

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav Světových Dějin

Diplomová práce

Bc. Jiří Almer

**Arktický konvoj PQ 16, jeho organizace
a vojenskohistorické souvislosti**

**Arctic convoy PQ 16, its organization
and military-strategic context**

Praha 2015

prof. PhDr. Mgr. Václav Horčíčka, Ph.D.

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych chtěl poděkovat svému vedoucímu diplomové práce profesoru Václavu Horčíčkovi za podporu, cenné rady a připomínky během vedení práce. Dále tímto děkuji svým kolegům z Centra pro studium populární kultury, především doktorům Ondřeji Danielovi, Tomáši Kavkovi a Miroslavu Michelovi za vydatnou pomoc a podporu při mých badatelských činnostech. Především bych pak chtěl poděkovat svému příteli Petrovi Habrychovi za pomoc s překladem cizojazyčného materiálu a své kolegyni Bc. Karolíně Mádlové a jejím rodinným příslušníkům za pomoc s korekturami a formální úpravou práce.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 7. 7. 2015

podpis

ABSTRAKT

Tématem této práce je spojenecký arktický konvoj PQ 16 a jeho souvislosti v rámci dějin vojenských, politických ale i dějin válečné každodennosti. K této operaci a s ní spojené námořní bitvě došlo na konci května 1942. Práce, jež obsahuje sedm kapitol, se zabývá jednak plavbou samotného uskupení PQ 16, ale i spojeneckou námořní strategií a taktikou uplatňovanou na arktickém bojišti druhé světové války. V rámci interpretace významu konvoje z hlediska materiální pomoci Sovětskému svazu text zahrnuje i širší pojednání o výzkumu této problematiky celkově, především v souvislosti s častým ideologickým zatížením minulého výzkumu na obou stranách znesvářených bloků. Pro svou práci autor čerpá především z nevydaných archivních pramenů z Velké Británie, přičemž se zabývá i možnostmi jejich analýzy a interpretace v kontextu výzkumu námořních dějin druhé světové války. Závěry práce se týkají posouzení významu konvoje PQ 16 jako důležitého námořního vítězství Spojenců.

KLÍČOVÁ SLOVA

Druhá světová válka, námořní válka, spojenecké arktické konvoje, námořní strategie

SUMMARY

The theme of this work is an Allied Arctic convoy PQ 16 and its connection to history within the military, but political and military history of everyday life. For this voyage and its associated naval battle took place at the end of May 1942. In the seven chapters deals with both sailing alone group PQ 16, as well as the Allied naval strategy and tactics applied on the Arctic battlefield of World War II. In the context of interpreting the meaning convoys in terms of material assistance to the Soviet Union, the text includes a broader discussion of research on this issue globally, especially in connection with the frequent ideological load previous research on both sides of the warring blocks. Work is mainly based on unpublished archival sources from the UK, while also dealing with the possibilities of their analysis and interpretation in the context of research nautical history of the Second World War. The conclusion concerning the appraisal výzamu convoy PQ 16 as a major naval victory of the Allies.

KEYWORDS

World War II, naval war, allied arctic convoys, naval strategy

Obsah

1 ÚVOD.....	8
2 KOMENTÁŘ KE ZDROJŮM.....	15
3 SPOJENECKÉ ARKTICKÉ KONVOJE V ROCE 1941 A NA POČÁTKU ROKU 1942.....	30
4 POLITICKÉ A VOJENSKOSTRATEGICKÉ POZADÍ KONVOJE PQ 16.....	34
5 PROMĚNY ORGANIZACE SPOJENECKÝCH ARKTICKÝCH KONVOJŮ A PODMÍNKY ARKTICKÉHO BOJIŠTĚ.....	42
6 PRVNÍ KONVOJOVÁ BITVA NA DÁLNÉM SEVERU A TAKTICKO-STRATEGICKÁ VÝCHODISKA SPOJENCŮ.....	54
7 BITVA O KONVOJ PQ 16	61
8 VÝSLEDKY A ZHODNOCENÍ PLAVBY PQ 16.....	79
9 ZÁVĚR.....	84
10 POUŽITÉ ZDROJE.....	87
11 PŘÍLOHY.....	91

1 Úvod

Arktické konvoje patřily mezi nejsložitější vojenské operace druhé světové války. Na jejich plavbách a organizaci se podílela vojska a námořnictva mnoha národností bojujících proti nacistickému Německu. Kromě válečných lodí nesly největší tíži těchto bojů posádky obchodních lodí, tato pravidla měla navíc velmi omezené možnosti obrany proti útokům z moře i ze vzduchu. Jejich námořníci společně s posádkami především menších lodí eskort konvojů svedli jednu z nejdelších a nejurputnějších bitev v dějinách námořnictví.

Operace v arktických mořích znamenaly také boj proti neústupným přírodním živlům. V těchto zeměpisných šířkách, obzvláště v zimních měsících, dochází mimo jiné k bouřím, hurikánům a nevyzpytatelným teplotním výkyvům. Tyto překážky a navíc pravidelné střídání polární noci a polárního dne dělaly z Arktidy nejnehostinnější bojiště druhé světové války.

Plavby spojeneckých arktických konvojů probíhaly mezi lety 1941-1945. Jejich počátek spadá do léta 1941, nedlouho po napadení Sovětského svazu nacistickým Německem. Tyto konvoje představovaly jednu z tras, kudy plynula vojenská a materiální pomoc z Velké Británie a Spojených států, jejíž důležitost spočívala v relativní blízkosti frontové linie a v nejmenší vzdálenosti od obou západních zemí.¹ To bylo vykoupeno jednak výše zmíněnými nehostinnými podmínkami, ale především vysokým rizikem napadení ze strany Němců, kteří od roku 1940 okupovali Norsko a využívali jeho námořní a letecké základny. Není tedy těžké si domyslet, že plavba arktických konvojů byla velice ztrátová, na dně polárního moře skončila stovka spojeneckých obchodních lodí,² nemluvě o vysokém počtu bojových plavidel.³

Za nejtěžší období těchto plaveb se považuje především první polovina roku 1942. Konvojové operace však probíhaly do konce války a tvrdé boje zde pokračovaly, přestože o vítězství Spojenců ve válce již nebylo pochyb. Nabízí se tak teze, že konvojové operace se udržovaly také za účelem vyčerpání německých námořních sil. Kdy však přesně došlo k obratu na "arktické frontě" a dá se tento okamžik vůbec určit?

Námořní historik Peter C. Smith vydal v roce 1975 knihu *Vítězství v Arktidě*, která se týkala konvoje PQ 18. Anabáze tohoto uskupení a krutý boj, jenž jeho plavba vyvolala, se dle argumentů Smithe, ale i většiny námořních historiků považuje za okamžik zlomu na arktické

¹BÁRTL, Stanislav, *Zkáza černé eskadry: kapitoly z bitvy o Arktidu 1941-45*, Praha 1968, s. 54-55.

²SCHOFIELD, B. B., *The Russian Convoys*, London 1964, appendix, s. 223.

³KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993, appendix, s. 233.

trase. PQ 18 se ubránil neustálým útokům ze strany německého námořnictva a letectva, přičemž spojenecký odpor způsobil útočnickům takové ztráty, že se Němci již nikdy neodhodlali k náporu v podobném rozsahu.

Na konvoj PQ18 se jako na rozhodující bitvu hledí také z toho důvodu, že jeho předchůdce, nechvalně známý PQ 17, byl zmasakrován. Tato porážka opět vyvolala krizi a třenice mezi Sovětským svazem na jedné straně a Američany a Brity na straně druhé o samotném smyslu konvojových operací na dálném severu. To, že Spojenci vytrvali a své operace nezastavili, nakonec přineslo úspěch v podobě osmnáctého konvoje, který drastickým způsobem ochromil především síly Luftwaffe. Hrozivé německé hladinové loďstvo sám Hitler svými rozkazy omezil v jeho operování, důsledky této nečinnosti se pak projevily v neúspěchu výpadu proti uskupení JW 51B z prosince 1942.

Výše uvedená východiska většiny angažovaných historiků sice svou logikou působí velice důvěryhodně, nesou se však ve víru interpretačního proudu "rozhodujících vítězství," což se při hlubším pohledu na kontext vojenských dějin celkově může ukázat poněkud zavádějící. Nezřídka se totiž stává, že události, jež hodnotíme po delším časovém horizontu jako rozhodující, mohou být „pouze“ logickým vyústěním toho, k čemu již bylo dávno nakročeno. Při této problematice však snadno můžeme vkročit na tenký led zpochybnování seriózně dokázaných faktů. Proto je třeba posuzovat tyto interpretace případ od případu.

V průběhu druhé světové války došlo k událostem, které skutečně jediným důležitým momentem změnil průběh tažení a strategické situace, například bitva u Midway. Zároveň však například za sovětským vítězstvím u Stalingradu musíme vidět i celkové oslabení německé armády, jež hrozilo kolapsem bez ohledu na místo boje. V případě podobně dlouhých a náročných tažení dle mého soudu skutečně nelze jednoznačně určit „zlomový bod“, ale spíš dlouhodobější tendence, které se projevily událostí, jež byla jejich důsledkem. Ta se pak zapsala do dějin jako ona rozhodující bitva, na níž pak mnohdy zakládáme osy naší vlastní interpretace.

Podobnou optikou musíme dle mého názoru nahlížet i na případ spojeneckých arktických konvojů. Tento náročný zápas se sice na konci roku 1943 stal pro spojence prakticky vyhraným, neznamenalo to však žádné ulehčení situace či vidinu blízkého vítězství. Eskorty konvojů zůstávaly nadměrně početné až do konce války, stejně tak síly, kterým čelily. Nervy drásající zápas trval nadále, třebaže již nedošlo k tak těžkým ztrátám jako v letech 1941/42.

Peter C. Smith skutečně výtečně zpracoval látku plavby uskupení PQ 18, kdy využil všemožné nevydané archivní materiály. Na základě výsledků svého výzkumu tvrdí, že za druhé světové války došlo ke třem konvojovým bitvám, které byly svou důležitostí významnější než jiné. Má na mysli konvoj PQ 17, maltský konvoj *Pedestal* a právě PQ 18.⁴ Už k tomu lze okamžitě namítnout, že vynechal známý "Grettonův konvoj" z přelomu dubna a května 1943, který se považuje za zlom v bitvě o Atlantik. Podobně můžeme uvést sovětskou evakuaci Tallinnu ze srpna 1941, známou jako "minová bitva u Tallinnu" či pod pojmem „ruský Dunkirk“. Při této operaci činily ztráty sovětského konvoje přes 50%, nemluvě o zkáze bojových plavidel.⁵

Dle mého soudu se Smith přinejmenším nezamyslel nad spojeneckou konvojovou situací z více hledisek, například v otázce ztrát životů či historické paměti, přestože jinak prokázal vysokou odbornou znalost. Bitva o konvoj PQ 18 se v jeho pohledu vyznačovala především nasazením „vítězného“ prostředku, eskortní letadlové lodě, tedy rozhodující zbraně proti ponorkám a letadlům. Nejednalo se však o novou věc, neboť tato plavidla byla využita a úspěšně vyzkoušena v průběhu války již dříve.⁶ Pokud bychom tento fakt upozadili, PQ 18 nápadně připomíná konvojovou bitvu, ke které došlo o tři měsíce dříve – bitvu o konvoj PQ 16.

Má-li být PQ 18 příkladem hrdinské obrany proti vytrvalému a zákeřnému nepříteli, o PQ 16 to opticky musí platit dvojnásob. Jaký je však skutečný význam bitvy o konvoj PQ 16? Došlo právě díky praxi jeho plavby k vyvinutí účinné taktiky, která byla korunována úspěchem při následných operacích? Dá se katastrofa konvoje PQ 17 tudíž interpretovat jako trestuhodné zanedbání již aplikovaného a účinného postupu? Zaslouží si plavba PQ 16 výraznější místo v dějinách této anabáze? Dá se na ni takto nahlížet i z pozice každodenního života "obyčejných" námořníků, letců či vojáků?

Odpovědět na výše položené otázky je hlavním cílem této práce. Chci poskytnout co nejkomplexnější pojednání o vojenské operaci konvoje PQ 16, která dosud stojí mimo hlavní zájem většiny v této tematice bádajících historiků. Práce, které byly o tomto konvoji napsány, se většinou zaměřují pouze na jeden pohled či příběh. Navíc v nich nebývají využity všechny prameny, které jsou v současné době k dispozici. Jejich autoři navíc neposkytují žádné metodologické pokyny k jejich interpretaci. Z toho důvodu je mým cílem také objasnění

⁴SMITH, Peter C, *Vítězství v Arktidě: příběh konvoje PQ 18*, Praha 2009, s. 11.

⁵HRBEK, Jaroslav, HRBEK, Ivan, *Krvavé oceány*, Praha 1994, s. 32-33.

⁶Tamtéž, s. 76-77.

práce s níže uvedenými archivními prameny jako typovými zdroji pro výzkum v tematice arktických operací, ale i spojeneckých konvojů za druhé světové války celkově.

Metodologicky chci navázat především na zmíněného Petera C. Smithe, přičemž chci hledat souvislosti jednak z pohledu geopoliticko-strategického, ale i optikou válečné každodennosti. Budu vycházet především z nevydaných pramenů, které se výraznějším způsobem týkají konvoje PQ 16. Jedná se o prameny Admirality, konkrétně o složky konvojových operací, jež se nacházejí v britském Národním archivu (The National Archives, London, Kew). Při jejich interpretaci budu vycházet jednak z metody P. C. Smithe, ale také z vlastních zkušeností s jinými prameny Admirality, z nichž jsem čerpal pro svou bakalářskou práci *Organizace spojeneckých arktických konvojů 1941-1942*.

Pro svůj výzkum se ovšem nespokojím pouze s těmito prameny, i když představují nejdůležitější zdroj. Kromě stěžejních odborných publikací využiji především memoáry, případně i romány s prvky reportáže a autobiografie. Dle mého soudu by neměly být opomenuty již z toho důvodu, že v době svého vzniku mnohdy sloužily jako téměř jediné svědectví o tehdejších událostech pro širší veřejnost, ale i pro badatelské prostředí.

Mnoho dalších souvislostí nalezneme optikou válečné každodennosti. Pod tím pojmem si představuji jednak každodenní život „obyčejných“ vojáků a velitelů, kteří neovlivňovali strategická plánování, ale také „malé“ boje, jimiž tito lidé procházeli a jež jsou zachycené ve stovkách a tisících hlášení, v tomto případě kapitánů obchodních lodí nebo lodí eskort konvojů. V rámci výzkumu na základě pramenů Admirality dochází dle mého soudu k prolnutí jak linie globálně strategické, tak i válečné každodennosti.

V těchto archivních složkách najdeme jak zmíněná „marginální“ hlášení například o stavech plavidel či zprávy na základě rutinního, často bezvýsledného boje, tak i obsáhlejší hodnocení, rozkazy a depeše vysokých vojenských představitelů, kteří měli vliv na globální vedení války. Při vyvážené interpretaci obou těchto linií máme možnost posoudit důležitost jednotlivé plavby či bitvy, v tomto případě konvoje PQ 16. Zároveň přitom může dojít k odhalení mnoha nepřesností či omylů, které běžně přijímají i fundovaní historici. Mnohé prameny přinášejí rozdílné údaje, především v případě časových ohraničení, nelze tedy vždy zcela přesně určit, kdy se zmíněná událost přesně odehrála.

Práce Petera C. Smithe svým způsobem navodila novou fázi výzkumu arktických konvojů. V druhé polovině sedmdesátých let docházelo k odtajňování pramenů a k vydávání prací, které budily velký zájem a přinášely mnohdy šokující závěry. Za vše mluví soudní spor kontroverzního britského historika Davida Irvinga s velitelem eskorty konvoje PQ 17

kapitánem Jackem Broomem. V současné době se v souvislosti s arktickými konvoji mluví spíše v "pozitivním" slova smyslu, nejnovější zprávy hovoří především o dekorování dříve nedocenených veteránů⁷ nebo se pracuje na zachování jejich vzpomínek a artefaktů.

Jako velmi významný projekt pak působí vznikající Muzeum arktických konvojů (The Russian Arctic Convoy Museum Project⁸), jehož databáze vzpomínek námořníků se postupně zvětšuje. Muzeum se nachází v Loch Ewe, tedy na bývalém místě shromažďování arktických konvojů, zatím je však pouze ve stádiu vzniku a hledá donátory pro rozšíření své činnosti. Cílem projektu má být mimo jiné komunitní centrum, v němž se mají udržovat vzpomínky účastníků celé anabáze ze všech angažovaných zemí a překlenout rozdíly a antagonismus mezi bývalými spojenci způsobený Studenou válkou.⁹ Mimo jiné například nově vydané paměti námořního poručíka Graema Ogdena, kapitána lodi *Lady Madelaine* z eskorty PQ 16 vycházejí právě ve spolupráci s nově vznikajícím muzeem.¹⁰

V Českém prostředí stojí toto "okrajové bojiště" stále poměrně mimo badatelský zájem, ačkoli jeho souvislosti mají velký význam pro výzkum druhé světové války celkově. Při jejich zanedbání může i z per profesionálních historiků dojít k trestuhodnému zkreslení. V minulosti v tuzemském prostředí často docházelo k přejímání sovětských interpretací, které většinou bagatelizovaly význam západní pomoci pro vítězství ve druhé světové válce.

K podobným "uklouznutím" však dochází i dnes, když mnozí autoři přejímají práce západních historiků, jež často navazují na studenoválečný či totalitářský kontext. Například Václav Veber ve své knize o J. V. Stalinovi prohlašuje, že Sovětský svaz vyhrál válku za nezastupitelné pomoci západních spojenců,¹¹ což je dle mého názoru podobně krátkozraké, jako v případě její bagatelizace. Také z těchto důvodů je nutné dbát na detailní výzkum realizace této pomoci a jejího nejspíš nejviditelnějšího a také nejkrvavějšího prostředku - arktických konvojů.

Touto prací věnovanou arktickému konvoji PQ 16 a jeho organizačním a vojenskostrategickým souvislostem navazuji na svou výše uvedenou bakalářskou práci, v níž jsem se podobnou metodou zabýval vývojem arktických konvojů v jejich počátečním období

⁷BBC NEWS, *Medal and clasp for Arctic convoy and bomber veterans*, 26. 2. 2013, on-line, <http://www.bbc.com/news/uk-21583176> .

⁸Russian Arctic Convoy Museum, on-line, <http://www.russianarcticconvoymuseum.co.uk> .

⁹SAYENKO, Sergei, *Britain unveils memorial to Arctic convoys*, *The Voice of Russia*, 24.8. 2009, on-line, <http://sputniknews.com/voiceofrussia/2009/08/24/276217/?print=1> .

¹⁰OGDEN, Graeme, *My Sea Lady: An Epic Memoir of the Arctic Convoys*, London 2014, obálka.

¹¹VEBER, Václav, *Stalinovo impérium: (Rusko 1924-1953)*, Praha, 2003, s. 104.

a především pak praxí organizace těchto plaveb. V této diplomové práci však problematiku rozvedu ještě hlouběji a budu se více věnovat interpretacím spojenecké pomoci Sovětskému svazu. Chci navázat na výzkum zejména angloamerických historiků, na jejichž východiscích se tato práce především zakládá, dále pak zdůraznit důležitost tematiky spojeneckých arktických konvojů pro české prostředí.

Podobně jako v bakalářské práci se bude úvodní kapitola zabývat komentováním zdrojů, a to jak prameny, tak i odbornou a neobornou literaturou a jejími autory. Archivní prameny podrobím kvalitativní analýze a budu se zabývat jejich využitelností a hierarchií. Interpretaci odborné, populárně naučné, ale i memoárové a románové literatury vztáhnou jednak k její využitelnosti pro tematiku konvoje PQ 16, především však k celkovému výzkumu arktických konvojů a spojenecké pomoci Sovětskému svazu. Nové metodologické možnosti nastíním především v souvislosti s výzkumem válečné každodennosti.

Druhá kapitola se bude týkat pojednání o spojeneckých arktických konvojích v letech 1941-1942, přičemž bude zakončena konvojem PQ 14. Stručnější povaha této kapitoly má svůj účel především v rámcovém načrtnutí celé problematiky, osvětlení počáteční konvojové praxe a položení základu pro další podrobnější části, jež jsou jádrem této práce.

V následné kapitole se zaměřím na politické a globálně-strategické souvislosti konvoje PQ 16. Naváží při tom rovněž na svou bakalářskou práci, v níž jsem tuto problematiku uzavřel v souvislosti s inkluzí Sovětského svazu do programu Půjčky a pronájmu (Lend-lease) a podepsání tzv. Prvního moskevského protokolu. V období předcházejícím plavbě konvoje PQ 16 došlo ke krizi důvěry mezi Spojenci a zároveň se připravoval podpis tzv. Druhého protokolu. V závěru kapitoly zhodnotím důležitost plavby PQ 16 v rámci vojenských dodávek pro SSSR a zmíním se i o základních interpretačních východiscích v rámci problematiky. Tato část práce se bude zakládat výhradně na odborné literatuře.

Konkrétními změnami v organizaci arktických konvojů a vlivem sílící angažovanosti obchodního loďstva Spojených států se bude zabývat čtvrtá kapitola. Na základě nevydaných pramenů, odborné i memoárové literatury se budu zabývat komplexitou konvojové organizace na Dálném severu v období mezi květnem a červencem 1942, ale i každodenním životem námořníků obchodního a válečného loďstva v této oblasti.

Pátá kapitola se bude věnovat konkrétní spojenecké a zároveň německé taktice související s přípravami na plavbu PQ16. Dojde v ní ke zhodnocení předchozího boje na arktické konvojové trase, tedy konvojů PQ 15 a QP 11, dále načrtne možnosti strategických a taktických změn, jaké mohl vyvolat případný úspěch či neúspěch následné plavby, na což

navážu v závěrečné kapitole. Dále se bude zabývat konkrétními přípravami na vyplutí konvoje PQ 16.

Samotné bitvě se bude věnovat hlavní šestá kapitola. Vývoj bitvy budu zkoumat z hlediska válečné každodennosti, přičemž kapitolu rozdělím do úseků na bázi jednotlivých dnů plavby. Základem budou opět nevydané prameny fondu Admirality, často však doplněné o memoáry pamětníků či sebrané rozhovory s nimi, především na základě práce Michaela Wallinga (viz kapitola Komentář ke zdrojům).

Práci zakončí sedmá kapitola týkající se zhodnocení plavby konvoje a následných taktických i strategických doporučení, jež přednesli nižší spojenečtí námořní velitelé. Jejich vytyčení, aplikace a vliv na další konvojové plavby položí základ pro závěr práce, v němž odpovím na otázky týkající se významu konvoje PQ 16.

2 Komentář ke zdrojům

V této části práce se budu věnovat zdrojům, z nichž jsem čerpal, přičemž navazuji na svou bakalářskou práci, kde jsem se věnoval interpretaci archivních materiálů fondu Admirality celkově a zmínil jsem nejzásadnější odborná a populárně naučná díla o arktických konvojích.

Primární zdroje pro mou práci jsou archivní prameny složky ADM (Admiralty), nacházející se ve Velké Británii v londýnském Národním Archivu. V tomto případě jsem se "omezil" povětšinou na ty prameny, které se konkrétně zaměřují na konvoj PQ 16, či s touto plavbou a její organizací výrazněji souvisí. Budu se pohybovat opět v rámci složky ADM 237 zaměřené na konvojové operace, v případě zmíněného PQ 16 se jedná o podsoubory ADM 237/176 a ADM 237/167, což je na první pohled silně náchylné k záměně.

Druhým významným archivním zdrojem je ADM 234/369 *Battle Summary No. 22*. Jak jsem již zmínil ve své bakalářské práci,¹² v rámci složek ADM muselo dojít k změně řazení, neboť významní historici používají při citacích z ADM 234/369 odkazy k ještě dalším materiálům, které ve složce, kterou jsem zkoumal v roce 2013, již obsaženy nejsou. Jednalo se nejspíš o odkazy na jednotlivé zprávy a depeše, které měly specifická a poměrně složitá číslování, jež se mi již nepodařilo dohledat, neboť nově uzpůsobený vyhledávač Britského národního archivu je nezná.

Základem ADM 234/369 tak zůstává narativ, který byl jako edice dokonce v roce 2013 vydán jako *The Royal Navy and the Arctic Convoys: Naval Staff History*.¹³ Předními britskými historiky arktických konvojů, především Paulem Kempem a Richardem Woodmanem, je tato složka velice protěžovaná, ovšem citují z ní ve starém řazení. Při své hlubší analýze konkrétních bojových operací konvoje PQ 16 jsem však v rámci *Battle Summary* narazil na rozpory a nejasnosti, kterým se budu záhy věnovat.

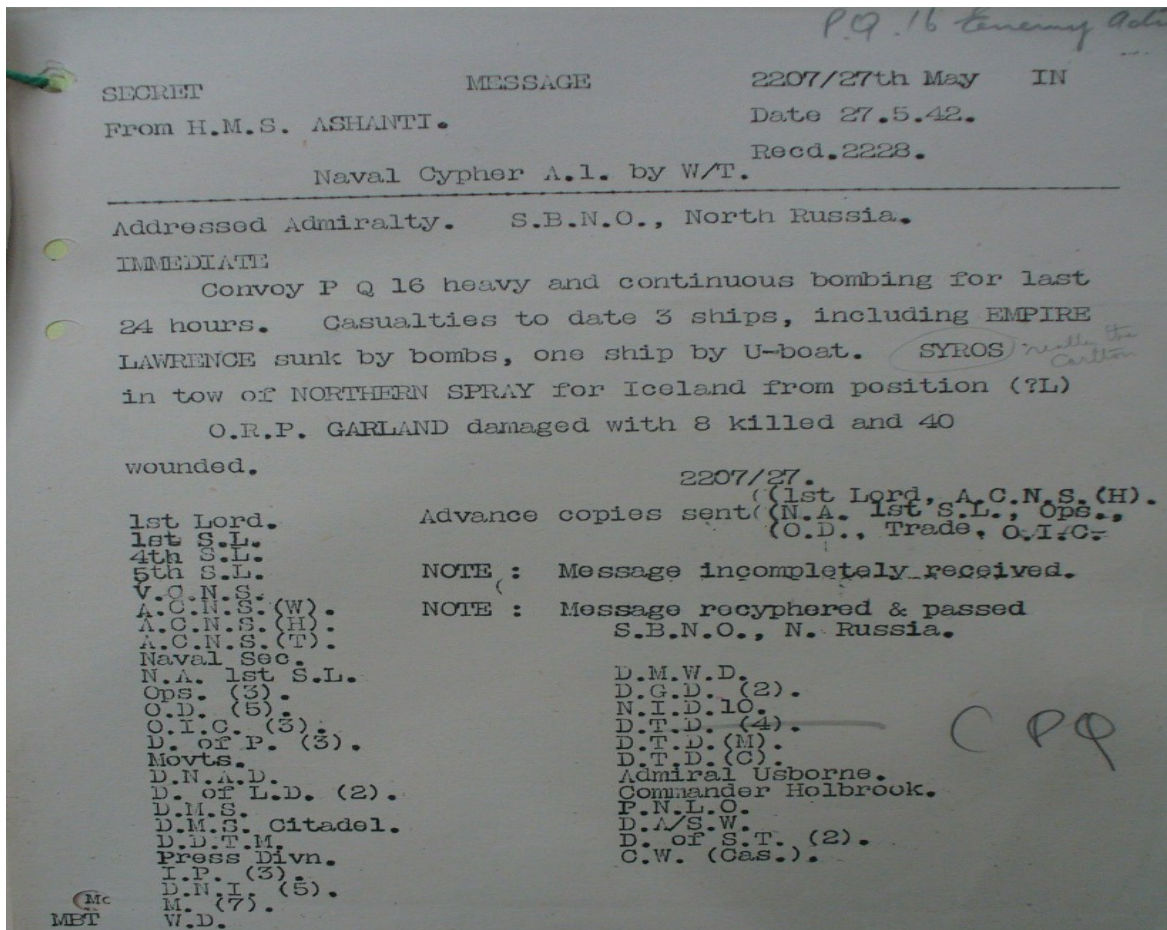
V souvislosti s tím se dostávám ke konkrétní příkladové analýze a kritice pramenů ve složkách ADM 237/176 a ADM 237/167. Ty se obsahem příliš neliší, obě obsahují soubor depeší, šifrovaných zpráv, deníků, pokynů, instrukcí a konečně především narativů a zpráv

¹²ALMER, Jiří, *Organizace spojeneckých arktických konvojů 1941-1942*, Bakalářská práce, Filosofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha 2013.

¹³LLEWELLYN-JONES, Malcolm, ed., *The Royal Navy and the Arctic Convoys: Naval Staff History*, Routledge 2006.

kapitánů jednotlivých lodí o plavbách konvojů. Přesto v podsouboru 167 najdeme spíše depeše, 176 pak zahrnuje více zpráv a vyprávění velitelů, což je pro mou práci důležitější.

Pro konkrétní analýzu jsem vybral depeši ze 167 a důležitý narativ v rámci 176. Nejprve budu analyzovat námořní depeši. Není však možné ji považovat za "ideální tip", jedná se spíše o ilustrativní příklad, který jsem vybral z části kvůli formálně i obsahově poměrně stručnému sdělení.



Jedná se o šifrovanou odvěsálanou (W. T. - wireless transmitter) námořní depeši. Typ kódu má označení (A. 1.). V levém horním rohu nalezneme údaj "SECRET," což se vztahuje k stupni utajení, v tomto případě k vyššímu. Nejnižší se značil jako "unclassified", druhý stupeň (či střední) "confidential", nejvyšší důležitost pak znamenal "most secret".¹⁴ Jako „confidential“ se v rámci konvojů odesílaly například blahopřání od vysokých námořních představitelů jednotlivým velitelům plavidel či uskupení, třebaže nalezneme podobná sdělení i pod "secret."

Kategorie "most secret" obvykle zahrnovala zprávy, jež přinášely klíčové údaje například o síle vlastních zbraní, poloze či plánech ve shodě s rozkazy do stejné kategorie

¹⁴Srovnej s BROOME, Jack, *Convoy is to Scatter*, William Kimber, 1974, s. 90-91.

zařazenými. Ve výše uvedeném případě se jedná o zprávu popisující stav konvoje PQ 16 v průběhu té nejtěžší bitvy a dosud utrpěné ztráty. Protože se nejednalo o sdělení, jehož obsah by měl klíčový význam pro další dění, nedostalo se mu nejspíš nejvyššího zařazení.

Kromě kategorie utajení měla svůj význam prioritita a časová důležitost. Pod adresáty depeše najdeme údaj „IMMEDIATE“, což znamená nižší střední důležitost. Nejnižší se značila jako "important," vyšší "most immediate" a nejvyšší "emergency", což se rozesílalo v případě přímého kontaktu s nepřítelem.¹⁵

Základní údaje rozpoznáme poměrně snadno. Odesílatel je H.M.S. *Ashanti*, tedy kapitán tohoto torpédoborce Onslow, zároveň velitel eskorty PQ 16, což ovšem v kódovací řeči žádné značení nemá, protože se nejedná o oficiální funkci. Za příjemce je označena "Admiralita", tedy nejvyšší velení Královského námořnictva, a poté „S.N.B.O., North Russia“. Zkratka znamená Senior British Naval Officer, tedy vrchní velitel sil Královského námořnictva na severu Ruska, tzn. v místě připlouvání konvojů.

Co se týče kódovaných zkratk, jimž byla kopie rozeslána, kapitán Jack Broome tvrdí, že ne vždy lze určit, komu byla vlastně dodána a jakou míru důležitosti měla v archivu té oné vojenské složky. Dle Broomeho klíče mezi příjemci v této depeši rozšifrujeme například „A.C.N.S. (H)“, což znamená Assistant of Chief Naval Staff, Home, tedy neurčený člen námořního štábu operací Domácí flotily, dále třeba „D.M.S.“ což nejspíš znamenalo Director of Minesweeping Division, tedy velení minolovných operací.¹⁶

Datum a čas odeslání najdeme v pravém horním rohu, tedy 27. 5. v 22:07. V tomto dni utrpěl konvoj PQ 16 největší ztráty a byl terčem neustálých německých náletů. Z údajů v pravém dolním rohu dále poznáme, že zpráva nebyla obdržena celá a že její rozšifrovanou kopii předává Admiralita Vrchnímu veliteli v severním Rusku. Lze tedy soudit, že byla odeslána narychlo a jak záhy poznáme, tak i poměrně nepřesně v případě vyčíslených ztrát.

