

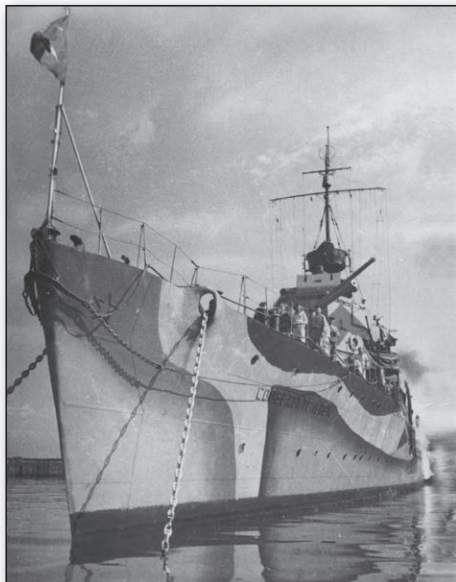
Siergiej Bałakin

Niszczyciele projektu 7 i 7U

część I



Tarnowskie Góry 2017



Okladka: Niszczyciel *Soobrazitelnyy* w nietypowym malowaniu maskującym.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko

Strona tytułowa: Niszczyciel *Smiełyj* w ciekawym ujęciu z dziobu. Fot. zbiory Borysa Lemaczko

Niszczyciele projektu 7 i 7U część I

Siergiej Bałakin

tłumaczenie z jęz. rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Redaktor serii: Jarosław Malinowski

Rysunki: Siergiej Bałakin, Waldemar Kaczmarczyk

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

Skład, druk i oprawa: DRUKPOL Tarnowskie Góry

Źródła fotografii/Photo credit:

RGAKFD	W. Kostriczenko
N. Anin	K. Kulagin
N. Afonin	P. Lipatow
E. Bagnasco	B. Lemaczko
S. Bałakin	A. Odajnik
A. Caplin	R. Osborne
R. Diamant	W. Zabłockij
A. Kuzienkow	A. Zajkin

ISBN 978-83-61069-42-3

ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2017

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

Drodzy Czytelnicy

Tym razem w Wasze ręce oddaję monografię, poświęconą radzieckim niszczycielom projektu 7 i 7U. Były to najnowocześniejsze jednostki tej klasy budowane w Związku Radzieckim. Jak dalej przeczytacie nie były pozbawione wad. Sama praca powstała w oparciu o dokumenty, które przed długi okres czasu opatrzone były gryfem tajności. Dlatego cechuje ją wyważony opis pozbawiony fałszywych i propagandowych informacji pochodzących z minionej epoki politycznej. Pracę uzupełniają w większości nieznane polskim czytelnikom fotografie.

Sama monografia została podzielona na dwie części. W pierwszej zaprezentowana została geneza i opis jednostek oraz służba wojenna niszczycieli Floty Bałtyckiej i Czarnomorskiej. Natomiast w części drugiej omówiona zostanie służba wojenna niszczycieli Floty Północnej oraz Pacyfiku, następnie powojenne modernizacje i przebudowy oraz dalsza służba. W podobny sposób podzielone zostały plany generalne oraz plansze kolorowe.

W tym miejscu pragnę podziękować Maciejowi S. Sobańskiemu za wkład włożony w tłumaczenie monografii na język polski oraz Jarosławowi Palaskowi za korektę opisu części technicznej, szczególnie siłowni.

Życzę miłej lektury.

Jarosław Malinowski

Spis skrótów

ANIMI – Artyleryjski naukowo-badawczy instytut morski
BTSzcz – szybki (bazowy) trałowiec
WNOS – powietrzna obserwacja, powiadamianie i łączność
GAS – stacja hydroakustyczna
GK – główny kaliber
GTZA – turbospół główny
DP – oś symetrii
kbt – kable
KBF – nagrodzona Orderem Czerwonego Sztandaru Flota Bałtycka
KDP – dowódczo-pomiarowy punkt
KO – przedział kotłowy
KP – stanowisko dowodzenia
LFTI – Leningradzki Instytut Fizyko-Techniczny
MKO – przedziały maszynowo-kotłowe
MO – przedział maszynowy
MPUAZO – morskie urządzenia do kierowania artyleryjskim ogniem przeciwlotniczym
OWR – ochrona rejonu wodnego
OLS – oddział sił lekkich
PWO – obrona przeciwlotnicza
PUS – urządzenia kierowania ogniem artyleryjskim
PEŻ – stanowisko energetyki i zabezpieczenia żywotności

RKKA – Robotniczo-Chłopska Armia Czerwona
RKKF – Robotniczo-Chłopska Flota Czerwona
RLS – stacja radiolokacyjna (radar)
SWP – stabilizowane stanowisko obserwacyjne
SKR – okręt dozorowy (strażniczy)
SRZ – stocznia remontowa
SSZ – stocznia produkcyjna (wytwórcza)
SF – Flota Północna
TZA – turbina napędowa
TOF – Flota Oceanu Spokojnego
TTZ – założenia taktyczno-techniczne
TTE – elementy taktyczno-techniczne
URO – kierowana broń raketowa
CAS – centralny automat strzelań
CAP – centralne stanowisko artyleryjskie
CKB – centralne biuro konstrukcyjne
CzF – Flota Czarnomorska
szp. – wręga
EON – ekspedycja specjalnego przeznaczenia
EU – siłownia

Wydawca

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

tel. 32 384-48-61 • e-mail: okrety@ka.home.pl • www.okretywojenne.pl

ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

UWAGA!

Niniejsza monografia zawiera jedną rozkładówkę z 2 planami okrętów w skali 1:300. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.



Geneza jednostek

Postanowienie „O programie budowy okrętów na lata 1933-1938” przyjęte 11 lipca 1933 roku przez Radę Pracy i Obrony przewidujące powstanie 1493 okrętów bojowych i jednostek pomocniczych, obejmowało 8 krążowników i 50 niszczycieli. Realizacja programu spowodowała masę problemów we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej, jednak w tamtych latach zwykle nie liczone się z ceną. *„Budujemy i zbudujemy wielką marynarkę wojenną”* - to niemal poetyckie sformułowanie z gazety „Prawda” z 9 grudnia 1936 roku mogło by stanowić motto do informacji o radzieckim przedwojennym budownictwie okrętowym.

Dyskusję o tym, jakiej floty potrzebuje Związek Radziecki, prowadzono przez całe lata 20-te, co tylko demonstrowało różnicę poglądów ówczesnego wyższego dowództwa. Znalazło to również swoje odbicie w pierwszych programach budowy floty. Plany stworzenia w tym czasie silnej Floty Radzieckiej w żaden sposób nie ko-

respondowały z ekonomicznymi możliwościami kraju i z tych względów wyglądały absolutnie fantastycznie. Dopiero pierwsze sukcesy socjalistycznej industrializacji stworzyły dla nich mniej lub bardziej realną bazę.

Punktem zwrotnym w tworzeniu niszczyciela projektu 7 stało się pojawienie wstępnych założeń taktyczno-technicznych dla projektowania niszczyciela, który miał zastąpić przestarzałe „Nowiki”. To zadanie rozpatrywano w Technicznym Kierownictwie WMS RKKA w październiku 1929. Początkowo wygląd i elementy nowej jednostki silnie przypominały starego *Nowika*: wyporność 1300 t, artyleria główna kalibru 100 mm, prędkość podwyższono jednak do 40 węzłów, a kaliber torped – do 533 mm (zamiast poprzednich 450 mm). Pewne elementy zostały więc zwiększone, co w pełni odpowiadało tendencjom światowego budownictwa okrętowego.

Poza tym z doświadczeń I wojny światowej wynikało, że niszczyciele

jako najbardziej uniwersalne jednostki floty przekształciły się z czysto torpedowych w artyleryjsko-torpedowe. W związku z tym wzmocnienie mocy ogniowej niszczycieli okresu międzywojennego dokonywało się w pierwszej kolejności w drodze zwiększenia kalibru i parametrów taktyczno-technicznych dział. W tym względzie pierwotny wariant zadania technicznego nie odpowiadał duchowi czasów, co spowodowało krytykę ze strony dowództwa Sił Morskich Morza Bałtyckiego, które naciskało na uzbrojenie przyszłych niszczycieli w działa kal. 130 mm – takie, jakie przewidywano dla projektowanych liderów projekt 1.

Rozpatrywanie przedwstępnych projektów nowego niszczyciela trwało 3 lata. Nie było w tej mierze jednoznaczności: miały na to wpływ zarówno wahania radzieckiego kierownictwa względem roli floty, jak i postęp techniki morskiej czy napływające z zagranicy informacje o budowanych tam okrętach. Podstawowy problem sta-

nowiły w istocie sprzeczne wymogi: z jednej strony by niszczyciel był niewielki i niedrogi, a z drugiej – by pod względem parametrów techniczno-taktycznych nie ustępował zagranicznemu „odpowiednikowi”. W dodatku wkrótce okazało się, że bez wykorzystania zagranicznego doświadczenia nie uda się szybko opracować projektu niszczyciela nadającego się do wielkoseryjnej produkcji. Co więcej, stworzenie pierwszych radzieckich liderów typu „Leningrad” było związane z szeregiem problemów, które skutkowały długą przerwą w projektowaniu okrętów. W tej sytuacji szereg czołowych specjalistów budownictwa okrętowego skierowano na delegacje do stoczni zagranicznych.

Latem roku 1932 delegacja przedstawicieli WMS i „Sojuzwierfi”, w tym czasie skupiającej wszystkie przedsiębiorstwa stoczniowe ZSRR, odwiedziła Włochy. Tam ich uwagę przykuły nowoczesne jak na swoje czasy niszczyciele - *Folgore* i znajdujące się jeszcze w budowie *Maestrale*. Właśnie ten ostatni postanowiono przyjąć za wzór dla prototypu niszczyciela „Wielkiej Floty”. Włoska firma Ansaldo chętnie podjęła propozycję współpracy. Dostarczyła wszystkie niezbędne rysunki oraz dopuściła radzieckich konstruktorów do technologii budowy jednostek w swoich stoczniach.

W październiku 1932 Rewwojen-sowiet zatwierdził założenia tech-

niczno-taktyczne dla projektowanego niszczyciela o standardowej wyporności 1300 t, który miał już cechy przyszłej „siódemki”: uzbrojenie w postaci 4 dział kal. 130 mm i 3 kal. 76 mm, 2 trójrurowe wyrzutnie torped kal. 533 mm, prędkość 40-42 węzły, zasięg przy prędkości maksymalnej 360 Mm i 1800 Mm przy prędkości ekonomicznej. Ułożenie układu napędowego – szeregowe, a sylwetka (jawny wpływ włoskiej szkoły!) – jednokominowa. Znamienny był fakt, że przy wyporności mniejszej niż *Folgore* czy *Maestrale*, jednostka miała posiadać silniejsze uzbrojenie i rozwijać większą prędkość. Właśnie ta niezgodność stała się pierwotną przyczyną niedostatków konstrukcji przyszłych niszczycieli radzieckich.

Opracowanie projektu niszczyciela zlecono Centralnemu Biuru Konstrukcyjnemu Specjalnego Budownictwa Okrętowego CKBS-1. Głównym kierownikiem projektu został W.A. Nikitin, a odpowiedzialnym realizatorem - P.O. Trachtenberg. Konstruktorzy radzieccy zapożyczyli z *Maestrale* układ kotłowo-maszynowy oraz ogólną architekturę okrętu. Rodzime uzbrojenie, mechanizmy i wyposażenie, a przede wszystkim – inny technologiczny poziom wytwarzania, zmusił jednak w wielu punktach do odejścia od pierwowzoru. Tym samym realny wkład włoskich kolegów, o ile nie liczyć udostępnienia doku-

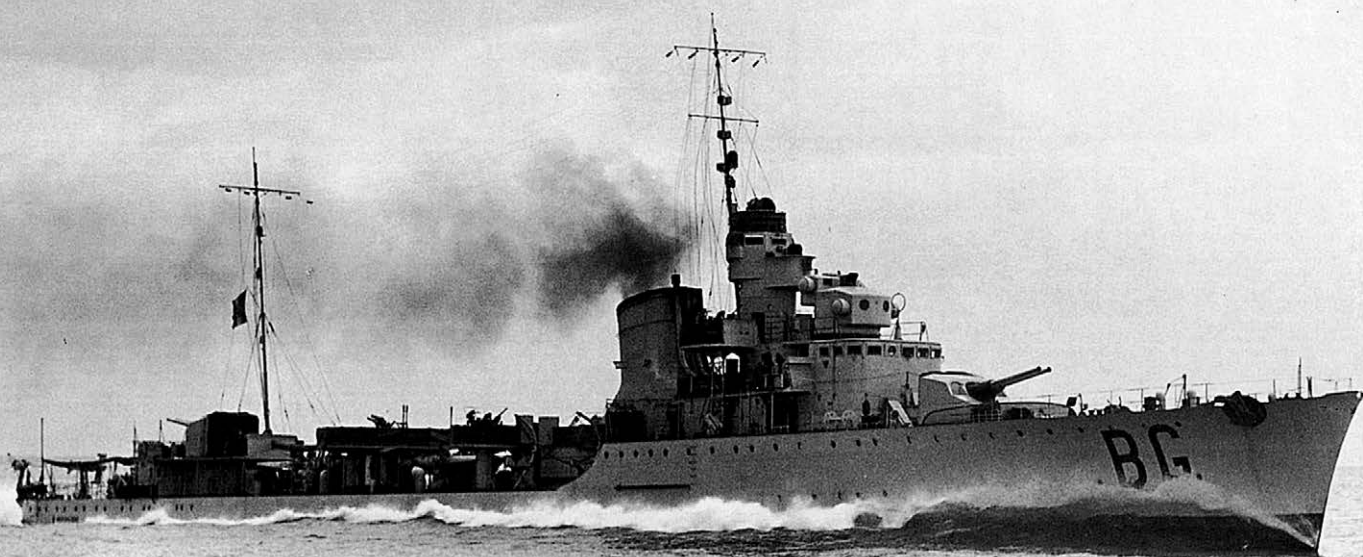
mentacji swoich jednostek, ograniczał się do opracowania teoretycznych rysunków (firma Ansaldo) i przetestowania modeli na basenie doświadczalnym w Rzymie.

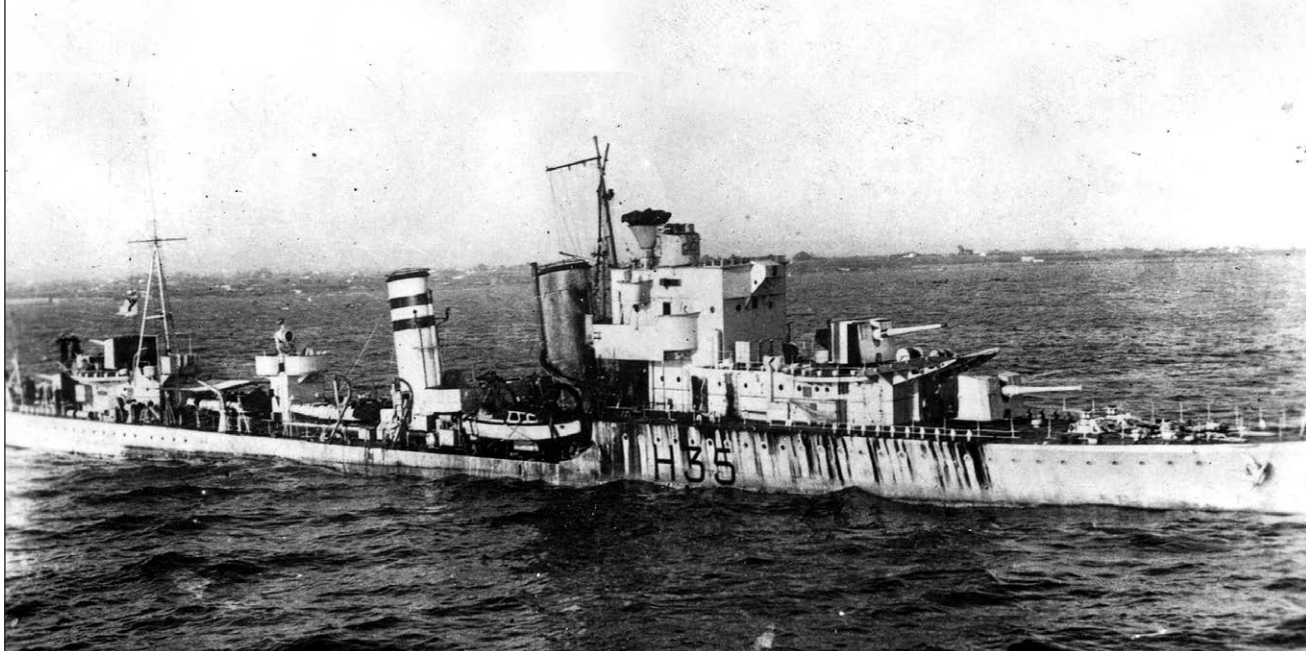
Techniczny projekt niszczyciela (który otrzymał nazwę „projekt Nr 7”) został zatwierdzony przez Radę Pracy i Obrony w grudniu roku 1934. Posiadał on następujące podstawowe parametry taktyczno-techniczne: wyporność standardowa 1425 t, a pełna odpowiednio 1715 t, długość maksymalna 112,5 m, szerokość 10,2 m, a zanurzenie 3,3 m, prędkość 38 węzłów, uzbrojenie – 4 działa kal. 130 mm, 2 działa plot. kal. 76 mm i 2 trójrurowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm, załoga – 170 ludzi. Warto zaznaczyć, że w chwili zatwierdzenia większa część wyposażenia i uzbrojenia nie istniała nawet na papierze, a ich parametry masowo-gabarytowe miały jedynie charakter bardzo przybliżony. Co gorsza, w projekcie nie założono żadnej rezerwy wyporności.

Finalne prace projektowo-konstrukcyjne były przeprowadzane w nadzwyczajnym pośpiechu, bowiem I.W. Stalin żądał od Ludowego Komisariatu Przemysłu Ciężkiego (Narkom-u) położenia stępki pod pierwsze niszczyciele już w roku 1935, a przekazania flocie całej serii (liczącej początkowo 13 okrętów, zwiększonej wkrótce do 28 jednostek, a w końcu do 53 niszczycieli) w latach 1937-1938. Kierownic-

Pierwowzór „siódemek” - włoski niszczyciel *Bersagliere* typu „*Maestrale*”. 1615/2207 t, 106,7 x 10,15 x 3,31 m, 44 000 KM, 38 w., uzbrojenie: 2 x II -120 mm, 2 x I- 40 mm, 4-13,2 mm, 2 x III wt kal. 533 mm.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco





Brytyjski niszczyciel *Hunter* po wejściu na minę 13 maja 1937 roku.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a

two państwa tak naprawdę ignorowało przy tym realne możliwości przemysłu, a opierało się jedynie na stachanowskich metodach i działaniu systemu ścigania – aż do przekazywania sądowi wszystkich winnych odstępstw od grafika... Dla podniesienia ważności samej serii niszczycieli zaczęto je nazywać „stalinowską”.

Z powodu nadzwyczajnie krótkich okresów projektowania i braku dostatecznego doświadczenia konstruktorzy przy opracowywaniu rysunków popełnili szereg poważnych błędów. W pierwszym rzędzie dotyczyły one konstrukcji kadłuba – nadmierne osłabienie konstrukcji i poszcicia wpłynęło zgubnie na jego wytrzymałość. Nawet dla operowania na zamkniętych teatrach morskich – Bałtyku i Morza Czarnego, dla których początkowo tworzono projekt 7 – kadłuby okrętów okazały się zbyt słabe. Co dopiero mówić o Oceanie Lodowatym i Spokojnym, gdzie jak się wyjaśniło miały również pełnić służbę niszczyciele serii „stalinowskiej”! Niedostateczna wytrzymałość kadłuba łączyła się ze znacznym przeciążeniem okrętu, co powodowało, że usunięcie błędu nie było wcale proste.

Podstawowymi „dostawcami” nowych niszczycieli miały być cztery wiodące stocznie – leningradzkie im. A. Żdanowa (Nr 190), im. S. Ordżonikidze (Nr 189) i nikołajewskie im. A. Marti (Nr 198) oraz im. 61 Komunarów (Nr 200). Poza budową „gotowych” okrętów, nikołajewskie stocznie miały wypuścić 18 tak zwanych „przygotowań” – sekcji i konstrukcji niszczycieli, które należało

wysłać na Daleki Wschód i tam zmontować w stocznich Nr 199 (Komsomolsk nad Amurem) i Nr 202 (Władywostok). Tym samym dla realizacji „stalinowskiej” serii niszczycieli zmobilizowanym został praktycznie cały przemysł stoczniowy kraju.

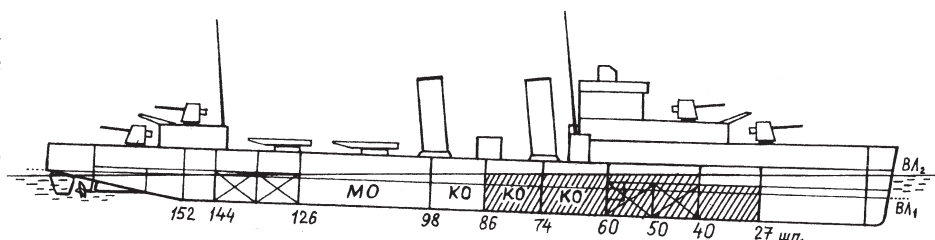
Początkowo przewidywane w programie stworzenia „Wielkiej Floty” terminy był mniej więcej realizowane. Do budowy pierwszych 6 „siódemek” zdołano przystąpić w końcu roku 1935, a w następnym – również wszystkich pozostałych. Szybko jednak okazało się, że nie uda się zakończyć budowy całej serii w roku 1938. Przedsięwzięcia – kooperanci opóźniały dostawy materiałów, wyposażenia i mechanizmów, a również same stocznie nie były przygotowane do planowanego tempa budowy (nie pomogła nawet całodobowa praca działów fabrycznych).

Niedoróbki konstruktorów prowadziły długotrwałe batalie między budowniczymi a projektantami, przy czym każda ze skonfliktowanych stron starała się przerzucić winę na przeciwnika. Do projektu trzeba było nanosić zmiany uzupełniające, co jeszcze bardziej wstrzymywało budowę okrętów. Do końca 1936 roku udało się wodować jedynie 7 niszczycieli: 3 w Leningradzie i 4 w Nikołajewie. Główne nieszczęście przyszło jednak z kierunku, którego nikt się nie spodziewał – tragiczną rolę w losach „siódemek”

odegrał incydent, który rozegrał się u brzegów dalekiej Hiszpanii.

Echa hiszpańskiej eksplozji

Brytyjski niszczyciel *Hunter* (dowódca kmdr ppor. Scarfield) pełnił służbę patrolową w rejonie portu Almeria. Okręt realizował zadania obserwatora działań wojennych walczących stron w toku hiszpańskiej wojny domowej. 13 maja 1937 roku jednostka pozostawała w dryfie, kocioł Nr 1 znajdował się pod parą, a Nr 3 – w 15-minutowej gotowości. Nieoczekiwanie o godz. 14:15 nastąpiła potężna eksplozja. Silnie wstrząsnęło okrętem, tak, że kocioł parowy Nr 1 zerwało z fundamentów i rzuciło do przodu na prawą burtę. Niemal natychmiast zatopieniu uległy 2 przedziały kotłowni, dziobowa komora amunicyjna i część zbiorników paliwa. Początkowo niszczyciel przechylił się na prawą burtę, lecz później, gdy do jego wnętrza dostało się około 900 t wody, wyprostował się z przegłębieniem 5,65 m na dziobie i 3,36 m na rufie. *Hunter* utracił zdolność samodzielnego poruszania się, zachował jednak pływalność i wkrótce został odholowany przez krążownik *Arethusa* do Gibraltaru. Po 85 dniowym remoncie okręt odszedł samodzielnie na Maltę, gdzie został całkowicie odbudowany. Później uczestniczył w działaniach II wojny światowej i został zatopiony 10 kwiet-



Hunter – na planie zaznaczono przedziały zatopione w wyniku uszkodzeń bojowych. Rys. Siergiej Bałakin

nia 1940 roku w starciu z niemieckimi niszczycielami w rejonie Narwiku.

W tym czasie *Hunter* był najnowszym niszczycielem typu „H” (wodowanym w lutym 1936 r.) Jego standardowa wyporność wynosiła 1340 t, a pełna – 1800 t. Siłownię o mocy 34 000 KM stanowiły 2 zespoły turbin i 3 kotły parowe w układzie szeregowym, zapewniające prędkość 36 węzłów. Uzbrojenie obejmowało 4 działa kal. 120 mm oraz 2 czterolufowe zestawy wkm-ów plot. kal. 12,7 mm i 2 czterolufowe wyrzutnie torpedowe. Kadłub okrętu był podzielony na 15 przedziałów wodoszczelnych.

Komisja Admiralicji wnikliwie zbadała uszkodzenia niszczyciela i generalnie pozytywnie oceniła jego konstrukcję. Nie bacząc na siłę kontaktowej eksplozji (kadłub w rejonie wręgi nr 60 był przebity na wylot – od lewej do prawej burty) i zatopienie 5 przedziałów wodoszczelnych *Hunter* zachował dostateczny zapas pływalności i stateczności (wysokość metacentrum pozostawała na poziomie równo 0,45 m). Wytrzymałość kadłuba i grodzi poprzecznych pozostawała w pełni zadawalająca. Określoną rolę w ograniczeniu rozprzestrzeniania się wody odegrała obecność dolnego pokładu wodoszczelnego w rejonie wręg nr 27- nr 60. Narzekanie powodowała jedynie niewielka wytrzymałość na uderzenie mechanizmów i przyrządów okrętowych.

W Związku Radzieckim z powyższego wyciągnięto jednak inne wnioski. Przypominamy zbliżał się rok 1937...

„Szkodliwy” projekt stał się „ulepszonym”

Trzy miesiące po incydencie z *Hunter*, w sierpniu w Moskwie odbyło się posiedzenie Komitetu Obrony, poświęcone analizie charakterystyk budowanych masowo niszczycieli projektu 7. W posiedzeniu uczestniczył osobiście Stalin. Informacja o incydencie u hiszpańskich brzegów została przyjęta przez kierownictwo państwa w specyficzny sposób: możliwość utraty zdolności poruszania się przez okręt z szeregowym rozmieszczeniem siłowni w wyniku pojedynczego trafienia pociskiem, miną czy torpedą była niedopuszczalna. W rezultacie projekt 7, posiadający taki schemat rozmieszczenia siłowni, nazwano „szkodliwym”. Fakt, że większość niszczycieli we wszystkich flotach świata, w tym doskonale zarekomendowane we wcześniejszym konflikcie rodzime „Nowiki”, miały właśnie taki układ siłowni nie był usprawiedliwieniem. 14 już wodowanym „siódemek” postanowiono przebudować, a pozostałe – rozebrać na pochylniach. Trudno uznać, że banalne poderwanie się brytyjskiego okrętu na dryfującej minie mógł spowodować tak poważne konsekwencje. O ile koszty floty „władczyni mórz” równały się

jedynie cenie remontu pojedynczego niszczyciela, to radziecka marynarka wojenna otrzymała cios zdecydowanie bardziej dotkliwy.

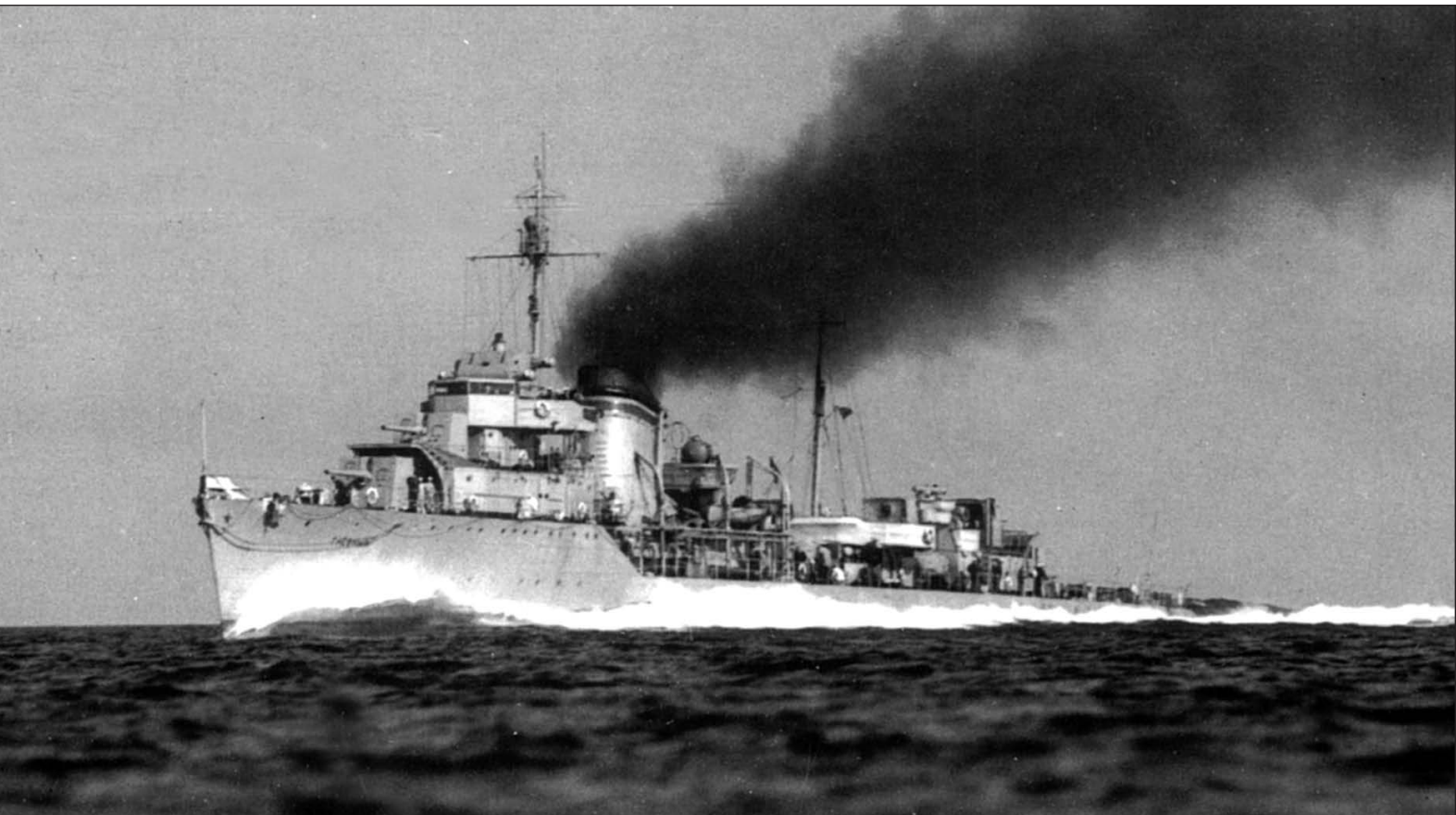
Rzecz znamienna, że o rzeczywistych mankamentach projektu 7 (niezadawalająca wytrzymałość kadłuba i ogromne przeciążenie) jeszcze wówczas nie wiedziano i kwestii tych nie podnoszono. Za to mistyczne mankamenty zostały rozdęte w nadzwyczajny sposób. Na skutki nie trzeba było długo czekać.

Przez opracowujące projekt 7 CKB-17 (tak od października 1936 nazywało się CKBS-1) przetoczyła się natychmiast fala represji. Aresztowano naczelnika biura W.L. Brzezinskiego, głównego inżyniera W.P. Rimskiego-Korsakowa, szefa wydziału mechanicznego A.W. Speranskiego, głównego konstruktora projektu P.O. Trachtenberga. Budowa okrętów, z takim trudem uruchomiona w 6 zakładach, została wstrzymana.

Propozycję przebudowy siłowni „siódemek” przygotowywały wspólnie CKB-17 i biuro konstrukcyjne zakładów im. A.A. Żdanowa. W październiku 1937 roku oceniała je specjalna komisja, utworzona z przedstawicieli Ludowych Komisariatów Obrony, Przemysłu Obronnego i Przemysłu Ciężkiego, w rezultacie czego konstruktorzy otrzymali miesięczny termin na opracowanie projektu 7U - „ulepszanego”. Projekt wstępny został

Prototypowy okręt projektu 7 – *Gniwnyj* – przy pełnej prędkości, jesień 1938 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Niszczyciele projektu 7 w trakcie budowy w stoczni Nr 199 w Komsomolsku nad Amurem. Na drugim planie (po lewej) widoczny lider projektu 38.
Fot. zbiory Siergieja Bałakina

sporządzony w ekstremalnie krótkim czasie pod kierownictwem głównego konstruktora biura konstrukcyjnego zakładów im. Żdanowa O.J. Jakoba. W rzeczywistości oznaczało to powrót do jednego z pierwotnych wariantów, co prawda skomplikowanego przez większą obecnie siłownię, rozwiniętą w 2 bloki, które przyszło wkomponować w gotowy już i bez tego nader ciasny kadłub. Wybiegając w przód, zwróćmy uwagę, że nowy niszczyciel nie miał szczególnej przewagi nad swym poprzednikiem i liczni profesjonaliści nazywali „siódemki-U” („pogorszone”). Pełną dokumentację techniczną otrzymał zamawiający w czasie następnego roku: finalny projekt został zatwierdzony przez Ludowy Komitet Obrony 29 sierpnia 1938.

Tym czasem stało się jasne, że program budowy niszczycieli został zerwany. Zastępca Ludowego Komisarza Przemysłu Obronnego I.F. Tewosjan zdołał przekonać sekretarza generalnego o tym, że przebudowa wszystkich „siódemek” zgodnie z „ulepszonym” projektem spowoduje poważne opóźnienie w przekazaniu okrętów flocie – co w warunkach nadchodzącej wojny było szczególnie niebezpieczne. Sta-

lin bez przekonania zgodził się z propozycją, by 29 niszczycieli ukończyć wg „projektu 7”, a jedynie kolejnych 18 – zgodnie z „projektem 7U”. Ostatnie 6 jednostek, znajdujących się na początkowym etapie budowy, postanowiono rozebrać.

W 1938 i na początku 1939 roku 18 kadłubów „siódemek”, znajdujących się na pochylniach leningradzkich stoczni Nr 190, Nr 189 i nikołajewskiej Nr 200, zostało ponownie założonych według „ulepszanego” projektu. Przy tym w prawie gotowych kadłubach przyszło demontować szereg konstrukcji – głównie w rejonie przedziałów maszynowo-kotłowych. Początkowo planowano założyć ponownie również wszystkie dalekowschodnie niszczyciele, jednak z uwagi na fakt, że prace we Władywostoku i Komsomolsku nad Amurem z powodu słabości lokalnej bazy produkcyjnej były już prowadzone w ekstremalnym reżimie, zrezygnowano z tych działań. W rezultacie „siódemki-U” weszły jedynie w skład dwóch flot – Bałtyckiej i Czarnomorskiej.

W lutym roku 1938 w pobliżu Sewastopola rozpoczęto próby niszczyciela *Bodryj*. We wrześniu nastąpi-

ło przejście niszczyciela, jednak okręt nie osiągnął kontraktowej prędkości 38 węzłów, stwarzając problem dla zamawiających. Jednostka musiała wrócić do stoczni dla dokonania przeróbki maszyn. W tej sytuacji jako pierwszy do służby wszedł bałtycki *Gniewnyj*, który przystąpił do prób 3 miesiące później niż *Bodryj*. Właśnie *Gniewnyj* przyjęto uważać za prototypową jednostkę całej serii niszczycieli.

Prototypowym niszczycielem „projektu 7U” został *Storożewoj*. W trakcie prób stoczniowych, realizowanych jesienią 1939, wyszło na jaw znaczne przeciążenie okrętu, a w konsekwencji – jego obniżona stabilność. Dowiedziało się o tym wyższe kierownictwo partyjne. Z Komitetu Obrony napłynęły groźne dyrektywy: „przeprowadzić śledztwo”, „poprawić niedostatki konstrukcyjne”, „ujawnić i ukarać winnych”... Po długich badaniach postanowiono poprawić stabilności układając stały balast. Prace te, a także likwidacja licznych wykrytych usterek spowodowały, że próby przeciągnęły się o ponad rok. *Storożewoj* został przyjęty przez Komisję Odbiorczą dopiero w październiku roku 1940, a oficjalnie wszedł w skład

Niszczyciele projektu 7							
Nazwa (wg planu)	flota	Stocznia	Nr budowy	Data			Uwagi
				poł. stępki	wodowania	wejścia do sł.	
Gniwny	KBF	190	S-501	27.11.1935	13.07.1936	30.10.1938	
Grozny	SF	190	S-502	21.12.1935	31.07.1936	09.12.1938	
Gromki	SF	190	S-503	29.04.1936	06.12.1936	31.12.1938	
Groziaszcz	KBF	190	S-513	18.06.1936	05.01.1937	17.09.1939	Ukończony w stoczni Nr 189
Gordy	KBF	190	S-514	24.06.1936	10.06.1937	31.12.1938	
Griemiaszcz	SF	190	S-515	23.07.1936	12.08.1937	28.08.1939	
Stierieguszczy	KBF	190	S-516	12.08.1936	18.01.1938	30.10.1939	
Storożewoj	KBF	190	S-517	26.08.1936	02.10.1938	06.10.1940	Ukończony wg proj. 7U
Stojki	KBF	190	S-518	26.08.1936	26.12.1938	18.10.1940	Ukończony wg proj. 7U
Straszny	KBF	190	S-519	26.08.1936	08.04.1939	22.06.1941	Ukończony wg proj. 7U
Silny	KBF	190	S-520	26.10.1936	01.11.1938	31.10.1940	Ukończony wg proj. 7U
Smieły	KBF	190	S-521	26.10.1936	30.04.1939	31.05.1941	Ukończony wg proj. 7U
Strogij	KBF	190	S-523	26.10.1936	31.12.1939	28.09.1941*	Ukończony wg proj. 7U
Skory	KBF	190	S-524	29.11.1936	24.07.1939	18.07.1941	Ukończony wg proj. 7U
Swiriepy	KBF	190	S-525	29.11.1936	28.08.1939	23.06.1941	Ukończony wg proj. 7U
Statny	KBF	190	S-526	26.12.1936	24.12.1938	09.07.1941	Ukończony wg proj. 7U
Stroiny	KBF	190	S-527	26.10.1936	29.04.1940	20.9.1941*	Ukończony wg pr. 7U
Striemitielny	SF	189	S-291	22.08.1936	03.02.1937	29.11.1938	
Sokruszytelny	SF	189	S-292	29.10.1936	23.08.1937	13.08.1939	
Sławny	KBF	189	S-293	31.08.1936	19.09.1939	31.05.1941	Ukończony wg proj. 7U
Smietliwy	KBF	189	S-294	17.09.1936	16.07.1937	12.12.1938	
Łowki	TOF	189	S-295	17.09.1936	-	-	Rozebrany na pochylni
Liecki	TOF	189	S-296	16.10.1936	-	-	Rozebrany na pochylni
Lietucz	TOF	189	S-297	27.10.1936	05.08.1939	31.05.1941	Ukończony wg proj. 7U jako Surowy, KBF
Lichoj	TOF	189	S-298	27.10.1936	21.04.1939	15.10.1940	Ukończony wg proj. 7U jako Sierdity, KBF
Riezwy	TOF	198	S-228	05.11.1935	24.09.1937	21.01.1940	Ukończony w stoczni Nr 202
Riesztyelny	TOF	198	S-229	05.11.1935	18.10.1937	-	Wykańczany w stoczni Nr 199 zatonał w trakcie holowania 08.11.1938
Rastoropny	TOF	198	S-312	27.02.1936	25.06.1938	05.01.1940	Ukończony w stoczni Nr 199
Raziaszcz	TOF	198	S-313	27.02.1936	24.03.1938	20.12.1940	Ukończony w stoczni Nr 202
Bodry	CzF	198	S-314	31.12.1935	01.08.1936	06.11.1938	
Rjany	TOF	198	S-315	31.12.1935	31.05.1937	17.08.1939	Ukończony w stoczni Nr 202
Riecki	TOF	198	S-319	15.05.1936	29.04.1940	31.07.1942	Ukończony w stoczni Nr 202
Bystry	CzF	198	S-320	17.04.1936	05.11.1936	27.01.1939	
Bojki	CzF	198	S-321	17.04.1936	29.12.1936	09.03.1939	
Biesposzczadny	CzF	198	S-322	15.05.1936	05.12.1936	22.08.1939	
Rietowy	TOF	198	S-323	23.08.1936	29.09.1939	10.10.1941	Ukończony w stoczni Nr 199
Pospieszny	TOF	198	S-324	23.08.1936	30.04.1939	26.08.1941	Ukończony w stoczni Nr 199 jako Riesztyelny (II)
Proworny	TOF	198	S-325	23.08.1936	22.05.1941	28.11.1941	Ukończony w stoczni Nr 199 jako Riewnoctny
Pieredowoj	TOF	198	S-326	15.09.1936	22.05.1941	27.11.1941	Ukończony w stoczni Nr 199 jako Razjarionny
Prytki	TOF	198	S-327	25.9.1936	06.04.1939	09.01.1941	Ukończony w stoczni Nr 202 jako Riekordny
Pyłki	TOF	198	S-328	28.09.1936	28.09.1941	30.11.1942	Ukończony w stoczni Nr 199 jako Riedki
Biezupieczny	CzF	200	S-1009	23.08.1936	25.06.1937	02.10.1939	
Bditielny	CzF	200	S-1070	23.08.1936	29.06.1937	22.10.1939	
Burny	CzF	200	S-1071	17.08.1936	-	-	Rozebrany na pochylni
Bojewoj	CzF	200	S-1072	17.08.1936	-	-	Rozebrany na pochylni
Biesstraszny	CzF	200	S-1073	17.08.1936	25.02.1939	30.09.1941	Ukończony wg proj. 7U jako Sowiersenny
Biessumny	CzF	200	S-1074	23.08.1936	25.02.1939	08.01.1942	Ukończony wg proj. 7U jako Swobodny
Proczny	TOF	200	S-1075	07.07.1936	30.06.1939	20.10.1941	Ukończony w stoczni Nr 202 jako Razumny
Podwizny	TOF	200	S-1076	07.07.1936	30.09.1939	24.06.1941	Ukończony wg proj. 7U jako Sposobny CzF
Poliezny	TOF	200	S-1077	15.10.1936	26.08.1939	10.11.1940	Ukończony wg proj. 7U jako Smyslony CzF
Prozorliwy	TOF	200	S-1078	15.10.1936	26.08.1939	24.06.1941	Ukończony wg proj. 7U jako Soobrazitielny CzF
Pronzitielny	TOF	200	S-1079	15.19.1936	-	-	Rozebrany na pochylni
Porażajuszcz	TOF	200	S-1080	25.12.1936	-	-	Rozebrany na pochylni

Niszczyciele projektu 7U							
Nazwa	Flota	Stocznia	Nr budowy	Data			
				Położenia stępki	Przebudowy wg proj. 7U	Wodowania	Wejścia do służby
<i>Storożewoj</i>	KBF	190	S-517	26.08.1936	styczeń 1938	02.10.1938	06.10.1940
<i>Stojkij</i>	KBF	190	S-518	26.08.1936	marzec 1938	26.12.1938	18.10.1940
<i>Strasznyj</i>	KBF	190	S-519	26.08.1936	marzec 1938	08.04.1939	22.06.1941
<i>Silnyj</i>	KBF	190	S-520	26.10.1936	styczeń 1938	01.11.1938	31.10.1940
<i>Smiełyj</i>	KBF	190	S-521	26.10.1936	marzec 1938	30.04.1939	31.05.1941
<i>Strogij</i>	KBF	190	S-523	26.10.1936	31.12.1939	22.09.1942	
<i>Skoryj</i>	KBF	190	S-524	29.11.1936	23.10.1938	24.07.1939	01.08.1941
<i>Swiriepyj</i>	KBF	190	S-525	29.11.1936	30.12.1938	28.08.1939	18.07.1941
<i>Statnyj</i>	KBF	190	S-526	26.12.1936	29.12.1938	24.11.1939	18.07.1941
<i>Strojnyj</i>	KBF	190	S-527	26.12.1936	29.12.1938	29.04.1940	22.09.1942
<i>Sławnyj</i>	KBF	189	S-293	31.08.1936	31.01.1939	19.09.1939	31.05.1941
<i>Surowyj</i> (do 25.09.1940 <i>Lietucij</i>)	KBF	189	S-297	27.10.1936	01.02.1939	05.08.1939	31.05.1941
<i>Sierdityj</i> (do 25.09.1940 <i>Lichoj</i>)	KBF	189	S-298	27.10.1936	15.10.1938	21.04.1939	15.10.1940
<i>Sowierszennyj</i> (do 25.09.1940 <i>Biesstrasznyj</i>)	CzF	200	S-1073	17.09.1936	1938	25.02.1939	30.09.1941
<i>Swobodnyj</i> (do 25.09.1940 <i>Biesszumnyj</i>)	CzF	200	S-1074	23.08.1936	1938	25.02.1939	02.01.1942
<i>Sposobnyj</i> (do 25.09.1940 <i>Podwiznyj</i>)	CzF	200	S-1075	07.07.1936	07.03.1939	30.09.1939	24.06.1941
<i>Smyszlonij</i> (do 25.09.1940 <i>Polieznyj</i>)	CzF	200	S-1077	15.10.1936	27.06.1938	26.08.1939	10.11.1940
<i>Soobrazitielnyj</i> (do 25.9.1940 <i>Prozorliwyj</i>)	CzF	200	S-1078	15.10.1936	03.03.1939	26.08.1939	07.06.1941

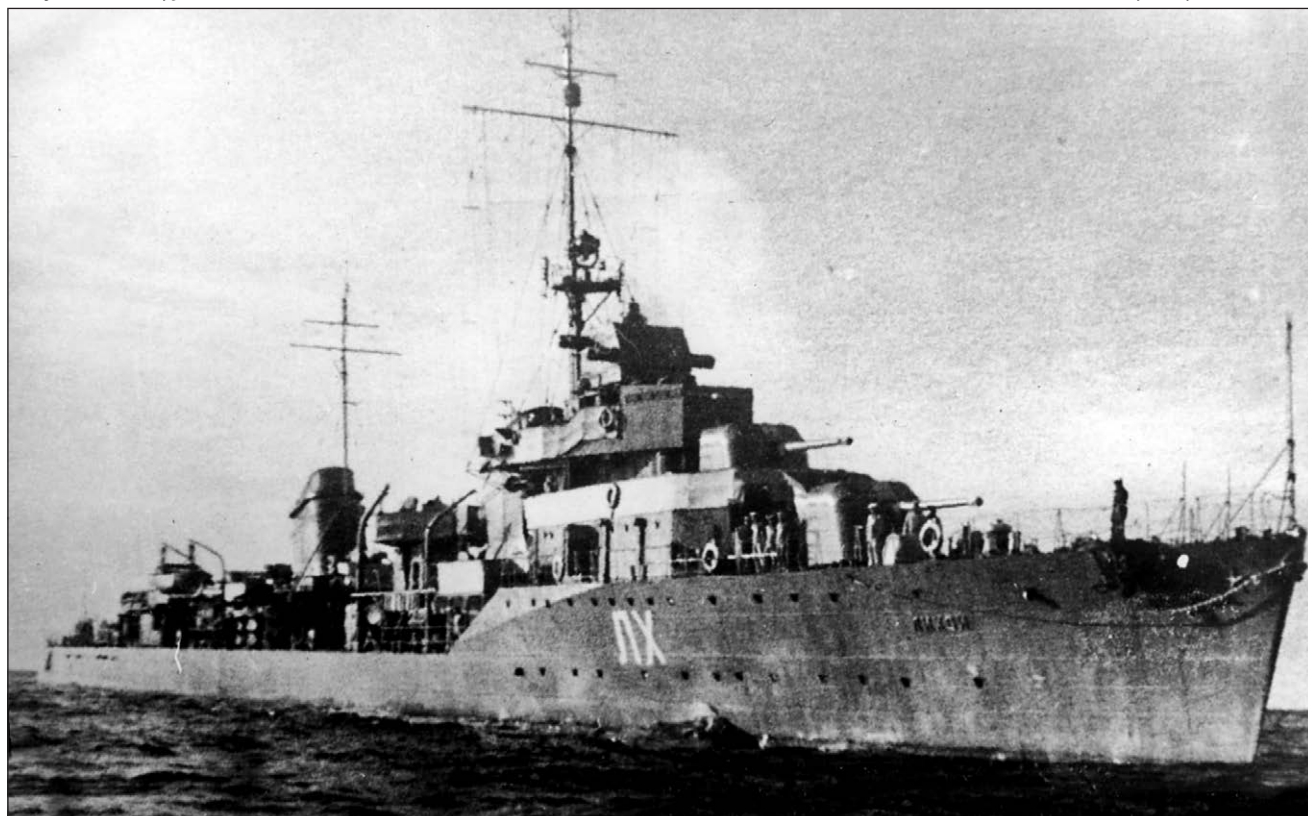
Floty Bałtyckiej jeszcze 6 miesięcy później – 12 kwietnia 1941. Do chwili wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyź-

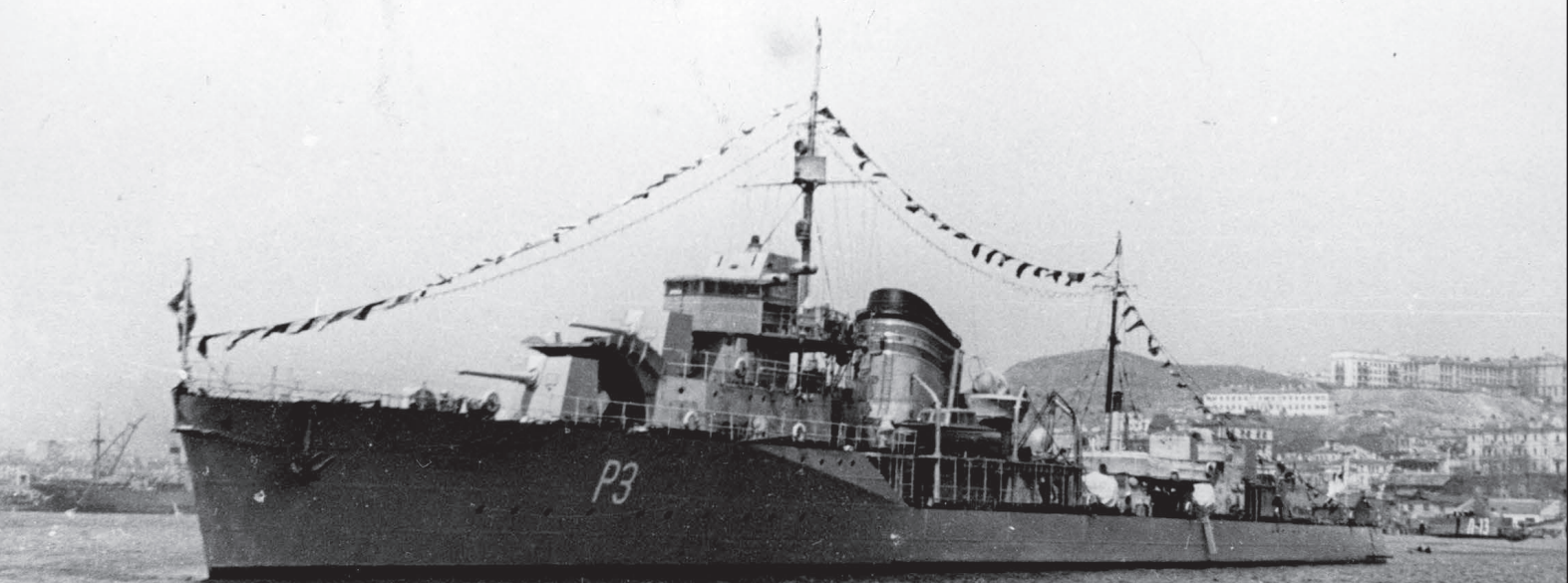
nianej stocznie zdołały przekazać zamawiającym jedynie 22 „siódemki” i 9 „siódemek-U”. Pozostałe okrę-

ty przyszło wyposażać pośpiesznie i przeprowadzać ich próby odbiorcze już w warunkach wojennych.

Niszczyciel projekt 7U *Lichoj* w trakcie prób na Bałtyku, 1940 rok. Na dwa tygodnie przed oficjalnym wcieleniem do służby zmieniono nazwę okrętu na *Sierdityj*.

Fot. zbiory Borysa Lemaczk





Opis konstrukcji

Kadłub i jego układ

Pod względem architektury niszczyciele „projektu 7” stanowiły dwupokładowe jednostki z krótkim pokładem dziobowym, płaską rufą i znacznym stosunkiem długości do szerokości (10,8). Wysokość burty do górnego pokładu – 1,9 m, a do pokładu dziobowego (półbaku) – 4,9 m. Pokład górny rozciągał się na całej długości okrętu, a dolny (mieszkalny) – jedynie w dziobowej i rufowej części kadłuba, z wyłączeniem przedziałów maszynowych i kotłowni, tak, że w rzeczywistości nie był to pokład, a jedynie platforma.

Ostre wymogi względem wyporności zmusiły projektantów do maksymalnego obniżenia masy kadłuba. Dlatego też w konstrukcji „siódemek” wprowadzono niemało nowych, choć niedostatecznie sprawdzonych rozwiązań. Przystępując do budowy dużej serii niszczycieli bez niezbędnych prób jednostki prototypowej, radzieccy konstruktorzy powtórzyli błąd swoich niemieckich i japońskich kolegów.

Przed wszystkim, nitowany kadłub niszczyciela wykonano ze stali z niewielką zawartością manganu typów 20G i 30G, mającej podwyższoną wytrzymałość, lecz równocze-

śnie i dużą kruchość. Taki materiał został wybrany przez konstruktorów w celu oszczędności masy, jednak szybko okazało się, że rozwiązanie to było nieudane. W kadłubach „siódemek” nierzadko powstawały szczeliny w wyniku nieudanego holowania, a także przy uderzeniach w drewniane odbojnice. Przy trafieniu odłamkami bomb i pocisków arkusze poszycia rozpadały się, tworząc same ogromne ilości odłamków, rażących załogę, urządzenia i mechanizmy. Zwykła stal 3, stosowana w konstrukcji pokładów i nadbudówek nie rozpadała się i nie tworzyła odłamków.

Poza tym, w „projekcie 7” zastosowano mieszane usztywnienia kadłuba – generalnie wzdłużne, a na dziobie i rufie – poprzeczne. Miejsca, gdzie przechodzono z jednego zładu do drugiego (wręgi nr 44 i nr 173) nie posiadały dostatecznego wzmocnienia. Występująca tam wysoka koncentracja naprężeń w zestawieniu z kruchością poszycia prowadziła do pęknięcia kadłuba – mimo, że prace mające na celu wzmocnienie zładu kadłuba rozpoczęto jeszcze przed wybuchem wojny.

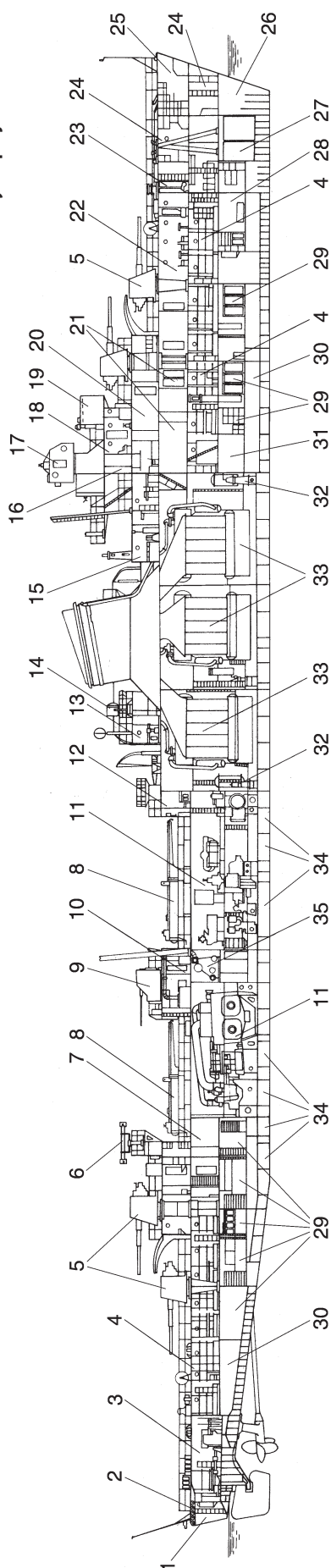
Grubość poszycia kadłuba wynosiła 5-9 mm (pas główny – 10 mm), poszy-

cie pokładów – 3-10 mm, grodzie wodoszczelne – raptem 3-4 mm. Pionową stępkę wykonano ze stalowych listew o grubości 8 mm, a wzdłużniki dna – 5-6 mm. Generalnie konstrukcja była nitowana, choć przy montażu grodzi, platform dolnego pokładu i szeregu innych elementów stosowano spawanie elektryczne. Nitowanie poszycia zewnętrznego zgodnie z projektem miało być ślepe, lecz już w trakcie budowy kierownictwo stoczni nalegało na zastąpienie go nitowaniem półślepym z główkami o wysokości 2 mm.

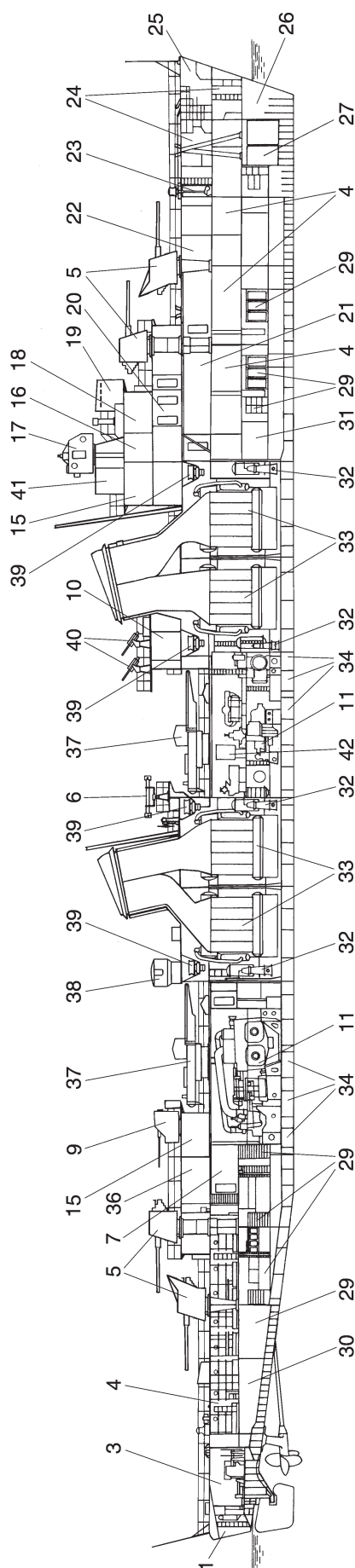
„Delikatność” nadmiernie lekkich kadłubów i nadbudówek radzieckich niszczycieli doprowadziła do tego, że nie tylko były one uszkodzane przez sztormowe fale, ale często również w wyniku użycia własnej artylerii. Szczególnie kłopotliwe były przypadki, gdy w wyniku ognia działa kal. 130 mm Nr 2 dochodziło do uszkodzeń urządzeń, zamontowanych na dziobowej grodzi sterówki.

Dla zapewnienia niezatapialności, kadłub „siódemek” podzielono grodziami poprzecznymi na 15 przedziałów wodoszczelnych. Zgodnie z wyliczeniami okręt powinien zachować gwarantowaną pływalność i statecz-

Niszczyciel projektu 7



Niszczyciel projektu 7U



Rzut boczny: 1 - pomieszczenie urządzeń dymotwórczych, 2 - zrzutnia bomb głębinowych, 3 - przedział maszyny sterowej, 4 - kubryki załogi, 5 - działka kal. 130 mm B-13, 6 - dalmierz DM-3, 7 - kabiny młodszych oficerów (zgodnie z projektem -pomieszczenie MPUAZO), 8 - wyrzutnie torpedowe 59-Ju, 9 - działko plot. kal. 76 mm 34-K, kambuz, 11 - przedział maszynowy, 12 - centrala kontroli pracy silowni i zapewnienia żywotności, 13 - stanowisko radionamiernika, 14 - reflektor

bojowy, 15 - kabina radiowa, 16 - stanowisko kodowania (szyfrowania), 17 stanowisko dowódco-pomiarowe, 18 - kabina nawigacyjna, 19 - pomost, 20 - kabina dowódcy, 21 - kabiny kadry oficerskiej, 22 - mesa, 23 - mechanizmy wciągarki, 24 - magazyny, 25 - malarnia, 26 - dziobnica, 27 - komora łańcucha kotwicznego, 28 - chłodnia, 29 - komory amunicyjne, 30 - zbiorniki paliwa, 31 - centrala artyleryjska, 32 - pompy zasilające, 33 - główne kotły parowe, 34 - denne zbiorniki paliwo-

we, 35 - pomocniczy kocioł parowy, 36 - agregaty prądowórze, 37 - wyrzutnie torpedowe 1-N, 38 - stabilizowany punkt obserwacyjny, 39 - wentylatory przedziałów kotłowych, 40 - półautomatyczne działko plot. kal. 45 mm 21-K, 41 - stanowisko sygnalistów, 42 - główna tablica rozdzielcza.

ność przy równoczesnym zatopieniu dowolnych 2 przedziałów. Jak wykazała praktyka, ten wymóg konstrukcja „siódemki” spełniała bezwarunkowo. Nawet w najtrudniejszych przypadkach niszczyciele zachowywały 60% zapasu pływalności. Przy zatopieniu 3 przylegających do siebie przedziałów nie zawsze udawało się zachować pływalność.

Główna różnica niszczyciela „projektu 7U” od swego poprzednika „projektu 7” sprowadzała się do rozplanowania przedziałów maszynowo-kotłowych. Na okrętach pojawił się czwarty kocioł, a siłownia została rozbita na 2 bloki, z których każdy składał się 2 kotłów parowych i jednego zespołu turbin. W związku z tym niszczyciel stał się dwukominowym. Wszystkie pozostałe zmiany były mniej istotnymi.

