

Sukelsimme periskooppisyvyyteen – taas. Koko ajan edes takaisin; ihan kuin olisi hississä! Liittoutuneiden kirottut lentokoneet... Ilta pimenee, yö alkaa.

”Ensimmäinen upseeri ja vahtiupseeri päällikön luo! Kun nousemme pintaan, kukin tarkkailee yhtä neljänestä. Silmät tarkkana!”<sup>8</sup>

Teddy ei näyttänyt tajuavan, kuinka merkittävä hetki tuo oli. Se oli kuitenkin ensimmäinen kerta, kun lentokone pääsi niin pitkälle Atlantin keskelle. Liberator-pommikoneesta oli poistettu suuri osa pommeista, jotta tilaa riitti ylimääräisille polttoainesäiliöille. Siitä huolimatta koneesta oli paljon hyötyä tiedustelussa. Kuninkaallisen laivaston mukaan Liberatorista ”oli vähän hyötyä, koska se ei ehtinyt viipyä Atlantilla pitkään”, mutta kone enteili vaikeita aikoja Saksan sukellusvenelaivastolle, koska pitkän toimintamatkan lentokoneet menestyivät tiedustelutehtävissä ja hyökkäyksissä. Lisäksi vuoden 1943 keväällä erittäin pitkän toimintamatkan koneet kuroivat umpeen ”Atlantin ilma-aukon”, jonka avulla sukellusveneet olivat päässeet nousemaan turvallisesti pintaan. Saattue OS.34:n epävarmuus muuttui peloksi, kun yli lentänyt Liberator viestitti havainneensa saattueen edessä kaksi saksalaista sukellusvenettä.

Yön hämärä peitti alleen viimeisetkin valonsäteet. Leuto tuuli synnytti pieniä aaltoja U-564:n miehistön asettuessa hyökkäysasemiin. Takaa-ajon paine vaikutti nyt kaikkeen, jopa Teddyn rauhalliseen mielenlaatuun:

Keskityn savupilviin ja kiellän tähystäjiä pelästyttämästä minua huu-doillaan. Kaikki tapahtumat tulee ilmoittaa hyvissä ajoin – ja hiljaisesti! Hermoni eivät ole terästä. Minäkin tuijotan savupilveä, enkä ummista silmiä hetkeksikään. Yhtäkkiä oikealla seisova tähystäjä sanoo varovasti: ”Lentokone!”<sup>9</sup>

Vahtivuorossa olleiden miesten kengät tömähivät keskuksen kansilankuille. Muut auttoivat alas tulevia miehiä toistensa tieltä. U-564 kallistui uhkaavasti, kun Teddy käski aluksen hätäsukellukseen kohti syvyyksiä potkurien hakatessa tiheää merivettä.

Hyökkäystä ja syvyyspommiin jyrinää ei kuitenkaan kuulunut, joten saksalaiset kiittivät onneaan. He eivät tienneet, ettei lentokoneessa ollut lainkaan syvyyspommeja, eikä muitakaan pommeja. Gabler nosti aluksen varovaisesti takaisin periskooppisyvyyteen ja Teddy etsi suuremmalla havaintoperiskoopilla taivaalla näkynyttä hyökkääjää. Liberator oli jo vetäytynyt kauemmas. Se seurasi saattu-

etta vielä melkein tunnin ennen kuin katosi tyystin näkyvistä.

Heinäkuun 19. päivänä kello 0.30, taakaa-ajon kolmantena päivänä, U-564 nousi jälleen syvyyksistä. Dieselmoneet jyrähtivät käyntiin, kun Teddy suuntasi aluksen saattueen reitille. Tällä kertaa hän aikoi hyökätä ja miehistö oli taas taisteluasemissa. Kaksi muuta saattueen tuntumassa ollut sukellusvenettä ei ollut päässyt näyttämään kynsiään, joten Teddy päätti ottaa riskin ja odottaa saattue OS.34:ää suoraan sen reitillä ja avata tulen vasta, kun laivat olisivat sukellusveneeseen edessä. Edettyään täyttä vauhtia alle tunnin Teddy saapui aseisiin. Hämärän keskeltä ilmestyivät saattueen kärjessä kulkevat miinanraivaajat HMS *Gorleston* ja *Orissa*. Laivat lähestyivät hitaasti pinnalla odottavaa U-564:ää, jonka moottorit kävivät lähes tyhjäkäynnillä Teddy valmistautuessa iskuun. Kohoti pohjoista kulkevan U-564:n kapea siluetti oli käytännössä näkymätön etelään kulkeville liittoutuneiden laivoille. Saattueen kärjessä kulkeva pari ohitti sukellusveneeseen molemmilta sivuilta huomauttamatta lainkaan väijytystä, koska aluksissa ei ollut elintärkeää tutkaa. Rahtilaivojen jonot kynsivät merta ja lähestyivät Teddyä, joka päästi laivat vierelleen. Hän käski avata keulan neljän torpedoputken uloimmat luukut ja valmistautui laukaisemaan torpedot. U-564 kellui näkymättömissä uloimman tyyrpuurin puoleisen rahtilaivajonon ja sitä suojelevien sotalaivojen välissä.