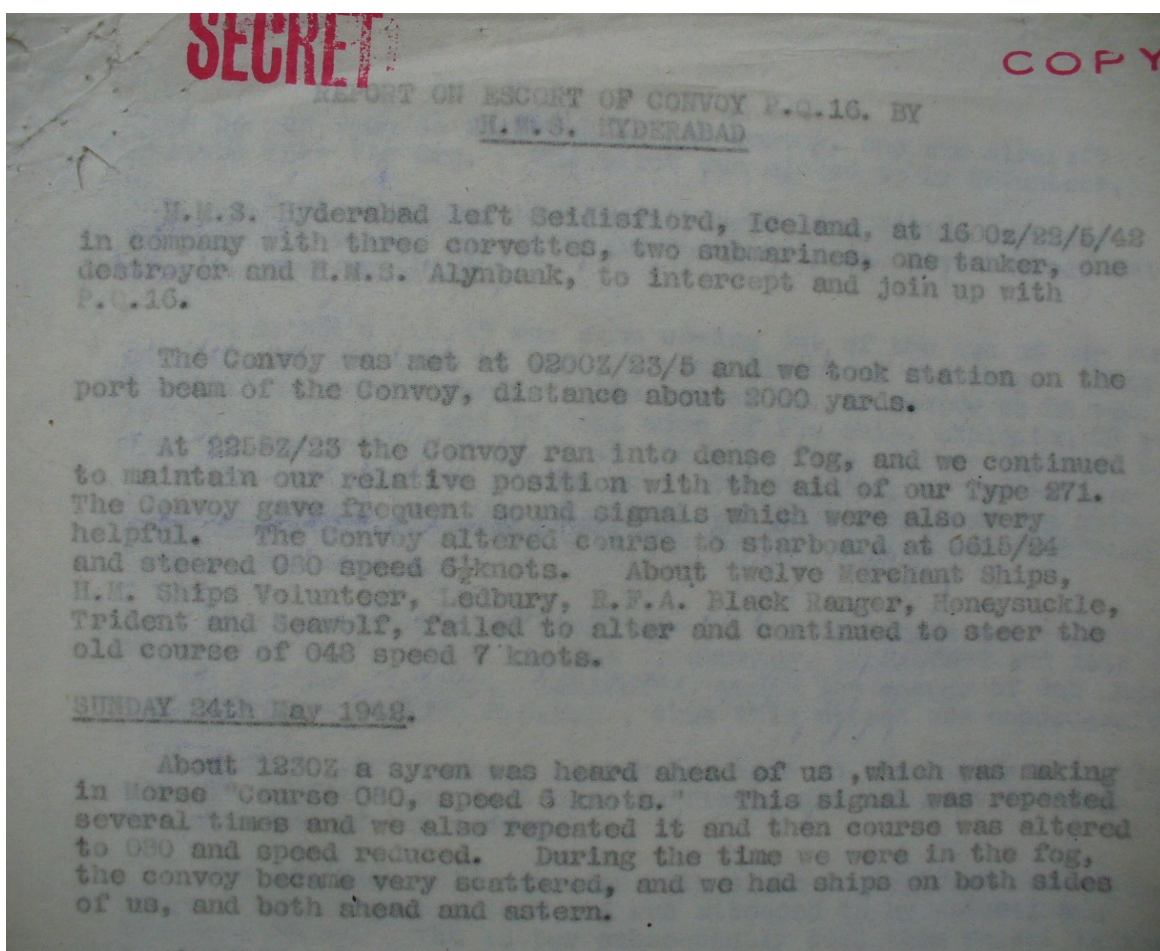
V rámci upřesnění počtu ztrát, případně padlých vojáků/námořníků, ale také v případě mnohých útoků a popisů bojových situací musíme považovat depeše za druhořadý pramen. Co se týče časových údajů, bývají depeše již podstatně užitečnější. Jejich hlavní přínos se však zohlední v případě posuzování a interpretace klíčových rozhodnutí vysokých velitelů. Případ konvoje PQ 17 je přímo ukázkový v tom, co mohla námořní depeše od Admirality způsobit. Zpráva od velitele vedoucího boj pak může hrát důležitý význam při analýze kvality a kvantity informací, které měl nadřízený důstojník k dispozici pro důležité rozhodnutí.

¹⁵Tamtéž, s. 91.

¹⁶Tamtéž, s. 97-99.

Narativ, který nyní podrobím kvalitativní analýze, pochází z podsložky 176. Jedná se o zprávu z korvety *Hyderabad*, plavidla eskorty konvoje PQ 16, pro mou práci tedy jeden z nejdůležitějších zdrojů. V rámci narativů mají dle mého soudu největší význam tzv. Report of proceedings, což jsou speciální zprávy velitelů plavidel, podrobnější a kvalitnější než zápisy v palubních denících.¹⁷ U podobných hlášení "ex-post" se však objevují různé formy, mnohé z nich sice podle všeho jsou "report of proceedings," nemají však takový nadpis.

Další formy mohou mít podobu prostého narativu (bez nadepsání), deníku, ale i kombinace všech uvedených. Deníková forma je důležitá pro časová určení, více narativní pak pro lepší vykreslení situace. Zpráva *Hyderabad* je soubor situačních zpráv, které však na sebe navazují. Základ tvoří vyprávění, z nějž pochází níže zobrazená výseč, jsou však k němu přiřazeny konkrétní svodky ze zachraňování trosečníků nebo diagram z útoku na ponorku.



Samotná ukázka nám příliš nenapoví, ovšem na první pohled můžeme zjistit, že i taková zpráva se zařazovala do kategorie "secret". Z této úvodní pasáže je ještě znát značná

¹⁷Tamtéž, s. 89.

strohost co se týče základních údajů, ale jak můžeme vidět v prvním odstavci, tak dále dochází již ke konkretizaci jednotlivých událostí.

Z toho logicky vyplývá hlavní výhoda pramenů těchto typů – poměrně velká popisnost. Protože se mnohé narativy zakládají na údajích, které velitelé zapisovali do palubních deníků, zachovávají si svou autenticitu. Poněvadž byly kapitány vyplňovány pro nadřízené orgány až po boji, většinou v horizontu maximálně několika dní, mají výhodu porovnání a revize některých možných dříve nepřesných údajů. Obsahují zároveň interpretace proběhlých událostí, což se dá považovat rovněž za důležité.

V mé práci mají tyto zdroje v hierarchii pramenů nejvyšší místo. Nelze se však na ně spoléhat ve všem. Jak dále uvidíme, mnohé se ve svých údajích liší a je třeba k nim neustále přistupovat s opatrností. Na základě nepřesných tvrzení podobných zpráv se prováděly mnohé poválečné analýzy, například v případě potápění německých ponorek. I v rámci tohoto velmi populárního výzkumu německých podmořských lovců mnohé nejasnosti dosud přetrvávají, nelze se tedy divit, že i v konvojové problematice stále existují slepé uličky. V případě nejasností budu povětšinou uvádět obě rozdílná tvrzení a uvedu důvody, proč se mi to které z nich zdá pravděpodobnější. Níže uvedená odborná literatura mi ovšem v tomto ohledu pomocnou ruku příliš nenabízí. Právě na ni se však nyní zaměřím.

Odbornou literaturu v rámci arktických konvojů budu vztahovat převážně k plavbě PQ 16. Opět navážu na svou bakalářskou práci, ovšem v rámci řazení se omezím na rozdělení na angloamerické zdroje, v několika výjimkách i jiné provenience, ale týkající se euroatlantického prostoru a bádání, a na zdroje sovětské a ruské. Řazení další odborné "nezařazené" literatury a tuzemských zdrojů bude stejné, jako v případě bakalářské práce. Nejprve tedy ke zdrojům anglosaským.

Nejdůležitější badatelský okruh nadále zaujímají britští námořní historici, přesněji skupina označovaná jako „historici Královského námořnictva“. Pod nimi si můžeme představit tzv. První generaci badatelů o námořních událostech druhé světové války (neboli fázi výzkumu, viz bakalářské práce¹⁸), mezi nimiž dominují pamětníci událostí, často vysocí štábní důstojníci či přímo velitelé na moři. Mezi ně patří především viceadmirálové B. B. Schoffield (autor knihy *The Russian Convoys*) a Sir Ian Campbell, který společně s kapitánem Donaldem Macintyrem, velitelem bojové skupiny Královského námořnictva v boji proti německým ponorkám v Atlantiku, zpracoval v padesátých letech první souvislé a důležité práce o námořní válce a arktických konvojích.

¹⁸ALMER, *Organizace spojeneckých arktických konvojů 1941-1942*, s. 15.

Ve větší či menší míře jsou pak "zaujetím" Královským námořnictvem ovlivněny i zásadní práce nejvýznamnějších historiků arktických konvojů – Paula Kempa, Richarda Woodmana, Boba Ruegga a Arnolda Haggueho. Tito badatelé patří do "třetí generace" výzkumu, tedy do doby devadesátých let 20. století, kdy vyšly nejdůležitější práce o konvojích založené na archivních zdrojích. Do této skupiny můžeme do jisté míry zařadit i „mladšího“ Davida Wragga, autora knihy *Sacrifice to Stalin*, tedy interpretace arktických konvojů se silně protisovětským ostnem a také výpravnějšího, ovšem méně spolehlivého Bernarda Edwardse, jenž přispěl dílem *The Roads to Russia, Arctic Convoys 1942*.

Autenticita a vlastní zkušenost platí za silnou stránku pojetí těchto historiků. Zároveň však hrozí, že mohou postrádat odstup a důsledkem toho spadnout do přílišné adorace Královským námořnictvem. To může vést až k neochotě přijmout odlišnou interpretaci od vědce „nenámořníka“, tedy "laika". Velkým kritikem této skupiny historiků je mimo jiné americký námořní badatel Clair Blair, přitom také válečný veterán a navalista. Ten tvrdí, že mnozí britští historici, především ti s vlastní námořní minulostí, často podléhají klišé a zaběhlým interpretacím "insiderů" v Royal Navy, což degraduje jejich přínos k problematice.

19

Výše uvedeným historiků chybí ona komplexita bádání, již se může chlubit Blair, mimo jiné autor dvoudílné knihy *Hitlerova ponorková válka* (1996). Tímto dílem se společně s německým historikem Axelem Niestlém stal nevýznamnějším badatelem o ponorkovém loďstvu Třetí říše. Přestože je Blair jedním z nejdůležitějších vědců námořních dějin, příliš mnoho informací o působení ponorek v Arktidě nepřináší a konvoj PQ 16 v podstatě opomíjí.

Důležitý historik Peter C. Smith se nedá považovat za čistě námořního. Jednak nemá zkušenosti z působení za války (narodil se v roce 1940²⁰), navíc poznatky z námořní války kombinuje s výzkumem letectví, přičemž touto specializací se proslavil více. Každopádně není autorem žádné komplexnější monografie, spíše se zaměřil na případové studie o určitých dílčích tématech jako taktika torpédových bombardérů či operace minolovek za druhé světové války.

Pokud bychom shrnuli práce výše zmíněných historiků v rámci konvojové problematiky, můžeme jim vytknout hlavní nedostatek – žádná jejich práce nenabízí komentář ke zdrojům ani žádnou metodologii interpretace pramenů, z nichž čerpali. Třebaže z

¹⁹BLAIR, Clay, *Hitlerova ponorková válka*, Brno 2005, s. 738-739.

²⁰*Bibliography of Peter C. Smith, Dive Bombers, The books of Peter C. Smith, on-line, <http://www.dive-bombers.co.uk/index.html>.*

poznámkových aparátů mnohých z nich poznáme, že autoři byli se složkami ADM seznámeni, nemáme představu o hloubce či kvalitě jejich analýzy nebo hierarchie použitých pramenů. Nicméně díla všech výše uvedených autorů považují pro svou práci za stěžejní.

Mnozí další historici, jež můžeme zařadit do pomyslné "čtvrté generace", se zaměřují na jiné metody výzkumu a interpretace arktických konvojů, nenavazují tak na archivní výzkum výše uvedených badatelů. Autoři jako Michael Walling se soustředí spíše na mikrohistorická fakta, přičemž mnohdy využívají vzpomínek pamětníků. Protože se většinou nejedná o profesionální historiky, ale často právě o námořní „nadšence“, nemůžeme jejich metody považovat za adekvátní, ovšem i takto vzniklá díla mají co nabídnout pro dokreslení plastičtějšího obrazu tehdejších událostí a při výzkumu válečné každodennosti.

Kniha výše uvedeného Michaela Wallinga *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II* (2012) byla svého času nejnovější publikací o spojeneckých arktických konvojích. Vycházela ze souvislosti válečné každodennosti, třebaže sám Walling tento termín nepoužívá, a zakládala se převážně na vzpomínkách pamětníků. Kniha je prodchnuta osobními zážitky a pojednáními o každodenních bojových podmínkách v Arktidě. Walling navíc díky svým "veteránským" kontaktům získal mnoho dosud nepublikovaných ruských orálně historických zdrojů. Velkou slabinou knihy je však nevhodný citační úzus. U velmi rozsáhlých citací autor řádně nerozlišil, ze kterého zdroje čerpá, zda z přímého vyprávění informanta či z memoárové literatury. Máme-li však znalost konvojové memoárové literatury, není pro nás velkým problémem tyto nedostatečné citace rozšifrovat.

Kniha Roberta Carse *The cold corner of Hell: The Story of Murmansk Convoys* (1969) se zaměřuje na konvoj PQ 16, představuje však těžko uchopitelnou práci z důvodů nejasnosti zdrojů. U Carse jako Američana se může zdát, že jeho výzkum nemá souvislost s britskými prameny, výsledek práce každopádně tenduje k mikrohistorickým poznatkům. Robert Carse je navíc znám jako námořní historik americké občanské války.²¹

Populárně naučnou publikaci Harryho C. Hutsona *Arctic Interlude, Independent to North Russia* (1997) nemůžeme považovat za badatelsky zásadní, pojetím je však zajímavá. Věnuje se operaci FB, za níž se skrývaly plavby jednotlivých lodí s materiálem do Ruska, jež

²¹*Civil War, 1861-1865, Naval History Bibliographies, No. 1, Naval History and Heritage Command*, 6. 1. 2015, on-line, <http://www.history.navy.mil/research/library/bibliographies/united-states-naval-history-a-bibliography/naval-history-by-period/civil-war-1861-1865.html> .

probíhaly mezi 29. říjnem a 2. listopadem 1942, tedy v době, kdy Spojenci nemohli kvůli vyloštění v severní Africe vypravit plnohodnotný konvoj.²²

Výhodou Hutsonovy knihy je velký důraz na mikrohistorická fakta a souvislosti, které zmiňuje málokterý z významných autorů. Slabinou je jako u většiny podobných publikací naprosté vypuštění citací a objasnění práce s prameny. Huston navíc nijak nezařazuje konvojovou anabázi do globálně strategického kontextu, pro čtenáře neznalého podrobností v rámci problematiky tak může být těžko přístupná. Mnohé poznatky uvedené v *Arctic Interlude* však považuji pro svou práci za užitečné.

Obě výše zmíněná badatelská pojetí či jejich odnože se částečně prolínají v projektu Muzea arktických konvojů (viz úvod), především pak v internetové databázi konvojů druhé světové války *Convoyweb* vedeném Johnem K. Burgessem a Donem Kindellem.²³ K tomuto, byť v podstatě nedefinovanému proudu, se chci svou prací zařadit i já. Dle mého soudu nelze onu „heroickou aureolu“ z konvojové problematiky vysublimovat a neměli bychom ji zavrhnout, ovšem při navázání výzkumu v rámci pomyslné „páté generace“ na ní již nemůžeme stavět.

Dále zmíním ta díla, která se do výše uvedených schémat hůře zařazují a některá z nich jsou pro mou práci méně důležitá, ovšem nelze je vynechat. To se týká především britského badatele Corelliho Barnetta, který platí za jednoho z nejvýznamnějších vojenských historiků současné doby, zároveň i za důležitý komentátor současného válečného dění ve světě. V nedávné době se staly známými jeho kritické postoje k válce v Iráku.²⁴ Poměrně stručné, však přesto významné pojednání o arktických konvojích přinesl Barnett v knize *Bojujte s nepřitelem zblízka* (1991), jež se zabývá britským válečným námořnictvem.

Kontroverzní britský historik David Irving je kapitolou sám o sobě. Jakožto sympatizant krajní pravice čelil mnohým obviněním z popírání holocaustu, v otázce arktických konvojů se stal známým při soudním procesu s velitelem eskorty konvoje PQ 17 Jackem Broomem. Jeho publikace *The Destruction of Convoy PQ17* (1967) totiž dle mínění veteránů této tragické události cíleně vrhala špínu na Královské námořnictvo, ozývaly se i

²²HAGGUE A., RUEGG, B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992, s. 45-46.

²³*Convoy web*, on-line, <http://www.convoyweb.org.uk/index.html> .

²⁴*Corelli Barnett for Mailonline, What HAS the West got to show for ten bloody years of war? A leading historian's devastating verdict, Daily Mail*, 24. 6. 2011, on-line, <http://www.dailymail.co.uk/debate/article-2007573/Afghanistan-Iraq-wars-What-West-got-10-bloody-years.html> .

hlasy, že je kniha "protibritská".²⁵ Nicméně jeho práce přináší jako vůbec první interpretaci některých archivních zdrojů, proto je pro výzkum arktických konvojů bez diskuze důležitá. To se také uvádí jako obhajoba David Irvinga nejen při uvedeném soudním sporu.

K otázce výzkumu problematiky dodávek západních spojenců Sovětskému svazu, případně k zákonu o půjčce a pronájmu (Lend-lease), existuje poměrně široká škála literatury anglosaské provenience. Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let vyšly dvě důležité americké práce, jež iniciovaly další výzkum, přestože jsou už v základu faktograficky a interpretačně velice bohaté. Jedná se o knihy Roberta Huhna Jonese *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union* a *Aid to Russia, 1941-1946, Strategy, diplomacy, The Origins of the Cold War* George C. Herringa.

Na ně navázala v roce 1989 jednak více faktografická *Feeding the Bear: American Aid to the Soviet Union, 1941-45* Huberta P. Van Tuylla, ale především práce respektovaného amerického historika na Sovětský svaz za druhé světové války Waltera S. Dunna Jr. *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945* (1995). Tato kniha je sice kritizována jako terminologicky nedostatečná,²⁶ ovšem Dunnovy interpretace považují za vyvážené, co se týče vojenskopolitických souvislostí. V roce 2004 vyšla kniha emeritního profesora na Univerzitě v New Yorku Alberta L. Weekse *Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the U.S.S.R. in World War II*. Ta přináší odvážné tvrzení, že dodávky od západních spojenců v podstatě zachránily Sovětský svaz před porážkou. Také Weeksova kniha vyvolala řadu kritiky (viz. Druhá kapitola).

Důležité práce k sovětské ekonomice dále přinesl v osmdesátých letech britský hospodářský a sociální historik Roger Munting publikující mimo jiné v *Journal of Contemporary History*, přičemž se zaměřoval hlavně na potravinovou produkci SSSR a s tím související dodávky. K otázce britské vojenské pomoci Sovětskému svazu pak vhodně přispívá kanadský vojenský historik Alexander Hill, jehož významná studie vyšla v *Journal of Military History*.

²⁵BÁRTL, Stanislav, *Konvoj PQ 17: válečné drama v arktických mořích.*, Praha 1995, s. 7-9.

²⁶HARRISON, Mark, *Walter S. Dunn, Jr, The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, Westport, CT: Praeger, 1995, Review, University of Warwick, on-line, <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/economics/staff/mharrison/reviews/dunn.pdf>.

O dalších dílech s alespoň částečnou reflexí arktických konvojů se zde zmíním již jen ve zkratce. Jedinečnou a pro každého námořního historika bezesporu důležitou edici přinesl v roce 2013 Ian M. Malcolm, který vypracoval soupis spojeneckých lodních ztrát pod názvem *Shipping Company Losses of the second world war*, v níž najdeme pochopitelně i plavidla arktických konvojů.

V současné době již málo aktuální, ale stále relativně hodně zmiňovaná je populárně naučná práce *Ordeal Below Zero: The Heroic story of the Arctic Convoys* (1956) od Georgese Blonda. Další badatel Michael Pearson přispěl do historie konvojové anabáze zajímavou knihou *Red Sky in the Morning: The Battle of the Barents Sea, 1942* (2002). Tato publikace velmi pomáhá k pochopení britské námořní taktiky za druhé světové války v rámci bitev menších plavidel,²⁷ jež působila mimo jiné jako eskorty konvojů. Ještě výraznější práci pak v tomto ohledu nabízí Alan Burn, jenž svou publikací *The Fighting Commodores: The Convoy Commanders in the Second World War* (1999) značně přispívá k problematice organizace spojeneckých konvojů.

Stylem lehce připomínajícím Michaela Wallinga pak zpracoval leteckou válečnou historii Robert Jackson v knize *Baling out; Amazing dramas of military flying* (Velká Británie 2006), přičemž se věnoval i osamoceným pilotům, kteří bránili PQ 16. Dále v rámci mikrohistorie války vydal důležitou publikaci Justin F. Gleichauf. Dílo s názvem *Unsung Sailors* (1990) se nese na americké námořní tradici, jež silně vyzdvihuje mimo jiné posádky Námořní stráže na obchodních lodích, tedy jednotky námořnictva obsluhující výzbroj těchto plavidel (viz třetí kapitola).

Často poněkud specifickým knihám zaměřujícím na německou bitevní loď Tirpitz jsem se též věnoval v bakalářské práci. Pro konvoj PQ 16 z nich využiji jen *The Tirpitz* od Davida Woodwarda (1953) a relativně nedávno vydanou knihu Niklase Zetterlinga a Michaela Tamelander *The Tirpitz, The Life and Death of Germany's Last Super Battleship* (2009). Je zajímavé, že se celkový styl těchto prací po desetiletích málo změnil, včetně chyb a nepřesností, jež s sebou nesly.²⁸ Každopádně dvě výše uvedené publikace jsou pro

²⁷NIESEN, Paul G., *Red Sky in the Morning: The Battle of the Barents Sea, 1942 by Michael Pearson*, review, in: *Air & Space Power Journal - Fall 2004*, on-line, <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/bookrev/pearson1.html>.

²⁸Srovnej s MCLEAN, Samuel, *Niklas Zetterling & Michael Tamelander, Tirpitz: The Life and Death of Germany's Last Super Battleship*, Oxford: Casemate, 2013, Review, in: *British Journal for Military History*, Volume 1, Issue 2, February 2015.

komplexnější interpretaci arktických konvojů zajímavé. Ohledně výzkumu bojů v Arktidě pak mnozí námořní badatelé oceňují přínosy nové práce Augusta Konstama, konkrétně jeho knihy *Battle of North Cape, the Death Ride of the Scharnhorst, 1943* (2008).²⁹

Podobně jako v bakalářské práci využiji souhrnných prací jakou je například historie královského námořnictva *The Navy at War 1939-1945* (1960) kapitána Stephena Roskilla, v případě německého loďstva pak dílo historika Cajus Bekkera *Prokleté moře* (1995). V rámci amerického pohledu opět sáhnu ke knize Marka Lievellyna Evanse *Great World War II. - Battles in Arctic* (1999) přes mnohé její nepřesnosti a nejasněné interpretace.

Oproti svým starším pracím jsem se v rámci výzkumu konvoje PQ 16 rozhodl využít nejen memoárové literatury, ale i knih přímo fiktivních. Stěžejní dílo dle mého názoru představují memoáry *My Sea Lady, An Epic Memoir of the Arctic convoys* (2013) námořního poručíka Greama Ogdena, jež velel trawleru *Lady Madelaine*, tedy lodi eskorty PQ 16. Tato anabáze pro něj představovala první zkušenost s arktickým bojištěm a na výpravném stylu knihy je to znát. Paměti nepostrádají "typicky britský nadhled", zároveň nešetří krutými detaily válečné hrůzy. Ogden pro svou práci využívá i kopie depeší a rozkazů, jež jsou v knize přímo přetištěny, jeho paměti proto mohou posloužit i jako pomůcka při rozboru a interpretaci nevydaných materiálů této povahy.

Neméně stěžejní pak jsou paměti velitele eskorty PQ 17 fregatního kapitána Jack Broomeho, jež vyšly v roce 1974 pod názvem *Convoy is to Scatter*. Přestože nepojednávají o konvoji PQ 16, přinášejí excelentní informace a klíče pro čtení a porozumění námořním depeším, deníkům, jejich druhům a proceduře celkově. Pro výše uvedenou pasáž komentáře k pramenům měly tedy pro mě neocenitelnou hodnotu. Podobně jako u Ogdena najdeme i u Broomeho přímo otištěné námořní depeše, ovšem navíc vylepšené o komentáře. Každý, kdo by chtěl podrobněji zkoumat historii spojeneckých arktických konvojů, musí nahlédnout do Broomeho knihy se stejnou pozorností jako v případě výše uvedených profesionálních historiků.

Umělecky hodnotnější memoáry se pak skrývají za knihou *Arctic Warrior; A personal account of convoy PQ 18* autora Alfreda Grossmith Masona, dělostřeleckého důstojníka na plavidle *Empire Baffin*, jež prožilo nejen konvoj z názvu, ale i PQ 16. Především z toho

²⁹SAVORETTI, Alberto R., *BOOK REVIEW – Battle of North Cape, the Death Ride of the Scharnhorst, 1943*, in: *The Naval Historical Foundation*, on-line, <http://www.navyhistory.org/2013/01/book-review-battle-north-cape-death-ride-scharnhorst-1943/#sthash.N9Oj5JXd.dpuf>.

důvodu jsou pro mou práci důležité, obsahují navíc podrobný popis obchodního plavidla a vynikající sondu do života obyčejných námořníků britského obchodního loďstva.

Pro analýzu bitev v Arktidě mají význam i memoáry A. G. F. Ditchama, který začínal válku jako podporučík, postupně se vypracoval na velitele eskortních plavidel, působil na torpédoborci *Scorpion*, který bojoval i na dálném severu a podílel se na zničení německé bitevní lodě *Scharnhorst*. Pro konkrétní konvoj PQ 16 však Ditchamovy paměti poslouží jen jako druhořadý zdroj.

Díla výše uvedených autorů často výrazně připomínají stylem i obsahem jeden román, a to *The Cruel Sea* od Nicholase Monsarrata (1955). Přestože je fiktivní, odráží mnohé zkušenosti autora, který působil jako velitel korvety během bitvy o Atlantik.³⁰ Představuje mimo jiné život posádky korvety a posléze fregaty za té nejtěžší eskortní služby během druhé světové války. Navíc zachycuje také onu válečnou každodennost a odlišný válečný čas námořníků malých plavidel bojujícím především proti ponorkám. Monsarrat navíc popisuje i anabázi Arktických konvojů, třebaže nikoli v období touto prací analyzovaném. Nicméně každý, kdo kdy zkoumal dějiny malých válečných plavidel, musel brát tento možná nejlepší námořní román všech dob v potaz.

Řazení ruských a sovětských zdrojů v rámci výzkumu arktických konvojů je složitější. John Ericson zpracoval v šedesátých letech vynikající studii o tehdejší sovětské historiografii na téma Velké vlastenecké války, z níž lze vycházet i dnes. Jeho řazení se odvíjí od komplexních studií celé druhé světové války přes popisy jednotlivých bitev či operací, a to jak formou odbornou, tak i memoárovou, zakončeno je pak bibliografickými a archivními příručkami a překlady zahraničních prací.³¹ Ericson se však nezabývá jednotlivými tématy, tedy ani arktickými konvoji, ale ani interpretačními proudy v sovětské historiografii.

Těžko zodpovědně říci, zda se dá nalézt komplexní práce o konvojích v sovětských zdrojích, tedy podobná práce jako díla Paula Kempa, Arnolda Haggueho a Boba Ruegga nebo Richarda Woodmana z Velké Británie. Jedinou knihu zabývající se z části arktickými konvoji, kterou Ericson ve svém řazení zmiňuje, jsou paměti admirála Golovka. Tento žánr celkově patřil dle Ericsona v sovětském prostředí k důležitým, přesto ambivalentním zdrojům

³⁰JARRET, Thomas D., *The Talent of Nicholas Monsarrat*, in: *The English Journal*, Vol. 45, No. 4 (Apr., 1956), s. 176.

³¹ERICKSON, John, *The Soviet Union at War (1941-1945): An Essay on Sources and Studies*, in: *Soviet Studies*, Vol. 14, No. 3 (Jan., 1963), s. 251.

poznání Velké vlastenecké války.³² I pro současný výzkum je tento druh literatury stále významný, přinejmenším už kvůli tomu, že se v současné době nezdá, že by se podnikal nový archivní výzkum za účelem nabytí nových poznatků či interpretací. Konkrétním ruským a sovětským pohledům na problematiku vojenské pomoci se budu věnovat v rámci kapitoly politického pozadí konvojů, nyní se zaměřím na sovětské zdroje pro mou práci na konvoji PQ 16.

Z odborných publikací je pro mě důležitá poměrně vysoce ceněná sovětská práce *Severnyj Flot* od I. A. Kozlova a V. S. Šlomina (1966). Kapitola o organizaci arktických konvojů je sice poměrně stručná, ale velice užitečná co se týče vylíčení sovětské praxe. V bakalářské práci citovaná kniha A. V. Platonova (neplést s S. P. Platonovem, autorem edice *Druhá světová válka 1939-1945*³³) *Poliârnnye konvoi, 1941-1945* (1999), jež patří mezi zástupce post-sovětského výzkumu, je v podstatě sborníkem memoárů, které využívá mimo jiné i Michael Walling ve své koncepci válečné každodennosti.³⁴ Co se týče dalších důležitých prací, tak v souvislosti s interpretacemi vojenské pomoci západním spojenců pro Sovětský svaz hraje prim kniha M. N. Supruna *Lend-liz i severnye konvoi : 1941-1945* (1997). Tento historik je často považován za prvního "revizionističtějšího" historika v rámci problematiky.

Jak jsem již zmínil, memoáry hrají v případě sovětských a ruských zdrojů výraznou úlohu. Na pomyslné první místo v rámci konvojové problematiky patří dílo admirála Arsenyje Gregorijeviče Golovka, velitele sovětského Severního loďstva během druhé světové války. Pochází z roku 1960, ovšem do češtiny bylo přeloženo až v osmdesátých letech pod název *Válka v severních mořích*. Více pozornosti se mu zjevně dostalo v západních kruzích než v zemích tzv. východního bloku.

Golokova kniha je předbřežněvovská, poprvé vyšla v rámci série *Voenniye memuary*, jež se zaměřovala právě na paměti vysokých vojenských velitelů z druhé světové války.³⁵ Na Golokovo dílo se však snesla kritika tehdejších odborných sovětských kruhů kvůli její údajné

³²Tamtéž, s. 251, 262-263.

³³Tamtéž, s. 252.

³⁴WALLING, Michael G., *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, Oxford 2012, s.51-52

³⁵ERICKSON, *The Soviet Union at War (1941-1945)*, s. 251, ERICKSON, John, *With the Red Fleet: The War Memoirs of the Late Admiral Arseni G. Golovko*, by Arseni G. Golovko; Aubrey Mansergh; Peter Broomfield, Review, in: *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, Vol. 43, No. 2 (Apr., 1967), s. 331.

nepřesnosti, nebo dokonce kvůli „úmyslnému zastírání faktů“.³⁶ I co se týče přijetí v západních zemích, i tam je v tomto ohledu považována za druhořadou.³⁷ Pro tuzemský výzkum však platí za bernou minci, neboť ji překládal první český badatel polárního bojiště Stanislav Bárta (viz níže).

Co se týče obsahu, na první pohled vyvolávají pozornost některá přehnaná čísla potopené tonáže, kterou poslalo ke dnu Golovkovo Severní loďstvo.³⁸ Cífy sice na první pohled tolik neznamenají, problém však představuje absence zhodnocení údajů a posouzení souvislostí celkově. Tím se samozřejmě musí dát za pravdu kritikům Golovka jakožto nerelevantního zdroje. Navíc popisování hrdinství sovětských námořníků se nese stále ve stejném duchu a až na několik literárně velmi hodnotných pasáží sklouzává k přehnanému patosu. Do očí pak bije admirálovo posuzování faktů o konvoji PQ 17, přičemž nečerpá z nikoho jiného, než z Alistaira MacLeana a jeho knihy *H.M.S. Oddyssus*, jež je ovšem naprosto fiktivní.

Vypustíme-li fakta, samotné Golovkovy interpretace můžeme považovat za přínosné, přestože jsou spíš politické, než vědecké. Admirálova subjektivní analýza událostí přináší mnoho souvislostí, jež oficiální studie nalézt nemusí. Známy je i příklad Golovkovy kritiky na adresu některých sovětských vojenských institucí.³⁹ Celkově se dá říci, že kniha *Válka v severních mořích* má v badatelském prostředí své místo a řadí se mezi ty neodborné publikace, jejichž přínos je oceňován nejen v sovětském prostředí.⁴⁰

Druhým velmi důležitým memoárem je pak dílo admirála Nikolaje Michajloviče Charlamova z roku 1983, které se v českém prostředí pod názvem *Nesnadné posláni* objevilo dokonce až po revoluci v roce 1990. Admirál Charlamov působil za druhé světové války jako sovětský námořní atašé v Londýně, účastnil se tedy mnoha jednání o navazování spojenečtví a o materiální pomoci, která subjektivně interpretuje. To samé platí i o arktických konvojích.

Na základě těchto dvou pamětí můžeme načrtnout jakési styčné body sovětského armádně-námořnického diskurzu, přičemž se nám odhalí mnohé jeho paradoxy. Na jedné straně jsou západní spojenci často líčeni jako nespolehliví až proradní, což platí především pro politiky a nejvyšší vojenské velení, na druhé straně řadoví bojovníci představují

³⁶ERICKSON, John, *With the Red Fleet*, Review s. 331.

³⁷Tamtéž.

³⁸GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987, s. 90.

³⁹ERICKSON, John, *With the Red Fleet*, Review s. 331.

⁴⁰Srovnej s ERICKSON, John, *With the Red Fleet*, Review s. 331.

spolehlivé druhy ve zbrani, jež se sluší a patří uvítat i po letech, přestože vzájemné vztahy mezi velmocemi jsou na bodě mrazu.

Tento "veteránský" diskurz je přítomný jak v době napsání románů, tak i v současnosti, kdy dochází k dekorování ještě žijících bývalých námořníků (viz Úvod), přičemž se o politických otázkách spojenecké pomoci za druhé světové války spíše mlčí. To se dá odůvodnit i současným částečným návratem ke konfrontačnímu duchu, kdy se na jedné straně obnovuje skálopevný ruský étos Velké vlastenecké války jako obrany vlasti proti tlakům Severoatlantické aliance, ovšem na druhé straně barikády dochází k zpochybňování ruské role za druhé světové války a k posilování diskurzu "zlých Sovětů", kteří přišli dobývat východní Evropu a touží po tom dodnes.