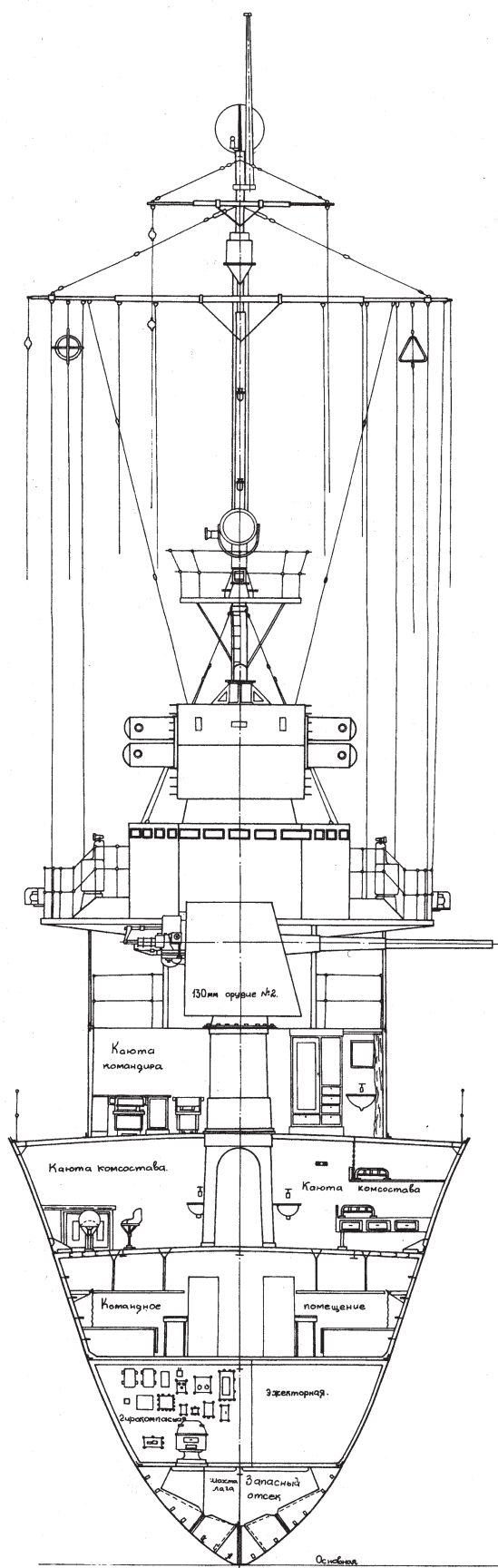
Kadłub generalnie pozostawał taki sam jak w przypadku „czystej” „siódemki”, jednak między wręgami nr 58, a nr 159 został zasadniczo przeprojektowany. Dziobową gródź wodoszczelną pierwszego przedziału kotłowni przeniesiono do przodu o 3 odstępy, z wręgi nr 61 do nr 58. Także o 3 odstępy (1,5 m) przeniesiono nadbudówkę dziobową wraz z KDP i działami kal. 130 mm.

Kotły parowe „siódemek” z uwagi na swe gabaryty nie mieściły się we wnętrzu kadłuba i wystawały ponad poziom pokładu głównego o około 2 m, w związku z czym nowy układ siłowni „zjadł” znaczną część nadbudówek centralnych. Te ostatnie trzeba było w zasadniczy sposób przeprojektować. W szczególności, kambuz przeniesiono spod platformy dział kal. 76 mm na dziób i wyższy pokład, w rejon wręgi nr 80 i nr 90, bezpośrednio za pierwszym kominem. Przed drugim kominem pojawił się natomiast niezły wyposażony warsztat mechaniczny.

Uzbrojenie artyleryjskie

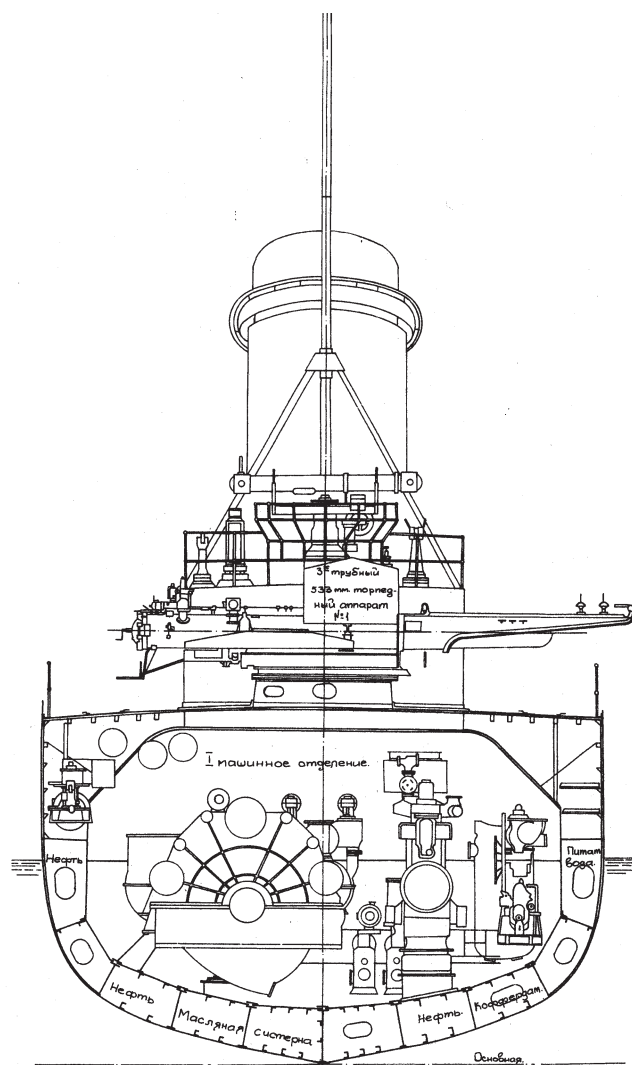
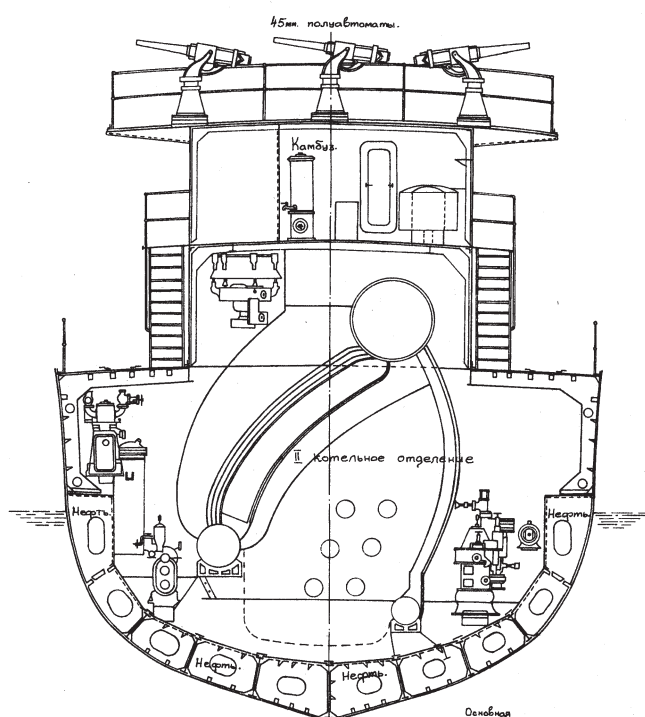
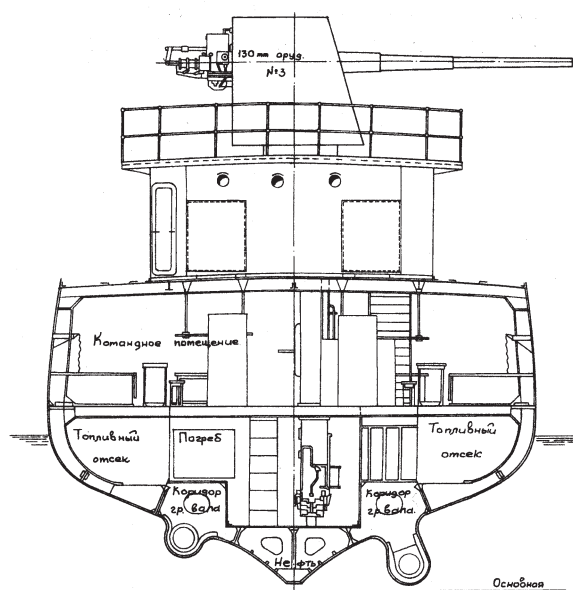
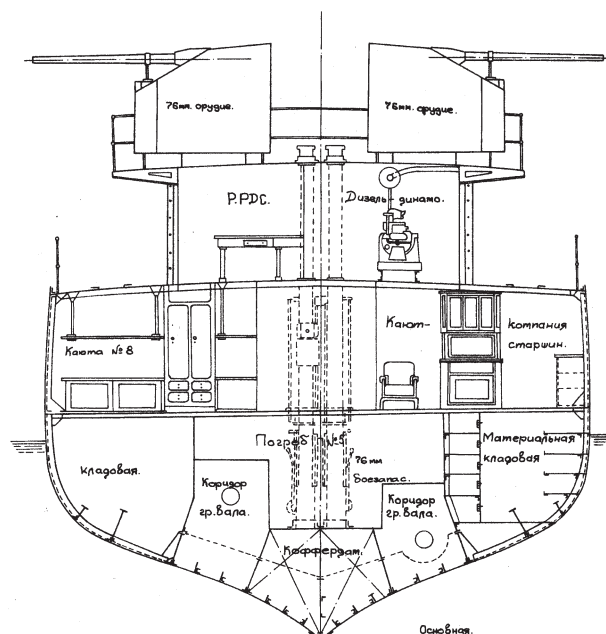
Niszczyciele „projektu 7” od początku projektowano pod „krążowniczy” kaliber – 130 mm. Co prawda działa Obuchowskiego Zawodu z lufą o długości 55 kalibrów, będące podstawowym uzbrojeniem krążowników radzieckiej floty w latach 1920-tych, okazały się zbyt ciężkie. Zawod „Bolszewik” (dawny „Obuchowski”) otrzymał więc polecenie opracowania nowego modelu, dzięki temu, że już od 1929 roku prowadzono tam projektowanie lżejszego działa kal. 130 mm dla okrętów

Przekrój poprzeczny niszczyciela projektu 7U

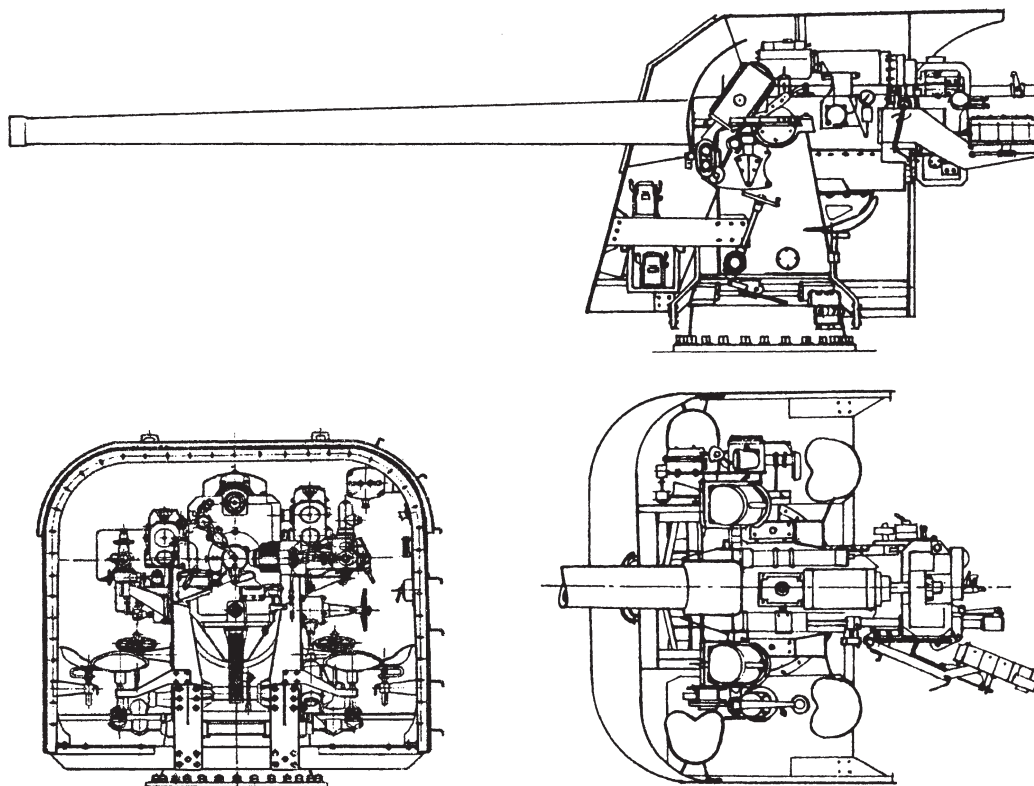


Rys. kopia rysunków stoczni Nr 190

Przekrój poprzeczny niszczyciela projektu 7U



Rys. kopia rysunków stoczni Nr 190



Artyleria główna niszczycieli – działa kal. 130 mm B-13 2 serii (B-13-2s).

Rys. zbiory Siergieja Bałakina

podwodnych. W roku 1935 nowy system artyleryjski, który otrzymał oznaczenie B-13, został przyjęty na uzbrojenie i zamontowany początkowo na liderach typu „Leningrad”. Działo posiadało lufę o długości 50 kalibrów, lecz dzięki zwiększeniu ciśnienia w jej przewodzie udało się zachować jej parametry balistyczne – walor wytworów Zakładów Obuchowskich.

Co ciekawe, początkowo dział B-13 zaprojektowano pod pociski dział o długości 55 kalibrów, a ich lufy miały drobny gwint (o głębokości 1 mm). Niestety podwyższone ciśnienie ładunków prochowych prowadziło do szybkiego zużycia przewodu lufy. W tej sytuacji w 1936 roku postanowiono w lufy montować wkładki. Początkowo stosowano wkładki ANIMI (Artiierijskiego Nauczno-Isledowatielnogo Morskogo Instituta pol. Naukowo-Badawczego Instytutu Artylerii Morskiej) ze średnim gwintem (głębokość 1,95 mm), a następnie zastąpiono je wkładkami NII-13 z głębokim gwintem (2,7 mm), dla których opracowano nowe pociski. Tym samym, dla jednego modelu działu trzeba było stosować 3 typy amunicji, co w latach wojny powodowało dodatkowe kłopoty. Przykładowo, w listopadzie 1941 roku na *Gromkij* trzeba było wymienić prawie nowe wkładki ANI-

MI na wkładki NII-13, tylko dlatego, że dla pierwszych kończyły się pociski we Flocie Północnej.

Działa B-13 na podstawie pokładowej z osłoną ze stali kuloodpornej o grubości 13 mm miały lufę o długości 50 kalibrów i masę 12,8 t. Kąt podniesienia lufy w płaszczyźnie pionowej mieścił się w przedziale od -5° do $+45^{\circ}$. Wszystkie typy pocisków (odłamkowo-wybuchowe, półprzeciwpancerne i granaty z zapalnikiem odległościowym) miały taką samą masę – 33,5 kg i wyrzeliwane były z prędkością początkową 870 m/s na maksymalny dystans 139 kabli (27,5 km). W skład kompletu wchodziły także pociski nurkujące o masie 33,14 kg i oświetlające o masie 34,5 kg. Ogień na odległość 17 i 58 kabli można było prowadzić dzięki zmniejszonym ładunkom miotającym. Żywotność luf (w działach z drobnym gwintem) wynosiła początkowo 130 wystrzałów, dzięki wprowadzeniu wkładek ANIMI zwiększono ją do 450 wystrzałów, a po przejściu na wkładki NII-13 doprowadzono do całkiem przyzwoitej wielkości – 900 wystrzałów (średnie dane dla okrętów Floty Czarnomorskiej, 1942 rok). Część ruchoma była w wyposażona w urządzenie przedmuchujące lufę. Zamek – śrubowy z plastycznym hermatyzatorem.

Amunicja – rozdzielnego ładowania. Komplet amunicji stanowiło 150 pocisków na lufę (z przeładowaniem – 175), rozmieszczony w 4 komorach amunicyjnych. Podawanie amunicji odbywało się za pomocą 2 podnośników dla każdego działu (odrębny dla pocisków i ładunków miotających), awaryjnie można było korzystać z rur do ręcznego podawania. Ładowanie ręczne, dosyłanie za pomocą pneumatycznego dosyłacza. Ten ostatni powodował narzekania marynarzy, choć generalnie system artyleryjski B-13 był oceniany przez specjalistów jako udany.

Szybkostrzelność zależała od kąta podniesienia lufy i wahała się między 6 a 10 strzałów na minutę. Wg świadectwa dawnego elektryka artyleryjskiego niszczyciela *Razumnyj* K.A. Liubimowa w czasie ćwiczebnych strzelań Floty Oceanu Spokojnego osiągnęto szybkostrzelność 13 strzałów na minutę. Kąt ostrzału w płaszczyźnie poziomej parady dział dziobowych „siódemki” wynosił od 0° do 140° na obie burty, a rufowych – od 40° do 180° .

Pod względem parametrów balistycznych dział B-13 znacznie przewyższały artylerię niszczycieli zagranicznych. Dla porównania można zauważyć, że pocisk kal. 127 mm japońskiego działu miał masę 23,1 kg,



Strzelanie ćwiczebne niszczyciela *Riezwij*, 28 kwietnia 1943 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

amerykańskiego kal. 127 mm – 24,4 kg, niemieckiego kal. 128 mm – 28 kg, włoski kal. 120 mm – 22,1 kg, bry-

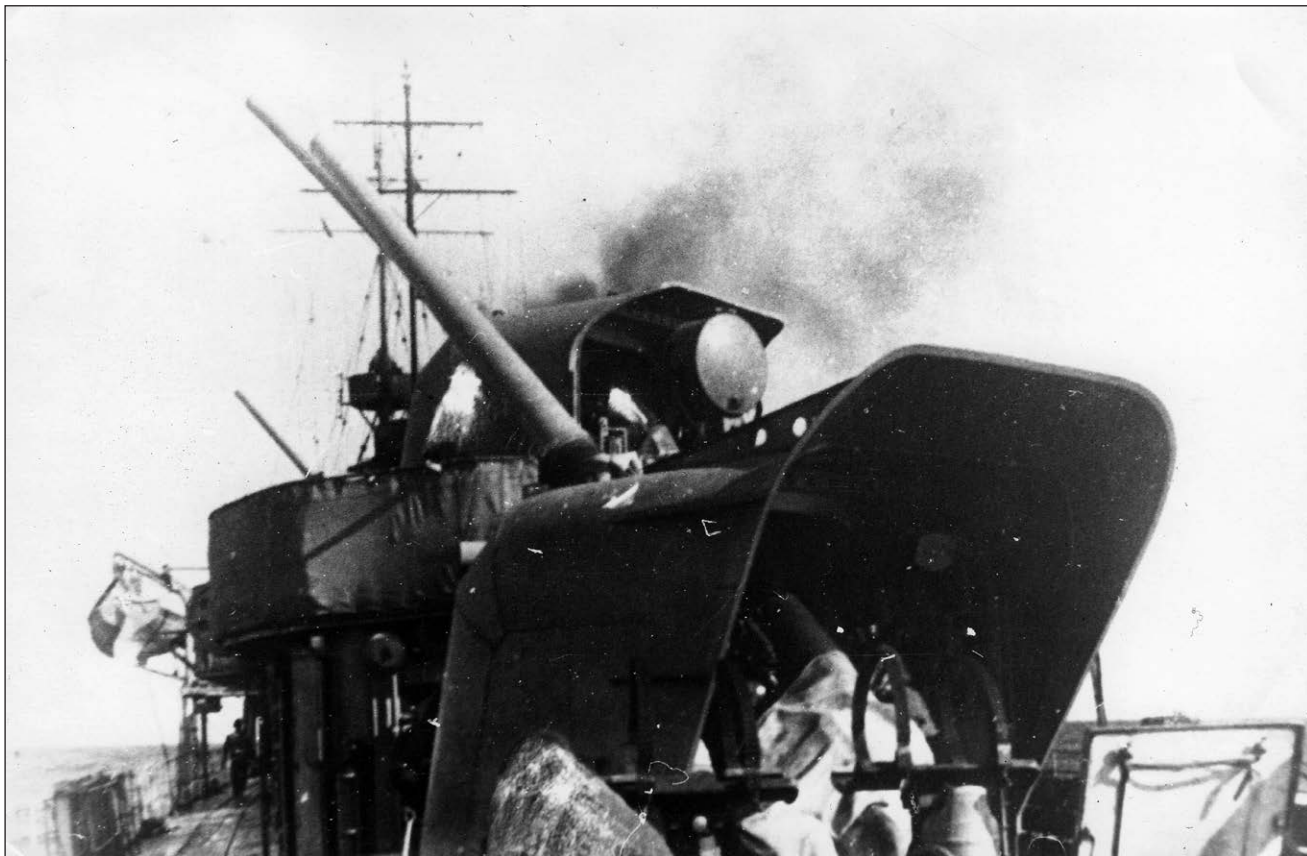
tyjski kal. 120 mm – 22,7 kg i jedynie pocisk francuskich dział kal. 130 mm miał masę prawie taką, jak radziecki

– 34,8 kg. Długość luf tych ostatnich dział wynosiła jedynie 40 kalibrów, a maksymalna donośność nie prze-

Ćwiczenia obsługi dział B-13 na niszczycielu *Griemiaszczij*, 1942 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Rufowe działa niszczyciela *Smiełj* z charakterystycznymi tarczami ochronnymi.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko

kraczała 17 km. Jedynym zagranicznym działem, przewyższającym moc radzieckich były kal. 138 mm francuskich liderów i działa kal. 140 mm jugosłowiańskiego lidera *Dubrownik*. Jednostki te były jednak bliższe lekkim krążownikom, znacznie większe od „siódemek”, wobec czego nie sposób traktować je jako odpowiedniki.

W pełni odpowiadał artylerii również system kierowania ogniem artylerii głównej – PUS „Mina”, wykonany przez leningradzki zakład „Elektropribor” specjalnie dla okrętów „projekt 7”. Jego głównym elementem był centralny automat strzelań CAS-2 – urządzenie obliczeniowo-decyzyjne (swego rodzaju mechaniczny „komputer”), który na podstawie napływających danych nieprzerwanie określał koordynaty, prędkość i kurs celu, równocześnie podając kąty poziomego i pionowego naprowadzania dział. Informacje o celu nadchodziły do PUS z dalmierza o bazie 4-metrowej, umieszczonego w dowódczo-pomiarowym stanowisku KDP2-4 (indeks fabryczny B-12) i nocnych wizjerów 1-N. CAS-2 pochodził od „centrali” włoskiej firmy Galileo (takie systemy zamontowano na liderach typu „Leningrad”). Był on umieszczony w przedziale bojowym dla działowej nadbudówki i uważany za urządzenie o relatywnie małych

gabarytach. Generalnie system „Mina” pozwalał na rozdzielanie ognia działowej i rufowej grupy artylerii, a także na prowadzenie ognia do czasowo niewidocznych celów morskich. Poza tym system zabezpieczał strzelania wyrzutni torpedowych. Na niektórych „siódmkach-U” (przykładowo *Sposobnyj* i *Soobrazitielnyj*) dodatkowo zamontowano autokorektory do prowadzenia ognia do celów lądowych. Teoretycznie PUS „siódemek” odpowiadały współczesnym wymogom i nie ustępowały najlepszym zagranicznym odpowiednikom, w praktyce jednak ich możliwości były niestety silnie ograniczone przez niską dokładność żyrokompasu „Kurs”, który automatycznie przekazywał dane o kursie własnej jednostki.

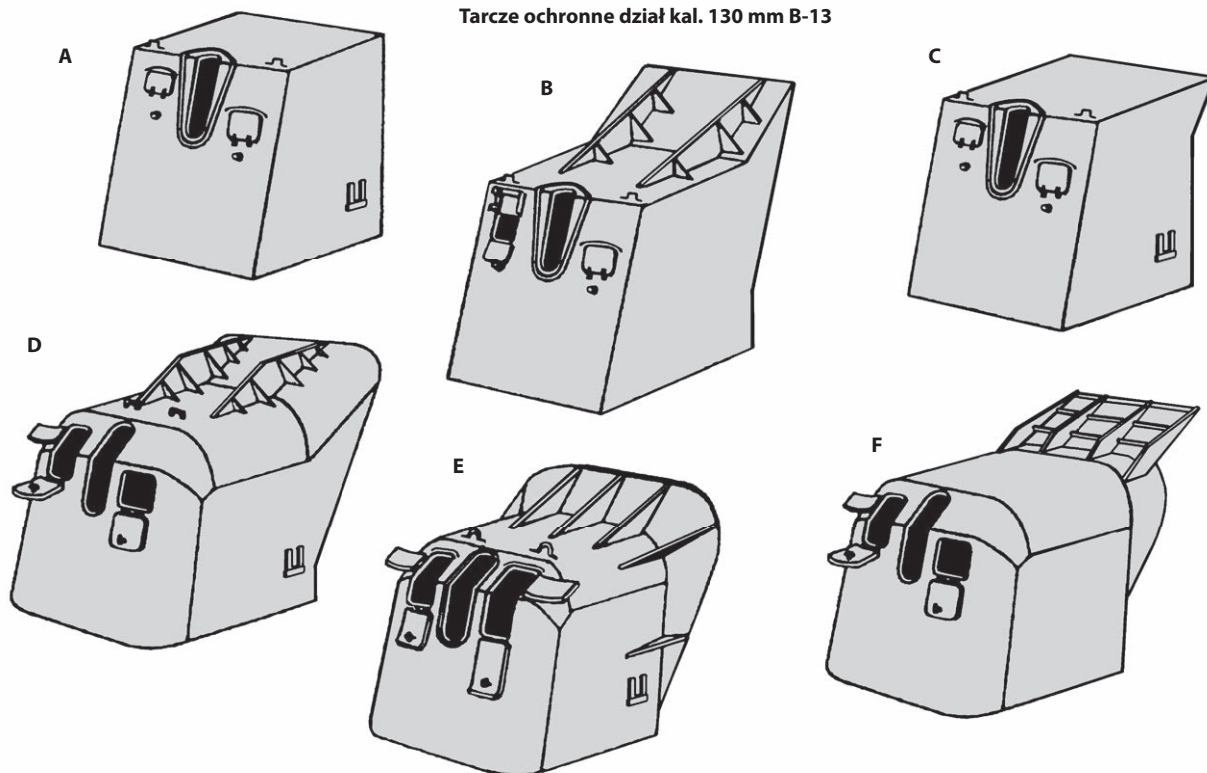
Tym samym, zadanie postawione przed radzieckimi konstruktorami zostało zrealizowane: uzbrojenie artyleryjskie niszczycieli w końcu lat 1930-tych zgodnie z prawdą uważano za najlepsze na świecie. No niestety, wszystko to okazało się zbędnym! analizując doświadczenie I wojny światowej, morskcy stratedzy nie uwzględnili gwałtownego rozwoju nowych środków walki, w tym w pierwszym rzędzie – lotnictwa. W rezultacie wspinała się B-13 wraz z odpowiednim systemem kierowania ogniem, wykorzystywano, głównie do realizacji nie-

typowych zadań – strzelań do celów naziemnych. Za to przed bombowcami Luftwaffe „siódemki” były praktycznie bezbronne.

Warto zaznaczyć, że było to niebezpieczeństwo nie tylko radzieckie. Niszczyciele innych flot budowy przedwojennej, także uzbrojone były jedynie w artylerię przeciwokrętową. Wyjątek stanowiła flota USA. W rezultacie amerykańskie działa kal. 127 mm z lufą o długości 38 kalibrów i całkiem skromnych parametrach okazało się najlepszym uzbrojeniem niszczycieli II wojny światowej – właśnie dzięki swej uniwersalności pozwalającej na prowadzenie ognia do celów tak nawodnych jak powietrznych.

W przeciwieństwie do artylerii głównej uzbrojenie przeciwlotnicze „siódemek” w chwili ich wejścia do służby było nader skromne. Składało się ono z 2 dział kal. 76 mm 34-K, 2 półautomatycznych dział kal. 45 mm 21-K i 2 wkm-ów kal. 12,7 mm DSzK lub DK. Niestety, taki zestaw uzbrojenia trudno nazwać zadawalającym zarówno pod względem liczby jak i jakości. Działa kal. 45 mm miały niską szybkostrzelność, kal. 76 mm ułożono nieszcześnie, a wkm-y okazały się beużyteczne. Trzeba mieć jednak na uwadze, że słabość uzbrojenia plot. wyszła na jaw później, w toku działań

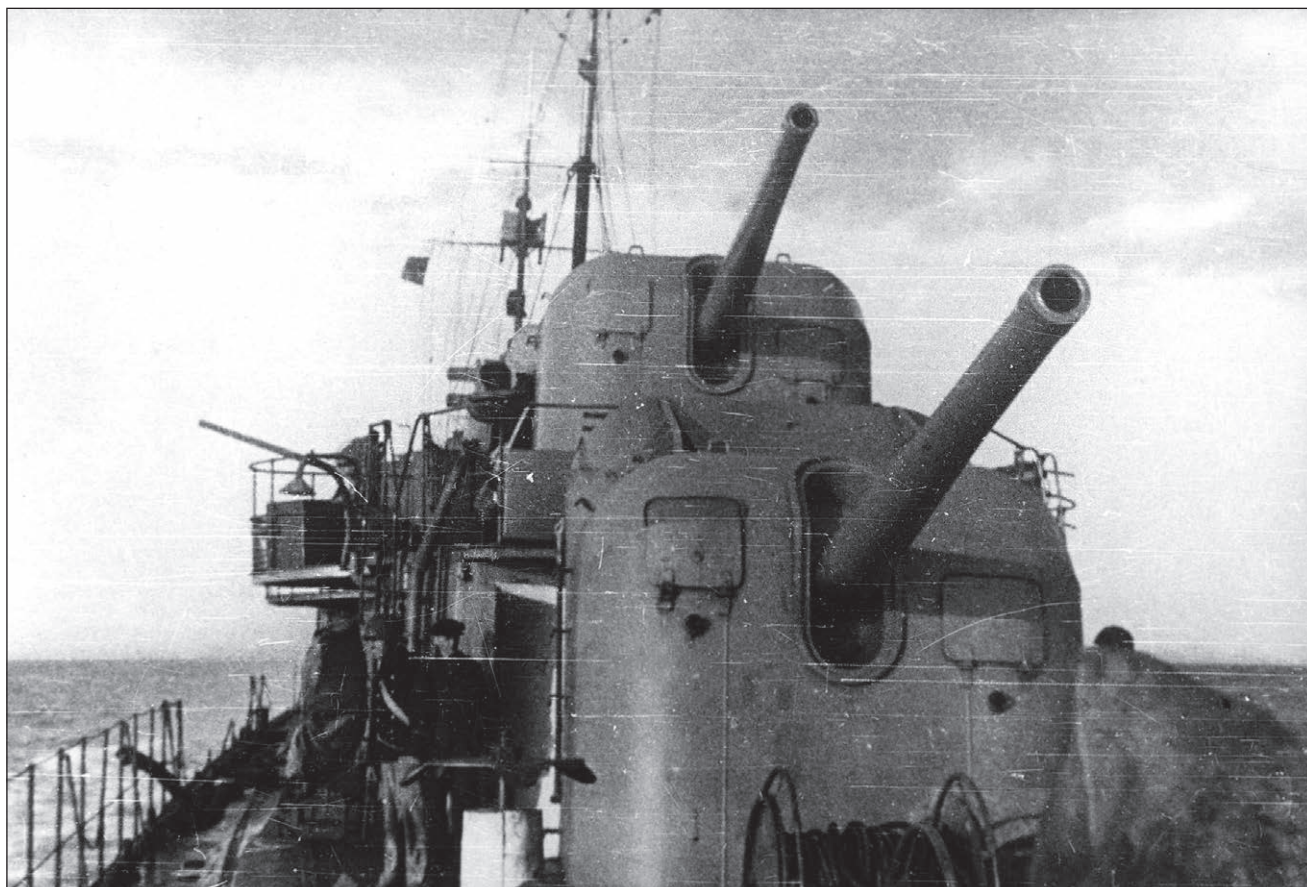
Tarcze ochronne dział kal. 130 mm B-13



A – wszystkie „siódemki” budowy leningradzkiej i pierwsze montowane na Dalekim Wschodzie (*Rjanyj, Riezwyj, Rastoropnyj*), a także 2-go i 3-go działa pierwszych bałtyckich „siódemek-U”, B-1-go i 4-go działa „siódemek” budowy mikołajewskiej, pierwszych bałtyckich „siódemek-U”, a także modernizowanych w latach 1942-1943 *Griemiaszczij, Gromkij, Groznyj, Sokruszytelnyj, Rjanyj, Riezwyj, Rastoropnyj, Groziaszczij* (tylko w pierwszym dziale), C – 2-go i 3-go działa wszystkich czarnomorskich niszczycieli projektu 7, D – 1-go i 4-go działa niszczycieli Floty Oceanu Spokojnego drugiej serii (*Raziaszczij, Razumnyj, Razjarennoj, Riewnostnyj* i inne), E – 1-go i 4-go działa czarnomorskich „siódemek-U” (poza *Swobodnyj*) i *Bodryj* po 1942, F – 1-go i 4-go działa niszczycieli bałtyckich po modernizacji, a także czarnomorskiego *Swobodnyj*.
Rys. Siergiej Bałakin

Rufowe działa kal. 130 mm *Razjarionnyj*, fotografia powojenna.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



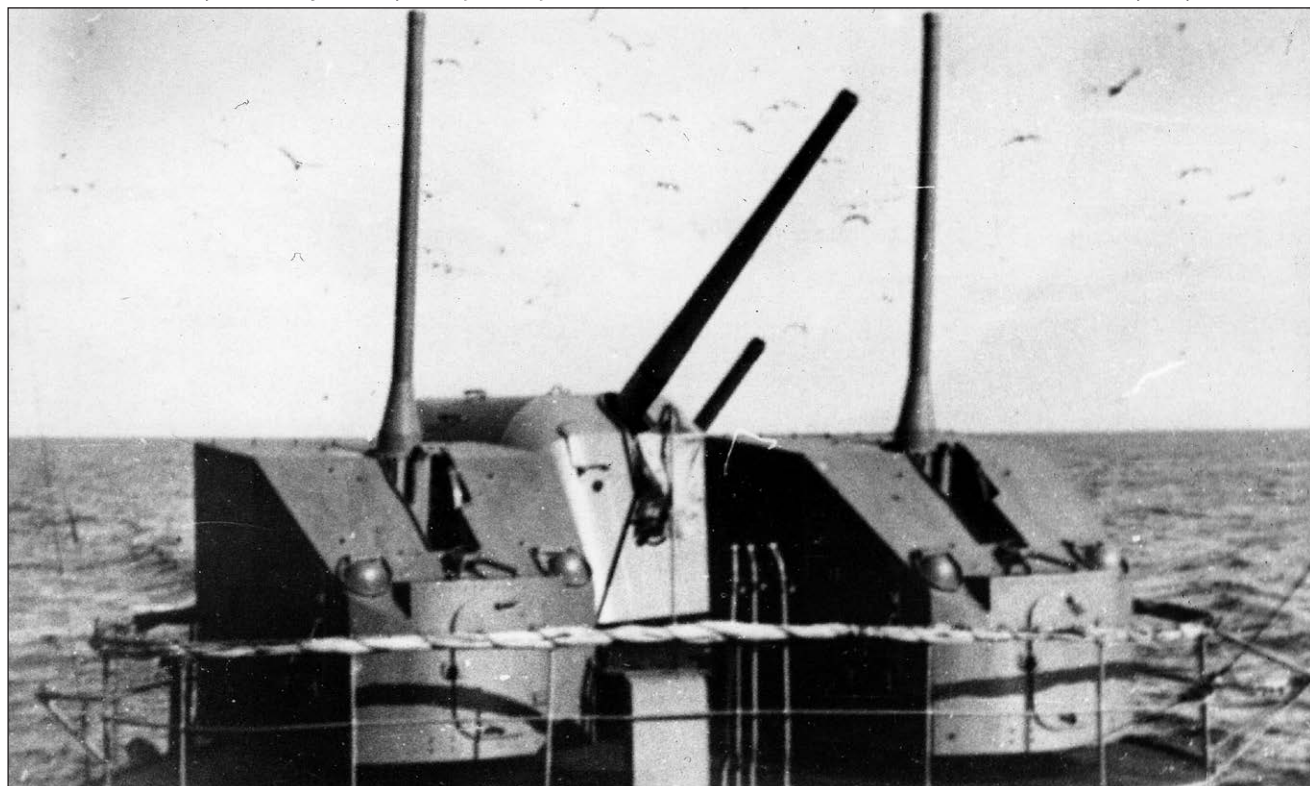


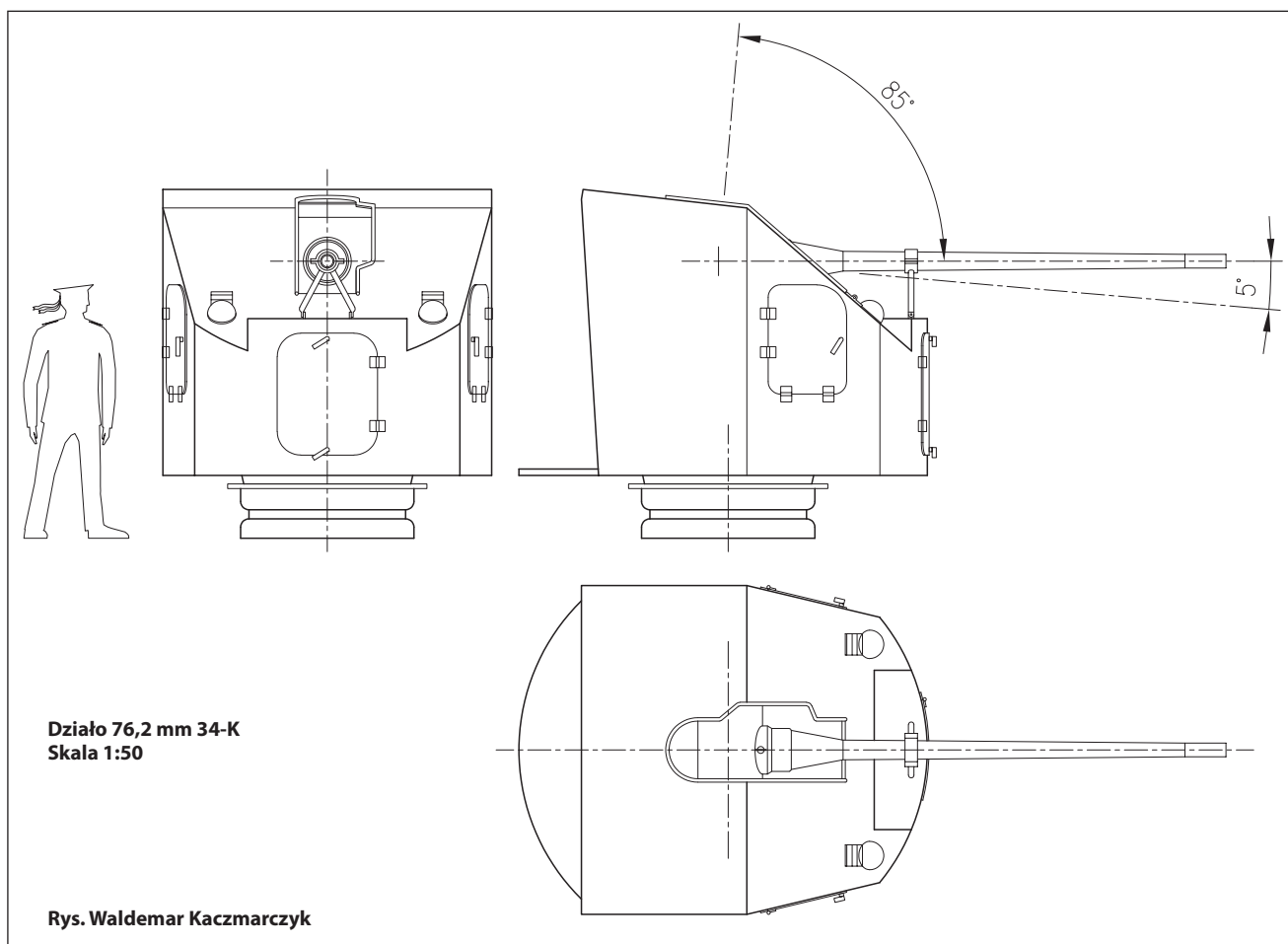
Działa kal. 76 mm 34-K na niszczycielu *Sokrushielnyj*, 1942 roku. Na nadbudówce rufowej widoczne sprzężone podwójnie wkm-y kal. 12,7 mm Colt-Browning.

Fot. RGAKFD (Rossijskij Gosudarstwiennyj archiw kinofotodokumentow)

Działa 34-K na niszczycielu *Lichoj* w maksymalnej elewacji luf.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko



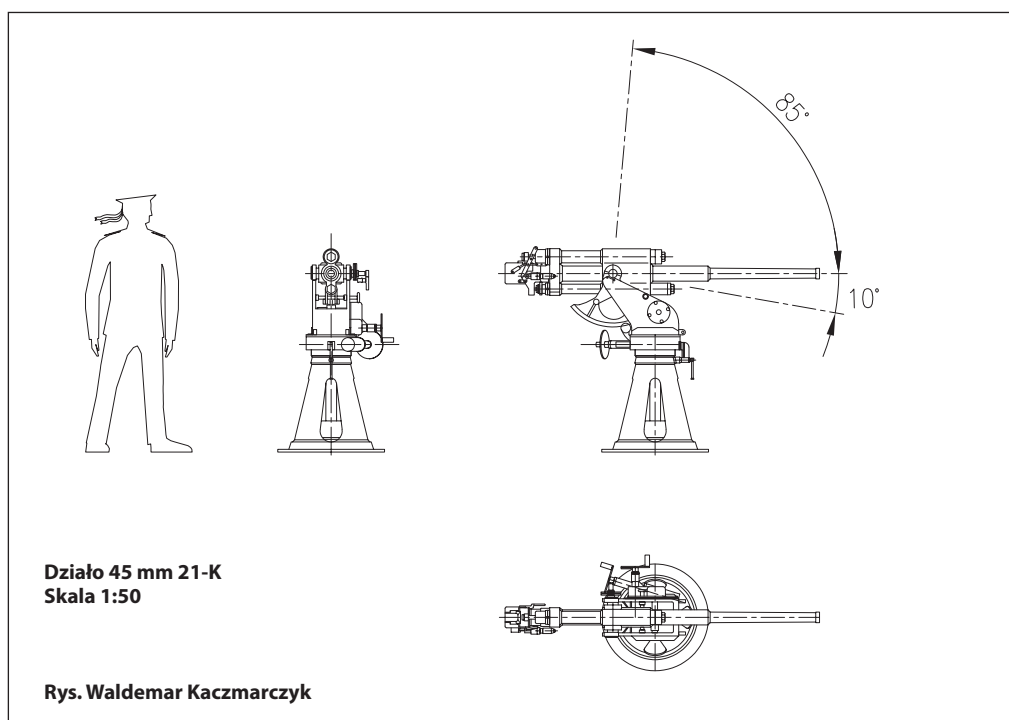


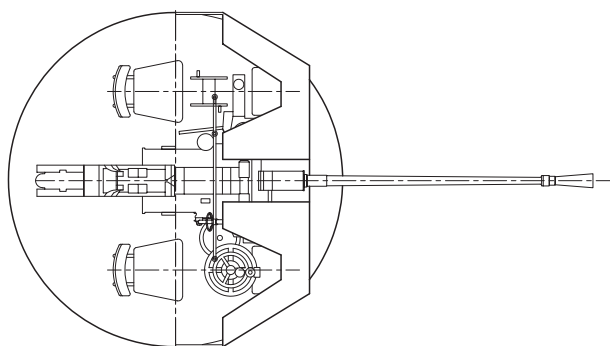
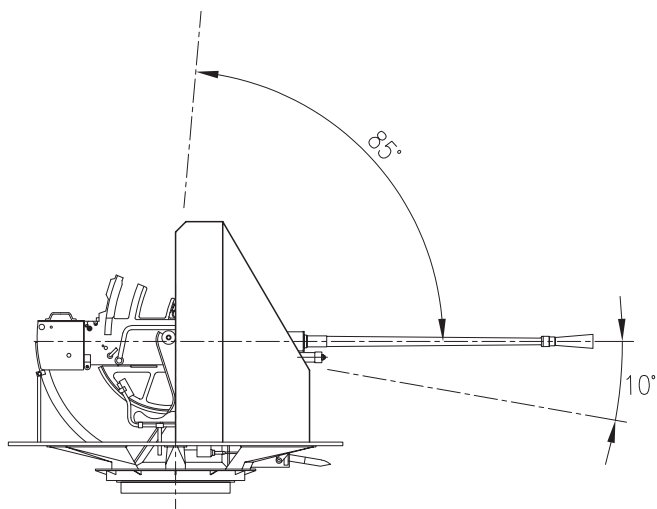
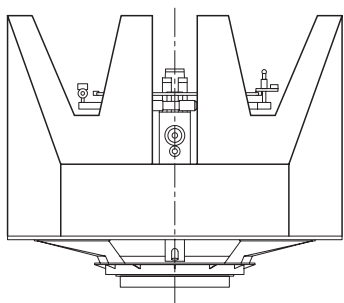
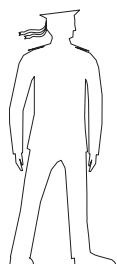
wojennych. Sama koncepcja uzbrojenia przeciwlotniczego „siódemek” wyglądała bowiem jak na lata 1930-te całkiem zadawalająco. Na wielu zagranicznych niszczycielach było ono jeszcze słabsze.

W „projekcie 7U” środki obrony plot. nieco zmieniono. Parę uniwersalnych dział kal. 76 mm 34-K przeniesiono na rufę. Pojawiło się również trzecie działo kal. 45 mm 21-K. Teraz wszystkie 3 małokalibrowe działa plot. znalazły się na platformie za pierwszym kominem, na co trzeba było poświęcić ciężkie reflektory o średnicy lustra 90-cm. Zamiast nich ustawiono jeden o średnicy lustra 60-cm na maszcie przednim. Podwojono liczbę wkm-ów kal. 12,7mm DSzK – do 2 na górnym pomoście doszły jeszcze kolejne 2 za krawędzią pokładu dziobowego (półbaku). Jednak jako całość, uzbrojenie

plot „siódemek-U” pozostawało niedostateczne i co gorsza źle rozmieszczone. W sektorach dziobowych okręt był praktycznie bezbronny, a skupienie całego uzbrojenia na 2 platformach powodowało, że było skrajnie widoczne.

To jeszcze nie wszystko. Głównym niedostatkiem „siódemek” był brak morskich przyborów kierowania ogniem plot. (MPUAZO). Te ostatnie zaczęto opracowywać w Związku Radzieckim z opóźnieniem i do chwili wejścia do służby większości nisz-





Działo przeciwlotnicze 37 mm 70-K
Skala 1:50

Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Automatyczne działo kal. 37 mm 70-K niszczyciela *Bojkij*, 1943 rok.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Automatyczne działo kal. 37 mm 70-K jednego z niszczycieli Floty Północnej 1942 rok.

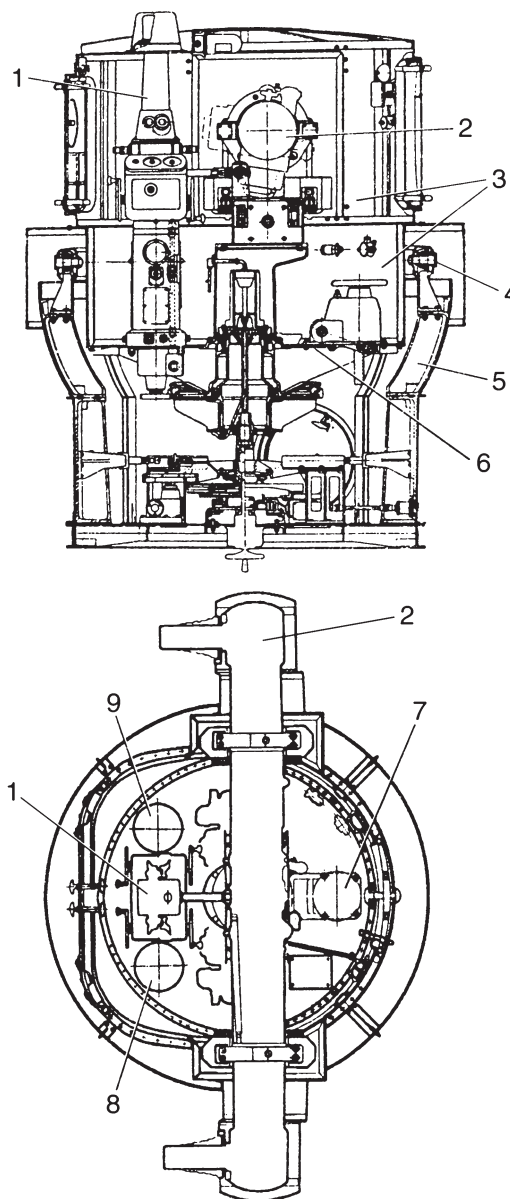
Fot. zbiory Siergieja Bałakina

czycieli projektu 7 istniały one jedynie na papierze. Pierwszy system MPU-AZO „Sojuz-7U” zamontowano dosłownie w przededniu wybuchu wojny – w czerwcu 1941 roku na czarnomorskim niszczycielu *Sposobnyj*. Obejmował on w miarę nowoczesny automat strzelań plot. „Sojuz” (konceptyjnie – odpowiednik CAS-2, przeznaczony do ognia do celów powietrznych), żyroskop pionowy „Gazon” i stabilizowane stanowisko wizjera SWP-1. Choć system działał tylko w jednej płaszczyźnie i był mało efektywny w walce z bombowcami nurkującymi, w istotny sposób wzmacnił obronę plot. okrętów. W roku 1942 „Sojuz-7U” (w którym zastąpiono nieudany SWP-1 nowym SWP-29) zamontowano jeszcze na czarnomorskim niszczycielu – *Swobodnyj*, a do końca wojny na bałtyckich *Strogij*, *Strojnyj* i *Storożewoj*¹. Na wszystkich „siódemkach” i „siódemkach-U” działa kal. 76 mm 34-K były „samosterowane” – mówiąc prosto, ogień z nich prowadzony był na oko. O kierowaniu ogniem dział małokalibrowych (45 mm i 37 mm) w tym czasie w ogóle nie mogło być mowy.

Doświadczenia pierwszych miesięcy wojny pokazało, jak niebezpieczne potrafią być ataki lotnicze. W związku z tym już w lipcu 1941 roku rozpoczęto montować na niszczycielach uzupełniające automatyczne działa kal. 37 mm 70-K, które później zastąpiły mało

Stabilizowany punkt obserwacyjny SWP-29:

- 1 – luneta naprowadzania WN-2,
- 2 – dalmierz DM-1,
- 3 – ruchoma (stabilizowana) część punktu,
- 4 koło podwieszenia systemu kardana,
- 5 – nieruchoma część punktu,
- 6 – platforma,
- 7 – stanowiska obsługującego dalmierz,
- 8 – stanowisko celowniczego w płaszczyźnie poziomej,
- 9 stanowisko celowniczego w płaszczyźnie pionowej.



1. Wg niektórych danych system MPUAZO „Sojuz-7U” w roku 1941 zamontowano również na *Skoryj* i *Statnoj*, dane te budzą jednak wątpliwości.



Kaemista jednego z niszczycieli Floty Czarnomorskiej przygotowuje się do otwarcia ognia z wkm-u DSzK. Fot. A. Kuzenkowa



efektywne „czterdziestki piątki”. Do roku 1943 wszystkie „siódemki” Floty Północnej miały po 4 automatyczne działa 70-K. W maju 1942 roku na *Silnyj* zamontowano 2 działa kal. 20 mm Oerlikon i czterolufowy zestaw wkm-ów kal. 12,7 mm Vickers. W tym roku na wszystkich pozostałych w służbie „siódemkach” Floty Czarnomorskiej i Północnej ustawiono po 2 sprzężone wkm-y kal. 12,7 mm Colt-Browning. Niektóre niszczyciele bałtyckie (w szczególności *Groziaszczij*, *Silnyj*, *Stojkij*, *Sławnyj*) otrzymały w czasie wojny trzecie działo kal. 76 mm 34-K na pokładzie rufowym. Do roku 1943 najsilniejsze uzbrojenie plot. posiadały czarnomorskie niszczyciele *Sposobnyj* i *Soobrazitielnyj*, które dysponowały 2 działami kal. 76 mm 34-K, 7 automatycznymi działami kal. 37 mm 70-K, 4 wkm-mi kal. 12,7 mm DSzK oraz 2 sprzężonymi wkm-mi kal. 12,7 mm Colt-Browning z wodnym chłodzeniem luf. Jak wykazała praktyka, nawet takie wzmocnienie uzbrojenia było niedostateczne do odpierania zmasowanych ataków Luftwaffe.

Uzbrojenie minowo-torpedowe, przeciwpodwodne i chemiczne

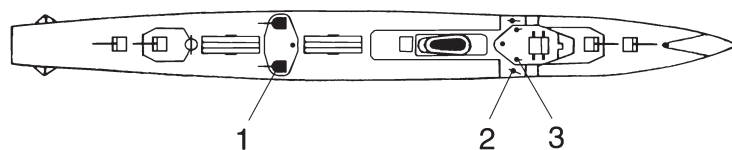
Uzbrojenie torpedowe niszczycieli projektu 7 obejmowało 2 trzyrurowe wyrzutnie torpedowe 39-Ju z rozdzieleniem skrajnych rur 7°, stanowiących kopię wyrzutni z jednostek typu „Nowik” z kalibrem zwiększonym do 533 mm zamiast 450 mm. Ładunek mio-

Podwójnie sprzężony wkm kal. 12,7 mm Colt-Browning niszczyciela *Griemiaszczij*, 1942 rok. Fot. zbioru Siergieja Bałakina

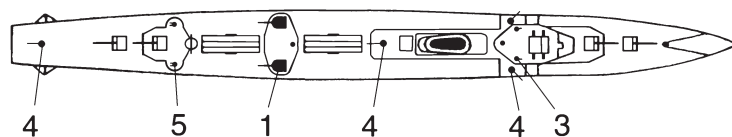
Podstawowe parametry sprzętu artyleryjskiego

Typ	B-13-2s	34-K	21-K	70-K
Kaliber, mm/długość lufy w klb	130/ 50	76/ 55	45/ 46	37/ 67,5
Całkowita dł lufy/dł wkładki, mm	6581/ 6450	4223/ 3964	2072,5/ -	2510/ -
Liczba gwintów	40	16	16	16
Głębokość gwintów, mm	2,7	0,75	0,5	0,45
Pojemność komory, dcm ³	17,53	2,78	0,5	0,267
Maks. ciśnienie, atm.	3000	2500	2650	2800
Żywotność lufy, wystrzałów	1100	1800	4000	1500
Przedmuchiwanie lufy	jest	brak	brak	brak
Ładowanie	ręczne	ręczne	ręczne	automatyczne
Amunicja	pocisk+ładunek	scalona	scalona	scalona
Typ zamka	śrubowy	klinowy	klinowy	klinowy
Kąt ostrzału w pionie, °	-5...+45	-5...+85	-5...+85	-10...+85
Masa pocisku, kg	33,5	6,61	1,41	0,73
Prędkość początkowa, m/s	870	813	760	880
Maks. donośność, km	27,5	14,6	9,5	8,4
Maks. pułap, m	-	9500	6000	5000
Techniczna szybkostrzelność ognia plot.strz. na min.	10	20	25-30	150
Masa części ruchomej/ masę całego działa, t	7,1/ 12,5	2/ 4,95	0,2/ 0,51	0,56/ 1,35

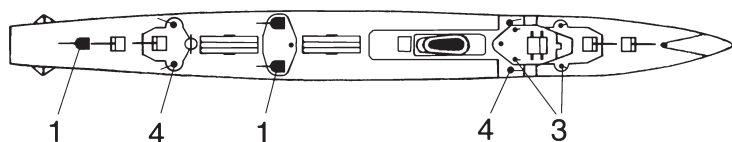
Schematy rozmieszczenia uzbrojenia przeciwlotniczego na niszczycielach projektów 7 i 7U



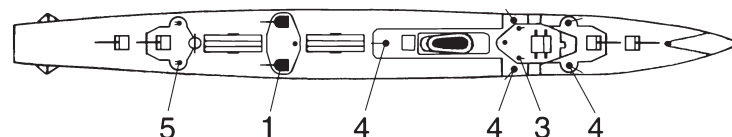
Wszystkie niszczyciele proj. 7 do lata 1941 r.:
2 x 76 mm, 2 x 45 mm, 2 x 12,7 mm



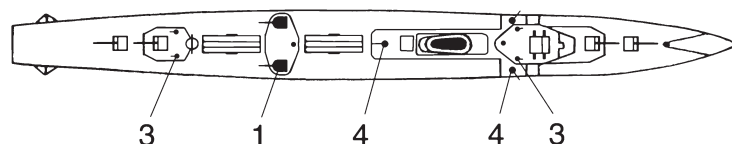
Wszystkie niszczyciele proj. 7 Floty Północnej w latach 1942-1944: 2 x 76 mm, 4 x 37 mm, 2 x II + 2 x I - 12,7 mm



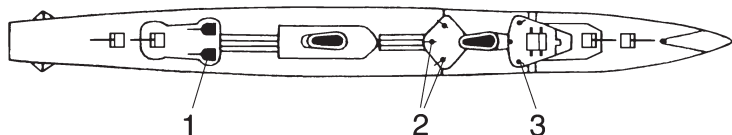
Groziaszczij w latach 1943-1945: 3 x 76 mm, 4 x 37 mm, 4 x I - 12,7 mm



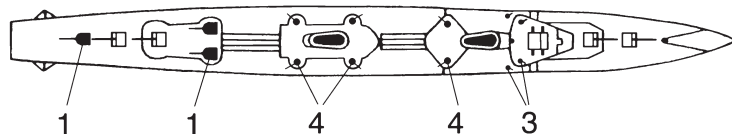
Bodryj, Bojkij i Biesposzczadnyj w latach 1943-1945: 2 x 76 mm, 5 x 37 mm, 2 x II + 2 x I - 12,7 mm



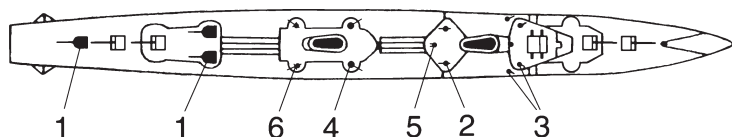
Rjanyj w 1945 r.: 2 x 76 mm, 4 x I - 12,7 mm



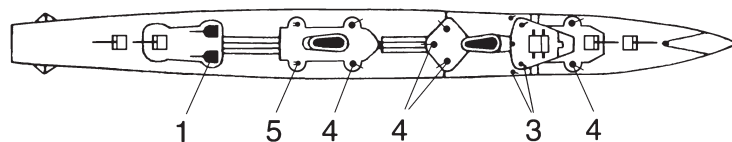
Wszystkie niszczyciele proj. 7U do lata 1941 r.: 2 x 76 mm, 3 x 45 mm, 4 x I - 12,7 mm



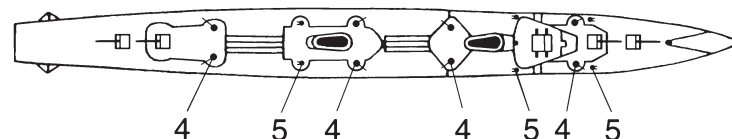
Wszystkie niszczyciele Floty Bałtyckiej w latach 1944-1945: 3 x 76 mm, 6 x 37 mm, 4 x I - 12,7 mm



Swirepyj w 1943 r.: 3 x 76 mm, 2 x 45 mm, 2 x 37 mm, 2 x 20 mm, 1 x II + 4 x I - 12,7 mm



Soobrazitielnyj i Sposobnyj w 1943 r.: 2 x 76 mm, 7 x 37 mm, 2 x 20 mm, 2 x II + 4 x I - 12,7 mm

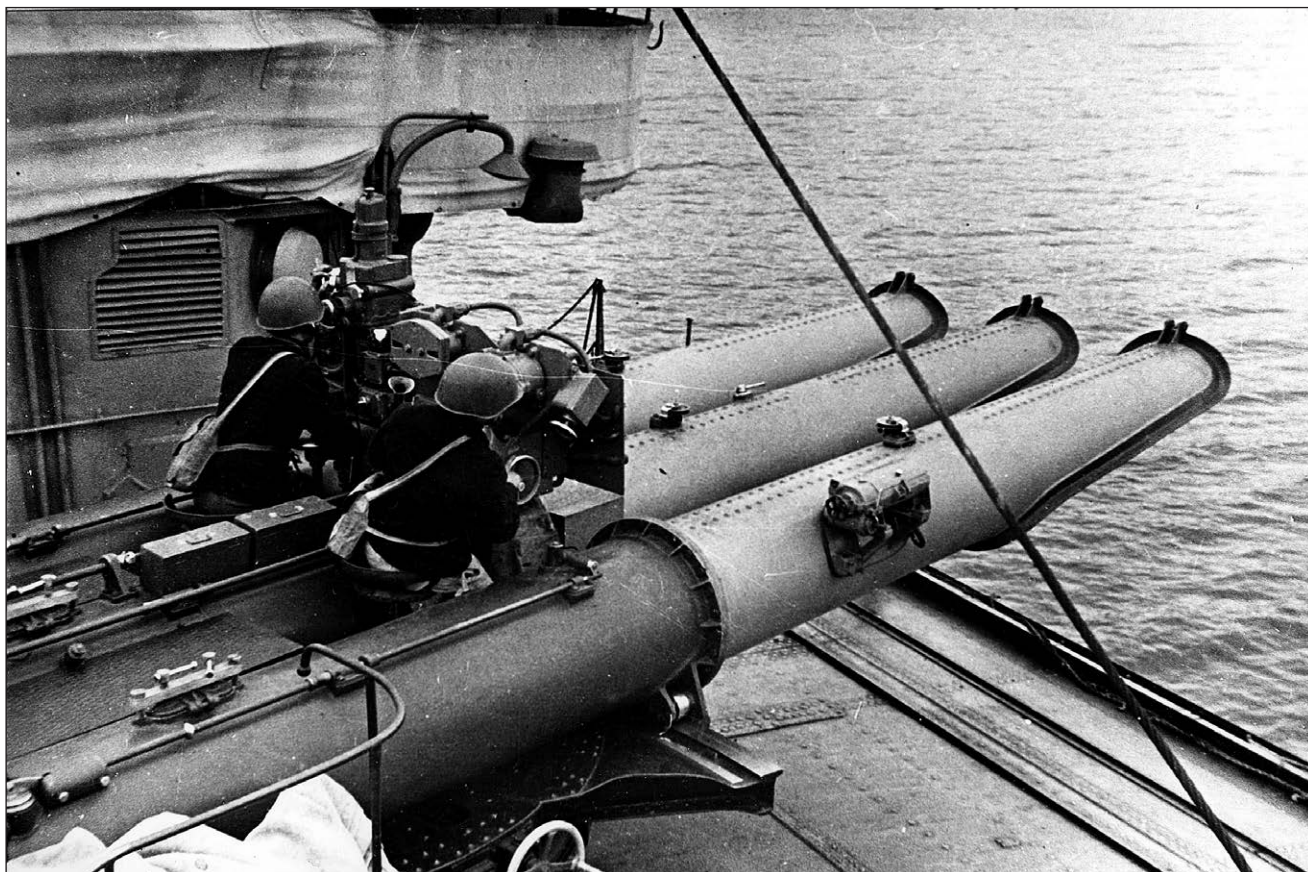


Soobrazitielnyj w 1947 r.: 8 x 37 mm, 2 x 20 mm, 6 x II - 12,7 mm

Legenda do rysunków:

1 – 76 mm, 34-K, 2 – 45 mm 21-K, 3 – 12,7 mm DSzK, 4 – 37 mm 70-K, 5 – 12,7 mm Colt-Browning, 6 – 20 mm Oerlikon.