Sukellusveneeseen miehistö kuuli selvästi vedessä myllertävien potkurien ja koneiden kakofonian, kun saattue OS.34 ympäröi aluksen. Teddy tajusi olevansa liian lähellä laivoja, joten hän käänsi sukellusveneeseen tyyrpuuriin. Lopulta hän käänsi alusta 90 astetta takaisin paapuuriin ja odotti, että alukset lipuivat tulilinjalle. Teddy peruutti U-564:ää hiljalleen, jottei alus paljastuisi räjähdysten valossa. Sitten hän välitti tiedon valitsemistaan kohteista kannen torpedotähtäintä käyttävälle Lawaetzille. Sukellusveneeseen sijainti oli ihanteellinen, sillä torpedoputkien editse kulki jatkuvasti useita rahtilaivoja. Teddy valitsi kolme jonon keskellä kulkevaa alusta – kaksi noin 5000-tonnista rahtilaivaa ja yhden matkustajarahtilaivan, jonka painoksi ar-



Seuraavana päivänä meri oli taas tynnyntynyt. Säätötila vaihteli kuitenkin nopeasti, joten tähtästäjät olivat valmistautuneet sadekuurojen ja voimakkaan merenkäynnin varalta. Kuvassa ovat U-564:n toisen vahtivuoron miehet. Vasemmalla puolella etualalla on Heinz Schmutzler. Hänen vieressään Ernst Schlittenhard tarkkailee merta kiikareilla. Kauempana oikealla on aluksen vahtipseeri Herbert Waldschmidt. Heinrich Bartels on selin kameraan. Hyökkäysperiskooppi on osittain ylhäällä. Sen ympärillä näkyy hyvin kiertyvät väijerit, jotka vähensivät putken värinää ja vanaa.



Bartels ja Waldschmidt tarkkailevat herkeämättä taivaanrantaa. Neljä tuntia kestänyt vahtivuoro oli rasittava, mutta se oli välttämätön saattueiden seuraimiseksi ja hengissä pysymiseksi. Tässä vaiheessa sotaa uhkien havaitsemiseen ei ollut muita keinoja.

vioitiin 8000 tonnia. Viimeksi mainitun laivan runko oli korkea ja siinä oli kaksi savutorvea. Teddy arveli, että toinen torvista saattoi olla hämäystä, mikä oli varma merkki aseistetusta kauppalaivasta.

Totuuden hetki koitti vihdoin puoli kolmelta yöllä. ”Putket 1–4, ampukaa!” Keulaosastossa alikersantti Ehlers iski kaikki neljä vipua alas. Torpedot syöksyivät matkaan ja niiden moottorit alkoivat kuljettaa niitä kohti maalia. Kaikki neljä G7-sähköankeriasta olivat liikkeellä 22 sekunnissa. Torpedoputkista kaikuneet neljä kovaa kalahdusta kertoivat neljästä onnistuneesta laukaisusta. Pian sekuntikellot ottivat aikaa osumahetkeen. Tappava nelikko erkani U-564:stä ja syöksyi kohti rahtilaivoja. Pienet sähkömoottorit käynnistyivät heti, kun paineilma oli singonnut ”ankeriaat” ulos. Torpedot kiihdyttivät 30 solmun huippunopeuteen vain muutaman metrin syvyys-

dessä. Mitättömän pienet vanat eivät paljastaneet torpedoja liittoutuneiden tähytäjille. Tällä etäisyydellä sukellusveneen miehistölle selviäisi muutamassa sekunnissa, onnistuiko hyökkäys.

Aikaa ei ollut hukattavana, joten Teddy käski kääntää aluksen pikaisesti paapuuriin paetakseen saattoalusten ketjua. Samalla viides torpedoputki suunnattiin kohti rahtilaivoja. U-564 ei ollut ehtinyt edes käännöksen puoliväliin – torpedot oli laukaistu alle kaksi minuuttia aikaisemmin – kun helvetti pääsi irti saattueen keskellä: ”Kaksi välähdystä ja mustia savupilviä. Kolmas korvia huumaava räjähdys ja valtava tulimeri, kokonainen höyrylaiva räjähti ilmaan. Se, missä oli kaksi savutorvea; lastina oli paljon ampumatarvikkeita.”<sup>10</sup>

Sekasorto jatkui, kun neljäskin torpedo räjähti. 5724-tonninen *s/s Empire Hawksbill* muuttui tulipalloksi, joka valaisi ympäristöä. Saksalaiset hyökkääjät seurasivat ihmeissään järjestämänsä uskomatonta näytelmää. Alusveteraani oli rakennettu San Pedrossa, Kaliforniassa vuonna 1920 Yhdysvaltain silloisen laivastoministeriön tilauksesta. Kasteessa alus sai nimekseen *s/s West Nivaria*. Nimeä muutettiin kahdesti ennen kuin se myytiin Isolle-Britannialle hädän hetkellä vuonna 1940. Aluksen uusi kotisatama oli Lontoo, missä se muutettiin puolustusta varten aseistetuksi rahtilaivaksi. Laivaan



(Vasemalla) Alikersantti Heinrich Bartels tarkkailee keulassa paapuurin puoleista neljännessä. Kullakin tähystäjällä oli vastuullaan 90 asteen sektori. Aamulla ja illalla vahtivuoroihin lisättiin joskus ylimääräisiä miehiä huonon näkyvyyden takia. Vuoden 1942 lopusta lähtien viidettä tähystäjää käytettiin lähes säännömukaisesti tarkkailemaan lentokoneita. Ilmatorjuntaan käytettiin MG 34-konekivääriä, joita U-564:llä oli kaksi, joskin aseiden teho oli rajallinen. (Alhaalla) "Kello 11.50: BD 9861 – saattue havaittu!" Tyynissä vesissä Suhren ja Gabler (etualalla) tarkkailevat saattue OS.34:n kaukana näkyviä aluksia. Ensimmäinen upseeri Lawaetz odottaa päällikön päätöstä, ja tähystäjät tarkkailevat ympäristöä aluksen ollessa satunnaisten lentokonepartioiden armoilla.

asennettiin 100 millin tykki sekä useita konekivääreitä ja sen nimeksi tuli *Empire Hawksbill*.<sup>11</sup> Kahden vuoden sodankäynnistä selvinneellä aluksella, sen kapteenilla Harold Theodore Lambilla, 37 miehistön jäsenellä ja ainoan kansitykin yhdeksällä tykkimiehellä ei ollut mitään mahdollisuuksia. S/s *Empire Hawksbill* oli yksi saattueen kahdeksasta ampumatarvikkeilla lastatusta aluksesta. Kun torpedon pää iskeytyi laivan kylkeen, ruumaan lastatut, Etelä-Afrikkaan matkalla olleet ammuksot räjähtivät ja repivät *Empire Hawksbillin* ja sen matkustajat kappaleiksi.