V pamětech najdeme ještě jeden zajímavý prvek - étos jakéhosi sovětského vojenského "self-made mana", jemuž především vlastní schopnosti pomohou z dosažení postavení, přičemž mnohdy musí poukázat na "neschopnost" svých spolustraníků. Tím je pověstný především Golovko, kritizující mimo jiné instituce sovětského obchodního loďstva, Charlamov zase poukazuje na jakousi pomyslnou "elitnost" sovětského vojáka na britském "dvoře", přičemž mnozí politici si při jednáních často nevědí příliš rady. Výše uvedené poznatky je důležité vzít na vědomí při zkoumání a interpretování sovětských a ruských zdrojů.

Práce z českého prostředí zde uvádím spíše pro úplnost, přičemž při jejich interpretaci částečně překročím rámec tematiky konvoje PQ 16. Za nejvýznamnější práce platí dle mého soudu publikace Stanislava Bártla a čtyřdílné dějiny námořních bojů druhé světové války od bratrů Ivana a Jaroslava Hrbkových. Práce těchto dvou již zesnulých badatelů jsou užitečné pro základní informace o námořní válce celkově, přičemž pro tuto práci využívám ze série díl druhý (*Krvavé Oceány*) a třetí (*Námořní válka vrcholí*).

V současnosti již též zesnulý Stanislav Bártl (zemřel roku 2011) byl první Čechem, který seznámil domácí veřejnost s děním v Arktidě za druhé světové války ve své knize *Zkáza Černé eskadry* (1968). Jakožto novinář se podílel na sovětské výpravě za polární kruh a měl také možnost rozhovoru s mnohými účastníky arktických konvojů, především z ruské strany. Přestože Bártlovy první publikace patří do literatury faktu,⁴¹ nelze jeho příspěvek českému vědeckému výzkumu v rámci tématu opomenout. *Zkáza černé eskadry* obsahuje mnoho

⁴¹MAREK, Jindřich, *Válka v Arktidě: zapomenuté bojiště tajné meteorologické války v letech 1940-1945*, Praha 2006, s. 173.

nepřesností a zavádějících formulací díky vlivu sovětských interpretací, ovšem přináší ve své podstatě celkem věrohodné závěry. Autor totiž čerpal i z britských knih, konkrétně například z B. B. Schoffielda, jehož kniha představovala ve své době, kdy ještě britské archivy nebyly vědeckému výzkumu zcela přístupné, nejdůležitější práci v rámci tematiky.

Významnější práci z interpretačního hlediska pak Bártil přinesl v případě výzkumu konvoje PQ 17. Pod názvem *Záhada konvoje PQ 17* z roku 1973 a poté v rámci revize knihy *Konvoj PQ 17* z polistopadové doby Bártil kompiluje různé zdroje z obou stran barikád tehdejší studené války, přičemž se věnoval i komplexnějšímu pohledu na problematiku spojenecké vojenské pomoci Sovětskému svazu.

Výjimečnou publikaci o severním bojišti za druhé světové války vydal v roce 2006 Jindřich Marek pod názvem *Válka v Arktidě; Zapomenuté bojiště tajné meteorologické války v letech 1940-1945*. Jak již z názvu napovídá, Marek se věnuje spíše výpravám a nasazení posádek polárních meteorologických stanic, přičemž o konvojích přináší jen základní informace. Výraznější příspěvek k tematice pak přinesl i Jaroslav Hubáček, autor mnoha populárně naučných knih o námořních bojích druhé světové války, v tomto případě sahám k dílu *Moře v Plamenech* z roku 1974.

Mezi další práce, v nichž byla tematika arktických konvojů lehce reflektována, patří kniha *Kdo zastaví příval?* od Eduarda Čejky nebo některé populárně naučné práce Iva Pejčocha (*Miniponorky – osamělí lovci*, 2006). Nejnovější text o konvojích vyšel v českém prostředí v roce 2011, kdy krátké pojednání o arktických plavbách připravil šéfredaktor recenzovaného časopisu *Historie a vojenství* Jaroslav Beránek, který upozorňoval na tematickou výstavu v Britském Námořním muzeu v Greenwichi, jež proběhla na přelomu let 2011-2012.⁴²

⁴²BERÁNEK, Jaroslav, *Arktické konvoje 1941-1945*, in: *Historie a vojenství*, 2011, 60, (4), s. 137-138.

3 Spojenecké arktické konvoje v roce 1941 a na počátku roku 1942

Procedura vojenské pomoci Sovětskému svazu v podobě arktických konvojů začala v poměrně omezených rozměrech v létě roku 1941. První navázání kontaktů válečných námořnictev zemí, jejichž vztahy byly ještě před nedávnou dobou na bodě mrazu, proběhlo na Dálném severu 1. srpna 1941, tedy něco málo přes dva týdny po podpisu smlouvy o vzájemné pomoci (viz dále). Tehdy připlul do Archangelsku britský křižník *Adventure* s nákladem námořních min.⁴³ Záhy na to se i přes skeptické názory mnohých vysokých velitelů Královského námořnictva v severoruských základnách objevily první britské ponorky.⁴⁴ Ironií dějin pak bylo, že se novopečení spojenci setkávali na místech, kde působily za ruské občanské války dohodové intervenující síly na podporu bílých armád.

Během prvního půl roku arktického tažení se síly Britů a Sovětů pokusily o několik výpadů proti okupovanému pobřeží Norska především za účelem narušit německou pobřežní dopravu, ale většina těchto pokusů měla minimální vojenský význam. Britové museli záhy většinu svých dostupných hladinových sil přesunout na ochranu nově plánovaných konvojů a sovětské Severní loďstvo bylo plně zaměstnáno podporou vlastních pozemních sil čelících německému útoku.⁴⁵ Významný úspěch zaznamenal až útok britských komand na německé základny na Lofotách a na pobřežní baterie na ostrově Vaagsöy.⁴⁶ Kromě taktického vítězství měl tento nájezd vliv na smýšlení samotného Hitlera, který od té doby nepustil z hlavy hrozbu spojenecké invaze do Norska, což mělo mít následky i na operace arktických konvojů.

První spojenecký arktický konvoj o sedmi plavidlech vyplul z Islandu do Ruska 21. srpna 1941.⁴⁷ Jednalo se ještě o speciální námořní operaci pod kódovým označením *Dervish*, dále však již spojenci ustálili proceduru se specifickým značením, které vešlo do dějin. Písmena PQ, k nimž daly podnět iniciály štábního důstojníka z Admirality Philipa Quellyna Robertse,⁴⁸ se používala pro uskupení mířící do Sovětského svazu, QP pak pro plavby zpáteční. Samotný *Dervish* měl velice silnou ochranu v podobě letadlové lodi a dvou křižníků,

⁴³HAGGUE A., RUEGG, B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992, s. 20.

⁴⁴KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993, s. 18-19.

⁴⁵CHARLAMOV, Nikolaj Michajlovič, *Nesnadné Poslání*, Praha 1990, s. 22-23.

⁴⁶SCHOFIELD, B.B., *The Russian Convoys*, London 1964, s. 26.

⁴⁷The National archives, London, Kew, Fond Admirality, ADM 234/639, *Battle Summary No. 22(Arctic convoys)*, s. 5.

přestože zahrnoval jen sedm obchodních plavidel.⁴⁹ Posléze však při konvoji PQ 1 a dále přešli Britové, jež nesli na bedrech eskortování, na poměrně stálou proceduru, při níž navázali na dosavadní praxi převážně z plaveb v severním Atlantiku a ve Středomoří.

Ochrana konvojů se dělila na tzv. místní (lokální) eskorty, jež působily obvykle jen první dny plavby v okolí míst vyplutí či odplutí. V případě odplouvání se jednalo buď o jezero na severu Skotska Loch Ewe, později pak především o přístavy na Islandu Hvalfjörd a Reykjavík.⁵⁰ Místní eskortu tvořila obvykle skupina dvou až pěti trawlerů či minolovek, které se po vypotřevení podstatné části paliva vracely zpět na základny. Posily v podobě lokální eskorty pak působily i na severu Ruska, na pomoc uskupení měly připlouvat jak sovětské torpédoborce (viz třetí a čtvrtá kapitola), tak i flotily minolovek Královského námořnictva.⁵¹ Cílovými přístavy pak byly jednak Archangelsk, jenž ovšem v zimních měsících zamrzal, ale především severoruský Murmansk, jehož celoroční fungování zajišťoval teplý golfský proud. Tento přístav však byl v letech 1941-43 pod trvalou hrozbou německého útoku, navíc Luftwaffe jej neustálými nálety brzy změnila v ruiny.⁵²

Tzv. Oceánská eskorta pak doprovázela konvoj po celou dobu plavby. Během roku 1941 se ustálila v podobě jednoho křižníku a obvykle dvou až tří torpédoborců.⁵³ Tato síla hájila průměrně deset lodí, přičemž odpor ze strany Němců byl v tomto období minimální. Kupříkladu arktický konvoj PQ 4 o osmi lodích, jenž vyplul v polovině listopadu, bránily jako islandská místní eskorta dva trawler, oceánskou eskortu pak tvořil křižník *Berwick* a torpédoborce *Offa* a *Onslow*, v závěrečném úseku plavby pak připluly ještě tři britské minolovky.

Latentní hrozbu konvojům představovaly v té době německé ponorky, první oběti si však našly až na počátku roku 1942.⁵⁴ Občas zahrozily německé bombardéry, jejich hlavní poslání však bylo v té době především dorážet na zuřivě se bránící jednotky Rudé armády. K jedinému hladinovému střetu o konvoje došlo v prosinci 1941, kdy německé hlídkující

⁴⁸WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994, s. 42. Jako zajímavost můžeme uvést, že admirál Charlamov ve svých memoárech zaměnil příjmení Roberts za Edwards, CHARLAMOV, *Nesnadné Poslání*, s. 70.

⁴⁹HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 20.

⁵⁰WALLING, Michael G., *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, Oxford 2012, s. 13.

⁵¹HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 21.

⁵²WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008, s. 79.

⁵³KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 23-27.

⁵⁴EDWARDS, Bernard, *The Road to Russia, Arctic Convoys 1942*, Barnsley 2002, s. 15.

torpédoborce zahájily palbu na minolovky bránící PQ 6, útočníci se však záhy stáhli bez způsobení výraznějších škod.⁵⁵

Konvoje se začaly vysílat v desetidenních intervalech na základě slibu britského premiéra Winstona Churchilla sovětskému vůdci Josifu Stalinovi. Během roku 1941 vyplulo do Sovětského svazu sedm konvojů, jejich přínos činil dohromady 53 plavidel, přičemž během plaveb spojenci neztratili ani jediné.⁵⁶ Němci se však postupně z nečinnosti probírali, navíc jim bylo jasné, že po porážce u Moskvy se válka na východní frontě může stát ještě velmi složitou záležitostí. Operace proti konvojům si však na počátku roku 1942 vybíraly svou daň „pouze“ na jednotlivých plavidlech. Již v té době však Hitler nařídil přesunutí jádra hladinového loďstva na sever za účelem čelit údajně připravované spojenecké do Norska (viz výše). Tento plán se začal záhy realizovat. Největší bitevní loď Třetí říše *Tirpitz* pronikla britskými hlídkami a 23. ledna 1942 ji spojenecký průzkum spatřil v Trondheimu.⁵⁷

Ke kritickému vývoji situace došlo na začátku března stejného roku, když šestého dne toho měsíce spatřila britská ponorka bitevní loď *Tirpitz*,⁵⁸ jak vyplouvá na moře, zřejmě s cílem napadnout arktické konvoje PQ 12 a QP 8. Německá loď však marně hledala obchodní plavidla, nepomohla ani Luftwaffe ani ponorky. Koordinace mezi jednotlivými složkami německých útočných sil naprosto selhala. Vzápětí Britové podnikli nálet na *Tirpitz* z letadlové lodi *Victorious*, jenž sice neuspěl, ovšem Němci (a především Hitler) z operace vyvodili závěry, které do budoucna omezily možnosti těžkých lodí k útoku na arktické konvoje.⁵⁹

Přestože německé hladinové síly v Arktidě v té době vzrostly kromě *Tirpitz* na dvě kapesní bitevní lodě, bitevní křižník a dvě flotily torpédoborců, nedostatek paliva držel většinu tohoto uskupení na kotvách.⁶⁰ Britové sice již v té době pronikli do šifer německé Enigmy, nepodařilo se jim však vyhodnotit všechny informace. Jak například doplňuje Ludovic Kennedy v souvislosti s výpadem *Tirpitz*, Britové sice četli informace z Enigmy, ale nedokázali z nich vyhodnotit, kde se německá bitevní loď během plavby nacházela.⁶¹ Velení Královského námořnictva tak podobně nejspíš nevědělo, že celá těžká hladinová flotila Kriegsmarine je z důvodu naprostého nedostatku paliva v podstatě neškodná. Každopádně na

⁵⁵WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 88.

⁵⁶EVANS, Mark Lievellyn, *Great World War II., Battles in Arctic*, Westport 1999, s. 54.

⁵⁷SCHOFIELD, *The Russian Convoys*, s. 27.

⁵⁸WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 68.

⁵⁹WOODWARD, David, *The Tirpitz*, William Kimber 1953, s. 64-71.

⁶⁰BEKKER, Cajus, *Prokleté moře*, Plzeň 1995, s. 190.

⁶¹KENNEDY, Ludovic, *Menace : the life and death of the 'Tirpitz*, London 1979, s. 27.

osobní Churchillův rozkaz museli Britové držet na severu nejméně dvě bitevní lodě a jednu letadlovou,⁶² aby se vypořádali s touto hrozbou.

Mezitím se stupňovaly útoky na další arktické konvoje, které se postupně zvětšovaly, přičemž se mezi osádkami obchodních plavidel začali objevovat i Američané. Z německých hladinových lodí vypluly pouze torpédoborce, které se při útoku na konvoj PQ 13 střetly se silami Královského námořnictva. Spojenecké eskorty poškodily v boji za prudkých sněhových vánic německý torpédoborec *Z 26*, ovšem britský křižník *Trinidad* zasáhlo v tomto střetu jeho vlastní torpédo.⁶³ Kombinované síly Luftwaffe a Kriegsmarine potopily z konvoje pět obchodních lodí a dvě bojová plavidla padla za obět' ponorkám.⁶⁴ Němci ztratili torpédoborec *Z 26*, jenž se po bezpočtu zásahů potopil.

Následná konvojová operace proběhla mezi 8. a 21. dubnem 1942,⁶⁵ uskupení PQ 14 však nedorazilo do Ruska jako celek. Díly prudké bouři se většina plavidel vrátila zpět na Island, menší část konvoje, jež v plavbě vytrvala, opět pronásledovaly německé torpédoborce, ovšem do střetu s Brity se tentokrát nepustily. Část konvoje PQ 14 tak nakonec s malými ztrátami bitvu přežila.⁶⁶ Oproti tomu zpětný QP 10 zažil těžké útoky letadel a ponorek, čtyři spojenecká plavidla skončila na mořském dně a několik dalších bylo poškozeno.⁶⁷

Dosavadní utržené ztráty v porovnání s úsilím Němců nebyly pro Spojence tak kritické. Daleko vážnějšího nepřítele v tomto ročním období představovalo pro konvojové plavby počasí. Poslední střety však potvrdily názory mnoha britských velitelů, že odpor bude houstnout a ztráty vzrůstat.⁶⁸ Zdálo se být jen otázkou času, kdy německá hladinová eskadra vypluje. Na severu navíc vzrostly síly Luftwaffe postupně až na 200 strojů. Před veliteli spojeneckých loďstev tak stál úkol přepracovat organizaci konvojů, aby bylo možné čelit tomuto nebezpečí.

⁶² WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 50-52.

⁶³ Tamtéž, s. 94-91.

⁶⁴ HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 29.

⁶⁵ KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 43-44.

⁶⁶ BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka – díl III.*, Praha 2008, s. 346.

⁶⁷ ADM 234/639, s. 35.

⁶⁸ Tamtéž.

4 Politické a vojenskostrategické pozadí konvoje PQ 16

Politickému pozadí arktických konvojů v jejich počátcích a materiální pomoci v první polovině roku 1942 jsem se věnoval ve své bakalářské práci. Nyní na to navážu rozvedením souvislostí a politických jednání, které probíhaly v době spojenecké krize na frontách v létě 1942 a jež měly přímou návaznost na konvojovou proceduru, především pak plavbu PQ 16. V závěru kapitoly zhodnotím roli vojenské pomoci SSSR prostřednictvím arktických konvojů v roce 1942 a vliv dovezeného materiálu na obrat války na východní frontě.

Pomoc západních velmocí napadenému Sovětskému svazu se začala realizovat ihned po útoku nacistického Německa. Prvním krokem byla smlouva o vzájemné pomoci mezi SSSR a Velkou Británií z 12. července 1941⁶⁹, přičemž jednání se vedla souběžně i se Spojenými státy.⁷⁰ Přes podepsání tzv. Prvního moskevského protokolu z 1. října 1942, který kodifikoval anglo-americkou pomoc Sovětskému svazu do 30. června 1942,⁷¹ nesla tíži dodávek především Velká Británie, tedy alespoň co se týče výzbroje. Tato země byla již finančně zcela vyčerpána z důvodu toho, že v prvních letech války získávala dodávky od Spojených států na základě „cash and carry“, tedy musela za materiál přímo zaplatit, přičemž vyčerpala své zlaté rezervy.⁷²

Realizace americké pomoci dle Prvního moskevského protokolu narazila na závažné potíže jednak z toho důvodu, že americký průmysl ještě plně nenajel na válečnou výrobu, ale také kvůli praktickým problémům s realizací přepravy materiálu. Dodávky z Britských ostrovů směřovaly do sovětských arktických přístavů, kdežto pozdější americká pomoc proudila především přes Perský záliv a Tichý oceán do dálnévýchodního Vladivostoku.⁷³ Během první poloviny roku 1942 stále tvořily výrazný podíl dodávky z Velké Británie, přičemž této zemi byly navíc odčerpány podíly z pomoci na základě zákona o Půjčce a

⁶⁹KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993, s. 11.

⁷⁰JONES, Robert Huhn, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, University Oklahoma Press 1969, s. 35.

⁷¹HILL, Alexander, *British Lend-Lease Aid and the Soviet War Effort, June 1941-June 1942*, in: *The Journal of Military History*, 71.3 (Jul 2007), s. 7.

⁷²Tamtéž, s. 6-8.

⁷³Tamtéž, s. 7-8.

pronájmu (Lend-lease).⁷⁴ Procentuální podíl arktických konvojů činil v té době téměř 39 %, vyřízení tras vedených přes Irán a Vladivostok však již dosáhlo třicetiprocentní hranice.⁷⁵

Kolísání ve spojeneckých vztazích trvalo v průběhu celé té doby. První pochyby vysokých vojenských činitelů západních spojenců, zda Rusové vydrží německý nápor, se částečně rozplynuly bitvou u Moskvy a sérií sovětských protiútoků. Zároveň však nastaly třenice v souvislosti s viditelnými nedostatky v americké organizaci lodní dopravy, což způsobilo značné prodlevy v odesílání plavidel s převážně vojenskou pomocí.⁷⁶ Dodávky v rámci Prvního moskevského protokolu se tak dařilo plnit zhruba ze dvou třetin.⁷⁷

Sověti kritizovali především neplnění spojeneckých závazků⁷⁸, přičemž jako hlavní požadavek zůstávala druhá fronta v západní Evropě. Tento problém zůstal jako hlavní sporný bod v průběhu celého roku 1942, přestože západní spojenci provedli invazi do severní Afriky. Sověti dále kritizovali Brity za to, že jejich střední tanky jsou pro boj na východní frontě nedostatečné a že je kvůli tomu musejí přezbrojovat.⁷⁹ Stejně tanky přitom poměrně úspěšně bojovaly s Rommelovou armádou v severní Africe, i když jak uvádí Walter S. Dunn, na konci roku 1942 je začali sami Britové nahrazovat modernějšími typy.⁸⁰

President Roosevelt otevřeně prohlásil v březnu 1942, že dodávky Sovětskému svazu považuje za naprostou prioritu amerického zbrojení,⁸¹ přičemž si byl na základě analýz amerických vojenských a ekonomických činitelů vědom toho, jak negativně se to projeví především při asistenci Velké Británii a Číně.⁸² Roosevelt i britský ministerský předseda Winston Churchill každopádně oceňovali hodnotu vojenských dodávek Sovětskému svazu přinejmenším proto, že si díky nim udrží vliv u Stalina a ruská fronta bude nadále vázat většinu německých sil.⁸³

⁷⁴HERRING, George C. Jr., *Aid to Russia, 1941-1946, Strategy, diplomacy, The Origins of the Cold War*, Columbia University Press 1973, s. 16.

⁷⁵VAN TUYLL, Hubert P., *Feeding the Bear: American Aid to the Soviet Union, 1941-45*, New York 1989, přílohy., JONES, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, s. 84.

⁷⁶FEIS, Herbert, *Churchill, Roosevelt, Stalin*, Princeton University Press 1967, s. 17.

⁷⁷DUNN, Walter S., Jr., *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, Westport 1995, s. 51.

⁷⁸HERRING, *Aid to Russia, 1941-1946*, s. 57.

⁷⁹VAN TUYLL, *Feeding the Bear: American Aid to the Soviet Union*, s. 52-53.

⁸⁰DUNN, *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, s. 54.

⁸¹HERRING, *Aid to Russia, 1941-1946*, s. 60.

⁸²JONES, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, s. 79.

⁸³HERRING, *Aid to Russia, 1941-1946*, s. 53.

Jednání o druhém protokolu o dodávkách probíhala ve Washingtonu na přelomu května a června 1942. Americký prezident obratně postavil sovětského ministra zahraničí Molotova před dilema – pokud má být druhá fronta otevřena roku 1942, Spojené státy zkrátka nemohou vyčlenit tolik lodí, aby splnily sovětské požadavky na materiál.⁸⁴ To pochopitelně Molotova podráždilo, protože s ohledem na stálá prohlášení musel druhou frontu upřednostnit.

Jak píše Robert Huhn Jones, Sověti mohli být přesto s druhým, tzv. Washingtonským protokolem spokojeni. Celkem 7 milionů tun dohodnutých dodávek zahrnovalo mimo jiné 212 letadel měsíčně, 7 500 tanků, 120 000 vozidel, dále například 2 400 000 párů vojenských bot a stejný počet tun pšenice a mouky. Zároveň byl v dohodě zahrnut imperativ, že by západní spojenci měli dodat Sovětům to, co se nestihlo v rámci prvního protokolu.⁸⁵

Na bojištích mezitím situace nabírala prudký spád. Již 8. května 1942 zahájili Němci předběžnou ofenzivu na východní frontě.⁸⁶ Dle údajů M. N. Supruna na frontě v té době bojovalo přes 2 000 tanků dodaných západními spojenci,⁸⁷ německé síly však opět postupovaly. Další krize důvěry mezi Spojenci měly původ jednak v těchto sovětských porážkách, ale týkaly se i arktických konvojů.

Nejspíš z důvodu lepší výchozí pozice při nadcházejícím jednání s Molotovem prezident Roosevelt tlačil na odeslání více než stovky lodí, jež měly doplout do SSSR do konce května.⁸⁸ V těchto posledních dubnových a prvních květnových dnech roku 1942 došlo k výměně diplomatických depeší a zpráv mezi Spojenci, přičemž klíčovým bodem bylo odeslání co největšího počtu lodí do Sovětského svazu. Winston Churchill prostřednictvím Harryho Hopkinse informoval amerického presidenta o potížích organizace konvojů a narůstajících ztrátách. Argumentoval především problémem s eskortováním těchto uskupení, hlavně však přítomností silné německé eskadry, kterou musela hlídat v podstatě celá Domácí flotila.⁸⁹

⁸⁴DUNN, *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, s. 55.

⁸⁵JONES, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, s. 90-94, 114-119.

⁸⁶DUPUY, R.E., DUPUY, T.N., *Harper encyklopedie, Vojenské dějiny*, Praha 1997, s. 1209.

⁸⁷SUPRUN, M. *Lend-liz i severnie konvoi 1941-1945*, Moskva: Andreevskii flag, 1997, s. 123.

⁸⁸SCHOFIELD, B.B., *The Russian Convoys*, London 1964, s. 56.

⁸⁹KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 54-55.

Roosevelt varoval britského premiéra, že odložení či dokonce přerušení těchto konvojů by byla „vážná chyba.“⁹⁰ Navíc právě v době, kdy Němci napadali konvoj QP 11 a v arktickém moři se potopil křižník *Edinburgh*,⁹¹ dorazila velmi nevybíravá zpráva od Stalina. Sovětský vůdce otevřeně žádal, aby Británie využila všechny dostupné prostředky, aby odeslala „okolo 90 parníků, jež se naložené materiálem pro Sovětský svaz těsnaly na Islandu či na přístupech ze Spojených států“.⁹²

Churchill opakovaně prohlásil, že vyslání více konvojů již není v silách Velké Británie, ovšem plánované plavby se uskuteční.⁹³ V tom smyslu také vyzval Stalina s opakovanou žádostí o větší sovětský podíl na obraně konvojů, jakož i o poskytnutí letecké podpory. Přesto britský premiér slíbil dopravit do Ruska co nejvíce materiálu, v tomto smyslu také promluvil k válečnému kabinetu, kde tento závazek označil za „záležitost cti“.⁹⁴ Přešel námitky svých nejvyšších admirálů, především sira Dudleye Pounda, prvního námořního lorda a Johna Toveye, velitele Home Fleet, kteří byli kritičtí k arktickým konvojům celkově.⁹⁵ Churchill v této souvislosti také vyslovil památnou větu, jež se měla týkat konvoje PQ 16 a jeho pozdější interpretace: „Operace bude ospravedlněna, podaří-li se doplout alespoň polovině lodí.“⁹⁶

Toto „kolo“ zdá se vyhrál Stalin, přičemž Brity stále více soužily porážky, jež utrpěli na jiných bojištích. Singapur padl již 15. února 1942,⁹⁷ britské středomořské loďstvo bylo ochromeno a v dubnu vyvrcholilo německé obléhání Malty.⁹⁸ Tohoto oslabení očividně diplomaticky využili jak sovětský vůdce, tak americký president. Za této napjaté situace došlo navíc k odsunutí termínu vyplutí PQ 16, což Churchill původně plánoval už na 18. května 1942.⁹⁹ Jakou však měla roli tato plavba a konvoje v této době z hlediska dodávek, když kvůli nim došlo k tak razantní výměně kabelových depeší?

⁹⁰CHURCHILL, Winston S., *Druhá světová válka, IV. Díl, Karta se obrací*, Praha 1994, s. 265.

⁹¹HAGGUE A., RUEGG, B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992, s. 35-36

⁹²WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994, s. 144-145, KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 55.

⁹³CAMPBELL, Ian, MACINTYRE, Donald, *The Kola Run., A Record of Arctic Convoys 1941-1945*, London 1958, s. 51.

⁹⁴KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 55-56.

⁹⁵Tamtéž.

⁹⁶CHURCHILL, *Druhá světová válka, IV. Díl*, s. 268.

⁹⁷HRBEK, Jaroslav, HRBEK, Ivan, *Krvavé oceány*, Praha 1994, s. 184.

⁹⁸HRBEK, Jaroslav, HRBEK, Ivan, *Námořní válka vrcholí*, Praha 1995, s. 51-53.

⁹⁹CHURCHILL, *Druhá světová válka, IV. Díl*, s. 268.

V rámci konfrontačního duchu studené války se v sovětském diskurzu i historiografii přirozeně vžil názor, že spojenecká vojenská a materiální pomoc byla málo významná či dokonce bezvýznamná.¹⁰⁰ K lehkým korekcím tohoto názoru došlo za doby Chruščova, zásadnější změna přišla až po pádu Sovětského svazu, kdy toto téma zpracoval M. N. Suprun (viz. Komentář ke zdrojům).¹⁰¹ Ten přiznává důležitý význam především anglo-americkým dodávkám dopravních prostředků, obzvláště gumy a pneumatik, zásilky zbraní z období Prvního moskevského protokolu pak ovšem bagatelizuje i on.¹⁰²

Paul Kemp kontruje názorem sovětského "přeběhlíka" Viktora Kravčenko, dle jehož názoru sovětská generalita, i když samozřejmě potají, považovala anglo-americkou pomoc za zásadní.¹⁰³ Za skutečný revizionismus v rámci ruského pojetí pak považuje Albert L. Weeks až historiky Borise V. Sokolova a Alla Paperna, přičemž podtrhává jejich argumenty, jež se opírají o názory samotného maršála Georgije Konstantinoviče Žukova, který kritizoval sovětskou propagandu za to, že bagatelizovala pomoc západních spojenců.¹⁰⁴

Proti pojetí Albert L. Weekse, který považuje spojenecké dodávky za klíčové pro vítězství SSSR (viz. Komentář ke zdrojům), se však ohrazují i západní badatelé. Například americký historik David S. Foglesong odsuzuje Weeksovu argumentaci jako krajně nedostatečnou.¹⁰⁵ Konvojový historik Kemp se dále zamýšlí nad procentuálním objemem dodávek v rámci nasazené techniky na východní frontě, přičemž pokládá otázku, kde by byly anglo-americké síly, nebýt stále silící německé angažovanosti na východní frontě.¹⁰⁶ Jak píše Roger Munting, dodávky nemohou vyvážit lidské životy, navíc posuzovat materiální pomoc procentuálně je nonsens.¹⁰⁷

¹⁰⁰KOZLOV, I. A., ŠLOMIN, V. S., *Severnyj flot*, Moskva, 1966, s. 128.

¹⁰¹HILL, *British Lend-Lease Aid and the Soviet War Effort*, in: *The Journal of Military History*, s. 5-6, footnotes.

¹⁰²Tamtéž.

¹⁰³KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 229

¹⁰⁴WEEKS, Albert L., *Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the U.S.S.R. in World War II*, Lexington books 2010, preface.

¹⁰⁵FOGLESONG, David S., *Foglesong on Weeks, 'Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the U.S.S.R. in World War II'*, in: *Humanities and Social Sciences*, on-line, <https://networks.h-net.org/node/28443/reviews/30312/foglesong-weeks-russias-life-saver-lend-lease-aid-ussr-world-war-ii>

¹⁰⁶KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 229, BÁRTL, Stanislav, *Konvoj PQ 17: válečné drama v arktických mořích.*, Praha 1995, s. 180-181.

¹⁰⁷MUNTING, Roger, *Lend-Lease and the Soviet War Effort*, in: *Journal of Contemporary History*, Vol. 19, No. 3 (Jul., 1984), s. 506.

Kempovu teorii "spojitých nádob" zmiňuje i Stanislav Bárta, přičemž ji srovnává s vyjádřením historika Paula Johnsona, autora knihy *Dějiny 20. století*, který podobně jako Weeks tvrdí, že dodávky měly význam zásadní. Bárta dále rozvíjí Kempovu důležitou otázku, tedy nakolik mohly západní dodávky přispět k přelomovým sovětským vítězstvím na východní frontě. Johnsonovu tezi přitom odsuzuje jako nesmyslnou, přičemž tvrdí, že dodávek nebylo ještě tolik, aby mohly samy způsobit drastičtější nárůst sovětské výzbroje.¹⁰⁸ Walter S. Dunn má podobný názor, k němuž dodává fakt, že hlavní část dodávek dorazila do Ruska až po listopadu 1942.¹⁰⁹

Podívejme se na další fakta. Dle údajů významného amerického historika Lend-lease Huberta Van Tuylla, obdrželi Sověti v roce 1942 pro boj odhadem 2 500 letadel, 3 000 tanků a 79 000 vozidel.¹¹⁰ Malá část z toho připadla na „zmetky“, přičemž Rudá armáda zákonitě nemohla mít náhradní díly, část se navíc musela odepsat i vinou špatné manipulace v přístavu a při převozu. Přestože se jedná o mizivé procento, plný počet strojů dle dovezené kvóty se na frontu nedostal. Musí se navíc ještě jednou podtrhnout, že se jedná o dodávky za celý rok.

Sověti podnikli v druhé polovině roku 1942 dvě grandiózní ofenzivy, tu známější u Stalingradu (operace Saturn a Uran), jejímž výsledkem byl triumf, a druhou, méně známou na středním úseku fronty (operace Mars). Tu řídil osobně maršál Žukov, ovšem protože skončila porážkou, nebylo pro ni v oficiálním diskurzu příliš místo, částečně díky kultu tohoto velitele.¹¹¹ K ofenzivám v té době je ještě třeba připočítat operaci Jiskra, tedy sovětskou protiofenzivu u obléhaného Leningradu. Dle údajů jednoho z nejrespektovanějších historiků války na východní frontě Davida Glantze měli Sověti k dispozici pro operaci Mars a další útoky na středním úseku fronty přes 3 600 tanků, na jižním úseku včetně rezerv pak přes 2 700 strojů.¹¹² Operaci Jiskra pak dle Glantze podpořilo „pouze“ necelých 500 tanků.¹¹³

Ztráty těchto ofenziv pak daleko přesahují 2 000 strojů, přičemž navíc během německé ofenzivy v létě 1942 a následné obrany Stalingradu se sovětské ztráty počítají na skoro 4 000

¹⁰⁸BÁRTL, *Konvoj PQ 17*, s. 180-181.