Rys. Siergiej Bałakin



Fakt unikalny: wyrzutnia torpedowa 1-N na niszczycielu projekt 7! Wg wszelkiego prawdopodobieństwa to *Riezkij* z Floty Oceanu Spokojnego, do uzbrojenia którego wykorzystano wyrzutnie torpedowe, służące wcześniej w charakterze pomocy naukowych.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

tający – prochowy. Prędkość wylotu torpedy - 12 m/s, sektor ostrzału 62,5° - 118° na każdą burtę. Oczywiście tylko teoretycznie. W praktyce wyrzutnie 39-Ju często nie zapewniały projektowanej prędkości wylotu torped i z powodu ryzyka, że te zahaczą o pokład trzeba było ograniczyć sektor ostrzału do 35° na każdą burtę. Poza tym, w toku eksploatacji ujawniono zawo-

ność rygla skutkującą samoczynnym uwolnieniem się torped z wyrzutni 39-Ju przy silnym falowaniu.

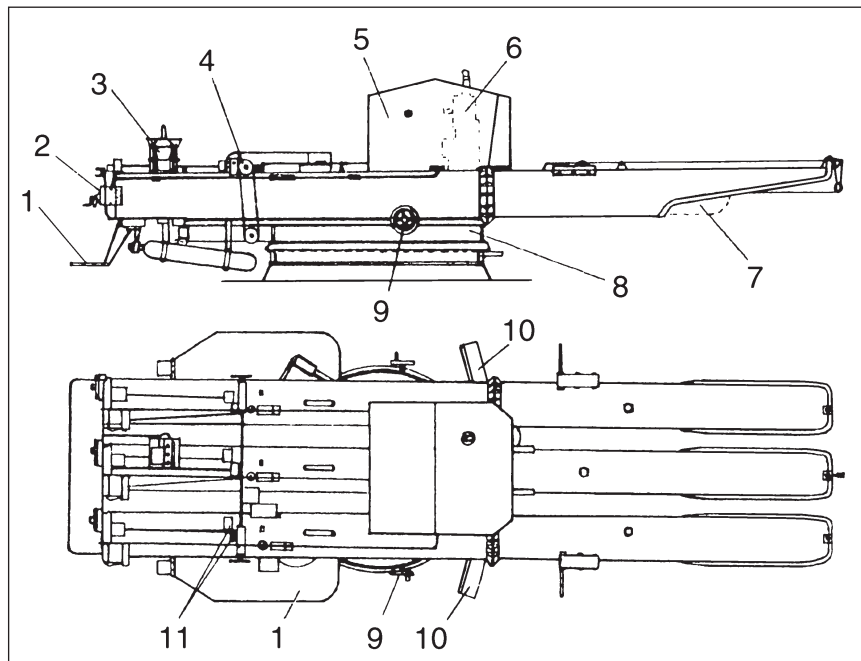
Na „siódemkach-U” zamontowano trzyrurowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm nowego modelu 1-N, mające kombinowany system odpalania – prochowy i pneumatyczny. Prędkość wylotu torpedy zwiększono do 15-16 m/s, co pozwoliło teoretycznie na roz-

szerzenie sektora ostrzału do 45° -135° (choć we flocie postanowiono nie ryzykować i w odpowiednich instrukcjach określono zdecydowanie skromniejsze sektory po 47° na każdą burtę). Ulepszono konstrukcję rygla torpedowego, a także dokonano szeregu innych unowocześnień pozwalających zwiększyć precyzję naprowadzania wyrzutni na cel.

W roku 1940 cztery wyrzutnie torpedowe 39-Ju przeszły modernizację, w trakcie której udało się usunąć ich podstawowe niedostatki. Zwiększono prędkości wylotu torped, dodano system wyrzeliwania torped za pomocą sprężonego powietrza. Na rok 1941 zaplanowano modernizację kolejnych 12 wyrzutni, a do końca 1942 przewidywano zakończenie analogicznych prac na wszystkich jednostkach „projektu 7”. Wybuch woj-

Wyrzutnia torpedowa 1-N:

1- platforma dla obsługi, 2 - magazynek ładunków, 3 - przekładnia automatyczna, 4 - ręczny napęd obrotu wyrzutni torpedowej, 5 - kabina sterowania z ochroną przeciwdławkową, 6 - stanowisko kierowania ogniem torpedowym, 7 - torpeda, 8 - platforma obrotowa, 9 - koło zamachowe mechanizmu rozdzielania skrajnych wyrzutni, 10 - kierowanie mechanizmem rozdzielania skrajnych wyrzutni, 11- urządzenia nastawy głębokości i trybu pracy.





Stanowisko kierowania ogniem wyrzutni torpedowej 59-Ju niszczyciela *Razumnyj*. Za nim celowniczy 2 wyrzutni torpedowej *Tutulmin*. Fot. zbiory Siergieja Bałakina

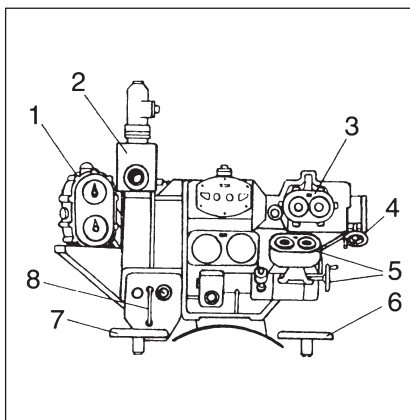
ny spowodował, że realizację planów trzeba było odłożyć.

System kierowania strzelaniami torpedowymi realizowano za pomocą PUS „Mina” artylerii głównej. Strzelania torpedowe w nocy były możliwe dzięki 2 nocnym wizjerom 1-N.

Początkowo wszystkie „siódemki” dysponowały dodatkowo 6 zapaso-

Wyrzutnia torpedowa 1-N niszczyciela *Lichoj* (przyszły *Sierdityj*) bez kabiny stanowiska kierowania. Skrajne wyrzutnie torpedowe rozdzielone dla odpalenia salwy.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko



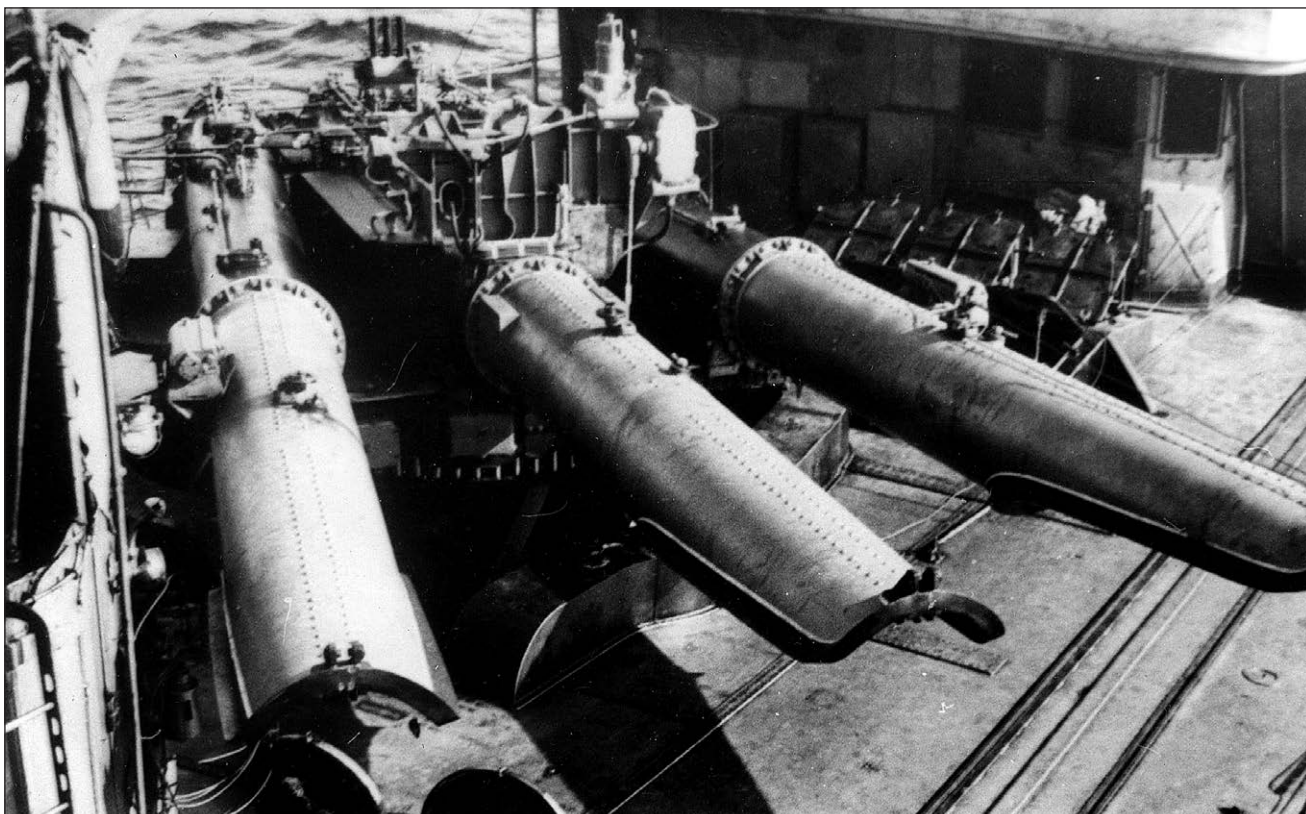
wymi torpedami na stelażach, jednak ręczne przeładowanie wyrzutni przy sztormowej pogodzie okazało się niemożliwe. Jako pierwsze zrozumiało to kierownictwo Floty Północnej i zaleciło w marcu 1942 zdjęcie torped zapasowych. Radzieckie torpedy parogazowe 53-38 i 53-39 były całkiem nowoczesne, jednak przez niszczyciele wykorzystano je tylko jeden raz – *Bojkij* i *Biesposzczadnyj* w grudniu 1942 roku (niestety nieskutecznie).

Częściej stosowano uzbrojenie minowe. Jednostki „projektu 7 i 7U” mogły przyjąć na pokład do 60 min KB-3 lub 62-65 miny wz. 1926 względnie 96 min wz. 1912 (z przeciążeniem).

Uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych (pop) pierwotnie składało się z widelkowych zrzutni bomb i nurkujących pocisków dla dział kal. 130 mm. Zapas bomb głębinowych na „czy-

Stanowisko kierowania wyrzutnią torpedową 1-N:

1 – urządzenie naprowadzania 23-T, 2 – celownik, 3 – urządzenie przyjmujące bieżącego kąta wyprzedzenia, 4 – sterownica połączenia strzałek (wprowadzania kąta wyprzedzenia), 5 – urządzenie odbiorcze kąta Obri i sterownica połączenia strzałek (wprowadzenia kąta Obri do torpedy), 6 – stanowisko ustawiającego celownik, 7 – stanowisko celowniczego, 8 – urządzenie do odpalania.





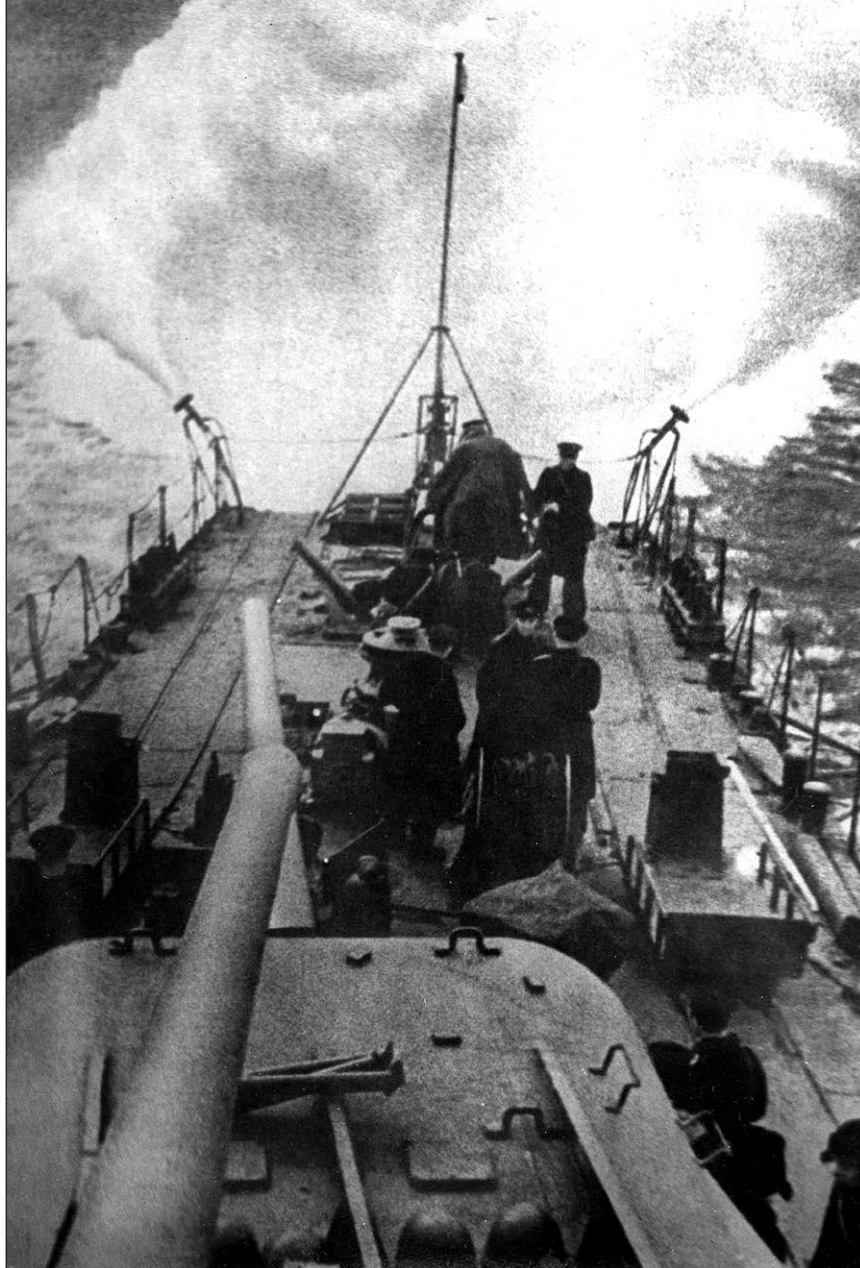
Ludowy Komisarz Marynarki Wojennej ZSRR adm. N.G. Kuzniecowa (w pierwszym rzędzie trzeci od lewej) i dowódca Floty Północnej wadm. A.G. Gołowko oglądają miotacz bomb głębinowych BMB-1 na niszczycielu *Gromkij*, 1943 rok. Fot. R. Diamant

stych „siódmkach” składał się z 25 sztuk – 10 dużych B-1 i 15 małych M-1, na „siódmkach-U” – był nieco większy (10 B-1 i 20 M-1). Później stan ten został zwiększony do 40 B-1 i 27 M-1 (na *Groznyj* w roku 1944). Zrzutnie bomb można było stosować jedynie przy stanie morza do 3° - przy bardziej burzliwej pogodzie pokład rufowy niszczycieli silnie zawisał nad wodą. Już w trakcie wojny na wszystkich okrętach zamontowano po 2 miotacze bomb głębinowych BMB-1 mogące wystrzeliwać bomby B-1 na dystans do 110 m.

Niszczyciele zostały wyposażone w rufowe urządzenia dymotwórcze DA-2B (czas nieprzerwanego działania 30 minut, wydajność 50 kg/minutę), parowo-naftową aparaturę DA-1 korzystającą z kominów (po 3 rozpylacze białego i czarnego dymu) i dymne petardy MDSz (10-20 szt.). Zabezpieczenie przeciwchemiczne zapewniały urządzenia filtro-wentylacyjne, które dostarczały oczyszczone powietrze do mes, kabin oficerów i umywalni dziobowej. Likwidację trujących substan-

Widok na rufę niszczyciela *Stawnyj*. Dobrze widoczne miotacze bomb głębinowych BMB-1. Fotografia powojenna, gdyż za rufą widoczny niszczyciel proj. 56. Fot. A. Caplin





Rufowe urządzenia dymotwórcze DA-2B na jednym z niszczycieli podczas prób.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

cji zapewniały 2 bojowe stanowiska chemiczne oraz 2 punkty myjni. Łączny zapas środków degazyfikujących – 600 kg chlorowych substancji niszczących i 100 kg odczynników. Poza tym na pokładzie każdego okrętu znajdowało się 225 kompletów odzieży przeciwchemicznej.

Warto zauważyć, że do zastosowania broni chemicznej w latach 1930-tych przygotowywano się w Związku Radzieckim całkiem poważnie. Nierzadko przeprowadzano ćwiczenia z zastosowaniem bojowych środków trujących. *„We Flocie Czarnomorskiej, na jednym z nowych torpedowców przeprowadzono ćwiczenia w zakresie degazyfikacji, oblewając go iperytem. Zginęło 5 marynarzy”* – taki fakt przywoływał w sprawozdaniu Ludowy Komisarz WMF N.G. Kuzniecowa na rozszerzonym posiedzeniu rady wojennej w sprawie przygotowania bojowego w roku 1940.

W charakterze broni przeciwminowej „siódemki” dysponowały 2 kompletami trałów-parawanów K-1 oraz cewką demagnetyzacyjną LFTI, których montaż rozpoczęto w lipcu 1941 roku. Nie sposób nie zauważyć jakości rodzimych parawanów. Ich „kaprysy” dostarczyły niemało trudności radzieckim marynarzom. To jednak pół biedy. Zamiast tego, by walczyć z minami, parawany K-1 nierzadko zmieniały się w „zabójcę” własnych jednostek, zakręcając minrep i doprowadzając minę do burty. Do podobnych przypadków doszło z udziałem niszczycieli *Gordyj*, *Groziaszczij*, *Stiereguszczij*, *Smietliwyj*, *Sławnyj* czy *Surowyj*.

Siłownia i parametry eksploatacyjne

Przystępując do projektowania siłowni niszczycieli „projektu 7”, radzieccy konstruktorzy wykorzystali doświadczenie zebrane w toku prac nad liderem *Leningrad*. Ten ostat-

ni miał co prawda więcej mankamentów niż zalet: niezwykła dla jednostki tej klasy trójwałowa siłownia turbino-wa była bardzo skomplikowana, zawodna, droga i nieekonomiczna. Nowe niszczyciele projektowano jako dwu-wałowe, a ich turbiny miały posiadać stopnie prędkości krążowniczej i ekonomicznej.

Jeszcze na etapie wstępnego projektu przepracowano 2 schematy siłowni – szeregowy i blokowy, odpowiednio z 3 i 4 kotłami parowymi. Wybrano pierwszy wariant – był lepszy.

W ostatecznym projekcie siłownia główna niszczyciela „projektu 7” obejmowała 2 trzyczęściowe zespoły turbin produkcji „Charkowskiego Turbinowego Zawoda” model GTZA-24 rozmieszczone w 2 przedziałach maszynowni. Pierwszą część turbozespołu stanowiła turbina akcyjna wysokiego ciśnienia, drugą część – turbina średniego ciśnienia biegu naprzód i turbina wysokiego ciśnienia biegu wstecz, obie typu akcyjnego. Trzecią część stanowiła zaś turbina niskiego ciśnienia biegu naprzód typu reakcyjnego oraz turbina niskiego ciśnienia biegu wstecz typu akcyjnego. Przekładnia zębata – jednostopniowa, prędkość obrotowa wału śrubowego – 430 obrotów/minutę.

Parę dostarczały 3 kotły z symetrycznym ustawieniem przegrzewaczy pary, również umieszczone w oddzielnych przedziałach. Wydajność kotłów Nr 2 i Nr 3 wynosiła 98,5 t/godz., a przedniego Nr 1 – 83 t/godz., bowiem z powodu zwężenia kadłuba kocioł miał 7 palników zamiast 9 jak w pozostałych. Powierzchnia ogrzewalna 1077 m² zamiast 1264 m²; parametry pary: ciśnienie 26,5 atm., temperatura 340-360°C.

Na niszczycielach „projektu 7U” zamontowano 4 nowe kotły wodnorurkowe z bocznym ekranem i jednostronnym dopływem gazów, wyposażone w pętlicowe przegrzewacze pary. Miały one po 6 palników, powierzchnię ogrzewalną – 655 m², a wydajność – 80t na godzinę. Parametry pary takie same jak w przypadku „czystych” „siódemek” – ciśnienie 27,5 atm., temperatura – 340°C. Każdy kocioł umieszczony był w oddzielnym przedziale.

Niszczyciele ostatniej serii wyposażono w kotły parowe typu 7U-bis z automatycznym systemem zasilania „Robot”, który co prawda pracował z adawałajaco jedynie przy stałym obciążeniu. W związku z tym, w warunkach

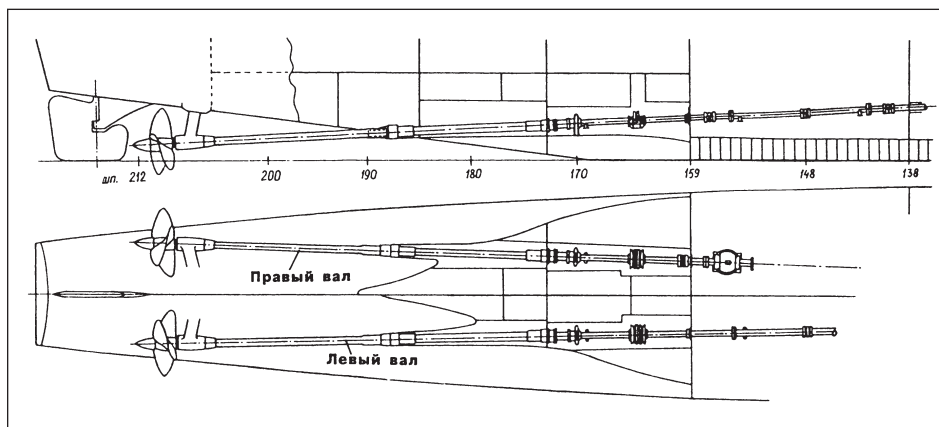
Schemat układu wałów napędowych niszczyciela projektu 7.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

bojowych zasilanie kotłów zwykle prowadzili ręcznie wachtowi mechanicy. Generalnie, marynarze byli niezadowoleni z kotłów 7U-bis: 6 wydajnych (1200 kg/godz.), lecz nieregulowanych palników nie zapewniało dostatecznej elastyczności pracy kotła, co często prowadziło do obniżenia ciśnienia pary i zwiększenia zadymienia.

Projektowana moc niszczyciela „projektu 7” zwykle określana była na 48 000 KM, „z możliwością forsowania do 54 000 KM”. W rzeczywistości było całkiem nie tak, bowiem nie przewidywano żadnego forsowania turbin. Jasność w tej kwestii wniósł jeden z twórców siłowni „siódemek” W.W. Smirnow, który osobiście wykonywał obliczenia turbozespołów GTZA i z którym autor miał w swoim czasie okazję spotkać się osobiście. Rzecz w tym, że projektanci mechanizmów wzięli pod uwagę doświadczenie szeregu firm zagranicznych, które w dokumentach celowo zaniżały moc swoich okrętów, a następnie otrzymywały premie za przekroczenie mocy i prędkości w porównaniu z projektem. Tak, w szczególności przedstawiała się kwestia lidera *Taszkient*. W odróżnieniu od Włochów, dla radzieckich konstruktorów głównym stymulatorem podobnej „maskarady” była nie premia, lecz stuprocentowa pewność nie trafienia do obozu NKWD w przypadku gdyby z jakiegokolwiek przyczyny projektowana moc nie została osiągnięta. W związku z tym moc turbozespołów głównych GTZA początkowo określano na 27 000 KM, jednak z inicjatywy naczelnika oddziału CKB-17 B.S. Frumkina pośpiesznie przeliczono ją uproszczoną metodą na 24 000 KM. W rezultacie do dokumentacji projektowej trafiło 48 000 KM, które nazwano „mocą pełnej prędkości”. Moc 54 000 KM oznaczała początkowo „przeciążoną”, później „maksymalną”, a w końcu „moc z forsowaniem”².

Na „siódemkach-U” dzięki zamontowaniu czwartego kotła parowego i odpowiedniemu zwiększaniu wytwarzania pary oczekiwano wzrostu mocy każdego zespołu turbin GTZA do 30 000 KM. I w tym przypadku konstruktorzy postanowili nie ryzykować, by nie znaleźć się wśród „szkudników”, wobec czego do dokumentacji trafi-



ła liczba mniejsza o 3000 KM. Tym samym, faktyczna obliczeniowa moc siłowni okrętów „projektu 7U” wynosiła 60 000 KM, a oficjalnie deklarowana – 54 000 KM.

Obawy projektantów okazały się przy tym niestety nie całkiem pozabawione podstaw. W czasie prób prototypowy niszczyciel *Gniwnyj* osiągał moc 50 000 KM, a krótkotrwałą – 53 100 KM, czemu odpowiadała prędkość 38,33 węzła i 39,37 węzła. Choć projektowana prędkość (38 węzłów) została przekroczona, mocy nie udało się osiągnąć. *Griemiaszczij* dla odmiany osiągnął w trakcie prób maksymalną moc 54 800 KM i prędkość 39,4 węzła.

Jest rzeczą zrozumiałą, że faktyczna prędkość eksploatacyjna jednostek w istotny sposób różniła się od projektowanej i od osiąganey na próbach. W oficjalnych dokumentach Głównego Sztabu WMF prędkość wszystkich „siódemek” Floty Północnej w roku 1943 wynosiła równo 37 węzłów, *Biesposzczadnyj* – 35 węzłów, *Bojkij* – 34 węzłów, *Bodryj* – 38 węzłów. W roku 1945 *Rjanyj* z Floty Oceanu Spokojnego miał osiągnąć 39,4 węzła, jednak taki rezultat był możliwy dzięki unowocześnionym kotłom, pozwalającym zwiększyć moc siłowni do 56 500 KM. W warunkach bojowych rekord prędkości należał do *Biesposzczadnyj*, który 19 marca 1943 roku przez 3 godziny szedł z prędkością 34 węzłów.

Dostarczenie mechanizmów siłowni stało się zasadniczym wąskim gardłem w realizacji programu „Wielkiej Floty”. I tak „Charkowski Turbinnyj Zawod”, który miał dostarczyć turbozespoły GTZA dla całej serii niszczycieli, od samego początku w żaden sposób nie mógł zmieścić się w ustalonych terminach. Przewidując to, radzieckie władze jeszcze w końcu 1936 roku za pośrednictwem Ludowego Komisarjatu Handlu Zagranicznego zamówiły

dla „siódemek” w brytyjskich firmach Metro-Vickers i Parsons 12 zespołów turbin głównych GTZA wraz z mechanizmami pomocniczymi. Miały one posiadać nieco mniejszą moc (24 000 KM), za to można było je uruchamiać ze stanu „zimnego”, bez wcześniejszego grzania, co teoretycznie skracało czas przygotowania jednostki do wyjścia w morze.

W marcu 1938 roku otrzymane z Wielkiej Brytanii turbiny rozdzielono między stocznie. Z 8 kompletów turbin firmy Metro-Vickers 7 przekazano leningradzkim stoczniom Nr 189 i Nr 190, a jeden skierowano do bazy Floty Bałtyckiej w charakterze rezerwowego. Cztery turbozespoły firmy Parsons trafiły nad Morze Czarne – trzy do nikołajewskiej stoczni Nr 200, a jeden do bazy Floty Czarnomorskiej w Sewastopolu.

Wszystkie turbozespoły trafiły na okręty, które zmodyfikowano według „projektu 7U”. Mechanizmy firmy Metro-Vickers otrzymały bałtyckie niszczyciele *Sławnij*, *Surowyj*, *Swiriej*, *Skoryj*, *Strogij*, *Strojnij* i *Statnij*, a mechanizmy firmy Parsons – czarnomorskie *Sposobnyj*, *Smyszłonij* i *Soobrazitielnij*. Dzięki zwiększeniu wytwarzania pary ich moc udało się podnieść do 27 000 KM, jednak wyposażone w nie okręty okazały się wolniejsze od mających siłownie krajowe. Przykładowo, *Strasznyj* z turbinami charkowskimi osiągał na próbach prędkość 39,6 węzła, podczas, gdy okręty wyposażone w brytyjskie turbiny jedynie 36,3-37 węzłów. Z drugiej strony porównanie względem ja-

2. Generalnie w dokumentach i literaturze specjalnej można napotkać liczne dane o mocy siłowni „siódemek”. Przykładowo w sprawozdaniu naczelnika Kierownictwa Budownictwa Okrętowego kadm. N.W. Isaczenkowa na spotkaniu dowódców flot w kwestii bojowego przygotowania w roku 1940 mówi się o 48 000 KM – jednak w dołączonej tabeli „normalna moc siłowni” dla niszczycieli proj. 7 określono liczbą 50 500 KM.

Zasięg niszczyciela <i>Soobrazitielnyj</i> (na podstawie rzeczywistego zużycia paliwa listopad – grudzień 1942 r.)				
Prędkość, w	15,0	17,8	20,0	23,8
Obroty turbin ob./min	150	180	200	240
Zużycie paliwa na 1 Mm	0,29	0,32	0,35	0,42
Zasięg (zapas 484 t paliwa) Mm	1680	1490	1370	1140
Liczba pracujących kotłów	1+1 w pogotowiu		2+1 w pogotowiu	

kości wykonanych mechanizmów, nie wypadało na korzyść radzieckich produktów³.

Zupełnie nowatorskie było na „siódemkach” rozmieszczenie zbiorników paliwa. Konieczność oszczędności masy i objętości zmusiła konstruktorów do przechowywania mazutu nie tylko w specjalnych zbiornikach, ale i w przestrzeni międzypodłowej. Stąd też powstała dwukrotna różnica między tak zwanym „maksymalnym” zapasem paliwa (518,8 t), a „pełnym” (252 t)⁴.

I to wszystko przy raptem 126 tonowym zapasie „normalnym”! Jednak mimo tych decyzji zasięg „siódemek” pozostawał niedostateczny. Nierzadko trzeba było improwizować. I tak, *Biesposzczadnyj* w czasie swoich wypadów ku rumuńskiemu brzegom w grudniu 1942 roku zabierał dodatkowe 85-90 t paliwa do komory amunicyjnej Nr 7 w przedziale dziobowym. Co prawda w styczniu 1943 roku specjalnym rozkazem dowództwo Floty Czarnomorskiej zakazało ładować paliwo do komór amunicyjnych, dopuszczając jednak 20 t mazutu w dziobowym zbiorniku balastowym.

Zasięg pływania określony na podstawie prób niszczyciela *Gniwnyj* wynoszący 2640 Mm przy prędkości ekonomicznej (19,83 węzła) okazał się jednak poniżej projektowanego (3000 Mm). W rzeczy samej i ta wielkość okazała się nieosiągalną. Przykładowo, w 1943 roku realny zasięg niszczycieli *Griemiaszczij*, *Gromkij* i *Gronnyj* wynosił 722-770 Mm przy pełnej prędkości i 1670 Mm przy prędkości ekonomicznej. W przypadku *Razumnyj* i *Razjariannyj* – odpowiednio 740 i 1750 Mm, dla *Bodryj* – 730 i 1300 Mm, *Bojkij* – 625 i 1350 Mm, *Biesposzczadnyj* – 770 i 1696 Mm, a dla *Rjanyj* – 959 i 2565 Mm. W przypadku „siódemek-U” sytuacja była jeszcze gorsza: 4 kotły w porównaniu z 3 w „projekcie 7” oznaczały, co jest zrozumiałe, większe zużycie paliwa, jednak miejsca na dodatkowe zbiorniki już nie było. W rezultacie w roku 1943 *Soobrazitielnyj* i *Sposobnyj* mogły pokonać z prędkością ekonomiczną jedynie 1380 Mm.

Interesujące dane o zasięgu niszczyciela *Soobrazitielnyj* otrzymano w wyniku rejsu tej jednostki w rejon wyspy Fidonisi w listopadzie-grudniu 1942 (patrz tabela powyżej).

W warunkach pogody sztormowej zasięg działania niszczycieli był, co jest zrozumiałe, jeszcze mniejszy. W czasie eskortowania transportowców z Tuapse do Bosforu i odwrotnie w listopadzie 1941 roku *Soobrazitielnyj* do czysta zużył pełen zapas paliwa, pokonując trasę raptem 1066 Mm w czasie 114 godzin.

Przyczyn prowadzących do dwukrotnego zwiększenia zużycia paliwa w porównaniu z danymi z prób fabrycznych jest wiele. Podstawowe z nich to – przeciążenie okrętów (między innymi wskutek ułożenia balastu), zwiększenie liczby pracujących kotłów w warunkach bojowych (2-3 zamiast 1 na próbach), zwiększenie liczby działających dysz w turbinach głównych w celu poprawy manewrowości, zabrudzenie kotłów, pogorszenie termoizolacji przewodów parowych, niska jakość montażu kondensatorów głównych, wykorzystywanie mazutu z dużą zawartością zanieczyszczeń, zużycie i silna korozja mechanizmów wynikająca ze słabej jakości stali. Przytoczymy tylko jeden przykład: w czasie remontu niszczyciela *Gromkij* 7 grudnia 1940 roku z kadłuba i chłodnicy jednej z turbin niskiego ciśnienia zebrano 15 wiader rdzy, przy czym żebra jednego z elementów kondensatora głównego były przeżarte na wylot. Okręt wszedł do służby mniej niż 2 lata wcześniej! Nic dziwnego, że w czasie wojny przy prędkości 20 węzłowej *Bojkij* zużywał 0,32-0,36 t paliwa na 1 milę, *Bodryj* i *Gromkij* – 0,35-0,38 t. W czasie prób odbiorczych ten wskaźnik był na poziomie 0,17-0,18 t.

Co zaś tyczy się niezawodności mechanizmów, to generalnie okazała się ona całkiem zadawalająca. W czasie wojny w toku eksploatacji turbin nierzadko dochodziło do naruszenia instrukcji obsługi. Wspomnieć należy tu przypadek natychmiastowego zejścia z kotwicy niszczyciela *Sławnij* w trakcie nalotu, gdy parę w kotłach podniesiono raptem w ciągu 17 minut, a ruszono chłodnymi turbinami bez ich

wcześniejszego rozgrzania. Poza tym *Stojkij* i wspomniany już *Sławnij* przy unikaniu pływających min i bombowców stosowały pośpieszny rewera turbin, przy czym ciśnienie kontrpary sięgało 7-10 atm. zamiast 3 atm. przewidywanych procedurami eksploatacji. We wszystkich wspomnianych przypadkach mechanizmy pracowały bez uszkodzeń.

Urządzenia i systemy pomocnicze

Okrętowa sieć elektryczna niszczycieli „projektu 7” była zasilana prądem stałym o napięciu 110-115 V. Energię elektryczną wytwarzały 3 turbogeneratory PST 30/14 wyprodukowane przez zakład „Elektrosiła” o mocy po 50 kW i 2 awaryjne generatory PN-2F o mocy po 31,5 kW, zbudowane na bazie silników wysokoprężnych Ruston. Turbogeneratory znajdowały się w przedziałach maszynowni – dwa w dziobowej i jeden w rufowej, a generatory wysokoprężne w nadbudowce na górnym pokładzie za kominem. Na niektórych okrętach (w szczególności na *Griemiaszczij*) zamontowano brytyjskie turbogeneratory firmy Metro-Vickers. Dla sieci przonośnego oświetlenia, urządzeń kotłowni i przonośnego kina wykorzystywano prąd przemienny, który wytwarzały dwa niskonapięciowe agregaty KPN-85 o mocy po 5 kW. Poza tym, dla oświetlenia awaryjnego wykorzystywano baterię akumulatorów o napięciu 24 V.

Wyposażenie elektryczne okrętów „projektu 7U” było w znacznym stopniu unowocześnione. Dwa główne turbogeneratory (marki PG-3) posiadały łączną moc 200 kW zamiast dotychczasowych 150 kW. W trybie „ruch” moc mógł zapewnić jeden turbogenerator, zaś przy pracy dwóch pozostawała rezerwa mocy 50- 60%. Jak wykazała praktyka było to ważnym walorem. Na niszczycielach „projektu 7” przy awarii jednego głównego generatora, pozosta-

3. Mimo, wyższej jakości stali z której zostały wykonane, brytyjskie turbiny także nie wytrzymały ekstremalnego reżimu eksploatacji w latach wojny. Dość powiedzieć, że koła zębate wału GTZA produkcji Parsons niszczyciela *Sposobnyj* uległy zużyciu w 60-70%.

4. Wskazane liczby dotyczą niszczyciela *Rjanyj* w roku 1945.

le drugi i trzeci były silnie przeciążone, co powodowało przepalenie bezpieczników, w rezultacie czego jednostka pozostawała czasowo bez energii elektrycznej – przykładowo z tej przyczyny 8 stycznia 1943 roku osiadł na kamieniach niszczyciel *Razjarionnyj*. „Siódemki-U” były zabezpieczone przed takimi niespodziankami.

Schemat rozprowadzania energii w „projekcie 7U” był bardziej elastyczny. W szczególności w razie potrzeby można było odłączyć odbiory drugorzędne bezpośrednio na głównych tablicach rozdzielczych. Na ostatnich jednostkach, które weszły do służby w roku 1941 (w szczególności *Sposobnyj*), zwykłe bezpieczniki w rozdzielniach elektrycznych zastąpiono bezpiecznikami automatycznymi, pozwalającymi szybciej przywrócić dostawę energii elektrycznej. Poza tym w porównaniu z „projektem 7” polepszył się dostęp do tablic rozdzielczych turbogeneratorów i generatorów wysokoprężnych.

Z mankamentów wyposażenia energetycznego „siódemek-U” wyróżnić należy szybkie zużycie łożysk turbogeneratorów PG-3 i potrzeba importowania szcottek wysokiej jakości. Do końca wojny zapas tych ostatnich został całkowicie rozchodowany, a przemysł krajowy nie wytwarzał odpowiedników podobnej jakości.

Niszczyciele „projektu 7U” wyposażono w 2 generatory wysokoprężne o mocy po 50 kW, również zbudowanych na bazie silników wysokoprężnych Ruston. Co prawda, umieszczenie jednego z nich w kotłowni było rozwiązaniem nieudanym – z powodu wysokiej temperatury i wilgotności psuł się on często. Warto zauważyć, że generatory wysokoprężne zamontowane jako środki awaryjne, często były wykorzystywane jako zwyczajne źródła energii, szczególnie w kiepsko wyposażonych miejscach postojowych w Noworosijsku, Tuapce, Poti czy Leningradzie. W rezultacie silniki szybko wypracowywały swój resurs i w trakcie wojny stopniowo były zastępowane przez krajowe M-52 „Charkowskiego Zawoda”.

Jeden z okrętów „serii stalinowskiej” – *Strasznyj* otrzymał w ramach eksperymentu wyposażenie elektryczne dostosowane do trójfazowego prądu przemiennego (otrzymał przy tym własne oznaczenie projektu – 7UE). Został wyposażony w 2 turbogeneratory o mocy po 120 kW i 2 generatory wysokoprężne po 45 kW, napięcie sieci pokładowej – 230 V, częstotliwość 50 Hz. Próby *Strasznyj* w pełni zakończono dopiero po wojnie, uznając je za pomyślne. Tym niemniej, przejście systemów elektrycznych na prąd przemienny zrealizowano w radzieckiej

flocie dopiero w latach 50-tych na niszczycielach „projektu 56”.

Niszczyciele „projektu 7” wyposażono w system przeciwpożarowy z jedną magistralą i wyjściami rurociągów na górnym pokładzie i w nadbudówkach. Na końcu każdego odgałęzienia zamontowano hydrant pożarniczy (łącznie – 25 szt.). System był obsługiwany przez 2 turbopompy pożarowe o wydajności po 45 t/godz. i ciśnieniu 16 atm. Pompy umieszczono po jednej w pierwszej kotłowni i drugiej maszynowni. Poza tym była motopompa o wydajności 50 t/godz., 5 generatorów piany i indywidualne urządzenia tłumienia ognia systemu Minimaks. Do gaszenia paliwa wykorzystywano odrębny pożarowy rurociąg parowy, podający parę nasyconą z kotłów pod dno kotła i do dowolnego zbiornika paliwowego.

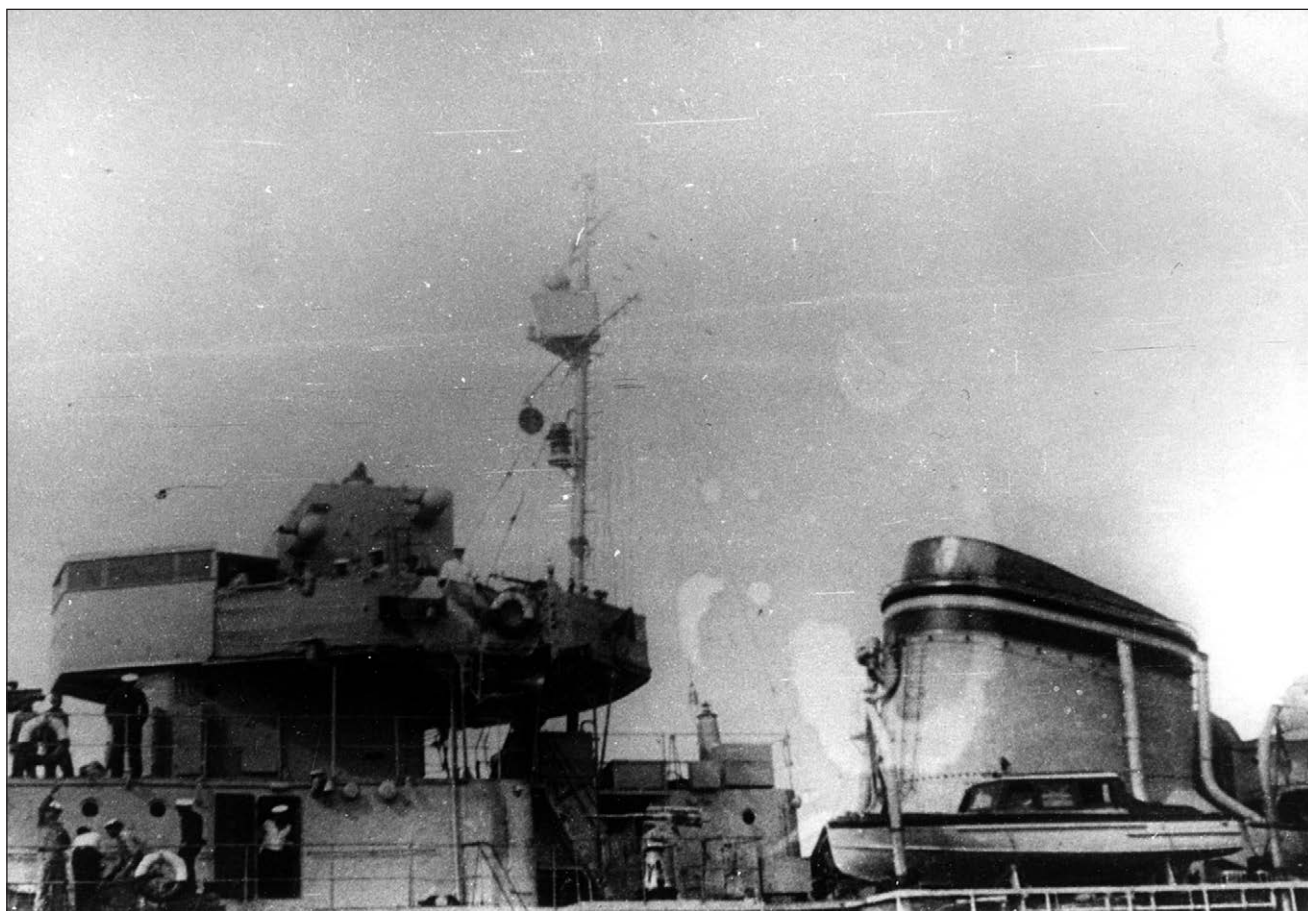
Komory amunicyjne wyposażono w systemy zraszania i zatapiania. Pierwszy był rurociągiem z otworami, umieszczonym nad stelażem z amunicją, a drugi – systemem dysz zatapiania. Oba systemy podłączone były do magistrali pożarowej.

System drenażowy obsługiwała motopompa i 9 eżektorów, z których 5 miało wydajność po 80 t/godz., 2 po – 30 t/godz. i kolejne 2 – po 10 t/godz. Warto zaznaczyć, że były to dane projektowe, w rzeczywistości zaś skład

Wciągarka kotwiczna niszczyciela *Soobrazitielnyj*. Fotografia wykonana w Poti w kwietniu 1943 roku.

Fot. zbioru A. Kuzienkova





Niszczyciel *Rjanyj*. Na żurawikach lewej burty dobrze widoczny kuter dowódcy typu „limuzyna”.

Fot. zbiory N. Afonina

środków odwadniających na poszczególnych jednostkach był różny.

Ster – pojedynczy, półzrównoważony, zamontowany w osi symetrii okrętu. System sterowniczy – elektryczny i ręczny (awaryjny). Kierowanie sterem wykonywano z pomostów: głównego i zapasowego, a także ze sterówki, zaś awaryjne – z przedziału sterowego.

Urządzenia kotwiczne obejmowały 2 elektryczne wciągarki kotwiczne, 2 kotwice Halla i pojedynczą kotwicę rufową. Masa kotwicy na „siódemce” wynosiła – 1 t, długość łańcucha kotwicznego – 184 m, na „siódemce-U” odpowiednio 1,5 t i 200 m. Masa kotwicy rufowej – 350 kg, prędkość wybierania łańcucha kotwicznego – 0,2 m/s.

Na niszczycielach „projektu 7” zamontowano po 2 reflektory bojowe MPE-9 o średnicy lustra 90 cm i 3 reflektory sygnalizacyjne o średnicy lustra 45 cm, na jednostkach „projekt 7U” – 1 reflektor bojowy MPE-6 o średnicy lustra 60 cm i 2 reflektory sygnalizacyjne o średnicy lustra 35 cm.

Zgodnie ze specyfikacją niszczyciel „projekt 7” wyposażono w pojedynczy kuter i 3 6-wiosłowe jole, a niszczyciel „projekt 7U” w jeden kuter dowódcy typu „limuzyna”, jeden

10-wiosłowy kuter żaglowo-motorowy, dwa jole 6-wiosłowe i jeden jol 2-wiosłowy. W rzeczywistości skład pokładowych środków pływających bywał różny od projektowanego.

Dźwigi pokładowe na jednostkach „projekt 7” to: 2 żurawiki do ponoszenia kutrów o udźwigu 2 t, 2 żurawiki dla joli o udźwigu 1,5 t, 2 dźwigary dla parawanów po 2 t. Na okrętach „projektu 7U” były to 2 żurawiki dla kutrów o udźwigu po 2,5 t, 4 żurawiki dla joli po 850 kg, 2 dźwigary dla parawanów po 2,7 t. poza tym wszystkie okręty miały dźwigar minowy na śródokręciu (udźwig 600 kg) i dźwigar trapowy (600 kg).

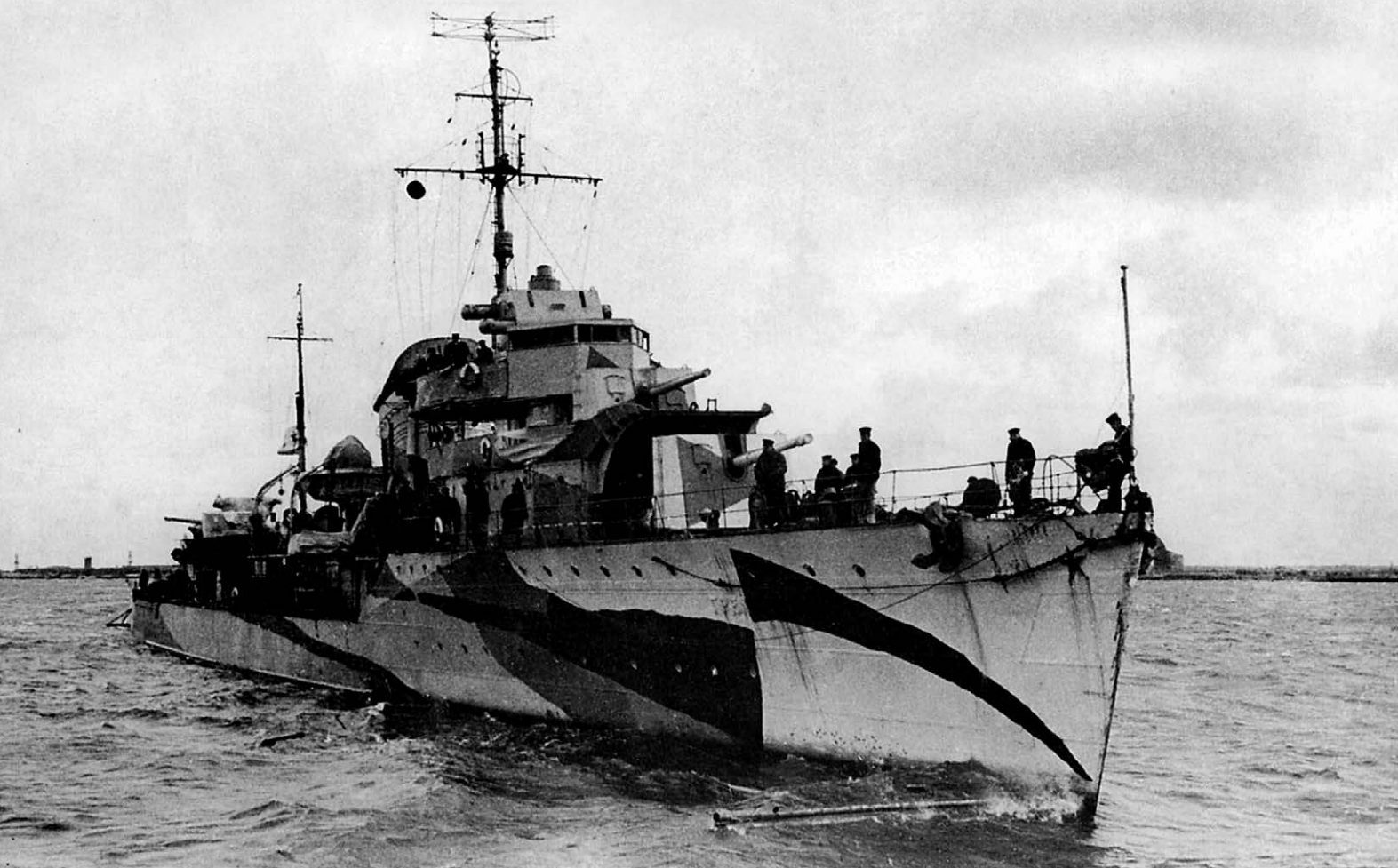
Środki wykrywania, nawigacji i łączności

W latach wojny, w pierwszej kolejności wyposażano w urządzenia radiolokacyjne (radary) jednostki Floty Północnej, które operując w warunkach nocy polarnej i niepogody najbardziej ich potrzebowały. Pierwszy radar typu 286M (produkcji brytyjskiej) otrzymał w roku 1942 *Griemiaszczij*. Później na „siódemkach” zaczęto instalować również brytyjskie radary typu 291 - otrzymała je większość niszczycieli Floty Oceanu Spokojnego oraz So-

obrazitelnyj, *Storozewoj*, *Strasznyj*, *Silnyj*, *Sławnyj*, *Swiriepyj* i *Wiceadmiral Drozd*. W samym końcu wojny w unowocześnione radary typu 286 wyposażono *Bodryj* i *Bojkij*, a w amerykańskie SF-1 – *Groznyj* i *Razjarionnyj*. Niszczyciel *Razumnyj* wyposażono w 2 radary wykrywania celów – brytyjski typu 291 i amerykański SL. W końcu, na *Gromkij*, *Strogij* i *Rjanyj* ustawiono rodzime radary „Gius-1”, przy czym na pierwszym z nich umieszczono również SL.

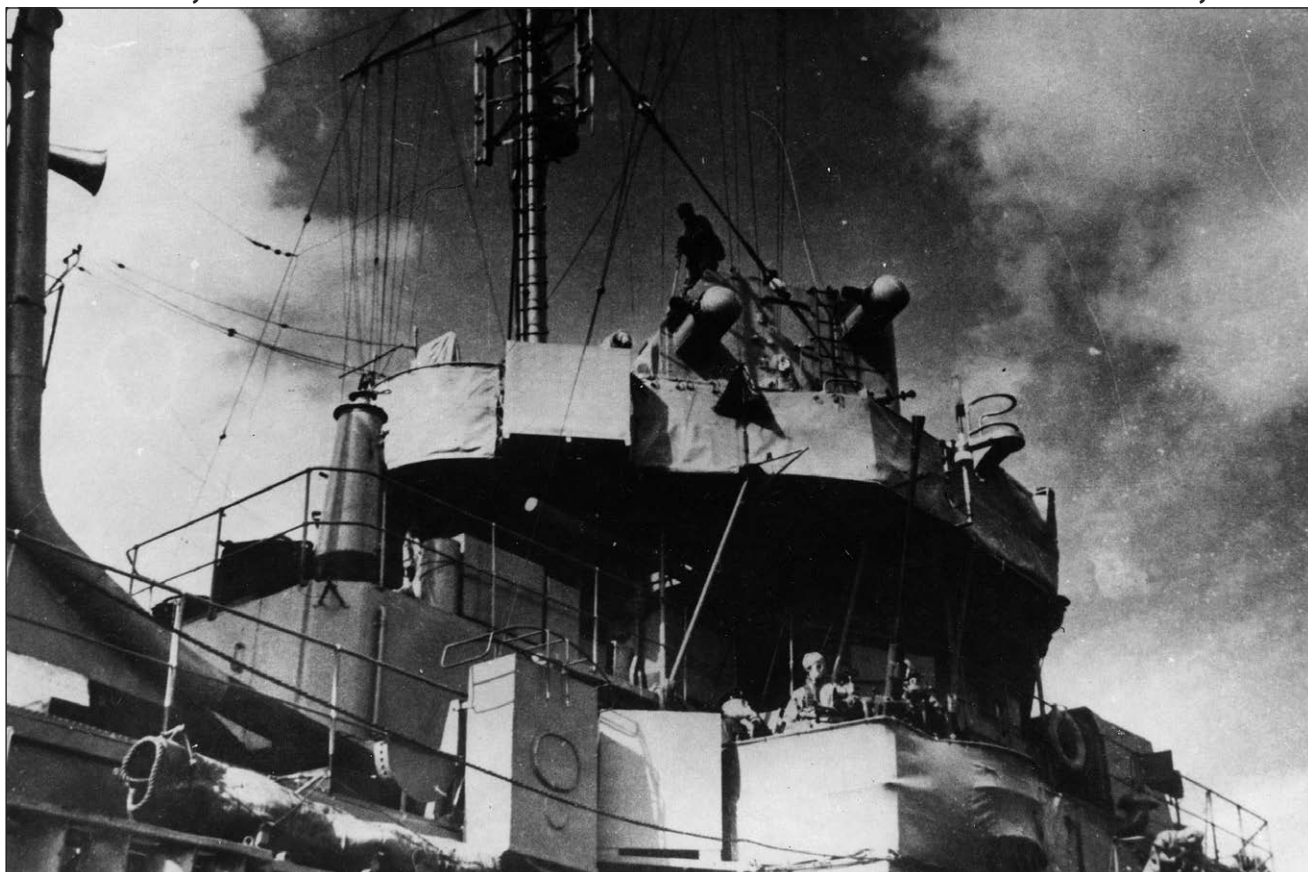
Poza radarami wykorzystywanymi do wykrywania celów, na części okrętów (*Silnyj*, *Wiceadmiral Drozd* i inne) jako uzupełnienie zamontowano radar kierowania ogniem typu 284, którego antena znajdowała się na dachu stowiska KDP.

Ze środków hydroakustycznych niszczyciele „projektu 7” i „7U” otrzymały początkowo mało efektywne szumonomiarniki „Mars” i hydrofony stacji łączności podwodnej „Arktur”. Możliwości zwalczania zagrożenia podwodnego przez radzieckie niszczyciele poważnie wzrosły, gdy zaczęto instalować na nich otrzymane w ramach „Lend-Lease” brytyjskie sonary „Dragon-128c” (ASDIC). W pierwszą taką stację wyposażono w roku 1942 *Gro-*



Widok na nadbudówkę i górny pomost niszczyciela *Biezupiecznyj*. Widoczne u góry stanowisko dowódczo-pomiarowe KDP z dwoma dalmierzami 4-metrowymi.

Fot. zbiory N. Afonina



znych, a do końca wojny znalazły się one na większości pozostających w służbie „siódemek” i „siódemek-U”.

Istnieją informacje, że bezpośrednio przez wojnę w Niemczech zakupiono kilka kompletów stacji hydroakustycznych. We wspomnieniach weteranów Floty Oceanu Spokojnego, niemiecka stacja hydroakustyczna znajdowała się na niszczycielu *Riewnostnyj*. A na *Stojkij* w sierpniu 1941 roku zamontowano „importowane urządzenie hydroakustyczne *Ultrafon*”, lecz brak jakichkolwiek szczegółów o tym urządzeniu.

Wszystkie niszczyciele „projektu 7” wyposażono w 2 dalmierze optyczne DM-4 o bazie 4-metrowej (oba znajdowały się w KDP), jeden DM-3 o bazie 3-metrowej, przeciwnocny ZD-1 o bazie 1-metrowej oraz 2 lunety stereoskopowe BST. Na „siódemkach-U” komplet dalmierzy optycznych był analogiczny, lecz zamiast ZD-1 zgodnie z projektem miało się znajdować SPN MPU A ZO. To ostatnie urządzenie otrzymała jedynie część niszczycieli, w związku z czym na pozostałych umieszczono dalmierz DM-1,5 o bazie 1,5-metrowej.

Wyposażenie nawigacyjne obejmowało: żyrokompas „Kurs-1”, 4 kompasy magnetyczne 127-mm ZMN, log typu GO, echosondę i sondę mechaniczną

ZMI. Typowe wyposażenie radiowe każdej jednostki obejmowało po jednym nadajniku „Szkwał-M”, „Buchta”, „Briz”, odbiorniko-nadajnik „Reid”, po 2 odbiorniki „Mietiel” i „Dozor”, 1 odbiornik 45-PK-1. Poza tym znajdował się również radionamiernik „Gradus-K”. W toku eksploatacji wyposażenie radiowe „siódemek” zmieniło się nieznacznie, a całkowicie wymieniono je dopiero w latach 1950-tych.

Przeciążenie, stabilność, dzielność morską

Główna przyczyna pojawienia się nieudanych okrętów w latach 1930-tych sprowadzała się do dążenia konstruktorów, by możliwie silnie uzbrojenie pomieścić w minimalnej wyporności. O ile w krajach, które podpisały tzw. Porozumienie Waszyngtońskie, było to zrozumiałe, to analogiczna sytuacja w Związku Radzieckim wzbudzała zdziwienie. Niezwiązani żadnymi zobowiązaniami czy porozumieniami radzieccy konstruktorzy wydawać by się mogło znajdowali się w bardziej komfortowej sytuacji niż ich zagraniczni koledzy. W rzeczy samej obraz był jednak odwrotny. Ostrzejszym wymaganiom w zakresie minimalizacji wyporności, nieadekwatnej do uzbrojenia podlega-

li właśnie nie Brytyjczycy, Amerykanie, Niemcy i Francuzi lecz... w sprawę osobiście wchodził sam Stalin, kontrolujący przebieg prac projektowo-konstrukcyjnych. Przyczyną tego stanu rzeczy była prosta niekompetencja wyższego kierownictwa uważającego, że koszt okrętu jest wprost proporcjonalny do jego gabarytów.

W rezultacie przeciążenie „siódemek” przekraczało wszelkie rozsądne granice. Przykładowo, niszczyciel *Gremiaszczij* zgodnie ze specyfikacją miał posiadać standardową wyporność 1425 t i pełną 1955 t. Rzeczywiście w trakcie prób w roku 1939 wielkości te wyniosły 1612 t i 2215 t, a w maju 1943 odpowiednio – 1820 t i 2350 t.

Stoczniowe próby prototypowego niszczyciela *Storozewoj* w październiku 1939 roku przyniosły przykrą niespodziankę: w czasie wykonywania zwrotu okręt uległ silnemu przechyłowi – tak, że powstało poważne zagrożenie dla jego stateczności. Pośpiesznie przeprowadzona próba przechyłu wykazała, że wysokość metacentrum zamiast 50 cm wynosiła raptem 39 cm. Równocześnie odkryto znaczne przeciążenie niszczyciela w porównaniu z projektem. Dla wyjaśnienia przyczyn zaistniałej sytuacji i usprawnienia mankamentów budowanych seryjnie

Dalmierz DM-3 niszczyciela *Biesposzczadnyj*, 1943 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



jednostek utworzono międzyresortową komisję składającą się z przedstawicieli Ludowych Komisariatów WMF i Przemysłu Stocznioowego

Staranne badania elementów konstrukcyjnych wodowanych niszczycieli wykazały, że przeciążenie wynikało z wielu przyczyn: braku dyscypliny masowej w trakcie budowy, niestosowania wielu systemów i mechanizmów o masie założonej w projekcie, licznych zmian dokonywanych na rysunkach, już w trakcie budowy. W maju 1940 roku, uogólniając doświadczenie eksploatacji pierwszych „siódemek” Ludowy Komisarz WMF N.G. Kuzniecowa w swoim sprawozdaniu dla Stalina podniósł niedostateczną wytrzymałość nadmiernie lekkich kadłubów. Kolejna komisja pod przewodnictwem W.I. Pierszina rekomendowała wzmocnienie konstrukcji pokładu dziobowego oraz burt. Zrozumiałe, zwiększało to jeszcze bardziej przeciążenie.

Badanie stateczności niszczycieli „projektu 7” i „7U” prowadzono pod kierownictwem profesora Akademii Wojenno-Morskiej kad. inż. W.G. Własowa.