Aluksen palasia alkoi putoilla U-564:n ympärille ja Teddy käski vahtivuorossa olleet miehet suojaan. Hän itse jäi kuitenkin seuraamaan tulimerta. Saattoaluksen keula ilmestyi U-564:n ja palavan rahtialuksen jäänteiden väliin. Teddy käänsi päänsä ja kutsui Haringin komentosillalle tallentamaan tapahtuman kamerallaan. Yllätyksekseen Teddy kuuli ilman pakenevan sukellusveneen ilmasäiliöistä, ja U-564 alkoi vajota nopeasti pinnan alle.



(Alhaalla vasemmalla) Ylikersantti Karl "Stürkorf" Limburg oli ensimmäisen maailmansodan veteraani, jolla oli tuolta ajalta jo rautaristi. Hän oli erinomainen merenkulkualiupseeri, mikä olikin saattueiden ripeän yhdyttämisen edellytys. Taitoja tarvittiin myös sukellusveneidä kohtaamiseen Atlantin ulapalla. (Alhaalla oikealla) Alikersantti Werner Grünert ohjaa alusta tornista U-564:n lähestyessä kohdetta. Dieselkoneet työnsivät sukellusvenettä hitaasti eteenpäin, kun Suhren odotti vinottain saattueen edessä. Grünert oli taisteluruorimies ja keskittyi tarkkailemaan magneettista kompassia.

Mitä pirua? Sain vettä ämpärikaupalla niskaan, kun vedin luukun kiinni perässäni... Olen raivoissani.

"Oletteko sekaisin? Kuka tekee hälytyksen? Kuka käski sukeltaa?"

Stürkorf on hämillään huudosta. "Te itse annoitte käskyn, pomo."

"Kuka... mitä... miten niin?" Miesparka toimi täysin järkevästi. Käskin tähytäjät suojaan taivaalta sataneen rojun takia, mutta yleensä tein niin ennen hälytystä.

Tällä kertaa en huutanut hälytystä, vaan PK-miestä. "PK, PK." Perhanan propagandaministeriön toimittaja!<sup>12</sup>

Seuraavat kymmenen minuuttia Teddy raivosi silmittömästi. Hän kutsui onnettoman Haringin paikalle ja purki hänelle tunteitaan ahtaassa keskuksessa kirjavin merimiestermein. Lopulta Gabler keskeytti solvausten virran ilmoittamalla hiljaisella äänellä, että alus oli asettunut sadan metrin syvyyteen ja että voimistuvat potkuriäänet enteilivät vastahyökkäystä. Alikersantti Rudi Elkerhausen seurasi lähestyvää uhkaa vesikuuntelulaitteella. Pian Teddy käski laukaista





”Taivaalla tulvehtivat liekit heijastuvat vedestä... Kirkkaita välähdyksiä, siinä, loisketta ja taustalla korkeuksiin kohoava tulipatsas.” Suhrenin torpedoitu verotti OS.34-saattuetta. U-564 ei päässyt pakoon ilman vaurioita.

uuden harhautuskapselin. Kupliva laite irtosi U-564:n peräosasta samalla kun alus aloitti väistöliikkeet. Tällä kertaa aluksella oli onnea: HMS *Gorleston* pudotti kuusi syvyyspommia normaalin käytännön mukaisesti. Pommit räjähtivät kuitenkin kuplivan kapselin ympärillä ja U-564 pääsi vihdoin pakenemaan.

Uudesta harhautuskapselistä oli paljon apua vedenalaisessa paossa. Kokeneimmat päälliköt etenivät mahdollisuuksien mukaan pinnalla, jolloin sukellusveneeseen kapea siluetti ja nopea vauhti pääsivät oikeuksiinsa (vuonna 1942 liittoutuneiden pintatutka ei ollut vielä yleisessä käytössä, eikä Saksan laivasto vielä tiennyt sen olemassaolosta). Jos sukellusveneeseen oli pakko sukeltaa – tai jos alus sukelsi vahingossa, niin kuin Teddyn tapauksessa kävi – harhautuskapseli laukaistiin lähes säännönmukaisesti hämäämään pinta-alusten kaikuluotaimia.