¹⁰⁹DUNN, *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, s. 64-65

¹¹⁰VAN TUYLL, *Feeding the Bear: American Aid to the Soviet Union*, s. 52-53, příloha., cit. dle ALMER, Jiří, *Organizace spojeneckých arktických konvojů 1941-1942*, Bakalářská práce, Filosofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha 2013, s. 27

¹¹¹Srovnej s GLANTZ, David M., GLANTZ, Mary E., *Zhukov's Greatest Defeat*, University Press of Kansas 1999, s. 2

¹¹²Tamtéž, appendix.

¹¹³GLANTZ, David M., *The Siege of Leningrad, 1941-1944*, Kent 2001, s. 130-131.

tanků.¹¹⁴ K tomu můžeme dodat, že takto masové a brutální tankové bitvy zažili západní spojenci de facto pouze jednou, a to v Ardenách, kde spojenecké síly ztratily přes 700 tanků.¹¹⁵ V obrazu těchto zdrcujících nasazení a ztrát je třeba prohlásit, že Sovětský svaz mohl těžko uvažovat o zahájení výše zmíněných ofenziv, kdyby neměl k dispozici dostatek tanků domácí výroby. Jakkoli západní pomoc k celkovému počtu přispěla, základ pro ofenzivy museli Sověti nutně vzít z vlastních zdrojů.

Jak zmiňují i sovětští „revizionisté“ (viz výše), dodávky nákladní automobilů a dalších dopravních komponent „rozhýbaly“ sovětskou válečnou mašinerii během tažení v roce 1943.¹¹⁶ K tomu můžeme dodat, že co se týče mobility a taktické obratnosti Rudá armáda za Wehrmachtem v prvních dvou letech války zaostávala, přičemž od roku 1943 tento nedostatek dohnala. Pro tuto dobu již nelze bagatelizovat ani vliv technických vymožeností poskytnutých Spojenými státy, ty měly následně pozitivní důsledky i na sovětskou poválečnou rekonstrukci.¹¹⁷

Kromě zbraní je třeba posoudit další důležitou komponentu - potravinovou pomoc Sovětskému svazu. Dle tabulek Prvního moskevského protokolu dodaly západní spojenci přes 300 000 tun potravin, mezi nimiž dominovala pšeničná mouka, cukr a rostlinné oleje.¹¹⁸ Druhý protokol tyto cifry de facto čtyřikrát znásobil (viz výše). Tyto kvóty se sice nepodařilo zcela naplnit, dle Rogera Muntinga však bylo do Sovětského svazu dodáno přes 4 miliony tun potravin, které dostávali především vojáci na frontách.¹¹⁹

I zmíněný Munting však zdůrazňuje, že tato pomoc nepřišla v rozhodující době na konci roku 1942.¹²⁰ To dokládá mimo jiné hladovými vlnami, které se přelévaly Sovětským svazem v průběhu let 1942-1943, a jež byly často důsledkem extrémně nízkých přidělů potravin. Jak k tomu dodává Walter S. Dunn, hmotnost mnohého ze západu dovezeného jídla byla kvůli jeho sušenému a konzervovanému stavu mnohdy podstatně nižší.¹²¹ Při této

¹¹⁴GLANTZ, David M., HOUSE, Jonathan M., *When Titans Clashed: How the Red Army Stopped Hitler (Modern War Studies)*, University Press of Kansas 1995, appendix.

¹¹⁵DUPUY, DUPUY, *Harper encyklopedie, Vojenské dějiny*, s. 1237.

¹¹⁶DUNN, *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, s. 54.

¹¹⁷MUNTING, *Lend-Lease and the Soviet War Effort*, in: *Journal of Contemporary History*, s. 506.

¹¹⁸JONES, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, appendix.

¹¹⁹MUNTING, Roger, *Soviet Food Supply and Allied Aid in the War, 1941-45*, in: *Soviet Studies*, Vol. 36, No. 4, (Oct., 1984), s. 588 -590.

¹²⁰Tamtéž, s. 591.

¹²¹DUNN, *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, s. 64

argumentaci nelze nezmínit sovětskou předválečnou stalinskou „politikou“, jež způsobila masové hladomory a takovou zkázu sovětské zemědělské ekonomiky, že se z ní již nikdy nevzpamatovala. Jak však Munting dodává, z podobné úvahy zase nemůžeme vypustit „krutý“ fakt, že sovětská industrializace připravila stát do té míry, že byl schopný ustát německý útok a vyhrát válku.¹²²

Výše uvedené argumenty nasvědčují spíše závěru, že spojenecká vojenská pomoc neměla výrazný vliv na sovětské vítězství u Stalingradu na přelomu let 1942-1943, podobně jako v případě ekonomiky Sovětského svazu jako celku. Jaká však byla v rámci této pomoci důležitost arktických konvojů? Byla kritická slova admirála Dudleye Pounda, který se vyjádřil o těchto operacích jako o „naprosto neopodstatněných“¹²³, oprávněná?

Musíme si hned na začátku uvědomit, že dodávky pomocí arktických konvojů v druhé půlce roku 1942 ustaly, přestože na ně Sověti tlačili. Konvoj PQ 18 vyplul se zpožděním, PQ 19 již jako celek kvůli plánovanému vylodění ve Středomoří nevyplul vůbec a plavidla vyslaná do Ruska jednotlivě měla značné ztráty.¹²⁴ To vše právě v době vrcholících příprav na sovětské protiofenzivy. K obnovení konvojů se značením JW došlo až na konci roku 1942, což se již těžko mohlo na frontách projevit. I pokud zcela nesouhlasíme s tezí, že spojenecké dodávky neměly výrazný vliv na vítězství u Stalingradu, o vlivu konkrétně arktických konvojů můžeme prohlásit, že byl minimální.

Pokud to tedy bylo tak, musíme si položit otázku, proč na konvojích Sověti tak lpěli. Vztahoval se tento diskurz k materiálové pomoci nebo k něčemu jinému? Nejsilněji zazněla sovětská kritika v souvislosti s katastrofou plavby PQ 17, přičemž se otevřela otázka, zda Britové nezneužívají konvoje k vyprovokování Němců k bitvě, jež mohla zapříčinit další těžké ztráty na „drahocenném“ materiálu. Když vezmeme v úvahu, že dvě v té době nejsilnější německé lodě, *Tirpitz* a *Scharnhorst*, došly na dálném severu ke svému konci, tak tuto teorii odmítnout zřejmě nelze.

Sověti si však v tomto ohledu protiřečili, neboť stabilně tvrdili, že se nemá vynechat jediná příležitost bojovat s nepřítelem. Nahlédneme-li navíc hlouběji do pamětí admirálů Golovka nebo Charlamova, zjistíme, že jejich mnohá kritika se vztahuje k neschopnosti spojenců, převážně Britů, zvítězit.¹²⁵

¹²²MUNTING, *Lend-Lease and the Soviet War Effort*, in: *Journal of Contemporary History*, s. 499.

¹²³KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 54.

¹²⁴DUNN, *The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945*, s. 55.

Podíváme-li se například na britskou interpretaci PQ 17 i ze zpětného pohledu, dočteme se, že spíš než ztráta oněch lodí a posádek bolela rána na britské prestiži, kdy válečné lodě odpluly bez toho, aby bránily konvoj, který následně díky tomu nepřítel zničil.¹²⁶ Z výše uvedených interpretací musíme vyvodit, že je třeba nahlížet i na problematiku konvoje PQ 16 jako na záležitost taktickou, nikoli jako na otázku strategickou či materiálně ekonomickou. Měla-li mít tato plavba význam, tak především jako případné taktické vojenské vítězství.

¹²⁵CHARLAMOV, *Nikolaj Michajlovič, Nesnadné Poslání*, Praha 1990, s. 138-139, GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987, s. 100-105.

¹²⁶WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 256-257.

5 Proměny organizace spojeneckých arktických konvojů a podmínky arktického bojiště

Kapitolu o proměnách organizace konvojů otevírá analýzou „plavebních rozkazů“. Tento pramen se zaměřuje spíše na běžnou konvojovou praxi a rutinu, málo tedy reflektuje speciální operace, přípravy a rozkazy, jimž se budu věnovat v následné kapitole. "Sailing orders" pro konvoj PQ 16 jsou desetistránkovým dokumentem, pod nímž je podepsán kapitán A. S. May z Královského námořnictva (tedy profesionální důstojník). Vydání nese datum 14. 5. 1942. Označení a zařazení tohoto textu, nyní založeného v archivní složce ADM 237/167, naznačuje, že pro PQ 16 byly vydány instrukce sice dle zavedených postupů, ovšem zároveň je plavba označena jako "special".

Pokyny v rámci plavebních rozkazů jsou určeny jednotlivým kapitánům obchodních lodí, kromě toho se vydávaly další instrukce, známé jako MERSIGS, tedy knihy signální komunikace. Dle Jacka Brooma do nich patří všechny složky obchodního loďstva včetně lodních deníků,¹²⁷ toto rozdělení ovšem již v současné archivní složce nenajdeme. Podobně nenajdeme ani řazení týkající se rozkazů bojových lodí, tzv. WACI.¹²⁸

Jaké změny bychom mohli v rámci tohoto konkrétního dokumentu zaznamenat oproti instrukcím k dřívějším arktickým konvojům? Dle mého soudu musíme vytknout základní premisu, a to sice tu, že konvojový systém je zaběhlou a v zásadě těžko měnitelnou procedurou. Pro mnohé kapitány obchodních lodí, ale i pro jejich „nadřízené“, tzv. Komodory konvoje, bylo zpočátku těžké se ji naučit.

Na základě svých dosavadních výzkumů arktických konvojů mohu říci, že změny postihovaly spíše plánování speciálních operací než samotný základ, tedy organizaci plavby samotné. Tím mám na mysli například proceduru vyplouvání z domovského přístavu, vytváření kolon a následné udržování pozice, navigaci za špatného počasí či užití mlžných bóji a podobně. Tato praxe, jak alespoň naznačují prameny ADM, byla sice zaběhlá, ovšem setkal jsem se i s příklady, jež byly i v rozporu se „sailing orders“. Podobně tomu je i v případě PQ 16.

Jaká tedy byla tato praxe a čím ji organizace PQ 16 narušovala? Zdokonalování praxe bylo vidět například na novém přerozdělení hlídek. Vedoucí loď měla mít na hlídce proti

¹²⁷BROOME, Jack, *Convoy is to Scatter*, William Kimber, 1974, s. 89-90

¹²⁸Tamtéž.

letadlům a ponorkám ještě další speciální službu kromě té pravidelné. Výraznější rozpor se dá nalézt v případě protiletadlových balonů. PQ 16 vyplouval na moře s tímto vybavením,¹²⁹ třebaže v pokynech se píše, že konvoje na sever od Irska nemají balony využívat.¹³⁰ Nejasnost mohla způsobit i poměrně známá instrukce k nočnímu ponorkovému útoku, který se měl hlásit vystřelením dvou bílých světlic. PQ 16 však plul za plného denního světla, čímž tento signál částečně ztrácel účinnost. Některá důležitá pravidla však zůstala neměnná, například vzdálenost mezi plavidly v konvoji. Ta činila dva kabely¹³¹ mezi jednotlivými plavidly a pět kabelů mezi kolonami.¹³²

V rámci bojových pokynů se poměrně vysoká frekvence změn dá očekávat. Kupříkladu při obraně proti náletům v pokynech stojí, že pokud se letoun blíží ke konvoji ve vzdálenosti menší než 1500 yardů, má se zahájit palba okamžitě bez ohledu na konání plavidla komodora či lodí eskorty. S tím souvisí i obranné zlepšení v podobě osamělé stíhačky vypouštěné z tzv. CAM ship, tedy katapultové lodě (viz dále). V této souvislosti se v instrukcích uvádí varování před špatnou identifikací vlastní stíhačky a záměnou s útočícím letadlem. Jak se dále přesvědčíme, ne vždy se na tato varování bralo zřetel a docházelo k tragickým situacím, kdy spojeneckého pilota sestřelila palba z vlastních plavidel. Každopádně v příkazech se uvádí i to jak zachránit pilota z této stíhačky pokud z ní vyskočil po vyčerpání paliva či byl sestřelen.¹³³

Jako poměrně výraznou změnu můžeme uvést fakt, že v pokynech pro PQ 16 chybí jakákoli zmínka o sovětských kapitánech. Plavidla s vlajkou SSSR přirozeně v počátečních letech války neplula v britském konvojovém systému, proto při organizaci prvních arktických plaveb najdeme speciální instrukce jednak pro jejich kapitány, ale především pro komodory konvoje, jak s těmito „nováčky“ nakládat a jak je praxi naučit.¹³⁴ Protože se v "sailing orders" pro PQ 16 již podobné pokyny neobjevují, můžeme tedy vyvodit, že se sovětští kapitáni již plně etablovali do spojeneckého konvojového systému.

¹²⁹ SCHOFIELD, B. B., *The Russian Convoys*, London 1964, s. 60.

¹³⁰ The National Archives, London, Kew, Fond Admiralty, ADM 237/167, *Sailing orders*, s. 4.

¹³¹ Jeden britský námořní kabel se rovná 219,5 metru, údaj dle Cable Length Conversion Chart, on-line, <http://www.convert-me.com/en/convert/length/navycablelength.html>.

¹³² ADM 237/167, *Sailing orders*, s.2, srovnej s ADM 199/72, *Cruising orders*, různé stránky.

¹³³ Této problematice se zešíroka věnuje Paul Kemp ve své knize *Friend or Foe, Friendly Fire at Sea 1939-1945*, Pen & Sword Books 1993.

¹³⁴ ADM 199/72, zpráva o konvoji Dervish.

Před a v průběhu léta 1942 doznala dosavadní arktická konvojové praxe pochopitelně daleko více změn, než je uvedeno v konvojových instrukcích. Jako tu nejviditelnější je třeba uvést stále se zvyšující počet lodí, jichž nyní plulo v jednom konvoji kolem třiceti, což v praxi znamenalo mimo jiné rozšíření počtu kolon. Není třeba vysvětlovat, že čím větší uskupení, tím snáze se identifikuje.

V případě eskort byla situace složitější. Přestože se Britové snažili lehké námořní jednotky střídat, příliš se to nedařilo. Jako nejvážnější se jevil případ malých plavidel, z nichž nezanedbatelná část sloužila na dálném severu jako ochrana většiny konvojů od začátku plaveb až do poloviny roku 1942. I v případě odolnějších torpédoborců se často jednalo o několikaměsíční až půlroční službu, jako příklad lze uvést plavidlo *Eclipse*, ale i bojem ostřílený *Ashanti*¹³⁵ bránící konvoj PQ 16

Nové britské torpédoborce třídy *Hunt*, jejichž modernější výzbroj byla vhodnější proti letadlům, se dostávaly na sever jako posila velmi pomalu. V případě PQ 16 tato nejmodernější třída nebyla zahrnuta vůbec, naopak do boje musely vyplout i poměrně zastaralé lodě. V rámci této konkrétní eskorty torpédoborec *Volunteer* pocházel z konce první světové války, *Achates* a *Ashanti* z dvacátých, respektive z třicátých let, za moderní se dal považovat jen *Martin*, jenž byl spuštěn na vodu v roce 1939.¹³⁶

Jak tvrdí Paul Kemp, bojové lodě měly dle Admirality především plnit roli jednotky vhodné k nasazení prakticky kdekoliv, nedařilo se tedy příliš zorganizovat a důkladně vybavit oddíl přímo pro polární bojiště.¹³⁷ Ovšem během bitev o arktické konvoje nakonec došlo k vytvoření jakéhosi "jádra" válečných lodí, sloužících v této nehostinné části světa po většinu anabáze. Jako typický příklad může sloužit flotila minolovek působící v severoruských přístavech. Každopádně před očekávaným vyplutím konvoje PQ 16 sloužili v eskortách již mnozí ostřílení bojovníci, ale co do polárních zkušeností i naprostí nováčci jako zmíněný Graeme Odgen, kapitán *Lady Madelaine*.

Dle mezispojeneckých dohod mělo ochranu konvojů převzít sovětské loďstvo na 20° východní délky.¹³⁸ Jak však tato ochrana vypadala v praxi? Pravdou je, že ke konvoji připlouvaly obvykle dva nebo tři sovětské torpédoborce, silnější a vybavenější než plavidla

¹³⁵HAGGUE A., RUEGG, B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992, s. 86-92.

¹³⁶SMITH, Gordon, ed., *HMS MARTIN (G 44) - M-class Destroyer ,Including Convoy Escort Movements*, *Naval-History Net*, http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-10DD-43M-HMS_Martin.htm.

¹³⁷KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993, s. 128.

¹³⁸KOZLOV, I. A., ŠLOMIN, V. S., *Severnyj flot*, Moskva, 1966, s. 129.

britská. Sověti měli navíc výhodu vlastních základen, do nichž se lodě mohly pravidelně vracet. Britská plavidla přirozeně s konvojem i přes posilu zůstávala nadále, až dokud nedoplul do cílového přístavu. Neplatilo tak, že by Sověti převzali celý konvoj a doprovodili jej například až na Island, odkud by pluli zpět, jako tomu bylo u Britů. Z toho logicky plyne, že britská plavidla byla v permanentní zátěži, kdežto sovětská měla možnost úlevy.

Co se týče nasazení spojeneckých těžkých lodí, změny vyvolalo až potopení křižníků *Edinburgh* a *Trinidad*. Na základě toho dostal velitel křižnické eskadry kontraadmirál Burrough jasný rozkaz, aby se nepouštěl daleko na východ do přímé operační zóny německých letadel a ponorek. Bitevní lodě Domácí flotily ovšem nadále vyplouvaly na moře proti případnému vyplutí německé bitevní lodi *Tirpitz*. Těmto souvislostem se budu více věnovat v další kapitole. Změna k dobrému však pro Brity přišla v americké posile, kterou tvořila jedna bitevní loď, křižník a jejich ochranná flotila torpédoborců. Slíbená letadlová loď ale nedorazila.¹³⁹

V rámci organizace také došlo k přehodnocení vhodnosti přístavů pro formování a odesílání konvojů, tedy islandských výsep Hvalfjord a Reykjavík. Mnozí autoři ve svých pamětech vzpomínají na Island jako na pusté a trudné místo, kde nebylo pranic co dělat.¹⁴⁰ Krom toho lodě odeslané z britských ostrovů (konvoje značení RU-UR) utrpěly cestou tam kvůli místním pravidelným bouřím často značné škody,¹⁴¹ jež se díky omezeným kapacitám na Islandu mnohdy nedaly opravit. Již během plaveb prvních arktických konvojů mnozí velitelé upozorňovali na to, že chod přístavů Hvalfjord a Reykjavík je pomalý a při větších konvojích se dají očekávat průtahy.¹⁴² Navíc tato místa neposkytovala ani spolehlivý úkryt před nešvary počasí. Jak vzpomíná Graeme Ogden, bouře, která zasáhla kotviště v lednu 1942, jednak málem potopila jeho vlastní loď, navíc mnohá obchodní plavidla musela najet na mělčinu, kde zůstala uvězněná ještě mnoho měsíců.¹⁴³

Kromě nehostinných podmínek se s Islandem pojil ještě další problémový faktor - časté nepřátelství místních obyvatel proti spojeneckým námořníkům.¹⁴⁴ Ti byli často společně

¹³⁹JONES, Robert Huhn, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, University Oklahoma Press 1969, s. 102.

¹⁴⁰EDWARDS, Bernard, *The Road to Russia, Arctic Convoys 1942*, Barnsley 2002, s. 18-19

¹⁴¹ADM 199/71, cit. dle ALMER, Jiří, *Organizace spojeneckých arktických konvojů 1941-1942*, Bakalářská práce, Filosofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha 2013, přílohy.

¹⁴²ADM 199/72, zpráva z křižníku *Suffolk*, odstavec 8.

¹⁴³OGDEN, Graeme, *My Sea Lady, An Epic Memoir of the Arctic convoys*, London 2013, s. 69-73.

¹⁴⁴EDWARDS, *The Road to Russia, Arctic Convoys 1942*, s. 19-20.

s americkou posádkou, která po Britech převzala dozor nad ostrovem, vnímání jako okupanti. Harry Hutson ve své knize uvádí vzpomínky amerických námořníků, jež reflektují namalované hákové kříže na zdech jako symboly protestu proti spojeneckým silám.¹⁴⁵ Nelze se tedy divit, že na ostrově působili němečtí špioni, mimo jiné oznamující vyplouvání konvojů do Ruska, k čemuž ostatně došlo i v případě PQ 16 (viz dále). Jednak z toho důvodu, ale především kvůli přeplněnosti přístavů byly konvoje PQ 16 a PQ 17¹⁴⁶ posledními, které ještě vyplouvaly z Islandu. Spojenecké obchodní lodě se tak vrátily do staronových míst odplouvání - do jezera Loch Ewe a zátoky Clyde.

Situace ruských severních přístavů se pochopitelně též nelepšila. Kromě neustálé hrozby bombardování byla největším nepřítelem nuda, občas vyrušená kontrolováním a hlídáním ze strany sovětských autorit.¹⁴⁷ Murmansk přinášel spíše nebezpečí bomb, zatímco Archangelsk spíše to druhé. V tomto ohledu můžeme uvést krutou epizodu popsanou Tomášem Simmonsem v knize *Escape from Archangel*, kdy byli američtí námořníci obchodního loďstva za malichernost uvězněni v pracovním táboře.¹⁴⁸

G. Ogden vzpomíná i na příjemné chvíle, jakými byly například fotbalový zápas nebo koncert vokalistů z řad ruských námořníků.¹⁴⁹ Dalšímu pozoruhodnému příběhu se ve své knize věnoval Paul Kemp nebo duo Bob Ruegg a Arnold Haggue,¹⁵⁰ přičemž popisovali službu britského parníku *Hopemout*, který strávil na dálném severu skoro tři čtvrtě roku na různých misích, často při zásobování odlehlých sovětských posádek.¹⁵¹ Přitom se často zmiňuje empatie se sovětským válečným strádáním.

Korvetní kapitán Johns, velitel torpédoborce *Achates*, v této souvislosti doporučuje, aby byly britské lodě zásobovány nezbytnými potravinami, ale i tabákem, kávou a dalšími komoditami již v domácích přístavech. Také toto můžeme připočíst k nedostatkům jak sovětské severní námořní základny Vaenga, tak i Murmansku. Podobně se Johns vyjadřuje i o lékařském zabezpečení.¹⁵²

¹⁴⁵HUTSON, Harry C., *Arctic Interlude: Independent to North Russia*, Bennington, 1997, s. 26.

¹⁴⁶HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 39.

¹⁴⁷WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008, s. 163-165.

¹⁴⁸SIMMONS, Thomas E., *An American Merchant Seaman at War*, University Press of Mississippi 1990, s. 97-148.

¹⁴⁹OGDEN, *My Sea Lady*, s.128-130

¹⁵⁰HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 17-19, KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 62-63.

¹⁵¹KEMP, tamtéž, s. 62.

¹⁵²ADM 237-176, zpráva velitel torpédoborce *Achates*, poznámky k plavbám konvojů PQ 16 a QP 13, s. 3.

Velení Královského námořnictva v Sovětském svazu měl na starosti kontraadmirál Miles, sídlící v Moskvě,¹⁵³ důležitou osobu v námořní misi pak představoval velitel britských sil na severu Ruska (Senior British Naval Officer North Russia, dále budu používat jen zkratku této funkce - S. B. N. O. N. R.). V klíčovém roce 1942 tuto funkci zastával kontraadmirál R. H. Bevan, po něm nastoupil kontraadmirál E. R. Archer,¹⁵⁴ který takto působil již v době konvoje PQ 18.¹⁵⁵ Zlepšení komunikace mezi sovětskými autoritami a S. B. N. O. N. R. pak považoval velitel na moři kontraadmirál Burrough za klíčové pro námořní operace v Arktidě.¹⁵⁶ To se dle mého úsudku podařilo, pokud vezmeme v úvahu, že během plavby PQ 16 docházely eskortám opakované a důležité depeše o posilování eskort a o pozicích nepřítele, přičemž v mnohých případech britský velitel vycházel z údajů poskytnutých Rudým loďstvem či sovětskou rozvědkou (viz kapitola o plavbě PQ 16).

Na další organizační zlepšení, která však měla formu spíše improvizovaných postupů, přicházelo spojenecké námořnictvo na základě bojových zkušeností. Velitelé eskort považovali za nepřítele číslo jedna německé ponorky, třebaže jejich síla na dálném severu především během polárního dne klesala. Soustředění se na tohoto nepřítele tak mnohdy vedlo svým způsobem ke zbytečnému tříštění sil. Navíc přístroj asdic na zachycování odrazu ponorek pod hladinou býval často v arktickém moři kvůli vrstvám golfského proudu velmi nepřesný. Z toho důvodu se na tomto bojiště příliš neprojevila nová zbraň spojeneckých eskort - vrhač hlubinných náloží hedge-hog.¹⁵⁷

Jako daleko vážnější nepřítel se v době léta 1942 jevila německá Luftwaffe, proti níž by představovalo nejúčinnější zbraň pochopitelně početné letectvo spojenecké. Realizace silných obranných stíhacích svazků však narážela na vícero problémů. Západním směrem od trasy konvojů byly nejbližší základny na Islandu, odkud se dal sice vysílat letecký průzkum, nikoli však stíhací ochrana z důvodu omezeného doletu bojových letadel. Jaká byla situace na východní straně? Sovětské severní letectvo sice proti nacistickým vzdušným silám neustále bojovalo mimo jiné v rámci podpory pozemních sil¹⁵⁸, na ochranu konvojů však vzlétlo často jen několik stíhaček, přitom omezených jen na závěrečnou fázi plaveb.

¹⁵³KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 12.

¹⁵⁴WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 163, *World War II Unit Histories & Officers*, on-line, http://www.unithistories.com/units_british/RN_WApproaches.html.

¹⁵⁵SMITH, Peter C, *Vítězství v Arktidě: příběh konvoje PQ 18*, Praha 2009, s. 203

¹⁵⁶ADM 199/72, zpráva kontraadmirála Burrougha, příloha III.

¹⁵⁷BLAIR, Clay, *Hitlerova ponorková válka, 2. díl*, Brno 2005, s. 65.

¹⁵⁸JACKSON, Robert, *Baling out; Amazing dramas of military flying*, Barnsley 2006, s. 67-71.

Vhodné řešení by přinesla eskortní letadlová loď,¹⁵⁹ které se již v průběhu roku 1942 vyráběly, bylo však jasné, že v dohledné době na arktické bojiště nedorazí. První v boji vyzkoušené plavidlo *Audacity* navíc brzy skončilo na mořském dně, přestože s sebou dokázalo vzít hned několik německých ponorek a z něj startující stíhači odvrátili několik leteckých útoků.

Jako nedostatečnou náhradu tak Královské námořnictvo využívalo tzv. CAM ships, tedy katapultové lodě (viz výše), za nimiž se skrývala obyčejná obchodní plavidla s přistavěným „katapultem“. Takto šlo vyslat do vzduchu jedinou stíhačku Hurricane, jež se dala využít proti nepřátelskému průzkumnému letadlu, ovšem takto sloužící piloti se vrhali i proti celým svazkům bombardérů.

Jednotky letectva pro katapultové lodě vznikly v červenci 1941,¹⁶⁰ na podzim téhož roku začalo docházet k nasazování těchto plavidel v konvojích.¹⁶¹ Hlavní nevýhodu představoval přirozeně fakt, že stíhačka byla jednorázová a stroji záhy došlo palivo. Pilot proto musel z letounu vyskočit a hledat záchranu na přátelské lodi, přičemž tento samotný akt přinášel mnohá rizika. Po využití stíhačky však již další podobná ochrana nebyla a plavidla stála proti útočníkům sama.

Postupně dostaly torpédoborce a korvety vhodná děla, jimiž bylo možné mířit i na letadla, jejich účinnost však měla své limity. Pro zvýšení palebné síly eskorty však byla ke konvoji přidělena tzv. protiletadlová loď neboli protiletadlový křižník. Ten měl zesílenou výzbroj flaku a umisťoval se obvykle uprostřed konvoje. Pod tímto „křižníkem“ se opět skrývala upravená obchodní loď, ovšem mezi ní a CAM ship byl formální rozdíl. Katapultové plavidlo neslo stále modrou vlajku britského obchodního loďstva, zatímco protiletadlová loď působila jako válečná, neboť plula pod bílou standartou.¹⁶²

Protiletadlový křižník měl k dispozici důležitou technickou novinku - radar typu 271 pracující na centimetrových délkách.¹⁶³ Díky němu mohl zachytit letadla na delší vzdálenost a vyhlásit poplach pro zbytek konvoje. Tímto novým radarem se pyšnila i některá plavidla protiponorkové obrany, ovšem stále jich nebylo tolik, aby se mohla tato výhoda naplno projevit.

¹⁵⁹ADM 199/721, zpráva komodora Anchora z konvoje PQ 15, s. 98.

¹⁶⁰JACKSON, *Baling out; Amazing dramas of military flying*, s. 81.

¹⁶¹PRESTON, Antony, *The History of the Royal Navy in the 20th Century*, London 1987, s. 124.

¹⁶²WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994, s. 145.

¹⁶³BLAIR, Clay, *Hitlerova ponorková válka*, Brno 2005, s. 383.

Výzbroj jednotlivých obchodních lodí v konvojích zůstávala v podstatě stejná, tedy většinou jedno 120 mm dělo, jeden dvanáctiliberní kanon, 37 mm protiletadlový Bofors, šest 20 mm Oerlikonů, dva protiletadlové pom-pomy, dva kulometry a osm raket.¹⁶⁴ Pokud protiletadlová palba všech lodí v uskupení spustila náraz, jednalo se o mohutnou baráž, jež mohla odradit útočníky v malém počtu, pokud však přilétlo několik desítek letadel, palba se rozmělnila a mnohdy nedostatečně vycvičení obchodní námořníci ztráceli hlavu.

Ne vždy se německých letcům samozřejmě podařil přímý zásah. Častěji se stávalo, že bomba dopadla blízko trupu, přičemž plátování nepancéřovaného obchodního plavidla nevydrželo a do lodi proniklo tolik vody, že musela být opuštěna. Často se sice podařilo takto poškozenou loď zachránit, ovšem pokud blízké zásahy poškodily i generátory, jimiž se dodával pohon mimo jiné čerpadlům, záke nezabránila ani sebeobětavější posádka. V případě, že voda pronikla do strojovny nebo narušila parní rozvod takovým způsobem, že nešel spravit, muselo dojít rovněž k opuštění plavidla, nebyla-li na místě možnost ho odtáhnout. Podobný husarský kousek se párkrát podařil v rozsáhlém Atlantiku, ovšem v polárním moři, kde se to jen hemžilo nepřátelskými letadly, to znamenalo přílišné riziko. Takto například skončila z konvoje PQ 16 americká *City of Joliet*.

Přímý zásah bomby se dal přežít málokdy. Pokud loď vezla stěpivo, bylo nutné ji v případě požáru opustit okamžitě, třebaže mnohé posádky ještě statečně bojovaly o záchranu plavidla. Pokud náklad neměl hořlavý či výbušný charakter nebo oheň nepronikl do nákladových prostor, byla šance ho uhasit. Tímto hrdinstvím se proslavily především posádky sovětských obchodních lodí. Zásah torpédem byl obvykle fatální, stejně jako případný dopad granátu z velké válečné lodi.

Jací byli samotní bojovníci arktického válčiště? Na konvojích do Sovětského svazu a formacích zpětných bojovali a umírali především námořníci britského, amerického a sovětského obchodního loďstva. Podobně jako v celkovém spojeneckém konvojovém systému se těchto operací účastnila plavidla Holanďanů, Norů či námořníků z karibské oblasti, plujících často pod vlajkou Panamy či Hondurasu. Dále to byly pochopitelně posádky válečných námořnictev výše uvedených států, krom nich například Poláci či Svobodní Francouzi. Mezi dalšími složkami se operací účastnili především námořní letci, jejichž význam stále stoupal, podobně i kolegů z Rudého letectva.

¹⁶⁴ALMER, Jiří, *Organizace spojeneckých arktických konvojů 1941-1942*, s. 30., srovnej s MASON, Alfred Grossmith, *Arctic Warrior; A personal account of convoy PQ 18*, Barnsley 2013, PQ 18, s. 1.

Mezi posádkami obchodních lodí bychom našli mnoho rozdílů. Britské lodě pluly pod modrou zástavou obchodního loďstva, na nich sloužící námořníci přitom sami obsluhovali palubní zbraně. To bylo zvykem rovněž v kontinentálních loďstvech včetně Sovětů, ovšem jiná praxe panovala v americkém loďstvu. Přestože tam námořníci také bojovali a stříleli, k přímé obsluze palubních zbraní sloužily speciální jednotky válečného námořnictva, tzv. Naval Armed Guard, tedy námořní (ozbrojená) stráž.

Praxe jednotek námořní stráže měla tradici v USA již za první světové války, v letech 1939/1940 již tito muži přicházeli na ozbrojené americké obchodní lodě, třebaže země ještě nebyla ve válce.¹⁶⁵ K masovému výcviku této složky však začalo docházet až od dubna 1941, přičemž v listopadu tohoto roku kongres schválil její nasazení na všech obchodních lodích dopravujících materiál na základě zákona o Půjčce a pronájmu.¹⁶⁶ K výzbroji v této době patřilo zpravidla jedno čtyřpalcové dělo a kulometry.