Rezultaty badań okazały się mało pocieszające. Wysokość metacentrum zamiast projektowanego 1 m okazała

się w rzeczywistości znacznie niższa: na *Groziaszczij* w czasie prób stocznioowych przy wyporności standardowej 1629 t – 0,52 m, przy wyporności normalnej 1912 t – 0,69 m, na *Bystrij* w czasie prób przechyłów w roku 1940 przy wyporności standardowej 1670 t – 0,48 m, a przy normalnej 1975 t – 0,64 m. W przypadku „siódemek-U” było jeszcze gorzej. W specyfikacji sprawozdawczej niszczyciela *Sierdityj* standardowa wyporność wynosiła równo 1686 t, a wysokość metacentrum 0,63 m. W akcie odbiorczym prób stocznioowych w roku 1940 – odpowiednio 1735 t i 0,52 m. A w czasie prób przechyłów jeszcze w tym samym roku – 1835 t i 0,39 m!

Dla poprawy stateczności W.G. Własow proponował ułożenie w części dennej okrętów żeliwnych wlewów w charakterze balastu. Zwiększało to jednak jeszcze bardziej przeciążenie, wobec czego przedstawiciele CKB-17 byli przeciw. Uważali oni, że wystarczające będzie wprowadzanie płynnego balastu do zbiorników w miejsce zużytego paliwa. W październiku 1940 roku komisja pod przewodnictwem A. A. Żdanowa wybrała jednak pierwszy wariant.

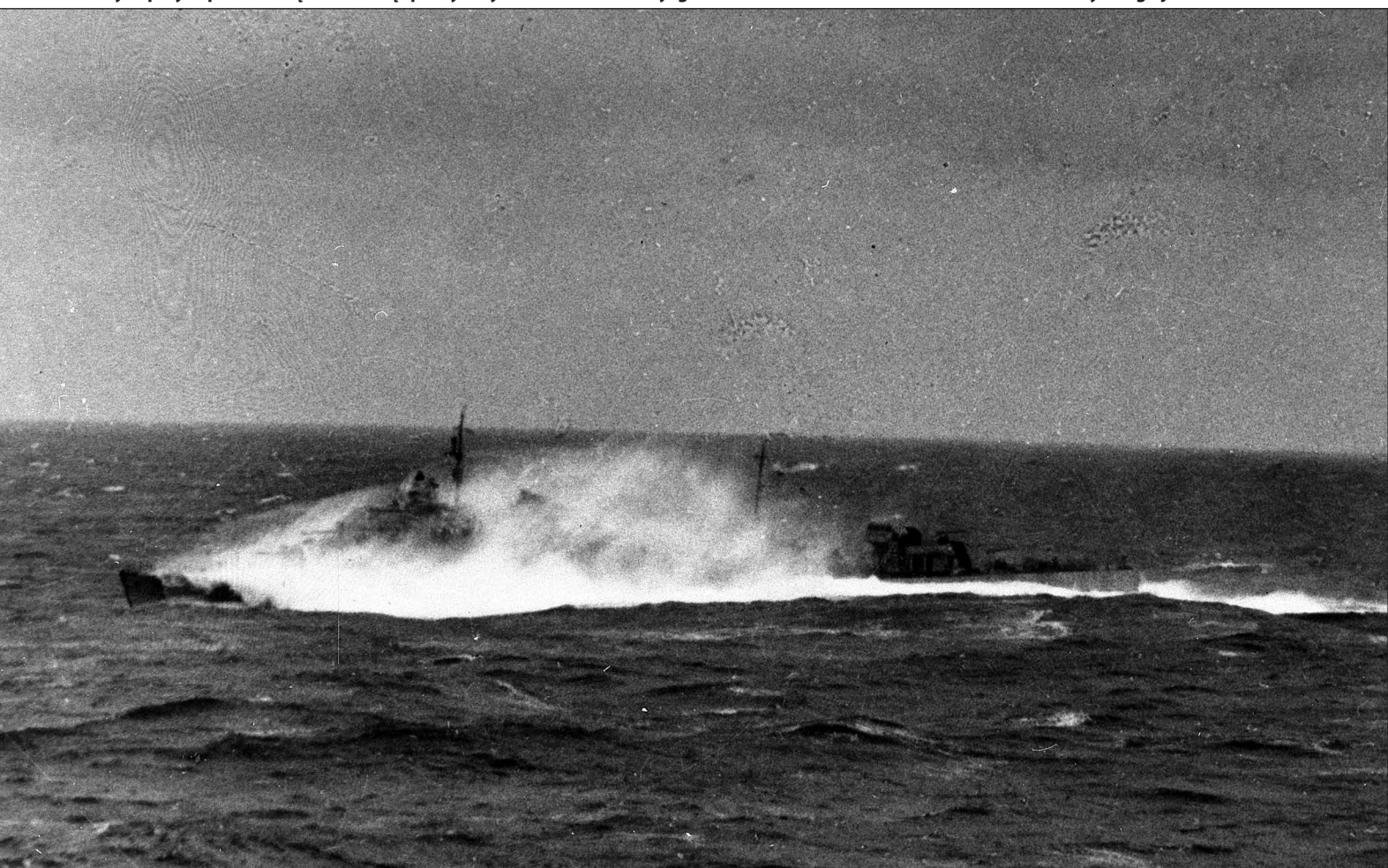
W latach 1940-1941 stały balast ułożono na *Groznyj* (82 t), *Gromkij* (80 t),

Griemiaszczij (71 t), *Razumnyj* (72 t), *Razjarionnyj* (68 t), *Sokruszitielnyj* (67 t). Od marca 1941 do lipca 1942 roku podobnym zabiegom poddano także „siódemki-U”, na *Sierdityj*, *Sławnyj*, *Strogij*, *Spokojnyj* i *Sposobnyj* ułożono po 120 t balastu, na *Strojnyj* – 126 t, *Strasznyj* – 119 t, *Sowierszennyj* i *Swobodnyj* – po 116 t, *Swiriepyj* – 110 t, a *Silnyj* – 89 t.

Trudno powiedzieć na ile takie decyzje były usprawiedliwione. Doświadczenie eksploatacji wykazały, że „siódemki” pozbawione balastu nie miały szczególnych problemów ze statecznością. Można przytoczyć niektóre cyfry: przykładowo w roku 1944 *Groznyj* przy standardowej wyporności 1855 t miał metacentrum na wysokości 0,61 m, a przy normalnej 2120 t – 0,76 m. *Groziaszczij*, który nie miał stałego balastu, w maju 1945 roku przy wyporności (1856 t i 2145 t) miał metacentrum znacznie niżej, choć jeszcze w dopuszczalnym przedziale – odpowiednio 0,42 m i 0,63 m. Jeszcze jeden przykład, w listopadzie 1941 roku niszczyciele *Soobrazitielnyj* i *Sposobnyj* eskortowały w warunkach sztormowych transportowce z Batumi do Bosforu. Na *Sposobnyj* w przestrzeni międzydennej znajdowało się 120 t żeliwnych wlewów, zaś *Soobrazitielnyj*

Niszczyciel *Bditielnyj* na sztormowym morzu, zima 1941/1942. Z uwagi na krótki pokład dziobówki i nieznaczne rozwarcie wręg dziobowych przy zapadaniu się w fale okręt pokrywały w całości obłoki bryzg.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Przeciążenie niszczycieli projektu 7 i 7U (na rok 1944)		
SKŁADNIKI WAGOWE	waga, t	
	Projekt 7U	Projekt 7
1. Wyporność standardowa wg specyfikacji	1540	1666
2. Przeciążenie strukturalne	92	101
3. Przeciążenie konstrukcyjne, w tym	185	160
- wzmocnienie kadłuba	18	39
- położenie balastu	67	120
- zmiany w układzie mechanicznym	13	1
- prace różne	87	-
4. Przeciążenie modernizacyjne, w tym		
- przebrojenie plot.	25	21
- ustawienie mbg	6	1
- ustawienie radaru i sonaru	4	-
- instalacja demagnetyzacyjna LFTI	4	3
5. Przeciążenie łączne	316	286
6. Faktyczna wyporność standardowa	1856	1972

nie posiadał balastu stałego. W chwili zwrotu na kurs powrotny, gdy na okrętach znajdowało się jeszcze po 200 t paliwa, wysokość metacentrum na *Sposobnyj* wynosiła 0,77 m, a na *Soobrazitielnyj* – 0,62 m. Po pobraniu do zbiornika 100 t wody zaburtowej wysokość metacentrum na drugim okręcie wzrosła do 0,70 m. Stopniowo zastępując zużyty mazut wodą, *Soobrazitielnyj* powrócił do bazy z metacentrum na takiej samej wysokości, podczas gdy na *Sposobnyj* obniżyło się ono do 0,60 m.

Inny ekstremalny przykład – udzielenie przez *Soobrazitielnyj* pomocy liderowi *Taszkient* w czerwcu 1942 roku. Wówczas niszczyciel, nie posiadający stałego balastu, przyjął na górny pokład około 200 t ładunku i 175 członków załogi uszkodzonego lidera i przewożonych na nim pasażerów. Mimo ogromnego przeładowania, wysokość metacentrum *Soobrazitielnyj* wynosiła 0,58 m mieszcząc się w granicach normy. Tym samym wszystkie problemy ze statecznością niszczycieli „serii stalinowskiej” można było rozwiązać bez sięgania do nadzwyczajnych środków i zwiększania ich przeciążenia.

W czasie wojny wyporność niszczycieli wzrastała jeszcze wskutek zamontowania dodatkowego wyposażenia i uzbrojenia, a także robót związanych ze wzmocnieniem kadłuba (patrz aneks 1). Próba przechylu *Stojkij* w listopadzie 1944 roku wykazała standardową wyporność 1972 t i wysokość metacentrum 0,40 m. Do tego czasu przeprowadzono prace wzmocnienia kadłuba (+39 t), ułożenie klinkieru w przedziałach kotłowni i maszynowni (+0,12 t), zamontowano przetwornicę prądu (+04 t), izolację MPU AZO (+1 t), automatyczne działa plot. 70-K

z wzmocnieniem +12,65 t), trzecie działo 34-K ze wzmocnieniem (+6,85 t), uzupełniający zapas amunicji podręcznej (+2,2 t), miotacze bomb głębinowych ze wzmocnieniem (+0,78 t), system LFTI (+3,28 t), zdjęto kuter dowódcy (-2,9 t), 6-wiosłowy jol (-0,8 t), stelaże torped zapasowych (-0,8 t), półautomatyczne działa 21-K (-1,48 t). Generalne dane dotyczące przeciążenia okrętów „projekt 7” i „7U” zamieszczono w tabeli. Pełna wyporność bałtyckich „siódemek-U” w końcu wojny wynosiła 2530-2690 t.

Niszczyciele czarnomorskie (w szczególności *Soobrazitielnyj*) miały standardową wyporność mniejszą o 82 t od specyfikacji dzięki zastosowania lżejszych turbin firmy Parsons i urządzeń pomocniczych firmy „Wir”.

Dzielność morską „siódemek” pozostawiała wiele do życzenia, nawet gdy uwzględnimy fakt, że wymagania w tym zakresie w latach 1930-tych w istotny sposób różniły się od dzisiejszych. Z powodu wąskiej części dziobowej kadłuba niszczyciele silnie zapadały się w fale, przy stanie morza 8° ich prędkość spadała do 5-8 węzłów. Już przy 6° falowaniu poruszanie się po górnym pokładzie było niemożliwe i pomieszczenia rufowe, do których wiodło wejście z pokładu, były niedostępne. W przypadku niszczycieli „projekt 7U” dzielność morską była jeszcze słabsza, przesunięcie nadbudówki w kierunku dziobu zwiększyło jeszcze zapadanie się w fale. Mankament ten nie oddziaływał tak silnie, bowiem „siódemki-U” operowały jedynie na zamkniętych teatrach wojennych Morza Czarnego i Bałtyku. Wyjście tych jednostek na akweny Północnego Oceanu Lodowego czy Oce-

anu Spokojnego niewątpliwie spowodowałaby potok narzekań pod adresem projektantów.

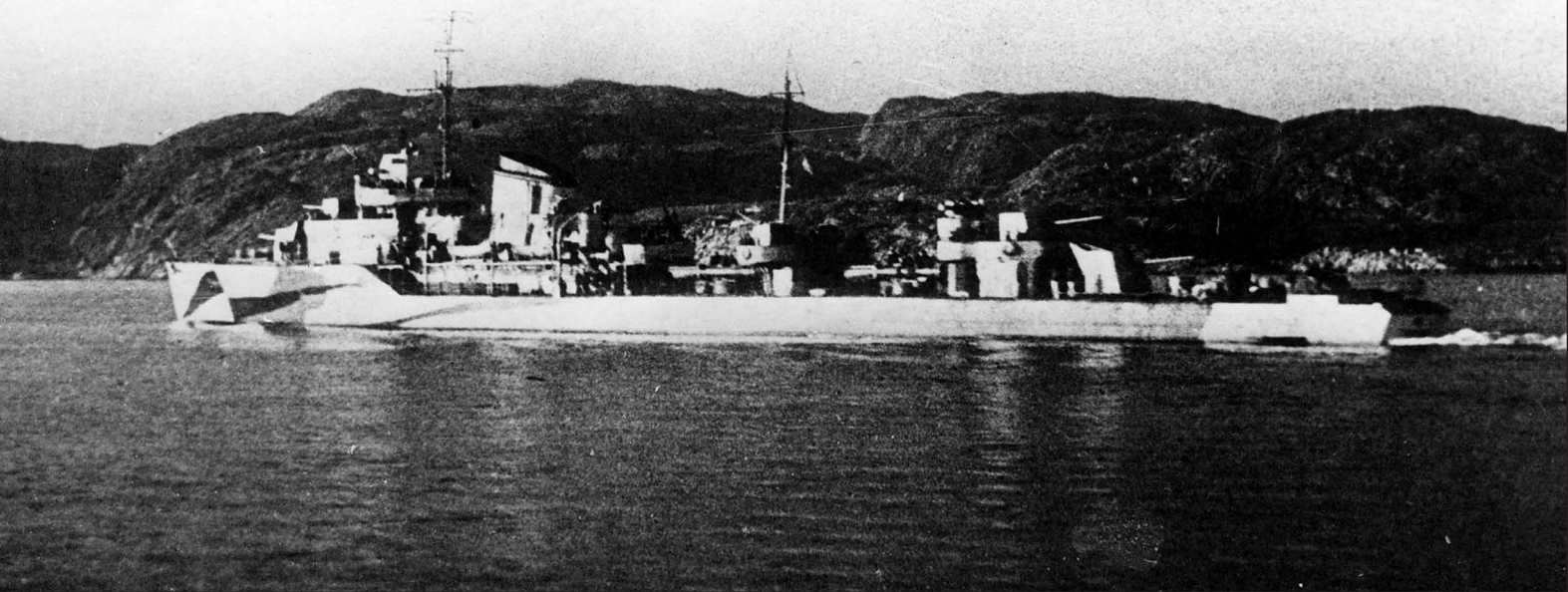
Zdolność manewrowa „siódemek” była w pełni zadowalająca. Promień pełnego zwrotu niszczyciela przy wychyleniu steru o 25° i prędkości 24 węzły wynosił 730 m, a przy prędkości 36 węzłów – 950 m. Przy komendzie „stop” idący z prędkością 24 węzłów okręt pokonywał inercyjnie 1000 m w czasie 5 minut. *Sposobnyj* w trakcie prób przy wychyleniu steru o 15° i prędkości 35 węzłów wykonywał zwrot o 180° w czasie 2 minut 10 sekund, a przy prędkości 20,5 węzła – czasie 5 minut 10 sekund.

W materiałach komisji W.G Własowa odnotowano, że w trakcie wykonywania zwrotu niszczyciele „projektu 7” i „7U” nabierały bardzo silnego przechyłu (do 20°-25°). W czasie wojny rejestrowano jedynie jeden przypadek, gdy przechył osiągnął 20° - w roku 1941, gdy *Stojkij* uchylił się od torpedy przerzucając ster o 26° przy pełnej prędkości. Za to w czasie sztormów przechył niektórych niszczycieli sięgał 50° - w szczególności dotyczyło to *Soobrazitielnyj* w trakcie wspomnianego już marszu do Bosforu w roku 1941.

Pomieszczenia mieszkalne i załoga

Zgodnie z etatem czasu pokoju w roku 1940 liczebność załogi niszczyciela „projekt 7” wynosiła 197 ludzi (15 oficerów, 44 podoficerów i 138 marynarzy), a „projekt 7U” – 207 osób (15 oficerów, 45 podoficerów i 147 marynarzy). Później w wyniku instalacji dodatkowego uzbrojenia plot., sprzętu radiolokacyjnego i innego wyposażenia liczebność załogi uległa istotnemu wzrostowi. Na wszystkich „siódemkach” Floty Północnej w latach 1942-1943 załoga składała się z 246 ludzi (15 oficerów, 52 podoficerów i 179 marynarzy), a na *Rjanyj* była mniejsza o 10 osób (14 oficerów, 51 podoficerów i 171 marynarzy). Na czarnomorskim *Sposobnyj* (projekt 7U) w roku 1943 składała się ona z 271 ludzi (15 oficerów, 57 podoficerów i 199 marynarzy).

Oficerowie zajmowali kabiny – 3 jednomiejscowe i 6 dwumiejscowych, zaś podoficerowie i marynarze – 5 kubryków na dolnym pokładzie. Zgodnie z projektem „siódemka” miała dysponować jedynie 87 miejscami do spania (67 stacjonarnymi i 20 podwieszanymi kojami). Później w wyniku zabudowania dodatkowych miejsc odpoczynku w różnych pomieszczeniach liczba



Griemiaszczij po demontażu osłon nad działami Nr 1 i Nr 4 artylerii głównej i przebudowie tarcz ochronnych na typ stosowany na niszczycielach czarnomorskich, około 1943-1944. Uwagę zwraca kamuflaż okrętu z tego okresu. Fot. zbiory Siergieja Bałakina

miejsc sypialnych wzrosła do 161, jednak mimo wszystko było to mało. W tej sytuacji marynarze i podoficerowie często spali na swoich stanowiskach bojowych, na pokładzie lub we dwójkę w jednej koi.

Malowanie i wyróżniki zewnętrzne

W toku seryjnej budowy do dokumentacji roboczej niszczycieli wnoszono liczne zmiany, które znalazły swe odbicie w wyglądzie zewnętrznym. Koszulki na osłonach ochrania-

jących załogę działa Nr 1 i Nr 4 kal. 130 mm, posiadały jedynie bałtyckie (w tym te przemieszczone na Północ) i pierwsze niszczyciele Oceanu Spokojnego, później je zdemontowano, zastępując na bazie czarnomor-

„Siódemki” Floty Oceanu Spokojnego w 1945 roku. Co ciekawe, pierwszy i trzeci okręt mają kamuflaż, a stojący między nimi niszczyciel (prawdopodobnie *Riezkij*) jest w całości pomalowany na kolor szary. Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Na Morzu Czarnym niszczyciele *Bodryj* i *Soobrazitelnyj* otrzymały niezwykle malowanie maskujące – z płynnym przejściem od odcienia ciemnego do jasnego. Na fotografii – *Soobrazitelnyj* w 1943 roku.
Fot. zbiory Witalija Kostriczenki

skiego doświadczenia lekkimi koszulkami na tarczach ochronnych samych dział. Na wszystkich „czystych” „siódemkach” leningradzkiej i nikołajewskiej budowy tarcze dział B-13 były prostokątne, na ostatnich pacyficznych – zaokrąglone (działa B-13-2s). Wśród „siódemek-U” w działa z prostokątnymi tarczami uzbrojono jedynie pierwsze okręty bałtyckie. Interesujące, że koszulki na tarczach dział B-13-2s we Flocie Oceanu Spokojnego, Bałtyckiej i Czarnomorskiej posiadały różne kształty (wyjątek stanowił czarnomorski *Swobodnyj* – na którym były „bałtyckie”).

Na późnych pacyficznych jednostkach „projektu 7” brak było deflektorów na rurach systemu wentylacyjnego trzeciego przedziału kotłowni – zostały one przerobione wg wzoru „projektu 7U”. Na seryjnych niszczycielach różnie wyglądały także komin kam-buzów: na pierwszych „czystych” „siódemkach” były one wyprowadzone we wnętrzu masztu głównego, na późniejszych jednostkach były krótsze i znajdowały się obok masztu. Antena radiomiarownika, początkowo umieszczona na platformie reflektorów za kominem, była stopniowo na wszystkich jednostkach przenoszona na maszt przedni. Prototypowy czarnomorski *Bodryj* wyróżniał się zewnętrznie kształtem sterówki, wzorowanej na rozwiązaniu zastosowanym na liderach typu „Leningrad”.

Na bałtyckich „siódemkach” poza *Groziaszczij* i *Stierieguszczij*, a także *Griemiaszczij*, *Gromkij Striemitielnij* z Floty Północnej i *Rjanyj*, *Riezwyj*, *Rieszytielnij* (1) z Floty Oceanu Spokojnego KDP stał na niskim postumencie, tak, że częściowo zakrywała go sterówka. Na pozostałych jednostkach „projektu 7”, w tym na wszystkich czarnomorskich, poczynając od *Bystryj*, wysokość podstawy pod KDP była o 0,5 m wyższa. W toku remontów i modernizacji KDP na niektórych pierwszych „siódemkach” zostały podniesione – na *Rjanyj* już w czasie wojny, a na pozostałych – w okresie powojennym.

W okresie wejścia do służby niszczyciele były malowane na kolor szary. Podwodna część kadłubów okrętów budowy leningradzkiej była pokrywana kuzbass-lakierem, czarnomorskie i pacyficzne – zestawem przeciw porostom „Internacional” Nr 1 lub Nr 2 (w kolorze ciemnoczerwonym lub zielonym). Górny pokład na „siódemkach” Floty Północnej w celu walki z korozją niekiedy nacierano mazutem lub olejem, co niestety, powodowało, że był bardzo śliski.

Początkowo na burtach białą farbą nanoszono litery (GN – *Gniewnyj*, GSzcz – *Griemiaszczij*, BD – *Bodryj*, BS – *Bystryj*, RN – *Rjanyj*, SSzcz – *Stierieguszczij*, i inne), lecz 15 czerwca 1941 roku zostały one usunięte oficjalnym rozkazem. Zamiast

liter we Flocie Północnej i Czarnomorskiej wprowadzono dwucyfrowe numery: 01 – *Griemiaszczij*, 02 – *Gromkij*, 03 – *Groznyj*, 04 – *Sokru-szytielnij*, 05 – *Striemitielnij*, 21 – *Bodryj*, 22 – *Bojkij*, 23 – *Biezupriecznyj*, 24 – *Biesposzczadnyj*, 25 – *Bditielnij*, 32 – *Smyszlonij*, 33 – *Soobrazitelnyj*, 34 – *Sposobnyj*, 36 – *Swobodnyj* (dla czarnomorskich okrętów pierwsza cyfra oznaczała numer dywizjonu, a druga – porządkowy numer w dywizjonie). 19 lipca 1942 roku wszystkie pozostałe we Flocie Czarnomorskiej niszczyciele skupiono w jeden dywizjon, zmieniając numery burtowe: 13 – *Soobrazitelnyj*, 14 – *Sposobnyj*, 15 – *Bodryj*, 16 – *Bojkij*, 17 – *Biesposzczadnyj*. Jesienią 1944 roku nastąpiła kolejna reorganizacja dywizjonu: 11 – *Soobrazitelnyj*, 13 – *Bodryj*, 14 – *Bojkij*. Przybyłe do Floty Północnej *Razumnyj* i *Rajzarionnyj* otrzymały numery 05 i 06.

Na Bałtyku i Oceanie Spokojnym w latach wojny nie było numerów burtowych, jednak dalekowschodnie jednostki posiadały na kominach czerwone, niebieskie lub żółte paski, każdy kolor odpowiadał swojemu dywizjonowi. Numery burtowe na okrętach tych flot pojawiły się już po zakończeniu wojny. Maskujące malowanie „siódemek” na Bałtyku i Północy zaczęto stosować w roku 1941, na Morzu Czarnym – w 1942, a na Oceanie Spokojnym – przypuszczalnie w 1945.

Charakterystyka taktyczno-techniczna niszczyciela *Griemiaszczij* (1942)

ELEMENTY KONSTRUKCYJNE

Wymiary: długość maks. 112,5 m, szerokość 10,2 m, zanurzenie przy normalnej wyporności dziobem 3,8 m, rufą 3,9 m, zanurzenie przy pełnej wyporności dziób 3,9 m, rufa 4,1 m, najbardziej wystająca część 5,02 m

Wyporność: standardowa 1855 t, normalna 2125 t, pełna 2400 t

Wysokość metacentrum przy standardowej wyporności 0,56 m, przy wyporności normalnej – 0,87 m, przy standardowej wyporności z minami na górnym pokładzie – 0,40 m

Wysokość od linii wodnej do pokładu dziobówki 5,46 m, do pokładu górnego 2,86 m, do pomostu 9,8 m, do stanowiska dalmierza 14,1 m

Współczynnik pełnotliwości kadłuba 0,446

Okres przechyłów burtowych 8 sek.

MECHANIZMY

Typ siłowni: 2 główne zespoły turbin trójkadłubowych typu mieszanego akcyjno-reakcyjnego i 3 wodnorurkowe kotły typu trójwalczakowego

Moc: 48 000 KM (wg dokumentacji projektowej) przy 415 obrotach/minutę

Pędniki: 2 śruby napędowe o średnicy 318 cm i skoku 365 cm

Parametry pary: ciśnienie 26,5 atm., temperatura 350°C

Paliwo: mazut, zapas normalny 250 t, pełny – 450 t, maksymalny – 500 t

Prędkość: maksymalna 37 węzłów, pełna 36 węzłów, ekonomiczna 19 węzłów

Zasięg: przy pełnej prędkości 770 Mm, z prędkością ekonomiczną 1670 Mm

Zużycie paliwa na pokonanie 1 Mm: przy pełnej prędkości 0,61 t, przy prędkości ekonomicznej 0,275 t (dane dla niszczyciela *Groznyj*)

Cyrkulacje: przy prędkości 29,8 węzłów i przełożeniu steru 15° - 7,7 kabla, przy prędkości 18,8 węzła i przełożenia steru 25° - 4,2 kabla (dane dla niszczyciela *Groznyj*)

Zapasy wody kotłowej – 48 t (wg projektu 38 t), wody pitnej i sanitarnej – 12 t (wg projektu 15 t)

Czas przygotowania maszyn do ruchu; normalny – 2 godz., przyspieszony – 45 minut

Energia elektryczna: 3 prądnice prądu stałego, każda o mocy po 50 kW (napięcie 115 V) i awaryjny generator wysokoprężny o mocy 30 kW

System drenażowy: 13 stałych eżektorów (pomp) (o wydajności od 10 do 100 t/godz.) i 2 eżektory przenośne (o wydajności po 20 t/ godz.)

UZBROJENIE

Artyleryjskie: 4 x 130 mm B-13-2s (zapasy amunicji 600 pocisków), 2 x 76 mm plot. 34-K (zapasy amunicji 540 pocisków), 4 x 37 mm plot. automatyczne 70-K (zapasy amunicji 4000 pocisków), 2 x wkm-y 12,7 mm DSzK i 2 podwójnie sprzężone wkm-y Colt-Browning,

Torpedowe: 2 wyrzutnie torpedowe 39-Ju z 6 torpedami 53-38,

Minowe: możliwość zabrania na górny pokład do 50 min KB-3 lub do 80 wz. 1908 r.

Do zwalczania okrętów podwodnych: 2 miotacze bomb głębinowych i 2 zrzutnie bomb głębinowych Zapasy bomb głębinowych – 30 B-1 i 24 M-1

Chemiczne: aparatura dymotwórcza DA-1 i DA-2B

Do zwalczania min: instalacja (oplotka) demagnetyzacyjna LFTI

ŚRODKI OBSERWACJI, NAWIGACJI I ŁĄCZNOŚCI

Dalmierze optyczne: 2 DM-4 (w KDP), 1 DM-3, 1 ZD-1 i 2 stereolunety BST

Stacje radiolokacyjne: typ 286-M

Stacja hydroakustyczna: „Arktur”, w 1943 roku wymieniona na ASDIC

Radiostacje: nadajnik „Szkwał-M”, „Buchta”, „Briz”, nadajnik-odbiornik „Rejd”, odbiorniki „Dozor” (2 szt.), „Mietiel” (2 szt.) i 45-PK-1.

Radionamiernik: „Gradus-K”

Reflektory: MPE-9 o średnicy lustra 90-cm (2 szt.)

Wypożyczenie nawigacyjne: żyrokompas „Kurs-1”, 4 kompasy magnetyczne 3MI 127-mm, log typu GO, echosonda i sonda mechaniczna 3MI

ZAŁOGA

Oficerów 15, podoficerów 52, marynarzy 179 (łącznie 246 osoby). W marcu 1945 roku załoga wzrosła do 248 osób.

Uwagi: Charakterystyka taktyczno-techniczna *Griemiaszczij* niewiele różniła się od parametrów innych „bliźniaczych” okrętów. Największe różnice dotyczyły danych eksploatacyjnych dotyczących efektywności siłowni i kwestii prędkości oraz zasięgu. Występowały również różnice konstrukcyjne. Przykładowo, w taktycznym formularzu prototypowego niszczyciela serii *Gniwnyj* podano długość maks. 112,86 m. Na „siódemkach” ostatnich serii stanowisko dowodzenia (KDP) umieszczono 0,5 m wyżej. Czarnomorski *Bodryj* miał pomost bardzo różniący się od swoich „bliźniaków”. Etatowa załoga w czasie pokoju (1940 r.) obejmowała 197 ludzi: 15 oficerów, 44 podoficerów i 138 marynarzy.

Charakterystyka taktyczno-techniczna niszczyciela *Soobrazitelnyj* (1943)

ELEMENTY KONSTRUKCYJNE

Wymiary: długość maks. 112,5 m

szerokość 10,2 m

zanurzenie przy normalnej wyporności na dziobie, 3,39 m, na rufie 3,92 m, zanurzenie przy pełnym obciążeniu na dziobie 4,25 m, na rufie 4,15 m, najgłębiej zanurzony element 5,05 m

Wyporność: standardowa 1854 t, normalna 2139 t, pełna 2404 t

Wysokość metacentrum przy wyporności standardowej 0,56 m, przy wyporności normalnej 0,81 m, przy wyporności pełnej 0,87 m, przy najniższym obciążeniu 0,45 m

Wysokość od linii wodnej do pokładu dziobówki 4,9 m, do pokładu górnego 1,9 m, do pomostu 8,2 m, do stanowiska dalmierza 12,3 m

Współczynnik pełnotliwości kadłuba 0,446

MECHANIZMY

Typ siłowni: 2 główne zespoły turbin akcyjno-reakcyjnych systemu Parsons i 4 kotły wodnorurkowe z bocznymi ekranami

Moc: 54 000 KM

Pędniki: 2 śruby napędowe o średnicy 318 cm i skoku 365 cm

Parametry pary: ciśnienie 27,5 atm., temperatura 340°C, wydajność pary 4 x 80 t/godz.,

Paliwo: mazut. Zapas normalny 252 t, maksymalny 493 t.

Prędkość: maksymalna 36,8 węzła, pełna 35,28 węzła, ekonomiczna 20,17 węzła, z parawanami 17,2 węzła*

Zasięg: przy pełnej prędkości 700 Mm, z prędkością ekonomiczną 1380 Mm

Zużycie paliwa na pokonanie 1 Mm: przy pełnej prędkości 0,7 t, przy prędkości ekonomicznej 0,34 t

Cyrkulacja: przy prędkości 35 węzłów i wyłożeniu steru 15° - 7,5 kabla, przy prędkości 20,5 węzła i przełożeniu steru 25° - 3,5 kabla. Zapas wody: kotłowej 53 t, pitnej i sanitarnej 14 t

Czas przygotowania maszyn do ruchu: normalny - 2 godz., przyśpieszony - 1 godz.

Energia elektryczna: 2 turbogeneratory PG-3 prądu stałego, każdy o mocy 100 kW, 2 generatory wysokoprężne każdy o mocy 50 kW

UZBROJENIE

Artyleryjskie: 4 x 130 mm B-13-2S (zapas amunicji 600 pocisków), 2 x 76 mm plot. 34-K (zapas amunicji 600 pocisków), 7 x 37 mm plot. automatyczne 70-K (zapas amunicji 2000 pocisków) 4 wkm-y 12,7 mm DSzK i 2 sprzężone podwójnie wkm-y Colt-Browning

Torpedowe: 2 wyrzutnie torpedowe 1-N z 6 torpedami 53-38

Minowe: możliwość zabrania na górny pokład 58 min KB lub 62 miny wz. 1926 lub 96 min wz. 1912

Do zwalczania okrętów podwodnych: 2 miotacze bomb głębinowych BMB- i 2 zrzutnie bomb głębinowych. Zapas bomb głębinowych - 10 B-1 i 20 M-1

Chemiczne: aparatura dymotworcza DA-2B i PNA-1, 20 petard dymnych MDSz

Do zwalczania min: instalacja (oplotka) demagnetyzacyjna LFTI

ŚRODKI OBSERWACJI, NAWIGACJI I ŁĄCZNOŚCI

Dalmierze optyczne: 2 DM-4 (w KDP), 2 DM-3

Stacje hydroakustyczne: „Arktur” i „Dracon-128s” (ASDIC)

Radiostacje: nadajniki „Szkwał-M”, „Briz”, „Buchta”, nadajniko-odbiornik „Rejd”, odbiorniki „Dozor” (2 szt.) i 45-PK-1

Radionamiernik: „Gradus-K”

Reflektory: jeden o średnicy lustra 60-cm, 2 sygnalizacyjne o średnicy lustra 35-cm

Wyposażenie nawigacyjne: żyrokompas „Kurs-1”, 4 kompasy magnetyczne 127 mm, log typu GO, echosonda EMS-2

SZALUPY I WYPOSAŻENIE PRZEŁADUNKOWE

Kutry samobieżne: jeden dowódcy i jeden 10-wiosłowy motorowo-żaglowy

Środki wiosłowe: 2 jole 6-wiosłowe, jeden jol 2-wiosłowy

Żurawiki szalupowe: 4 po 850 kg dla joli 6-wiosłowych, 2 po 2500 kg dla kutra dowodcy

Pozostałe urządzenia: mini bom 600 kg, 2 bomby dla parawanów po 2700 kg, żurawik dla trapu 650 kg

ZAŁOGA

Oficerów 15, podoficerów 57, marynarzy 197 (łącznie 271 osób)**

Uwagi:

* dane dla bliźniaczego niszczyciela *Sposobnyj*. Są informacje, że maksymalna prędkość *Soobrazitelnyj* wynosiła 36 węzłów

** załoga *Storozewoj* w roku 1940 liczyła łącznie 207 ludzi: 15 oficerów, 47 podoficerów i 147 marynarzy

Służba bojowa



Niszczyciele 1 Dywizjonu OLS manewrują na Zatoce Fińskiej, 1940 rok. Fotografii wykonano z pokładu *Smietliwyj*, po prawej widoczne *Gordyj* i *Gniewnyj*, po lewej krążownik *Kirow*.
Fot. N. Ananin

Flota Bałtycka

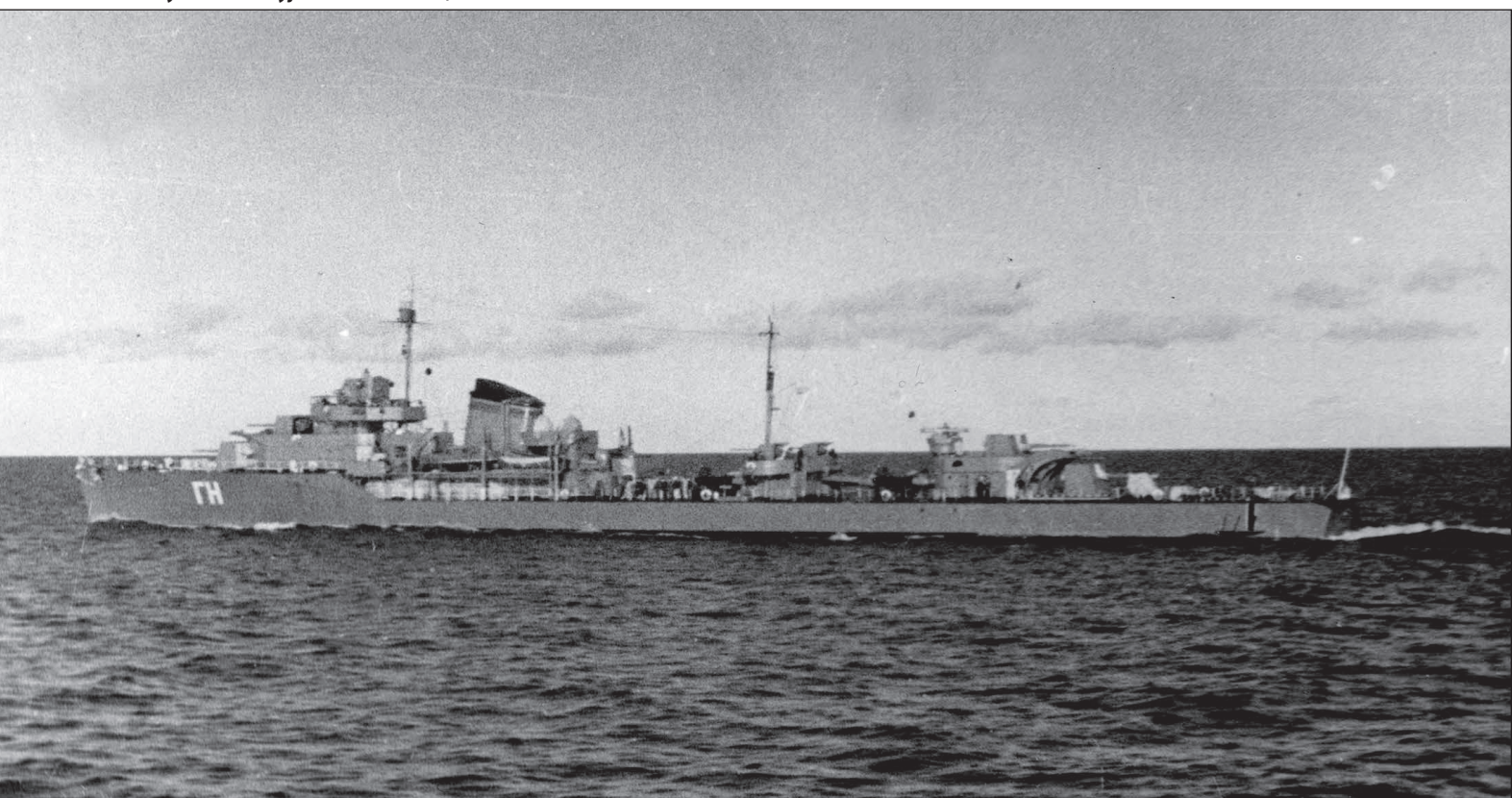
Odznaczona Orderem Czerwonego Sztandaru Flota Bałtycka do początków Wielkiej Wojny Ojczyźnianej była najpotężniejszą ze wszystkich czterech flot ZSRR mającą w swym składzie 2 okręty liniowe, 2 krążowniki, 2 lidery i 21 niszczycieli. Z tych ostatnich 6 należało do typu „Nowik”, 5 – do „projektu 7”, a 9 – do „projek-

Niszczyciel *Gniewnyj* na redzie Tallina, 1940 rok.

tu 7U”. Organizacyjnie flota składała się z Eskadry i Oddziału Sił Lekkich (OLS). Wszystkie 5 „czystych” bałtyckich „siódemek” stanowiło 1 Dywizjon Niszczycieli OLS. „Siódemki-U” wchodziły w skład swoim zespołów: *Storożewoj*, *Stojkij*, *Silnyj* i *Sierdityj* stanowiły 2 Dywizjon Niszczycieli OLS, *Smielnyj*, *Strasznyj* i *Swiriepyj* – 4, *Sławnyj* i *Surowyj* – 5 Dywizjon Eskadry.

Z 13 bałtyckich okrętów „projektu 7U” do 22 czerwca 1941 roku do służby weszło 9 (wliczając w to *Strasznyj* i *Swiriepyj* których akty odbiorcze podpisano w tym dniu), *Skoryj* i *Statnyj* przyjęto w trybie błyskawicznym w ciągu najbliższego miesiąca i włączono do 4 i 5 Dywizjonu Niszczycieli Eskadry. *Strogij* i *Stojkij* weszły do służby umownie, a faktyczne próby

Fot. N. Ananin





Niszczyciel *Gniwnyj* w 1941 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

państwowe przeszły dopiero po zakończeniu wojny.

W latach wojny sytuacja na frontach tak się ułożyła, że Flota Bałtycka prowadziła bardzo niewielki wachlarz zadań. Niszczyciele działały dostatecznie aktywnie jedynie w roku 1941 na ograniczonych akwenach Zatoki Fińskiej i Ryskiej. Od roku 1942 duże okręty nawodne nie wychodziły już w morze.

Gniwnyj

Prototypowa jednostka serii. Formalnie wszedł do służby w październiku 1938 roku, faktycznie – w grudniu. Uczestniczył w wojnie z Finlandią (14-15 grudnia 1939 roku ostrzeliwał nieprzyjacielskie baterie na wyspach Ute i Kirkkomansaari, wyrzeliwując 34 pociski kal. 130 mm, poza tym w trakcie ognia plot. zużyto 4 pociski kal. 76 mm, 22 kal. 45 mm i 71 naboju kal. 12,7 mm). Do wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej wchodził w skład oddziału sił lekkich KBF bazując w Rydze (Ust-Dwiński).

W pierwszym dniu wojny dowódca oddziału sił lekkich otrzymał rozkaz zabezpieczenia operacji minowania wyjścia z Zatoki Fińskiej. Na czele zespołu wyszedł w morze *Gniwnyj*, a za nim – krążownik *Maksim Gorkij*, niszczyciele *Gordyj* i *Stierieguszczyj*. Jednostki trzymały kurs prosto na pole minowe „Apolda”, wystawione w przeddzień przez niemieckie stawiace min *Tannenberga*, *Hansenstädt* *Danzig* i *Brummer*.

23 czerwca 1943 roku o godz. 03:45 w odległości 16 Mm od latarni morskiej *Tahkuna* *Gniwnyj* zahaczył le-

wym parawanem minę, która eksplodowała przy samej burcie. Okręt podskoczył tak, że szalupa z prawej burty przeleciała przez platformę reflektorów i upadła na pierwszą wyrzutnię torpedową. Torpedy zerwały się ze stoperów i wypadły ze swych rur wyrzutni, opierając się o ścianę znajdującej w przodzie nadbudówki. Dziobowa część okrętu do wręgi nr 44 wraz z działem Nr 1 kal. 130 mm oderwała się od kadłuba i momentalnie zatonała. Zginęło 20 ludzi, a kolejnych 23 odniosło rany.

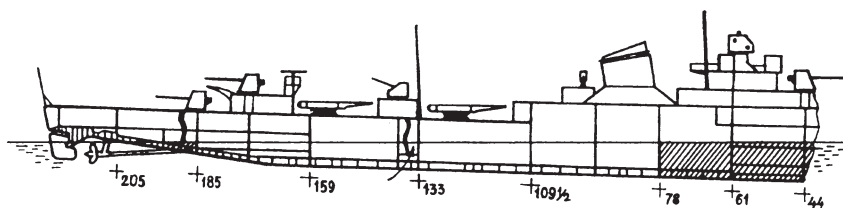
W rezultacie wstrząsu większość mechanizmów pomocniczych, w tym wszystkie turbinowe pompy pierwszej kotłowni, zostały wyrwane z fundamentów, a rurociągi zniszczone. Ciśnienie w kotłach spadło (w kotle Nr 1 praktycznie do zera), co wstrzymało pracę głównych turbin i turboagregatów. We wszystkich przedziałach zgasło światło, oświetlenie awaryjne nie pracowało, bowiem przed wyjściem w morze akumulatorów nie załadowano. Generator dieslowy nie udało się uruchomić, bowiem torpeda, która uderzyła w jego pomieszczenie zdefor-

mowała ściankę, niszcząc akumulator rozruchowy.

Gródź na wrędze nr 44 została uszkodzona, tracąc wodoszczelność. Zewnętrzne poszycie lewej burty i wewnętrzna grodzie ograniczająca zbiorniki paliwa, zostały rozerwane w rejonie przedziału kotłowni Nr 1, w rezultacie czego wszystkie dziobowe przedziały do wręgi nr 78 zaczęły napełniać się wodą. W części rufowej (wręgi nr 190-192) i między przedziałami maszynowni (wręgi nr 133-138) pojawiły się karby i szczeliny w poszyciu, przez które również do przedziałów rufowych zaczęła napływać woda.

Walkę o utrzymanie niszczyciela komplikował jeszcze fakt, że znajdujący się w swej kabinie dowódca BCz-5 zginął w momencie eksplozji miny, a dowódca niszczyciela kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) M.T. Ustinow został ciężko ranny. Tym niemniej udało się uruchomić motopompę i wesprzeć grodzie podporami. Dla wyrównania przegłębienia na dziób zatopiono pomieszczenie chłodni chemicznej. Po 15-20 minutach udało się wstrzymać napływ wody do wnętrza kadłuba

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Gniwnyj* 23 czerwca 1941 roku. Zakreskowania (tu i później) – oznaczają zatopione przedziały, strzałkami oznaczono przesiąkanie wody przez uszkodzone poszycie i grodzie.
Rys. Siergiej Bałakin





Niszczyciel *Gordy*, 1941 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

i okręt przyjął stabilne położenie z niewielkim przegłębieniem i przechyłem na lewą burtę rzędu 3°.

W tym momencie nadeszła informacja jakoby dostrzeżono peryskop okrętu podwodnego. Dowódca zespołu okrętów kpt. II rangi (pol. kmdr por.) I.G. Swiatow, uwzględniając sytuację (a poza *Gniwnyj*, na minę wszedł także *Maksim Gorkij*), rozkazał załodze opuścić okręt. Załogę niszczyciela podjął *Gordy*, który podszedł na miejsce, a odchodząc na jego parawanach poderwały się raz za razem 2 miny. Jednostka utraciła zdolność ruchu, a wśród ocalałych marynarzy z *Gniwnyj*, którzy przeżyli już jedną tragedię, wybuchła panika... Na szczęście, uszkodzenia mechanizmów *Gorkij* udało się szybko usunąć i okręt wyszedł z pola minowego.

Pozostawiony *Gniwnyj* został na rozkaz N.G. Swiatowa rozstrzelany ogniem dział kal. 130 mm, w których użyto pociski wybuchowe. Jednak mimo pożaru na pokładzie i eksplozji amunicji w jednej z komór amunicyjnych, porzucony niszczyciel uparcie nie chciał zatonać. Po dwóch dobach dryfujący *Gniwnyj* został wykryty przez niemieckie lotnictwo. Trzy bombowce Junkers Ju 88 dobiły jednostkę 2 bezpośrednimi trafieniami w śródokręcie, co spowodowało, że się przełamała i skryła pod wodą.

Gordy

Podobnie jak prototypowy niszczyciel serii *Gniwnyj* również *Gordy* uczestniczył w wojnie radziecko-fińskiej (pełniąc służbę dozorową i eskortową), a w początkach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej wchodził w skład

oddziału sił lekkich KBF, uczestnicząc w zabezpieczaniu operacji minowych, obronie Moonsundu i Tallina oraz stawiając miny. Dwukrotnie ratował załogi niszczycieli – *Gniwnyj* (23 czerwca) i *Sierdityj* (19 lipca), przy czym w pierwszym przypadku *Gordy* został nieznacznie uszkodzony w wyniku eksplozji 2 min na parawanach. W dniach 24-26 sierpnia prowadził ogień do niemieckich wojsk nacierających na Tallin, wystrzeliwując w sumie 253 pociski.

W trakcie operacji przebazowania głównych sił Floty Bałtyckiej z Tallina do Kronsztadu w dniach 28-30 sierpnia 1941 roku (znanej jako „Tallinskij proryw” – jednej z najbardziej mrocznych kart w historii radzieckiej floty) *Gordy* wchodził w skład oddziału sił głównych (krążownik *Kirow* pod flagą dowódcy floty wadm. W.F. Tribuca, lider *Leningrad*, 4 niszczyciele, 4 okręty podwodne, 5 trałowców, 11 kutrów i 2 jednostki pomocnicze).

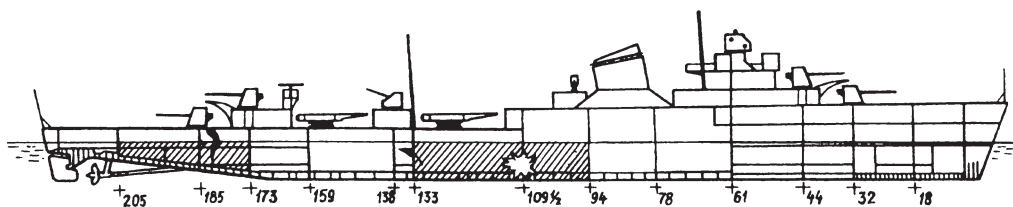
28 sierpnia o godz. 20:36 na prawym parawanie jednostki w odległości 5-8 m od kadłuba eksplodowała mina. Uszkodzenia okazały się bardzo poważne. Przez szczeliny i popękane nitowania do wnętrza napływała woda, która zalała 3 przedziały kotłowni, przy czym w kotłowni Nr 2 zapalił się wyciekający ze zbiorników mazut. Po tym, w rejonie wręg nr 175 - nr 183 powstało karbowanie i szczeliny w poszyciu zewnętrznym. Na pomoc niszczycielowi zostały skierowane dozorca *Korall* i łodolamacz *Oktiabr*, później podeszły trałowiec *Gak* i niszczyciel *Swiriepyj*. Dowódca *Gordy* kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) J.B. Jefret, nie chcąc ryzykować całą załogą, rozkazał pozosta-

wić na pokładzie 45 specjalistów, a pozostałych marynarzy wysłać na pokład trałowca. *Swiriepyj* zdołał wziąć *Gordy* na hol. Przez prawie 2 doby trwało holowanie jednostki do Kronsztadu, bowiem w nocy trzeba było stawać na kotwicy. W tym czasie okręt stanowił cel masowych nalotów lotnictwa. Odpierając naloty, przeciwlotniczy jednostki rozchodzowali cały zapas amunicji. Na niszczyciel zrzucono 267 bomb, z których żadna nie dosięgła celu. Okręt doszedł do Kronsztadu.

Po miesiącu, 21 września *Gordy* został poważnie uszkodzony w rezultacie nalotu i przeprowadzono go do Leningradu do „Bałtijskiego Zawoda”, gdzie był remontowany do 8 października. W dniach 20-25 października niszczyciel zapewniał wsparcie ogniowe wojskom w rejonie Ust-Iżory.

W listopadzie *Gordy* został włączony w skład zespołu okrętów, przeznaczonych do ewakuacji garnizonu Hanko. 13 listopada 1941 roku wraz z niszczycielem *Surowyj*, stawiaczem min *Ural*, szeregiem kutrów i trałowców skierował się w kierunku półwyspu Hanko i w nocy trafił na pole minowe. Początkowo miny wybuchały na parawanach trałowców, później zatonał na nich kuter pop, trałowiec i poderwał się *Surowyj*.

Gordy wyszedł na czoło oddziału. 14 listopada o godz. 03:20 pod wodą rozległa się głucha eksplozja (prawdopodobnie zadziałał ochraniacz przeciwmowy), lecz parawany nie zostały zerwane i niszczyciel kontynuował ruch, wykonując zwrot w lewo z prześladowanego farwatu. Po 10 minutach na lewej burcie rozległa się silna eksplozja, a z powstałego przebicia



Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Gordyj* po wybuchu pierwszej miny 14 listopada 1941 r.

Rys. Siergiej Bałakin

buchnęły kłęby pary. Mina eksplodowała w rejonie przedziału maszynowni Nr 1 i kotłowni Nr 3. Wszyscy znajdujący się tam marynarze zginęli. Okręt nabrał 20° przechyłu na lewą burtę.

W części rufowej pojawiło się karbowanie, szczelina w poszyciu zewnętrznym i szeroka na 1 metr szczelina w pokryciu górnego pokładu. Pomieszczenia w rejonie wręg nr 185-nr 205 szybko zalewała woda. Przechył zwiększył się do 30°. W tej sytuacji ciśnienie w kotłach spadło do zera. Niszczyciel był pozbawiony energii elektrycznej i nie mógł korzystać z urządzeń odwadniających.

Po półtorzej – dwóch minutach w miarę zatapiania przedziałów przechył zmniejszył się samoczynnie do 10°. Choć część grodzi wodoszczelnych zachowała szczelność, zapewniając tym samym pewną rezerwę pływerności, to wyjście z użytku urządzeń odwadniających zmusiło dowódcę do

podjęcia decyzji o pozostawieniu okrętu. Jednak po kilku minutach na rufie w rejonie działa Nr 4 głównego kalibru na prawej burcie rozległa się eksplozja drugiej miny. *Gordyj* położył się na lewą burtę, po czym ustawił się prawie pionowo i zatonął dziobem do góry. Z załogi udało się uratować jedynie 76 ludzi, a dalszych 12 dotarło samodzielnie na wyspę Hogland szalupą, pokonując w czasie 20 godzin pod żaglami trasę 100 Mm przy wietrze o sile 8°. Wraz z jednostką zginął jej niezmienny dowódca – kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) J.B. Jefet.

Smietliwyj

Drugi po *Striemitelnyj* niszczyciel zbudowany przez stocznię im. S. Ordżonikidze. Uczestniczył w wojnie radziecko-fińskiej – pełniąc służbę dozоровą i eskortową. Przed wybuchem Wielkiej Wojny Ojczyźnianej uważano za jeden z najlepszych okrętów floty

pod względem poziomu przygotowania bojowego.

W pierwszych dniach wojny uczestniczył w operacjach minowych na Zatoce Irbenskiej, w rejonie wyspy Saaremaa i Zatoce Ryskiej. Bazując w Uście Dwinsk i Koivisto, 30 czerwca przeszedł do Tallina. Wraz z innymi okrętami dywizjonu niejednokrotnie ostrzeliwał pozycje niemieckich wojsk lądowych. Został uszkodzony w wyniku wybuchów nieprzyjacielskich bomb lotniczych, wobec czego między 15 a 27 lipca przeprowadzono remont w „Bałtijskim Zawodzie” w Leningradzie, po czym powrócił do Tallina.

W czasie przejścia do Kronsztadu *Smietliwyj* wraz z *Gordyj* wchodził w skład oddziału sił głównych, pozostając bodaj jedynym niszczycielem, który zachował pełną zdolność bojową do momentu zakończenia operacji.

We wrześniu – październiku 1941 roku *Smietliwyj* uczestniczył aktywnie w obronie Leningradu, prowadził ogień z dział głównego kalibru do nacierających oddziałów Wehrmachtu. Poza tym uczestniczył w operacjach minowych na Zatoce Fińskiej.

W końcu października Naczelne Dowództwo (Stawka) podjęły decyzję o ewakuacji garnizonu morskiej bazy

Smietliwyj na redzie Tallina, 1940 rok.

Fot. N. Ananin





Na redzie Tallina, 1940 rok. Na pierwszym planie – *Smietliwyj*, przed nim – lider *Minsk* i jeden z niszczycieli i Dywizjonu (prawdopodobnie *Gordyj*).
Fot. zbiory N. Afonina

Hanko. Była to skomplikowana operacja bojowa, bowiem przeciwnik do tego czasu postawił na Zatoce Fińskiej 4631 min i 3361 ochraniaczy pól minowych. Do wypełnienia tego zadania został przydzielony również *Smietliwyj*.

Pierwszym dużym zespołem bojowym, który przerwał się z Kronsztadu był zespół wadm. W.P. Drozda (niszczyciele *Stojkij* i *Sławnyj*, stawiacz min *Marti*, 4 trałowce i 5 kutrów dozorowych). W ślad za nim, 3 listopada, wyruszył drugi zespół pod dowództwem kpt. II rangi (pol. kmdr por.) W.M. Narykowa: niszczyciele *Smietliwyj* i *Surowyj*, 4 trałowce, 4 morskie dozowce i 4 kutry torpedowe. Okręty bez strat osiągnęły Hanko, pełnia księżyca i sztil pozwalały zawczasu dostrzec pływające i podcięte przez parawany miny.

W czasie postoju w bazie *Smietliwyj* znalazł się pod ostrzałem fińskiej artylerii oblężniczej, jeden z nieprzyjacielskich pocisków unieszkodliwił dziobowe działo niszczyciela. Tym niemniej załadunek ewakuowanych przebiegł bez problemów. Po przyjęciu na pokład 560 ludzi *Smietliwyj* 4 listopada wyruszył w drogę powrotną. Szedł na końcu szyku. Pracowały 2 kotły jednostki (Nr 1 i Nr 2), zespół poruszał się z prędkością 13 węzłów.

Pogoda się pogorszyła, wiatr wzrósł do 4°-5°, a fale – 4°. Utrudniało to znacznie pokonywanie pola minowego, postawionego przez Niemców na północny-zachód od wyspy Nargen.

O godz. 23:07 prawy parawan *Smietliwyj* spowodował eksplozję miny. Okręt skrył się w obłoku pary i dymu. Dowódca rozkazał dać „cała wstecz”, lecz ledwie turbiny przeszły na ruch wstecz, ciśnienie pary spadło do zera. Niszczyciel pozostał unieruchomiony.

Ogłędziny wykazały, że eksplozja nastąpiła w rejonie wręg nr 52-nr 58. Poszycie zostało silnie uszkodzone, a do dziobowej komory amunicyjnej, centrali artyleryjskiej i dziobowej kotłowni zaczęła napływać woda. W części rufowej pojawiły się pofałdowania poszycia i pokrycia pokładu, jednak zachowano szczelność przedziałów.

Już o godz. 23:20 udało się podnieść ciśnienie pary i *Smietliwyj* powoli powrócił na poprzedni kurs, idąc w kilwaterze niszczyciela *Surowyj*. Jednak po 5 minutach w rejonie dziobowej nadbudówki rozległa się nowa eksplozja: jednostka weszła na drugą minę. W trzeciej dziobowej komorze amunicyjnej zdetonowały przewożone ładunki, cała dziobowa część niszczyciela po

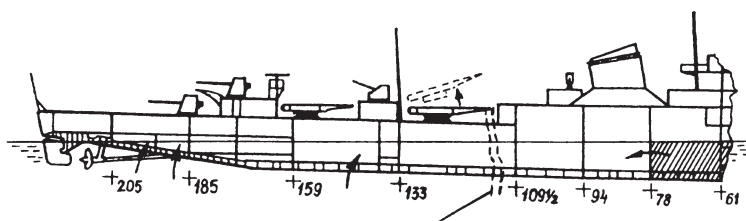
wręgę nr 61 oderwała się i pozostawała na powierzchni przez około 15 minut, po czym zatонуła. Znajdujący się na pomoście dowódca jednostki kpt. II rangi (pol. kmdr por.) W.I. Masłow i dowódca dywizjonu kpt. I rangi (pol. kmdr) A.I. Zajc zginęli.

Kotłownia Nr 1 została szybko zatopiona, a pozostałych unieruchomiona większa część mechanizmów pomocniczych. Zwiększyła się deformacja w rufowej części kadłuba, pojawiły się szczeliny, przez które zaczęła napływać woda. Niszczyciel został unieruchomiony i niesterowany.

W złożonej sytuacji na czele załogi stanął dowódca BCz-3 st. lt (pol. por.) P.I. Iwanow, który zorganizował walkę o zachowanie okrętu. Udało się wzmocnić dziobowe grodzie i uruchomić diesel-generator, co pozwoliło wrócić z awaryjnego do normalnego oświetlenia. Na pomoc uszkodzonemu *Smietliwyj* podszedł trałowiec T-205.

Po 25 minutach od drugiej eksplozji, o godz. 23:50 dryfujący nisz-

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Smietliwyj*, po eksplozji drugiej miny 4 listopada 1941 roku.
Rys. Siergiej Bałakin



Linia pęknięcia po wybuchu trzeciej miny

czyciel trafił na trzecią minę. Kadłub pękł na dwie części w rejonie wręg nr 112 – nr 116, przy czym na powierzchni pozostała jedynie rurowa. Dziobową wyrzutnię torpedową wyrzuciło za burtę. Zgasło światło i pozostająca na powierzchni połowa niszczyciela zaczęła się szybko pograżać. Po jakimś czasie ustawiła się ona pionowo śrubami napędowymi do góry i poszła pod wodę.

Trałowiec T-205 i 3 kutry typu „MO” zdołały uratować 350 ludzi – 80 członków załogi oraz 270 ewakuowanych pasażerów i żołnierzy. Niestety większość znajdujących się na pokładzie osób zginęła.

W czasie wojny dowódcą *Smietliwyj* był kpt. II rangi (pol. kmdr por.) W.M. Narykow (do 28.10.1941), a na tydzień przed zatonięciem zmienił go W.I. Masłow.

Stierieguszczij

Ostatnia z „siódemek” stoczni im. Zdanowa, ukończona według pierwotnego projektu. Niszczyciel uczestniczył w wojnie radziecko-fińskiej – wychodził na dozory, eskortował transporty, uczestniczył w ostrzale nieprzyjacielskich baterii Saarenpa, Torsaari, Pukio, a także wyspy Lavansaari (między 30 listopada a 18 grudnia 1939 roku wystrzelił 222 pociski kal. 130 mm). W chwili ataku hitlerowskich Niemiec na ZSRR znajdował się w składzie oddziału sił lekkich. W nocy na 23 czerwca 1941 roku wraz z *Gniwnyj* i *Gordyj* oraz krążownikiem *Maksim Gorkij* ubezpieczał operację minową u wyjścia Zatoki Fińskiej. Po wejściu na minę krążownika eskortował go do wyspy Vormsi, a następnie do Tallina. W czasie tego ostatniego przejścia na parawanie *Stierieguszczij* eksplodowała mina. Niszczyciel został nieznacznie uszkodzony, jednak o własnych siłach bezpiecznie dotarł do bazy. Po krótkim remoncie ponownie w służbie, już 2 lipca uczestniczył w operacji minowej (wraz z niszczycielem *Kalinin* i trałowcem *Bugiel* postawił 100 min i 50 ochraniaczy pola minowego). Później niszczyciel przeszedł do Cieśniny Irbenskiej, by podjąć działania na liniach komunikacyjnych przeciwnika.