Harhautuskapseli teki tyhjäksi suunnitelmat, joista Adolf Hitler ja Saksan laivaston johto keskustelivat Berliinissä vielä vuoden 1942 syyskuussa. Führer kaipasi ”harhautustorpedoa”, joka jäljittelisi sukellusveneeseen tuhoutumista. Alun perin Hitler totesi, että öljyllä ja rojulla täytetty torpedo voitaisiin laukaista, mikäli vihollisen hävittäjät seuraisivat sukellusvenettä pitkään. Sukellusveneiden päälliköt eivät kuitenkaan suostuneet käyttämään yhtä alustensa torpedoputkista sellaisen laitteen kuljettamiseen. Kompromissiratkaisu osoitautui ehkä saksalaisten tehokkaimmaksi kaikuluotaimen harhauttamiskeinoksi. Laitteen nimeksi tuli *Bold* (lyhenne *Koboldista* eli peikosta). Viisitoistasenttisen kotelon sisällä oli metalliverkko, johon oli pakattu 370 grammaa kalsium- ja sinkkiseosta. Kotelo puolestaan oli alumiinisäiliön sisällä. Säiliö laukaistiin sukellusveneeseen peräosasta erityisellä laukaisimella (jota miehistö kutsui pillerinviskaajaksi). Vedenpitävän alumiinikuoren sisällä oleva venttiili päästi säiliöön hiljalleen merivettä. Säiliön oli tarkoitus kellua noin kolmenkymmenen metrin syvyydessä. Säiliössä oleva kemiallinen yhdiste muodosti meriveden kanssa reagoidessaan vetykaasua, joka vuorostaan synnytti runsaasti kuplia. Kaikuluotaimessa kuplat muistuttivat sukellusvenehävaintöä. Yksi harhautuskapseli kupli jopa 25 minuuttia.<sup>13</sup>

Teddyn miesten jännittäessä auttaisiko Bold-harhautuskapseli heitä pakenemaan, saattue OS.34 järjestyi uudelleen tuhoisan hyökkäyksen jälkeen. Sokaisevan kirkkaat valoraketit kohosivat saattueen ylle ja voimistivat aavemaista kahden palavan laivan ja valkoisten hätärakettien loistetta. Teddy uskoi osuneensa neljään eri alukseen, joista kaksi upposi ja kaksi vaurioitui. Vielä vuosia myöhemminkin miehistön jäsenet olivat varmoja, että torpedot osuivat neljään eri



(Vasemalla ja alhaalla) Forster ja Suhren pysyivät saattue OS.34:n perässä ja alukset lähettivät toisilleen raportteja säännöllisesti. Yleensä viestiittämisestä vastasi Limburg.

alukseen yön pimeydessä. Liittoutuneiden muistiinpanojen mukaan Teddy oli oikeassa kahden uponneen aluksen suhteen, mutta muut alukset eivät kärsineet minkäänlaisia vahinkoja. *Empire Hawksbillin* lisäksi osuman sai 5372 tonnin painoinen m/v *Lavington Court*.

Tukeva alus, joka oli rakennettu tunnetun Harland & Wolffin telakalla Belfastissa vuoden 1940 aikana, sai yhden lamauttavan osuman. Saattueen huomio keskittyi *Empire Hawksbillin* näyttävään tuhoon, kun *Lavington Courtin* konemestari äkkäsi torpedon lähestyvän alusta ja käski kapteeni J. W. Sutherlandin muuttaa suuntaa. Se oli kuitenkin liian myöhäistä. Osumasta ei jostain syystä syntynyt kovaa räjähdystä eikä korkeaa vesipatsasta. Aluksi Sutherland luuli, että torpedo oli osunut hänen aluksensa vieressä olevaan s/s *Tuscan Stariin*. Torpedo oli kuitenkin osunut aluksen perässä olevaan säiliöön, joka oli täynnä juomavettä. Aluksi osumaa ei huomattu, mutta laivan ohjauslaitteet tuhoutuivat ja potkuri irtosi. *Lavington Court* kaarsi täyttä vauhtia paapuuriin pois saattueen reitiltä. Räjähdys tuhosi myös miehistön majoitustilat ja kuusi lepäämässä ollutta miestä. Sutherland käski pysäyttää ja hylätä holtittoman aluksen, kun eloonjääneet oli saatu turvaan. Pelastajat eivät kuitenkaan päässeet miehistön majoitustiloihin. Pelastusveneiden loitotessa vaurioituneen laivan luota Grimsby-luokan sota-alus HMS *Wellington* saapui paikalle ja pelasti Sutherlandin selvittääkseen tapahtumien kulun. Muut eloonjääneet jätettiin oman onnensa nojaan, koska saattue OS.34:llä oli vähän saattoaluksia. *Wellingtonin* päällikkö palasi hakemaan heitä myöhemmin.



Heti hyökkäyksen ja odottamattoman pikasukelluksen synnyttämän jännityksen hellitettyä U-564:ssä vallitsi rikkumaton hiljaisuus, kun miehet odottivat lisää kostoiskuja. Saattueen toiselta sivulta kantautui syvyyspommien heikkoja räjähdyksiä, kun HMS *Folkestone* iski U-654:n kimppuun. Rakenteisiin tiivistynyt vesi ja kosteat nahkakatkit lisäsivät osaltaan odotuksen tuskaa. HMS *Gorlestonin* potkuräänet risteilivät sukellusveneeseen yläpuolella. Paikallaan kellumisen ja syvyyspommien odottamisen sijaan Teddy päätti aloittaa nopean pakomatkan pinnalla. Pian paineilma suhisi säiliöihin ja alus alkoi kohota. Miehet olivat valmiit aloittamaan pakomatkan. Tähystäjät kerääntyivät tornin tikkaiden juurelle mukanaan punaiset lasit yön pimeyden varalle. Teddy odotti jo luukulla, ja heti kun Gabler ilmoitti komentosillan olevan pinnan yläpuolella, hän väänsi raskaista kädensijoista ja kiiruhti ulos tähyämään molemmille puolille. Läheisellä taistelukentällä *Hawksbill* hehkui vieläkin liekeissä. *Gorleston* oli vain 800 metrin päässä sukellusveneeseen takana. U-564 keinahteli saattoalusten ja pakenevan saattueen välissä. Gablerin konemiehet käynnistivät dieselkoneita ja alus lähti kiitämään kohti pimeää.<sup>14</sup>