Zajímavé ztvárnění těchto složek nabízí americký propagandistický snímek *Konvoj do Murmanska (Action in the North Atlantic, 1943)*. Během scény příprav k vyplutí přichází na novou americkou obchodní loď jednotky námořní stráže vedené podporučíkem, přičemž se jedná o velmi mladé a na první pohled nezkušené hochy. Ostřílení lodníci obchodního plavidla, kteří již zažili potopení uprostřed Atlantiku, se jim posmívají a málem dojde ke rvačce. Když však kapitán pošle lodníky, aby se naučili zacházet s děly pro případ úmrtí kolegů z námořní stráže, mladíci jim výsměch oplácejí. Nakonec však všichni společně bojují v konvoji do Murmansku proti letadlům a ponorkám.

Co se týče běžného života posádek, před válkou měl zkušený britský námořník na obchodní lodi plat něco málo přes 9 liber měsíčně, tedy poměrně nízký příjem. V době vrcholících plaveb arktických konvojů se tato mzda zvýšila na 22 liber (důstojník 27 liber). Válečné riziko pak bylo "oceněno" příplatkem 10 liber měsíčně.¹⁶⁷ Pověst námořníků obchodního loďstva byla přitom nevalná, jejich kolegové z válečného námořnictva jim vytýkali mimo jiné zbabělost a nedostatek disciplíny. To můžeme vyčíst i ze stránek námořních románů, ale i v rámci literatury faktu často najdeme příklady, kdy námořníci zbaběle opouští své obchodní plavidlo, přičemž podobný obraz bojových námořníků se objeví velmi zřídka. Richard Woodman k tomu píše, že lodník na obchodním plavidle byl obětí své doby, tedy hospodářské krize s nejistou budoucností. Dodává, že britské obchodní loďstvo absorbovalo

¹⁶⁵GLEICHHAUF, Justin, *Unsung Sailors, The Naval Armed Guard in World War II*, Annapolis 1990, s. 15.

¹⁶⁶Tamtéž, s. 19.

¹⁶⁷HUTSON, *Arctic Interlude: Independent to North Russia*, s. 14.

různé "pochybné existence" či lidi z kolonií jako například Súdánce, Indy či Somálce, jimž mohlo být spojenecké vítězství ukradené.¹⁶⁸

Platy v americkém obchodním loďstvu byly v tomto ohledu téměř nesrovnatelné - 105 dolarů měsíčně plus příplatek 125 dolarů za absolvování plavby do Velké Británie, další stejně ohodnocený příplatek se přičítal i za konvoj do Ruska (za nějž Britové dostávali obvykle okolo 50 liber).¹⁶⁹ Zajímavé je, že námořní ozbrojená stráž, tedy členové válečného námořnictva, měli v amerických podmínkách platy nižší. Nelze se proto divit vznikajícím třenicím.¹⁷⁰

Málokterá posádka z lodí, jež měly plout v konvoji PQ 16, měla zkušenost z předchozí arktické plavby. Za "veterány" se dají považovat například posádky lodí *Empire Baffin* a *Empire Selwyn*, které před absolvováním PQ 16 měly již za sebou jeden konvoj, navíc v době vzrůstajících německých útoků.¹⁷¹ Celkově se však jednalo spíše o nezkušené a neinformované námořníky, navíc nezvyklé na tak těžké podmínky, což platilo především o Američanech.¹⁷²

Výše uvedená *Empire Baffin* patří mezi lodě s největším počtem absolvovaných konvojů včetně "pekelných bitev" o PQ 16 a PQ 18.¹⁷³ Také z toho důvodu ji nemůžeme zcela považovat za "ideální typ" arktického konvojového plavidla. Navíc se jednalo o moderní obchodní loď třídy "Empire" z roku 1941¹⁷⁴ určenou právě pro náročné konvojové trasy. Tím pádem byla spuštěna na vodu již vyzbrojená.¹⁷⁵

Vybavit plavidlo a posádku pro arktickou anabázi znamenalo ovšem mnohem více. Jak uvádí Paul Kemp, námořníci na britských lodích nedostávali tak komplexní ošacení jako jejich protivníci z německé Kriegsmarine. Lodník byl tak závislý na zdrojích vlastních či na majetnosti své rodiny. Kromě speciálních bot a svetrů, jež se dodávaly od námořnictva, museli námořníci sáhnout po různých specializovaných obchodech, v nichž se dal sehnat například známý a široce využívaný kapkový prošívaný jednodílný svetr.¹⁷⁶

¹⁶⁸WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 18-19.

¹⁶⁹HUTSON, *Arctic Interlude: Independent to North Russia*, s. 15.

¹⁷⁰Tamtéž.

¹⁷¹HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 97-98.

¹⁷²WALLING, Michael G., *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, Oxford 2012, s. 133-134.

¹⁷³HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 97.

¹⁷⁴Tamtéž, s. 37.

¹⁷⁵MASON, *Arctic Warrior; A personal account of convoy PQ 18*, s. 1-2.

¹⁷⁶KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 129-130.

Posádky záhy poznaly, že ošaceni nemohou brát na lehkou váhu, například opomenutí nasadit si rukavice při manipulaci s náčiním na palubě mohlo skončit ztrátou kůže na ruce, jež okamžitě přimrzla. Služba v Arktidě znamenala také nutnost být trvale k dispozici, především když bylo třeba zesílit hlídky. Pokud zazněl tento příkaz, v nejlepším případě se mohlo jednat o mlhu, v horším o nálet či útok ponorky. Bylo tudíž běžnou praxí, že posádky zůstávaly oblečené sedět v jídelnách, kde se často snažily nabrat pár hodin spánku, dokud nepřišel další poplach a nemusely se hrnout znovu na bojová stanoviště.¹⁷⁷ To většinou platilo jak pro osádky bojových lodí, tak pro obchodní plavidla.

V těchto podmínkách znamenalo teplé jídlo skutečný luxus, muži většinou dostávali "arktický příděl" v podobě kávy a sendvičů rovnou na bojová stanoviště. Osádky děl a kulometů mnohdy ani neopouštěly palubu a v letních měsících často spaly přímo na svých stanovištích. Jaké nebezpečí to představovalo, je snadné si domyslet. Pokud došlo k drastickému poklesu teploty, tvrdě spící námořníci u svých děl mohli velmi rychle umrznout. Velmi podrobně to líčí například Alstair MacLean ve svém fiktivním románu *H.M.S. Ulysses*.¹⁷⁸

Během první dny a útoků na konvoj se posádky lodí, příp. mariňáci na amerických lodích setkali s něčím, co dosud nezažili. Neustálé nálety třeba i jednotlivých letadel silně pošramotily nervy hlídek, což se mohlo projevit mimo jiné v přehnané zbrklosti při obranné palbě. Kromě rizika zasažení vlastního letadla došlo takto jednou i k napadení vlastní ponorky.¹⁷⁹ Dlouhodobé soustředění a neustálé prohlížení šedivé oblohy navíc za svitu zrádného arktického slunce (tzv. arctic eye¹⁸⁰), mohlo vést v lepším případě k těžké únavě, v horším k propuknutí šílenství.¹⁸¹ Záhy musely být hlídkové intervaly zkráceny z normálních čtyř hodin na dvě. Mnozí muži podléhali zoufalému pláči spíše z únavy než ze strachu, nervové záchvaty často přecházely v lhostejnost a pomalost.¹⁸²

Michael Walling připomíná i těžké psychické tlaky na posádky strojoven, na topiče, techniky a podobně. V podpalubí bylo slyšet lépe než jinde, protože voda výborně přenáší

¹⁷⁷WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 134.

¹⁷⁸České vydání MACLEAN, Alistair. *Konvoj do Murmanska*, Praha 1994.

¹⁷⁹Při obraně konvoje PQ 15 potopila eskorta vlastní ponorku, polskou P-551, viz WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 120-123, KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 46-47.

¹⁸⁰KEMP, Tamtéž, s. 130.

¹⁸¹WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 134-135, CAMPBELL, Ian, MACINTYRE, Donald, *The Kola Run., A Record of Arctic Convoys 1941-1945*, London 1958, s. 52-53.

¹⁸²WALLING, tamtéž.

zvuk.¹⁸³ Kromě výbuchů okolních lodí a lámání kovů potápějících se plavidel hrály na nervy posádek především exploze hlubinných náloží, jimiž vlastní eskorty bombardovaly ponorky, nebo nárazy na ledové kry. V případě zásahu byli lodníci v podpalubí první na řadě. Pokud by se jim přesto podařilo uniknout z potápějícího se plavidla, neměli by kvůli lehkému oblečení v ledové vodě šanci přežít déle než pár minut, ne-li sekund.¹⁸⁴

Pokud zasažená loď neplula v konvoji či se od něj dobrovolně či nedobrovolně oddělila, čekalo případné trosečníky peklo i pokud se dostali do záchranného člunu. Bernard Edwards například popisuje boj o život posádky potopené obchodní lodi *Induna*¹⁸⁵, přičemž část z ní měla štěstí a svůj smrtelný zápas přežila. Skupina mužů ve člunu trpěla především kvůli vlnám mrazivé vody, jež se pravidelně přelévala přes okraje loďky. Vyléváním vody se sice lodníci zaměstnali, ovšem nemohli přemoci sílící únavu vedoucí k apatii, což je příznačný stav pro začátek konce. Mnozí jedinci nevydrželi mráz a šílenstvím skočili do moře.

Stanislav Bártl popisuje zápas posádky amerického *Carltonu* z konvoje PQ 17, jež prožila ve člunu neuvěřitelných dvacet dní, i když v letním období. Některým námořníkům mrazivou vodou neustále omývané nohy doslova zmodraly, přičemž mnozí zoufalci díky tomu zemřeli. Ostatní sice vydrželi, ale nedokázali se ve člunu ani postavit.¹⁸⁶

Pokud se trosečnickům podařilo dostat na pevninu, snadno se mohlo jednat o jeden ze zapomenutých konců světa, z něž nebylo se jak dostat a krom nebezpečných ledních medvědů zde nikdo nežil. Takto dopadli například sovětští trosečníci z loď *Dekabrist*, kteří strávili šest měsíců na opuštěném Ostrově Naděje jihovýchodně od Špicberků.¹⁸⁷

Výše zmíněné lodě a posádky, třebaže zažily nepředstavitelné peklo, počasí ještě poměrně šetřilo. Konvoje v létě roku 1942 celkově nemusely čelit tak krutému odporu živlů jako za arktické zimy, kdy bouře a sněhové vánice prakticky neutichají. Na počátku roku 1942 takto počasí pocuchalo většinu konvojů, nejbrutálnější bouři však zažili Spojenci na dalším severu až v lednu 1945.¹⁸⁸

¹⁸³BÁRTL, Stanislav, *Konvoj PQ 17: válečné drama v arktických mořích.*, Praha 1995, s. 70.

¹⁸⁴WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 134-135.

¹⁸⁵EDWARDS, *The Road to Russia, Arctic Convoys 1942*, s. 58-61.

¹⁸⁶BÁRTL, *Konvoj PQ 17*, s. 112-115.

¹⁸⁷WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 236-238.

¹⁸⁸ADM 234/639, *Battle Summary No. 22(Arctic convoys)*, sec. 66, s. 119-122.

Nejviditelnějším rysem plaveb v měsících květnu, červnu a červenci je nepřetržité světlo polárního dne.¹⁸⁹ Nejvíce vyhovovaly letní podmínky německým pilotům, neboť lodě konvojů byly při světle výborně viditelné už z dálky díky sloupům kouře z komínů, navíc vrstvy mlhy útočníky kryly před hlídkami a protiletadlovými děly.

Teplota vzduchu a moře sice polevila, i tak však byla pro odhalené tělo životu nebezpečná. Jako možná nejvýraznější arktický nešvar uvádí Paul Kemp náhlé změny teplot (viz výše). Relativně teplé období se mohlo v mžiku proměnit v mráz a paluby lodí se rázem pokryly ledem. Ten bylo nutné okamžitě odsekat, neboť jeho váha mohla vést až k převrnutí plavidla. Posádky měly tedy i v tomto období o "zábavu" postaráno.¹⁹⁰ Takové podmínky tedy čekaly na námořníky z konvoje PQ 16.

¹⁸⁹Tamtéž, appendix.

¹⁹⁰KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 128-129.

6 První konvojová bitva na dálném severu a takticko-strategická východiska Spojenců

Na přelomu dubna a května 1942 se odehrál tvrdý střet o konvoje PQ 15 a QP 11. Uskupení směřující do Ruska zahrnovalo již 26 lodí.¹⁹¹ Německé síly v podobě ponorek a poprvé také torpédových bombardérů provedly sérii útoků, při nichž zničily tři obchodní lodě a poškodily jednu z eskort.¹⁹² Jinak vyšly proti tomuto konvoji naprázdno. Daleko zuřivější střetnutí však zažil QP 11. Na ten zaútočily německé torpédoborce, ovšem obranné síly Královského námořnictva pod velením fregatního kapitána Richmonda přes mnohá poškození tento útok odvrátily.¹⁹³

V eskortě těchto uskupení plul i britský křižník *Edinburgh*, jenž vezl kromě zraněných námořníků arktických konvojů také sovětské zlato jako platbu vojenské a materiální pomoci. Během průzkumné plavby jej torpédovala německá ponorka a vážně poškozený křižník záhy napadly i německé torpédoborce, jež předtím obtěžovaly QP 11. Rozpoutal se tvrdý boj, kdy se proti lépe vyzbrojeným Němcům postavila slabší britská plavidla doprovodu. Kriegsmarine ztratila v tomto boji torpédoborec *Hermann Schoemann*, ovšem britský křižník se po zásahu dalšího torpéda již též zachránit nepodařilo. *Edinburgh* tak klesl 2. května 1942¹⁹⁴ na dno Severního Ledového Oceánu i s nákladem zlata, jež bylo vyzvednuto až po válce. Na palubě tohoto plavidla zahynul i významný československý důstojník, plukovník letectva Josef Berounský, který zemřel již po zásahu torpéda z ponorky.¹⁹⁵

Luftwaffe navíc krátce po tomto boji dorazila poškozený křižník *Trinidad* (viz druhá kapitola), který bránil konvoj PQ 13 a nyní prchal do Anglie k opravám.¹⁹⁶ Pro Královské námořnictvo znamenaly tyto smutné události vážné důsledky. V krátké době ztratilo dva cenné křižníky a kolony obchodních lodí byly vystaveny po celou dobu hrozbě německých útoků. Britové se nejvíce obávali německého letectva, kontraadmirál Bohnam-Carter, který se

¹⁹¹HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 33.

¹⁹²The National archives, London, Kew, Fond Admiralty, ADM 234/639, *Battle Summary No. 22(Arctic convoys)*, sec. 27, s. 44-45

¹⁹³SCHOFIELD, B. B., *The Russian Convoys*, London 1964, s. 50-51.

¹⁹⁴Tamtéž, s. 52-53.

¹⁹⁵MAJTENYI, David, RAJLICH, Jiří, *Legenda o republikánském leteckém esu Janu Ferákovi*, in: *Historie a Vojenství*, roč. 2, 2008, s. 25.

¹⁹⁶ADM 234/639, s. 45-46.

plavil na obou potopených křižnících, podmiňoval plavbu dalšího konvoje vyřazením německých letišť na severu Norska a Finska.¹⁹⁷ K tomu však chyběly prostředky. Problémy působila i zmíněná „krize důvěry“ mezi spojenci. Otázkou tedy nemělo být, zda vypravit další (a větší) konvoj, ale pouze kdy a jak.

Jak vždy tvrdě připomínal sovětský admirál Golovko, lodě se měly především bránit a při poškození usilovat o jejich záchranu, nikoli potápět poškozená plavidla.¹⁹⁸ Na tomto názoru byla znát možná záměrná Golovkova ignorace konvojových pravidel. Znehyněná loď logicky nemohla zůstat v konvoji a eskorty se musely držet zbylých svěřenců. Často se proto nestihlo ani zachránit posádku, navíc kouř ze zasažené lodě mohl snadno pomoci nepříteli k navigaci. Budoucí dění však mělo ukázat, že Golovkův bezohledný princip "probití se vpřed" vedl k vítězství.

Sovětský admirál také tvrdil, že Němci přišli o výhodu překvapení, proto již z logiky věci nemohli přijít s ničím neočekávatelným.¹⁹⁹ Bližší pohled na organizaci německého velení mohl dodat další optimismus. V rámci operací na severu především neexistoval jednotný štáb operací, v němž by spolupracovalo letectvo s námořnictvem za pomoci jednotek Wehrmachtu bránících pobřežní baterie. Navíc řevnivost mezi letectvem reprezentovaným maršálem Göringem a námořnictvem, které vedl ne příliš průbojný velkoadmirál Raeder, byla paušálně známá.²⁰⁰

Vrchní velení Kriegsmarine na severu představovala autorita Námořní skupina Sever, sídlící v Kielu, pod níž spadalo Velitelství Kriegsmarine v Norsku (Oslo), jež ovšem nemělo pod svou pravomocí bojové jednotky v „Severních mořích“, podléhající vlastnímu veliteli v Narviku. Rozkazy tedy musely jít přes Berlín a Kiel, v případě pobřežních jednotek, například minolovek a transportů ještě přes Oslo, než se dostaly k velitelům na moři. Přitom velení letectva, konkrétně 5. letecké armády, spadalo pochopitelně pod Göringa a bylo tedy mimo pravomoc vyšších velitelů námořnictva.²⁰¹ Všechny tyto faktory na první pohled ztěžovaly, ne-li znemožňovaly, nasazení všech složek zároveň, přičemž právě v tom vězel klíč

¹⁹⁷BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka, díl III.*, Praha 2008, s. 349, WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008, s. 140.

¹⁹⁸GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987, s. 88.

¹⁹⁹Tamtéž, s. 86.

²⁰⁰BEKKER, Cajus, *Prokleté moře*, Plzeň 1995, s. 189.

²⁰¹SCHOFIELD, *The Russian Convoys*, s. 13-15.

k úspěchu. Přesto Němci alespoň na papíře disponovali hroživou silou. Následky, jež mohlo její plné nasazení přinést, se trápilo celé spojenecké námořní velení.

Většina publikací o arktických konvojích paušálně zanedbává vliv kryptografie a znalostí kódů námořní i letecké enigmy. Ponorkový historik Clay Blair je toho názoru, že britští kryptografové měli poměrně přesnou představu o počtu leteckých i ponorkových sil Němců na Dálném severu.²⁰² Při posuzování podmořské hrozby Blair tvrdí, že k dispozici pro okamžitý útok na konvoje bylo de facto „pouze“ osm člunů z celkově nasazených třiadvaceti. K tomu navíc dodává, toto číslo bylo zpravidla ještě nižší.²⁰³

Ponorkovou zbraň přitom kontraadmirál Dönitz jen neochotně uvolňoval pro arktickou kampaň. Z logiky věci vyplývalo, že proti silně eskortovanému konvoji, navíc nyní v období nepřetržitého světla, se mohou ponorkáři stěží výrazněji prosadit. Výraznější však byla ona "psychologická" stránka, kdy neustálá podmořská hrozba deprimovala posádky obchodních plavidel a vyčerpávala eskorty, jež se musely neustále honit za ponorkovými poplachy, mnohdy planými. Neustálé rádiové švitoření „šedých vlků“ v okolí konvoje pak citelně znervózňovalo velitele doprovodu,²⁰⁴ třebaže vysíláním podmořští lovci zároveň odhalovali vlastní pozici.

Hrozba ze strany německé Luftwaffe se s ohledem na silné útoky proti konvoji PQ 15, kdy se mimo jiné poprvé objevily na scéně obávané torpédové bombardéry, a následné potopení *Trinidadu*, zdála vysoká a akutní. Navíc varovná hlášení a stížnosti různých velitelů plavidel naznačovaly, že dosavadní obrana příliš nefunguje.

Hlavní síly soustředili Němci na norských letištích Banak a Bardufoss. V Banaku sídlila bojová skupina KG30 majora Ericha Blödorna. V její výzbroji byla převaha strojů Junkers Ju-88, pro Luftwaffe víceúčelových letounů, které se ovšem jako střemhlavé bombardéry ukázaly jako velmi vhodné proti námořním cílům. Bombardovací svazky Luftwaffe na severu měly dispozici i kontingent střemhlavých letounů Ju-87 Stuka, známých svým ječivým zvukem při útocích. Tyto stroje se ale na arktickém bojišti využívaly spíše k pozemním cílům.

V Bardufossu pak bylo letiště obávaných torpédových bombardérů typu Heinkel He-111 a He-115 ze skupiny KG26, jíž velel plukovník Roth.²⁰⁵ Tyto stroje se využívaly i jako

²⁰²BLAIR, Clay, *Hitlerova ponorková válka*, Brno 2005, s. 682.

²⁰³Tamtéž, s. 682-683.

²⁰⁴ADM 234/639, s. 48-49

²⁰⁵US Army's Combined Arms Center (CAC), Command and General Staff College (CGSC), on-line,

standardní bombardéry, ovšem zmíněná letka byla na jaře roku 1942 vycvičena proti námořním cílům a s upravenými stroji poslána na sever. Komplex německých leteckých svazků doplňovaly stroje FW - Condor 200 a Blohm und Voss 138s, sloužící většinou jako průzkumné letouny.

Ač se tato síla tvořící dohromady přes 200 strojů jeví jako značná, je třeba si uvědomit, že německá Luftwaffe neměla námořní letectvo, přičemž její celková kampaň proti spojeneckým námořním cílům se dá považovat za neúspěšnou, porovnáme-li ji s výsledky například japonského letectva. Kromě skupiny přecvičených pilotů a nově zformovaných torpédových letek byly síly využitelné proti spojeneckým loďstvům v podstatě v plenkách. Jediných úspěšnějších nasazení tak dosáhly na místech s velmi výhodnými podmínkami a s blízkostí mateřských základen, tedy především ve Středomoří a právě v Arktidě.

Pro srovnání Japonci podnikli útok na britské bitevní lodi *Prince of Wales* a *Repulse* ve vzdálenosti na hranici doletu svých strojů a navíc museli dosáhnout těsné taktické spolupráce jednotlivých letek. Císařští piloti se mnohokrát prosadili proti silně pancéřovaným rychlým bitevním kolosům hemžícím se hlavněmi flaku, ovšem Němci museli například poslat hned několik vln letadel z blízkých letišť proti zpomalenému a poškozenému křižníku *Trinidad*, který navíc podlehl až po velkém úsilí útočníků. Podobně posílala Luftwaffe vlnu za vlnou na pomalé a nepancéřované obchodní lodě, z nichž sice potopila značné množství, ale i tak se výkony jejích pilotů dají považovat za podprůměrné.

K alespoň částečnému zamezení hrozby ze vzduchu se pokusili Britové a Sověti na severu soustředit 200 bombardérů k útokům na letiště Luftwaffe v Norsku.²⁰⁶ Rusové však takovými prostředky ani zdaleka nedisponovali, do boje nezasáhly ani stíhačky RAF pobřežního velitelství.²⁰⁷ Přesto k sovětským pokusům o paralyzování německých letišť docházelo neustále i v době, kdy na konvoj PQ 16 padaly bomby a torpéda. Například podle zprávy Britské letecké mise v Sovětském svazu dne 28. května 1942 proniklo několik ruských stíhaček nad Banak a způsobilo určité škody.²⁰⁸ Většinu dalších pokusů však zmařilo počasí.

Otázka německé hladinové hrozby spojeneckým konvojům je dodnes stále živou nejen v historiografii. Mezi mnohými dalšími si musíme položit otázku, zda měli Britové tušení o skutečném stavu paliva pro těžká plavidla Kriegsmarine, příp. jestli měli možnost tyto

<http://www.cgsc.edu/CARL/nafziger/939GXLG.PDF>, s. 27, WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 137.

²⁰⁶ADM 237/167, depeše Admirality.

²⁰⁷BARNETT, *Bojujte s nepřítelem zblízka, díl III.*, s. 350, WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 146.

²⁰⁸ADM 237/167, zpráva britské letecké mise v Sovětském svazu.

informace získat prostřednictvím rozluštěných šifer. Vzhledem ke znalosti námořní Enigmy se může zdát, že Britové tyto souvislosti věděli, nebo je minimálně mohli vyvodit z toho, že proti lodím prvních konvojů útočily jen torpédoborce a nikoli křižníky.²⁰⁹

V rámci toho však můžeme kontrovat úvahou o takticko-strategické kultuře námořnictva země, jež měla bezproblémový přístup k palivu. Myšlenka nemožnosti vyplout jen kvůli nedostatku paliva se mohla velitelům Královského námořnictva zdát tak nepředstavitelná, že ji nepředpokládali ani u nepřítele, třebaže měl zcela odlišné podmínky a pozici.

V rámci některých vyostřených sovětských interpretací převážně v souvislosti s konvojem PQ 17 najdeme tvrzení, že Britové argumentovali hrozbou hladinových lodí proto, aby nemuseli plnit své spojenecké závazky.²¹⁰ Admirál Charlamov, tehdejší sovětský námořní atašé v Londýně, považoval eskorty Královského námořnictva za dostatečně silné pro boj s nepřítelem.²¹¹ Jeho vnímání mohlo ovlivnit jednak to, že eskorta jednoho konvoje byla často silnější než celé v té době bojeschopné sovětské Severní loďstvo, ale také fakt, že si Sověti naprosto nebyli vědomi britského konvojového vytížení v Atlantiku a ve Středozeří.

V době vyplutí konvoje PQ 16 se však německá situace s palivem začala zlepšovat, i když, jak zdůrazňuje Cajus Bekker, opětovné nasazení lodě jako *Tirpitz* mohlo těžko projít přes vůdcovu paranoiu.²¹² Dle Michela Peasrona to však tak jasné nebylo. Dle jeho argumentů Hitler s Raederem sázeli na nasazení kapesních bitevních lodí, které měly dieselové motory, nedostatek topného oleje se jich proto netýkal.²¹³ Z toho důvodu se mělo také na sever přesunout druhé plavidlo tohoto typu – *Lützow*, dříve známé pod jménem *Deutschland*. Ten připravlil na sever 25. května 1942, tedy právě ve chvíli, kdy se bitva o konvoj PQ 16 rozhořela naplno.

Pro Brity to každopádně znamenalo opět nejvyšší stupeň připravenosti. S cílem zachytit případný možný výpad bitevní lodi *Tirpitz*, ale také zabránit případnému proniknutí některé německé těžké lodě do Atlantiku, se pohyboval severovýchodně od Islandu admirál

²⁰⁹BEKKER, *Prokleté moře*, s. 190-191.

²¹⁰CHARLAMOV, *Nikolaj Michajlovič, Nesnadné Poslání*, Praha 1990, s. 126,133.

²¹¹Tamtéž, s. 125-126.

²¹²BEKKER, *Prokleté moře*, s. 196-198.

²¹³PEARSON, Michael, *Red Sky in the Morning: The Battle of the Barents Sea, 1942*, Barnsley 2002, s. 19.

Tovey s celou Home Fleet. Tu tvořily bitevní lodě *Duke of York* a *Washington*, křižníky *Wichita* a *London*, letadlový nosič *Victorious* a 13 torpédoborců.²¹⁴

Proti největší německé bitevní lodi operovaly i britské a sovětské ponorky u norského pobřeží, jež měly nahlásit, případně i zaútočit, pokud by se nacistický obr pokusil o výpad. Kromě tří sovětských měly postavení u norských břehů zaujmout britské čluny P-46, P-37, O-10 a P-614, posléze i ponorka Svobodných Francouzů *Minerve*. Kromě toho měly dvě britské ponorky plout společně s eskortou a pokusit se případně napadnout nepřátelskou loď útočící na konvoj.²¹⁵

Spojenci museli také počítat s tím, že se Němci mohou pokusit prorazit s *Tirpitzem* do Atlantiku a útok na konvoj by pak připadl kapesním bitevním lodím *Admiral Scheer* a nejspíš i *Lützow*.²¹⁶ Jim měly jako blízké krytí čelit britské křižníky pod velením kontraadmirála Burrougha.²¹⁷ Ten měl pod svou ochranu posléze převzít i zpětný konvoj QP 12. Pancéřové lodě Kriegsmarine by však pro jeho lehké křižníky znamenaly tvrdý oříšek. Navíc vzhledem k tomu, že velitel Home Fleet viceadmirál Tovey nehodlal riskovat nechat své bitevní lodě pod hrozbou letadel a ponorek plout daleko na východ,²¹⁸ teoretická šance na úspěch byla pro Němce nemalá. Britové ale nepočítali s tak silnými zábrany německého vrchního velení pustit cenné těžké lodě do akce. Myšlenky na střet s velkými plavidly nepřítele však přesto zůstávaly v hlavách velitelů obchodních a eskortních lodí a vyvolávaly oprávněné obavy.

Problém představovalo i to, že spojenecké síly musely počítat s tím, že pro letecký průzkum, nezbytnou součást války na moři, bude k dispozici pouhých pět letadel.²¹⁹ Jediná stíhačka Hurricane na konvojové katapultové lodi byla poněkud nepraktická i pro bojové účely, pro dálkový průzkum však naprosto nevhodná. Pomoc sice slibovalo sovětské průzkumné letectvo z místních přístavů,²²⁰ ovšem jeho stroje se snadno mohly stát kořistí německého stíhače.

²¹⁴WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 146, EDWARDS, Bernard, *The Road to Russia, Arctic Convoys 1942*, Barnsley 2002, s. 107.

²¹⁵ADM 237/167, soubor depeší od Admirality.

²¹⁶WOODWARD, *The Tirpitz*, s. 77.

²¹⁷BARNETT, *Bojujte s nepřítelem zblízka, díl III.*, s. 350.

²¹⁸HRBEK, Jaroslav, HRBEK, Ivan, *Námořní válka vrcholí*, Praha 1995, s. 37.

²¹⁹ADM 237/167, zpráva od velení leteckého průzkumu Pobřežního velitelství Královského námořnictva Admirality.

²²⁰KOZLOV, I. A., ŠLOMIN, V. S., *Severnyj flot*, Moskva, 1966, s. 130.

Výhody německého letectva v neustálém světle si byli spojenci vědomi. Ledová pole, která běžně nutila konvoje přiblížit se pobřeží Norska, sice ustoupila, ale i tak bylo možné narazit na okraj ker 80 mil od Severního mysu.²²¹ Mnohé posádky však jistě zaznamenaly jako úlevu, že odpadl boj proti bouřím, jejichž sílu zažily během zimních měsíců plaveb.

Ve středu 20. května 1942 se konala konvojová konference pro PQ 16. Vzpomíná na ni Graeme Ogden a jeho popis se příliš neliší od toho, jaký bychom mohli vidět v již citovaném americkém filmu *Konvoj do Murmanska*. Kromě předání navigačních tabulek, rozkazů, směrnic a výše uvedených „sailing orders“ na ní promluvil formální velitel operace, kontraadmirál Burrough. Snažil se uklidnit přítomné kapitány, že se nemají čeho bát, protože obrana Královského námořnictva bude stále s nimi. Posléze se dle Ogdena ujal slova velitel eskorty fregatní kapitán Richard G. Onslow, přičemž svou znalostí situace a plánů udělal prý na přítomné kapitány velký dojem.²²²

Po návratu velitelů na paluby se již jednotlivá plavidla chystala k vyplutí, k němuž měly zaznít sirény následujícího rána. Přestože Onslow a Burrough údajně velitele uklidnili, vyhlídky se zdály být chmurné. Bude sice vytrvalá, ale jinak improvizovaná a nedostatečná obrana fungovat nebo skončí konvoj PQ 16 pro většinu lodí jako poslední plavba?

Během doby, když již obchodní lodě zvedaly kotvy a eskorty se připravovaly k vyplutí, obdržel velitel Domácí flotily viceadmirál Tovey depeši z nejvyšších míst Admirality.²²³ Zdůrazňuje se v ní opět nutnost podniknout tuto plavbu přes vědomé nebezpečí pro obchodní lodě i eskorty. Loďstvo to dluží jednak svému tvrdě bojujícímu spojenci, ale také domácím obyvatelům, kteří namáhavě pracují, aby tuto výzbroj a materiál vyrobili. Depeše rovněž slibuje, že ruské letectvo pomůže, jak jen bude moci. V závěru pak stálo obligátní, „good fortune.“

²²¹CARSE, Robert, *The cold corner of Hell, The Story of Murmansk Convoys*, Garden City, N.Y. : Doubleday, 1969, s. 18.

²²²OGDEN, Graeme, *My Sea Lady: An Epic Memoir of the Arctic Convoys*, London 2014 , s. 95-96.

²²³ADM 237/167, depeše od Admirality veliteli Domácí Flotily.

7 Bitva o konvoj PQ 16

Uskupení známé jako konvoj PQ 16 opustilo v 10.00²²⁴ 21. května 1942 Hvalfjord. Tvořilo jej 35 plavidel, jednalo se tedy o dosud největší konvoj mířící do Sovětského svazu. Vyplutí konvoje PQ 16 hlásil německý agent na Islandu,²²⁵ takže Němci měli od začátku dostatek informací, že se kořist blíží.

Královské námořnictvo poslalo k ochraně snad všechno, co v té chvíli mělo. Malá plavidla tzv. lokální eskorty, jež se po obvyklých dvou až třech dnech vracela zpět do přístavu, zůstala tentokrát s konvojem až do konce jeho plavby.²²⁶ Tedy nakonec další výrazná změna co se týče organizace. Jednalo se o trawler *St. Elstan*, *Lady Madeleine* (*Graeme Ogden*), *Northern Spray* (velitel námořní poručík G. T. Gilbert) a *Retriever* (Svobodní Francouzi) a minolovka *Hazard*.