18 lipca radzieckie lotnictwo wykryło zmierzający z Windawy duży nieprzyjacielski kon-

wój składający się z 26 jednostek – 18 transportowców i 8 ochraniających kutrów. Próby atakowania przeciwnika okazały się początkowo bezskuteczne. 4 radzieckie kutry torpedowe zostały przechwycone przez niemieckie lotnictwo, jeden z nich – *TKA-123* zatopiony, a pozostałe zmuszone do odejścia. Na poszukiwania konwoju wyszły niszczyciele *Sierdityj* i *Groziaszczij*, jednak go nie odszukały, a z braku paliwa musiały zawrócić. Tymczasem przeciwnika zaatakowały bombowce 73 Pułku Lotniczego, a o godz. 16:45 już na podejściu do Ust-Dwińska konwój trafił na specjalnie wysłany *Stierieguszczij*. Po odparciu próbujących atakować niszczyciel kutrów torpedowych, jednostka z dystansu 103 kabli otworzyła ogień do transportowców z dział kal. 130 mm. Po kilku salwach ogień trzeba było przerwać, bowiem Niemcy skryli się za zasłoną dymną. *Stierieguszczij* zbliżył się do konwoju i wznowił ostrzał o godz. 17:05, był to jednak rzeczywiście ostrzał powierzchni, bowiem nowe zasłony dymne nie pozwoliły na precyzyjną lokalizację celów. O godz. 17:24 do miejsca boju zbliżył się *Sierdityj*, jednak było już za późno, bo konwój zdołał wejść na Północną Dźwinę. Według wszelkiego prawdopodobieństwa Niemcy nie ponieśli żadnych strat. Spotykane w rodzimej literaturze historycznej informacje, jakoby *Stierieguszczij* zatopił 2 transportowce, a dalsze 2 uszkodził (patrz „Morskoj Sbornik” Nr 7, 1991, s. 23) wyglądają bardzo niewiarygodnie.

11 sierpnia *Stierieguszczij* wraz z trałowcem *Kramboł* wyszedł z Tallina by eskortować do Kronsztadu przebudowany na pływający szpital statek pasażerski *Wiaczesław Mołotow*. Na pokładzie poza załogą i personelem medycznym znajdowało się 3168 ewakuowanych, w tym 809 leżących chorych i rannych.

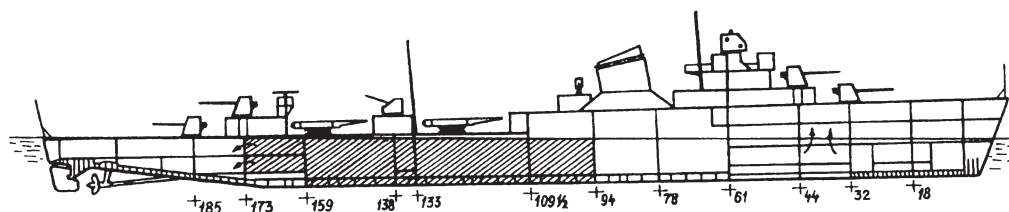
U przylądka Juminda *Kramboł* poderwał się na minie i zatonął. Nieco później, w rejonie wyspy Hogland, na

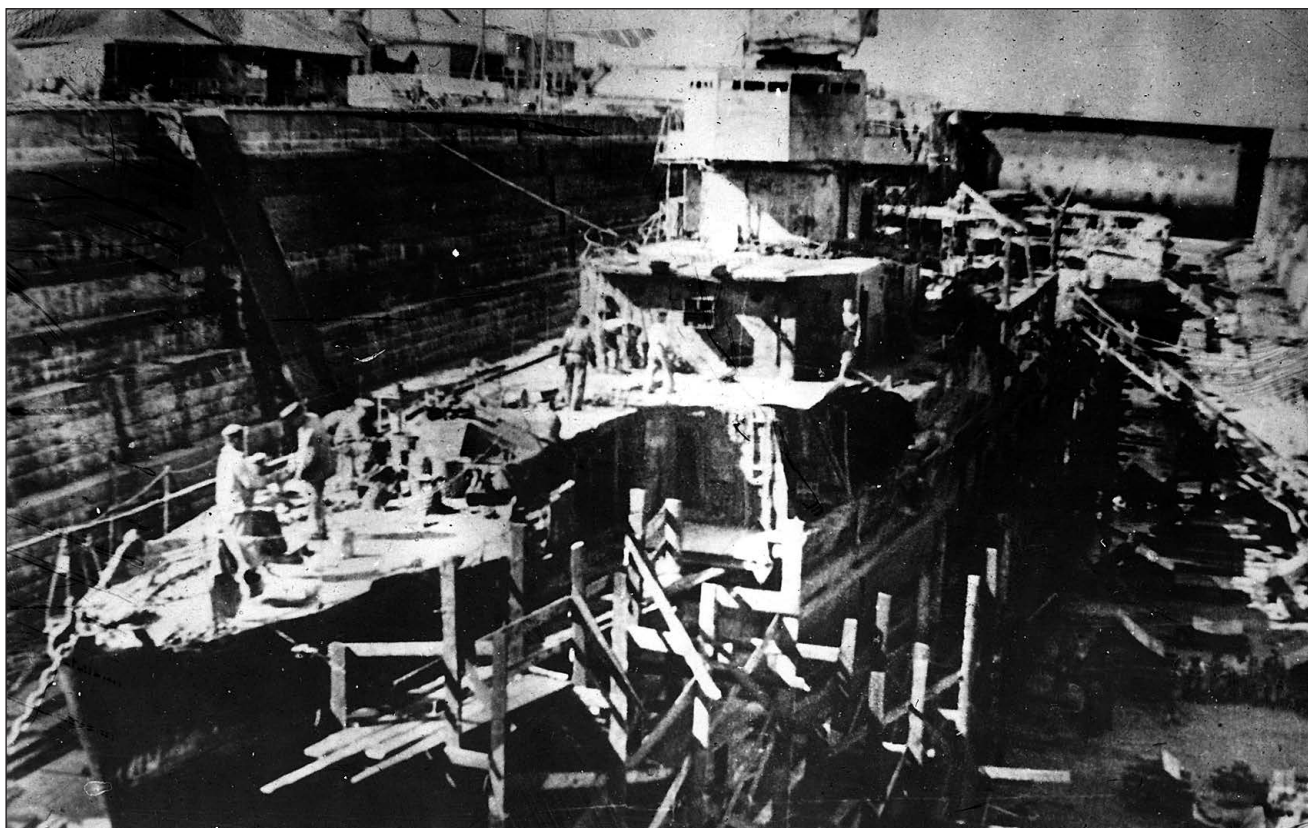
minę wszedł również i *Mołotow*. Statek pozostał na powierzchni, choć jego położenie było bardzo poważne. Zginęło 40 ludzi. *Stierieguszczij* wziął *Mołotow* na hol i wysadził 600 rannych na wyspie Hogland, po czym doprowadził uszkodzoną jednostkę do Kronsztadu.

We wrześniu niszczyciel przeszedł w „Bałtijskom Zawodie” remont, by później aktywnie uczestniczyć w obronie Leningradu. 21 września 1941 roku niszczyciel znajdował się na redzie Petershofu i prowadził ostrzał brzegowych pozycji przeciwnika. W tym dniu Kronsztad stał się celem gwałtownego bombardowania, w których uczestniczyło wg danych stanowisk WNOS, do 180 samolotów Luftwaffe. O godz. 11:05 z niszczyciela dostrzeżono nieprzyjacielskie bombowce, zmierzające w kierunku Kronsztadu. Na *Stierieguszczij* podniesiono alarm bojowy i uruchomiono turbiny. W tym momencie grupa bombowców 12-16 maszyn typu Junkers atakowała niszczyciel. Samoloty nurkowały na cel grupami po 3-4 maszyny i w czasie 7-8 minut zrzuciły nie mniej niż 60 bomb wagomiaru od 50 do 250 kg. *Stierieguszczij* otrzymał 3 bezpośrednie trafienia: początkowo w pomieszczenie starszych podoficerów, potem w rejon przedziału maszynowni Nr 1, a w końcu, gdy okręt nabrął silnego przechyłu - w burtę w rejonie mesy. Poza tym, niszczyciel dosięgło wiele odłamków i pocisków, co spowodowało duże straty wśród załogi.

Najpoważniejsze skutki spowodowała eksplozja w maszynowni. Mechanizmy zostały wyrwane z fundamentów, a większość rurociągów przebita. W turbogeneratorze Nr 1 wybuch pożar, lecz ogień nie zdążył rozprzestrzenić się na okęcie, bowiem został zalany przez wodę przedostającą się do wnętrza kadłuba przez przebicia. Przedział pierwszej maszynowni i trzeciej kotłowni zostały zatopione, co doprowadziło do silnego przechyłu na prawą burtę. Mimo stopniowo spadające-

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Stierieguszczij* 21 września 1941 roku. Moment przed przewróceniem się okrętu.
Rys. Siergiej Bałakin





Stierieguszczyj w doku stoczni im. A.A. Żdanowa, 1944 rok.

Fot. zbiory K. Kułagina

go ciśnienia pary, *Stierieguszczyj* zdołał dotrzeć na jednej turbinie do mielizny. Zakres uszkodzeń nie dawał nadziei na ocalenie jednostki. Po kwadransie od rozpoczęcia nalotu niszczyciel położył się na prawą burtę i zatonął na głębokości 5,4 m. Pozostali przy ży-

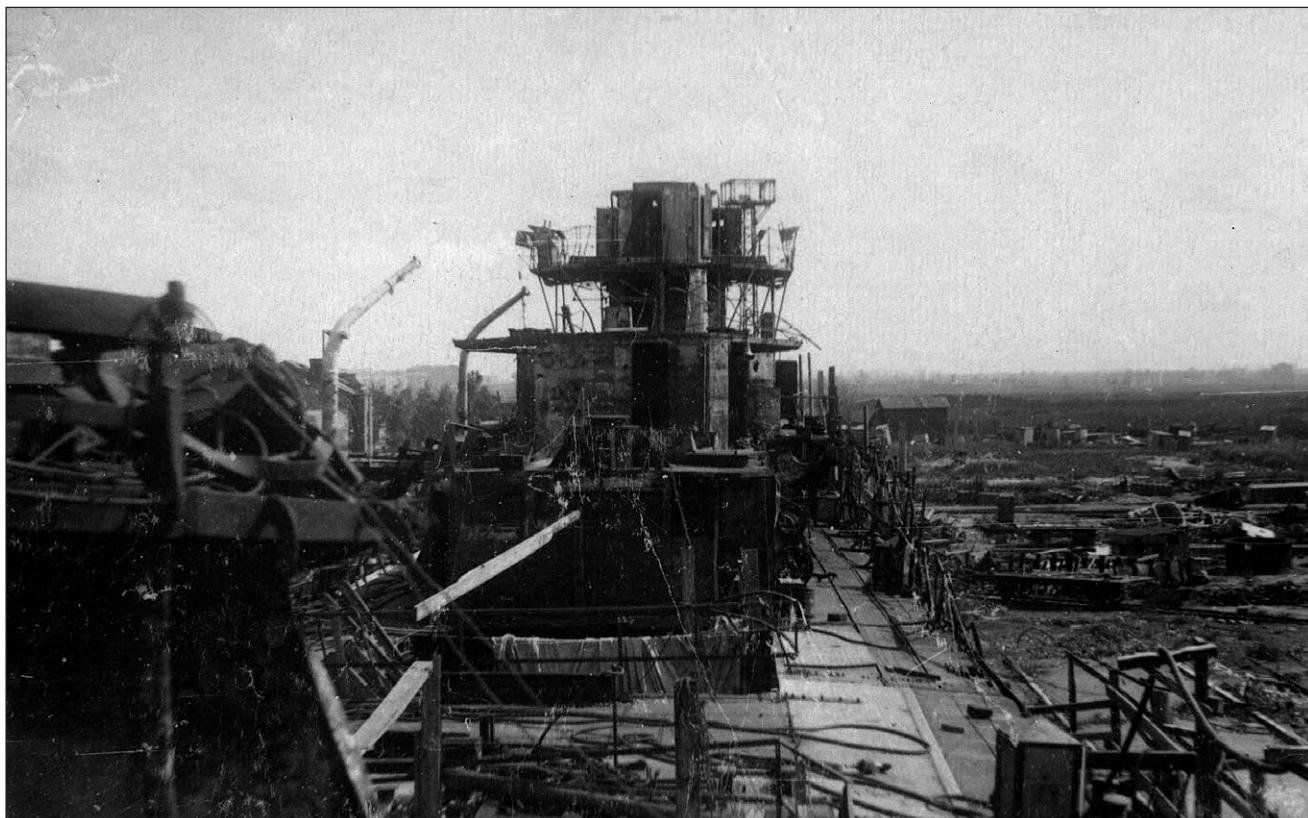
ciu marynarze ratowali się wpław, bowiem uszkodzone odłamkami szalupy poszły z miejsca na dno. Jako ostatni opuścił niszczyciel jego dowódca kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) J.P. Zbrickij.

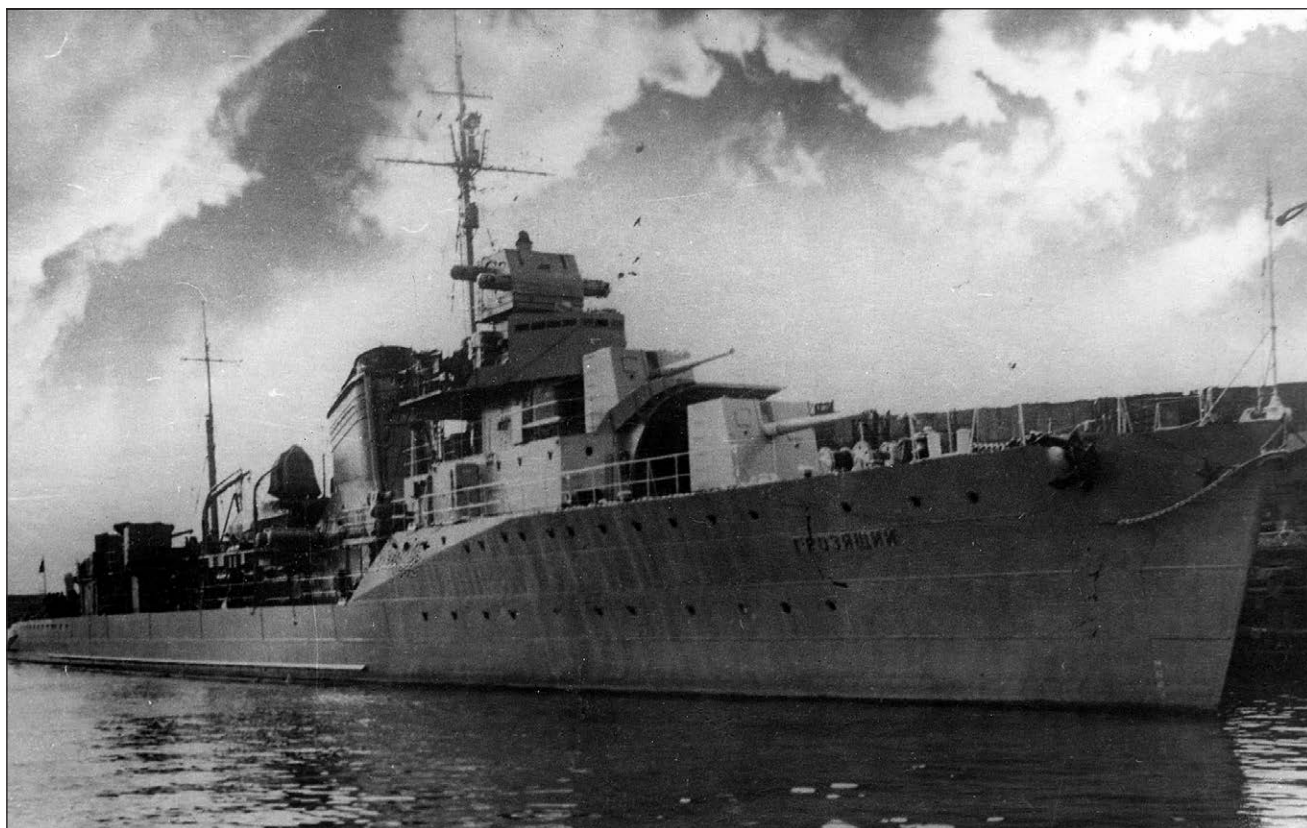
W październiku ze *Stierieguszczyj* zdjęto jedno działo kal. 130 mm, dzio-

bową windę kotwiczną i urządzenia kotwiczne, które pośpiesznie wykorzystano dla odbudowy niszczyciela *Strasznyj*, który w wyniku eksplozji miny utracił część dziobową do wręgi nr 44. Z uwagi na fakt, że leżący na mieliznie okręt był widziany bezpośrednio przez niemiec-

Stierieguszczyj w toku odbudowy, lata 1944-1945.

Fot. N. Afonina





Niszczyciel *Groziaszczij*, 1939 rok.

Fot. zbiory Siergija Bałakina

kich żołnierzy, prace były prowadzone przez nurków po nocach po omacku.

Później z niszczyciela zdemonstrowano także pozostałe uzbrojenie. Do wydobycia samego okrętu, który przeleżał na dnie bez mała 3 lata, przystąpiono dopiero po rozbiciu Niemców pod Leningradem 20 lipca 1944 roku. *Stierieguszczij* został postawiony na dok stoczni im. A.A. Żdanowa. Remont ukończono już po zakończeniu wojny.

W latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej dowódcami niszczyciela byli kpt. lt. (pol. kpt.) (następnie kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) J.P. Zbrickij (oficjalnie do 07.10.1941), kpt. II rangi (pol. kmdr por.) W.P. Wasiliew (od czerwca 1944 do 03.01.1945) i kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.W. Bondarec (od kwietnia 1945).

Groziaszczij

Niszczyciel *Groziaszczij* był jedyną „siódemką” w budowie którego uczestniczyły obie główne leningradzkie stocznie. Stępkę położono i wodowano okręt w stoczni im. A.A. Żdanowa, a wykończono w stoczni im. S. Ordżonikidze.

Do wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej *Groziaszczij* bazował przemennie w Tallinie i Libawie. W czasie wojny z Finlandią pełnił służbę patrolową. W dniu 30 listopada 1939 roku

wraz z kutrem *MO-111* przechwycił w pobliżu wyspy Aegna fiński parowiec *Aiva*. W grudniu uczestniczył w ostrzale baterii nadbrzeżnej Lilharu i wyspy Tijskeri, wystrzeliwując 11 pocisków kal. 130 mm. Kolejnych 8 pocisków głównego kalibru niszczyciel wystrzelił 25 grudnia do niemieckiego parowca, który nie odpowiedział na zapytanie. Warto wspomnieć, że oceniając rezultaty kampanii 1939 roku przygotowanie artylerzystów *Groziaszczij* było oceniane przez dowództwo jako „bardzo słabe”.

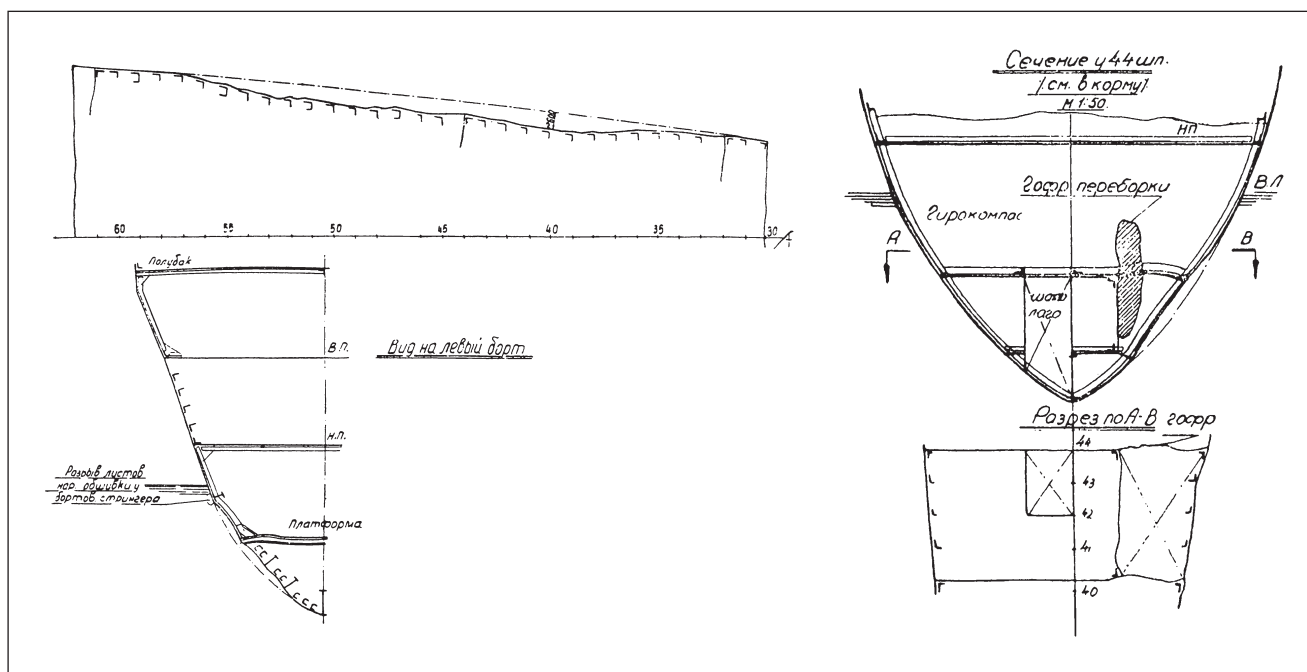
W roku 1940 *Groziaszczij* dwukrotnie przechodził remont w stoczni Nr 189 w Leningradzie, w czasie którego wzmocniono jego kadłub, ulepszono izolację rurociągów, podniesiono o 0,40 m osłonę śrub napędowych. Do 22 czerwca 1941 roku niszczyciel znajdował się w dobrym stanie technicznym.

W początkach wojny *Groziaszczij* wraz z *Storożewoj* pełnił służbę dozorową w Cieśninie Irbenskiej. 25 czerwca doszło do pierwszego starcia. O godz. 13:50 okręt zaatakowały Junkersy Ju 88. Samoloty nurkowały na jednostkę od strony rufy i zrzuciły łącznie 18 bomb dużego kalibru, nie uzyskując trafień. Jeden z bombowców został zestrzelony ogniem pokładowej broni plot. *Groziaszczij* zdołał szczęśliwie uniknąć uszkodzeń i strat wśród załogi.

27 czerwca niszczyciel wyszedł z Ust-Dwińska do Tallina, gdzie pozostawał do 7 lipca, a następnie pełnił przeważnie służbę dozorową, stanowiąc niejednokrotnie cel ataków lotnictwa (tylko w lipcu 19 razy!). Najbardziej efektywnym było odpieranie nalotu w Zatoce Ryskiej 15 lipca. 3 Junkersy zaatakowały okręt z różnych kierunków, lecz jedynie jeden z nich zdołał zrzucić w locie nurkowym 4 bomby, które upadły 10-20 m od obu burt. Pozostałe 2 bombowce napotkały gęsty ogień artylerii plot., i zrzuciły bomby przedwcześnie, po czym jeden za drugim wpadły do morza. W trakcie tego starcia *Groziaszczij* wystrzelił 30 pocisków kal. 76 mm, 50 kal. 45 mm i 135 naboju kal. 12,7 mm. Szczęśliwie znów udało się uniknąć strat.

Następnego dnia para Ju 88 ponownie atakowała niszczyciel. Bliski uderzenia bomb spowodowały drobne uszkodzenia jednostki, zaś pociski i odłamki raniły 2 marynarzy. Na szczęście, wyczerpało to szkody, spowodowane przez nieprzyjacielskie lotnictwo.

20 lipca *Groziaszczij* wraz z dozorcem *Buria*, wziął na pokład miny i wyruszył by postawić zaporę minową w Cieśninie Irbenskiej. Nocna operacja zakończyła się, gdy niszczyciel postawił 60 min, po czym okręty rozpoczęły odwrót. O godz. 02:38 lewy parawan



Uszkodzenia kadłuba niszczyciela *Groziaszczij* w skutek wybuchu miny na części trałowej parawanu 21 lipca 1941 roku.

Rys. zbiory Siergija Batakina

jednostki *Groziaszczij* spowodował eksplozję miny. Poszycie podwodnej części kadłuba w rejonie wręg nr 21 – nr 66 uległo deformacji, w grodziach i na platformach powstały pofałdowania, szczeliny i rozeszły się nity przez które do wnętrza napływała woda. W końcu zatopiła ona pomieszczenie CAP, komory amunicyjne i niektóre inne. Pomimo przecieków w kadłubie, spowodowanych eksplozją, ogromny słup wody dostał się na okręt w rejonie szybów wentylacyjnych, przez które dotarła do przedziałów kotłowni. Czasowo zgasło normalne oświetlenie, lecz od razu włączono awaryjne. Aby zmniejszyć zatopianie dziobowych przedziałów, *Groziaszczij* obrócił się rufą do przodu i rozwijał prędkość 15 węzłów. Woda niestety nadal dostawała się do wnętrza, przegłębie nie rosło i rankiem na dziobie osiągnęła 5,6 m. W takim stanie niszczyciel do godz. 10:00 21 lipca dotarł do wyspy Heltermaa. W tym miejscu podeszły do niego kutry, 2 trałowce i statek sanitarny *Koływan*. Wieczorem następnego dnia karawana z powodzeniem dotarła do Tallina, a 24 lipca *Groziaszczij* znalazł się przy nabrzeżu „Morskogo Zawoda” w Kronsztadzie w celu przeprowadzeniu naprawy. Poza usuwaniem uszkodzeń na niszczycielu ustawiono 2 miotacze bomb głębinowych BMB-1 i instalację elektryczną do demagnetyzacji. 2 września zakończono wszystkie prace.

9 września *Groziaszczij* przybył do Oranienbauma w celu ostrzału lądowych

pozycji nieprzyjaciela i wystrzelił 86 pocisków 130 mm. Przez następne 2 dni uczestniczył w stawianiu zapór minowych – w rejonie Łużskiej Guby postawił 54 miny i 90 ochraniających pół minowych. W czasie jednego z takich wypadów niszczyciel w nocy niebezpiecznie zbliżył się Kurgalskiej skały podwodnej, tracąc parawany i zahaczając śrubami o kamienie. Łopatki obu śrub i pióro steru uległy pogięciu, w przedziale sterowym pojawiła się woda, rufa jednostki zaczęła silnie wibrować. Tym niemniej *Groziaszczij* wykonał swoje zadanie bojowe. Po powrocie do Kronsztadu 18 września niszczyciel postawiono w dok „Pamięci trzech esminców” celem remontu.

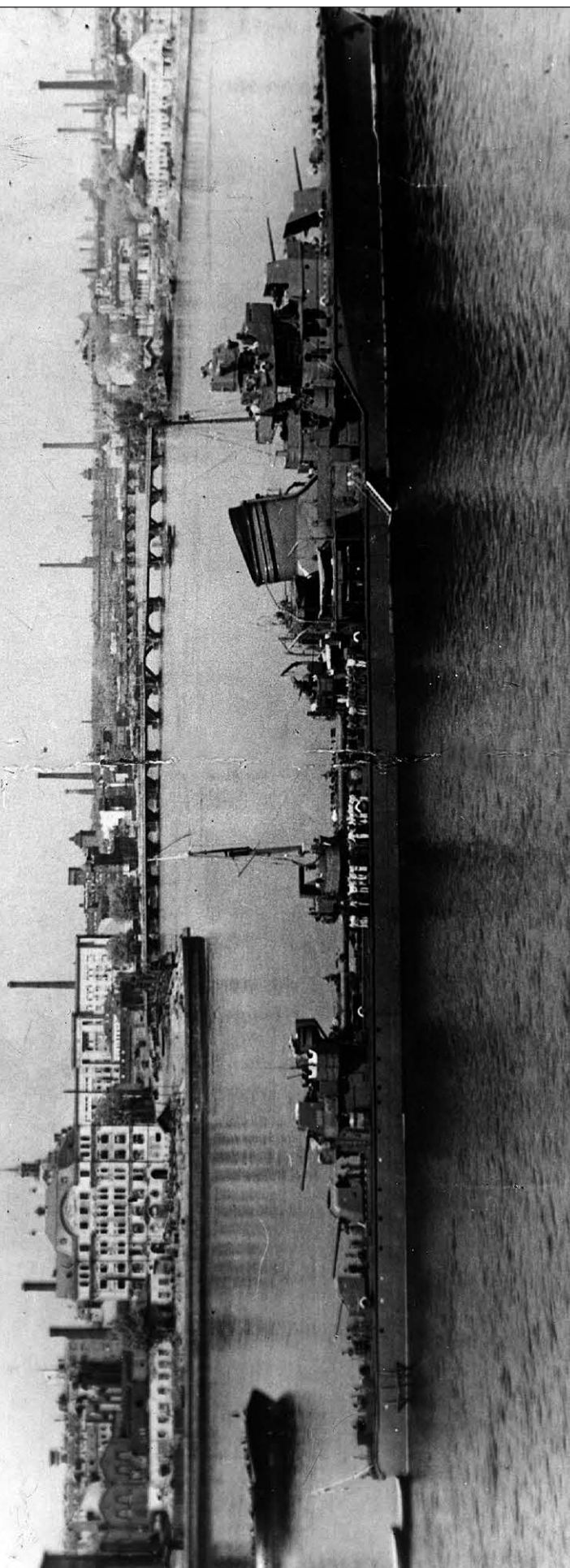
Poczynając od 21 września przez kilka dni Kronsztad stał się celem masowych nalotów hitlerowskiego lotnictwa. Skutki były tragiczne. Zatonął okręt liniowy *Marat*, lider *Minsk*, niszczyciel *Stierieguszczij*, dozorca *Wihr*, okręt podwodny *M-74*, a liczne jednostki zostały uszkodzone. Poważne uszkodzenia dotknęły również *Groziaszczij*. Początkowo okręt trafiła bomba, która rozerwała się na górnym pokładzie w rejonie wręg nr 187- nr 191. Następnego dnia, 22 września, w doku 5 m za rufą niszczyciela, eksplodowała druga bomba, a 23 września mniej więcej w tym samym miejscu – trzecia. Najpoważniejsze były skutki ostatniej, trzeciej eksplozji. Odłamki przebiły denne zbiorniki paliwowe okrętu, w których (z naruszeniem

reguł dokowania) pozostawało 200 t mazutu. Wyciekające paliwo zapaliło się, a wkrótce pożar objął całą rufową część *Groziaszczij*. Pożarowi towarzyszyła kolejna eksplozja – ogień dotarł do zbiornika paliwowego, umieszczonego pod pomieszczeniem lazaretu. Płonący mazut rozpląnął się różnych przedziałach, utrudniając walkę z pożarem. Wówczas dowódca jednostki kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) K.K. Czeremchin podjął decyzję o zalaniu osuszonego doku wodą. To pomogło. Woda zgasła ogień, po czym ponownie osuszono dok.

Na tym nie zakończyły się jednak doświadczenia niszczyciela. 29 września do jednostki nieoczekiwanie otworzyła ogień niemiecka bateria dalekonośna. 3 pociski trafiły w ścianę doku, obsypując okręt gradem odłamków i kamieni. *Groziaszczij* trzeba było natychmiast odholować w bardziej bezpieczne miejsce – do nabrzeża „Morskogo Zawoda”.

Uszkodzenia niszczyciela okazały się poważne. Na górnym pokładzie widoczna była dziura o wymiarach 2 x 3 m od bezpośredniego trafienia bombą lotniczą. Kadłub był dosłownie zasłany odłamkami, jedynie w części podwodnej naliczono około 200 przebić. Część rufowa była silnie zniszczona, pióro steru było oderwane, dopiero co zamontowana śruba napędowa, znów okazała się niesprawna. Poważne uszkodzone zostało Nr 4 kal. 130 mm, a w dziale Nr 3 odłamki uszkodziły wkładkę. Uszkodzeniu uległy oba

Groziaszczij na Newie, lata 1944-1945.
Fot. zbiory N. Afonina



miotacze bomb głębinowych, urządzenie dymotwórcze, przybory nawigacyjne, różne mechanizmy, rurociągi, środki łączności. Straty załogi wyniosły 32 ludzi: zginęło 7 marynarzy, 20 zostało rannych, a 5 zatrulo się gazami prochowymi i dymem.

3 października *Groziaszczij* został odholowany do Leningradu do stoczni Nr 189. Okręt udało się całkowicie odremontować dopiero do lata 1942 roku. W marce – kwietniu stojące na Newie okręty Floty Bałtyckiej znów stały się celem zmasowanych ataków z powietrza. Niszczyciel niestety znów uległ uszkodzeniom. 22 maja wprowadzono go na dok „Kanonierskiego Zawoda”, by po 10 dniach *Groziaszczij* powrócił wreszcie do służby.

Pierwszą operacją bojową odbudowanego okrętu było przejście do Kronsztadu 13 lipca. *Groziaszczij* szedł nocą pod przykryciem zasłon dymnych, jednak i tak został ostrzelany z brzegu przez niemiecką artylerię. Udało się uniknąć bezpośrednich trafień, ale odłamki zabiły 1 marynarza i uszkodziły wyrzutnię torpedową Nr 2.

W Kronsztadzie niszczyciel zajmował się przygotowaniem bojowym. W morze wyszedł tylko raz – w rejon Szepielewskiej latarni morskiej dla sprawdzenia parawanów i miotaczy bomb głębinowych. W nocy 9 listopada 1942 roku okręt wrócił do Leningradu. W czasie przejścia znów trafił pod ogień artylerii nieprzyjaciela, lecz tym razem nie odniósł szkód.

Do końca roku *Groziaszczij* znajdował się na Bolszaj Newce, wspierając ogniem oddziały Armii Czerwonej. 22 grudnia przeszedł do stoczni „Bałtijskij Zawod” celem remontu i w dalszych działaniach bojowych uczestniczył jedynie incydentalnie. Ostatnią akcją było wsparcie ogniowe wojsk radzieckich w trakcie natarcia na kierunku Krasnosielsko-Ropszinski w styczniu 1944 roku.

W latach wojny niszczycielem dowodzili kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) K.K. Czeremchin (do 21.08.1942), którego zmienił kpt. lt. (pol. kpt.) (awansowany do kpt. III rangi (Pol. kmdr ppor.) I.I. Majewskij.

Storożewoj

Prototyp „projektu 7U”. Przyjęty przez państwową komisję odbiorczą 6 października 1940 roku, lecz banderę podniósł i został oficjalnie włączony w skład KBF dopiero 12 kwietnia następnego roku.



Storożewoj w początkowym okresie służby.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko

14 czerwca, na tydzień przed wybuchem wojny, oddział sił lekkich został przebazowany z Tallina do Ust-Dwińska. W składzie 2 Dywizjonu Niszczycieli znajdował się *Storożewoj*.

W pierwszych dniach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej niszczyciel stawiał obronne zapory minowe. Pierwszą taką operację wykonał z powodzeniem 24 czerwca w Cieśninie Irbenskiej. Drugie wyjście miało miejsce wieczorem 26 czerwca. *Storożewoj* realizował wraz z niszczycielami *Stojkij*, *Sierdityj* i *Engels* z prędkością 16 węzłów. Działy 2 kotły parowe Nr 2 i Nr 4, w pozostałych podtrzymywano pracę. Na pokładzie znajdowało się 76 min kotwicznych.

27 czerwca o godz. 02:27 *Storożewoj* został znienacka zaatakowany przez 5 niemieckich kutrów torpedowych (Schnellbootów) z 3 Flotyli Kriegsmarine. Jedna z wyrzeczonych torped (z kutra S 59 lub S 31) trafiła w lewą burtę okrętu w rejonie wręgi nr 46-nr 58. Sądząc po sile eksplozji, doszło do wybuchu dziobowych komór amunicyjnych. Cała dziobowa część niszczyciela do wręgi nr 58 wraz z dziobową nadbudówką i masztem oderwała się i natychmiast zatonała. Pierwsza kotłownia i przedni maszt zmieniły się grude wypalonego metalu. Zginął dowódca okrętu kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) I.F. Łomakin oraz 84 członków zało-

gi. Co gorsza, z naszych niszczycieli nie dostrzeżono kutrów torpedowych i przez długi czas uważano, że *Storożewoj* został storpedowany przez okręt podwodny.

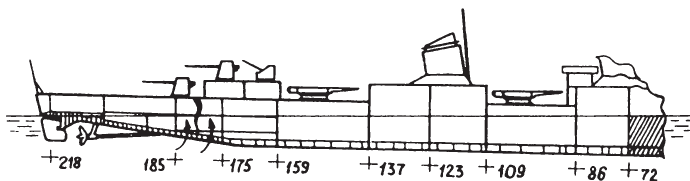
Rufowa część jednostki utrzymywała się na powierzchni. Turbiny i 3 kotły parowe zachowały zdolność pracy. Marynarze energicznie podjęli walkę o zachowanie pływerności okrętu, pojawiające się przecieki udało się zahamować. O godz. 16:00 *Storożewoj*, a precyzyjniej to, co z niego pozostało, został wzięty na hol przez niszczyciel *Engels*, do którego podeszły później inne jednostki. W kilku etapach uszkodzony okręt odholowano początkowo do Tallina, a następnie do Kronsztadu. 7 lipca został wprowadzony na dok „Pamięci trzech esmincew”, gdzie w czasie następujących miesięcy ścięto kominy i zniszczone metalowe konstrukcje, załatano przebicia i wzmocniono gródź na wrędze nr 72. 20 listopada *Storożewoj* został przepro-

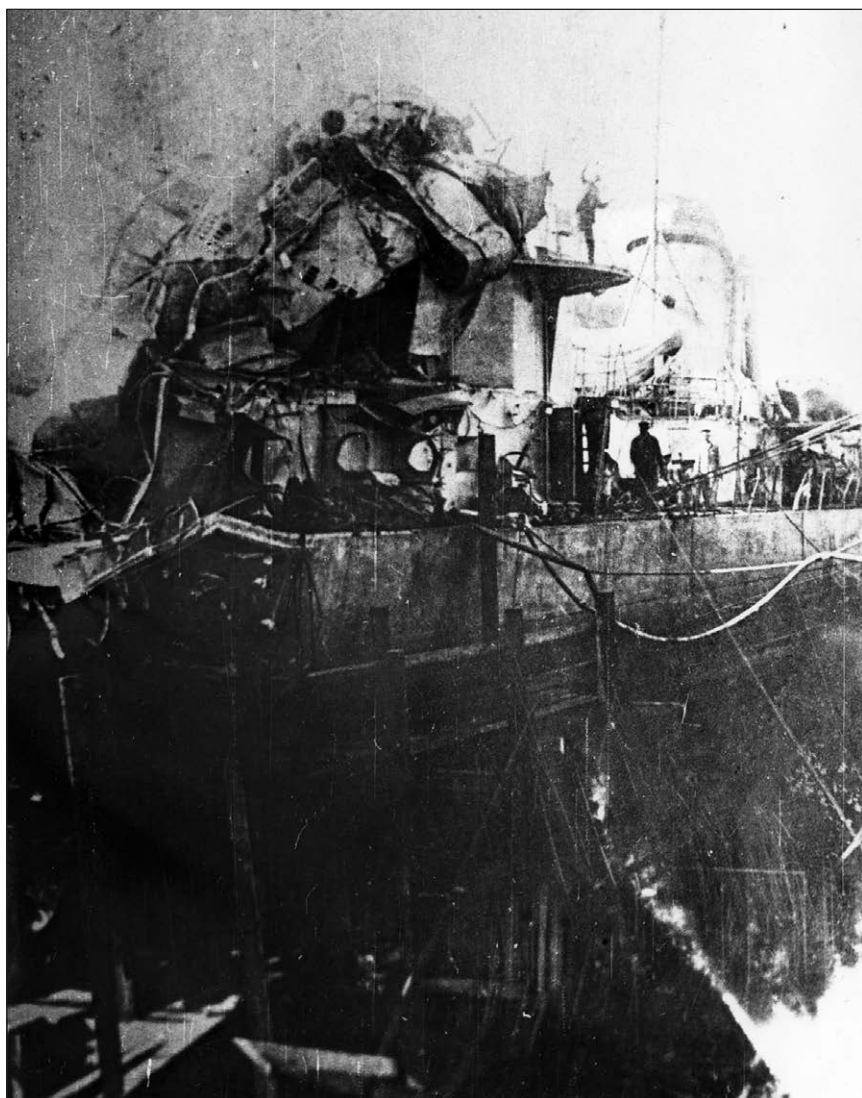
wadzony do Leningradu. Odbudowa jednostki w warunkach blokady wydawała się nierealna, wobec czego niszczyciel pozostawał zakonserwowany do sierpnia 1942 roku. W tym czasie otrzymał niestety dodatkowe uszkodzenia. 24 maja w rejon kotłowego kożucha drugiego komina trafił niemiecki pocisk kal. 152-203 mm. W rezultacie zostały uszkodzone 2 kotłowe turbogeneratory, kompresor pary, szereg wodnych rurek grzejnych, pojawiły się także przebicia w poszyciu i grodziach.

Mimo wszystko *Storożewoj* powrócił do służby! 9 sierpnia przeprowadzono okręt do stoczni Nr 189. Projekt odbudowy był całkiem niezwykły. Przygotowanie dziobowej części od nowa w blokowanym Leningradzie było niemożliwe, brakowało arkuszy blachy i stalowych profili, brakowało także dział kal. 130 mm B-13. Za to znajdował się na etapie przygotowania szereg kadłubów niszczycieli „projekt 30”. Wówczas powstała idea przyłączenia

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Storożewoj* 27 lipca 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin



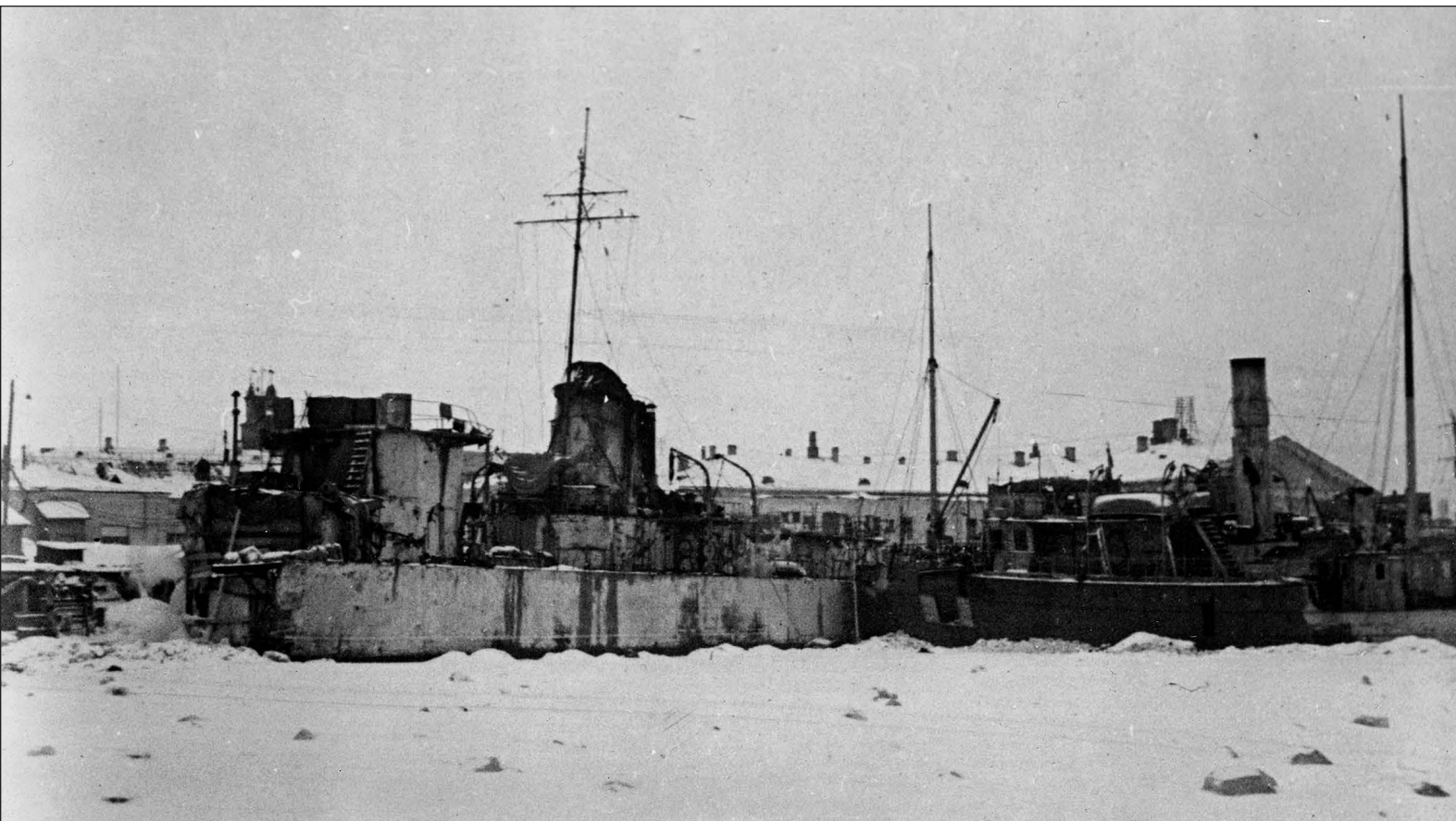


Niszczyciel *Storozhevoj* po storpedowaniu w kronsztadzkim doku (u góry) i przy nabrzeżu stoczni im. S. Ordżonikidze w oblężonym Leningradzie.

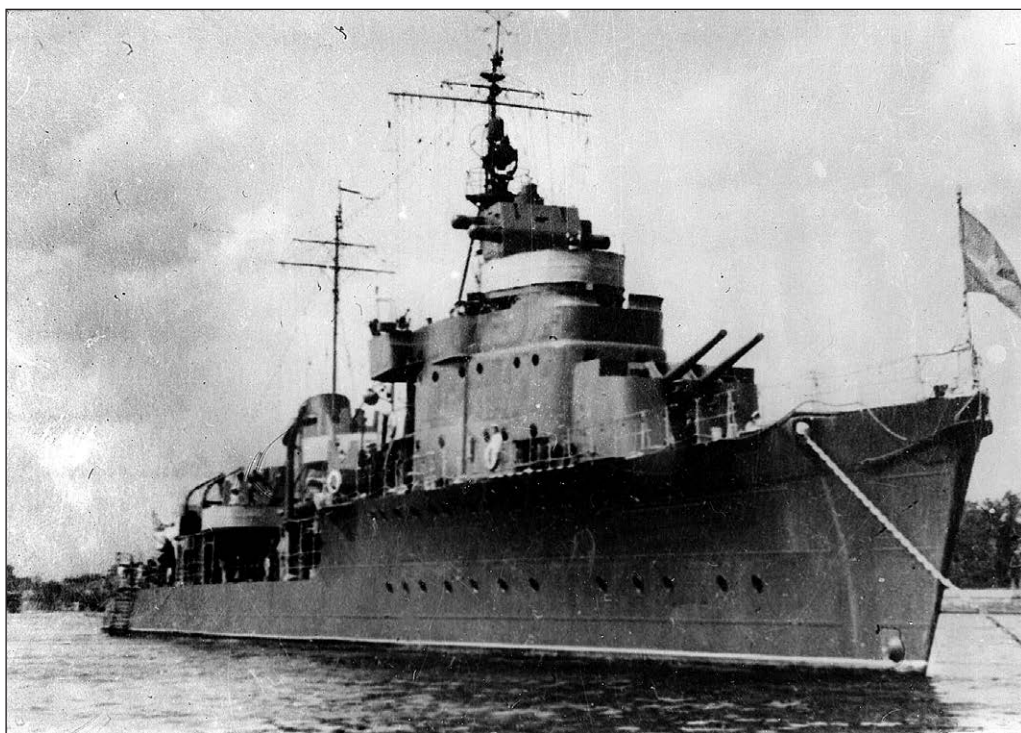
do *Storozhevoj* części dziobowej od jednostki innego typu.

Co prawda nie udało się wykorzystać gotowych już zakończeń kadłuba, lecz postanowiono zbudować ją od nowa, wykorzystując w maksymalnym stopniu gotowe elementy i części konstrukcji kadłuba. I tak stępkę, ożebrowanie, pokrycie platformy i poszycie do poziomu dolnego pokładu zdjęto z budowanego w stoczni N 189 niszczyciela *Organizowannyj* (S-311). Ze stoczni Nr 190 pochodziła dziobnica, kluzы kotwiczne, metalowa konstrukcja kadłuba i sekcji nadbudówek, sztywna podstawa pod wieżę B-2ŁM i inne elementy. Z uwagi na fakt, że szerokość okrętu „projekt 30” była większa, konstrukcję w rejonie wręg nr 56 - nr 72 trzeba było nieco zmienić, tak by płynnie przejść z jednego kształtu w drugi.

Część dziobową zbudowano na małej pochyłni stoczni Nr 189 w czasie 2,5 miesiąca i wodowano 9 października 1942 roku. Przez kolejne 2 tygodnie łączono ją w doku pływającym z kadłubem *Storozhevoj*. Od 25 października do maja 1943 roku kontynuowano remont okrętu znajdującego się już na wodzie. Mimo pojawiającej się ciągle masy różnorodnych problemów, wszystkie prace zdołano pomyślnie zakończyć i 10 września, po próbach na uwięzi i odbiorczych niszczyciel „projektu 7U/30” *Storozhevoj* powrócił do służby. Zamiast 2 dzio-



Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Odbudowany Storożewoj z wieżą artyleryjską B-2LM na pokładzie, przypuszczalnie 1945 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

bowych dział B-13 jednostka otrzymała dwudziałową wieżę B-2LM (normalny zapas amunicji 744 pociski kal. 130 mm), zamiast dział kal. 45 mm – zamontowano 6 automatycznych dział 70-K (zapas amunicji 9000 pocisków), reszta uzbrojenia (2 wyrzutnie torpedowe 1-N, 2 działa kal. 76 mm 34-K i 4 wkm-y DSzK) pozostała bez zmian. Zamontowano również brytyjski radar typu 291. Długość kadłuba wzrosła do 113,5 m, zanurzenie – do 4,18 m, zaś szerokość pozostała bez zmian. Standardowa wyporność wynosiła 1892 t, normalna – 2046 t, a pełna odpowiednio – 2453 t, moc silowni i pełna prędkość w warunkach bojowych nie uległa zmianie.

Udział odbudowanego niszczyciela w działaniach bojowych ograniczał się do ostrzału nieprzyjacielskich pozycji pod Leningradem.

W latach wojny dowódcami Storożewoj byli: kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) I.F. Łomakin (zginął 27.06.1941), kpt. lt. (pol. kpt.) M.P. Kuzmin (od lipca do grudnia 1941), kpt. lt. (pol. kpt.) I.J. Gorowoj (do grudnia 1942), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) E.I. Łazo (do 15.05.1943) i kpt. lt. (pol. kpt.) (następnie kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) D.J. Samus (do czerwca 1946).

**Stojkij (od 13.02.1943
– Wiceadmiral Drozd)**

Przyjęty przez komisję odbiorczą 18 października 1940 roku, lecz przez

półtora roku znajdował się w bazie morskiej Tallin, gdzie usuwano wykryte w trakcie prób defekty i dopracowywano organizację służby okrętowej. Oficjalnie wcielony do służby w składzie OLS KBF 12 kwietnia 1941 roku. Do wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej Stojkij pokonał trasę 9180 Mm.

22 czerwca niszczyciel znajdował się w Ust-Dwińsku i od pierwszych dni wojny aktywnie uczestniczył w działaniach bojowych floty. W ciągu tygodnia przeprowadził kilka operacji minowych w Cieśninie Irbenskiej, 4 razy otwierał ogień do samolotów przeciwnika (wystrzelił 4 pociski kal. 130 mm, 97 kal. 76 mm i 73 kal. 45 mm), trzykrotnie odpierał ataki niemieckich kutrów torpedowych. Szczególnie niebezpieczny był atak 27 czerwca. Stojkij wyruszył na akcję z pełnym zapasem min na pokładzie, gdy na kursie 50° w odległości 8-10 kabli zauważył białą zasłonę dymną. Po kilku minutach zza zasłony wyszły 2 Schnellbooty. Niszczyciel zwiększył prędkość do pełnej i gwałtownie wykonał zwrot w lewo. Pierwsza torpeda poszła obok, przy wykonaniu uniku przed drugą trzeba było przerzucić ster na lewą burtę aż do oporu (do 26°), a turbinom narzucić awaryjny bieg (ponad 400 obrotów/min.). Manewr udał się, choć jednostka znajdowała się o włossek od zniszczenia, torpeda przemknęła w odległości mniejszej niż metr od prawej

burcie. Stojkij wykonał pełną cyrkulację, po czym wrócił na poprzedni kurs. Kutry torpedowe zniknęły, nie otwarto do nich ognia, bowiem celny ostrzał przy takich gwałtownych zwrotach był niemożliwy. Dwa kolejne ataki Schnellbootów 26 i 29 czerwca, zostały odparte przez artylerię, dwukrotnie Niemcy nie wytrzymali ognia dział kal. 130 mm i wycofali się.

30 czerwca 2 Dywizjon Niszczycieli OLS przeszedł do Tallina. Stojkij znajdował się w eskorcie krążownika Kirow, w czasie przechodzenia przez Moonsund z niszczyciela opuszczono kuter roboczy, który jak mówiły

dokumenty tego czasu „przeprowadził profilaktyczne bombardowanie małymi bombami głębinowymi w związku z podejrzeniem pojawienia się okrętów podwodnych w rejonie”.

12 lipca Stojkij zahaczył w Cieśninie Moonsund prawą śrubą o grunt, uszkadzając łopaty i linię wału napędowego. W celu przeprowadzenia remontu okręt przybył do Kronsztadu. Prace w doku trwały od 7 do 20 sierpnia. Prawy wał napędowy wymieniono na wzięty z Storożewoj. Przy okazji na niszczycielu zamontowano stację hydroakustyczną „Ultrafon”, 2 automatyczne działa kal. 37 mm 70-K, ustawiono 2 miotacze bomb głębinowych BMB-1.

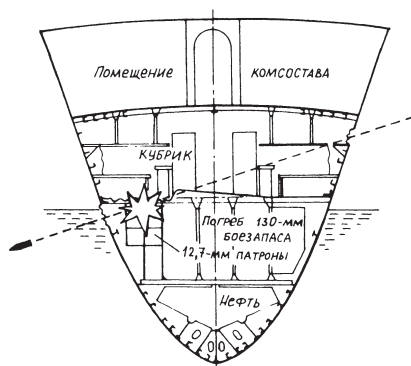
22 i 23 sierpnia niszczyciel po zabranii na pokład 75 ochraniaczy pół minowych, wraz ze stawiaczem min Marti wyszedł w rejon wyspy Hogland, jednak z uwagi na rozwijający się sztorm operacja minowa się nie udała i jednostki powróciły do bazy.

Między 25 a 27 sierpnia Stojkij wraz z Silnyj wspierały radzieckie wojska na wybrzeżu Zatoki Wyborskiej. Niszczyciel wystrzelił 400 pocisków kal. 130 mm na pozycje nieprzyjaciela i kolejnych 60 do transporterów w rejonie Transundu. Niestety ostrzał prowadzony był bez korygowania i jego efektywność okazała się niska. Nie potwierdzają się informacje o zatopieniu przez artylerię okrętową nieprzyjacielskiego transportowca.

W początkach września na *Stojkij* zamieniono tymczasową elektroinstalację do demagnetyzacji (założoną jeszcze w początkach lipca w Tallinie) na etatowy system LFTI. W nocy 14 września niszczyciel postawił 64 miny w rejonie mielizny Vigrund.

Od 15 września do 21 października okręt znajdował się w Leningradzie, biorąc aktywny udział w obronie miasta. W tym okresie wykonał 54 strzelania artylerii głównego kalibru, wystrzelując 576 pocisków burzących. Artylerzyści *Stojkij* niejednokrotnie otwierali ogień do nieprzyjacielskich samolotów, wystrzelując 12 pocisków kal. 130 mm, około 25 kal. 76 mm i ponad 100 kal. 45 mm, 78 kal. 37 mm oraz 440 naboji kal. 12,7 mm.

Niejednokrotnie niszczyciel wykorzystując punkt korekty ognia, prowadził wymianę ognia z nieprzyjacielem. 6 października, w czasie jednego z takich pojedynków, niemiecki pocisk kal. 210 mm zrykoszetował od ścianki nabrzeża (*Stojkij* znajdował się Gutujewskim zakręcie portu handlowego), przebił obie burty jednostki w rejonie wręgi nr 41 i eksplodował w wodzie. Sytuacja okazała się bardzo niebezpieczna – pocisk przeszedł przez 2 i 4 komorę amunicyjną pocisków kal. 130 mm i 45 mm. W komorze Nr 2 pocisk rozbił stelaż z amunicją kal. 12,7 mm,



Schemat uszkodzeń niszczyciela *Stojkij* 6 października 1941 roku. Przekrój na wrędze nr 41.
Rys. Siergiej Bałakin

która się zapaliła, a następnie eksplodowała, uszkadzając grodz na wrędze nr 51 i wypaczając górny pokład na całej szerokości. Na szczęście nie nastąpiła natychmiastowa eksplozja pozostałej amunicji, a przedostająca się przez przebicie woda szybko zatopiła obie komory amunicyjne. Pożar, który wybuch w kubryku został szybko zlikwidowany siłami załogi. Po 6 minutach niszczyciel wyszedł ze strefy ostrzału (pośpiech spowodował, że okręt uderzył w pirs i uszkodził śrubę napędową). Remont jednostki realizowała stocznia Nr 189, a straty załogi wynosiły 9 rannych.

W nocy 1 listopada *Stojkij* wraz z niszczycielem *Sławnij*, stawiaczem

min *Marti*, kilkoma trałowcami i kutrami dozorowymi wyszedł z Kronsztadu w kierunku Półwyspu Hanko. Rejs odbywał się w trudnych warunkach pogodowych, utrudniających obserwację i stosowanie parawanów. *Stojkij* cudem uniknął wejścia na zerwaną minę, tylko gwałtowne podanie kontrpary do turbin i skrajne przerzucenie steru pozwoliło na zrobienie uniku od płynącej na torze wodnym „rogałej śmierci”. Rankiem 2 listopada okręty dotarły na redę okrażonej twierdzy. Nieprzyjacielska artyleria prowadziła nieprzerwany ostrzał. Aby nie pozwolić nieprzyjacielowi na wstrzelanie się niszczyciele cały czas manewrowały, przechodząc z miejsca na miejsce. Wieczorem *Stojkij* przyjął na pokład 500 żołnierzy ewakuowanego garnizonu, broń strzelecką, w tym 3 poczwórnice sprzężone km-y plot. Maksim i skutecznie dostarczył ich do Kronsztadu.

Drugi rejs do Hanko zakończył się niepowodzeniem z powodu silnego sztormu i śnieżycy, oddział okrętów, w którego skład wchodził *Stojkij*, zawrócił do Hogland. Później przez kilka dni niszczyciel uczestniczył w ewakuacji wojsk znajdujących się na wyspie.

29 listopada *Stojkij* wraz ze *Sławnij*, trałowcami, kutrami i turboelektrycznym *Iosif Stalin* ponownie wyru-

Na pokładzie niszczyciela *Wiceadmirał Drozd* (dawny *Stojkij*), lata 1944-1945.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Wiceadmiral Drozd na Newie, 1945 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

szął do Hanko. Rejs utrudniał kiepski stan techniczny mechanizmów okrętu. Dawno nie czyszczone kotły były silnie zasolone, a bicie zgiętego prawego wału napędowego prowadziło do silnego nagrzania jego łożysk ślizgowych. Na morzu *Stojkij* musiał lec w dryf i wymienić łożysko ślizgowe - ta operacja, przeprowadzona siłami załogi, zajęła raptem 16 minut!

Pod ostrzałem przeciwnika niszczyciel przyjął około 1000 żołnierzy z pełnym bojowym wyposażeniem i wyruszył w drogę powrotną. 5 grudnia okręt znajdujący się na trawersie latarni morskiej Seivisto, został ostrzelany przez nieprzyjacielską baterię dział kal. 203 mm. Sytuację komplikował fakt, że *Stojkij* znajdował się wśród zwartego lodu o grubości 12-15 cm i nie mógł manewrować (oddział poruszał się za lodołamaczem z żółwią prędkością). Niszczyciel odpowiedział ogniem głównego kalibru, wystrzeliwując 68 pocisków, po czym wrogie działa zamilkły.

Okręt szczęśliwie powrócił do Leningradu i 9 grudnia *Stojkij* został odstawiony do remontu w stoczni Nr 194.

W trakcie rejsów do Hanko i Høglund niszczyciel niejednokrotnie odpierał ataki lotnicze, zrzucał bomby głębinowe w rejonach, gdzie prawdopodobnie widziano peryskopy okrętów podwodnych.

Łącznie w kampanii roku 1941 *Stojkij* pokonał 7530 Mm, w tym 4055 Mm po 22 czerwca. Okręt postawił 280 min i ochraniaczy pól minowych, zrzucił 124 bomby głębinowe, wystrzelił ponad 1200 pocisków głównego kalibru, przewiózł 1,5 tysiąca żołnierzy garnizonu Hanko. Za powodzenie w realizacji postawionych zadań 3 kwietnia 1942 roku niszczyciel *Stojkij* został nagrodzony tytułem „gwardyjski”.

Co prawda, aktywna służba jednostki na tym się w zasadzie zakończyła. Do 1944 roku okręt nie wychodził w morze, stojąc na Newie i Bolszaj Newce. W roku 1942 jednostka wykonała 3 strzelania, wystrzeliwując wszystkiego 54 pociski burzące, a w roku 1943 – 6 strzelań (w tym 5 szkolnych! i tylko 1 bojowe) rozchodując 94 pociski. W odpieraniu ataków lotniczych uczestniczył tylko raz, w dniu, gdy nadano mu tytuł „gwardyjski”. Wówczas z wkm-u zdołał zestrzelić niemiecki bombowiec.

W dniu 13 lutego 1943 roku na pamiętkę poległego dowódcy Eskadry (jego samochód zmierzający po lodzie do Kronsztadu wpadł w przerębel) *Stojkij* został przemianowany na *Wiceadmiral Drozd*.

W latach wojny niszczycielem dowodzili: kpt. lt. (pol. kpt.) D.J. Samus (od czerwca 1941)⁵, kpt. lt. (pol. kpt.)(póź-

niej kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) B.P. Lewczenko (do 28.03.1943) i kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) D.L. Kutaj (do końca wojny).