Tiesimme, että pako oli vaarallinen, mutta yöllä vihollinen takanamme olimme melkein näkymättömiä ja etenimme täyttä vauhtia. Gabler teki ihmeitä dieselkoneilla.<sup>15</sup>

Yhtäkkiä brittialus havahtui ja aloitti takaa-ajon. Se ampui taivaalle valoraketteja ja yritti osua tykeillään pakenevaan sukellusveneeseen. Kaikuluotain oli havainnut Teddyn aluksen, jota oli aluksi luultu romuksi tai parhaimmillaankin epäilyttäväksi havainnoksi. *Gorleston* oli lähestynyt havaintoa kunnes tähystäjät huomasivat yllättäen pinnalle nousseen sukellusveneeseen. Teddy käski käynnistää sähkömoottorit dieselkoneiden rinnalle, ja aluksen nopeus kohosi hiljalleen seitsemääntoista solmuun. U-564 alkoi karata *Gorlestonilta*, jonka vaurioitunut perä hidasti sen nopeutta parilla solmulla. Tavallisesti se olisi pysynyt sukellusveneeseen perässä. HMS *Wellington* oli *Lavington Courtin* tuhon jäl-

keen liittynyt takaa-ajoon, ja molemmat laivat onnistuivat pitämään U-564:n näköetäisyydellä. *Gorleston* väisti töin tuskin tunnistamattonta rahtilaivaa, joka ilmestyi varoittamatta sadekuuron keskeltä. Sota-aluksen kansitykit suunnattiin laivaa kohti hyökkäyksen varalta. Myöhemmin selvisi, että alus oli saattueesta eksynyt *s/s Ettrick Bank*.

Epämukavan lähelle osuneen ammuksen kastelemana ja taivaalla loistavien valorakettien valossa Teddy vaati lisää tehoja. Aliluutnantti Herbert Waldschmidt väisti vaistomaisesti yläpuolella räjähtävää rakettia ja katsoi nolona, kuinka päällikkö virnisti hänen reaktiolielen. Teddyn riskinotto kannatti; U-564 oli enää muutaman minuutin päässä vapaudesta. Brittilaivojen ammuksat putoilivat aluksen taakse, mutta räjähdykset loppuivat kuin seinään, kun sukellusvene katosi hämärään. Onni ei koskaan ollut suosinut Teddyä, eikä se nytkään aikonut päästää häntä näin helposti pakoon.

Takaa-ajon luultiin jo päättyneen, kun U-564 tärähti voimakkaasti ja sen vauhti alkoi hidastua. Aluksesta tuprusi mustaa savua, joka nousi taivaalle tornin luukusta, levisi veden päälle ja peitti näkyvistä kuninkaallisen laivaston laivat. Teddy kauhistui, kun ylimekaanikko Hermann Krähin ääni kaikui vaimeasti ääniputkistossa: ”Alus ei voi sukeltaa. Tyyrpuurin dieselkone ei toimi.” Konehuoneessa oli ilmeisesti syttynyt tulipalo, ja joka soppi peittyi pimeyteen savun levitessä ympäri alusta. Miesten oli jo vaikea hengittää tukahduttavan savun keskellä. Suhren näki, kuinka laivat lähestyivät nopeasti paksun savun seassa. Paapuurin dieselkone yski siihen malliin, että pian sekin lakkaisi toimimasta. Suhren pudottautui vahtivuorossa olleiden miesten kanssa sukellusveneen kammottavaan ilmaan, sulki luukun ja käski sukeltaa 150 metrin syvyyteen (A+70) – tulipalosta huolimatta – kun brittien valonheittimet jo pyyhkivät aluksen tornia. Henkeä haukkoen konemiehet sammuttivat paapuurin puoleisen dieselkoneen ja kiihdyttivät sähkömoottorit täyteen vauhtiin. U-564:n keula painui pinnan alle samalla kun aluksen perästä laukaistiin useita Bold-harhautuskapseleita. Kaikki vapaana olevat miehet ryntäsivät keulan torpedotilaan nopeuttaakseen hätäsukellusta, sillä U-564 oli vaarallisesti vihollisen armoilla pyrkiessään kohti syyyksien suojaa. Gablerin silmät vuotivat virtanaan. Hän piti nenäliinaa nenän ja suun edessä voidakseen hengittää ja yritti pitää aluksen vakaana:

Sukellus onnistui ja kuulin sähkömoottorien käynnistyvän. En kuitenkaan voinut luottaa silmiini. En nähnyt edes kättäni. Savua oli kaik-

Lopulta sukellusveneiden käskettiin lopettaa jahti, ja loput OS.34-saattueesta pääsi karkuun. Viimeisen sananvaihdon jälkeen alukset lähtivät samaan suuntaan kaukana toisistaan kohti lännen ihmemaata.



kiällä; kaikki yskivät ja olivat tukehtumaisillaan. Sammuivatko valot? Mikseivät varavalot syttyneet? Pimeys ei hellittänyt, ja alus sukelsi syvemmälle. Äänien perusteella olimme 50 tai 60 metrissä.

