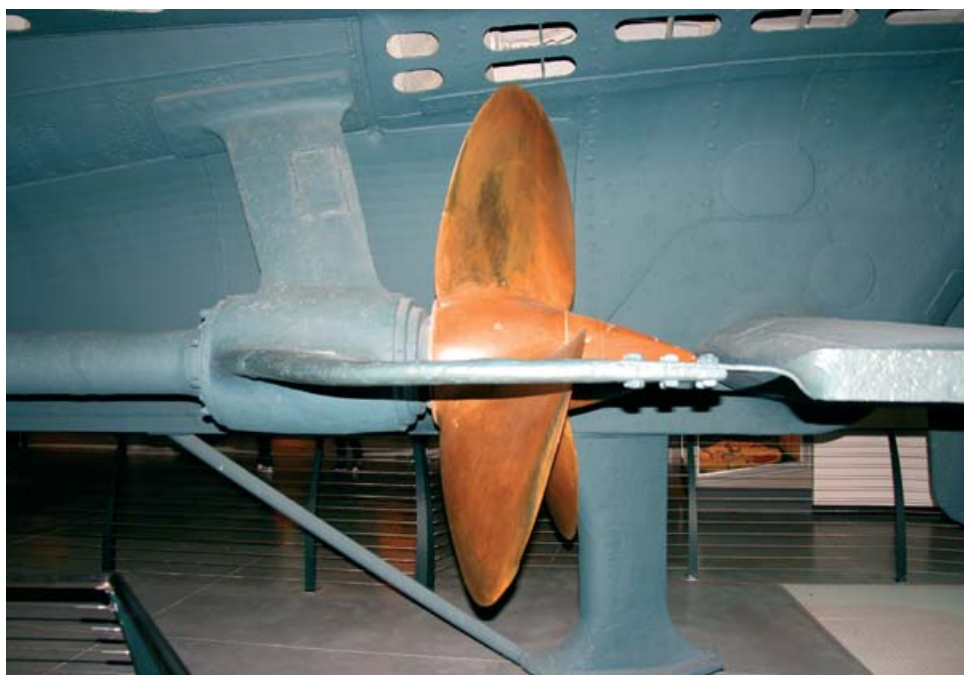
15 maja 1944 roku grupa uderzeniowa Task Group 22.3 wypływa z Norfolk w Wirginii, jej celem jest poszukiwanie i niszczenie niemieckich okrętów podwodnych. Przez długi czas podczas patrolu nie natrafiają na żaden ślad przeciwnika. Nawet częste loty samolotów Wildcat z lotniskowca USS Guadalcanal nie przynoszą żadnego rezultatu. W końcu zrezygnowany dowódca grupy kapitan Daniel Gallery podejmuje decyzję

o przerwaniu misji i udaniu się do Casablanki w celu uzupełnienia paliwa. Jednak 4 czerwca o godzinie 11.10 z pokładu USS Chatelain nadeszła informacja o nawiązaniu kontaktu sonarowego z niezidentyfikowanym U-Bootem. Natychmiast przystąpiono do ataku, użyto 14 bomb głębinowych i powszechnie już stosowanego w tym okresie wojny „jeża”, celem było zatopienie lub zmuszenie do wypłynięcia na powierzchnię wrogiego okrętu podwodnego.

Atak był bardzo precyzyjny i spowodował wiele uszkodzeń na U-505. Kapitan

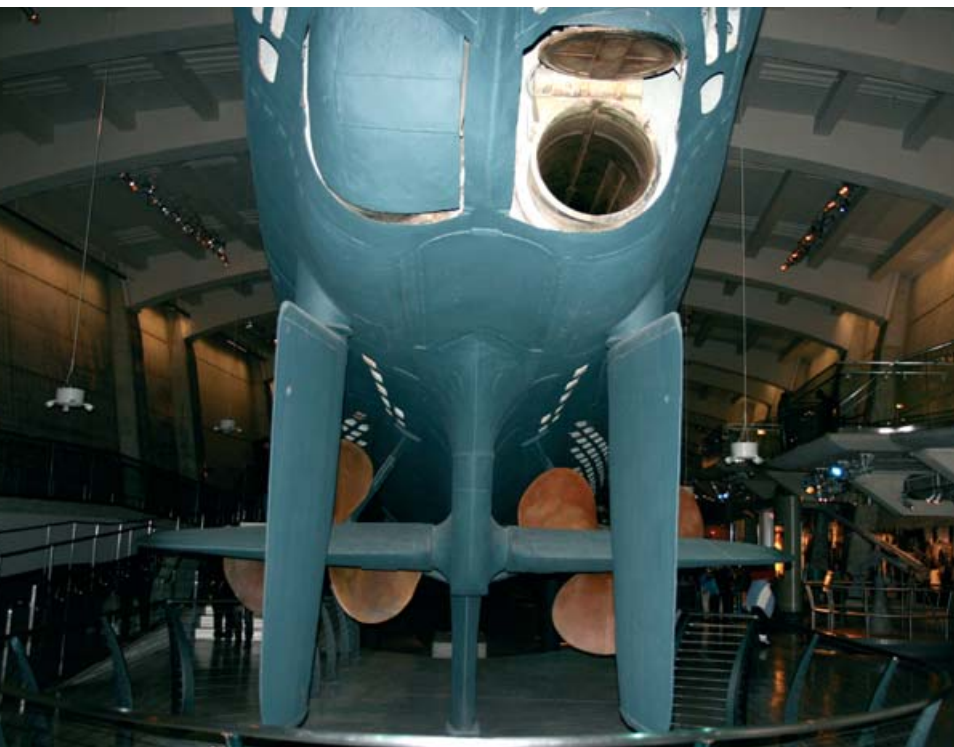
Harald Lange, który objął dowództwo po samobójczej śmierci poprzedniego dowódcy, nie mógł podjąć innej decyzji jak awaryjne wynurzenie. Wiedząc, że na powierzchni czeka na niego wróg, wydał rozkaz samozatopienia okrętu zaraz po opuszczeniu go przez załogę.