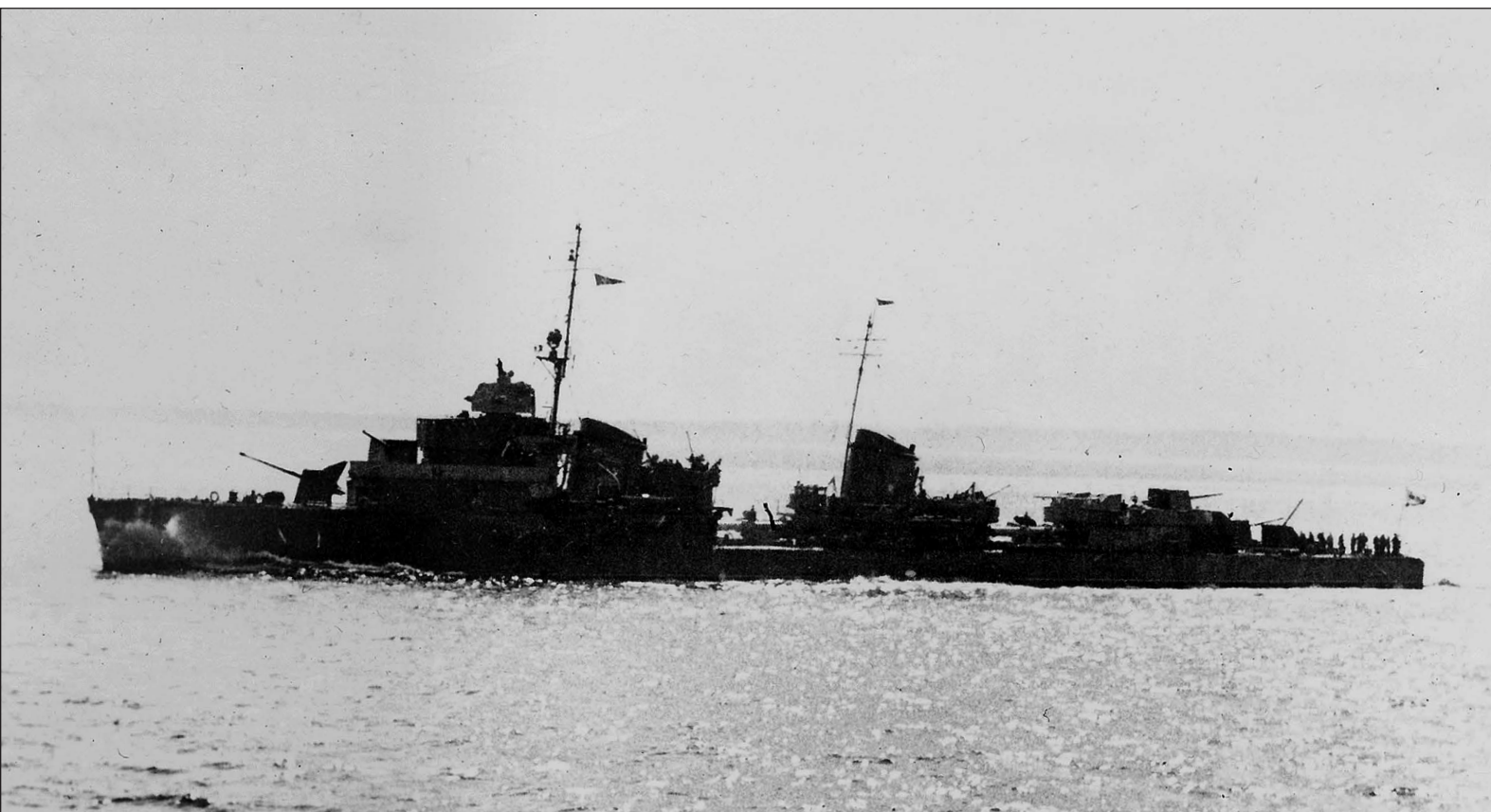
Silnyj

Przyjęty przez komisję odbiorczą 31 października 1940, a oficjalnie wcielony w skład OLS KBF 12 kwietnia 1941 roku. Wraz z *Stojkij*, *Storożewoj* i *Sierdityj* 14 czerwca przeszedł z Tallina do Ust-Dwińska.

W pierwszych dniach wojny uczestniczył w operacji minowej w Cieśninie Irbenskiej, 27-28 czerwca eskortował krążownik *Kirow*, odpierał ataki lotnicze.

Rankiem 6 lipca zespół w składzie *Silnyj*, *Sierdityj*, *Engels* i dozorcze *Tuczka* i *Snieg* wyszedł w morze dla realizacji kolejnego zadania. Na pokładzie niszczyciela znajdowało się 70 min na zaporę. Przy wejściu do Cieśniny Irbenskiej o godz. 12:29 *Sierdityj* dostrzegł bezpośrednio na kursie maszty, a później sylwetki 3 nieprzyjacielskich jednostek. Dowódca 2 Dywizjonu Niszczycieli kpt. II rangi (pol.

5. Możliwe, że pełnił obowiązki czasowo, bo w oficjalnym wykazie „Komandnyj, naczalstwujuuszczij i političeskij sostaw sojedinienij i czastiej WMF Sowietского Sojuza w Wielikoj Otičestwiennoj wojnie 1941-1945 gg. (Moskwa 1971), dowódcą *Stojkij* od 22.06.1941 był B.P. Lewczenko.



Niszczyciel *Silnyj* w burtowym ujęciu.

Fot. zbiory N. Afonina

kmdr por.) G.S. Abaszwilli znajdujący się na *Sierdityj*, rozkazał obu „siódemkom-U” zwiększyć prędkość do 23 węzłów i przyjąć kurs 227° na spotkanie wroga, *Engels* i *Tucza* pozostały za rufą (dozorowiec *Snieg* z powodu awarii mechanizmów został już wcześniej odesłany do bazy).

O godz. 13:00 z dystansu 112 kabli nieprzyjacieli otworzył ogień, przez 3 minuty ostrzeliwując *Sierdityj*, a o godz. 13:16 – *Silnyj*. Niemieckie pociski padały początkowo ze sporym niedolotem, zaś radzieckie niszczyciele dzięki informacjom kierujących ogniem dowódców BCz-II, za drugą czy trzecią salwą uzyskali trafienia, powodując pożary i wybuchy na jednostkach wroga. Starcie z minami na pokładzie było jednak ryzykowne i dowódca *Silnyj* kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) rozkazał zrzucić je za burtę. Nie zdążono jednak uwolnić się od niebezpiecznego ładunku, o godz. 13:19 pocisk kal. 105 mm trafił w rufę niszczyciela. Eksplozja zabiła 4 i raniła dalszych 7 marynarzy, uszkadzając działo Nr 4 kal. 130 mm i rozbijając beczkę z substancją do tworzenia zasłon dymnych. Największe niebezpieczeństwo spowodował jednak odłamek, który przebił kadłub jednej z min kotwicznych, a ta zaczęła się palić. O mało co i mogło by dojść do eksplozji zgrubnej dla okrętu. Na szczęście,

znajdujący się w pobliżu marynarze W. Karpow, W. Aleksandrow i ranny I. Ułożenko nie spanikowali i wyrzucili płonącą minę za burtę. Po tygodniu cała trojka została odznaczona Orderami Czerwonego Sztandaru.

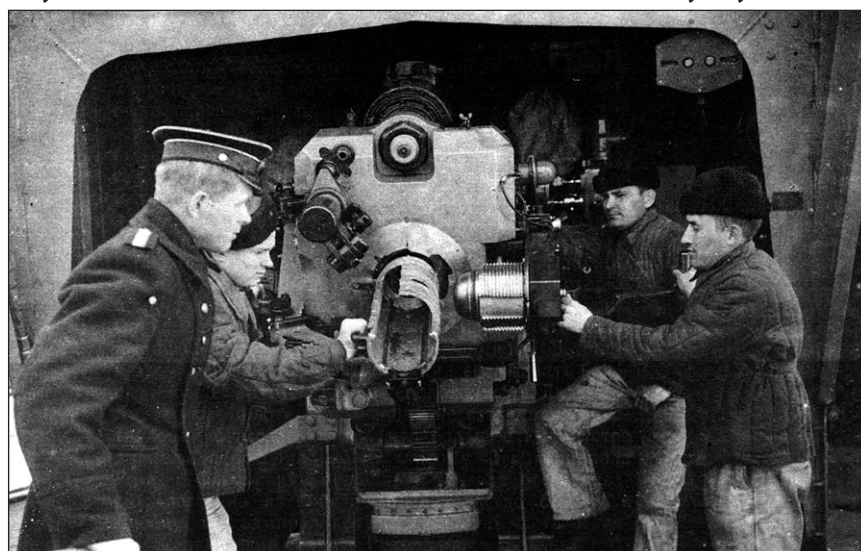
Silnyj ostro zmienił kurs i postawił zasłonę dymną, po 2 minutach to samo zrobił i *Sierdityj*. Do tego czasu odległość do nieprzyjaciela spadła do 87-88 kabli i radzieckie okręty postanowiły odejść na bezpieczniejszy dystans. *Silnyj* zakończył zrzucanie min o godz. 13:35, lecz dopiero o godz. 14:45 niszc-

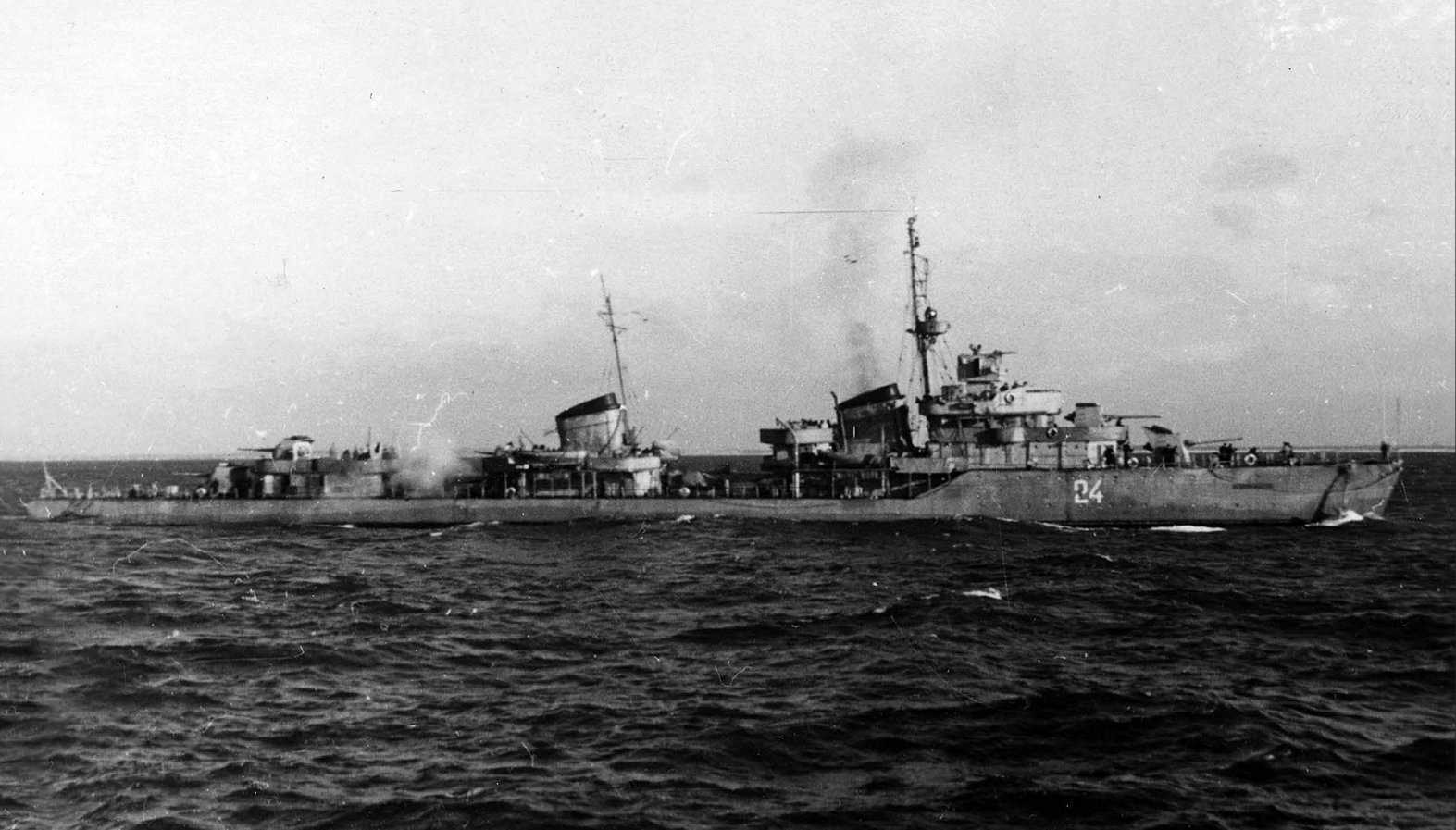
czyciele otrzymały rozkaz od znajdującego się na pokładzie dozorowca *Tucza* dowodzącego zespołem kpt. I rangi (pol. kmdr) W.J. Choroszczina zawrócić na południowy-zachód i dobić wroga. Niestety przeciwnika nie udało się odnaleźć i trzeba było wracać do bazy. W czasie tego starcia *Silnyj* wystrzelił 33 pociski kal. 130 mm.

Z kim walczyły radzieckie niszczyciele na Cieśninie Irbenskiej 6 lipca 1941 roku? Marynarze rozpoznali okręty przeciwnika jako krążownik pomocniczy i 2 niszczyciele (torpe-

Artylerzyści niszczyciela *Silnyj*. Ładowanie dział kal. 130 mm za pomocą pneumatycznego dosyłacza.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko





Niszczyciel *Silnyj* sfotografowany krótko po wojnie.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko

dowce) typu „Jaguar”. Według opowieści o operacji, krążownik pomocniczy prowadził ogień z dział kal. 152 mm. Uważano, że Niemcy ponieśli poważne straty. Raport dowódcy *Sierdityj* mówił, że o godz. 13:20 czołowy torpedowiec został osiągnięty salwą, „przerwał ogień, pokrył się dymem i czasie dalszego starcia był już niewidoczny (możliwe, że zatonął)”.

Po zakończeniu wojny okazało się jednak, że przeciwnikami radzieckich okrętów była baza pływająca *MRS 11* oraz trałowce *M 23* i *M 31*, uzbrojone łącznie w 7 dział kal. 105 mm (3 na bazie pływającej i po 2 na trałowcach). Wg niemieckich źródeł *M 23* nie uczestniczył w starciu, a pozostałe 2 jednostki wystrzeliły łącznie 198 pocisków kal. 105 mm, uzyskując 1 trafienie (w *Silnyj*). Same nie odniosły żadnych uszkodzeń i szczęśliwie dotarły do okupowanego Ust-Dwińska.

Niestety niemiecka wersja wygląda bardziej prawdopodobnie niż radziecka. Dwa niszczyciele prowadziły ogień przy ogromnej prędkości, do jednego celu i w dodatku tylko z dział działowców. Rozliczać słupy wody od własnych i cudzych pocisków było szalenie trudno, wobec czego centralizowanego kierowania ogniem faktycznie zaprzestano już po pierwszych salwach. Zrozumiałe, że celność ognia w takich warunkach jest skrajnie niska.

W lipcu *Silnyj* wykonał jeszcze kilka rejsów w Moonsund i na Zatokę Ryską,

jednak w rejonie ławicy Norvein zahaczył śrubami napędowymi dno (lub zatopioną jednostkę) i odszedł na remont do Kronsztadu. Podobnie jak w przypadku *Stojkij*, na okręcie równocześnie zamontowano 2 uzupełniające automatyczne działa kal. 37 mm 70-K. Do 23 sierpnia zakończono dokowanie niszczyciela i już 2 dni później okręt wraz ze *Stojkij* ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje na wybrzeżu Zatoki Wyborckiej. W ciągu 3 dni rozchodził ponad 500 pocisków kal. 130 mm...

W początku września *Silnyj* uczestniczył w operacji stawiania zapór minowych w Zatoce Finskiej. W czasie 5 wyjść w morze postawił łącznie 196 min i 130 ochraniaczy pól minowych. 15 września niszczyciel przybył do Oranienbaum, skąd we współpracy z punktem korekcyjnym prowadził ogień do nacierających wojsk hitlerowskich. Do 20 września wystrzelił kolejne 500 pocisków głównego kalibru, lecz z powodu nasilonego ostrzału i nalotów na niechroniony port Oranienbaum okręty musiały odejść do Kronsztadu.

Począwszy od 21 września, Niemcy przeprowadzili serię zmasowanych nalotów lotniczych na Kronsztad. 22 września o godz. 13:15 na *Silnyj* zaczęło nurkować 9 maszyn Junkers. Jeden samolot został zestrzelony ogniem plot., lecz nie udało się uniknąć trafień: 100 kg bomba trafiła w rufową nadbudówkę w rejonie wręg nr 159- nr 166,

a kolejnych kilka rozerwało się 10-15 m od okrętu, zasypując go odłamkami. Część rufowa kadłuba została poważnie uszkodzona, wybuch pożar. Zginęło 7 członków załogi, a dalszych 27 odniosło rany.

Dla uchronienia przed wybuchem natychmiast zatopiono rufowe komory amunicyjne Nr 3, 4, 5 i 7, a później przystąpiono do gaszenia pożaru. Wieczorem niszczyciel przeszedł z redy do portu i zacumował przy nabrzeżu „Morskiego Zawoda”. W październiku na jednej pracującej turbinie *Silnyj* dotarł do Leningradu, gdzie został skierowany na remont generalny do „Bałtijskiego Zawoda”.

W dniu 12 grudnia niszczyciel znów poniósł szkody: w czasie ostrzału terenu stoczni okręt osiągnął pocisk kal. około 127 mm. Eksplozja w rejonie wręgi nr 173 spowodowała śmierć 2 i ranienie kolejnych 7 marynarzy, uszkodzone zostało działo No 4 kal. 130 mm, rozerwało kable i zrolowało pokład oraz część rufowej nadbudówki.

Remont *Silnyj* ukończono 30 grudnia, lecz dalsza służba okrętu do końca wojny przebiegała jedynie w Leningradzie i Kronsztadzie. W kwietniu 1942 roku niszczyciel został uszkodzony w czasie kolejnego ostrzału artyleryjskiego, jednak szybko go odremontowano. 24 kwietnia ogień z okrętowego automatycznego działa kal. 37 mm zestrzelił niemiecki samolot, który spadł na teren „Admiraltiejskiego Zawoda”.

W nocy 25 lipca niszczyciel przeszedł do Kronsztadu. Tam zamiast dział kal. 45 mm zamontowano kolejne 2 automatyczne działa kal. 37 mm (teraz uzbrojenie obejmowało 2 działa kal. 76 mm 34-K, 4 działa kal. 37 mm 70-K, 2 działka kal. 20 mm Oerlikon, 1 poczwórnie sprzężony wkm kal. 12,7 mm Vickers i 4 wkm-y kal. 12,7 mm DSzK). Jesienią okręt wyposażono w ASDIC („Dracon -128s”). W drugiej połowie roku 1942 i przez cały 1943 rok *Silnyj* nie wykonywał strzelań bojowych (za wyjątkiem 18 pocisków wystrzelonych 1 czerwca 1943 w kierunku nieprzyjacielskich pozycji w celu przestrzelania luf dział kal. 130 mm).

W styczniu 1944 roku artyleria niszczyciela wspierała przeprowadzenie operacji w kierunku Krasnosielsko-Ropszinsk (wystrzelono 146 pocisków kal. 130 mm)⁶. 10 czerwca *Silnyj* oddał swoje ostatnie salwy – znajdując się w Kronsztadzie korzystając z pomocy punktu korekcyjnego ostrzeliwał pozycje Finów na Przesmyku Karelskim (wystrzelono 44 pociski). Od listopada 1944 roku do końca wojny jednostka była remontowana w „Bałtijskim Zawodzie”.

W latach wojny dowódcami *Silnyj* byli: kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) S.S. Komarow (do 16.08.1941), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) A.J. Szomrakow (do czerwca 1942), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) A.A. Maklenow (do 30.09.1943) i kpt. III (później II) rangi (pol. kmdr ppor. i kmdr por.) K.K. Czeremchin.

Sierdityj

Przyjęty przez komisję odbiorczą 15 października 1940, a włączony w skład OLS KBF 12 kwietnia 1941 roku (razem z *Storozewoj*, *Stojkij* i *Silnyj*).

W pierwszych dniach wojny operował burta w burtę z siostrzanymi okrętami 2 Dywizjonu, uczestniczył w operacjach minowych 24 i 26 czerwca. 27 czerwca przeszedł na redę Kuivasto. Po odejściu Oddziału Sił Lekkich do Tallina *Sierdityj* wraz z niszczycielami *Silnyj* i *Engels* pozostały do obrony Zatoeki Ryskiej. 6 lipca 1941 roku w czasie starcia w Cieśninie Irbenskiej z bazą pływającą *MRS 11* i trałowcami wystrzelił 115 pocisków kal. 130 mm. Nie uzyskano trafień w niemieckie okręty, bowiem oficer artyleryjski z braku doświadczenia nie mógł odróżnić słupów wody od pocisków własnej jed-

nostki od pocisków *Silnyj*, co uniemożliwiało efektywne kierowanie ogniem.

W nocy 18 lipca *Sierdityj* pod flagą dowódcy OLS kadm. W.P. Drozda wraz z *Stierieguszczij* zabezpieczały operację minową, realizowaną przez dozorcówce *Tucza* i *Snieg*. Do godz. 14:00 *Sierdityj* powrócił na redę Kiubassar, jednak po otrzymaniu informacji o wykryciu przez nieprzyjacielskie lotnictwo konwoju obrał kurs powrotny. Okręt szedł z prędkością 20 węzłów, by doczekać się pośpiesznie powracającego z Moonsundu *Stierieguszczij*.

Z powodu braku koordynacji działań floty i lotnictwa morskiego oba niszczyciele zostały zaatakowane przez własne samoloty. O ile zrzucona o godz. 15:31 na *Stierieguszczij* bomby nie uczyniły szkód, to 4 bomby z samolotu SB-2 eksplodowały przy samej burcie *Sierdityj*. Odłamki przebiły burtę, uszkodziły jeden kocioł, 2 dalmierze w KDP oraz zabiły 1 i raniły 3 marynarzy.

Między godz. 16:40 a 17:13 starcie z transportowcami i kutrami niemieckiego konwoju prowadził jedynie *Stierieguszczij*. *Sierdityj* dołączył do niego o godz. 17:24, gdy przeciwnik ostatecznie zniknął z widoku. W drodze powrotnej radzieckim okrętom towarzyszyły liczne ataki nieprzyjacielskich bombowców. Tylko na *Sierdityj* zrzucono 104 bomby, lecz na szczęście żadna z nich nie spowodowała istotnych uszkodzeń.

Za to następnego dnia szczęście opuściło niszczyciel, 19 lipca *Sierdityj* stał na redzie Heltermaa obok wyspy Dago. O godz. 19:10 niespodziewanie zanurkowały na niego 4 Junkersy Ju 88. Okręt zdołał otworzyć ogień, ruszyć z niewielką prędkością i dać ster lewo na burtę, lecz było za późno. Jedna bomba trafiła KDP, przebiła pomost, pokład dziobowy, górny pokład i eksplodowała na 2 pokładzie mieszkalnym w rejonie wręgi nr 52-nr 55. Siła eksplozji uszkodziła przedział kotłowni Nr 1, od wstrząsu wypadły

z gniazdek automatyczne bezpieczniki i akumulatory awaryjnego oświetlenia, skutkiem czego wnętrze pograżyło się w ciemności.

Druga bomba eksplodowała przy lewej burcie, czego rezultatem było przebicie poszycia między wręgami nr 50 a nr 58 o wymiarach 4 x 5 m. Ciśnienie wody zaburtowej wypchnęło ze zbiorników mazut, który się zapalił. Pożar szybko ogarnął wszystkie dziobowe nadbudówki i oba przedziały kotłowni pierwszego eszelonu.

Załoga próbowała walczyć o utrzymanie okrętu (w szczególności, zatopiono rufowe komory amunicyjne pocisków kal. 130 mm), jednak brak energii elektrycznej nie pozostawiał szans na sukces. Pożar rozprzestrzeniał się w kierunku rufy, co spowodowało eksplozję amunicji podręcznej na rufowych stanowiskach oraz bomb głębinowych na ich wyrzutniach. Cała rufa od wręgi nr 180 była całkowicie zniszczona, niszczyciel przewrócił się na prawą burtę – z powodu nieznaczonej głębokości lewa pozostawała ponad lustrem wody. Po zakończeniu nalotu *Sierdityj* pozostawał jeszcze na powierzchni przez godzinę i 10 minut. Z załogi zginęło 35 ludzi, a ponad 30 odniosło rany. Ocalałych żywych zdjęły niszczyciele *Stierieguszczij* i *Gordyj*.

Około godz. 18:00 na pozostawionym okręcie doszło do eksplozji – w wyniku pożaru wybuch zniszczył dziobowe komory amunicyjne. W rezultacie niszczyciel zmienił się w zdeformowaną bryłę metalu....

W latach 1949-1952 resztki *Sierdityj* zostały wydobyte i odholowane do Tallina celem złomowania.

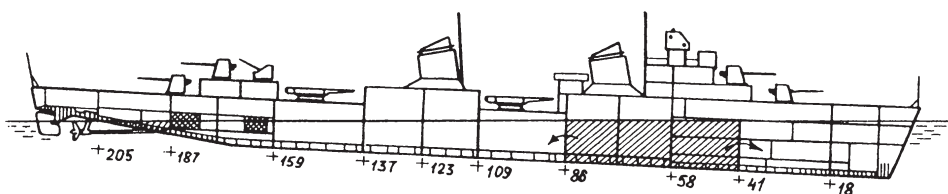
Dowódcą okrętu był kpt. lt. (pol. kpt.) A.G. Pismiennyj.

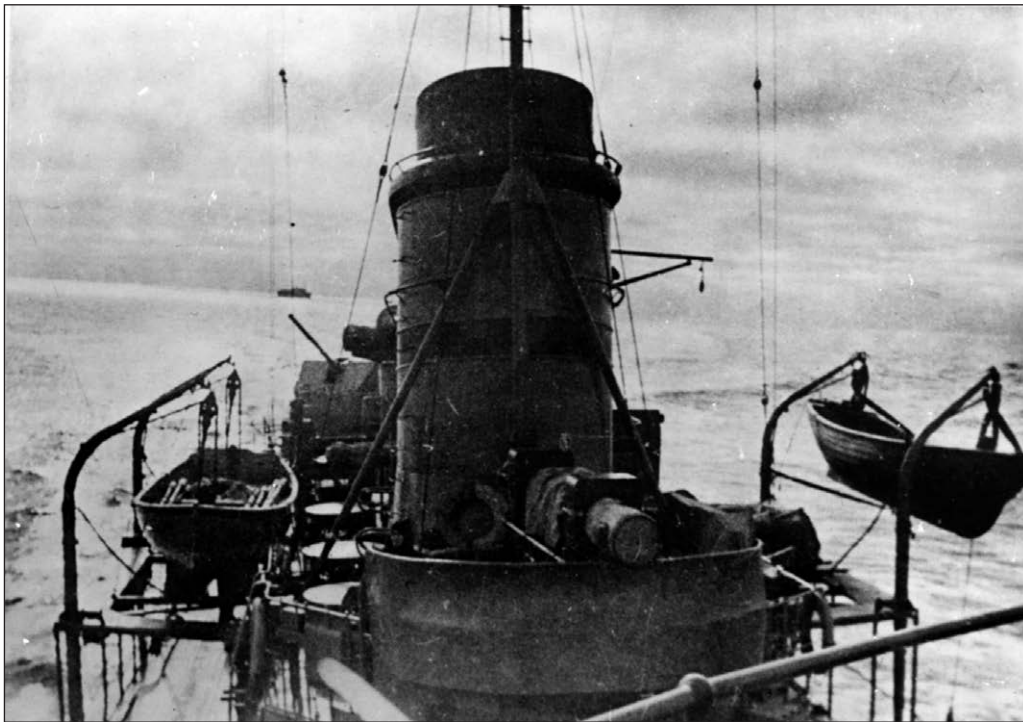
Sławnyj

Przyjęty przez komisję odbiorczą 31 maja 1941 roku, wszedł do służby w 5 Dywizjonie Niszczycieli KBF 19 czerwca. Bazował w Kronsztadzie.

⁶ Wg innych źródeł – około 400.

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Sierdityj* 19 lipca 1941 roku. Podwójnym zarysowaniem przedstawiono kontrzatopienie przedziałów.





Na pokładzie niszczyciela *Sławnyj*, 1941 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Początek wojny zastał niszczyciel na morzu – w rejonie Półwyspu Hanko. 27 i 29 czerwca dwukrotnie uczestniczył w operacjach minowych. 1 lipca wraz z *Swiriepyj* eskortował okręt liniowy *Oktiabrskaja Rewolucija* w czasie przejścia z Tallina do Kronsztadu. W czasie tego zadania *Sławnyj* czterokrotnie wykrył okręty podwodne, które obrzucił bombami głębinowymi. *Sławnyj* podczas przygotowania do parady na Newie, 1945 rok.

mi, a także ostrzelał pociskami nurkującymi.

Do 16 lipca znajdował się w Kronsztadzie, a od 18 lipca do 28 sierpnia w Tallinie. Aktywnie uczestniczył w obronie głównej bazy floty, regularnie ostrzeliwując cele lądowe i odpierając ataki lotnicze. W tym czasie artylerzyści niszczyciela wystrzelili 416 pocisków kal. 130 mm, 153 kal. 76 mm,

228 kal. 45 mm oraz ponad 1000 naboju kal. 12,7 mm. W czasie odpierania jednego z ataków lotniczych zdołał podnieść ciśnienie pary w rekordowym czasie – 17 minut. Mimo tego, że *Sławnyj* był niejednokrotnie celem niemieckiego lotnictwa i artylerii oblężniczej, tylko raz (26 sierpnia) został nieznacznie uszkodzony przez eksplozję bomby w pobliżu.

Wieczorem 28 sierpnia okręt w składzie oddziału ochrony wyszedł z Tallina do Kronsztadu. W rejonie przylądka Keri o godz. 18:00 i 18:32 zespół dwukrotnie stał się celem ataku Luftwaffe. Niszczyciel prowadził intensywny ogień plot. zmuszający Junkersy do odejścia i zaniechania zrzuca bomb. O godz. 18:47 wykonał 39 wystrzałów z dział głównego kalibru do wykrytych kutrów torpedowych, które zdołały się jednak skryć.

O godz. 20:23 na części trałowej parawanu na prawej burcie eksplodowała mina, a o godz. 21:35 – druga. Obie

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Sławnyj wyposażony w parawany spisalne, lata 1945-1946.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

eksplozje miały miejsce 10-15 m od prawej burty, pierwsza na wysokości centralnego stanowiska artyleryjskiego, a później – w rejonie przedziału kotłowni Nr 1. Poszycie w wielu miejscach zostało powyginane do wnętrza kadłuba, przez rozerwane nitowania do wnętrza zaczęła przedostawać się woda (wkrótce zalane zostało pomieszczenie CAP, komora amunicyjna Nr 2 i 6, międzydenne zbiorniki przedziału kotłowni Nr 1). W wyniku silnych wstrząsów uległy awarii oba dalmierze o bazie 4-metrowej, zaklinował się mechanizm poziomego naprowadzania jednego z dział kal. 76 mm i kal. 45 mm, przestały funkcjonować liczne mechanizmy pomocnicze i prawie wszystkie urządzenia elektronawigacyjne. *Sławnyj* stanął na kotwicy, a ponownie ruszył w drogę następnego dnia o godz. 06:00. do Kronsztadu przybył dopiero wieczorem 29 sierpnia, odpierając po drodze 3 ataki lotnicze. Zużycie amunicji wynosiło 140 pocisków kal. 76 mm i 165 kal. 45 mm oraz 744 naboje kal. 12,7 mm.

21 września dopiero, co odremontowany *Sławnyj* znajdował się na redzie Kronsztadu w gotowości Nr 1. Po sygnale alarmu powietrznego, zszedł z kotwicy i zaczął manewrować na wodach redy, co pozwoliło na uniknięcie

wszystkich bomb zrzuconych na okręt przez Junkersy. W czasie drugiego, jeszcze bardziej zmasowanego nalotu lotniczego jedna z bomb mimo wszystko rozerwała się w niebezpiecznej odległości (10-15 m) od lewej burty w rejonie przedziału kotłowni Nr 2. Odłamki przebiły przewód parowy przegrzanej pary, w rezultacie czego doszło do oparzenia 3 marynarzy (jeden z nich zmarł w wyniku kontuzji), a dalszych 3 zostało rannych odłamkami.

Ataki lotnicze na Kronsztad trwały do 4 października. W tym czasie *Sławnyj* wystrzelił 576 pocisków kal. 76 mm i 825 kal. 45 mm, a także 1905 naboje kal. 12,7 mm – strącając jeden samolot. Nie doszło do dalszych uszkodzeń od bomb, za to 2 października szkody spowodowały odłamki eksplodującego w wodzie pocisku dalekiego zasięgu.

W październiku niszczyciel znajdował się na Północnej i Dużej Kronsztadzkiej redzie, skąd przeprowadził 33 ostrzały zbliżających się do Leningradu niemieckich wojsk (wystrelono 409 pocisków głównego kalibru).

1 listopada *Sławnyj* wraz ze *Stojkij* i *Marti* odbył rejs do Hanko, gdzie wziął na pokład 657 ludzi z uzbrojeniem i osobistymi rzeczami, a 4 listopada dowodził ich do Leningradu. W drodze powrotnej niszczyciel działami głównego kalibru zatopił wracają-

cy z Hanko własny morski dozorca *MO-112*, błędnie uznając go za fiński kuter torpedowy.

11 listopada niszczyciel w pobliżu Kronsztadu nawinął na lewą śrubę napędową zerwaną sieć przeciwtorpedową, co doprowadziło do dokowania. Później konwojował transportowce na Hogland, a 29 listopada po raz drugi wyruszył do Hanko. Pod ogniem nieprzyjaciela na okręt załadowano 856 żołnierzy, po czym niszczyciel wyruszył w powrotny rejs. W nocy 3 grudnia płynący za *Sławnyj* turbo-elektryczny *Iosif Stalin* wszedł na 2 miny, niszczyciel próbował udzielić pomocy, jednak nowy wybuch uszkodził dziób liniowca i urwał założony hol. O godz. 08:15 *Sławnyj* sam znalazł się awaryjnej sytuacji, rozerwanie łańcucha *Halla* spowodowało zablokowanie steru. Trzeba było manewrować maszynami, poruszając się z prędkością 3-4 węzłów. Kilka razy okręt wpadał pod ostrzał nieprzyjacielskich baterii, a w dodatku omal nie ugrzązł w lodach. Dopiero wieczorem 5 grudnia zakończył się niewymownie trudny rejs, i niszczyciel zacumował w Kronsztadzie. 16 grudnia przeszedł do Leningradu, gdzie wkrótce trafił do remontu w stoczni Nr 196.

Ogółem przez pół roku wojny *Sławnyj* pokonał 3707 Mm w czasie 67 dni,

wystrzeliwując 966 pocisków kal. 130 mm i 1003 kal. 45 mm.

W latach 1942 i 1943 niszczyciel nie uczestniczył bezpośrednio w działaniach bojowych, za wyjątkiem odpierania licznych ataków lotniczych. 1 maja 1942 roku został uszkodzony w wyniku trafienia 2 niemieckimi pociskami, które wywołały pożar w przedziale kotłowni. Wkrótce po tym *Sławnyj* przeszedł do Kronsztadu. 25 października w przedział urządzeń kotwicznych niszczyciela trafił pocisk kal. 203 mm, który uszkodził wyposażenie pokładu dziobowego. W początkach listopada *Sławnyj* powrócił do Leningradu, gdzie przestał cały następny rok. 1 maja 1943 roku nadbudówkę w rejonie przedziału kotłowni Nr 3 trafił jeszcze jeden niemiecki pocisk, powodując uszkodzenia. Zginęło wówczas 7, a rannych zostało kolejnych 5 marynarzy. W toku remontu na pokładzie niszczyciela zamontowano ASDIC.

W latach 1942-1943 artylerzyści niszczyciela *Sławnyj* realizowali jedynie strzelania szkolne (rozchodowano 100 pocisków kal. 130 mm). Ostatni raz otwarto ogień do nieprzyjaciela 10 czerwca 1944 w czasie natarcia na Wyborg.

W latach wojny okrętem dowodził: kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) (później kpt. II rangi (pol. kmdr por.) M.D. Osadczyj (do 07.03.1944)) i kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) (później kpt. II rangi (pol. kmdr por.) N.N. Rotinow.

Surowyj

Przyjęty 31 maja 1941 roku, włączony w skład 5 Dywizjonu Niszczycieli KBF 18 czerwca.

W początkach wojny bazował w Kronsztadzie, a następnie w Tallinie. 29 czerwca uczestniczył w operacji minowej w Zatoce Fińskiej. 23 lipca *Surowyj* wspierał ogniem 8 Armię na wybrzeżu Zatoki Narewskiej – ta operacja uważana była za najbardziej udany przykład wykorzystania artylerii okrętowej do ostrzału celów na brzegu. Operacja była starannie zaplanowana, dobrze dopracowana, system łączności ze stanowiskiem korekcyjnym. Niszczyciel zabezpieczał z powietrza myśliwce, obronę przed okrętami podwodnymi zapewniały 2 dozorcze. W rezultacie ogień dział kal. 130 mm (wystrzelono 186 pocisków) okazał

się efektywny, wg danych rozpoznania zostały zniszczone umocnienia i okopy ze znajdującymi się w nich żołnierzami, zniszczono 5 moździerzy i kilka drewnianych budowli.

W sierpniu *Surowyj* wraz ze *Statnyj* wykonał 2 operacje ofensywne w Zatoce Ryskiej. Na pokładzie *Surowyj* znajdował się dowódca OLS kadm. W.P. Drozd. 6 sierpnia niszczyciel ostrzelał nieprzyjacielską baterię w Salacgrive (wystrzelono 60 pocisków burzących kal. 130 mm), 8 sierpnia – przystań w Roija (24 pociski kal. 130 mm). w drodze powrotnej jednostka zdołała uniknąć 2 ataków lotniczych.

21 sierpnia niszczyciele *Surowyj* i *Artiom* weszły na Zatokę Ryską by przechwycić wykryty przez rozpoznanie lotnicze konwój. O godz. 11:39 wróg został znaleziony i po 13 minutach radzieckie okręty otwały ogień z dystansu 67 kabli. Konwój składał się z 2 transportowców, motorowego szkunera pod eskortą 6 kutrów dozorowych. Niemcy odpowiedzieli ogniem z dział (wg radzieckich danych kal. 105 mm), a nieco później z pomocą przyszło im Luftwaffe i baterie brzegowe. Starcie z przerwami trwało około 45 minut, a w tym czasie *Surowyj* wystrzelił 145 pocisków kal. 130 mm do drugiego w szyku transportowca, a *Artiom* – 110 (wg innych danych – 133) pociski kal. 102 mm do pierwszego w szyku. Z pokładu radzieckich jednostek zaobserwowano trafienia w obie nieprzyjacielskie jednostki. Choć meldunki dowódców niszczycieli o zatopieniu obu transportowców nie potwierdziły się, zostały one jednak według wszelkiego prawdopodobieństwa – uszkodzone. *Artiom* odniósł uszkodzenia w wyniku ataków lotniczych (na oba niszczyciele niemieckie bombowce zrzucały około 80 bomb), na jego pokładzie zginęło 6, a rany odniosło dalszych 12 ludzi. *Surowyj* zdołał szczęśliwie uniknąć strat.

27 sierpnia w trakcie przebazowania z Moonsund do Tallina *Surowyj* został uszkodzony od wybuchu miny na parawanie. Kolejna mina eksplodowa-

ła na parawanie w trakcie tragicznej Tallińskiej Ewakuacji (28-30 sierpnia), niszczyciel zdołał mimo to dotrzeć do Kronsztadu. W dniach od 3 do 23 października był remontowany w stoczni „Bałtijskij Zawod” w Leningradzie. Później do końca października uczestniczył w ostrzale nieprzyjacielskich pozycji – początkowo z Kronsztadzkiej Redy, a później z – Newy.

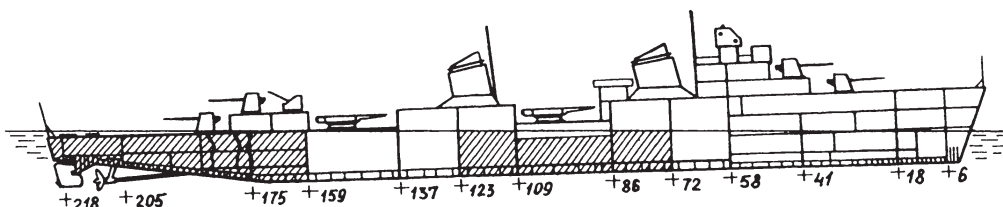
3 listopada niszczyciel wraz z *Smietliwyj*, trałowcami i kutrami wyszedł z Kronsztadu do Hanko. W drodze powrotnej *Smietliwyj* wszedł na minę i zatonął. Pozostałe jednostki szczęśliwie powróciły do Kronsztadu i Leningradu, dostarczając około 1200 żołnierzy – obrońców twierdzy.

W swój ostatni rejs niszczyciel wyszedł 13 listopada. Zespół w składzie *Surowyj*, *Gordyj*, stawiacz min *Ural*, 4 trałowce, 6 kutrów i okręt podwodny *L-2* miał przerwać się do Hanko, by ewakuować pozostały tam garnizon. Po północy, w rejonie przylądka Juminda okręty trafiły na gęste pole minowe. Na parawanach zaczęły wybuchać miny. 14 listopada o godz. 01:00 wszedł na minę i zatonął trałowiec *T-206*, śpieszący z pomocą *MO-301* także natknął się na minę i poszedł na dno. Trałowiec *T-217* zastopował maszyny, lecz w ciemnościach uderzył w niego *Surowyj*. Na kruchym kadłubie niszczyciela pojawiło się przebicie o długości 4 m między wręgami nr 30 i nr 38, podczas, gdy trałowiec prawie nie został uszkodzony.

Okręt wstrzymał bieg, przebicie, znajdujące się powyżej linii wodnej, czasowo uszczelniono hamakami. Gdy tylko ponownie ruszył, to o godz. 01:08 na trałowej części parawanu w odległości 4-5 m od kadłuba eksplodowała mina. *Surowyj* silnie podskoczył, wachtowi wpadli do lodowatej wody, w licznych pomieszczeniach zgasło światło. Kadłub został silnie zdeformowany, w rejonie wręgi nr 172 - nr 190, powstały spore pofałdowania, które zaklinowały oba główne rurociągi wodne. Przez nitowane szwy

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Surowyj* 14 listopada 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin



zewnątrznego poszycia w przedziałach kotłowni Nr 2 i Nr 3 oraz maszynowni Nr 1 oraz przedziałach rufowych do wnętrza napływała woda. Uszkodzone zostały motopompy, turbogeneratory i inne elementy wyposażenia. Niszczyciel nabrął przeźębienia na rufę i 8° przechył na lewą burtę.

Żałoga natychmiast przystąpiła do walki o utrzymanie jednostki. Udało się szybko zlikwidować pożar, który wybuch w przedziale kotłowni Nr 2, podnieść ciśnienie w kotle No 4, zapuścić turbogenerator i generator dieslowski w przedziale maszynowni Nr 2, lecz turbiny nie ruszyły, co powodowało, że nie było szans by niszczyciel ruszył. W dodatku, nie udało się pracującym pompom wstrzymać napływu wody do wnętrza kadłuba, do godz. 05:00 przechył sięgnął 12°. Uwzględniając to wszystko dowódca niszczyciela kpt. II rangi (pol. kmdr por.) M.T. Ustinow rozkazał załodze opuścić okręt. O godz. 05:21 załoga przeszła na trałowiec. Po wybuchu 2 bomb głębinowych, ułożonych na 2 pokładzie mieszkalnym pod dziobową wyrzutnią torpedową, *Surowyj* szybko skrył się pod wodą.

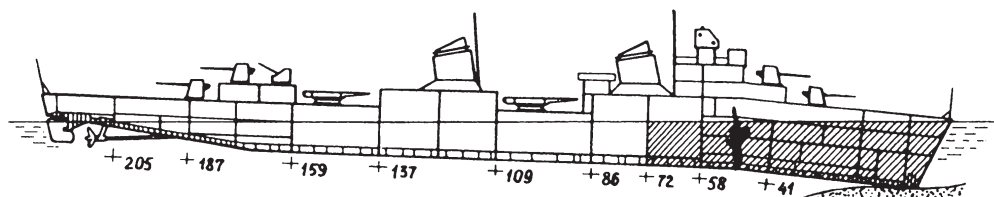
W czasie niedługiej służby okrętem dowodzili kpt. II rangi (pol. kmdr por.) W.F. Andriejew (do 07.10.1941) i kpt. II rangi (pol. kmdr por.) M.T. Ustinow.

Smiełyj

Przyjęty i wcielony w skład 5 Dywizjonu Niszczycieli równocześnie z *Surowyj*.

22 czerwca 1941 roku przeszedł z Tallina do Hanko, gdzie przystąpił do ochrony zmierzającego w przeciwnym kierunku turbo-elektrycznego *Iosif Stalin*. Następnego dnia, w trakcie podejścia do Cieśniny Surowskiej, *Smiełyj* chwycił parawanem minę, która eksplodowała, powodując szereg drobnych uszkodzeń kadłuba. Remont jednostki trwał około tygodnia.

1-2 lipca *Smiełyj* wraz z *Swiriepyj* i *Strasznyj* eskortował okręt liniowy *Oktiabrskaja Rewolucija* na trasie Tallin – Kronsztad, a następnie wrócił do głównej bazy floty. Od 13 lipca niszczyciel, ponownie z *Swiriepyj* i *Strasznyj*, działał w rejonie Moonsund i Zatoki Ryskiej, odpierając niejednokrotnie powtarzane ataki nieprzyjaciela. 23 lipca, wykonując unik w czasie nalotu, znaj-



Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Smiełyj* 27 lipca 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin

dujący się w Kassarkiej Zatoce *Smiełyj*, zahaczył śrubami napędowymi o dno, co uszkodziło lewy wał napędowy, ograniczając prędkość niszczyciela w kolejnych operacjach do 14 węzłów.

W nocy 27 lipca jednostka ubezpieczała stawianie min przez stawiacz *Surowop*, dozorca *Buria* i trałowiec *Fugas* w południowej części Cieśniny Irbeńskiej. O godz. 02:49 przy prawej burcie *Smiełyj* wybuchła mina. Dziobowa część jednostki została poważnie uszkodzona, pokład dziobowy do wręgi nr 50 zgiął się i znalazł pod wodą, działa Nr 1 i Nr 2 kal. 130 mm opadły niżej. Dziobowa nadbudówka i pierwszy komin przesunęły się do przodu, a kocioł Nr 2 został zerwany z fundamentów. Przez wyrwę w poszyciu do pomieszczeń wewnętrznych zaczęła napływać woda. Z załogi zginęło 20 ludzi, a kolejnych 30 odniosło rany.

Już po 10-15 minutach większa część załogi niszczyciela przeszła na *BTSzcz Fugas*, zaś na pokładzie uszkodzonego okrętu pozostało jedynie 7 oficerów i 10 marynarzy, którzy mieli nadzorować jego holowanie. Nie udało się jednak ruszyć *Smiełyj* z miejsca, nadłamana część dziobowa osiadła na dnie. Przez ponad półtorej godziny dozorca *Buria* próbował wziąć niszczyciel na hol, lecz pojawiły się nieprzyjacielskie samoloty i jakoby dostrzeżono peryskop okrętu podwodnego, co zmusiło ratujących do rezygnacji z idei ocalenia jednostki. Na rozkaz znajdującego się na pokładzie *Buria* szefa sztabu OLS kpt. II rangi (pol. kmdr por.) I.G. Swiatowa, opuścili *Smiełyj* członkowie załogi, którzy tam jeszcze przebywali. Niszczyciel został dobity torpedą wystrzeloną przez kuter torpedowy № 73. Po eksplozji w rejonie drugiego komina *Smiełyj* poszedł na dno w czasie 10-15 minut.

Rzecz znamienna, zapory minowej na którą wszedł *Smiełyj* nie wystawiła ani strona radziecka ani też przeciwnicy. W tej sytuacji, przez bardzo długi czas w radzieckich źródłach za przyczynę utraty jednostki uważano atak okrę-

tu podwodnego, czego nie potwierdziły jednak niemieckie dane. Najprawdopodobniej, *Smiełyj* wszedł na minę, wyrzuconą za burtę niszczycieli *Silnyj* i *Sierdityj* w czasie starcia 6 lipca 1941.

Dowódcą *Smiełyj* był kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.S. Bykow. Za niedostatecznie energiczne działanie w zakresie ratowania powierzonego mu okrętu został zdegradowany do stopnia st. lt. (pol. por.) i wysłany na front lądowy.

Swiriepyj

Przed wybuchem Wielkiej Wojny Ojczyźnianej niszczyciel przechodził próby odbiorcze, które trzeba było szybko skrócić. Protokół odbioru został podpisany 22 czerwca 1941 roku, a oficjalne wcielenie w skład 4 Dywizjonu Niszczycieli KBF nastąpiło 18 lipca, choć faktycznie okręt już wcześniej uczestniczył w działaniach bojowych, od pierwszych dni wojny.

Już 1-2 lipca *Swiriepyj* zabezpieczał przejście z Tallina do Kronsztadu okrętu liniowego *Oktiabrskaja Rewolucija*. Od 13 do 19 lipca działał w Zatoce Ryskiej i Moonsund, gdzie wielokrotnie był celem ataków lotniczych (do 8 razy dziennie). 16 lipca jednostka została uszkodzona wskutek bliskich wybuchów bomb (puściło nitowanie poszycia, woda zatopiła szereg pomieszczeń, zgięty został lewy wał napędowy), odłamki zabiły 1, a raniły kolejnych 8 członków załogi. Obsługa dział plot. w czasie pobytu okrętu w rejonie Moonsund wystrzeliła ponad 300 pocisków kal. 76 mm, tyle samo kal. 45 mm oraz ponad 800 naboju kal. 12,7 mm. Poza tym *Swiriepyj* prowadził ogień z dział głównego kalibru (22 strzały 14 lipca) do okrętu podwodnego oraz pociskami burzącymi w kierunku nieprzyjacielskich pozycji (18 lipca w trakcie wspierania desantu na wyspie Virtsu).

20 lipca niszczyciel przeszedł do Tallina. W Moonsund okręt próbowały niemieckie kutry torpedowe, lecz ogień dział głównego kalibru (14 strza-



Niszczyciel *Swiripyy*, lata 1945-1946.

Fot. zbiory N. Afonina

łów) zmusił Schnellbooty do postawienia zasłony dymnej i wycofania się.

Po dokowaniu *Swiripyy* aktywnie uczestniczył w obronie głównej bazy floty, przeprowadził 25 strzałów z głównego kalibru do nacierających wojsk niemieckich (wystrzelono 328 pocisków kal. 130 mm).

W dramatycznej Tallińskiej Ewakuacji niszczyciel miał szczęście: ominęły go bomby, miny i pociski baterii brzegowych. Jedynym uszkodzeniem była czasowa awaria elektrycznego napędu urządzenia sterowego - wyniku wstrząsów spowodowanych bliskimi

eksplozjami bomb wyrwany został zawór urządzenia dymotwórczego DA-2, przedział sterowy zapełnił się dymem, który doprowadził do awarii silnika elektrycznego... Awarię zlikwidowano, po czym *Swiripyy* przez pewien czas holował uszkodzony niszczyciel *Gordyy*. W trakcie odpierania ataków lotniczych wystrzelono 529 pocisków kal. 76 mm, 627 kal. 45 mm i 2822 naboje kal. 12,7 mm. 29 sierpnia o godz. 23:00 okręt rzucił kotwicę na Dużej Kronsztadzkiej Redzie.

We wrześniu *Swiripyy* wykonał 13 strzałów z dział głównego kalibru do

hitlerowskich wojsk (wystrzelił 127 pocisków kal. 130 mm), odpierając niejednokrotnie ataki lotnicze. Masowe naloty na Kronsztad w dniach 21-23 września nie spowodowały szkód, lecz 1 października dosięgnął go pocisk kal. 203 mm. W rezultacie wybuchu w rufowej nadbudówce w rejonie wręgi nr 159 – nr 169, zostało uszkodzone jedno z dział kal. 76 mm, wyrzutnia torpedowa oraz uległo zniszczeniu szereg pomieszczeń. Zginęło 5, a rannych zostało dalszych 3 ludzi. Remont kapitalny przełożono na przyszłość, i już 4 października niszczyciel ponownie

zajął stanowisko ogniowe. W czasie następnego półtora miesiąca wykonał 51 ostrzałów nieprzyjacielskich pozycji, wystrzeliwując 377 pocisków kal. 130 mm.

Między 23 października a 6 grudnia *Swiriepyj* wykonał 3 rejsy na Hogland i ubezpieczał operację prób ratowania poderwanego na minach transportowca *Iosif Stalin*. Dwukrotnie trafiał pod ostrzał nieprzyjacielskich baterii, szczęśliwie unikając trafień. 12 grudnia przeszedł z Kronsztadu do Leningradu i przed samym Nowym Rokiem został odstawiony do remontu w stoczni Nr 189.

Łącznie w czasie kampanii roku 1941 *Swiriepyj* przeszedł 3002 Mm, wykonał 103 strzelania do celów brzegowych, wystrzeliwując 1072 pociski kal. 130 mm, 1061 kal. 76 mm i 1118 kal. 45 mm oraz 3622 naboje kal. 12,7 mm, a także zrzucając 18 bomb głębinowych.

Później intensywność wykorzystania okrętu drastycznie spadła. W latach 1942-1943 znajdował się w Leningradzie, uczestnicząc w odpieraniu nalotów lotnictwa. Główny kaliber w czasie 2 lat przeprowadził raptem 13 strzelań, w tym 12 ćwiczebnych i 1 bojowe (w lutym 1943, wystrzeliwując

120 pocisków kal. 130 mm). Przez cały ten czas niszczyciel został jedynie nieznacznie uszkodzony wskutek bliskich eksplozji 3 bomb lotniczych, które spadły 4 kwietnia 1943 roku 3,5-8 m od lewej burty w rejonie wręg nr 160- nr 170.

W styczniu 1944 roku *Swiriepyj* aktywnie uczestniczył w artyleryjskim wsparciu radzieckiego natarcia pod Leningradem, wystrzeliwując 415 pocisków kal. 130 mm. To były ostatnie wojenne salwy.

W latach wojny niszczycielem dowodzili: kpt. lt. (pol. kpt.) P.F. Maziepin (do 21.09.1941), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) J.A. Polskij (do 14.10.1941), kpt. II rangi (pol. kmdr por.) J.P. Zbric-kij (do 13.05.1943) i kpt. III (później II) rangi (pol. kmdr ppor., później kmdr por.) L.J. Rodiczew.

Skoryj

Do chwili wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej przechodził próby odbiorcze, których program trzeba było mocno skrócić. Banderę na niszczycielu podniesiono 15 lipca 1941 roku, który oficjalnie wszedł w skład 2 Dywizjonu OLS 3 dni później. 25 lipca *Skoryj* przeszedł do Tallina, eskortując transportowce sanitarne *Iosif Sta-*

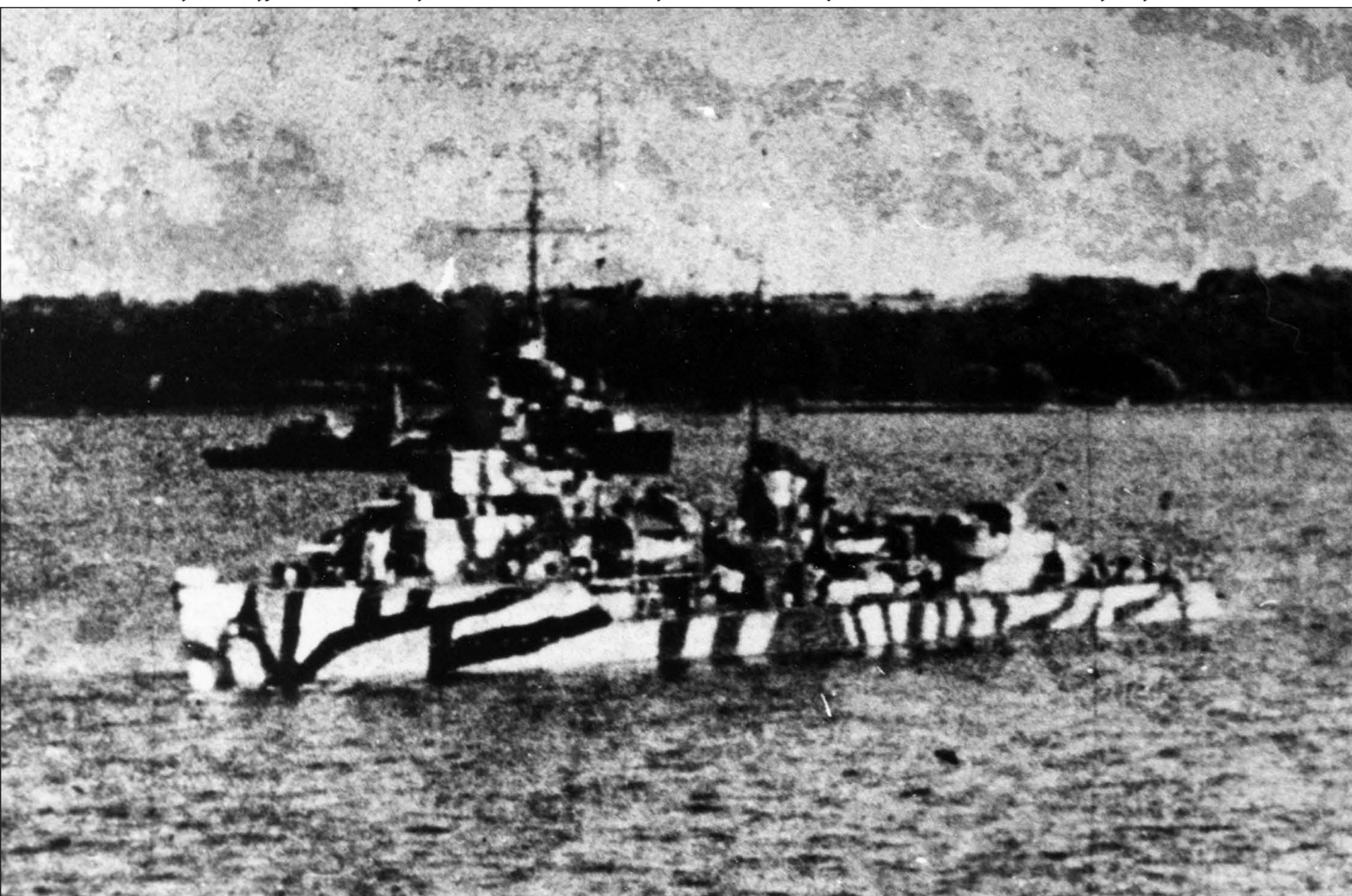
lin i *Andriej Żdanow*. W dniu 1 sierpnia został podpisany akt przekazania jednostki flocie.

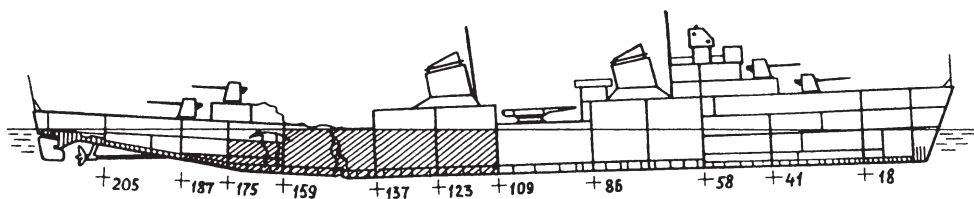
W trakcie swojej niedługiej służby *Skoryj* wziął udział w obronie Tallina, zapewniając wsparcie ogniowe wojsk (między 24 a 28 sierpnia wystrzelił 172 pociski głównego kalibru). 26 sierpnia znajdując się na redzie głównej bazy floty, został trafiony bezpośrednio nieprzyjacielskim pociskiem, który rozrwał się na górnym pokładzie w rejonie wręgi nr 219. Zginęło 3 marynarzy, zaś uszkodzony została rufowa zrzutnia bomb głębinowych i przewód steru. Mimo powstałej na pokładzie dziury o wymiarach 1,5 x 2,5 m, mechanizmy okrętu nie zostały uszkodzone, zachowując zdolność bojową. W tym samym dniu i kolejnym *Skoryj* otrzymał jeszcze minimum 1 bezpośrednie trafienie. W pobliżu eksplodowało kilka dalszych pocisków, które na szczęście nie spowodowały istotnych szkód.

W czasie tragiczne Tallińskiej Ewakuacji niszczyciel znajdował się w składzie oddziału statków. Około godz. 21:30 staranował przecinający jego kurs kuter dozorowy *MO-407*, który został uszkodzony, lecz utrzymał się na powierzchni. W rejonie przylądka Ju-

Niszczyciel *Skoryj* w niestandardowym maskowaniu dwukolorowym. Reda Tallina, sierpień 1941 roku.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko





Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Skoryj* 28 sierpnia 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin

mind *Skoryj* otrzymał rozkaz wzięcia na hol lidera *Minsk*, uszkodzonego w wyniku eksplozji miny na parawanie. 28 sierpnia o godz. 22:15 przy podejściu do *Minsk* ruchem wstecznym *Skoryj* sam natknął się na minę. Eksplozja nastąpiła przy przedziale maszynowni Nr 2, kadłub w rejonie wręg nr 137 – nr 159 przełamał na dwie części, które łączył ze sobą jedynie górny pokład i prawy wał napędowy. Przedziały siłowni 2 eszelonu zostały natychmiast zatopione, a rufowa wyrzutnia torpedowa wraz z torpedami wyrzucona za burtę. Załoga praktycznie nie zdołała niczego zrobić, bowiem już po 3-4 minutach od wybuchu rufowa część po utracie pływalności, położyła się na prawą burtę, pociągając za sobą również część dziobową. Po kolejnych 3 minutach dziobowa część okrętu podniosła się praktycznie pionowo, przewróciła do góry stępką i zniknęła w wodzie. Wraz z niszczycielem zginęło 57 marynarzy, w tym jego dowódca kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) A.N. Bałandin. Poza tym ich los podzielili technicy lotniczy morskich sił powietrznych KBF, których dokładna liczba pozostaje nieznana po dzień dzisiejszy.

Strasznyj

W listopadzie 1940 roku podjął próby w ruchu, lecz z powodu zalodzenia musiał przerwać je do maja następnego roku. 6 dni przed wybuchem wojny, 16 czerwca, przeprowadzono próby artylerii, a protokół odbiorczy podpisano 22 czerwca. Już 26 czerwca *Strasznyj* oddał pierwsze salwy bojowe: przeciwlotniczy po raz pierwszy otwarli ogień do nieprzyjacielskich samolotów, które pojawiły się nad redą Tallina.