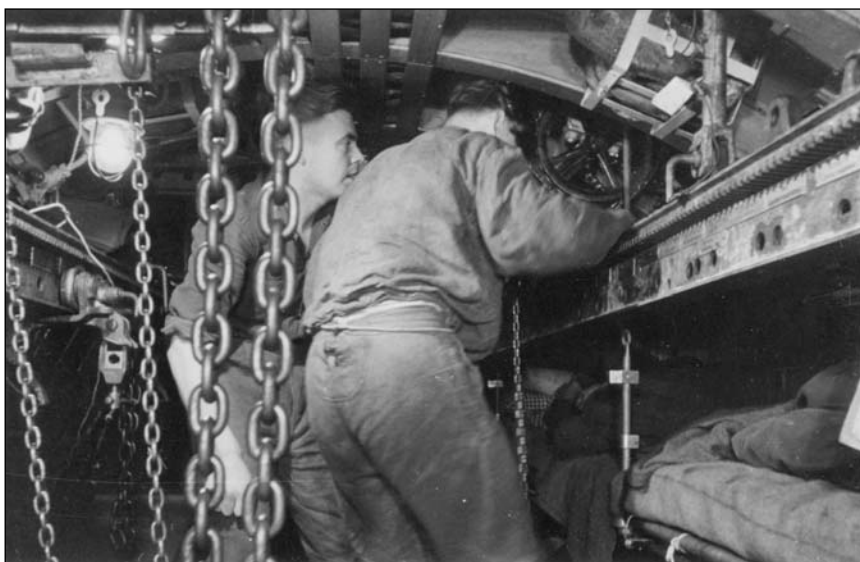
Konepäällikkö yritti saada aluksen vakaaksi, mutta keula kohosi korkeuksiin. Perä ei voi vajota keulaa alemmas, ja lopulta sukellus onnistui. Ilma oli savuista, sitä olisi voinut leikata veitsellä. Pidimme nenäliinoja nenän ja suun edessä, ja osa miehistä hengitti hengityslaitteen avulla. Etenimme kuutta tai seitsemää solmua, mutta saattolaiivat lähestyivät meitä täyttä vauhtia tappavan lastinsa kanssa.<sup>16</sup>

Sukellusveneen yläpuolella HMS *Gorleston* ja HMS *Wellington* kiisivät eteenpäin ja valmistautuivat hyökkäykseen. Britit eivät tienneet vihollisaluksen koettelemuksista, mutta eivät uskoneet sen päässeen pitkälle kovasti lainehtivassa sadekuurojen piiskaamassa meressä. Se kävi ilmi tilanteesta kirjoitetusta raportista:

[*Gorlestonin*] päällikkö uskoi voivansa seurata sukellusvenettä näköetäisyydellä. Tulitus keskeytettiin siinä toivossa, että saalis luulisi karistaneensa takaa-ajajat kannoiltaan. Ilmatorjuntatykit ja Browningit tähdättiin kuitenkin kohti alusta vastaiskujen varalta. Kello 1.22 sukellusveneestä alkoi nousta odotettua ja tervetullutta savua. Savu paksuni ja kello 1.35 saattoi melkein kuulla, kuinka toinen aluksen dieselkoneista sammui. Sillä hetkellä alus oli 2100 metrin päässä, mutta etäisyys alkoi huveta kunnes kello 1.39 huomattiin, että sukellusvene oli pysähtynyt ja yritti sukeltaa.<sup>17</sup>

HMS *Wellington* eteni pidemmälle ja pudotti kymmenen matalalla räjähtämään asetettua syvyyspommiä pakenevan sukellusveneen päälle. Räjähdykset paiskoiivat U-564:ää rajusti, mutta se ei kärsinyt minkäänlaisia vaurioita sukeltettuaan räjähdysten alapuolelle. HMS *Gorleston* pudotti vielä kymmenen syvyyspommiä, jotka oli asetettu räjähtämään 15 ja 42 metrissä. Ne räjähtivät jälleen kerran arvokkaaksi apuvälineeksi osoittautuneen harhautuskapselin ympärillä. Saattoaluksissa kuultiin tunnistamaton ”voimakas räjähdys”, jonka seurauksena britit uskoivat pommiin osuneen kohteeseensa. Molemmat alukset pudottivat vielä yhden sarjan syvyyspommeja epäilyttävien kulkuluotainhavaintojen perään, joten voitonjuhliin ei jäänyt aikaa. Alusten miehistöt kuitenkin uskoivat ”todennäköiseen” voittoon: ”Todisteiden hankkiminen oli mahdotonta, mutta sukellusveneen syvyys ja liikkeet tiedettiin niin hyvin, että oli vaikea kuvitella sen selvinneen raskaasta pommituksesta.”<sup>18</sup>

Puheet U-564:n tuhosta olivat kuitenkin



Onnistuneen iskun jälkeen U-564:n keulan torpedoputkiin ladattiin uudet torpedot. Aluksi irrotettiin kansilankut, joiden alla odotti kaksi torpedoa. Ylimatruusi Wilhelm Bigger kyykistyy puolitoistatonsin ankeriaan alle kädessään ketjut, joilla torpedot nostettiin paikalleen. Mekaanikkoalikersantti Gerhard Ehlers ja Bigge valmistelevat terästeliniitä ennen kuin ne kiinnitetään torpedoihin.



Ehlers, Bigger ja mekaanikkoylimatruusi Horst Becker laskevat paikalleen paksun tukipylvään, johon torpedo kiinnitettiin ennen kuin se nostettiin ylös rasvaamista ja torpedoputkeen työntämistä varten. Bigge kiinnittää tukevia hihnoja ensimmäiseen torpedoon samalla kun vapaalla oleva koneylimatruusi Reinhold Abel lukee yläsängyssä. Alempi sänky on siirretty syrjään. Torpedo-osaston "herrat" ilahtuivat kovasti putkien lataamisesta – kun lattian alla säilytetyt torpedot siirrettiin putkiin, alapunkat saatiin käyttöön ja elämä ahtaassa tilassa helpottui hieman.

kin ennenaikaisia. Alusta ei voitu tyhjentää savusta, mutta se alkoi pian kerääntyä kapean rungon lattialle. Miehistön vallannut jännitys alkoi laantua. Navigaatiopöydän ääressä seisoneen merenkulkualiupseeri Limburgin levollinen olemus auttoi varmasti osaltaan rauhoittamaan miehiä. Kumealla äänellään hän totesi kaikille kuuloetäisyydellä oleville, että aluksessa "oli pimeää kuin karhun perseessä".