23. května se pak měla připojit i oceánská eskorta, složená z torpédoborců *Ashanti*, *Achates*, *Volunteer*, *Martin* a polského *Garland* a zmíněná protiletadlové loď, tentokrát *Alynbark*. K této zvýšené síle patřily i korvety *Honeysuckle*, *Hyderabad* (námořní poručík S. C. B. Hickman), *Starwort* a *Roselys* (opět Svobodní Francouzi). K této eskortě patřily i dvě britské ponorky, *Trident* a *Seawolf*.²²⁷ Ve stejný den se následně připojil i eskortní tanker *Black Ranger*, z něž si obranná plavidla doplňovala palivo, a jeho doprovodný torpédoborec *Ledbury* (tzv. Force Q²²⁸).²²⁹ Jak již bylo zmíněno, eskortě velel fregatní kapitán Richard Onslow na *Ashanti*. Funkci komodora konvoje vykonával N. H. Gale na palubě lodi *Ocean Voice*, jeho zástupcem byl pak kapitán J. T. Hair z *Empire Selwyn*.

Ve stejný den zvedla v Seidisfjordu a Hvalfjordu kotvy i křižníková krycí eskorta pod velením kontraadmirála Burrougha. Tvořily ji lehké křižníky *Nigeria* (vlajkový), *Kent*, *Norfolk* a *Liverpool* doprovázené torpédoborci *Onslow*, *Oribi* a *Marne*. K případnému boji

²²⁴Graeme Ogden uvádí 10 hodin, Robert Carse již osm ráno. OGDEN, Graeme, *My Sea Lady: An Epic Memoir of the Arctic Convoys*, London 2014, s. 100, srovnej s CARSE, Robert, *The cold corner of Hell, The Story of Murmansk Convoys*, Garden City, N.Y. : Doubleday, 1969, s. 55.

²²⁵WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008, s. 152.

²²⁶The National Archives, London, Kew, Fond Admiralty, ADM 237/167, srovnej s HAGGUE, A., RUEGG B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992, s. a KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993, s. 56.

²²⁷ADM 234/639, *Battle Summary No. 22(Arctic convoys)*, s. 47.

²²⁸ADM 237/176, depeše od velitele Domáci Flotily.

²²⁹KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 56, WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 152.

vyplula i celá Home Fleet pod velením Toveyho na bitevní lodi *Duke of York* (viz předchozí kapitola). Kostky byly vrženy.

Pátek 22. května²³⁰

V 10:25 toho dne se konvoj zformoval do klasické formy devíti kolon (viz příloha).²³¹ Počáteční zformování a plavba ve vodách okolo Islandu proběhly bez problémů, konvoj zahalila hustá mlha, která jej sice chránila, ale snížená viditelnost mohla snadno přivodit potíže. Jak píše Graeme Ogden, posádky zatím střídavě odpočívaly v lehkém spánku²³² během poslední klidné noci této plavby.

Sobota 23. května

Komplikace způsobené mlhou na sebe nenechaly dlouho čekat. Onslow se svou eskortou měl problémy s nalezením konvoje. To se sice stávalo v konvojové praxi často, ale nervozita v rámci této plavby byla nejspíš u mnoha velitelů neobvyklá, proto mohlo dojít k dalším chybám.

Kolem druhé hodiny ranní sice o sobě oceánská eskorta konečně dala vědět,²³³ ale vzápětí došlo k dalšímu zmatku. Hustá mlha znemožnila přesné udržení pozice, hlídka „osleply“ a formaci tak udržela jen ta plavidla, která měla výkonný radar typu 271.²³⁴ Kolony se tak kvůli nedostatečné viditelnosti rozpojovaly a hrozilo, že se celá soudržnost konvoje rozpadne. Takto prožili spojenečtí námořníci většinu prvního nepříjemného dne, i když se zatím ještě neobjevil nepřítel.

Formace trawlerů byla navíc oslabena o *Retriever*, jehož velitel hlásil, že musí kvůli technickým problémům odplout. Plavidlo dle jeho hlášení rychle ztrácelo rychlost a brzy nedostačovalo ani koloně obchodních lodí.²³⁵ Velitelé eskort sice pamatovali smolnější konvoje, přece jen dosud žádná loď neutrpěla poškození, ale i tak se mnohým možná zdálo, že nevypluli pod nejtřastnější hvězdou.

²³⁰Určení dní dle ADM 237-176, zpráva korvety *Hyderabad*.

²³¹ADM 237/167, zpráva komodora Galea o konvoji PQ 16, srovnej s OGDEN, *My Sea Lady*, s. 102.

²³²OGDEN, *My Sea Lady*, s. 102.

²³³ADM 237/176, zpráva korvety *Hyderabad*.

²³⁴Tamtéž.

²³⁵ADM 237/176, soubor depeší.

Neděle 24. května

Okolo šesté ráno konvoj změnil v husté mlze kurz, přičemž za touto změnou stál nejspíš komodor Gale. Značná část eskorty, konkrétně *Volunteer*, *Ledbury*, *Honeysuckle* a obě ponorky, totiž tuto změnu kurzu nezachytila a konvoji se ztratila. Stejně navíc dopadlo i 12 obchodních lodí. Během dne se podařilo korvetě *Hyderabad* pomocí radaru 271 najít jedno americké plavidlo a postupně pomocí sirén navést i bloudící torpédoborec *Volunteer*. Poručík Hickman se svou korvetou tak poprvé podstatně přispěl v této operaci, přičemž jeho loď ještě několikrát sehraje důležitou úlohu v kritických situacích.

Teprve kolem 17. hodiny se jádro konvoje znovu zformovalo a uskupení mohlo přejít na nový společný kurz.²³⁶ Problémy však neskončily, protože třebaže se kolony podařilo dát dohromady, obranná clona se rozpadla. Pro německého hladinového lovce by byl takto dezorganizovaný konvoj ideální kořist.

Pondělí 25. května

Teprve ráno toho dne se Onslowovi podařilo kolony spojit a celé složení PQ 16 přepracovat dle svého. Bylo vytvořeno osm kolon, čímž se podstatně zvýšila šířka konvoje, což mělo umožnit lepší obranu proti náletům.²³⁷ Bojové lodě zaujaly formaci podoby šípu, přičemž *Ashanti* plul v čele a nenápadné ponorky celé procesí uzavíraly. Mezitím byl již na cestě zpětný QP 12 a čekalo se na zprávy, s jakým odporem se setkal.

Zpětný konvoj QP 12 představoval o poznání menší seskupení než jeho protějšek, tvořilo jej sedmnáct plavidel, z nichž komodorská byla *Southgat*. Z Kolského zálivu vyplul ve stejný den jako PQ 16. Právě v době, kdy se lodě do Ruska protloukaly mlhou, opustila QP 12 místní eskorta, jíž tvořily dva sovětské torpédoborce *Grozni* a *Sokrushitelny* a britské minolovky *Bramble*, *Gossamer*, *Seagul* a *Leda*.

Zbývající eskorta, jež zůstala až do 27., respektive 29. května, se skládala z torpédoborců *Badsworth* a *Venomous*, *Boadicea*, *Inglefield*, *Escapade* a *St. Albans* (norský), dále z trawlerů *Cape Palliser*, *Northern Pride*, *Vizalma* a *Northern Wave*, minolovky *Harrier* a protiletadlového křižníku *Ulster Queen*.²³⁸ Eskortu byla v podstatě ještě silnější než u PQ 16, nejspíš z toho důvodu, že předchozí zpětný konvoj QP 11 napadly německé torpédoborce.

²³⁶ADM 237/176, zpráva korvety *Hyderabad*.

²³⁷SCHOFIELD, B.B., *The Russian Convoys*, London 1964, s. 61.

²³⁸HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 39, KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 60.

Německý průzkumník se na konvoj pověsil ihned po jeho vyplutí. Protože se bombardéry dosud neobjevily, z *Empire Morn* vyslali proti kroužícímu Němci stíhačku. Pro pilota Johna Kendala to však byl boj poslední. Třebaže jednoho nepřítele sestřelil, nepřežil seskok ze svého stroje.²³⁹ Dvě obchodní lodě od konvoje odpadly a vrátily se zpět, jinak byla ale plavba tohoto uskupení naprosto klidná. Při tomto zjištění muselo být Onslowovi i Galeovi jasné, že si Němci šetřili síly pro plný útok na jejich PQ 16.

Krátce po páté hodině ranní 25. května se k již srovnanému do Ruska mířícímu konvoji připojily Burroughovy křižníky. Tato síla se přesunula doprostřed uskupení, aby lépe zužitkovala svou protiletadlovou výzbroj. Bylo již načase, neboť krátce nato se již nad PQ 16 objevilo první německé letadlo.²⁴⁰ Průzkumník z oblohy již nezmizel. Torpédoborce si mezitím doplnily palivo z *Black Ranger*, který se následně připojil ke zpětnému QP 12. Počasí se zlepšilo, obloha vyjasnila. Všichni očekávali první letecký útok nepřítele.

Mezitím dle pozdějších hlášení v 15:00 spatřili z torpédoborce *Martin* ponorku na hladině a zahájili palbu.²⁴¹ Torpédoborec shodil do víru ponořujícího se lovce hlubinné nálože a pokračoval v hledání pomocí asdicu, ovšem kontakt se záhy ztratil. Po necelých dvou hodinách hledání spatřili námořníci *Martinu* na hladině olejovou skvrnu,²⁴² což naznačovalo potopení ponorky. Nic takového se však později nepotvrdilo.

V 18:30 přilétlo prvních 15 německých letadel²⁴³ – torpédových i střemhlavých strojů, jež útočily společně. Přivítala je silná protiletadlová palba, *Empire Lawrence* navíc vyslala do boje svůj jediný Hurricane, pilotovaný Alisterem Hayem. Dle záznamů z lodí sestřelil jeden útočící Heinkel a další poškodil,²⁴⁴ záhy jej však sestřelila vlastní protiletadlová palba.²⁴⁵ Osud zraněného Haje se však nestal stejným, jako Kendallův, neboť pilot ze stroje vyskočil a našel záchranu na palubě torpédoborce *Volunteer*.²⁴⁶ Nervozita střelců na obchodních lodích si tak málem vyžádala další daň.

Lodě konvoje se úspěšně vyhnuly torpédům, ovšem bomby dopadly nadvakrát blízko amerického obstarožního parníku *Carlton*. Otřesy poničily patrní potrubí plavidla do té míry,

²³⁹JACKSON, Robert, *Baling out; Amazing dramas of military flying*, Barnsley 2006, s. 83.

²⁴⁰ADM 237/167, kom. Gale.

²⁴¹ADM 237/176, zpráva z torpédoborce *Martin* o útoku na ponorku.

²⁴²Tamtéž.

²⁴³ADM 237/176, zpráva z lodi *Pieter de Hoogh*, s. 1.

²⁴⁴ADM 237/167, depeše CS10, kontraadmirál Burrough.

²⁴⁵BÁRTL, Stanislav, *Konvoj PQ 17: válečné drama v arktických mořích.*, Praha 1995 s. 41-42.

²⁴⁶ADM 237/167, depeše CS10.

že nebylo schopné plout vlastní silou, přesto se kapitán *Carltonu* Hansen rozhodl loď zachránit. Protože konvoj ještě nedoplul do té nejnebezpečnější části cesty, uvolil se Onslow ji poslat zpátky na Island ve vleku trawleru *Northern Spray*,²⁴⁷ třebaže to znamenalo další oslabení eskorty. Do cíle obě lodi dorazily 30. května, *Carlton* byl vypraven do Ruska znovu s konvojem PQ 17. Tuto plavbu však již nepřežije a zajatá posádka se stane hříčkou v rukách nacistické propagandy.²⁴⁸

Na konci dne následoval útok dalších dvanácti střemhlavých Ju-88, nebyl však úspěšný.²⁴⁹ Nálety trvaly s krátkými intervaly až téměř do půlnoci, zpráva z protiletadlového křižníku *Alynbank* hovoří minimálně o čtyřech zničených útočnicích,²⁵⁰ stejný počet udává i kontraadmirál Burrough.²⁵¹ Jeho křižníky velmi přispěly svou silnou protiletadlovou výzbrojí, ovšem blížil se okamžik, kdy se měly na základě rozkazu Admirality stáhnout,²⁵² aby nedošlo k jejich ohrožení ze strany německých ponorek.

Úterý 26. května

Tento den začal ve znamení dalšího útoku ponorek. První podmořský šedý vlk se přiblížil z pravoboku, od zásahu jej však odradil opět torpédoborec *Martin* hlubinnými pumami.²⁵³ Ve 3.05²⁵⁴ se však jedné z německých ponorek podařilo proklouznout na pravoboku mezi třetí a čtvrtou kolonou a vypálit na americkou *Syros*. Na lodi sice torpédo zahlédli, vyhnout se však již nestihli. Během tří minut bylo po všem,²⁵⁵ *Syros* totiž vezla náklad TNT. Z lodi zbyly roztrášené plovoucí trosky a hustý hřib kouře, přesto se jako zázrakem podařilo přežít 28 mužům z posádky o 37 námořnicích. Ogden v této souvislosti vzpomíná na ocelové nervy mnohých Američanů při opuštění plavidla, i když jim šlo skutečně o vteřiny.²⁵⁶

²⁴⁷BÁRTL, *Konvoj PQ 17*, s. 42-43.

²⁴⁸Tamtéž, s. 113-115.

²⁴⁹KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 56-57, WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 156.

²⁵⁰ADM 237/176, zpráva z lodi *Alynbank* o nepřátelských leteckých útocích, s. 1-2.

²⁵¹ADM 237/167, depeše CS 10.

²⁵²ADM 237/176, depeše od Admirality, nařizuje veliteli CS10 (Burrough), aby se svými plavidly opustil konvoj, až dosáhne 12. stupně východní délky, pokud nebude bojovat s nepřátelskými plavidly.

²⁵³KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 57.

²⁵⁴Tamtéž.

²⁵⁵ADM 237/176, zpráva o útoku ponorky.

Většinu přeživší posádky zachránil torpédoborec *Hazard*, několik jednotlivců vylovili na *Lady Madelaine*.²⁵⁷ Ta vzápětí zachytila asdicový kontakt. Že by stejná ponorka, která způsobila onu zkázu? Ogden vypráví, že zaútočil hlubinnými pumami celkem třikrát, vzápětí se k útoku přidal i torpédoborec *Volunteer*. Z něj následně přišla zpráva, že narazil na velkou olejovou skvrnu, naznačující zničení nepřitele.²⁵⁸ Ve skutečnosti se jednalo o U-703, které velen kapitán-poručík Bielefeld. Jeho člun útoky přežil, ale byl hlubinnými náložemi tak vážně poškozen,²⁵⁹ že se musel vrátit na základnu.

Smečka se pokoušela o útok znovu mezi šestou a devátou hodinou ranní,²⁶⁰ měla tu výhodu, že se část eskorty hnala za U-703. Ponorky U-436 a U-591 vystřelily svá torpéda, která minula Onslowův torpédoborec *Ashanti*.²⁶¹ Eskorty podnikaly protiútoky hlubinnými pumami, ovšem jak hlásil korvetní kapitán A. H. T. Johns²⁶² z torpédoborce *Achates*, kvůli měnícím se tepelným vrstvám v arktickém moři (viz 3. kapitola) nefungoval správně asdic a Spojenci pálili „od oka.“²⁶³

Nervozita mezi posádkami eskort i obchodních lodí stoupala. Zachycené radiové švitoření ponorek naznačovalo, že je v okolí silná smečka nepřátel. Jednotlivé čluny se však postupně přesouvaly, aby se dostaly znovu před konvoj. Ještě horší zprávou bylo, že křižníky opouštěly obranu PQ 16. Burroughovi potopení *Syros* jako varování zjevně stačilo, aby o půl čtvrté zvýšil rychlost svých plavidel na 20 uzlů a zamířil ke zpětnému QP 12. Od tohoto uskupení měl zprávu, že se podařilo ponorky vymanévrovat a konvoje se již nedrží.²⁶⁴

Konvoj do Ruska nyní ztratil silnou podporu proti letadlům, nemluvě o těžkém dělostřelectvu. Vědělo se, že dvě německé kapesní bitevní lodě čekají v Narviku. Kolem PQ

²⁵⁶OGDEN, *My Sea Lady*, s. 112-113, WALLING, Michael G., *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, Oxford 2012, s. 132-133.

²⁵⁷OGDEN, tamtéž.

²⁵⁸OGDEN, tamtéž, s. 114, ADM 237/176, zpráva od kapitána *Achates*.

²⁵⁹KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 61.

²⁶⁰ADM 237/176, zpráva od S. B. N. O. N. R.

²⁶¹WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 157.

²⁶²Tento muž následně padne v bitvě o Barentsovo moře na Silvestra roku 1942 v boji s německými křižníky, viz KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 121.

²⁶³ADM 237/176, zpráva od *Achates*, poznámky k plavbám konvojů PQ 16 a QP 13.

²⁶⁴WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994, s. 150-151, KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 57.

16 neustále kroužily ponorky, neodvážily se však zaútočit díky ostražité eskortě. Svých největších výhod tmy a nenápadnosti byli vlci zbaveni a proti PQ 16 se již neprosadili

Obranu konvoje mezitím zaměstnávala letadla. Piloti střemhlavých Ju-88 měli ve zvyku útočit zezadu, kdy se svými stroji vystoupali do velké výšky a poté se snášeli nad lodě. Mezitím měly útočit torpédové He-111, aby se dosáhlo rozdělení palby spojeneckých lodí. Tato německá taktika vešla později ve známost jako tzv. Zlaté kleště.

Během celého 26. května došlo ke třem odděleným leteckým útokům. První přišel ve 4:10 torpédovými bombardéry a pak v 16:35 pomocí Ju-88.²⁶⁵ Krátce před osmnáctou hodinou Němci obnovili útoky během sněhové přeháňky.²⁶⁶ Nejprve se objevilo sedm letadel, následně hlídky pravidelně hlásily další jednotlivce vynořující se z mraků a snažící se o „mistrovskou ránu“.²⁶⁷ Svazky bomb dopadaly mezi lodě, avšak přesnost útočnicků byla tentokrát mizerná.

Toho dne se obraně podařilo odrazit Němce bez utrpění ztráty. Ti se dosud objevovali o síle maximálně dvacet letadel. Přesto si však neustálá střelba, popluchy a úmorné hlídkování při jasné obloze začínaly vybírat svou daň mezi posádkami. Neustálý stres a oproti tomu krátký spánek prohlubovaly celkovou únavu, jejíž neblahé účinky se mohly nebezpečně projevit.²⁶⁸ Když se konvoj dostal do vzdálenosti 100 mil západně od Medvědího ostrova, narazil na vrstvu ledu, proto bylo nutné změnit kurz na jihovýchod, tudíž přímo do náruče německých letadel.²⁶⁹ Následující den, 27. května 1942, mělo přijít vyvrcholení bitvy.

Středa 27. května

Od letadel byl již několik hodin klid, ovšem vysoko nad konvojem se tvořila vrstva mraků, poskytující dalším případným útočnickům ideální krytí. Hlídky je tak mohly spatřit až v posledních chvílích, kdy se již vrhali do útoku. Britská rozvědka kontraadmirála Bevana navíc přeposlala Onslowovi zprávu, že Sověti zachytili vysílání patrně silné německé ponorkové smečky shromažďující se k útoku.²⁷⁰

²⁶⁵ADM 237/176, zpráva z lodi *Empire Selwyn*, s. 1.

²⁶⁶ADM 237/176, deník náletů lodi *Alynbank*, s. 2.

²⁶⁷Tamtéž.

²⁶⁸WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 151, CAMPBELL, Ian, MACINTYRE, Donald, *The Kola Run., A Record of Arctic Convoys 1941-1945*, London 1958, s. 56-57.

²⁶⁹WOODMAN, tamtéž.

²⁷⁰ADM 237/176, šifrovaná zpráva od S. B. N. O. N. R. eskortě konvoje.

Dle zprávy komodora Galea došlo k neúspěšnému leteckému útoku již na přelomu dní.²⁷¹ Ve 3:20 pak přišel další nálet²⁷² v režii torpédových letadel, tentokrát se konvoj ale ještě ztrátám vyhnul. Ledové kry ovšem přiměly Galea změnit kurz ještě víc na jih, konvoj tak v podstatě směřoval přímo na Severní mys. Teprve o několik hodin později dovolily okraje ledu návrat k původnímu kurzu.²⁷³

Nyní však Luftwaffe vyvinula maximální úsilí. Spojenecké eskorty v průběhu následných „pekelných“ dvaceti hodin napočítaly při útocích dohromady 108 letadel, většinou se jednalo o střemhlavé bombardéry.²⁷⁴ Letadla útočila často po menších skupinkách, mnohdy se však seskupila do tak mohutných formací, že je ani sebeprudší protiletadlová palba nemohla zastavit. Göringovi piloti chtiví ukázat své schopnosti se vrhali někdy až s neuvěřitelnou odvahou proti lodím zoufale chrlícím granáty a šrapnely. Daleko větší škodu mohly nadělat početné střemhlavé Ju-88, ovšem pokud torpédové bombardéry udeřily v pravý okamžik a obranná palba byla soustředěna na útok ze slunce, pomalé obchodní lodě se již těžko dokázaly svrženým torpédům vyhnout.

Němci své úsilí stupňovali. O půl desáté se střemhlavým Ju-88 podařilo poškodit dvě americká plavidla, *John Randolph* a *Steelworker*, kolem nichž dopadly bomby.²⁷⁵ Obě lodě však pokračovaly dál v plavbě. V 11:15 přišel nejprudší útok, jenž trval bezmála deset hodin.²⁷⁶ Němci poslali doslova všechno, co měli. Rychlé a nejsilněji vyzbrojené torpédoborce eskorty se palbou soustředily na „větší nebezpečí,“ jež dle soudu velitelů představovaly torpédové bombardéry, obrana proti desítkám Ju-88 však zůstala na obchodních plavidlech a několika těžších hlavních *Alynbanku*.²⁷⁷

Protiletadlové kanony, dvouhlavňové pom-pomy, těžší Oerlikony a hrstka nejtěžších protiletadlových hlavní doplněná bezpočtem kulometů chrlily své pekelné salvy na útočící letadla, jež nalétávala s děsivým zvukem, odhazujíc svůj smrtonosný náklad. Všude mezi loďmi vybuchovaly bomby, přičemž gejzíry vody přelávaly paluby a valily se na zoufale bojující muže. V jednu chvíli bylo letadel tolik, že střelci nevěděli, na jakou skupinu se zaměřit dříve.

²⁷¹ADM 237/167, kom. Gale.

²⁷²ADM 234/639, s. 49, CAMPBELL,MACINTYRE, *The Kola Run.*, s. 56

²⁷³WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 151.

²⁷⁴ADM 237/176, zpráva o počtu útočících letadel. Stejný údaj se opakuje i ve zprávách jednotlivých lodí.

²⁷⁵ADM 237/167, kom. Gale.

²⁷⁶ADM 234/639, s. 49.

²⁷⁷ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 3.

Bombardéry podnikaly útoky obvykle ve formacích připomínajících písmeno „V“ po šesti nebo sedmi strojích.²⁷⁸ Pokud piloti provedli útok přesně, několik bomb většinou zasáhlo určenou loď nebo alespoň dopadlo blízko ní, čímž jí způsobilo fatální poškození. Pro eskortní plavidla tak nastalo hrůzné dilema, jestli se více zaměřovat na zachraňování trosečníků z potopených lodí nebo držet pozici clony proti případnému návratu torpédových bombardérů.

Již zmíněná americká obchodní loď *City of Joliet* plula uprostřed druhé kolony PQ 16, když se na ni vyřítit z mračné záclony jeden bombardér. Dle vzpomínek posádky se německý pilot snesl tak hluboko, že mohli z paluby spatřit jeho tvář v kokpitu, přičemž ostřeloval plavidlo z kulometů. Jeho bomby dopadly nepříjemně blízko lodě, jejíž námořníci kvapem hasili doutnající plameny a ucpávali díry po střelách. Kolem dvanácté hodiny si toto plavidlo vybral za cíl další Ju-88, blízký dopad pumy roztrásl loď a narušil její plátování.²⁷⁹ *City of Joliet* však tentokrát přežila a nikdo nebyl zraněn.

Americká *Alamar* již takové štěstí neměla. V 13:10 ji zasáhly dvě německé bomby²⁸⁰ a plavidlo zachvácené požárem muselo být opuštěno a doraženo ponorkou *Trident*. Posádka však smrtelný zásah svého plavidla přežila beze ztrát.²⁸¹ V stejný čas si jedna bomba našla cíl v dalším Američanovi - *Mormascul*.²⁸² Z hořící a proděravělé lodi unikla většina posádky, tři námořníci se však potopili s ní.²⁸³

Nejspíš i krátce předtím, než bomby zapálily *Alamar*, se skupina kroužících Ju-88 vrhla na sovětský *Starii Bolshevik*,²⁸⁴ jenž vezl náklad munice. Jedna bomba zasáhla předřovou nástavbu, loď okamžitě vzplála, ovšem ruská posádka, již tvořilo nezanedbatelné množství žen, ve smrtelném nebezpečí výbuchu dál bojovala o její záchranu. Kapitán I. I. Afanasjev odmítl opustit plavidlo, které i přes schopnost plout dál zůstalo za konvojem, neboť pro ostatní představovalo riziko výbuchu.

Rusům přispěchal na pomoc torpédoborec *Martin* a korveta *Roselys*. Francouzský kapitán *Roselys*, námořní poručík Bergeret,²⁸⁵ se bez ohledu na nebezpečí rozhodl přiblížit se k lodi a pomoci hasit požáry. Podobné riziko podstoupil lékař na torpédoborci *Martin* R. W.

²⁷⁸Tamtéž, s. 3-4.

²⁷⁹WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 136.

²⁸⁰ADM 234/639, s. 49.

²⁸¹WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 136-137.

²⁸²Tamtéž, s. 138, srovnej s ADM 234/639, s. 49.

²⁸³WALLING, tamtéž.

²⁸⁴ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 3.

²⁸⁵CAMPBELL,MACINTYRE, *The Kola Run.*, s. 58.

G. Ransome-Wallis, jenž se přemístil na palubu sovětské lodi, aby pomáhal raněným v průběhu dalšího leteckého útoku.²⁸⁶ Během boje s ohněm a asistence při péči o raněné palubou dál létaly střepiny z blízko vybuchujících bomb. *Starii Bolsevik* byl nakonec opět uveden do chodu a podařilo se mu dohnat konvoj.

Posádky ostatních lodí bojovaly dál. Další formace sedmi Ju-88 se zaměřila na katapultovou loď *Empire Lawrence*. K poslednímu zápasu tohoto plavidla došlo dle hlášení z *Alynbank* v 14:49, jiné zdroje posouvají tento moment ještě o něco dříve.²⁸⁷ Přímý zásah a pravděpodobně další čtyři blízké exploze²⁸⁸ proměnily plavidlo v doutnající vrak viditelný ze všech směrů. Jak uvádí M. Walling, námořníci z paluby též napadené *City of Joliet* viděli, jak posádka katapultové lodi kvapně opouštěla potápějící se plavidlo, přičemž německý letoun postřílel některé trosečníky na raftech.²⁸⁹

Graeme Ogden zase vzpomíná, jak se snažil se svou *Lady Madelaine* připlout co nejbliž a zachránit námořníky ve vodě. V tu chvíli však nalétl další bombardér a nejspíš přímo zasažené potápějící se plavidlo vyletělo do vzduchu. Na vice-komodorské loď *Empire Selwyn* prý ovšem kapitán Hair zahlédl dráhu torpéda,²⁹⁰ pravděpodobně vypáleného z ponorky, jež osud plavidla zpečetilo. To však nebylo v ponorkových záznamech potvrzeno a neuvádí to žádná další zpráva od kapitánů konvoje, tak se přikláním k tvrzení, že *Empire Lawrence* zničil bombardér, přičemž zahynul kapitán lodi H. S. Darkins.²⁹¹

Střepiny a trosky ze zničeného plavidla zasypaly palubu *Lady Madelaine* a zabily nejspíš další trosečníky ve vodě. Ogdenova loď však vyvázla bez škody a zachránila 16 námořníků, mnoho z nich vážně raněných, přičemž někteří z nich již do Ruska nedopluli.²⁹² Záhy bylo trosečníků tak mnoho, že se z trawleru *Lady Madeleine* stala improvizovaná záchranná a nemocniční loď.²⁹³ Na její palubu se záhy dopravil i Ransome-Wallis. Při

²⁸⁶WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 141.

²⁸⁷ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 4, srovnej s ADM 234/639, s. 49 a WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 139.

²⁸⁸Srovnej s ADM 234/639, tamtéž a WALLING, *Forgotten Sacrifice*, tamtéž.

²⁸⁹WALLING, tamtéž.

²⁹⁰ADM 237/176, zpráva z lodi *Empire Selwyn*, s. 2.

²⁹¹WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 152-153.

²⁹²OGDEN, *My Sea Lady*, s. 109-110.

²⁹³Tamtéž, CAMPBELL,MACINTYRE, *The Kola Run.*, s. 56-57.

zachraňování trosečníků asistovala i korveta *Hyderabad*, jejíž zpráva se zmiňuje o dalších úmrtích trosečníků.²⁹⁴

City of Joliet, jež přečkala ranní nálet, však tentokrát štěstí opustilo. Blízký dopad bomb poškodil již narušené plátování natolik, že se loď začala nepříjemně plnit vodou. Podobně dopadl i veterán *Empire Baffin*, jenž se díky vlastním pumpám zatím držel na hladině.²⁹⁵ Vážnému poškození neunikl ani polský torpédoborec *Garland*. Blízké výbuchy bomb loď doslova zasypaly střepinami, jež prolétly pancéřováním a kosily členy posádky uvnitř lodi i na palebných postaveních. Padlo 21 mužů a 36 bylo raněno,²⁹⁶ s poničenou výzbrojí a přerušenou komunikací byl torpédoborec dočasně vyřazen z boje. *Garland* musel nakonec opustit konvoj a s raněnými pokračovat do Ruska sám.

Korvetní kapitán Onslow dal rozkaz stočit konvoj co nejvíce na sever, aby německým letounům alespoň neplul přímo do náruče. Dovolil mu to řídnoucí okraj ledových polí. Piloti německých bombardérů se pravidelně střídali a vraceli k doplnění paliva a munice, přičemž hlásili přehnané úspěchy. Ve skutečnosti však z konvoje PQ 16 příliš neukrojili. Jeho námořníci měli zatím čas na krátký oddech a doplnění munice, když se po 16. hodině Němci vrátili, přičemž první nálet podniklo asi 13 Ju-88.²⁹⁷

V případě těchto událostí a bojů není možné jejich přesně časové zařazení, neboť různé zdroje uvádějí odlišné časy. Dle zprávy protiletadlové lodi *Alynbank* právě tato skupina třinácti strojů zasáhla Galeovu loď *Ocean Voice*,²⁹⁸ přičemž funkci komodora převzal kapitán *Empire Selwyn* J. T. Hair.²⁹⁹ Deník samotného komodora Galea se od toho sice liší, ale udává ještě dřívější čas (14:25!³⁰⁰). Ovšem většina odborné literatury a také archivní narativ *Battle Summary*³⁰¹ uvádí, že k tomuto zásahu došlo až později v 19:45. Vážné poškození *Ocean Voice* mělo způsobit letecké torpédo a nikoli bomba. Oproti tomu poměrně rozsáhlá zpráva z korvety *Hyderabad* celkem kategoricky tvrdí, že k „jedinému torpédovému útoku toho dne“

²⁹⁴ADM, 237/176, *Hyderabad*.

²⁹⁵WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 143.

²⁹⁶ADM 237/176, zpráva od S. B. N. O. N. R. srovnej s ADM 234/639, s. 49, v níž se uvádí 25 zabitých a 43 raněných.

²⁹⁷ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 4.

²⁹⁸Tamtéž.

²⁹⁹Tamtéž, WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 160.

³⁰⁰ADM 237/167, komodor Gale.

³⁰¹ADM 234/639, s. 49, WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 155, SCHOFIELD, *The Russian Convoys*, s. 65.

došlo okolo půl šesté,³⁰² přičemž se potopila jedna loď, jíž je nejspíš myšlena *Lowther Castle* (viz níže).

Další zpráva angažované osoby, vice-komodora Haira, uvádí špatný den útoků (píše 26. května), ale v souvislosti s převzetím funkce uvádí čas útoku shodný s *Alynbank*. Během náletu střemhlavých bombardérů měla být Galeova loď zasažena do příďové nástavby a střepiny se zavrtaly i do velitelského můstku. S takto zasaženým velitelským stanovištěm nemohl kapitán Gale nadále plnit svou funkci, a proto ji předal zástupci. Při útoku v 19:45 měla být *Ocean Voice* zasažena torpédem z He-111,³⁰³ ovšem mohla být již předtím poškozena. Michael Waling se ovšem domnívá, že poškození v tento pozdní čas způsobila *Ocean Voice* bomba.³⁰⁴

Osobně mi přijde pravděpodobnější verze poškození a vyřazení *Ocean Voice* již v 16:27, jak zaznamenává kapitán *Alynbank*. Jeho deník a zpráva z *Hyderabad* jsou ze všech zdrojů pro PQ 16 nejpodrobnější. Narativ *Battle Summary* není v tomto ohledu jako zdroj přímý a jak naznačují i výše uvedené odlišnosti, může být v podobných detailech nespolehlivý. To se pak odráží ve většině odborných prací. Například Michael Walling není též s ohledem na přesnost událostí vhodný, ale například B. B. Schoffield nebo Richard Woodman se staví za pozdější časový údaj. Kromě toho důležití autoři jako Paul Kemp a duo Ian Campbell/ Donald Macintyre jsou při stanovení přesného údaje nejednoznační. Výše uvedené každopádně výborně ilustruje nedostatečné interpretace pramenné základny v dílech zmíněných badatelů.