Skrajnie szybko ukończono kurs przygotowania bojowego i *Strasznyj* wszedł w skład 4 Dywizjonu Niszczycieli Eskadry KBF. Wraz ze *Swiriej* i *Smielaj* uczestniczył w operacji na Zatoce Ry-

skiej. 13 lipca niszczyciel został zaatakowany przez lotnictwo i nieznacznie uszkodzony z powodu bliskich eksplozji bomb (czasowo nie działał kocioł i turbogenerator). Następnego dnia, znajdujący się koło wyspy Ruhnu, *Strasznyj* został ponownie zaatakowany przez bombowce Ju 88. Niemcy nurkowali z wysokości 1000-1200 m, a z 600-700 m zrzucali bomby i gwałtownie odchodzili. Następnie wykonywali okrąg, póki kolejny samolot nie nurkował na niszczyciel od strony rufy, powtarzali atak z niewielkiej wysokości od strony dziobu, rażąc pokłady pociskami z broni maszynowej i starając się wyeliminować obsługę broni plot. Nie mogli jednak osiągnąć upragnionego celu. Dowodzący *Strasznyj*, widząc, że bombowce Luftwaffe prowadzą doświadczeni piloci, zastosował następujący manewr. Póki kolejny Junkers nurkował, nie zmieniał kursu niszczyciela i dopiero, gdy bomby odłączały się od samolotu, gwałtownie przekładał ster. Taka taktyka wymagała od kierujących okrętem ludzi szczególnej wytrzymałości, za to nie pozwalała wrogim pilotom dokonać korekty trajektorii lotu bomb. Junkersy podchodziły do ataku kilkakrotnie, zrzucając co najmniej 16 bomb, jednak nie zdołały uzyskać żadnego trafienia. Za to, o ile wierzyć raportowi dowódcy, przeciwlotniczy ogień niszczyciela w czasie 10 minut walki zniszczył 2 nurkowce i uszkodził kolejny.

Sam okręt został jedynie minimalnie uszkodzony. Od wstrząsów bomb eksplodujących w wodzie, uległ awarii główny Kompas, zdeformowane zostały skrzydełka 2 turbowentylatorów w przedziałach kotłowni (turbowen-

tylator Nr 5 się zakłinował, skutkiem czego trzeba było wyłączyć kocioł Nr 3), zerwało daszek kolektora podgrzewacza pary kotła Nr 2, zламаł się licznik obrotów lewego wału napędowego. Nie było strat wśród załogi.

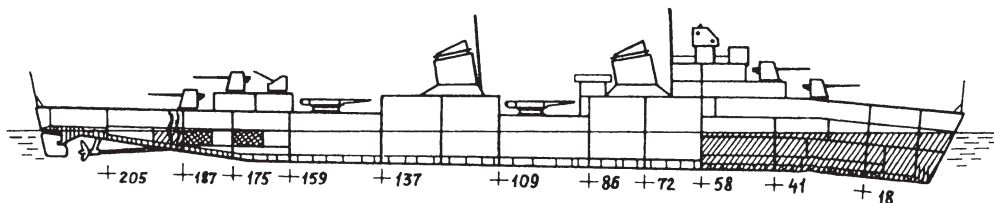
15 lipca Niemcy spróbowali wziąć rewanż. Przeciwnie, ze *Strasznyj* zniszczyli kolejnego Junkersa, jednak okręt poniósł straty: zginęło 7, a rannych zostało dalszych 22 członków załogi. Poza tym odłamków bomby zapaliły się ładunki miotające w komorze amunicyjnej Nr 4, tylko dzięki energicznym działaniom załogi pożar udało się szybko zlikwidować.

Uszkodzenia niszczyciela okazały się poważne. Odłamki spowodowały powstanie 48 nawodnych i 15 podwodnych przebić poszycia o średnicy od 10 do 100 mm. Zostały przebite burtowe i dziobowe zbiorniki paliwa na 3 i 4 pokładzie mieszkalnym, a także zbiorniki olejowe i paliwowe w rufowym przedziale maszynowni, została uszkodzona tablica rozdzielcza prądu zmiennego (PPT), co pozbawiło zasilania żyroskopas, urządzenia elektronawigacyjne oraz aparaturę radiową. Z powodu uszkodzeń kabli przerwana została łączność telefoniczna pomostu z przedziałami rufowymi, w rejonie 3 pokładu przestała działać sieć dzwonek sygnalizacyjnych.

Niszczyciel wymagał remontu i wraz z niszczycielem *Engels* i zbiornikowcem № 12 wyruszył do Tallina, lecz 16 lipca o godz. 04:51 w odległości 5 Mm od przylądka Pakri wszedł na minę. Silny wstrząs, który nastąpił przy prawej burcie w rejonie wręgi nr 15 zmienił pokład dziobowy *Strasznyj* w bryłę złomu. Okręt z miejsca dostał silne przegięcie na dziób i 15° przechył na lewą burtę. Cała dziobowa część kadłuba do wręgi nr 41 była całkowicie zniszczona, trzymające się jedynie na blachach poszycia. Na rufie w rejonie wręg nr 175 - nr 188 pojawiło się za-

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Strasznyj* 16 lipca 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin



falowanie na całej poprzecznej płaszczyźnie kadłuba. dziobowe przedziały do wręgi nr 58 zostały zatopione, silne przecieki pojawiły się w komorze amunicyjnej Nr 7 i w przedziale pod urządzeniami sterowymi. Na trzecim pokładzie mieszkalnym, obok komory amunicyjnej Nr 4 wskutek krótkiego spięcia wybuch pożar. Zgasło oświetlenie elektryczne, wyłączyły się automaty turbogeneratorów, przestały działać urządzenia sterowe. Zginęło 11 marynarzy, a rannych zostało 7.

Dla wyrównania przegłębienia trzeba było zatopić dwie rufowe komory amunicyjne oraz prawy zbiornik burtowy między wręgami nr 167 – nr 175. Później *Strasznij* obrócił się i przez około 2 godziny szedł tyłem do przodu (by nie wywoływać dodatkowego parcia na gródz na wrędze nr 58). Przy tym niszczyciel miał 11° przechył i przegłębienie na dziób prawie 3 m. Zarówno ludzie jak i technika pracowali w skrajnych warunkach. W skrzyni prawej maszyny w momencie wybuchu powstała szczelina, której następstwem było silne zasolenie kotła Nr 2. W pierwszym i drugim przedziale kotłowni pojawiła się woda, która dostawała się przez rury osuszających dysz, które znajdowały się poniżej rzeczywistej linii wodnej. Dopiero, gdy ustawiono w nich blokadę, wstrzymano napływ wody. Woda zaczęła również zalewać i drugi pokład mieszkalny – tam dostawała się ona z zatopionej komory amunicyjnej Nr 6. Walkę o utrzymanie okrętu utrudniał fakt, że uszkodzona została motopompa, a magistrała pożarowa była przerwana w 4 miejscach. Później, po przybyciu do bazy okazało się, że niszczyciel stracił 470 m³ pływerności.

Koło wyspy Suop do *Strasznij* poszli dozorca OWR i holownik S-103. Na kutry i trałowiec *Bugiel* przeniesiono rannych, a sami niszczyciel dalszą drogę do Tallina odbywał na holu. Pomoc nadeszła w samą porę, bowiem w czasie holowania przy próbie obrócenia wału napędowego prawej maszyny ten ostatni się zaklinował.

18 lipca *Strasznij* wprowadzono do doku pływającego i zaczęto przygotowywać do przejścia do Kronsztadu. Według wszelkiego prawdopodobieństwa wówczas od niszczyciela odcięto uszkodzoną część dziobową. 31 lipca zraniony okręt opuścił na holu Tallin w składzie konwoju i wkrótce szczęśliwie dotarł do Kronsztadu.

Nie udało się co prawda od razu przystąpić do remontu – moce przerobowe Kronsztadu były słabe, a w dodatku występował katastrofalny brak rąk do pracy. 8 sierpnia niszczyciel wprowadzono do doku pływającego, a w nocy z 9/10 dok wraz z okrętem odholowano do Leningradu do stoczni im. A.A. Żdanowa. No i tam *Strasznij* nie postął długo: teren zakładu zaczęły regularnie ostrzeliwać niemieckie baterie. 14 września dok wraz z niszczycielem przeprowadzono na „Baltijskij Zawod”. Tam w końcu przystąpiono do odbudowy jednostki.

Prace remontowe prowadzono pod kierownictwem starszego budowniczego N.I. Niefiediewa, a jego pomocnikami wyznaczono budowniczych metalowego i elektrotechnicznego wydziału W.M. Nowikowa i S.M. Jegorowa. Na małej pochylni rozpoczęto budowę nowej części dziobowej, wykorzystując konstrukcję jednego z powstających niszczycieli „projektu 30”. Różnice w szerokości kadłubów kompensowano za pomocą niewielkiego odcinka przejściowego. W listopadzie wodowano część dziobową, odholowano ją do doku, a następnie za pomocą wind elektrycznych podciągnięto do kadłuba *Strasznij*. Części pasowały idealnie, a ich połączenie trwało wszystkiego 5-6 godzin. Był to niewątpliw sukces budowniczych okrętów – później w ten sam sposób odbudowano ciężko uszkodzony niszczyciel *Storożewoj*.

Poważnym problemem był brak dziobowego działka kal. 130 mm B-13 i urządzeń kotwicznych. Gotowych dział i elektrycznej windy w oblężonym Leningradzie nie było. Wówczas postanowiono zdjąć je z zatopionego w Kronsztadzie niszczyciela *Stierieguszczij*. Niszczyciel leżał na dnie na niewielkiej głębokości, lecz znajdował się w bezpośredniej widoczności nieprzyjaciela. Nurkowie i robotnicy stoczni musieli pracować nocami, po omacku, ze względu na konieczność maskowania światła. Z ogromnym trudem udało się zdemontować działko i urządzenia kotwiczne, po czym odprawić je do Leningradu.

W dniu Stalinowskiej Konstytucji – 5 grudnia 1941 roku – *Strasznij* został wyprowadzony z doku i przycumowany przy stoczniovym nabrzeżu. Prace na okręcie weszły w końcową fazę, lecz najcięższa zima blokady naruszyła te plany. Zaczęły się kłopoty z energią elektryczną, zdecydowanie pogorszyło się zaopatrzenie materiałowe i paliwo-

we. Porcje żywnościowe pracowników zmniejszono w takim stopniu, że nie byli oni w stanie wykonywać ciężkich prac fizycznych. Rzeczywisty remont okrętu zakończyli sami marynarze. 15 kwietnia 1942 roku *Strasznij* powrócił do służby w KBF.

W maju-czerwcu załoga niszczyciela intensywnie zajmowała się szkoleniem bojowym, a 26 czerwca po raz pierwszy po długiej przerwie odezwała się jego artyleria. *Strasznij* ostrzelał z dział kal. 130 mm kilka nieprzyjacielskich celów brzegowych, znajdujących się na pokładzie wadm. W.P. Drozd dobrze ocenił przygotowanie artylerzystów.

W nocy 11 lipca *Strasznij* zgodnie z rozkazem dowódcy Floty przeszedł do Kronsztadu, gdzie kontynuował przygotowanie bojowe i remont części materialnej. Zimowy remont między 2 stycznia a 6 marca 1943 roku został zrealizowany wyłącznie siłami załogi okrętu. A dla zachowania kwalifikacji obsługi dział, odkomenderowano ich na czele z szefem B-Cz-2 kpt. lt. (pol. kpt.) Jarowienko na niszczyciel *Strogij*, który znajdował się na Nowie, regularnie wspierając swoim ogniem wojska lądowe. Tam artylerzyści ze *Strasznij* uczestniczyli w 12 strzelaniach bojowych, rozchodując 168 pocisków kal. 130 mm.

Tymczasem *Strasznij* odzyskał wyremontowane stanowiska artyleryjskie i urządzenia kierowania ogniem. 14 maja niszczyciel wykonał kontrolne strzelanie do przystani Peterhof i pozycji nieprzyjacielskich w rejonie Strielny (wystrelono 26 burzących pocisków). Część materialna działała sprawnie i jednostkę włączono do systemu obrony bazy Kronsztad. 1 lipca *Strasznij* przeszedł z Pietrowskiego Kanału go Kabotażnoj Gawanii, gdzie intensywnie zaczął ćwiczebne strzelania. Łącznie artylerzyści jednostki w czasie lata rozchodowali 3600 pocisków kal. 45 mm.

26 lipca *Strasznij* wraz z *Silnyj* ostrzeliwał niemieckie pozycje w rejonie Saszino, wystrzeliwując 18 pocisków. Ogień był korygowany z punktu obserwacyjnego Oranienbaumskiego sektora. 18 września i 8 listopada artyleria niszczyciela ponownie ostrzelała wojska nieprzyjaciela, choć w drugim przypadku oddano tylko 2 strzały.

Od września 1943 roku załoga *Strasznij* przystąpiła do przygotowania do kolejnego zimowego remontu między 21 a 25 października okręt przeszedł dokowanie. 30 listopada roz-



Niszczyciel *Strasznyj* w zablokowanym Leningradzie.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

poczęto prace w zakresie wzmocnienia kadłuba.

W przeddzień operacji przerwania blokady Leningradu w styczniu 1944 roku *Strasznyj* wraz z *Silnyj* wszedł w skład 1 uderzeniowej grupy artyleryjskiej floty. W dniach 14-19 stycznia niszczyciel wykonał 12 strzelań do pozycji wroga, rozchodując 160 pocisków kal. 130 mm. Wg danych wywiadu, artyleria okrętu zniszczyła około 100 niemieckich żołnierzy i „zmusiła do milczenia” 6 baterii artyleryjskich.

Ostatnią operacją bojową z udziałem *Strasznyj* było wsparcie natarcia Frontu Leningradzkiego na Przesmyku Karelskim w czerwcu 1944 roku. 10 i 11 czerwca niszczyciel otwierał ogień 7-krotnie, wystrzeliwując 139 pocisków kal. 130 mm. ogień prowadzony był z dystansu 125 kabli z wykorzystaniem brzegowego punktu korekcyjnego.

W roku 1941 niszczyciel *Strasznyj* przeszedł 2586,5 Mm, w 1942 – 357 Mm, w 1943 – 150 Mm, a w 1944 – 1043 Mm. Tylko w roku 1944 okręt wystrzelił w kierunku nieprzyjaciela 299 pocisków kal. 130 mm.

Do 28 marca 1944 dowódcą *Strasznyj* był kpt. III (później II) rangi (pol. kmrdr ppor. (później kmrdr por.) J.A. Polskij, następnie kpt. II rangi (pol. kmrdr por.) J.P. Zbrickij, którego w kwietniu 1945 roku zmienił kpt. III rangi (pol. kmrdr ppor.) K.K. Pietrow.

Statnyj

W czerwcu 1941 roku przechodził próby, został przyjęty przez komisję

odbiorczą 9 lipca i włączony w skład KBF. W sierpniu wraz z *Surowyj* operował na Zatoce Ryskiej, zwalczając nieprzyjacielskie pozycje na wybrzeżu. 6 sierpnia ostrzelał niemiecką baterię koło wsi Ainadzi (wystrzelił 111 pocisków burzących kal. 130 mm). 8 sierpnia prowadził ogień do stacji kolejowej i przystani w Mersrags (rozchodował 72 pociski kal. 130 mm). W obu przypadkach *Statnyj* dostał się pod ostrzał nieprzyjacielskich baterii brzegowych, unikając na szczęście uszkodzeń.

18 sierpnia niszczyciel stał na redzie Rohoküla w Moonsund. O godz. 10:10 rozległ się alarm powietrzny i okręt zaczął manewrować na redzie, lecz po kwadransie wszedł na niemiecką minę denną. Kadłub został poważnie uszkodzony: oderwała się część dziobowa do wręgi nr 40, utrzymała się na powierzchni przez 10 minut, po czym zatonała. Dziobowe przedziały i przedział kotłowni Nr 1 zostały niemal natychmiast zatopione, załoga opuszczając przedziały kotłowni Nr 2 i ma-

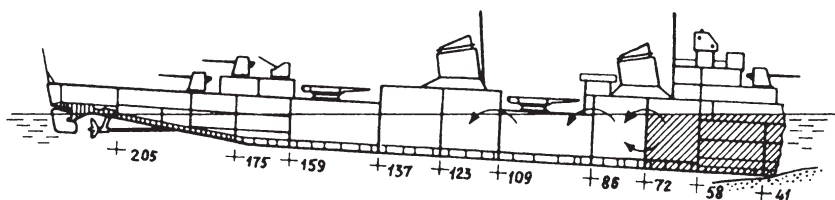
szynowy Nr 1 nie zamknęła luku wejściowego, co spowodowało, że woda wypełniła je w ciągu 1,5-2 minut – powodu silnego przegłębienia w rejonie śródkręcia fale przetaczały się przez pokład górny. Nie powiodła się próba wycofania się do tyłu i *Statnyj* osiadł częścią dziobową na dnie (głębokość w tym miejscu wynosiła 7-8 m).

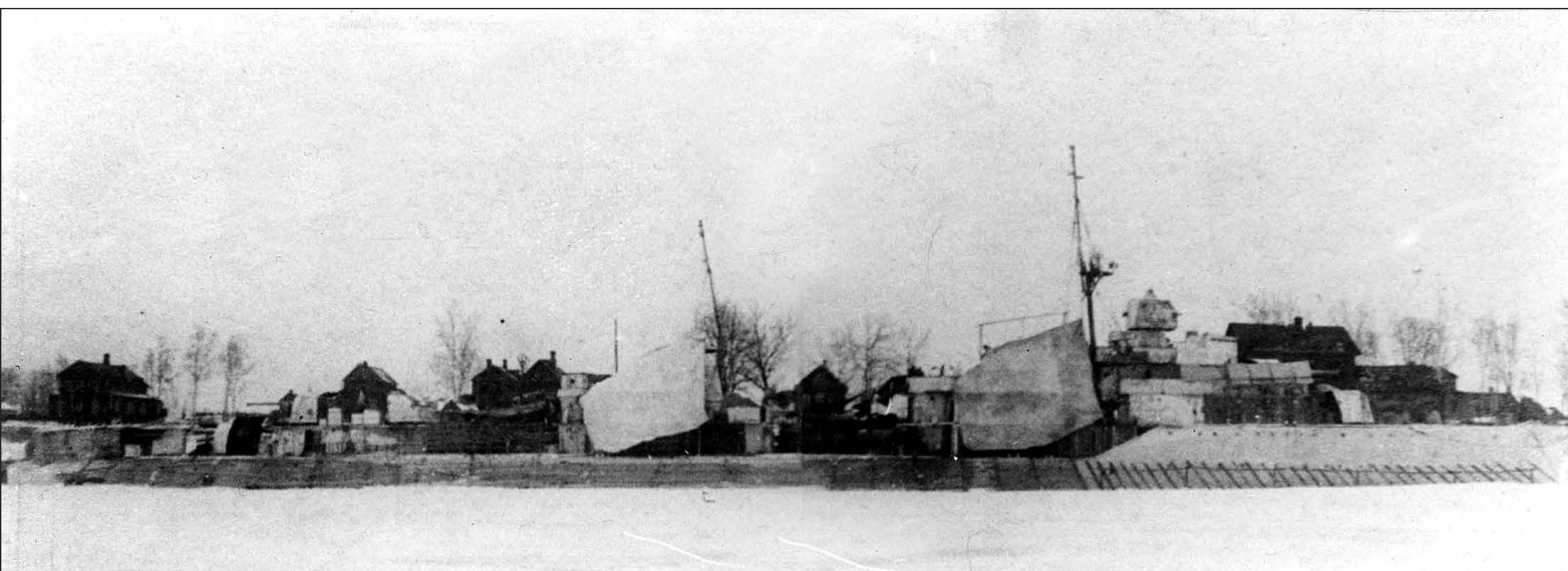
O godz. 12:00 podeszła jednostka ratownicza *Saturn*, próbując wypompuwać wodę z zatopionych przedziałów, lecz z powodu kolejnego nalotu lotnictwa nieprzyjaciela musiał przerwać prace do nastania ciemności.

Potem przez 3,5 doby prowadzono uporczywą walkę o ocalenie niszczyciela. W nocy pompy *Saturna* osuszały przedziały, lecz gdy ratownik z powodu zagrożenia atakami lotniczymi, woda ponownie napływała. Pogoda pogorszała sytuację: 19 sierpnia siła wiatru osiągnęła 6°, zaś po 2 dniach rozwinął się 11° sztorm. Uszkodzoną jednostkę przyszło porzucić. W piątej dobie po eksplozji, 22 sierpnia około 14:00 *Statnyj* przewrócił się na lewą

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Statnyj* 18 sierpnia 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin





Zamaskowany niszczyciel *Strogij* na Newie u Nowo-Saratowskiej kolonii, 1943 rok.

burtę i zatonął. W roku 1957 wrak został w częściach podniesiony i rozebrany na złom w Tallinie.

Dowódca niszczyciela kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) N.N. Aleksiejew zginął 18 sierpnia 1941 roku, w chwili wejścia okrętu na minę.

Strogij* i *Strojnyj

Ostatnie dwie „siódemki-U” stoczni im. A.A. Żdanowa do momentu wybuchu wojny znajdowały się w fazie wykańczania. *Strojnyj* przygotowywał się do prób na uwięzi, a na *Strogij* kończono montaż turbin i wałów napędowych. Przeciężenie zakładów, a następnie rozpoczęta blokada Leningradu nie pozwalała na szybkie ukończenie prac, tym niemniej jednak oba

***Strogij* ostrzeliwuje nieprzyjaciela, styczeń 1944 roku.**

nieukończone niszczyciele już 30 sierpnia 1941 roku podniosły banderę, a we wrześniu zostały warunkowo przyjęte w skład WMF.

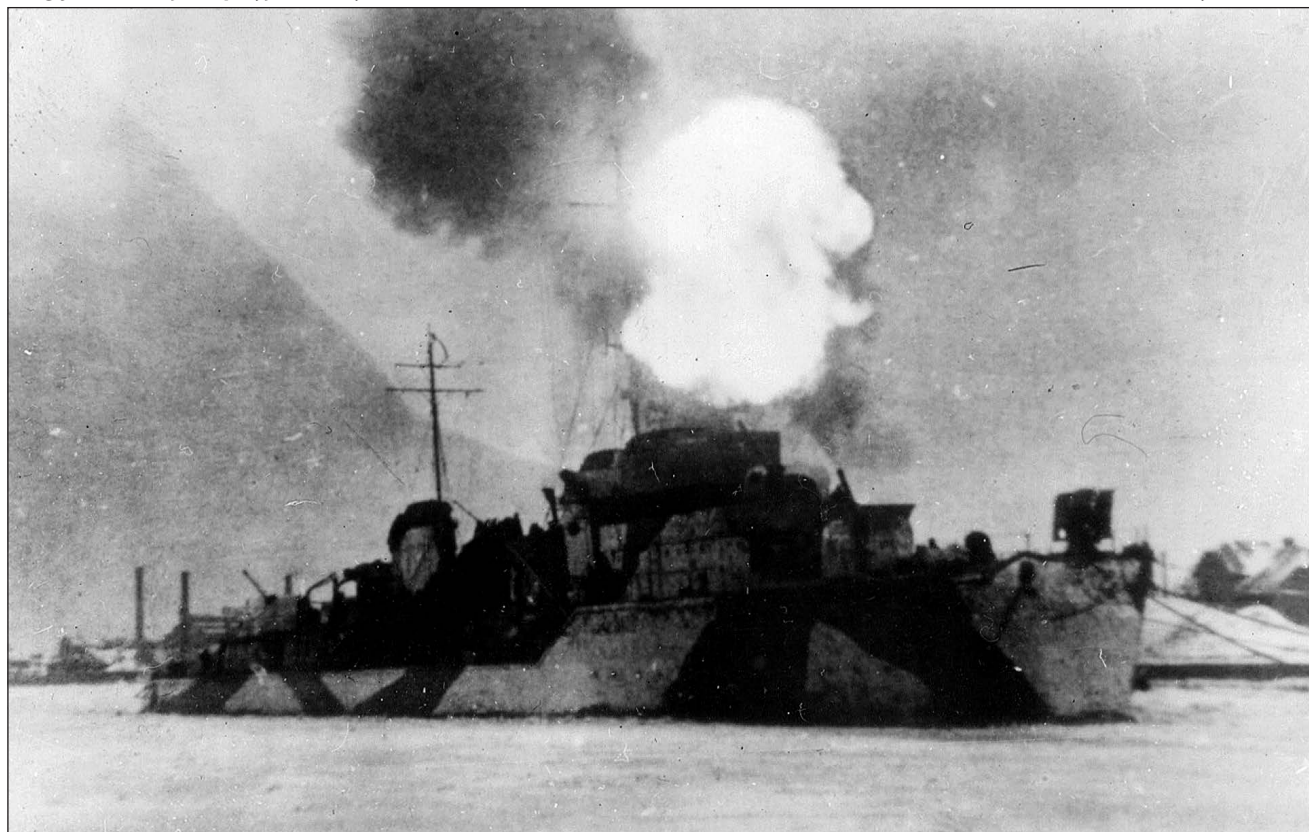
Rzeczywiście, do tego czasu ich załogi posiadały już pewne doświadczenie bojowe. Przeciwlotniczy ze *Strogij* po raz pierwszy otwarli ogień z działa kal. 45 mm 2 sierpnia, odpierając nalot 12 bombowców, a 30 sierpnia przemówiły też działa kal. 130 mm obu okrętów. We wrześniu *Strogij* znajdował się na pozycji ogniowej w rejonie Newskiego Parku Leśnego, wykonując 118 strzałów do hitlerowskich wojsk i strącając 1 samolot (z wykorzystaniem wkm-mu). *Strojnyj* przeszedł o własnych siłach (działała jedna turbina) do stoczni Ust-Iżorsk, skąd kontynuował ostrzał nie-

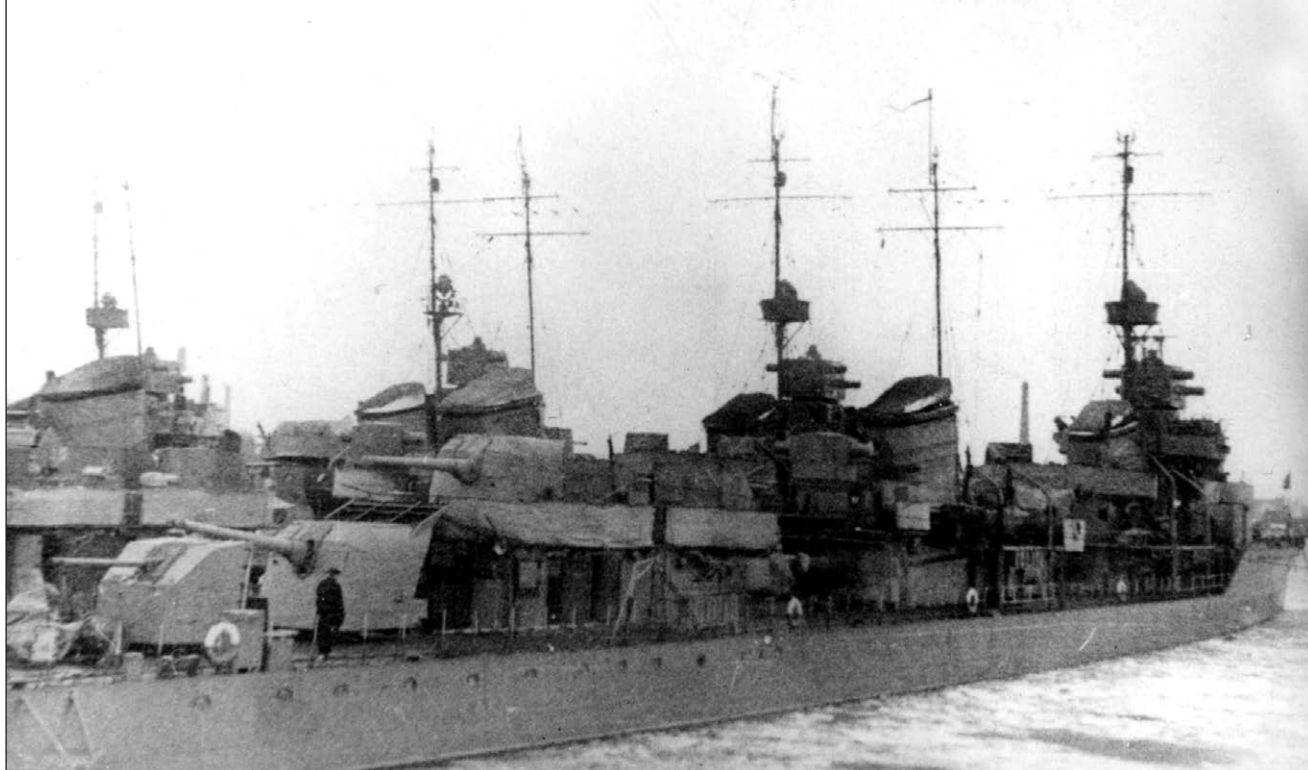
Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

przyjaciela. 9 listopada *Strogij* został odholowany na nową pozycję na górnej Newie, w rejonie Nowo-Saratowskiej Kolonii. 26 listopada okręt trafił pod ostrzał nieprzyjacielskich baterii, został dwukrotnie trafiony bezpośrednio oraz uszkodzony przez liczne odłamki. Z załogi jednostki zginął 1 marynarz, a 2 odniosło rany. Łącznie w roku 1941 *Strogij* wystrzelił w kierunku nieprzyjacielskich pozycji 2234 pociski kal. 130 mm, a *Strojnyj* – odpowiednio 2387.

Ostatecznie oba niszczyciele zostały wykończone do jesieni roku 1942. We wrześniu *Strogij* przeszedł dokowanie w doku pływającym w pobliżu Twierdzy Pietropawłowskiej, by następnie przejść do nabrzeża stoczni Nr 190,

Fot. zbiory N. Afonina





Niszczyciele projektu 7U w Kronsztadzie, na przednim planie – *Strogij*.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

gdzie w październiku-listopadzie przeprowadzono prace w zakresie wzmocnienia kadłuba. Z uwagi na blokadę postanowiono nie przeprowadzać prób w ruchu i odbiorczych, przekładając je na lepsze czasy.

Do końca wojny oba niszczyciele pozostawały na Newie, uczestnicząc we wsparciu ogniowym wojsk radzieckich i wymianie ognia z przeciwnikiem. W roku 1942 *Strogij* i *Strojnyj* wystrzeliły odpowiednio po 1167 i 1106 pocisków kal. 130 mm, w roku 1943 po 979 i 1488. W styczniu 1944 roku okręty wspierały natarcie wojsk w trakcie ope-

racji Krasnosielsko-Ropszinskiej: tylko przez 3 dni (14-16 stycznia) *Strogij* rozchodował 314 pocisków głównego kalibru, a *Strojnyj* – 443. Łącznie w czasie blokady pierwszy z niszczycieli wystrzelił 4669 pocisków kal. 130 mm, a drugi – 5424!. Tak intensywny ogień spowodował, że w działach B-13-2s trzeba było dwukrotnie wymieniać wkładki.

Po zakończeniu wojny, między sierpniem a październikiem 1945 roku, niszczyciele przeszły próby zgodnie z pełnym programem. *Strogij* oficjalnie wszedł w skład KBF 10 grudnia, a *Strojnyj* – nazajutrz.

W latach wojny dowódcami *Strogij* byli: kpt. III (później II) rangi (pol. kmdr ppor. (później kmdr por.) F.F. Tyrszkiewicz (do 20.11.1942) i kpt. III (później II) rangi (pol. kmdr ppor. (później kmdr por.) W.R. Nowak, a *Strojnyj* – kpt. lt (później kpt. III rangi)(pol. kpt. (później kmdr ppor.) A.N. Gordiejew (od 27.06.1941 do 17.02.1942 i od września 1944 do końca wojny), kpt. lt. (pol. kpt.) I.G. Maksimienko (od 17.02.1942 do 05.04.1942 cz. po.) i kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) G.I. Motorow (od 05.04.1942 do września 1944).

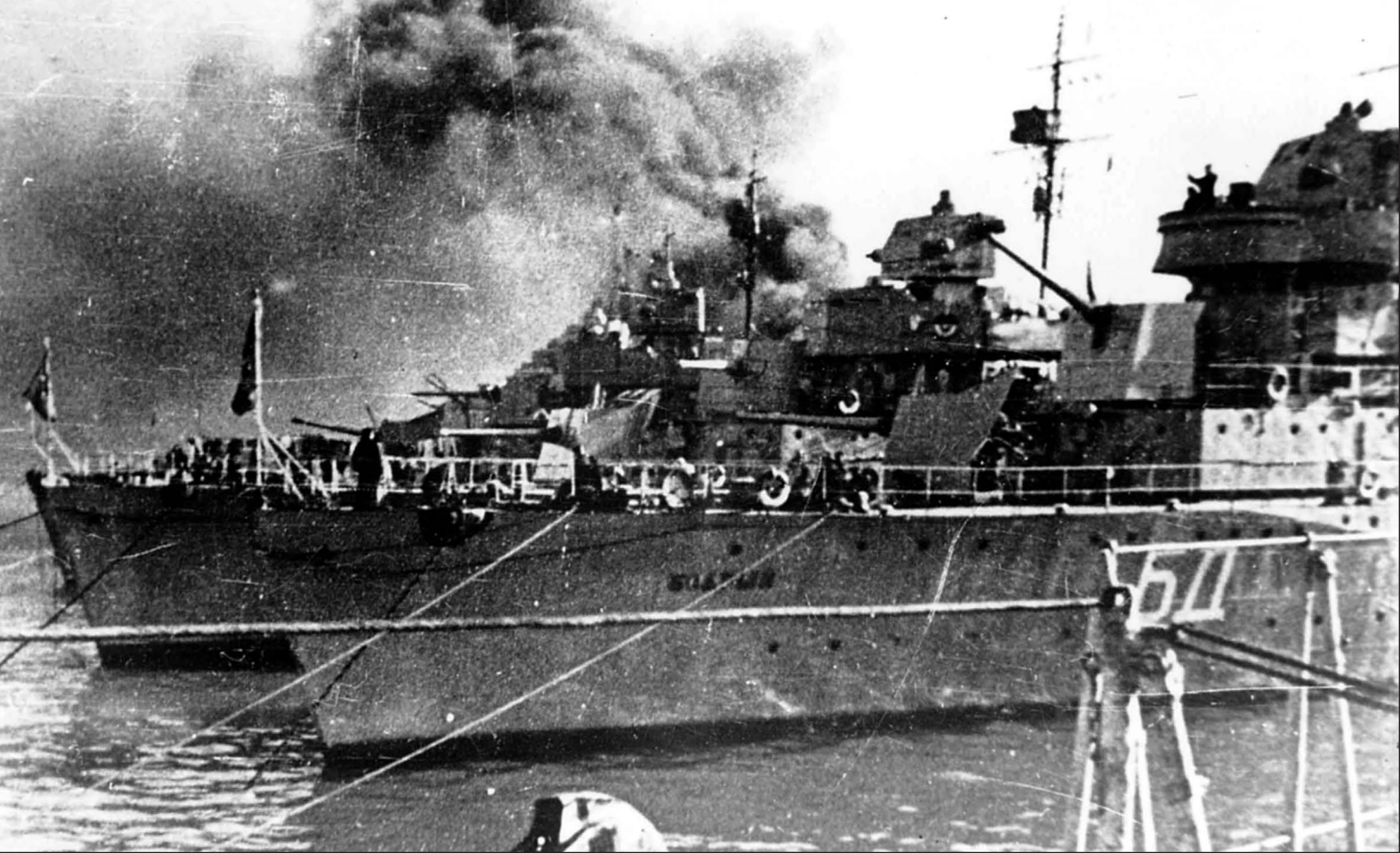
Strojnyj prowadził ogień do niemieckich pozycji pod Leningradem, styczeń 1944 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Niszczyciele projektu 7U Floty Bałtyckiej na manewrach, pierwsza połowa 1941 roku.
Fot. zbioru Siergieja Bafakina



Czarnomorskie „siódemki” w bazie, na pierwszym planie – *Bodryj*, lata 1940-1941.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

Flota Czarnomorska

Do 22 czerwca 1941 roku czarnomorskie niszczyciele wchodziły w skład trzech dywizjonów. W I Dywizjonie znajdowały się stare „Nowiki”, w 2 Dywizjonie – lider *Taszkient* i 6 okrętów „projektu 7” (*Bodryj*, *Bojkij*, *Bystryj*, *Biesposzczadnyj*, *Bditielnyj* i *Biezupriecznyj*), w 3 Dywizjonie – liderzy *Moskwa*, *Charkow*, niszczyciele *Soobrazitelnyj* i *Smyszlonyj*. Pierwsze 2 dywizjony wchodziły w skład Brygady Krążowników, a 3 Dywizjon do oddziału Sił Lekkich (OLS) Floty.

Sposobnyj i *Swobodnyj*, które weszły do służby już w czasie wojny, zasilły 3 Dywizjon Niszczyciel. *Sowierszennyj*, zatopiony w dniu podpisania aktu odbioru, oficjalnie nie został wcielony w skład floty.

Z 11 czarnomorskich niszczycieli „projektu 7” i „7U” wojnę przetrwały jedynie 3, pozostałe zatęły. Straty poniesione przez Flotę Czarnomorską wynikały nie tylko wskutek działania wroga, ale również w rezultacie własnych działań. Przykładowo, 3 z 5 posiadany „siódemek-U” (*Sowierszennyj*, *Sposobnyj* i *Smyszlonyj*) weszły na własne miny, z jakiś powodów wystawionych w pierwszym tygodniu wojny – mimo, że rumuńska flota z powodu swej słabości nie stanowiła żadnego zagrożenia dla radzieckich baz i w pobliżu ich brzegów praktycznie się nie pojawiała.

Bodryj

Prototypowy niszczyciel „projektu 7” zbudowany w Nikołajewie. Oficjalnie wcielony w skład Floty Czarnomorskiej po ponad 3 miesiącach od podpisania protokołu przyjęcia (stąd różnica w dacie wejścia do służby – od 06.11.1938 do 01.03.1939). W trakcie prób fabrycznych i odbiorczych stwierdzono szereg defektów konstrukcyjnych okrętu, z powodu których trzeba było przeprowadzić dodatkowe wzmocnienie kadłuba głównych kotłów, wyposażyć odrębne zasilanie elektrycznej sieci siłowej i oświetleniowej, wymienić wyrzutnie torpedowe i artylerię głównego kalibru, przerebobić izolację we wszystkich pomieszczeniach, której mocowanie nie wytrzymało wibracji w czasie strzelania z dział. Na następnych niszczycielach tego typu wspomniane unowocześnienia realizowano już w trakcie budowy.

Do chwili wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej *Bodryj* dwukrotnie przechodził remonty: gwarancyjny od lipca 1939 do kwietnia 1940 w Nikołajewie (stocznia Nr 198) i bieżący od sierpnia do października 1940 roku w Sewastopolu (w stoczni Nr 201). Poza tym w kwietniu 1941 roku na niszczycielu ponownie wymieniono działa kal. 130 mm B-13 – pierwszej serii na drugą.

W czerwcu 1940 roku *Bodryj* odwiedził rumuński port Konstanca.

Wybuch wojny zastał niszczyciel w Sewastopolu, gdzie dokonywano czyszczenia i szlakowania kotłów parowych. Od końca czerwca *Bodryj* pełnił służbę dozоровą, zapewniając obronę plot. (PWO) głównej bazy, zabezpieczał odejście jednostek Floty Dunajskiej. W lipcu jako jeden z pierwszych został wyposażony w instalację demagnetyzacyjną LFTI, ułożoną wzdłuż burty obok odbojnicy.

W sierpniu 1941 roku *Bodryj* aktywnie uczestniczył w obronie Odessy. Eskortował transportowce, odpychał ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa, niejednokrotnie prowadził ostrzał lądowych pozycji przeciwnika. Ostrzały prowadzone z pomocą brzegowych punktów korekcyjnych okazały się całkiem efektywne. Za zniszczenie punktu dowodzenia i sztabu jednej z rumuńskich dywizji załoga *Bodryj* została uhonorowana podziękowaniami dowództwa Odeskiej Bazy Morskiej.

13 sierpnia niszczyciel przebrojono w nowe automatyczne działa plot. kal. 37 mm 70-K zamiast półautomatycznych kal. 45 mm. Zostało to dokonane w odpowiednim czasie. 5 dni później *Bodryj* powracający do bazy po kolejnym ostrzale wybrzeża padł ofiarą nalotu lotnictwa. Później naloty uległy nasileniu: niemieckie samoloty próbowały uderzyć na niszczyciel 22, 25 i 28

sierpnia, lecz intensywny ogień plot. z dział i broni maszynowej zmuszał je do przedwczesnego zrzucania bomb.

Do pierwszego bojowego uszkodzenia jednostki doszło 9 września w Odesie. Okręt dopiero co przyszedł z Sewastopola i wyładowywał dostarczone do oblężonego miasta zapasy (1040 pocisków artylerii polowej). W tym momencie lewą burtę dosięgnął nieprzyjacielski pocisk kal. 152 mm. Eksplozja przebiła 3 wręgi (Nr 171, 172 i 173), zerwała okablowanie i rurociągi, zniszczyła całe wyposażenie lazaretu. Odłamki trafiły do zbiornika paliwowego i komory amunicyjnej, na szczęście jednak nie doszło do zapalenia się paliwa czy amunicji. Niszczyciel zachował zdolność bojową i po postawieniu zasłony dymnej wyszedł z portu. Przebicie w poszyciu jednostki czasowo zabezpieczono plastrzem.

Na kolejne 5 dni przypada największa intensywność działań bojowych *Bodryj*. Okręt ostrzelał 18 baterii przeciwnika, a sam pięciokrotnie znalazł się pod ich ogniem, również niejednokrotnie odpierał ataki lotnictwa. Za każdym razem załoga umiejętnie korzystając z urządzeń dymotwórczych, co wraz z dobrym manewrowaniem pozwalała uniknąć trafienia wrogich bomb i pocisków.

14 września *Bodryj* przybył do Sewastopola, gdzie w ciągu raptem półtora dnia przeprowadzono podstawowy remont. Poza usunięciem uszkodzeń od eksplozji pocisku na okręcie zmieniono lokalizację instalacji demagnetyzacyjnej, przenosząc ją z burt na górny pokład. 17 września niszczyciel ponownie wyszedł w morze i przez miesiąc pełnił nieprzerwanie służbę konwojową. Wieczorem 13 października przeprowadzał jedną z operacji minowych – wraz z niszczycielem *Smyszłownyj* postawiono zaporę z 117 min, uniemożliwiającą wykorzystanie odeskiego portu przez nieprzyjaciela.

W październiku *Bodryj* wziął aktywny udział w ewakuacji garnizonu Odessy. Jedynie w czasie czterech dni od 13 do 17 października niszczyciel wystrzelił 45 pocisków kal. 130 mm, 163 kal. 45 mm, 216 kal. 37 mm i 200 naboju kal. 12,7 mm. 16 października po drodze do Sewastopola, *Bodryj* trafił na sztorm (wiatr 8°, fala do 7°), który spowodował drobne uszkodzenia.

Trudnym egzaminem dla załogi niszczyciela stał się dzień 31 października 1941 roku. Okręt powracał do Sewastopola, po ostrzale zajętych

przez nieprzyjaciela pozycji brzegowych w rejonie Eupatorii. O godz. 16:25 wykryto wrogie samoloty w odległości 60 kabli – 9 Junkersów i 6 Messerschmittów. *Bodryj* zwiększył prędkość i po minucie otworzył ogień. Piloci Luftwaffe (ewidentnie posiadający niemałe doświadczenie) działali umiejętnie, podchodząc nad cel powyżej chmur, a następnie nurkując od strony słońca. Łącznie Niemcy zrzucili na radziecki niszczyciel 36 bomb i wystrzelili ogromną liczbę pocisków. Przy czym, o ile bombowce po zrzuceniu swojego ładunku, odchodziły, to myśliwce kontynuowały przez godzinę ostrzał jednostki – aż do jego wejścia do Sewastopola.

Nie było bezpośrednich trafień bombami, lecz niektóre z nich eksplodowały w niebezpiecznej bliskości okrętu, w odległości 7-10 m od kadłuba. Odłamki dosłownie podziurawiły niszczyciel, po powrocie do Sewastopola w nadbudówkach i nadwodnej części burt naliczono około 2 tysięcy otworów! Dalszych 19 przebić znajdowało się w części podwodnej – na lewej burcie w rejonie linii wodnej. Ze zbiorników paliwowych zaczęła wyciekać ropa – za burtę, jak i wewnątrz kadłuba. Ciśnienie w przedziałach kotłowych gwałtownie spadło, co spowodowało obniżenie prędkości. Uszkodzone zostały dalmierze i rozmaite przyrządy, zapaliły się petardy dymne i podręczne pociski kal. 37 mm. Straty załogi wynosiły 4 zabitych i 49 rannych (wśród tych ostatnich był także dowódca jednostki kpt. III rangi [pol. kmrdr ppor.] W.M. Mitin).

Walka o utrzymanie okrętu prowadzona była w skomplikowanych warunkach, pod ciągłym ogniem myśliwców. W jej trakcie miał miejsce rzadki przypadek. Wentylatory zasysały dym z płonących petard dymnych do przedziału kotłowego Nr 2. W tym czasie od wstrząsu kadłuba otworzyła się pokrywa luku przedziału kotłowego, z którego pojawił się gęsty dym. Grupa awaryjna, uznając, że wybuch tam pożar, wrzuciła do luku pojemniki z węglanem potasu, które na szczęście nie zadziałały – w przeciwnym przypadku nastąpiła by awaria kotłowni.

Dwa dni później, już znajdując się przy nabrzeżu „Sewmorzawoda”, niszczyciel stał się znów celem ataku powietrznego. Trzy niemieckie bombowce nieoczekiwanie pojawiły się nad miastem i gwałtownie za-

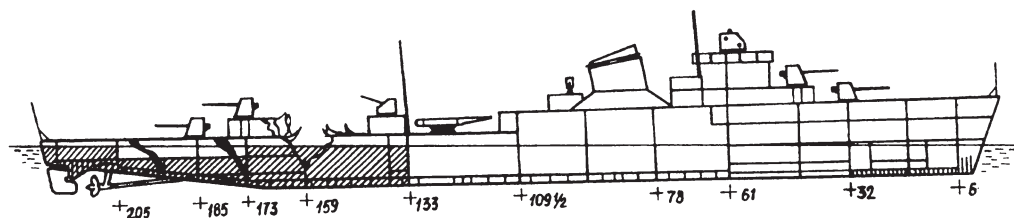
nurkowały na stojący okręt. 4 bomby o wagomiarze 250 kg dosięgły barękę paliwową, stojący przy lewej burcie *Bodryj*, zatapiając ją. W kadłubie niszczyciela powstało około 1000 nowych otworów od odłamków, w tym 14 – w podwodnej części kadłuba. Uszkodzenia pogłębił pożar – zapaliło się rozlane na wodzie paliwo. 10 członków załogi okrętu zginęło, a dalszych 16 odniosło rany.

Kontynuację remontu w Sewastopolu uznano za niebezpieczną, w związku z tym w nocy 3 listopada *Bodryj* o własnych siłach w towarzystwie niszczyciela *Biezupiecznyj* wyruszył do Poti. W trakcie przejścia przez pośpiesznie zatłakane drewnianymi kołkami przebiecia zaczęła przesączać woda, co spowodowało, że przechył osiągnął 10°. Raz nawet trzeba było zatrzymać turbiny, jednak w końcu konwój skończył rejs szczęśliwie. Okręt dotarł do Poti, gdzie w czasie mniej niż półtora miesiąca *Bodryj* został w pełni wyremontowany i uzupełniony załogą.

16 grudnia 1941 roku niszczyciel, zabierając na pokład 227 ludzi desantu, wyszedł do Tuapse, a stamtąd do Noworosyjska. 4 dni później *Bodryj* w składzie zespołu dowódcy Floty wadm. F.S. Oktjabrskiego (krążowniki *Krasnyj Krym*, *Krasnyj Kawkaz*, lider *Charkow* i niszczyciel *Niezamożnik*) uczestniczył w słynnym przerwaniu się do oblężonego Sewastopola. Zespół odparł wielokrotne ataki bombowców Luftwaffe i dostarczył do miasta 4000 żołnierzy 79 Brygady Piechoty Morskiej. Na pokładzie *Bodryj* w tym rejsie znajdowało się 340 żołnierzy, 6 dział ppanc. i 35 t amunicji.

Ponad dobę niszczyciel pozostawał w Sewastopolu, niemal przez cały czas prowadząc ogień do nieprzyjacielskich samolotów i wojsk lądowych, by wieczorem 22 grudnia wyruszyć do Poti. W czasie tego rejsu *Bodryj* wystrzelił do nieprzyjaciela 421 pocisków kal. 130 mm, 83 kal. 76 mm, 293 kal. 37 mm i 450 naboju kal. 12,7 mm. Przeciwnicy okrętu zdołali trafić jednego Junkersa Ju 88.

W styczniu 1942 roku *Bodryj* przeszedł planowy remont w Poti, dwukrotnie wychodził w morze dla ostrzalu brzegowych pozycji hitlerowców w rejonie Fieodosii (wystrzelił 174 pociski kal. 130 mm) i przeprowadził desant w rejonie Sudak. W końcu lutego został odstawiony na remont kapitalny w Tuapse, a równocześnie włączony do systemu obrony plot. miasta. 26 arty-



Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Bodryj* 16 lipca 1942 roku.

Rys. Siergiej Bałakin

lerzyści niszczyciela ogniem dział kal. 130 mm zestrzelili nieprzyjacielski samolot.

Podejście Niemców zmusiło 8 lipca do przebazowania jednostki do Poti celem ukończenia remontu. Prace były już ukończone, gdy doszło do tragedii. 16 lipca 1942 roku 16 nieprzyjacielskich bombowców zbliżyło się do bazy na dużej wysokości (6-7 km) by grupami zanurkować w kierunku okrętów. Dwie bomby niemal równocześnie z sygnałem alarmowym trafiły *Bodryj* w rufę. Pierwsza przebiła pokłady z prawej burty w rejonie wręgi nr 166 – nr 167 i uderzając w pomocniczą podstawę wału napędowego zmieniła kierunek, przechodząc przez kilka grodzi i zbiorników, jednak nie eksplodując. Druga trafiła w rufowy przedział maszynowy, a jej wybuch spowodował ogromne zniszczenia. W końcu, poważne szkody uczyniła także i trzecia bomba, która rozerwała się między

ścianką nabrzeża a rufą okrętu w rejonie wręgi nr 220.

Wstrząs niszczyciela był taki, że niektórych marynarzy wyrzuciło za burtę. Dym i wydobywająca się z przebitego rurociągu para praktycznie uniemożliwiły prowadzenie ognia plot. rufowa wyrzutnia torpedowa oraz dalmierz o bazie 3-metrowej zostały wyrwane ze swych podstaw i znalazły się za burtą. Wszystkie pomieszczenia za wręgą nr 133 szybko wypełniła woda, a okręt osiadł rufą na 5,7 m.

Załoga natychmiast podjęła walkę o utrzymanie jednostki. Początkowo lokalizowano napływ wody do wnętrza kadłuba, później z pomocą holownika *SP-13*, który podszedł osuszono szereg pomieszczeń, a pod rufę doprowadzono 2 pontony 80-tonowe. Następnego dnia, po prowizorycznym odcięciu wiszącej na blachach poszycia wyrzutni torpedowej, niszczyciel wprowadzono do doku pływające-

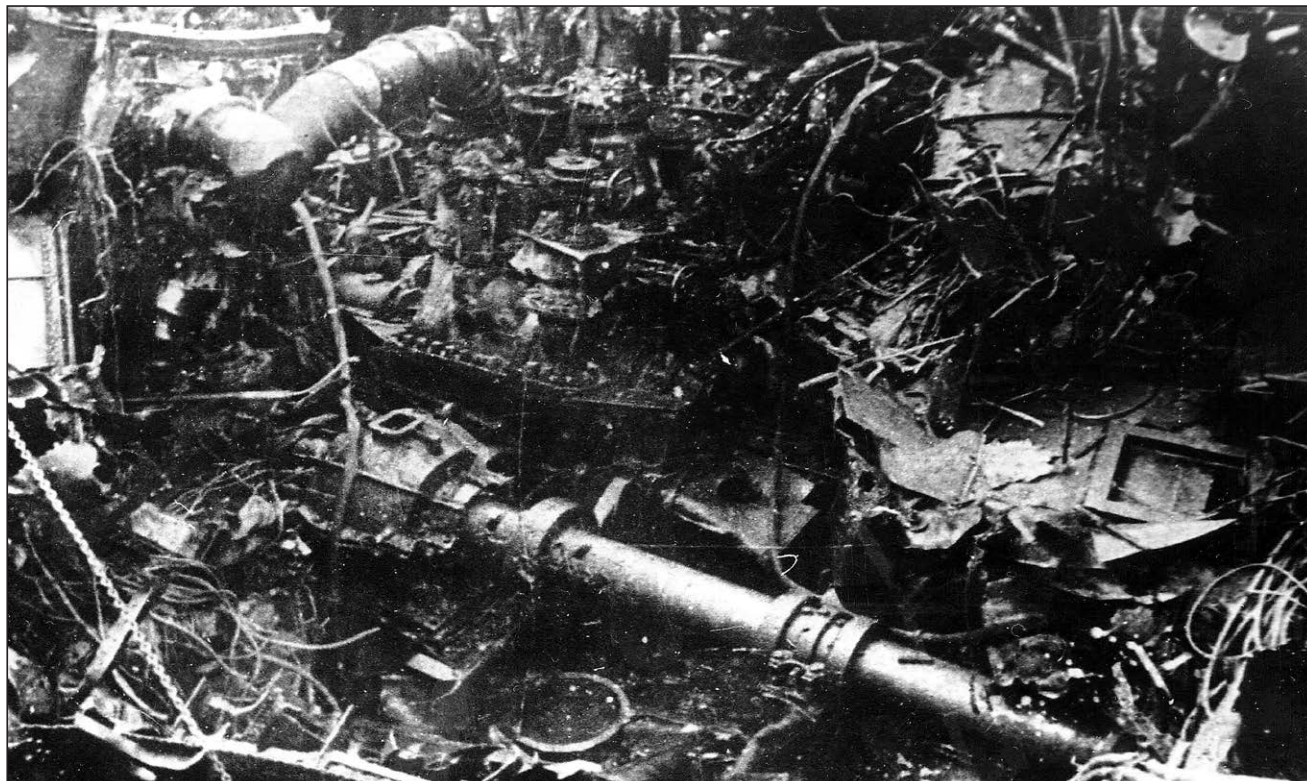
go. W trakcie osuszania doku rozległ się silny trzask – rozerwaniu uległy połączenia w rejonie wręgi nr 159. Rufowa część *Bodryj* faktycznie się odłamała, a precyzyjniej „zawisła na włosku”.

Remont jednostki siłami słabo wyposażonej bazy w Poti ciągnął się 2,5 roku. Okręt powrócił do służby dopiero 31 grudnia 1944 roku. Do tego czasu zakończyły się już działania wojenne na Morzu Czarnym.

W latach wojny *Bodryj* przeszedł 12 120 Mm, 13 razy ostrzeliwał lądowe pozycje przeciwnika, 72 razy prowadził ogień plot. Niszczyciel wystrzelił 1332 pociski kal. 130 mm, 988 kal. 76 mm, 12 kal 45 mm, 1771 kal. 37 mm i 1433 naboje kal. 12,7 mm, postawił 50 min KB-3. Na swoim koncie miał 2 zestrzelone i 2 uszkodzone samoloty przeciwnika. Broni torpedowej i do zwalczania okrętów podwodnych nie użył.

Niszczycielem dowodzili: kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.M. Mitin (do lipca 1942), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) J.A. Kozłow (od 16.07.1942 do 24.04.1944) i kpt. II rangi (pol. kmdr por.) F.W. Żirow (od 24.04.1944 do końca wojny).

Niszczyciel *Bodryj*. Dobrze widoczny rozmiar uszkodzeń mechanizmów w przedziale maszynowym Nr 2 wskutek wybuchu bomby lotniczej 16 lipca 1942 roku. Fot. zbiory Władimira Zabłockiego



*Bodryj na paradzie w Sewastopolu, fotografia powojenna.
Fot. zbiory A. Kuzienkova*





Niszczyciel *Bojkij*, 1941 rok. Po lewej na drugim planie – niszczyciel *Żeleznjakow*, a za nim lider *Taszkient*.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Bojkij

Trzeci z niszczycieli „projektu 7” zbudowanych w Nikołajewie. Z powodu przeciągających się prób w różnych źródłach przedstawiono różne daty jego wejścia do służby we Flocie Czarnomorskiej od 09.03.1939 do 17.05.1939. Do chwili wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej przeszedł remont gwarancyjny.

Pierwszymi operacjami bojowymi *Bojkij* było stawianie min. Ww dniach 23-24 czerwca 1941 roku niszczyciel uczestniczył w tworzenie obronnych zapór minowych pod Sewastopolem.

Jednym z najbardziej wyrazistych epizodów udziału *Bojkij* w wojnie były jego działania w trakcie obrony Odessy. W miesiącach sierpień – wrzesień konwojował 13 transportowców, przewiózł 1100 żołnierzy i oficerów, 50 skrzyń z bronią i 320 t amunicji. Niszczyciel przeprowadził 21 ostrzałów nieprzyjacielskich obiektów na lądzie (5-6 września zniszczył 2 baterie w rejonie osiedla Nowa Dofinowka) i odparł 32 ataki niemieckich bombowców. *Bojkij* wraz z *Biezupiecznyj* i *Biesposzczadnyj* uczestniczył w słynnym desancie pod Grigoriewskoj.

W trakcie obrony Sewastopola *Bojkij* eskortował 15 transportowców, przewożąc bezpośrednie około 1000 ludzi, 242 t uzbrojenia i 180 t żywności. Niszczyciel przeprowadził 22 strzelania do

wojsk niemieckich z dział głównego kalibru i 21 razy odpierał ataki lotnicze. 6 listopada okręt przerzucił z Jalty do Sewastopola rekordowy ładunek – 830 żołnierzy, 3 działa, 6 km-ów oraz ponad 40 skrzyń z amunicją i wyposażeniem.

Od 17 listopada do 1 grudnia *Bojkij* przeszedł remont w Poti, a w dniach 28-30 grudnia ubezpieczał desant w Fieodosii, wysadzając 470 żołnierzy oraz przewożąc znaczną ilość broni i amunicji.

Łącznie w roku 1941 niszczyciel przeszedł 26 000 Mm, 47 razy ostrzeliwał cele lądowe, wystrzeliwując 1227 pocisków kal. 130 mm, postawił 106 min, a zniszczył 14 pływających min oraz zrzucił 10 bomb głębinowych na przypuszczalne okręty podwodne. *Bojkij* eskortował 49 transportowców, przewiózł 4883 żołnierzy i ewakuowanych cywilów, 6 dział ppanc., kilkaset ton ładunków amunicji, uzbrojenia i żywności. W tym czasie nieprzyjacielskie samoloty zrzuciły na *Bojkij* 334 bomby i 10 torped, nie uzyskując żadnego bezpośredniego trafienia. W trakcie odpierania ataków powietrznych niszczyciel zużył 926 pocisków kal. 76 mm, 2655 kal. 37 mm oraz 2944 naboje kal. 12,7 mm, zestrzeliwując wg oficjalnych danych, 3 i uszkadzając kolejne 2 nieprzyjacielskie samoloty.

6 stycznia 1942 roku *Bojkij* wraz z okrętem liniowym *Pariżskaja Komuna* uczestniczył w ostrzale niemieckich pozycji w rejonie Starego Krymu. Wieczorem 13 stycznia przy wyjściu z Noworosyjska *Bojkij* zderzył się z transportowcem *Sierow* (patrz załącznik 3). W rejonie wręg nr 18 – nr 30 powstało głębokie przebicie. Okręt trzeba było skierować na remont do Tupse. 22 stycznia doszło do kolejnych uszkodzeń w wyniku sztormu. Remont awaryjny zakończono do 11 lutego.

W lutym – marcu *Bojkij* niejednokrotnie wychodził w morze w celu ostrzału brzegowych pozycji wroga w rejonie Fieodosii, Sudak, Władisławowki, Nowomichajłowki. 22 marca niszczyciel, znajdując się na trawersie Soczi, trafił na silny sztorm (wiatr 9°, fale do 8°). Pokład dziobowy zaczął silnie zapadać się w wodzie, jego poszycie, mimo zamontowania wzmocnienia, osiadło i uległo deformacji. Miejscami w kadłubie powstały szczeliny, zerwało i zmyło za burtę pokrywę kominową. Co najciekawsze, w wyniku uderzeń fal powstała szczelina w osłonie działa kal. 130 mm Nr 1. Stanowiło to dosłownie wspaniałą przykład jakości „pancerza”, z których wykonywano osłony przeciwdziałkowe artylerii.

Po remoncie *Bojkij* był wykorzystywany do służby konwojowej i operacji

ofensywnych. Do lipca 1942 roku odbył 6 rejsów do oblężonego Sewastopola, odnosząc szereg uszkodzeń odłamkami w rezultacie ataków lotniczych, co spowodowało, że został znów odesłany na remont. 3 października wraz z *Soobrazitielnij* przeprowadził ostrzał urządzeń portowych Jałty, wystrzelując 97 pocisków kal. 130 mm, a następnie uczestniczył w przerzucie wojsk z Poti do Tuapse.

Między 29 listopada a 2 grudnia 1942 roku Flota Czarnomorska podjęła próbę przeprowadzenia operacji ofensywnej na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W tym celu ku nieprzyjacielskim brzegom skierowano 2 zespoły: 1 dowodzony przez wadm. L.A. Władimirskiego (krążownik *Woroszyłow*, lider *Charkow* i niszczyciel *Soobrazitielnij*) oraz 2 dowodzony przez dowódcę 1 Dywizjonu Niszczycieli kpt. II rangi (pol. kmrpor.) P.A. Mielnikowa (*Bojkij* i *Biesposzczadnyj*). Wypad pierwszego zespołu okazał się nieudany, w pobliżu wyspy Fidonisi (Zmiejniy) krążownik *Woroszyłow* wszedł na 2 miny i musiał szybko powrócić do Poti. Drugi zespół, pobrał paliwo w Tuapse i skierował się ku bułgarskiemu wybrzeżu. Rankiem 1 grudnia koło przylądka Kaliakra oba niszczyciele trafiły w gęstą mgłę.

O tym, co stało się później, do chwili obecnej krążą przeciwstawne wersje. Wg meldunku dowódców, między przylądkami Kaliakra i Szabla, zauważono 4 nieprzyjacielskie transportowce, stojące u brzegu i przeczekujące mgłę. Jako pierwszy otworzył ogień,

a minutę później wystrzelił torpedy z przedniej wyrzutni, *Biesposzczadnyj*, jednak chybił celu. Później z dystansu 5-6 kabli salwę 6 torped odpalił *Bojkij*.