Ihmeen kaupalla sukellusvene pääsi pakoan. Saattoalusten potkurien äänet katosivat vähitellen kaukaisuuteen. Tulipalo saatiin hallintaan 120 metrin syvyydessä, kun aluksen sisään päästettiin vettä hiilidioksidisammuttimien epäonnistuttua sammutuksessa. Teddy tajusi kuinka täpärällä oli, etteivät syvyyspommit olleet tuhonneet sukellusvenettä. Hän odotti viisaasti, että vihollisalusten ääniä ei kuulunut enää lainkaan:

Pyyhkäisin hien otsalta ja voin taas hengittää vapaasti. Viholliset lähtivät... Aluksen sisällä alkaa vähitellen näkyä valoa. Varavalot loistavat hi-

taasti ohenevan savun läpi. Käännyimme länttä kohti ja pidämme aluksen varovasti vakaana. Muuta ei tapahdu.<sup>19</sup>

Kello 5.45 Teddy käski nostaa aluksen pintaan, ja U-564 ilmestyi aution meren aalloille. Henkeä haukkovat tähytäjät kapusivat nopeasti sillalle samalla kun raitista ilmaa levisi aluksen sisään. Kaikki oli paksun mustan noen peitossa, ja Teddy käski Gablerin ja päädieselmekaanikko Krähin komentosillalle antamaan selvityksen tapahtuneesta. Gabler ei osannut kertoa mitään, koska hän oli ollut asemapaikallaan keskuksessa hätäsukelluksen aikana. Kräh kuitenkin osasi selittää, miksi sukellusvene oli ollut vähällä kohdata karmivan lopun. Joku dieselkonemiestistön jäsenistä – miestä ei mainita nimeltä aluksen lokikirjassa eikä Suhrenin omaelämäkerrassa – oli ajattele mattomasti jättänyt öljyisiä rättejä koneen pakoputken yläpuolelle. Aluksen liikehtiessä pakomat kalla äkkinäisesti rätit putosivat tulikuuman putken päälle, syttyivät tuleen ja putosivat pilssiin miesten ulottumattomiin. Kräh sai lopulta murrettua poistoventtiilit ja täytti pilssit merivedellä, jolloin roi hu sammui. Teddyn mukaan tulipalo ”alkoi pienestä, mutta sillä oli vakavat seuraukset”.<sup>20</sup>

Miesten aloittaessa vaikean siivousoperaation mustunut U-564 lähti taas seuraamaan saattueen arvioitua reittiä. Torpedoputket ladatain ja alus ohjattiin takaisin hyökkäyssyvyvyyteen. Kello 14 U-654 ilmestyi taas näkyviin. Forster oli pakotettu pois saattue OS.34:n lähetyviltä ennen kuin hän ehti aloittaa hyökkäystä. U-126 ei löytänyt saattuetta ja kolmas saattueen kimppuun lähetetyistä saalis-

(Alhaalla vasemmalla) Kun kolmimiehinen torpedoryhmä oli valmistellut torpedot lataamista varten, aluksen muut torpedomiehet auttoivat siirtämään painavat aseet paikalleen. Etualalla vasemmalla on aluksen kokki Hermann Hausruckinger, joka valmistautuu nostamaan ”ankeriaan” paikalleen.

(Alhaalla keskellä) Hausruckinger auttaa vetämään raskaan aseensa paikalleen. Hänen takanaan olevalla sängyllä näkyvä vaalea hellekypärä antaa vihjeen aluksen päämäärästä.

(Alhaalla oikealla) Kun sängyt oli taitettu pois tieltä ja torpedot siirretty paikalleen, aseet rasvattiin ja siirrettiin hitaasti käsipyörällä putkiin. Lattialla on aluksen kumiveneiden kaksi melaa, joita säilytettiin kansilankkujen alla.

(Oikealla) Päätorpedomekaanikko, mekaanikkoalikersantti Gerhard Ehlers – ainoa alipuseeri, joka ei nukkunut alipuseerien tiloissa, vaan keulan torpedotilassa rakkaiden ”ankeriaidensa” seurassa.