Vraťme se však ke konvoji PQ 16 a jeho další obraně proti náletům. V 19:20 spatřili na *Alynbank* skupinu šesti torpédových He-111 hledajících pozici k útoku a o pět minut později se na obrazovkách radaru objevily dvě oddělené skupiny střemhlavých Ju-88 po šesti strojích, z nichž jedna mířila ze shora a druhá se přibližovala zezadu ke konvoji.³⁰⁵ Nejen Němci, ale i mnozí velitelé lodí si všimli, že protiletadlová palba slábne.³⁰⁶ Začínal se projevovat nedostatek munice, což mohlo mít tragické následky.

Skupina letadel zamířila k „nováčkovi“ *Empire Purcell*, kterého přímo zasáhly dvě bomby a další dvě explodovaly blízko lodi. Pláty okamžitě povolily a do trupu pronikala

³⁰²ADM 237/176, *Hyderabad*.

³⁰³KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 59.

³⁰⁴WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 144.

³⁰⁵ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 4.

³⁰⁶WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 154.

voda. Protože *Empire Purcell* vezla municie, představovaly požáry způsobené výbuchy druhých dvou bomb smrtelné nebezpečí. Kapitán Stephenson nařídil opustit plavidlo, ovšem při spouštění záchranného člunu zamrzlá lana, způsobená obvyklou změnou arktického klimatu, povolila a padající loďka zabila šest lidí a dva smrtelně zranila.³⁰⁷ Nakonec se však posádce podařilo čluny spustit a vytáhnout námořníky dříve, než by je usmrtilo mrazivé moře. *Empire Purcell* záhy zmizela v ohlušující explozi.³⁰⁸

K zachraňování trosečníků se opět přičítily *Lady Madelaine* a *Hyderabad*. Na této korvetě nakonec skončil kapitán potopené lodě s municí a většina důstojníků a mužstva, celkem 26 mužů. Konkrétní zpráva z *Hyderabad* hovoří o tom, že v jednom člunu z *Empire Purcell* námořníci zpívali „Rule Britannia“.³⁰⁹ Velitel eskorty Onslow mezitím nařídil kapitánovi ponorky *Trident*, aby potápěl ty zasažené lodě, kterým již nebyly pomoci. Krom jistě krajně nepříjemné činnosti to pro ponorku znamenalo i nebezpečí, výbuch lodě pod hladinou ji totiž mohl vážně poškodit.³¹⁰

V trvajícím „řeži“ se přiblížila zmíněná skupina He-111 a vypustila torpéda. Prý až několik jich zasáhlo britskou *Lowther Castle*, dle Paula Kempa v té době zasáhlo torpédo i již poškozenou *Ocean Voice* (viz výše). Toto poškození mělo vyrvat do trupu lodi 20 stop širokou díru, ovšem pro *Galea* naštěstí nad čarou ponoru.³¹¹ Hořící a proděravělé plavidlo tak zkáze uniklo. Dle zprávy z *Alynbank* zasáhlo torpédo i poškozenou *Empire Baffin*,³¹² která plula ve stejné koloně, ovšem žádný jiný zdroj to nepotvrzuje.

Lowther Castle se dle poručíka Hickmana z *Hyderabad* ještě též držela na hladině, ovšem záhy ji napadly střemhlavé bombardéry.³¹³ Konkrétnější verzi nabízí David Wragg, který tvrdí, že dvě torpéda zasáhla sklad na levoboku na zádi plavidla a zároveň zničila kormidlo. Posádka loď opustila, přičemž přežili všichni kromě kapitána. Hořící a pomalu se potápějící vrak měl být ještě dlouhou dobu viděn na horizontu.³¹⁴ Podobně popisuje zkázu *Lowther Castle* i Richard Woodman.³¹⁵

³⁰⁷WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 159-160.

³⁰⁸WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 154.

³⁰⁹ADM 237/176, *Hyderabad*.

³¹⁰WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 143-144.

³¹¹KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 59.

³¹²ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 4.

³¹³ADM 237/176, *Hyderabad*.

³¹⁴WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 160-161.

³¹⁵WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 154-155.

Třebaže to Onslow, Gale ani Hair nemohli tušit, to nejhorší bylo již za nimi. Navíc ještě další hodinu mezi půl devátou a půl desátou šestého dne plavby PQ 16 se jednotlivé Ju-88 či jejich páry stále vrhaly do útoku,³¹⁶ i když již nic nezasáhly. Unavené posádky, především střelci, si mohli konečně pár hodin odpočinout. Zbývaly ještě tři dny cesty, i když ten nejnebezpečnější úsek byl již za nimi. Aby velitelé udrželi své posádky alespoň při vědomí, nařídili ošetřovat namrzlé nábojnice, které musely kvůli neustálým náletům zůstat na stanovištích.³¹⁷

Na palubách *Martinu*, *Hyderabad* a *Lady Madelaine* umírali zranění muži, lékaři a pomocný personál pracovali do úmoru. Z dosud potopených lodí se zachránilo 471 námořníků a důstojníků.³¹⁸ Například na korvetě *Hyderabad* se uspořádala krátká pohřební slavnost pro zemřelého námořníka W. Wainwrighta, přestože hrozba náletů přetrvávala. Ve stejné situaci byl Graeme Ogden na *Lady Madelaine*, kterého poslední nálet vyrušil při pohřbívání mrtvých z posledních dvou dní.³¹⁹ Mnozí zachránění z lodi *Empire Lawrence* byli vytaženi z ledového moře v bezvědomí, někteří si přivodili vážná poranění hlavy během opouštění plavidla.³²⁰ Tyto případy řešili lékaři většinou jako první, protože znamenaly ohrožení života.

Torpédoborec Martin měl sice zdánlivě největší kapacity, ovšem jak píše David Wragg, množily se případy popálenin nebo naopak omrzlin, na něž už nebyly léky.³²¹ Nechyběly mnohočetné zlomeniny, které námořníci většinou nepřežili. Záhy byl kvalifikovaný personál beznadějně vytížen, v případě torpédoborce Martin zůstal hlavní lékař dokonce mimo plavidlo (viz výše). Na pomoc tak museli přispěchat všichni, kdo měli alespoň minimální vlohly. Podobnou situaci velmi drsně líčí Nicholas Monsarrat ve svém románu *Kruté Moře*, kdy byl první důstojník korvety nucen stát se „provizorním lékařem“ a musel se vypořádat s umírajícími muži.³²²

V důsledku vážných poškození v boji a také kvůli příliš vysokému počtu raněných, o něž nebylo možné se na proděravělé lodi postarat, od konvoje odplul torpédoborec *Garland*.³²³ Eskorta konvoje tak přišla již o třetí loď. Daleko nebezpečnější problém však představoval

³¹⁶ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 4.

³¹⁷CAMPBELL,MACINTYRE, *The Kola Run.*, s. 59.

³¹⁸HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 38.

³¹⁹OGDEN, *My Sea Lady*, s. 112.

³²⁰ADM 237/176, *Hyderabad*.

³²¹WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 160-161.

³²²MONSARRAT, *Nicholas, Kruté Moře*, Praha 1989, s. 125.

³²³ADM 234/639, s. 50 , ADM 237/167, depeše fr.kapitána Onslowa Admirality a S. B. N. O. N. R..

nedostatek munice. Již během posledního náletu začaly některé hlavně obchodních lodí umlkat. Onslow musel nařídit striktní šetření, jeho torpédoborec měl v průběhu náletu pálit jen z jediné hlavně.³²⁴

Zásoby obchodních lodí byly ještě tenčí, neboť mnohé nezkušené posádky při boji v zápalu adrenalinu i strachu pálily jako o život. To platilo především o amerických plavidlech. Onslow proto nařídil korvetě *Hyderabad*, skutečně samaritánskému plavidlu PQ 16, aby doplnila municí americkému parníku *John Randolph*. O podobnou pomoc se hlásili další Američané na palubách *Ironclad* a *Hybert*, tedy na plavidlech v zadních dvou kolonách, odkud měly německé bombardéry ve zvyku nalétávat. Kapitán korvety se v této souvislosti zmiňuje o vysoké morálce námořníků, kteří přes únavu toužili nepříteli údery vrátit.³²⁵

Čtvrtek 28. května

V průběhu pozdního večera, kdy musel kapitán Onslow plánovat další postup, se naplnil osud americké *City of Joliet*. Z ní přicházely signály, že se plavidlo rychle plní vodou a šance na jeho záchranu již není. *City of Joliet* během plavby PQ 16 zažila osm torpédových útoků a osmnáct náletů střemhlavých bombardérů.³²⁶ Trawler *St. Elstan* převzal kolem páté hodiny ranní 28. května³²⁷ posádku, která nakonec přežila boj bez ztrát.³²⁸

Mezitím konvoj zakryla nevyzpytatelná mlha, která činila manévrování problematickým, především kvůli hrozbě ker a ledových polí. Plavidla spustila mlžné bóje a pomáhala si zvuky sirén.³²⁹ Pro námořníky to sice nebyla náročná činnost, ale hlídky a velitele na můstku připravila o tolik potřebný odpočinek. Navíc posádky opět přepadl typický rozmar arktického počasí – náhlá změna teploty.³³⁰ Stěžně, řetězy i dělová postavení okamžitě omrzly a s nimi i spící obsluhy, aniž si toho byly vědomy.

Dle Onslowa ke konvoji v 11:50³³¹ dorazila vítaná posila v podobě slíbených sovětských torpédoborců *Grozni*, *Kubyshev* a *Sokrushitelny*. Časový údaj o příplutí

³²⁴KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 59.

³²⁵ADM 237/176, *Hyderabad*.

³²⁶JONES, Robert Huhn, *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, University Oklahoma Press 1969, s. 104.

³²⁷ADM 237/176, *Hyderabad*.

³²⁸WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 144.

³²⁹Tamtéž.

³³⁰SCHOFIELD, *The Russian Convoys*, s. 66.

³³¹ADM 237/167, zpráva z *Ashanti*, srovnej s ADM 237/176, *Hyderabad*.

sovětských torpédoborců se podobně jako v případě útoků na *Ocean Voice* liší. Většina zpráv se shoduje, že k němu došlo 28. května, přičemž uváděné časy se rozcházejí i v řádu několika hodin. Omyly mohla způsobit zpoždění v preposílání či přijímání depeší, jako je tomu u zprávy od velitele Onslowa. Zmateně pak vyznívá údaj Graema Ogdena, který uvádí, že do deníku zapsal 29. května všechny předchozí události.³³² Michael Walling pak ve své knize posouvá nejspíš na základě Ogdena příplutí Sovětů na 29. května,³³³ což je podle všeho chybný údaj. Každopádně jistá nejasnost v této události má nižší důležitost, než napadení výše zmíněné obchodní lodě.

Beze zmatků se však ani tato "rutina" neobešla. G. Ogden na *Lady Madelaine* se zrovna s plavidlem přesouval, když se tři rychlé a velké torpédoborce vynořily z mlhy. Britský poručík připlouvající Sověty málem zaměnil za útočící německé lodě.³³⁴ Silná protiletadlová výzbroj a neunavené posádky znamenaly každopádně výraznou pomoc a především naději. Navíc kontraadmirál Miles poslal Onslowovi zprávu, že britské minolovky sloužící v Rusku jsou již na cestě a dorazí i slibovaná sovětská stíhací ochrana.³³⁵

Navíc i na nepříteli byla znát únava, soudě podle toho, že se během většiny dne 28. května vůbec neobjevil. Polachové klaksony se ozvaly až v 17:28, kdy nad konvojem zakroužila skupina čtyř střemhlavých Ju-88, ovšem nezaútočila. Podobný počet Ju-88 a He-111³³⁶ se objevil v 21:30, ovšem sovětské hlavně spustily přehradnou palbu a útočníky zahaly. O hodinu později si však jeden Junkers vybral za cíl opět *Ocean Voice*, nalákán kouřem z jejích doutnajících skladů. Svazek bomb dopadl za záď plavidla, ale žádné škody nezpůsobil.³³⁷

Kapitán Stuy na holandské *Pieter do Hoogh* ve své zprávě píše, že na něj nalétlo deset letadel a jejich bomby dopadly nebezpečně blízko lodě. Při obraně prý posádka sestřelila dvě letadla a dvě další poškodila. Trosky z jednoho letadla dokonce našli holandští námořníci na palubě a pak je prý předali autoritám v Murmansku.³³⁸ Ovšem žádná další zpráva toto svědectví nepotvrzuje a ani německé zdroje podobné ztráty neuvádějí (viz následující

³³²OGDEN, *My Sea Lady*, s. 118.

³³³WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 145.

³³⁴OGDEN, *My Sea Lady*, s. 117-118.

³³⁵ADM 237/167, depeše od kontraadmirála Milese eskortě PQ 16.

³³⁶ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 4.

³³⁷Tamtéž.

³³⁸ADM 237/176, zpráva z lodi *Pieter de Hoogh*, s. 2.

kapitola). Přehnaná hlášení z deníků obchodních lodí ovšem nejsou žádnou výjimkou, podobně jako nadsazování úspěchů u útočících letců.³³⁹

Velitel Onslow v té době nařídil kurz na jih, aby se vyhnul ledovým polím. Jak uvádí M. Walling, moře bylo poseto drobnými úlomky a krami, což přinutilo plavidla manévrovat a unavené hlídky neustále sledovat hladinu.³⁴⁰

Pátek 29. května

Konvoj PQ 16 byl každou hodinou trvalé osmiuzlové plavby blíže cíle, nyní plul již jižním kurzem³⁴¹ a očekávala se posila v podobě flotily minolovek a snad i stíhací ochrany.³⁴² Ovšem dalo se i čekat, že po dnu relativní nečinnosti se nepřítel vrátí s odpočínutými posádkami. První zkouška přišla dle *Alynbank* hned o půl páté ráno. Sedm torpédových bombardérů zaútočilo na konvoj,³⁴³ opět se jim postavili čerství a nedočkaví dělostřelci sovětských torpédoborců sloužících nyní jako vnější ochrana. Letouny sice vypustily svůj náklad, ale nic nezasáhly. Další torpédové letouny však dle zpráv kapitána Haira, nyní komodora, nadále přelétaly kolem konvoje a hledaly vhodnou pozici.³⁴⁴

Večer toho dne (zpráva *Hyderabad* uvádí čas 18:30³⁴⁵) dorazil kapitán Crombie s celou flotilou minolovek (*Gossamer, Bramble, Leda, Seagul, Hussar, Niger*), do cíle zbývalo 140 mil.³⁴⁶ PQ 16 se měl nyní rozdělit. Minolovky s pomocí protiletadlové lodi *Alynbank* a torpédoborce *Martin* dostaly rozkaz doprovodit šest obchodních lodí z konvoje do znovu otevřeného Archangelsku.³⁴⁷ Jednalo se o plavidla *West Nilus, Empire Elgar, Minotaur, Arcos, Chernyshevski* a *Shchors*.³⁴⁸ Eskorty se měly s výjimkou *Alynbanku* posléze vrátit do Murmansku-Polyarné.³⁴⁹

³³⁹Srovnej s ADM 237/176, zpráva z lodi *Empire Elgar*, s. 1.

³⁴⁰WALLING, *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, s. 144.

³⁴¹OGDEN, *My Sea Lady*, s. 118.

³⁴²ADM 237/167, depeše od S. B. N. O. N. R. eskortě PQ 16.

³⁴³ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 5.

³⁴⁴ADM 237/176, *Empire Selwyn*, s. 2-3.

³⁴⁵ADM 237/176, *Hyderabad*.

³⁴⁶WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 157.

³⁴⁷ADM 234/639, s. 50.

³⁴⁸ADM 237/167, zpráva od S. B. N. O. N. R. Admirality.

³⁴⁹ADM 237/167, depeše od S. B. N. O. N. R. kapitánu Onslowovi.

Greame Ogden na následné dění nevzpomíná v dobrém, neboť dle jeho soudu tento rozkaz vyvolal řadu zmatků. Například když se Crombie snažil převzít velení své skupiny, některé další lodě se chystaly k němu přidat, podobně i mnohé eskorty dostávaly zmatečné rozkazy.³⁵⁰ Konvoj měl velké štěstí, že nepřítel neudeřil právě v tu chvíli. Onslow, nadále hájící podstatnou část uskupení do Murmansku, byl nyní oslaben o svou nejsilnější loď. Postrádal především radar na *Alynbanku*, které by jej informoval o poloze útočících letadel. Němci záhy napadli obě skupiny současně.

Opět se rozpoutal tvrdý boj a unavení střelci museli znovu odrážet útoky. Většina zpráv se shoduje v desítkách útočících strojů. Blízký dopad bomb ohrozil holandskou *Pieter de Hoogh*, ale nikterak zvlášť ji nepoškodil.³⁵¹ *Lady Madelaine* se během útoků nacházela mezi oběma skupinami. Dle Ogdena na ni nalétl jeden bombardér a třebaže malé plavidlo vymanévrovalo útočníka, bomba dopadla tak blízko, že trawler doslova nadzvedla z hladiny a jeho motory se zastavily. Nyní stála loď bezbranná a nehybná, jedině pořádná dávka štěstí způsobila, že si jí nevšiml další německý pilot. Po určité době se *Lady Madelaine* opět dostala do chodu a dohnala svou část konvoje.³⁵²

Na skupinu mířící do Archangelsku udeřilo o půl jedenácté 25 německých strojů, o půl dvanácté dalších 20 střemhlavých Ju-88. Zuřivě pálicí *Alynbank* orámovaly mnohokrát výbuchy pum, ale s podivem ani jedno z plavidel této sekce nebylo potopeno ani vážně poškozeno. Poslední němečtí jednotlivci zkoušeli své štěstí až do půlnoci, ale žádná jejich bomba nenašla svůj cíl.³⁵³ Onslow se však bál útoku ponorek, které mohly předejnat konvoj a počkat si na něj u ústí Kolského zálivu,³⁵⁴ ale zatím se žádná nepřiblížila.

Sobota 30. května

Na přelomu dní se na palubách spojeneckých lodí konečně mohli lodníci zaradovat, neboť konečně přilétly stíhačky sovětského doprovodu na pomoc konvoji.³⁵⁵ Většina se patrně soustředila na obranu murmanské sekce, skupinu archangelskou dle zpráv z *Alynbank*

³⁵⁰OGDEN, *My Sea Lady*, s. 120.

³⁵¹ADM 237/176, *Pieter de Hoogh*, s. 2.

³⁵²OGDEN, *My Sea Lady*, s. 120-121.

³⁵³ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 5.

³⁵⁴KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 60.

³⁵⁵ADM 237/167, zpráva od náčelníka Britské letecké mise v Sovětském svazu.

podpořila zpočátku jen dvě sovětská letadla.³⁵⁶ Komodor Hair musel poslat signál unaveným svěřencům, aby zastavili palbu a neohrozili tak sovětské stroje.³⁵⁷

Němci provedli na murmanskou sekci další tři útoky, nejprve v 8 hodin ráno, pak krátce po desáté a nakonec v 12:45.³⁵⁸ Mělo se ho účastnit přes padesát letounů.³⁵⁹ O boji a sestřelených letadlech píše i Graeme Ogden, přestože sám nedokázal identifikovat, o jaká letadla šlo.³⁶⁰ Britská strana každopádně hovoří o třech ztracených sovětských stíhačích.³⁶¹ Právě tento střet byl dle paměti admirála Golovka posledním bojem „severského“ leteckého esa Borise Feoktistoviče Safonova. Na svém kontě měl dosud 25 sestřelených letounů, z toho dva při obraně PQ 16, když jej sestřelil německý stíhač.³⁶² Během všech těchto útoků však Němci vyšli naprázdno. Eskorty navíc neviděly ani neslyšely jedinou německou ponorku.

Mezitím Crombie s archangelskou sekci proplul přes úžinu Gourlo do Bílého moře, cestu murazil ledoborec *Stalin*.³⁶³ Během této pomalé cesty se objevily německé Stuky, nezpůsobily však žádné další škody. Naprázdno vyšel i poslední útok střemhlavých bombardérů po půl šesté večer toho dne.³⁶⁴ Šest obchodních lodí z PQ 16 tak 1. června úspěšně zakotvilo v novém přístavišti Bakaritsa u Archangelsku.³⁶⁵ Německé letectvo však Spojencům záhy připomnělo, že se ani na kotvištích nemohou cítit bezpečně. Nedlouho po zakotvení bombardéry potopily obchodní loď *Steel Worker*.³⁶⁶ Těžký nálet pak postihl plavidla z PQ 16 na kotvištích znovu mezi 23. a 26. červnem 1942.³⁶⁷

Samotný PQ 16 konečně 30. května 1942 okolo čtvrté odpolední minul ostrov Toros³⁶⁸ a zamířil do zálivu Kola. Unavené posádky usínaly na svých bojových stanovištích. Tentokrát již poklidně. Onslow, jehož vedení a pevné nervy měly lví podíl na přežití většiny konvoje o

³⁵⁶ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 5.

³⁵⁷CAMPBELL,MACINTYRE, *The Kola Run.*, s. 60.

³⁵⁸ADM 234/639, s. 50.

³⁵⁹GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987, s. 89.

³⁶⁰OGDEN, *My Sea Lady*, s. 120.

³⁶¹ADM 237/167, zpráva od náčelníka Britské letecké mise v Sovětském svazu.

³⁶²GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987, s. 88-90.

³⁶³WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 161.

³⁶⁴ADM 237/176, deník *Alynbank*, s. 5.

³⁶⁵Tamtéž.

³⁶⁶KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 60

³⁶⁷BLOND, Georges, *Ordeal Below Zero, The Heroic story of the Arctic Convoys*, London 1956, s. 86-87.

³⁶⁸ADM 234/639, s. 50.

svých svěřencích poznamenal - *ve sníženém počtu, zbití a unavení, však stále držící perfektní formaci.* ³⁶⁹ Bitva o konvoj PQ 16 skončila.

³⁶⁹BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka, díl III.*, Praha 2008, s. 352, HAGGUE, RUEGG, *Convoys to Russia 1941-45*, s. 38.

8 Výsledky a zhodnocení plavby PQ 16

Jaká byla bilance plavby PQ 16? Z hlediska materiálového konvoj dovezl do Ruska 452 tanků, 201 letadel a přes 3 000 vozidel (viz. Příloha).³⁷⁰ Čelil těžkým útokům německých ponorek a především letadel, navíc útoky ze dne 27. května trvaly téměř nepřetržitě dvacet hodin. Během boje nepřítel potopil sedm lodí – *Syros*, *Empire Lawrence*, *Lowther Castle*, *Mormascul*, *Empire Purcell*, *Alamar* a *City of Joliet*. S nimi kleslo ke dnu 147 tanků, 77 letadel a přes 700 vozidel.

Některá plavidla navíc neunikla poškození. Z obchodních lodí utrpěly vážné škody *Starii Bolshevik*, *Ocean Voice* a *Empire Baffin*. Navíc musíme předpokládat, že i další plavidla utrpěla mírná poškození při blízkých dopadech bomb, jak napovídají různé zprávy. Všechny tři výše uvedené lodě se však vrátily do služby, sovětská hrdinská loď sice již jen jednou, zato z *Empire Baffin* se stal opravdový veterán, který absolvoval ještě další tři plavby do Ruska a zpět. *Ocean Voice*, jež se štěstím přežila plavbu PQ 16, již však domů nedoplula, neboť ji při plavbě ve zpětném QP 14 potopila německá ponorka.³⁷¹ Z válečných lodí byl vážně poškozen polský torpédoborec *Garland*, který se vrátil do Británie s konvojem QP 13.³⁷²

Přes utrpenou ztrátu sedmi lodí, což činilo 20% konvoje, považovali Britové tuto bitvu za úspěch, „jenž předčil očekávání.“³⁷³ Podstatné bylo především to, že se uskupení ubránilo proti těžkým útokům, jež Němci vyvinuli. Viceadmirál Tovey viděl příčinu vítězství především v tom, že německé letectvo naplno útočilo jen jediný den, přitom torpédové bombardéry se ukázaly jako příliš opatrné a proto neúčinné.³⁷⁴ Očekávaná míra ztrát byla navíc daleko vyšší. Samotný král Jiří VI. přikázal tento úspěch okázale oslavit.³⁷⁵ Británie prožívala těžké časy a jakýkoliv, byť okrajový úspěch ve válce bylo třeba propagandisticky využít.

³⁷⁰David Wragg uvádí 321 tanků, 47 letadel a 2500 vozidel, Mark L. Evans pak 468 tanků zbytek je shodný s výše uvedenými údaji. Srovnej WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008, s. 161 a EVANS, Mark Lievellyn, *Great World War II., Battles in Arctic*, Westport 1999, s. 69-70.

³⁷¹HAGGUE A., RUEGG, B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992, s. 45.

³⁷²Tamtéž, s. 41.

³⁷³WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994, s. 159.

³⁷⁴WOODWARD, David, *The Tirpitz*, William Kimber 1953, s. 78.

³⁷⁵WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 162.

Na posádky plavidel a především na velitele eskorty Onslowa se hrnula slova chvály. První námořní lord sir Dudley Pound zaslal gratulaci všem posádkám obchodních lodí za jejich chování a výdrž před nepřítelem.³⁷⁶ Ke gratulaci se připojil i velitel Home Fleet viceadmirál John Tovey, který vyjádřil soustrast s padlými spolubojovníky.³⁷⁷

Vyznamenání se dostalo i posádce lodi *Starii Bolshevik*, která přes ohromné riziko zůstala na palubě, plavidlo zachránila a dovezla cenný náklad do strádající vlasti. Kapitán I. I. Afanasjev, první důstojník M. P. Petrovskij a kormidelník B. I. Akazenko nabyli titulu Hrdina Sovětského svazu.³⁷⁸ Admirál Golovko pochopitelně tuto skutečnost vytkl americkým a britským velitelům, kteří „zbytečně opouštěli svá plavidla“ (viz 4. kapitola). Navíc podobně příkladnou odvalu prokázala i sovětská loď *Azerbajdjan* v následném konvoji PQ 17.³⁷⁹

Ztráty Němců se hodnotí poměrně obtížně. Během bojů mohlo být zničeno tak 10 letadel, což se s ohledem na sedm lodí potopených a tři poškozené lodě (z toho jedna bojová) rozhodně nedá považovat za nadměrné. Ze dne 27. května hovoří britské zdroje o třech sestřelených Ju-88.³⁸⁰ Pokud bychom sečetli údaje o dalších sestřelech spojenecké protiletadlové palby (viz výše), dostali bychom se k poměrně vysokým číslům. Dle běžně dostupných německých zdrojů ztratila KG 30 během bitvy o konvoj PQ 16 osm strojů Ju-88, z toho tři během 27. května,³⁸¹ takže v tomto ohledu panuje mezi údaji od nepřátelených stran shoda. KG 26 pak údajně přišla jen o dva He-111.³⁸²

Přes všechny další úvahy se Luftwaffe ukázala jako nejvážnější nepřítel konvojů. Jak hlásil kapitán Onslow, konvoj odrazil 228 útoků nepřátelského letadla.³⁸³ I přes ztráty, jež Luftwaffe utrpěla během této a předchozích operací proti konvojům, disponovala stále silou přes 200 bombardérů všech druhů. Navíc mělo velení i jednotliví piloti přespříliš vysoké

³⁷⁶The National Archives, London, Kew, Fond Admiralty, ADM 237/176, depeše od Admiralty pro S. B. N. O. N. R.

³⁷⁷ADM 237/176, depeše od Admiralty pro S. B. N. O. N. R.

³⁷⁸GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987, s. 88, KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993, s. 58.

³⁷⁹BÁRTL, Stanislav, *Konvoj PQ 17: válečné drama v arktických mořích*, Praha 1995, s. 86-87.

³⁸⁰ADM 234/639, *Battle Summary No. 22(Arctic convoys)*, s. 49.

³⁸¹*Luftwaffe Loss Register*, on-line, <http://www.luftwaffe.no/SIG/Losses/tap421.html>

³⁸²Tamtéž.

³⁸³ADM 237/167, depeše z *Ashanti* Domáci flotile.

sebevědomí, jež se stále zvyšovalo především díky výrazně nadhodnoceným hlášením letců o úspěších a potopených lodích.³⁸⁴

V případě PQ 16 Němci navíc podleli dojmům, že se podařilo zlikvidovat celý konvoj.³⁸⁵ K tomu došlo díky částečnému rozptýlení konvoje díky mlze a jeho rozdělení na konci plavby. Přitom právě v závěru operaci se útočníci prosadili nejméně. Každopádně tento domnělý úspěch ještě více nabudil piloty, především pak velení Luftwaffe, které povzbuzovalo své svěřence k ještě odhodlanějším útokům na budoucí konvoje. Toto sebevědomí bude mít nakonec těžké důsledky během bitvy o uskupení PQ 18 a sláva Luftwaffe na Dálném severu upadne.

Naproti tomu německé ponorky úspěch nezaznamenaly, neboť potopily jen jedinou spojeneckou loď, navíc dva čluny byly poškozeny hlubinnými pumami a musely se vrátit na základny.³⁸⁶ Britští historici shodně citují komentáře z Dönitzova deníku, kde německý admirál konstatuje neúspěch svých svěřenců.³⁸⁷ Jak je však patrné, tento se záznam vztahuje spíše ke kritice rozhodnutí velení Kriegsmarine, které nařizovalo přesouvat další ponorky do Arktidy.

Samotný fregatní kapitán Onslow, přestože byl jistě hrdý na úspěch konvoje, nepřeceňoval význam své obrany a hned vypracoval zprávu pro Admirality, jež měla za cíl ukázat na možná další zlepšení. Tu později přeoslalo S. B. N. O. N. R.³⁸⁸ Na Onslowově zprávě se dá vhodně zhodnotit vliv konvoje PQ 16 na další spojeneckou taktiku a strategii.

První bodem tohoto elaborátu bylo pochopitelně letecké krytí. Za nejlepší možnost považoval Onslow nepřekvapivě pomocnou letadlovou loď. Pokud nebude k dispozici, tak žádal alespoň více katapultových lodí, jejichž stíhačky by se postaraly alespoň o německá průzkumná letadla. Na další vlastní obranu pak žádal více protiletadlových lodí, neboť důležitost *Alynbank* se při plavbě PQ 16 nedala přehlédnout.³⁸⁹ Onslow také doporučoval co nejrychleji přezbrojit torpédoborce a dodat jim děla s větším dostřelem, pomocí nichž bude možné střílet na vysoko letící bombardéry.

³⁸⁴Dle Earla Ziemkeho hlásili piloti 9 potopených lodí, viz ZIEMKE, Earl F., *The German Northern Theater of Operations 1940 – 45*, Washington 1959, s. 237.

³⁸⁵ADM 234/639, s. 52.

³⁸⁶KEMP, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, s. 61.

³⁸⁷KEMP, tamtéž, WOODMAN, *Arctic convoys*, s. 159.

³⁸⁸ADM 237/167, soubor depeší, více adresátů, ADM 237/176, soubor depeší Admirality a S. B. N. O. N. R.

³⁸⁹ADM 234/639, s. 51.

Podobně mělo být co nejvíce plavidel vybaveno radarem typu 271 s dlouhým dosahem, neboť pokud by se plavidla mající tento důležitý systém potopila či odplula, obrana konvoje by „oslepla“. Další opomíjeným, ale dle Onslowa důležitým postupem, měl být vzdálený letecký průzkum ze severního Ruska, který bude udávat polohu ledu a pomůže veliteli na moři lépe navigovat.³⁹⁰

Dalším doporučení velitele eskorty PQ 16 se týkalo zavedení speciálních záchranných plavidel, aby tuto funkci nemusela nadále plnit bojová plavidla, což omezovalo jejich schopnosti bránit konvoj. Podobný účel sledovalo zřízení protipožárních lodí, jež by pomáhaly hasit na zasažených plavidlech. Ke komplexu pomocných jednotek se měly přidat i vlečné lodě s úkolem pomáhat zachránit ta plavidla, jež byla poškozením znehybněna, ale nepotápěla se.

Další opatření reflektovalo problém s municí. Jak eskortní, tak i obchodní lodě jí měly nafasovat co nejvíce, aby se vyhnuly nepříjemnosti vypotřebením. A pokud by k tomu přece jen došlo, měla se zorganizovat plavidla, jež by dovezla střelivo z ruských přístavů. Komodor konvoje PQ 16 N. H. Gale navrhoval v rámci tohoto problému vhodnější, ale klasicky improvizované řešení. Velitelům obchodních lodí mělo být dovoleno vzít si pro své zbraně vhodnou municí z nákladu, který přepravují, případně využít zbraně samotné, pokud dojde k poškození či zaseknutí děl a plavidlo nemá čím střílet.³⁹¹

Poznámky k problémům s obranou arktických konvojů učinil i kapitán torpédoborce *Achates* A. H. T. Johns. Za důležité považoval podobně jako Onslow především vybavit plavidla eskorty, tedy především rychlé torpédoborce, výkonným radarem typu 271. Dále tvrdil, že konvoj by měl držet spíš pohromadě a nedbat tolik na hrozbu ponorek.

Torpédoborce eskort byly v té době již standardně vybaveny vrhačem hlubinných náloží Hedgehog, ovšem v Arktidě, kde tepelné vrstvy moře matou signály, mají dle Johnse jen relativní hodnotu. Vybavení proti ponorkám tak mělo být částečně omezeno za účelem namontování lepších děl proti hrozbě nepřátelských hladinových plavidel, proti nimž považoval Johns výzbroj torpédoborců za slabou.³⁹² Velitel *Achates* na tento nedostatek později poukázal vlastním životem, neboť padl při své další konvojové bitvě právě ranou nepřátelské hladinové lodě.

³⁹⁰ADM 237/167, soubor depeší, více adresátů.

³⁹¹ADM 237-167, zpráva komodora Galea.