Gdy na pokładzie znalazła się dziewięcioosobowa amerykańska grupa abordażowa, rufa U-Boota była już prawie całkowicie zanurzona, a woda sięgała kiosku. Rozkaz kapitana Gallery'ego był jednak jednoznaczny, U-Boot musi być za wszelką cenę uratowany. Tajemnice, jakie kryła jego konstrukcja, ►





■ śladami historii



► były zbyt wartościowe, żeby pozwolić mu pójść na dno Atlantyku. Amerykanom dzięki sprawnej i szybkiej akcji udało się powstrzymać tonięcie okrętu. W tym czasie z wody wydobyto 58 członków załogi U-Boota, podczas całej akcji śmierć poniósł tylko jeden marynarz – Gottfried Fischer.

U-Boot został wzięty na hol i popłynął na Bermudy do bazy US Navy. Od wybrzeży zachodniej Afryki dzieliło ich 2500 mil morskich, było to więc najdłuższe holowanie w historii II wojny światowej. Po dotarciu na miejsce niemiecki okręt został skrupulatnie przebadany. Informacje uzyskane ze szczegółowej analizy były nieocenione. Inżynierów amerykańskich zaskoczyła przede wszystkim solidność wykonanej konstrukcji oraz spartańskie warunki służby niemieckich marynarzy. Informacją na wagę zwycięstwa było ustalenie maksymalnej głębokości zanurzenia okrętu, dzięki temu bardziej precyzyjnie można było ustawiać zapalniki bomb głębinowych.

Po zakończeniu wojny U-505 i jego tajemnice siłą rzeczy przestały być już tajemnicami i okręt stał się zbędny. Planowano wykorzystać go jako ruchomy cel dla US Navy, jednak za wstawiennictwem emerytowanego już wtedy admirała Daniela Gallery'ego podjęto decyzję o przekazaniu go do muzeum w rodzinnym mieście admirała – Chicago.

15 maja 1954 roku rozpoczęła się jego ostatnia droga, 3000 mil i podróż przez cztery z pięciu Wielkich Jezior były barierą, którą musiał pokonać, by w końcu 26 czerwca dotrzeć do miejsca swojego przeznaczenia. 25 września 1954 roku został oficjalnie uznany za pomnik wojenny i stał się statym eksponatem Muzeum Nauki i Przemysłu w Chicago.

Przez 50 lat eksponowany był na zewnątrz budynku, gdzie niestety warunki atmosferyczne zostawiły swoje piętno. W 1997 roku przystąpiono do renowacji okrętu, a w 2004 roku przeniesiono go do specjalnie dla niego wybudowa-



**Bomby głębinowe Mark 9** z zapalnikami ciśnieniowymi, stosowane od 1943 roku, były używane w przedziale od 10 do 200 metrów głębokości i wypełniane 100 kilogramami torpexu, materiału wybuchowego o połowę silniejszego niż TNT.

„Jeź” był wyrzutnią pocisków z zapalnikiem kontaktowym, które detonowały przy zetknięciu z U-Bootem lub dnem morskim (w przypadku nietrafienia w cel). Wystrzeliwane w serii po 24 sztuki, w wyrzutni przypominały wyglądem jeża, stąd potoczna nazwa. Każdy pocisk był zaopatrzony w 16 kilogramów torpexu, były niesłychanie efektywną bronią do zwalczania okrętów podwodnych.

nego, klimatyzowanego budynku. Prezentuje się wspaniale, wygląda jakby w każdej chwili był gotowy do wypłynięcia na swój 13. patrol... Jego obecny „dom” zaprojektowany jest jak wnętrze bunkra dla U-Bootów w La Pallice. Za dodatkową opłatą można zwiedzić jego wnętrze. Olbrzymie wrażenie robi ilość urządzeń, zaworów, przełączników, zegarów, cały ten sprzęt wydaje się nie do ogarnięcia dla przeciętnego człowieka. Do tego niesamowita ciasnota daje obraz ciężkiej, pełnej wyrzeczeń służby, uświadamia, że było to wyzwanie dla najlepszych z najlepszych. Do dnia dzisiejszego zaszczytna służba na okrętach podwodnych zarezerwowana jest dla marynarskiej elity.

U-505 jest jedynym zachowanym na świecie okrętem podwodnym klasy IX-C. ■

Tekst: Piotrek „Generał” Wytykowski, [www.wyprawywrakowe.pl](http://www.wyprawywrakowe.pl)  
 fot.: Monika Złomko



REKLAMA

# Podwodna Telewizja Internetowa

**Blue Life .TV**

-Nurkowanie  
-Wraki  
-Militaria  
-Przyroda  
-Newsy  
-Podróże