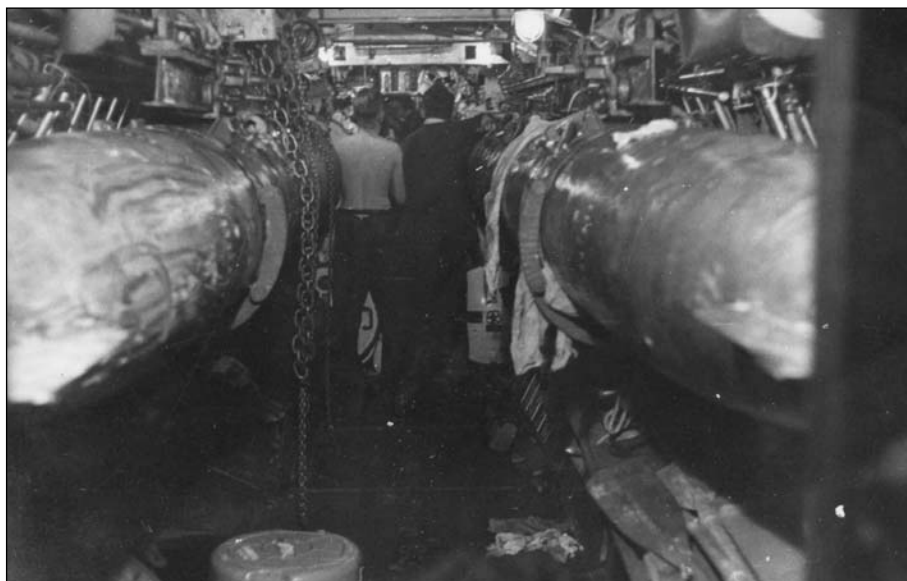




tajista, U-108, oli sekin ollut huono-onninen: yksikään kuudesta sen ampumasta torpedosta ei osunut maaliin, ja lopulta alus menetti kosketuksen koko saattueeseen. Teddyn osumat jäivät Sierra Leoneen matkalla olleen saattue OS.34:n ainoiksi tappioiksi.

U-564 ja U-654 etsivät saattueen jälkiä yhdessä koko päivän. Moni muukin alus osallistui etsintään. Suhren ja Forster lähtivät omille teilleen iltahämärän peittäessä aavan Atlantin valtameren. Kun kiivas ja hermoja raastava taistelu oli nyt ohi, miehistö rentoutui parhaaksi katsomallaan tavalla ja korjasi samalla alusta. Yön laskeutuessa tulipalon aiheuttamaa nokea oli enää vähän näkyvissä, ja päällikkö kehui koväänisten välityksellä miesten, jopa rätit unohtaneen "tollon" kylmäpäisyyttä hyökkäysten aikana. Krähin mielestä syyllistä olisi pitänyt syyttää virallisesti, mutta Suhren vastusteli. Hänen mukaansa teko ei ollut tahallinen, vaan hajamielisuudesta aiheutunut typerä vahinko. Syyllinen olisi kuollut muiden mukana, jos alus olisi uponnut. Mustunutta alusta puunanneiden miesten vihamieliset katseet riittivät rangaistukseksi.

U-564 halkoi Atlanttia ja Teddy lopetti metsästyksen saatuaan radion välityksellä luvan sukellusveneläivaston esikunnasta. Saattue OS.34 pääsi pakoon. Miehet palasivat pitkävetisiin rutineihinsa ja makasivat





Jotta U-564 olisi pysynyt koko ajan huippukunnossa, aluksen tekninen miehistö joutui huoltamaan sitä jatkuvasti. Merisotilailla oli neljän tunnin vahtivuorot, kun taas mekaniikoilla oli kuuden tunnin vuorot. Tässä kuvassa mekaniikkoylimatruusi ja paapuurin dieselkoneen lämmittäjä Walter Labahn vaihtaa vastuullaan olevan koneen sylinterinkantta samalla kun sukellusvene etenee pinnan alla sähkömoottorien voimalla.

sängyissään lukemassa, jutustelemassa tai nukkumassa. Suhren kävi makuulle ja hänen selkäänsä särki niin kuin aina jännityksen jälkeen. Hän kävi taistelua läpi mielessään. Mahtava tuho näyttäytyi hänen sielunsa silmin kuin jokin omituinen elokuva:

Se oli kuin jumalten tuho. En koskaan enää nähnyt merellä mitään vastaavaa. Ammuslaivan räjähdys oli ainutlaatuinen kokemus. Se piirtyi lähtemättömästi mieleeni. Saattoalusten langettamat varjot, taivaalla loistavat valoraketit...<sup>21</sup>

Kauas U-564:n taakse jäänyt ja pahasti vaurioitunut *Lavington Court* jäi ihmeen kaupalla pinnalle. Laivan miehistö palasi myöhemmin HMS *Wellingtonilta* tutkimaan vahinkoja. Alukselta löydettiin vielä neljä loukkaantunutta miestä, jotka olivat kiivenneet turvaan tuhoutuneen miehistötilan ikkunasta. Aluksen todettiin olevan liian huonossa kunnossa Englantiin palaamista varten, ja sen miehistö kuljetettiin maihin. Alus päätettiin kuitenkin pelastaa ja Gibraltarilta lähetettiin kaksi korvettien saattamaa hinaajaa etsimään sitä. Heinäkuun 26. päivänä *Prudent*-hinaaja löysi aluksen. Laivan runkoon kiinnitettiin kestävät touvit ja sitä hinattiin viisi päivää kohti Englantia, mutta lopulta pelastusyritys kuivui kokoon, kun alus uposi elokuun ensimmäisenä päivänä.

Korvetti HMS *Rhododendronin* virallinen raportti kertoo aluksen viimeisistä hetkistä:



Haringin oli vaikea kuvata Labahnin ahdasta työympäristöä, koska valokuvien ottaminen ei onnistunut muualla kuin aluksen poikki kulkevassa kapeassa käytävässä. Labahn turvautui raakaan voimaan ylimekaanikko Hermann Krähin avulla. Miehet yrittivät irrottaa sylinterinkannen muttereita vaihtoa varten.



*Lavington Courtin* sijainti oli 49° 40' pohjoista leveyttä ja 18° 04' läntistä pituutta ja nopeus viisi solmua, kun se yhtäkkiä katosi. Etsimme kulkuluotaimella ja valoraketeilla, mutta turhaan... alusta EI [alkuperäinen painotus] torpedoitu. Se upposi laipion murtumisen takia...

Näin Teddyn toinen uhri saattue OS.34:stä painui viimein aaltojen syliin päiväkausia torpedon osuman jälkeen. Alus vei mukanaan pohjaan 6000 tonnia Pohjois-Afrikkaan matkalla olleita sotatarvikkeita.