³⁹²OGDEN, Graeme, *My Sea Lady: An Epic Memoir of the Arctic Convoys*, London 2014, s. 114, ADM 237/176, zpráva kapitána lodi *Achates*.

Veškerá výše uvedená doporučení se však dle Davida Wragga nezrealizovala včas, aby to ovlivnilo dění okolo konvoje PQ 17.³⁹³ Mělo to být z části dáno i tím, že na to Britům chyběly v té době prostředky.³⁹⁴ Eskortní letadlové lodě byly teprve ve výrobě. Přezbrojení a dovybavení eskortních plavidel by znamenalo jejich stažení a to v té době, kdy byly eskorty potřeba na každém bojišti druhé světové války, těžko přicházelo v úvahu. Podobně nešlo počítat s tím, že se v ruských přístavech najde postradatelná munice a osamocená transportní loď by mohla také snadno padnout německé ponorce do léčky. Navíc bylo dost těžké si představit, že by sovětské autority daly kapitánu Galeovi svolení zasahovat do nákladu.

Proti výše uvedenému tvrzení Davida Wragga se dá namítnout, že konvoj PQ 17 se až do onoho tragického rozptýlení držel dobře. Velký vliv těchto doporučení na taktiku při plavbě konvoje PQ 18 již však nepopírá ani Wragg. Toto uskupení již plulo s eskortní letadlovou lodí, mělo tedy možnost leteckého průzkumu a přímé ochrany proti německým bombardérům. Ani další návrhy Onslowa se neopomněly. Například jak konvoj PQ 17, tak i PQ 18 již zahrnovaly nemocniční loď.³⁹⁵ Dále velitel druhého zmíněného uskupení, kontradmirál Burnett, si při hodnocení plavby nevšiml, že by plavidlům výraznějším způsobem scházela munice.³⁹⁶ Už těchto důvodů nelze tvrdit, že by vítězství konvoje PQ 16 nemělo význam.

³⁹³WRAGG, *Obětováno Stalinovi*, s. 162.

³⁹⁴BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka, díl III.*, Praha 2008, s. 352-353.

³⁹⁵Convoy web, on-line, <http://www.convoyweb.org.uk/pq/index.html>.

³⁹⁶SMITH, Peter C., *Vítězství v Arktidě: příběh konvoje PQ 18*, Praha 2009, s. 212.

9 Závěr

Arktický konvoj PQ 16 byl morálním spojeneckým vítězstvím. Ukázal odhodlání a výdrž námořníků obchodních i bojových lodí, přičemž i přes těžké ztráty odrazil útoky dosud na Dálném severu nevídané. Přivezl do Sovětského svazu materiál, pomocí něž se dala alespoň na papíře vyzbrojit celá jedna sovětská tanková armáda.

Při posuzování materiální pomoci pro Stalinovo Rusko však tato čísla, jakkoli vysoká, neměla takový význam pro skutečný boj na východní frontě. Nelze však upřít politickou důležitost této plavby už z toho důvodu, že PQ 16 potvrdil vzestupnou tendenci zvyšování počtu plavidel v konvojích, jež nadále v proceduře odesílání lodí přetrvala.

Je však třeba zodpovědět primární otázku této práce, která se týká vítězné operace PQ 16 v taktickém i strategickém kontextu. David Wragg soudí, že právě relativní úspěch tohoto konvoje měl negativní důsledky pro další plavby, neboť dodal britskému vedení „novou a nezaslouženou důvěru ve schopnost konvojů Sověty dál ve válce podporovat.“³⁹⁷ Dále Wragg píše, že největším nepřítelem byly ponorky a letadla. Jim ale konvoj i přes neustálé útoky odolal.

Pohotovité eskorty zahnalý ponorky a urputná obrana všech plavidel zachytila většinu leteckých útoků. Připlutí německé kapesní bitevní lodě nebo bitevního křižníku by ale nepochybně situaci změnilo. Peter C. Smith v tomto ohledu tvrdí z logiky věci správnou hypotézu, že Němcům slibovala úspěch jen kooperace všech tří komponent: letectva, hladinových lodí a ponorek.³⁹⁸ Když však posoudíme, jak fungovala struktura německého velení na dálném severu, tak se tato možnost dosti relativizuje.

Mark L. Evans pak ke konvojové krizi poznamenal toto: „Těžké ztráty a intenzita boje mohly přesvědčit Spojence, že arktické konvoje přinesou pohromu, ale věrnost posádek lodí je přesvědčila o tom, že konvoje mohou pokračovat při relativně nízkých škodách.“³⁹⁹ Viceadmirál Tovey ve své zprávě úspěch konvoje odůvodňuje hlavně odvahou a vytrvalostí, nejvyšší úsilím a námořnickým umem velitelů v obtížné situaci.⁴⁰⁰ O taktických zlepšeních a východiscích tedy nic.

³⁹⁷WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008, s. 167.

³⁹⁸SMITH, Peter C., *Vítězství v Arktidě: příběh konvoje PQ 18*, Praha 2009, s. 219.

³⁹⁹EVANS, Mark Lievellyn, *Great World War II., Battles in Arctic*, Westport 1999, s. 68.

⁴⁰⁰WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994, s. 159.

Sovětská strana v tomto ohledu nesouhlasí. Autoři knihy o Severním loďstvu I. A. Kozlov a V. S. Šlomin prohlašují, že komplexní organizace konvojů a jejich ochrany fungovala (i když je myšlena patrně sovětská angažovanost), pouze chyby britských admirálů zapříčinily německá vítězství.⁴⁰¹ I pokud bychom odsoudili tato prohlášení jako příliš „nadutá“, nemůžeme popřít, že admirál Pound při rozhodování o osudu konvoje PQ 17 spíše improvizoval na základě intuice, než aby zvažoval dostupná taktická doporučení.

Posuzujeme-li praktické dopady tohoto konvoje pro organizaci těch následných, k mnohým zlepšením bojových i životních podmínek prostých námořníků díky PQ 16 jistě došlo, nemluvě o zdokonalení komunikace a zkvalitnění samotné procedury. Tyto faktory však nelze definitivně prohlásit za vítězné, nemůžeme je například dát na roveň nasazení eskortní letadlové loď.

Vrátíme-li se k do značné míry ideologické doktríně, že se konvoj má především probít vpřed, což byl bez velkého překvapení názor Sovětů, pak by PQ 16 představoval v podstatě ideální ukázkou takového konání. Problematická otázka, jež se týkala německého nasazení velké hladinové loď, však i přes výše uvedené argumenty zůstávala přítomná. Navíc tato taktika „protlačení“ nevyčerpávala jen Němce, ale i Spojence, přičemž opotřebení pro Británii životně důležitých eskortních lodí nešlo brát na lehkou váhu.

Na základě výše uvedených argumentů a úvah tedy docházím k závěru, že konvoj PQ 16 nepatřil k rozhodujícím vítězstvím v Arktidě, tedy ne k takovým, jako v případě Smithova PQ 18. Útoky sice odrazil, zároveň však nepřítel vybičoval k ještě zuřivější aktivitě. Ovšem měl by být dle mého názoru zařazen mezi hlavní důležité konvojové bitvy druhé světové války především z toho důvodu, že se jednalo o jeden z nejtvrdějších konvojových střetů celého konfliktu.

Tento závěr pro mne při závěrečném zamyšlení nad celým výzkumem nebyl tolik překvapivý, daleko více podnětů ve mně zanechala práce s prameny nejen archivní povahy. V rámci celého výzkumu arktických konvojů by skutečně mělo dojít k novému přístupu k nim, zabývat se více možnostmi jejich interpretace a poskytnout srovnání s podobnými prameny pro námořní operace druhé světové války. Při budoucím výzkumu podobných témat bychom měli více zohlednit každodenní podmínky obyčejných námořníků. Jak můžeme poznat ze stránek zpráv velitelů lodí, tak i z pozdějších rozhovorů s pamětníky nebo z vydaných memoárů, tlak boje byl pro posádky jednotlivých plavidel konvoje PQ 16 skutečně enormní.

⁴⁰¹KOZLOV, I. A., ŠLOMIN, V. S., *Severnyj flot*, Moskva, 1966, s. 131.

Nelze se příliš domnívat, že by se změnil politický imperativ v odesílání konvojů, pokud by námořníci takový tlak neunesli. K tomu však došlo jen v mizivém procentu případů. Přestože posádky britských, amerických a dalších lodí západní hemisféry byly z pohledu sovětské ideologie de facto „třídními nepřáteli“, na palubách plavidel jako v konvoji PQ 16 zdá se fungovalo ono „válečné spojení“. To v historické paměti přetrvalo i přes následný konflikt studené války a má své místo i dnes v době opět rostoucího mezinárodně politického napětí.

10 Použité zdroje

I. Archivní nevydané prameny

The National Archives, London, Kew

Fond Admirality, složky:

ADM 199/72

ADM 199/71

ADM 199/721

ADM 234/639, Battle Summary No. 22(Arctic convoys)

ADM 237/167

ADM 237/176

II. Vydané prameny a edice pramenů

German Kampfgruppe & Kampfgeschwader 1939-1945, *US Army's Combined Arms Center (CAC), Command and General Staff College (CGSC)*, on-line, <http://www.cgsc.edu/CARL/nafziger/939GXLG.PDF>

LLEWELLYN-JONES, Malcolm, ed., *The Royal Navy and the Arctic Convoys: Naval Staff History*, Routledge 2006

Luftwaffe Loss Register, on-line, <http://www.luftwaffe.no/SIG/Losses/tap421.html>

World War II Unit Histories & Officers, on-line, http://www.unithistories.com/units_british/RN_WApproaches.html

III. Odborné publikace a články

BARNETT, Correlli, *Bojujte s nepřítelem zblízka, díl III.*, Praha 2008

BÁRTL, Stanislav, *Konvoj PQ 17: válečné drama v arktických mořích*, Praha 1995

BÁRTL, Stanislav, *Zkáza černé eskadry: kapitoly z bitvy o Arktidu 1941-45*, Praha 1968

BEKKER, Cajus, *Prokleté moře*, Plzeň 1995

BERÁNEK, Jaroslav, *Arktické konvoje 1941-1945*, in: *Historie a vojenství*, 2011, **60**, (4)

BLAIR, Clay, *Hitlerova ponorková válka, 1. a 2. Díl*, Brno 2005

BLOND, Georges, *Ordeal Below Zero, The Heroic story of the Arctic Convoys*, London 1956

CAMPBELL, Ian, MACINTYRE, Donald, *The Kola Run., A Record of Arctic Convoys 1941-1945*, London 1958

CARSE, Robert, *The cold corner of Hell, The Story of Murmansk Convoys*, Garden City,

- N.Y. : Doubleday, 1969
- DUNN, Walter S., Jr., *The Soviet Economy and the Red Army, 19320-1945*, Westport 1995
- DUPUY, R.E., DUPUY, T.N., *Harper encyklopedie, Vojenské dějiny*, Praha 1997
- EDWARDS, Bernard, *The Road to Russia, Arctic Convoys 1942*, Barnsley 2002
- ERICKSON, John, *The Soviet Union at War (1941-1945): An Essay on Sources and Studies*, in: *Soviet Studies*, Vol. 14, No. 3 (Jan., 1963)
- ERICKSON, John, *With the Red Fleet: The War Memoirs of the Late Admiral Arseni G. Golovko*, by Arseni G. Golovko; Aubrey Mansergh; Peter Broomfield, Review, in: *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, Vol. 43, No. 2 (Apr., 1967)
- EVANS, Mark Lievellyn, *Great World War II., Battles in Arctic*, Westport 1999
- FEIS, Herbert, *Chruchill, Roosevelt, Stalin*, Prinston University Press 1967
- FOGLESONG, David S., *Foglesong on Weeks, 'Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the U.S.S.R. in World War II'*, in: *Humanities and Social Sciences*, on-line, <https://networks.h-net.org/node/28443/reviews/30312/foglesong-weeks-russias-life-saver-lend-lease-aid-ussr-world-war-ii>
- GLANTZ, David M., *The Siege of Leningrad, 1941-1944*, Kent 2001
- GLANTZ, David M., HOUSE, Jonathan M., *When Titans Clashed: How the Red Army Stopped Hitler (Modern War Studies)*, University Press of Kansas 1995
- GLANTZ, David M., GLANTZ, Mary E., *Zhukov's Greatest Defeat*, University Press of Kansas 1999
- GLEICHHAUF, Justin, *Unsung Sailors, The Naval Armed Guard in World War II*, Annapolis 1990
- HAGGUE A., RUEGG, B., *Convoys to Russia 1941-45*, Kendal 1992
- HARRISON, Mark, *Walter S. Dunn, Jr, The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945, Westport, CT: Praeger, 1995*, Review, University of Warwick, on-line, <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/economics/staff/mharrison/reviews/dunn.pdf>
- HERRING, George C. Jr., *Aid to Russia, 1941-1946, Strategy, diplomacy, The Origins of the Cold War*, Columbia University Press 1973
- HILL, Alexander, *British Lend-Lease Aid and the Soviet War Effort, June 1941-June 1942*, in: *The Journal of Military History*, 71.3 (Jul 2007)
- HRBEK, Jaroslav, HRBEK, Ivan, *Krvavé oceány*, Praha 1994
- HRBEK, Jaroslav, HRBEK, Ivan, *Námořní válka vrcholí*, Praha 1995

- HUTSON, Harry C., *Arctic Interlude: Independent to North Russia*, Bennington, 1997
- JACKSON, Robert, *Baling out; Amazing dramas of military flying*, Barnsley 2006
- JARRET, Thomas D., *The Talent of Nicholas Monsarrat*, in: *The English Journal*, Vol. 45, No. 4 (Apr., 1956), s. 176
- JONES, Robert Huhn , *The Roads to Russia, United States Land-Lease to the Soviet Union*, University Oklahoma Press 1969
- KEMP, Paul, *Convoy! Drama in Arctic Waters*, London 1993
- KEMP, Paul, *Friend or Foe, Friendly Fire at Sea 1939-1945*, Pen & Sword Books 1993
- KENNEDY, Ludovic, *Menace : the life and death of the 'Tirpitz*, London 1979
- KOZLOV, I. A., ŠLOMIN, V. S., *Severnyj flot*, Moskva, 1966
- MAREK, Jindřich, *Válka v Arktidě: zapomenuté bojiště tajné meteorologické války v letech 1940-1945*, Praha 2006
- MAJTENYI, David, RAJLICH, Jiří, *Legenda o republikánském leteckém esu Janu Ferákovi*, in: *Historie a Vojenství*, roč. 2, 2008
- MCLEAN, Samuel, *Niklas Zetterling & Michael Tamelander, Tirpitz: The Life and Death of Germany's Last Super Battleship*, Oxford: Casemate, 2013, Review, in: *British Journal for Military History*, Volume 1, Issue 2, February 2015
- MUNTING, Roger, *Lend-Lease and the Soviet War Effort*, in: *Journal of Contemporary History*, Vol. 19, No. 3 (Jul., 1984)
- MUNTING, Roger, *Soviet Food Supply and Allied Aid in the War, 1941-45*, in: *Soviet Studies*, Vol. 36, No. 4, (Oct., 1984)
- NIESEN, Paul G., *Red Sky in the Morning: The Battle of the Barents Sea, 1942 by Michael Pearson*, review, in: *Air & Space Power Journal - Fall 2004* , on-line, <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/bookrev/pearson1.html>
- PEARSON, Michael, *Red Sky in the Morning: The Battle of the Barents Sea, 1942*, Barnsley 2002
- PRESTON, Antony, *The History of the Royal Navy in the 20th Century*, London 1987
- SAVORETTI, Alberto R., *BOOK REVIEW – Battle of North Cape, the Death Ride of the Scharnhorst, 1943*, in: *The Naval Historical Foundation*, on-line, <http://www.navyhistory.org/2013/01/book-review-battle-north-cape-death-ride-scharnhorst-1943/#sthash.N9Oj5JXd.dpuf>
- SCHOFIELD, B. B., *The Russian Convoys*, London 1964
- SMITH, Peter C., *Vítězství v Arktidě: příběh konvoje PQ 18*, Praha 2009

SUPRUN, M. *Lend-liz i severnie konvoi 1941-1945*, Moskva: Andreevskii flag, 1997
VAN TUYLL, Hubert P., *Feeding the Bear: American Aid to the Soviet Union, 1941-45*, New York 1989
VEBER, Václav, *Stalinovo impérium: (Rusko 1924-1953)*, Praha, 2003
WALLING, Michael G., *Forgotten Sacrifice, The Arctic Convoys of World War II*, Oxford 2012
WEEKS, Albert L., *Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the U.S.S.R. in World War II*, Lexington books 2010
WOODMAN, Richard, *Arctic convoys*, London 1994
WOODWARD, David, *The Tirpitz*, William Kimber 1953
WRAGG, David, *Obětováno Stalinovi*, Praha 2008
ZIEMKE, Earl F., *The German Northern Theater of Operations 1940 – 45*, Washington 1959

IV. Paměti a neodborná literatura

BROOME, Jack, *Convoy is to Scatter*, William Kimber, 1974
GOLOVKO, A. G., *Válka v severních mořích*, Praha 1987
CHARLAMOV, Nikolaj Michajlovič, *Nesnadné Poslání*, Praha 1990
CHURCHILL Winston S., *Druhá světová válka, IV. Díl, Karta se obrací*, Praha 1994
MACLEAN, Alistair. *Konvoj do Murmanska*, Praha 1994.
MASON, Alfred Grossmith, *Arctic Warrior; A personal account of convoy PQ 18*, Barnsley 2013
MONSARRAT, Nicholas, *Kruté moře*, Praha 1989
OGDEN, Graeme, *My Sea Lady: An Epic Memoir of the Arctic Convoys*, London 2014
SIMMONS, Thomas E., *An American Merchant Seaman at War*, University Press of Mississippi 1990

V. Internetové stránky

<http://www.bbc.com>

<http://www.convert-me.com/en/convert/length/navycablelength.html>

<http://www.convoyweb.org.uk>

<http://www.dailymail.co.uk/home/index.html>

<http://www.dive-bombers.co.uk>

<http://www.history.navy.mil/>

<http://www.naval-history.net/>

<http://www.navyhistory.org>

<http://www.russianarcticconvoymuseum.co.uk>

<http://www.sputniknews.com/voiceofrussia>

11 Přílohy

Seznam příloh:

Příloha 1 - složení konvojů PQ 16 a QP 12

Příloha 2 - Pozice lodí v konvoji a eskort

Příloha 3 - Ztráty materiálu z konvoje PQ 16

Příloha 4 - Náklad americké nákladní lodi *Steel Worker* vypravené na konvoj PQ 16

Příloha 1 – složení konvojů PQ 16 a QP 12

Konvoj PQ 16

Alamar	US	5689	1916
American Press	US	5131	1920
Arcos	SSSR	2343	1918
Black Ranger	VB	3417	1941
Chernyshevski	SSSR	3588	1919
City of Omaha	US	6124	1920
Empire Elgar	VB	2847	1942
Empire Purcell	VB	7049	1942
Exterminator	Pan	6115	1924
Hybert	US	6120	1920
Lowther Castle	VB	5171	1937
Mauna Kea	US	6064	1919
Minotaur	US	4553	1918
Nemaha	US	6501	1920
Pieter de Hoogh	NIZ	7168	1941
Richard Henry Lee	US	7191	1941
Stary Bolshevik	SSSR	3974	1933
Syros	US	6191	1920
Alcoa Banner	US	5035	1919
American Robin	US	5172	1919
Atlantic	VB	5414	1939
Carlton	US	5127	1920
City of Joliet	US	6167	1920
Empire Baffin	VB	6978	1941
Empire Lawrence	VB	7457	1941
Empire Selwyn	VB	7167	1941
Heffron	US	7611	1919
John Randolph	US	7191	1942
Massmar	US	5828	1920
Michigan	US	5594	1919
Mormascul	US	5481	1920
Ocean Voice	VB	7174	1941
Revolutsioner	SSSR	2900	1936
Shchors	SSSR	3770	1921
Steel Worker	US	5658	1920
West Nilus	US	5495	1920

Konvoj QP 12

Alcoa Rambler	US	5500	1919
Cape Race	VB	3807	1930
Expositor	US	4959	1919
Hegira	US	7588	1919
Kuzbass	SSSR	3109	1914
Paul Luckenbach	US	6606	1913
Seattle Spirit	US	5627	1919
Texas	US	5638	1919
Zebulon B Vance	US	7177	1942
Bayou Chico	US	5401	1920
Empire Morn	VB	7092	1941
Francis Scott Key	US	7191	1942
Ilmen	SSSR	2369	1923
Mormacrio	US	5940	1919
Scottish American	VB	6999	1920
Southgate	VB	4862	1926
Topa Topa	US	5356	1920

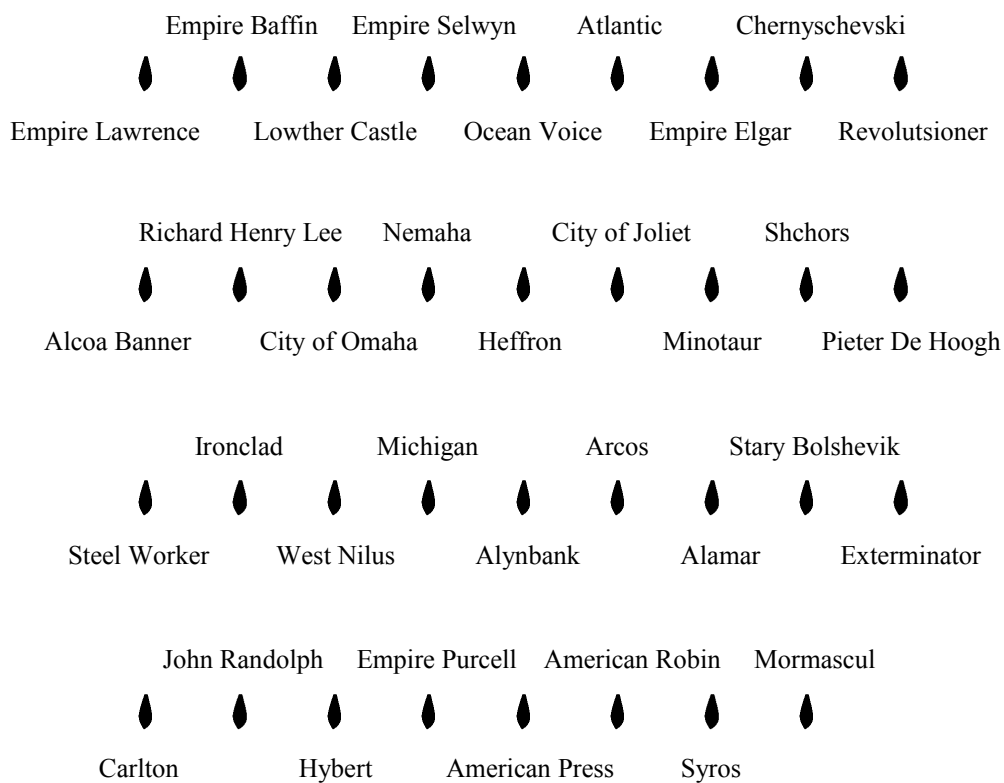
Zdroj:

Bob Ruegg/Arnold Haggue – *Convoys to Russia 1941-45*

<http://www.convoyweb.org.uk>

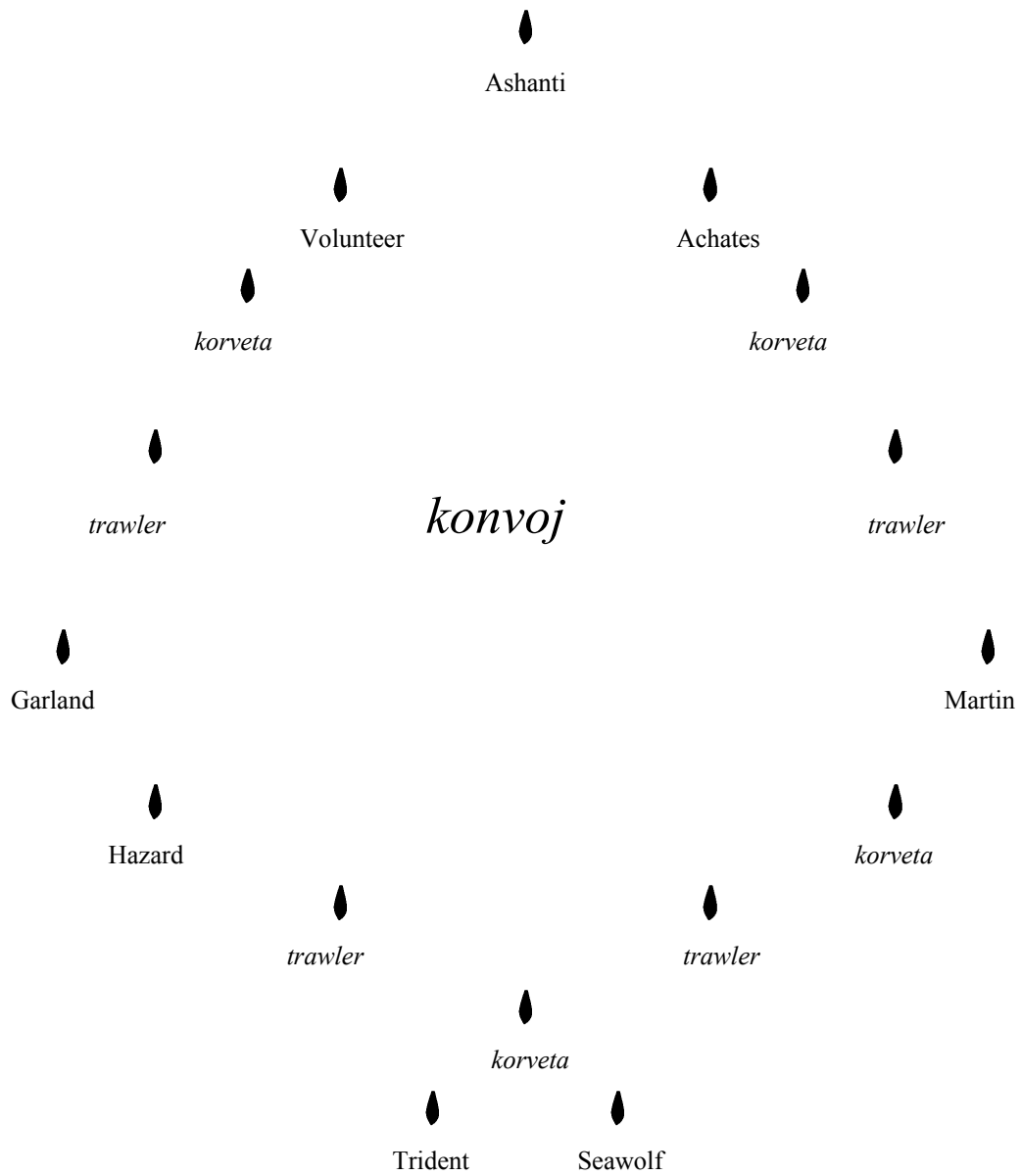
Příloha 2 - Pozice lodí v konvoji a eskort

Konvoj PQ 16



Zdroj: ADM 237/167

Poloha eskort konvoje PQ 16



Zdroj: ADM 237/17

Příloha 3 – Ztráty materiálu z konvoje PQ 16

Odesláno	Vrátilo se*	Ztraceno	Dorazilo
615 tanků	16 tanků	147 tanků	452 tanků
275 letadel	124 vozidel	77 letadel	201 letadel
4 047 vozidel		770 vozidel	3 253 vozidel
58 sad částí motorů		18 sad částí motorů	40 sad částí motorů
158.000 tun dalšího nákladu	4.862 tun dalšího nákladu	32.400 tun dalšího nákladu	120.738 tun dalšího nákladu

* loď *Carlton*, která se vrátila do Reykjavíku kvůli poškození

Zdroj: ADM 237/167

Příloha 4 - Náklad americké nákladní lodi Steel Worker vypravené na konvoj PQ 16

Celkem 7277 tun (naloženo v USA)

10 stíhaček Curtiss P 40 E, trup a motor složené a	
10 beden křídel.....	70 t
4 bedny leteckých motorů.....	4 t
16 balení leteckých součástí.....	2 t
8 000 balení T.N.T.....	205 t
600 balení nitrocelulózy (vysoce hořlavá směs, přísada do výbušnin).....	77 t
6 000 dávek munice k dělům ráže 75 mm.....	117 t
300 077 dávek nábojnic kalibr 50 a	
300 000 článků popruhů s kovovými přezkami.....	50 t
1 000 000 dávek kulek kalibr 45.....	25 t
643 500 dávek kulek-nábojnic kalibr 30.....	21 t
13 středních tanků M 3 s namontovanými děly a	
52 beden dílů.....	346 t
13 beden s rádií.....	
8 souprav náhradních dílů pro střední tanky M 3.....	2 t
34 6 x 4 nákladních aut Studebaker 2 ,1/2 tuny s namontovanými korbami a	
1 balení natahovacích hodinek.....	231 t
28 Nákladních aut Dodge 1, 1/2 tuny s namontovanými korbami.....	104 t
77 lehkých průzkumných vozidel Jeep Willy 1/4 tuny.....	104 t
159 balení autodílů.....	29 t
494 barelů mazacího oleje pro vozidla.....	100 t
43 balení nářadí.....	35 t
2 lisovací zařízení vzor 408-1 Osborn Jolt.....	28 t
2 setrvačníky č. 2/7 a	
2 vzduchové kompresory.....	23 t
7 brusek.....	20 t
2 automatických soustruhů s lehkým rotorem.....	18 t
5 beden motorů k soustruhům.....	16 t

2 elektrické pece a součástky.....	15 t
8 16-palcové soustruhy,36-palcová výplň, 6-palcová ložiska, vše s vybavením.....	15 t
1 jednoduchá hrotová bruska, 16-palcové soustruhy,36-palcová výplň.....	10 t
6 6-palců x 18 palců funkční hydraulická bruska.....	7 t
1 kompletní soustruh s vybavením.....	6 t
30 balení brusných kotoučů.....	5 t
1 25-palců lis na kalení a univerzální píst.....	4 t
802 balení plátů cínu.....	345 t
9 400 kotoučů ostnatého drátu opatřeného černým olejem.....	241 t
1 162 beden ocelových pásů válcovaných ve studeném stavu.....	241 t
1 121 beden pásů uhlíkové oceli válcovaných ve studeném stavu.....	222 t
7 000 kotoučů ostnatého drátu.....	177 t
370 balení oceli.....	79 t
168 kontejnerů koksovaných plátů cínu.....	73 t
266 oceli válcované ve studeném stavu.....	54 t
100 za studena zhotovených prutů oceli.....	47 t
84 beden zhotovených prutů oceli.....	40 t
227 beden za studena válcovaných prutů oceli alleghany.....	40 t
188 kusů volných prutů oceli.....	37 t
60 balení plátů oceli.....	30 t
3 186 balíků drátu.....	328 t
1 004 balíků mosazných nábojnic.....	228 t
928 balení mosazných nábojnic.....	194 t
930 barelů metanolu.....	164 t
486 balení mosazných plátů.....	106 t
1 960 přípravků kyseliny borité.....	100 t
750 barelů kolloxalinu.....	97 t
170 barelů za studena natažených ocelových lan.....	77 t
620 balíků mosazného drátu.....	74 t
360 balíků předlitků k mosazným nábojnicím.....	72 t
1 511 izolovaných měděných drátů značky Miles military.....	60 t
123 barelů bridgmanitu.....	60 t
2 464 ingotů hliníku.....	53 t

2 250 slitků hliníku.....	48 t
185 balíků plátů k mosazným nábojnicím zn. Anaconda yellow.....	39 t
310 balíků mosazného drátu zn. Anaconda yellow.....	37 t
180 balíků kotoučů k mosazným nábojnicím.....	35 t
75 tvrzeného azbestu.....	34 t
13 752 párů služebních bot.....	30 t
73 balíků mosazných plátů souprava č. 51 a	
70 balíků mosazných plátů souprava č. 52.....	30 t
382 beden bot.....	29 t
814 krytých měděných drátů zn. Miles.....	29 t
79 beden archů hliníku.....	27 t
130 beden za studena válcovaných lehce kalených měděných tabulek.....	27 t
1 141 běžných zinkových tabulek a	
38 velkých zinkových tabulek.....	24 t
9 beden skladových vozíků.....	23 t
80 nespojených měděných trubek.....	19 t
68 beden hliníkového potrubí.....	18 t
465 kartonů hydrokarbonového vosku.....	17 t
100 balíků kůže.....	16 t
225 balíků tyglíků s nerovným povrchem.....	15 t
140 žoků vnitřně podšité kůže.....	15 t
35 balení khaki popruhů.....	10 t
206 žoků oblečení.....	9 t
224 volných pneumatik.....	8 t
144 žoků zahradního osiva.....	7 t
15 barelů potaše.....	3 t
12 375 beden sádla.....	340 t
1 776 barelů sušených vajec.....	152 t
2 637 škopků másla.....	83 t
154 beden masa bůčku.....	49 t
901 žoků curku.....	41 t
700 balení konzervovaného vepřového.....	27 t
53 beden krájené šunky.....	15 t

1 550 kartonů konzervovaného mléka.....	10 t
7 360 žoků pšeničné mouky.....	460 t
10 balení leteckých součástí a	
5 balení mířidel na 162-liberní děla.....	4 t
2 002 kartonů židovského chleba matzo.....	31 t
56 kontejnerů bezcelního zboží.....	3 t
214 žoků bezcelního oblečení a	
142 žoků bezcelního zboží.....	57 t
260 ocelových prutů.....	328 t
3 050 pytlů mouky.....	191 t