Kilka minut później o godz. 08:12, usłyszano silną eksplozję - radzieccy marynarze uznali, że było to równoczesne trafienie w 2 transportowce. Do niszczycieli ogień otwarła artyleria nadbrzeżna. Pociski zaczęły padać 15-30 m od burty, w związku z czym *Bojkij* i *Biesposzczadnyj* odeszły, jednak rozdzieliły się we mgle, a o godz. 08:30 powtórzyły atak. Okręty otwały ogień z dział kal. 130 mm, a *Biesposzczadnyj* odpalił ostatnie 3 torpedy z drugiej wyrzutni. Obserwatorzy zameldowali, że od bezpośredniego trafienia torpedowego jeden transportowiec przełamał się w pół i zatonął, a na drugim wybuch pożar. Niszczyciele ponownie zostały ostrzelane z brzegu, lecz zwiększyły prędkość do 20 węzłów, i szczęśliwie opuściły niebezpieczną strefę, unikając po drodze jakoby zauważonego okrętu podwodnego. 2 grudnia niszczyciele powróciły do Poti. W rejsie *Bojkij* przeszedł 1240 Mm zużywając 439 t paliwa, odpalił 6 torped i wystrzelił 48 pocisków kal. 130 mm.

Dowództwo zawierzyło meldunkowi z niszczycieli i później epizod był w literaturze najczęściej opisywany właśnie w ten sposób. Nawet w nieprzeznaczonych do publikacji dziennikach dowodzący Flotą adm. F.S. Oktjabrskij zapisał, że *Bojkij* i *Biesposzczadnyj* zniszczyły zbiornikowiec 10-12 tys. t, 2 transportowce po 3-4 tys. t i „możliwe, jedną rumuńską kanonierkę”.

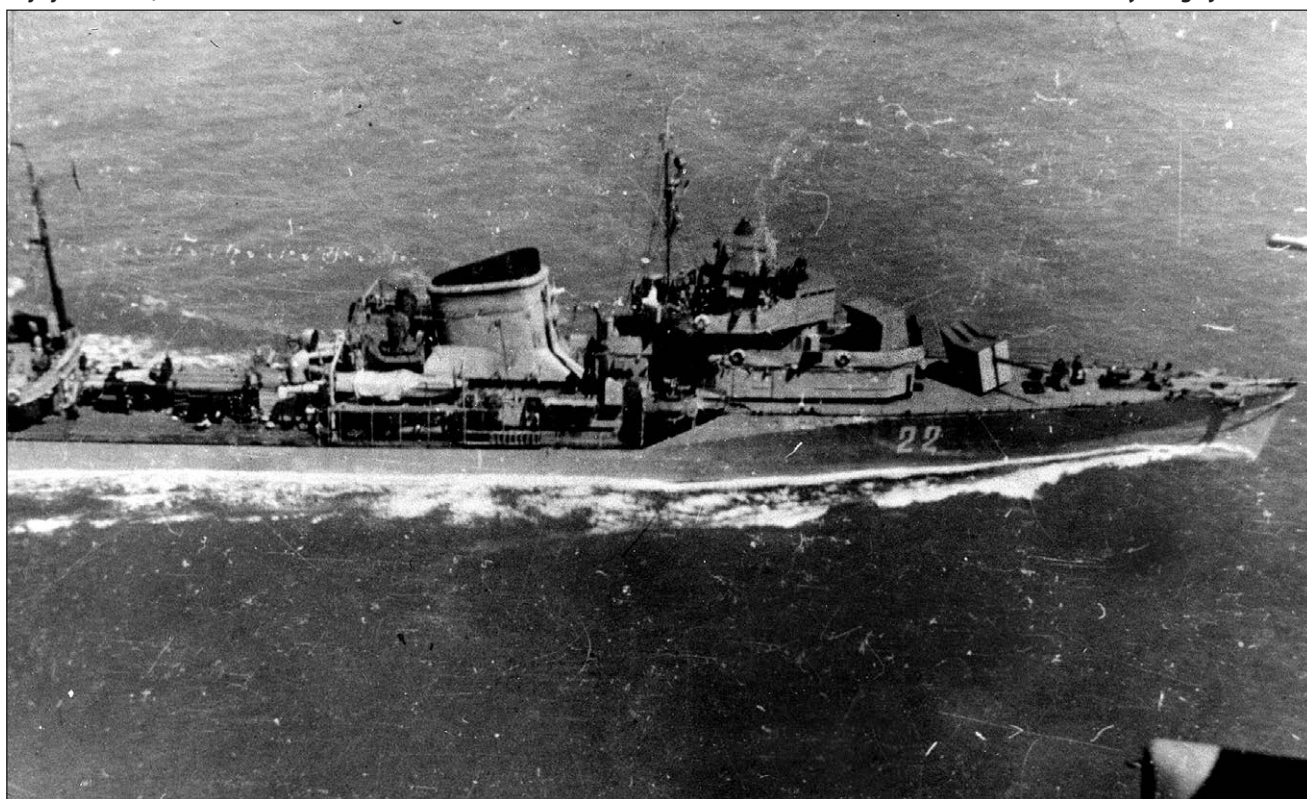
Ostatecznie jednak fakt, zatopienia transportowców nie znalazł potwierdzenia. Zgodnie z uznanymi badaniami ostatnich lat, tak zagranicznymi jak i rosyjskimi, nieprzyjacielskich statków w tym czasie we wspomnianym miejscu po prostu nie było. Najprawdopodobniej we mgle za transportowce uznano skały i właśnie przeciw kamieniom niszczyciele skierowały swoje wyrzutnie torpedowe – to najbardziej logiczne wyjaśnienie błędu radzieckich marynarzy. Tym samym jedyne użycie przez „siódemki” torped należy uznać za nieskuteczne.

W nocy 20 grudnia *Bojkij* wraz z liderem *Charkow* ostrzeliwał urządzenia portowe Jałty. Ogień prowadzony był do rejonów z dystansu 112 kabli. Niszczyciel wystrzelił 168 pocisków kal. 130 mm, a lider – 154. Wieczorem tego dnia obie jednostki szczęśliwie powróciły do Batumi.

W styczniu 1943 roku *Bojkij* pełnił służbę eskortową, a następnie uczestniczył w operacji ostrzału hitlerowskich wojsk w rejonie Noworosyjska (4 lutego wystrzelił 286 pocisków), a 5-6 trafił na gwałtowny sztorm i został poważnie uszkodzony. W szczególności, na górnym pokładzie (zapewne z powodu spawanych połączeń) i w zewnętrznym poszyciu burty powstały szczeliny o długości do 0,5 m, zdeformowano pokrycia luków, zerwano zamknięcia, prawie we wszystkich zbiornikach paliwa zaczął wyciekać mazut do sąsiednich pomieszczeń. Jednostkę trzeba było ponownie poddać remontowi.

Bojkij w marszu, lata 1941-1942.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Bojkij wchodzi do portu Poti, lata 1943-1944.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

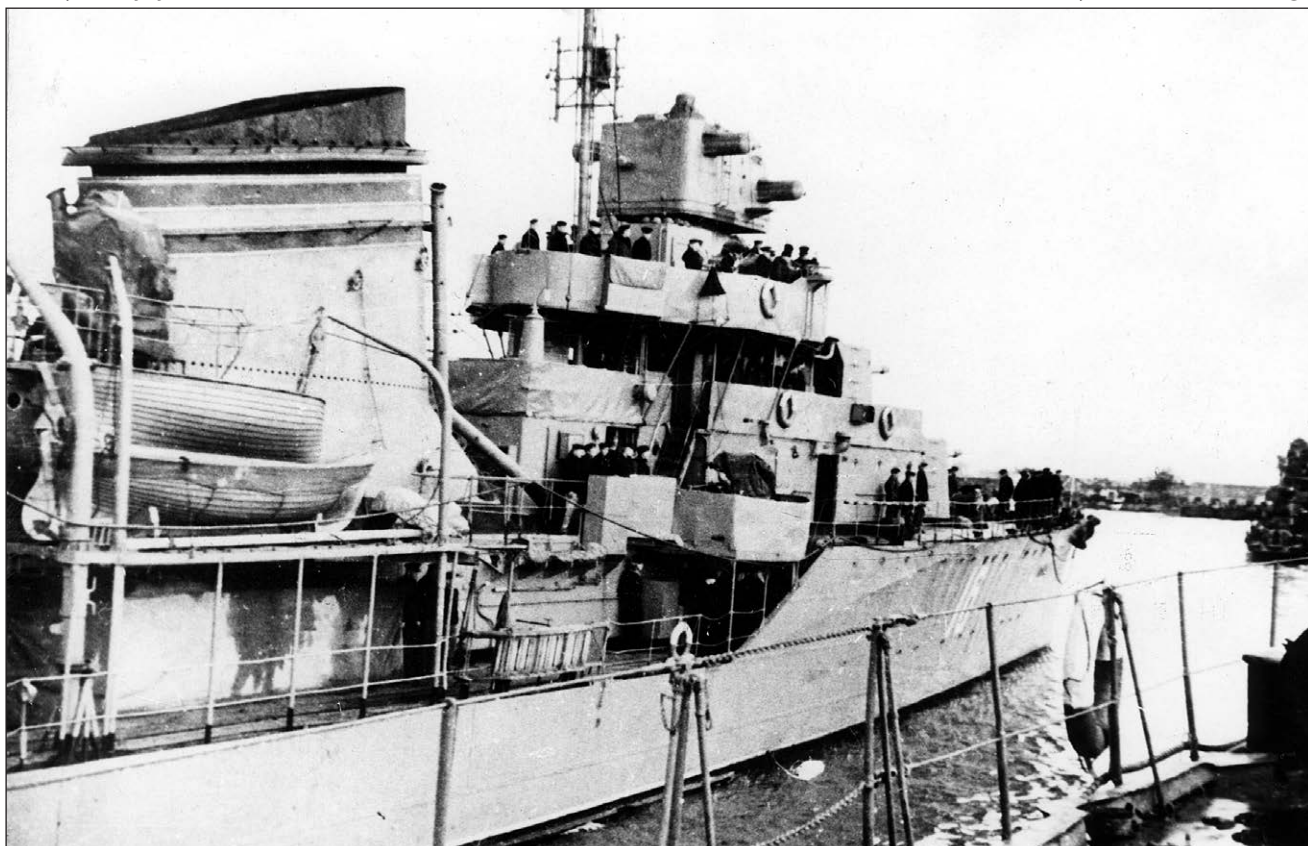
27 lutego za aktywne działania bojowe w okresie pierwszego półtora roku wojny niszczyciel *Bojkij* został uhonorowany Orderem Czerwonego Sztandaru.

Wiosną – latem 1943 roku *Bojkij* operował w pobliżu linii komunikacyjnych przeciwnika. 1 maja wraz z *Biesposzczadnyj* wyruszył, by ostrze-

lać Jaltę, jednak z uwagi silne zamglenie musiał zawrócić. 14 maja wraz z liderem *Charkow* przeprowadził ostrzał nieprzyjacielskiego lotniska w Ana-

Niszczyciel Bojkij w Poti, lata 1943-1944.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





Bojkij w latach 1943-1944. Zwraca uwagę niezwykle umieszczenie uzupełniającego automatycznego działka kal. 37 mm 70-K – na pokładzie dziobówki na lewej burcie, przed dziobowym działem kal. 130 mm.
Fot. zbiory Siergieja Bałakina

pie, wystrzeliwując 253 pociski kal. 130 mm. W trakcie tej operacji 3 niemieckie kutry torpedowe próbowały bez powodzenia zaatakować radzieckie okręty. 26 sierpnia *Bojkij* wyszedł w morze w składzie zespołu, by postawić zaporę minową, został jednak wy-

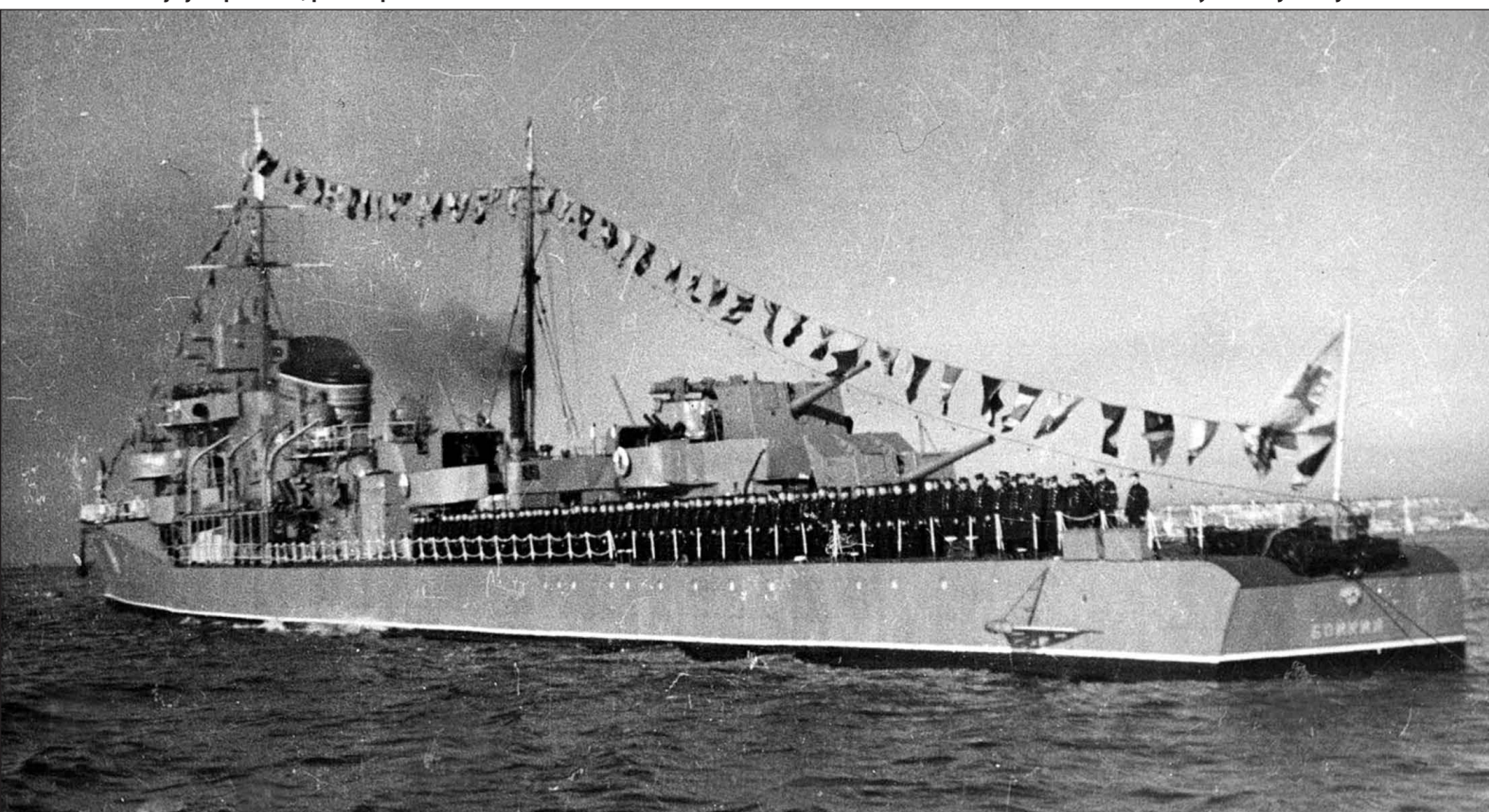
Bojkij na paradzie, prawdopodobnie w 1945 roku.

kryty przez nieprzyjacielskie samoloty i na rozkaz dowództwa powrócił do bazy. Intensywna eksploatacja jednostki płynęła na efektywność jego mechanizmów: w czasie tego rejsu pokonał trasę 817 Mm zużywając 454 t mazutu – znacznie więcej niż w poprzednich

operacjach. Wpływ na to miała również niska jakość mazutu, w który zaopatrywano okręty w Poti i Batumi.

Zużycie siłowni, a także faktyczny zakaz ze strony dowództwa wykorzystywania dużych okrętów na Morzu Czarnym po tragicznej stracie lidera

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



Charkow i 2 niszczycieli w październiku roku 1943, doprowadziła do tego, że w finalnym etapie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej *Bojkij* wychodził w morze jedynie epizodycznie i w działaniach bojowych praktycznie nie uczestniczył.

Przez niemal całą wojnę dowódcą *Bojkij* był kpt. lt. (pol. kpt.) (a później kpt. III i kpt. II rangi) (pol. kmdr ppor. i kmdr por.) G.F. Godlewskij, 24.04.1944 zastąpił go kpt. II rangi (pol. kmdr por.) L.G. Leut, a 12.06.1944 – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.G. Bakardżijew.

Biesposzczadnyj

Oficjalnie został włączony w skład Floty Czarnomorskiej 2 października 1939 roku. Tydzień później, w nocy z 9/10 października trafił na sztorm o mocy 8°, w rezultacie czego doszło do deformacji kadłuba w rejonie wręg nr 84 - nr 90 – ścięcia nitów, powstania szczeliny, pocięcia wręg i wzdłużników. Był to „pierwszy dzwonek”, świadczący o niedostatecznej wytrzymałości kadłubów „siódemek”.

Po ekspresowym remoncie *Biesposzczadnyj* wraz z liderem *Moskwa* w dniach 19-24 października uczestniczył w oficjalnej wizycie w Stambule.

W roku 1940 w trakcie eksploatacji niszczyciela wyszły na jaw defekty w mechanizmach i wyposażeniu elektrycznego. Remont gwarancyjny przeciągnął się na 6 miesięcy – trzeba było wymienić turbinę wysokiego ciśnienia w zestawie Nr 2. Dzięki temu w momencie wybuchu wojny okręt znajdował się w dobrym stanie technicznym.

Między 22 a 30 czerwca 1941 roku *Biesposzczadnyj* codziennie wychodził w morze. Uczestniczył w stawianiu obronnych zapór minowych (postawił 114 min), a także wraz z liderem *Charkow* i niszczycielem *Smyszlenyj* wyruszył w celu przechwycenia zespołu rumuńskich okrętów w rejonie wyspy Fidonisi, jednak nie wykrył przeciwnika.

13 lipca czasie wychodzenia z Sewastopola niszczyciel wskutek naporu wiatru i prądów morskich wyszedł z toru wodnego i osiadł na mieliźnie. Choć uszkodzenia okazały się drobne (pocięte łopatki śruby napędowej), dowódca jednostki kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) P. W. Głazowski został



Uszkodzony Biesposzczadnyj bezpośrednio po przybyciu do Sewastopola.

Fot. zbiory N. Afonina

postawiony przed trybunałem i osądzonym na 5 lat (patrz załącznik 4).

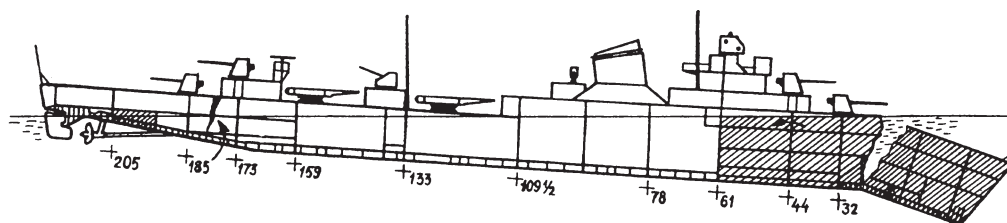
Od końca lipca do września *Biesposzczadnyj* przez prawie cały czas pozostawał na morzu, eskortując transportowce, ostrzeliwując rumuńskie wojska pod Odessą czy pełniąc służbę dozorową. 22 września, w czasie artyleryjskiego wsparcia radzieckiego desantu pod Grigoriewkoj, niszczyciel został zaatakowany przez 22 faszystowskie bombowce, które zrzuciły na okręt 84 bomby. Junkersy Ju 87 nurkowały z różnych kierunków, utrudniając prowadzenie ognia plot. początkowo w rezultacie bliskiej eksplozji bomby uszkodzona została rufa – w rejonie wręgi nr 173 na pokładzie i burtach powstało pofałdowanie. Wskutek wstrząsu zadziałała rufowa wyrzutnia torpedowa: torpedy z włączonymi silnikami uderzyły w gródz pomieszczenia diesel-generatora, na szczęście nie eksplodując. Przez szczeliny do rufowym pomieszczeń zaczęła dostawać się woda, prędkość niszczyciela początkowo wynosząca 24 węzły zaczęła spadać. W tym momencie *Biesposzczadnyj* otrzymał od razu 2 trafienia bezpośrednie w część dziobową. Jedna z bomb, przebiła pokład dziobowy koło kluzy pra-

wej burty, wyszła przez burtę i eksplodowała w wodzie. Druga wybuchła we wnętrzu kadłuba, w rejonie napędu dziobowej windy kotwicznej. W rezultacie cała dziobowa część kadłuba do wręgi nr 35 okazała się praktycznie oderwana od reszty i trzymała się jedynie na blachach poszycia. Niszczyciel nabral przegłębienia 1,5 m na dziób, zachował jednak zdolność ruchu i samodzielnie dotarł do Odessy.

W dniu 24 września na *Biesposzczadnyj* wzmocniono grodzie, a także pokłady i burty w rejonie pofałdowań. Wieczorem z pomocą holownika SP-14 przeprowadzono niszczyciel do Sewastopola. Holowanie odbywało się rufą do przodu z prędkością 2-3 węzłów. Z powodu wzrostu siły wiatru do 5-6° falowanie rozkołysało część dziobową zaczynając zdzierać poszycie z lewej burty, wywołując przechył i powodując zagrożenie zatopienia trzeciego kubryku. Sytuacja stawała się krytyczna. Jedynym rozwiązaniem było odcięcie dziobowej części okrętu. Ryzykowną operację wykonał starszyna II staty (pol. mat) Siechniaszwili. Zszedł sztormtrapez za burtę i zwykłym toporem przez godzinę wykonywał nacięcia w burtowym poszyciu, do mo-

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela Biesposzczadnyj 22 września 1941 roku.

Rys. Siergiej Bałakin

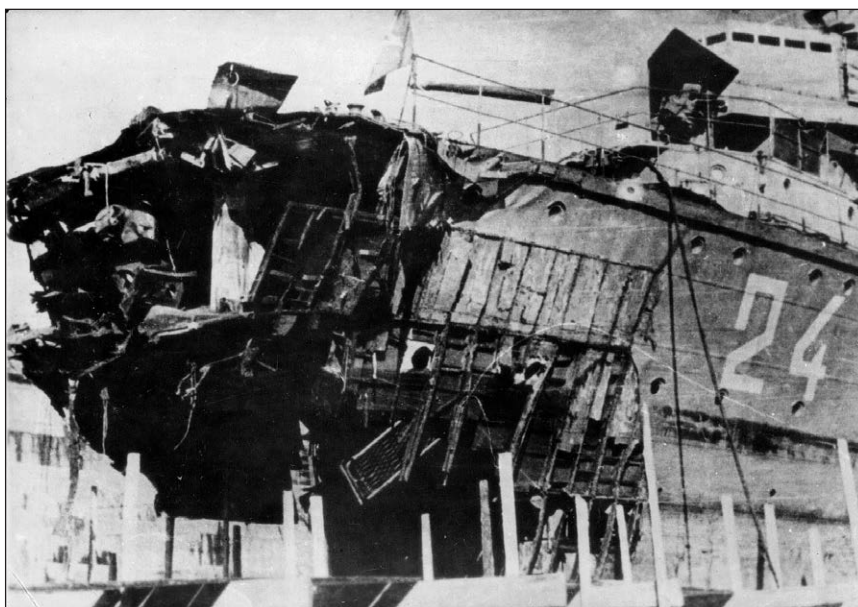


mentu aż część dziobowa nie oderwała się i zniknęła pod wodą. Po tej operacji *Biesposzczadnyj* został wzięty na hol przez niszczyciel *Soobrazitielnyj*, a jednostka ratownicza *SP-14* szła z tyłu, ochraniając sobą uszkodzoną jednostkę przed falami.

Po przybyciu do Sewastopola *Biesposzczadnyj* początkowo remontowano w „Siewiernom dokie”, a następnie w stoczni Nr 201. Dziobową część od wręgi nr 0 do nr 18 przejęto z zatopionego niszczyciela *Bystryj*, a odcinek między wręgami nr 18 – nr 40 trzeba było przygotować od nowa. Odbudowa była już niemal ukończona, gdy okręt stał się celem nowego nalotu. 12 listopada 1941 roku o godz. 11:25 bomba wagomiaru 250 kg trafiła w górny pokład w rejonie wręgi nr 103, uszkodziła kocioł Nr 2, przebiła główną magistralę parową, podwójne dno i eksplodowała w gruncie pod dnem. Kolejne 2 bomby eksplodowały 4-5 m obok prawej burty w rejonie wręgi nr 190.

Niszczyciel został ponownie poważnie uszkodzony. W kadłubie powstało mnóstwo pofałdowań i przebić, przedziały kotłowe Nr 2 i Nr 3 zostały zatopione, zaklinowały się wały napędowe, a uszkodzone zostało wiele mechanizmów. W dodatku w przedziale kotłowym Nr 1 wybuch pożar, który udało się jednak szybko zlikwidować.

Dzięki energicznym działaniom załogi szybko opanowano rozprzestrzenianie się wody. Na przebicie nałożono plaster, a do pomocy własnym



Biesposzczadnyj w doku w Sewastopolu, koniec września 1941 roku. Fot. zbiory K. Kułagina

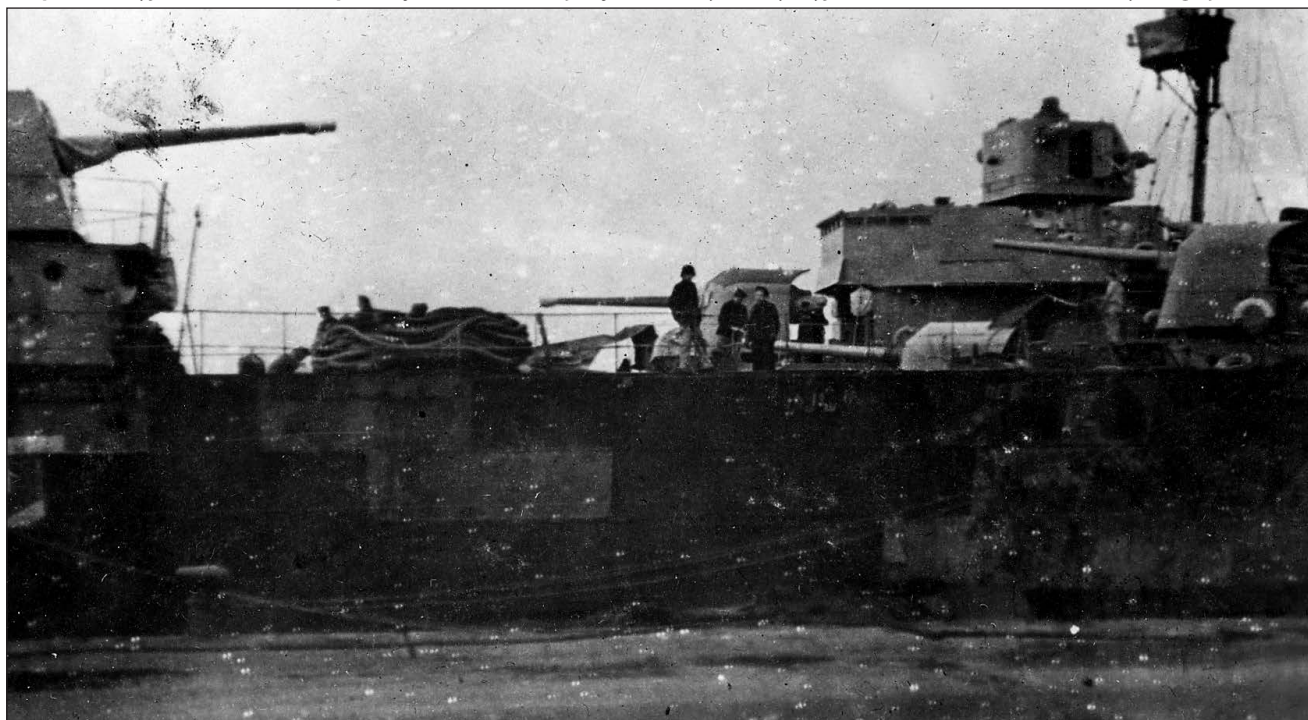
środkom odwadniającym podłączono pompy z holownika *SP-14*. Wieczorem jednostka z przegłębieniem 1,75 m i przechyłem 14° na prawą burtę wprowadzono na „Siewiernyj dok”.

Z powodu stałego zagrożenia atakami powietrznymi dalszy remont *Biesposzczadnyj* postanowiono kontynuować w Poti, w związku z czym przez kolejnych kilka dni niszczyciel ekspresowo przegotowywano do przejścia. Przebicia zabezpieczono plastrami, dziobowy przedział wypełniono korkowymi drobinami, w przedziałach kotłowych również ułożono worki z korkiem. Na okręt władowało łącznie około 90 m³ korka.

17 listopada *Biesposzczadnyj* na holu niszczyciela *Szaumian* wyszedł z Sewastopola do Poti. Początkowo prędkość holowania wahała się w przedziale 8-13 węzłów, a później zaczęto napełniać puste zbiorniki paliwa wodą, co wywołało przechył. Prędkość trzeba było obniżyć do 5 węzłów. Fale uszkodziły plastry i nasiliły się przecieki. Motopompy nie mogły poradzić sobie z usuwaniem wody. Pomógł traktor ChTZ, umieszczony profilaktycznie na pokładzie, do jego silnika podłączono dodatkowe pompy. Trzy doby ciężkiej walki z żywiołem zakończyło się sukcesem: 20 listopada niszczyciel dotarł do Poti. Pod jego część dziobową od

Biesposzczadnyj w czasie remontu, po dołączeniu dziobowej części z niszczyciela *Bystryj*, 1941 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Niszczyciel *Biesposzczadnyj*, lata 1942-1943.

Fot. zbiory P. Lipatowa

razu podłożono pontony, lecz minęło jeszcze 2,5 miesiąca, nim doczekał się swojej kolejki do doku. Pełny remont okrętu zdołano ukończyć dopiero we wrześniu 1942 roku. Niszczyciel wyszedł w morze na próby pod czerwoną banderą: 3 kwietnia za aktywny udział w działaniach bojowych w początkowym okresie wojny został odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru.

Od 21 października do końca listopada *Biesposzczadnyj* eskortował transporty z Poti do Tuapse, a w tym sam przewiózł z Batumi do Poti 596 żołnierzy. Od 29 listopada do 2 grudnia wraz z *Bojkij* wykonał rejs ku bułgarskim brzegom, gdzie jakoby zatopił torpedami nieprzyjacielski transportowiec (wg wszelkiego prawdopodobieństwa, w warunkach kiepskiej wi-

doczności za statki konwoju uznano przybrzeżne skały lub nadbrzeżne konstrukcje). Łącznie w czasie starcia 1 grudnia okręt rozchodował 6 torped i 141 pocisków kal. 130 mm. w dniach 9-10 grudnia niszczyciel ponownie zajmował się transportem wojsk (dostarczył z Poti do Tuapse 522 żołnierzy), a 26-29 grudnia wraz z *Soobrazitielnyj* powtórzył wypad ku wybrzeżom wroga. Jednostki ponownie trafiły na mgłę i nie wykrywając nieprzyjaciela powrócił do Poti.

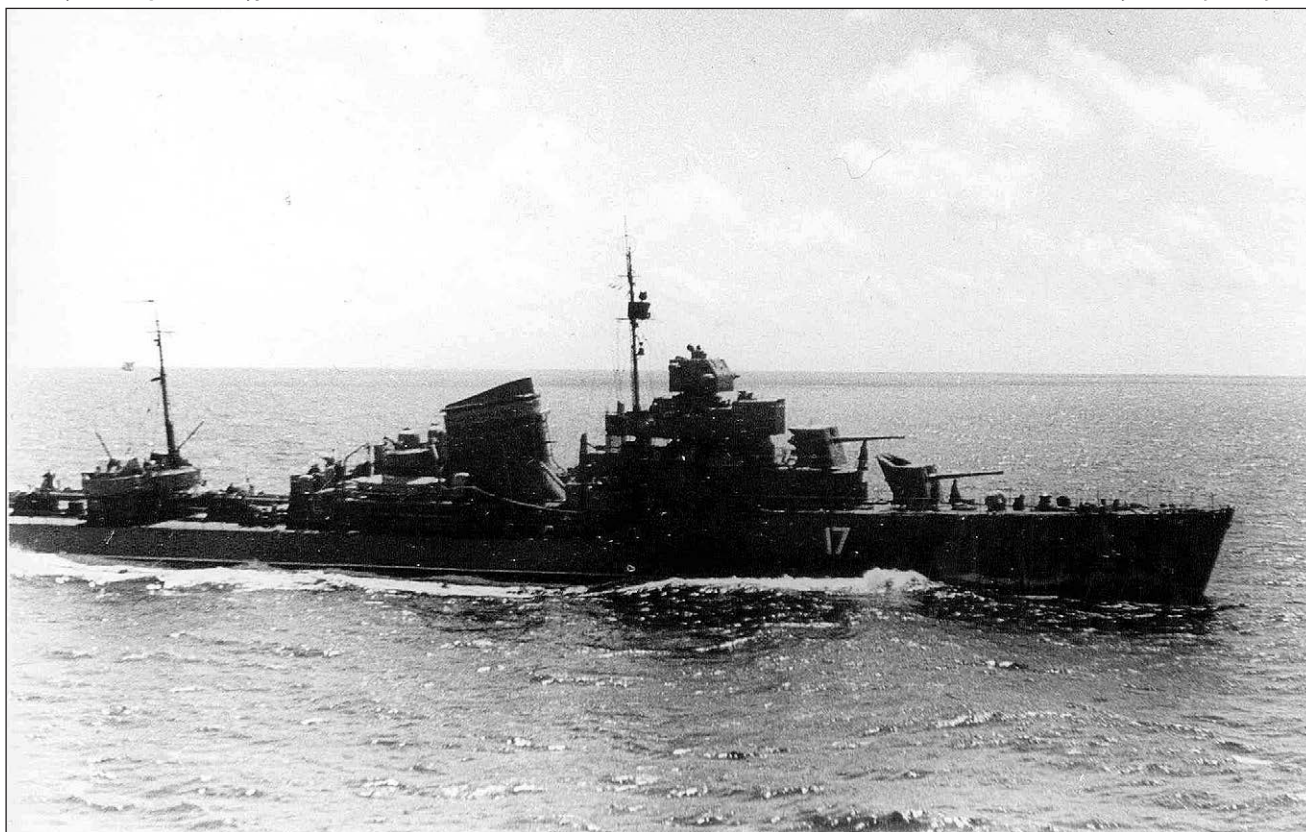
W nocy z 31 stycznia na 1 lutego 1943 roku *Biesposzczadnyj* ostrzeliwał pozycje nieprzyjaciela w rejonie Noworosyjska (w czasie 30 minut wystrzelił 206 pocisków kal. 130 mm). Trzy dni później zabezpieczając wysadzanie desantu w rejonie Jużnaja Ozieriejka wy-

strzelił 207 pocisków głównego kalibru (w tym 151 oświetlających i 56 burzących). 13 lutego w czasie przejścia z Poti w Gelendżyk niszczyciel wziął na pokład rekordową liczbę żołnierzy – 1548 z uzbrojeniem. W tym dniu ostrzeliwał również zajęte przez nieprzyjaciela wybrzeże w rejonie Anapy (zużył 105 pocisków). 4 lutego w czasie sztormu doszło do lekkich uszkodzeń kadłuba.

Łącznie od początku wojny do 1 kwietnia 1943 roku *Biesposzczadnyj* pokonał 18 565 Mm (przed wojną, licząc próby odbiorcze – 28 327 Mm). w tym czasie wystrzelił 1818 pocisków kal. 130 mm, 710 kal. 76 mm, 727 kal. 45 mm, 325 kal. 37 mm i 605 naboju kal. 12,7 mm oraz 6 torped. Bomb głębinowych nie użyto. Ze środków ochrony

Niszczyciel *Biesposzczadnyj* w morzu, 1943 rok.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



chemicznej intensywnie wykorzystywano urządzenia dymotwórcze DA-2 (postawiono 30 zasłon dymnych), rzadziej – aparaturę DA-1 (około 10 zasłon dymnych).

Jedną z najbardziej tragicznych dat w historii radzieckiej marynarki wojennej był 6 października 1943 roku. Wieczorem poprzedniego dnia zespół w składzie lider *Charkow*, niszczyciele *Sposobnyj* i *Biesposzczadnyj* wyszły z Tuapse w ramach operacji ofensywnej w kierunku wybrzeża Krymu. Dowódca zespołu – kpt. II rangi (pol. kmdr por.) G.P. Niegoda podniósł swoją flagę na *Biesposzczadnyj*. W nocy okręty rozdzieliły się: lider skierował się w stronę Jałty, a niszczyciele – Fieodosii.

Nie udało się jednak skrycie podejść do celów, radzieckie okręty zostały z miejsca wykryte przez wrogie lotnictwo. 6 października o godz. 05:30 na podejściu do Fieodosii „czekały” już 3 kutry torpedowe (S 28, S 42 i S 45). Atak Schnellbootów udało się odeprzeć (przy czym S 45 trafiony pociskiem kal. 37 mm w siłownię omal nie zatonął), jednak do radzieckich jednostek otworzyły ogień niemieckie baterie nadbrzeżne. W rezultacie Niegoda podjął decyzję o rezygnacji z zamierzonego ostrzału Fieodosii i rozkazał obrania kursu powrotnego. Rankiem w rejonie przylądka Meganom *Sposobnyj* i *Biesposzczadnyj* natknęły się na kutry torpedowe S 51 i S 52, powracające z Konstancy po remoncie. Spotkanie było nieoczekiwane dla obu stron:

***Biesposzczadnyj* na morzu w marszu z dużą prędkością, 1943 rok.**



Dowódca *Biesposzczadnyj*, a później bardzo pechowy dowódca 1 Dywizjonu Niszczycieli G.P. Niegoda.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

Niemcy udając wyjście do ataku torpedowego, zmusili radzieckie niszczyciele do wykonania uniku, by same bez trudności przeskoczyć do Fieodosii.

Charkow po przeprowadzeniu ostrzału Jałty i Ałuszy obrał kurs powrotny i o godz. 07:15 dołączył do niszczycieli. Zespół wziął kurs na wy-

brzeże Kaukazu i zwiększył prędkość do 24 węzłów.

Wkrótce nad radzieckimi okrętami pojawiło się ubezpieczenie z powietrza, 3 myśliwce dalekiego zasięgu Curtiss P-40 „Kittyhawk”. O godz. 08:10 zdołały one zestrzelić niemiecki samolot rozpoznawczy i Niegoda roz-

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



kazał, by *Sposobnyj* podniósł niemieckich lotników. Ta 20 minutowa opóźnienie odegrała fatalną rolę – przede wszystkim odwróciła uwagę górnej wachty. Około godz. 08:40 pojawiły się Junkersy pułku lotniczego III/StG.3 (8 Ju 87 pod eskortą 4 myśliwców) i niespodziewanie zaatakowały okręty od strony słońca. Radzieckie myśliwce zestrzeliły 2 samoloty – Ju 87 i Me 109, jednak stosunek sił przemawiał na korzyść nieprzyjaciela. *Charkow* dosięgły 3 bomby, w wyniku czego utracił zdolność poruszania się.

Kolejne ataki wroga następowały jeden za drugim. O godz. 11:50 około 10-12 bombowców uderzyło na *Biesposzczadnyj*. Jedna z bomb, prawdopodobnie wagomiaru 250 kg, trafiła w przedział dziobowej maszyny z prawej burty i eksplodowała pod dnem okrętu. Rurociąg parowy został przebity, pękła powierzchnia pokładu w rejonie wręgi nr 110 – nr 115, co spowodowało powstanie ogromnego przebiccia. Druga bomba wybuchła przy lewej burcie na wysokości rufowego przedziału maszynowni, niszcząc poszycie kadłuba. niszczyciel zaczął przechylać się na lewą burtę, zgasło oświetlenie, a ciśnienie pary spadło do zera.

Woda natychmiast zatopiła przedział maszynowni Nr 1, a przez przebiccia i pęknięty szwy dostała się do przedziału kotłowego Nr 3 i Nr 2. Wszystkie siły załogi skierowane zostały na ratowanie okrętu.

Na rozkaz dowódcy *Biesposzczadnyj* usunięto zbędne w danej sytuacji uzbrojenie – odpalono torpedy i wyrzucono bomby głębinowe. Pod przebicciem na prawej burcie nałożono plaster, który jednak źle przylegał. Wodę usuwano pompami ręcznymi, zaś około godz. 14:00 z pomocą niszczyciela *Sposobnyj*, który podszedł na miejsce ataku. Ten ostatni wziął *Biesposzczadnyj* na hol, równocześnie przepompowując paliwo z uszkodzonej jednostki do swoich zbiorników.

Nowy nalot przerwał pojawiającą się nadzieję na ocalenie. O godz. 14:13 *Biesposzczadnyj* został trafiony od razu 4 bombami – 3 w część rufową i 1 w przedział maszynowni Nr 2. Niszczyciel przełamał się w pół. Część rufowa poszła na dno niemal natychmiast. Dziobowa utrzymywała się jakiś czas na wodzie, jednak o godz. 14:25 stając pionowo dziobem do góry, odeszła w głębinę. Nieco później los niszczyciela dotknął *Charkow* i *Sposobnyj*. Z 903 ludzi, znajdujących się na pokła-

dach trzech zatopionych okrętów, kury i wodnopłatówce uratowały 187, w tym 41 z załogi *Biesposzczadnyj*.

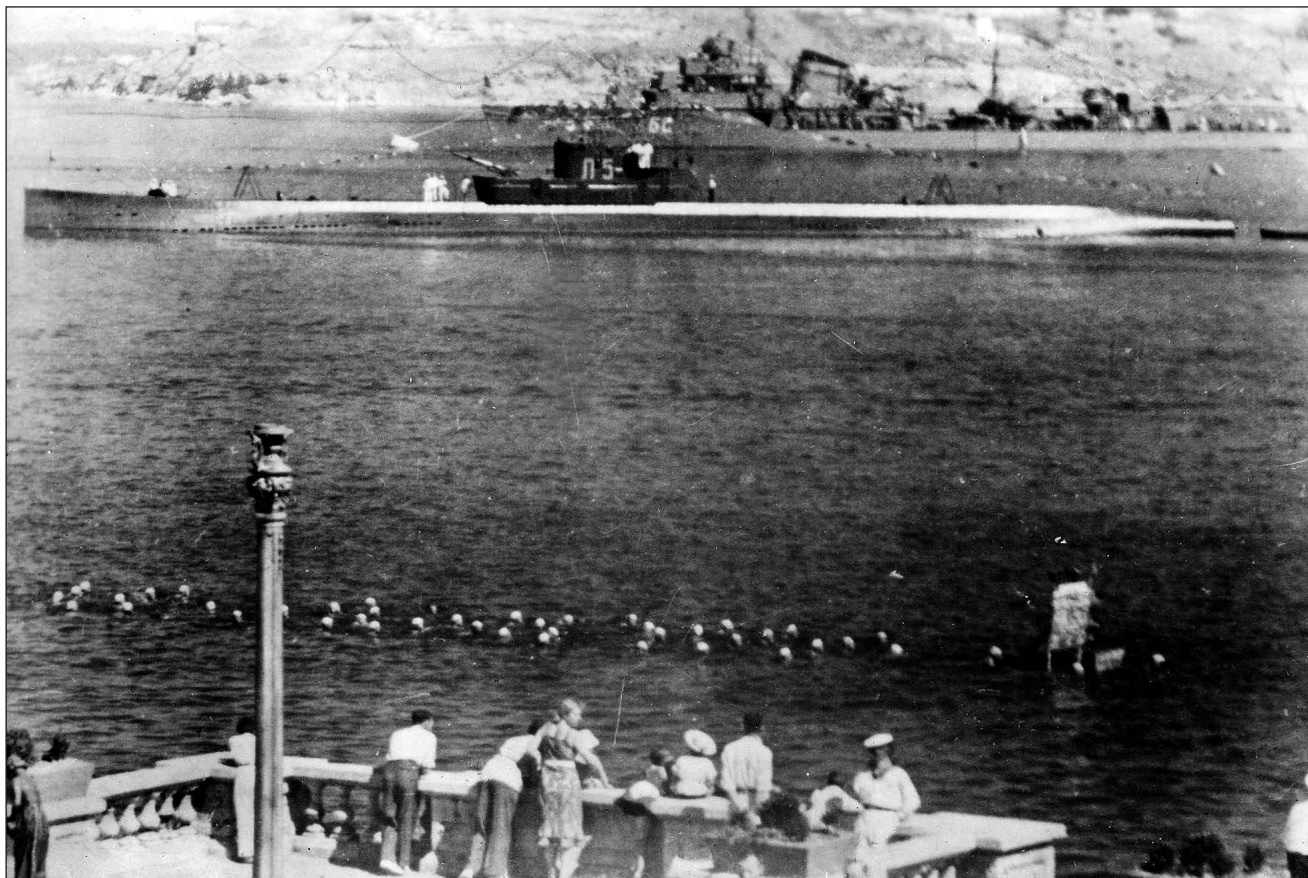
W latach wojny dowódcami *Biesposzczadnyj* byli kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) P.W. Głazowski (do 17.07.1941), kpt. lt. (pol. kpt.) G.P. Niegoda (do 24.11.1941, później został dowódcą 1 Dywizjonu Niszczycieli, po zatopieniu *Biesposzczadnyj* uratowany, przeniesiony do Floty Oceanu Spokojnego), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.A. Parchomienko (od 24.11.1941, uratowany, później został admirałem, dowodzącym Flotą Czarnomorską).

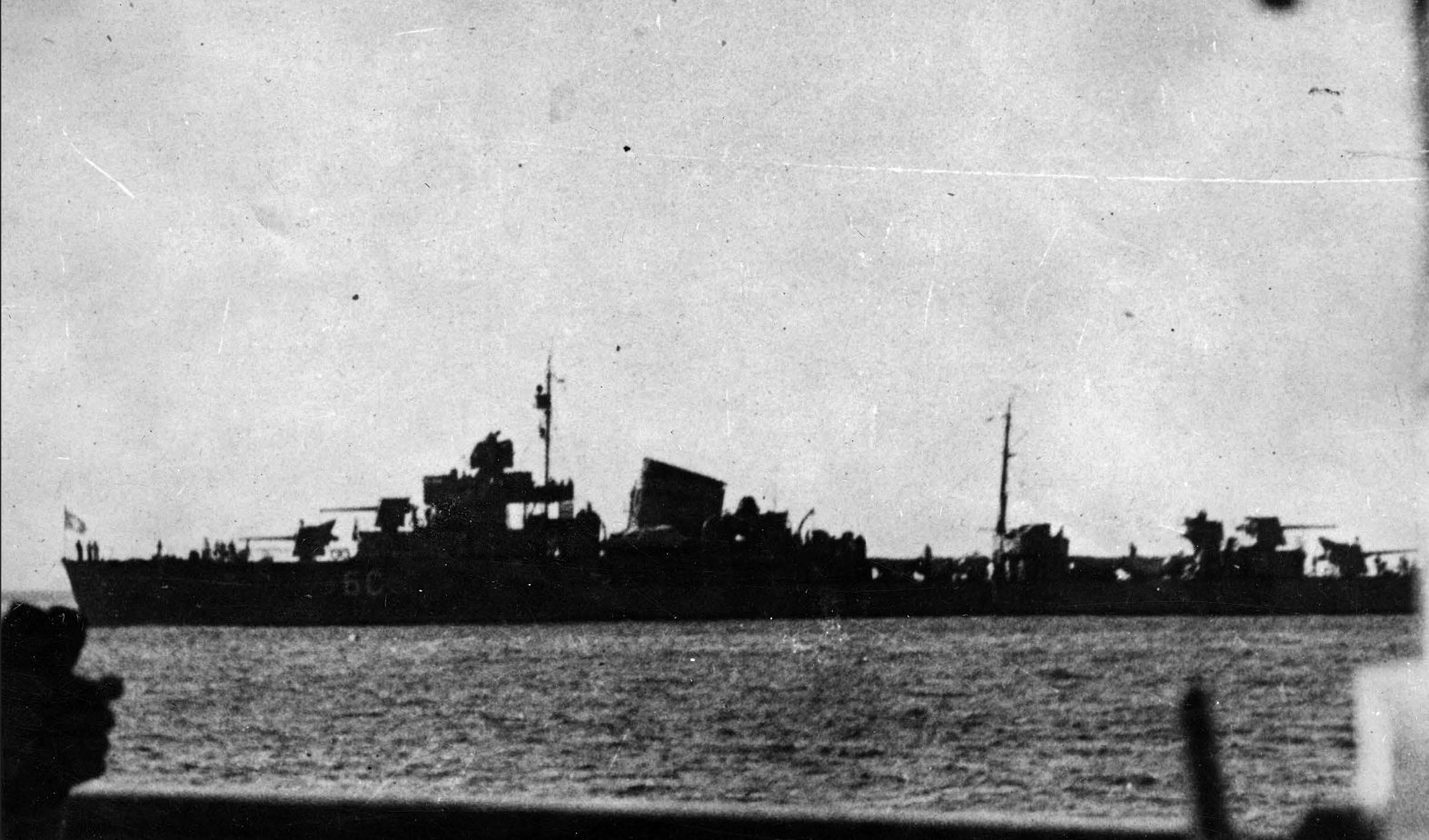
Bystryj

Oficjalnie wszedł w skład Floty Czarnomorskiej 7 marca 1939 roku. Z chwilą wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej został włączony do systemu obrony plot. (PWO) głównej bazy floty. 1 lipca 1941 roku skierowany na remont do Nikołajewa i około godz. 14:00 wyszedł z Jużnoj Bucht Sewastopola. O godz. 14:10 przy przekraczaniu pierwszej linii bonów (głębokość 14-16 m) na prawej burcie w rejonie przedziału kotłowego Nr 1 rozległa się silna eksplozja miny dennej, postawionej w przeddzień przez niemiecki samolot. Ogromny słup wody opadł na

Parada w Dniu Marynarki Wojennej w Sewastopolu, lipiec 1940 roku. W głębi zatoki za okrętem podwodnym L-5, stoi niszczyciel *Bystryj*.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

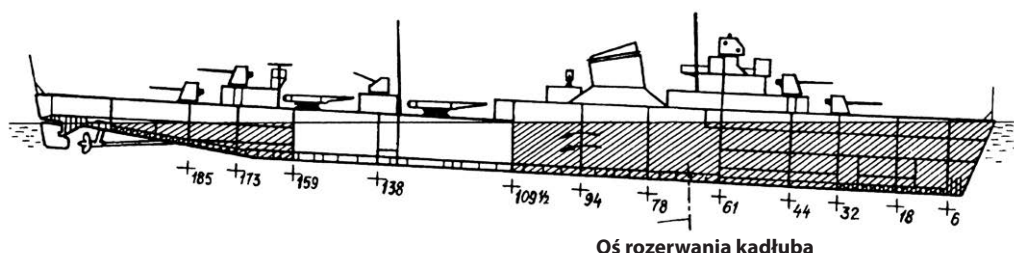




Niszczyciel *Bystryj* w przededniu wojny.

pokład, licznych marynarzy zmyło za burtę. W rezultacie 17 członków załogi⁷ (wachta przedziału kotłowego Nr 1, kolejnych 4 z pomieszczenia centralnego stanowiska i inni) natychmiast zginęło, a ponad 80 zostało rannych, co oznacza, że stracono w jednej chwili połowę załogi. *Bystryj* zaczął wykonywać cyrkulację w prawo. Krótko przed dojściem do Konstantinowskiego Ravelinu zatrzymał się z przechylem na lewą burtę. Wyhamowała go lewa kotwica, która sama wyszła w momencie wybuchu. Kadłub okrętu został poważnie zdeformowany – w rejonie centralnego stanowiska konstrukcja i poszycie zapadły się na 2,5 m. w rejonie działa nr 1 kal. 130 mm i na wrędze nr 176 powstały pofalowania i szczeliny w poszyciu. Przedziały kotłowe Nr 1 i Nr 2 zostały natychmiast zatopione, a przez 10-15 minut od wybuchu woda wypełniła wszystkie pomieszczenia do wręgi nr 109 oraz między nr 159 a nr 185. Przechylił na lewą burtę osiągnął 15°, a dziób sięgnął dna.

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Bystryj* 1 lipca 1941 roku.



Oś rozerwania kadłuba

Fot. zbiory N. Afonina

Ponieważ dowódcę BCz-5 zmyło z pokładu, a dowództwo niszczyciela odniosło rany, walką o utrzymanie jednostki kierował dowódca grupy maszynowej st. lt. (pol. por.) Poliakow. Próby odpompowania wody z zatopionych przedziałów okazały się nieudane.

Około godz. 15:00 wokół *Bystryj* zapalił się wyciekający ze zbiorników mazut. Trzeba było ewakuować załogę. Na pomoc ruszyły 3 jednostki ratownicze, lecz pożar udało się stłumić dopiero przed północą. Do tego czasu niszczyciel prawie całkowicie zatonął, ponad wodę wystawała jedynie nadbudówka i część pokładu dziobowego.

Rankiem 2 lipca przystąpiono do prac ratowniczych. Okazało się, że dziób jednostki siedzi na dnie na głębokości 6 m, a rufa – na 12 m. W pierwszej kolejności zdjęto 2 działa kal. 130 mm, 3 półautomatyczne działa kal. 45 mm oraz KDP. Sztorm przeszkodził w dalszych pracach. Dowodzący Flotą wadm. F.S. Oktiabr-

skij, po dokonaniu oględzin jednostki uznał jej położenie za beznadziejne. Po dwóch dniach w wyniku uderzeń fal oderwała się dziobowa część kadłuba po wręgę nr 34.

13 lipca *Bystryj* został jednak podniesiony przez służbę awaryjno-ratowniczą floty i następnego dnia postawiony do doku. Po dokonaniu szczegółowych oględzin okazało się, że odbudowa okrętu będzie niezmiernie trudna. Kadłub w rejonie przedziałów kotłowych i między wręgami nr 34 a nr 86 był silnie zdeformowany, stępka przebita, a w rejonie wybuchu (wręgi nr 58 - nr 70) powstała ogromna dziura o rozmiarach 5 x 3,5 m. Tym niemniej, już 30 sierpnia kadłub niszczyciela wprowadzono z doku i odholowano do Kilen-buchty celem kontynuacji remontu na wodzie. Wkrótce jednak w czasie nalotu lotniczego kilka bomb dosięgło okręt. *Bystryj* zatonął powtórnie. Po wojnie, w roku 1945 podniesiono go i pocięto na złom.

Dziobowa część *Bystryj* jesienią 1941 roku została wykorzystana do odbudowy *Biesposzczadnyj*, a ze zdjętych dział kal. 130 mm utworzono baterię nadbrzeżną Nr 112.

⁷ Wg innych źródeł, liczba poległych wynosiła – 24.



Końcówka rufy niszczyciela *Biezupriecznyj*.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

W czasie krótkiej służby bojowej *Bystryj* jego dowódcą (a precyzyjnie pełniącym obowiązki) był kpt. II rangi (pol. kmdr por.) S.M. Siergiejew.

Biezupriecznyj

Prototypowy niszczyciel „projekt 7” stoczni im. 66 Kommunarow (Nr 200). Oficjanie wszedł w skład Floty Czarnomorskiej 2 października 1939 roku. Wiosną następnego roku doszło w rejonie Jalty do kolizji z parowcem *Dzierżinskij*, w wyniku czego doszło do uszkodzenia części dziobowej kadłuba. Konsekwencją był remont w stoczni Nr 200 w Nikołajewie. Okręt powrócił do służby w początkach roku 1941.

W pierwszych dniach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej (23-25 czerwca) *Bie-*

zupriecznyj brał udział w operacjach minowych, stawiając 219 min na podejściach do Sewastopola. Od 16 sierpnia uczestniczył w obronie Odessy. 22 września wraz z *Bojkij* i *Biesposzczadnyj* zapewniał wsparcie ogniowe desantu pod Grigoriewkoj, stając się celem ataków lotniczych. 9 Junkersów zrzucało na *Biezupriecznyj* 34 bomby. Nie było bezpośrednich trafień, ale wskutek bliskich eksplozji niszczyciel został poważnie uszkodzony. W poszyciu zewnętrznym naliczono 404 przebicia od odłamków, w tym 152 – poniżej linii wodnej. W rejonie wręg nr 180 – nr 190 powstały pofalowania z z pęknięciami i szczelinami w górnym pokładzie. Przedział maszynowy Nr 1 i kotłowy Nr 3, a także prze-

działy rufowe szybko wypełniła woda. Okręt nabrał 17° przechyłu na prawą burtę i utracił zdolność ruchu. Z wielkim trudem udało się go odholować do Odessy. Przeglębenie na rufę sięgnęło przy tym 2 m, a zapas pływalności spadł do 28% stanu normalnego.

Po remoncie *Biezupriecznyj* uczestniczył w ewakuacji wojsk z Tendry, 6-7 listopada wraz z *Bojkij* dostarczył na pokładzie 2 bataliony piechoty morskiej z Jalty do Sewastopola. 8 grudnia, wychodząc z Poti, niszczyciel wszedł na łańcuch kotwiczny statku *Miestkom*, uszkadzając poszycie lewej burty w rejonie wręg nr 161 – nr 178. Naprawa uszkodzeń zajęła 10 dni.

Od 25 grudnia 1941 do 2 stycznia 1942 roku *Biezupriecznyj* kilkakrotnie ostrzeliwał niemieckie pozycje pod Sewastopolem (wystrzelił 304 pociski kal. 130 mm), a następnie w rejonie Fieodosii i Starego Krymu, wspierał także desant na Sudak. W lutym – marcu niszczyciel również prowadził ostrzał wrogich pozycji na Krymie w rejonie Władisławowki, Nowomichajłowki i Korokelia.

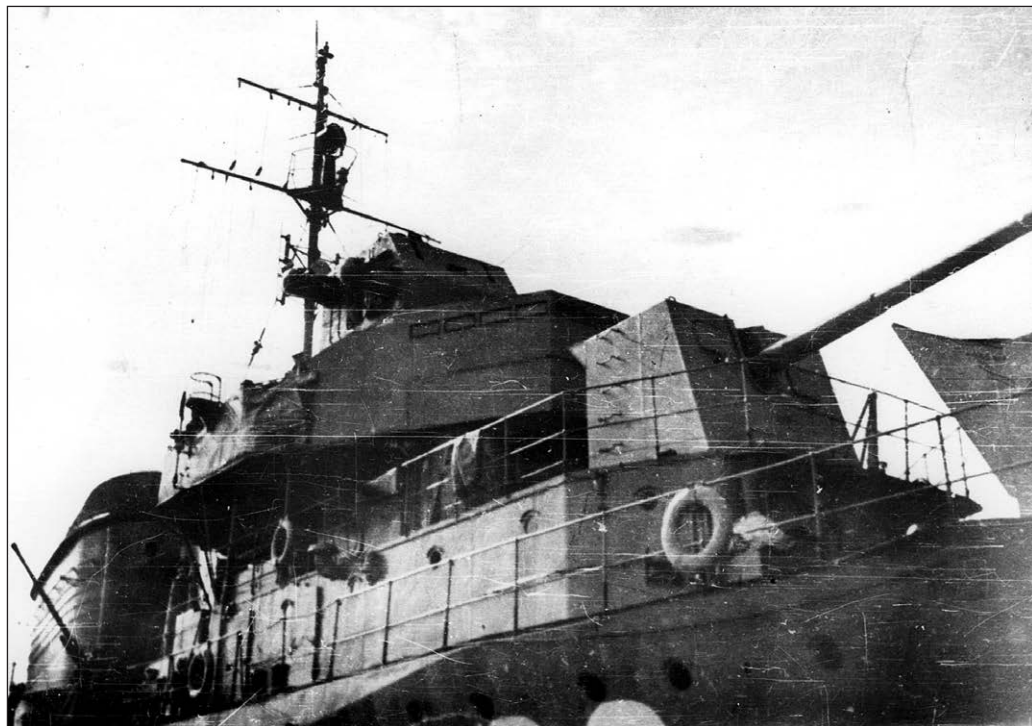
28 maja, po zakończeniu planowanego remontu, *Biezupriecznyj* eskortował z powodzeniem do Sewastopola transportowiec *Gruzija*, niejednokrotnie odpierając powietrzne ataki Niemców.

16 czerwca *Biezupriecznyj* wraz z krążownikiem *Mołotow* dostarczył do Sewastopola żołnierzy 138 Samodzielnej Brygady Strzelców, a następnie wystrzelił 240 pocisków głównego kalibru na nieprzyjacielskie pozycje w dolinie Belbek. Wieczorem 24 czerwca niszczyciel wraz z liderem *Taszkient* wykonały swój ostatni rejs do oblężonej twierdzy, dowożąc wzmocnienie – żołnierzy 142 Morskiej Brygady Strzelców. W drodze powrotnej okręty przewoziły głównie rannych. Ogółem w pierwszym półroczu 1942 roku *Biezupriecznyj* przywiózł z Sewastopola 1753 ludzi, w tym 260 leżących.

Po powrocie do Noworosyjska okręty przyjęły na pokład pododdziały 142 Brygady

Niszczyciel *Biezupriecznyj*, lata 1941-1942, widok na pomost bojowy.

Fot. zbiory A. Zajkina





Niszczyciel *Bieuzpriecnyj*, lata 1941-1942, widok na rufowe działa artylerii głównej.

Fot. zbiory N. Afonina

i podjęły kolejny rejs. Idący jako pierwszy *Bieuzpriecnyj* nie miał szczęścia. 26 czerwca 1942 roku o godz. 18:57 w odległości 40 Mm od Ajudah niszczyciel został zaatakowany przez ponad 20 Junkersów. Okręt dosięgło szereg bezpośrednich trafień – pomost rufowy, przedział kotłowy Nr 1 i pokład dziobowy. W rezultacie czego po kilku minutach poszedł na dno. Do miejsca zatonięcia podszedł *Taszkient*, również atakowany przez samoloty i zrzucił na wodę tratwy ratunkowe i pasy, po czym odszedł. Następnego dnia okręty podwodne *M-112* i *M-118* podjęły 3 ocalałych marynarzy. Okazali się to jedyni żywi z członków załogi, 320 transportowanych żołnierzy i 16 medyków (wg innych źródeł liczba znajdujących się na pokładzie żołnierzy sięgała 400). Wraz z jednostką zginął jej dowódca kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) P.M. Buriak.

Bditielnyj

Początek wojny zastał niszczyciel w czasie bieżącego remontu w Nikołajewie. 19 lipca, po zakończeniu prac, przeszedł do Odessy, a następnego dnia do Sewastopola. 13 sierpnia ubezpieczając holowanie nieukończonych jednostek z Nikołajewa, zderzył się tego dnia w rejonie Oczakowa z parowcem *Kamieniec-Podolsk*. Doszło wówczas do uszkodzenia kadłuba w rejonie przedziału maszynowego Nr 1. Po błyskawicznym remoncie w „Siewmorza-

wodzie” przeszedł do Odessy, gdzie 26-27 sierpnia ostrzeliwał pozycje wojsk rumuńskich.

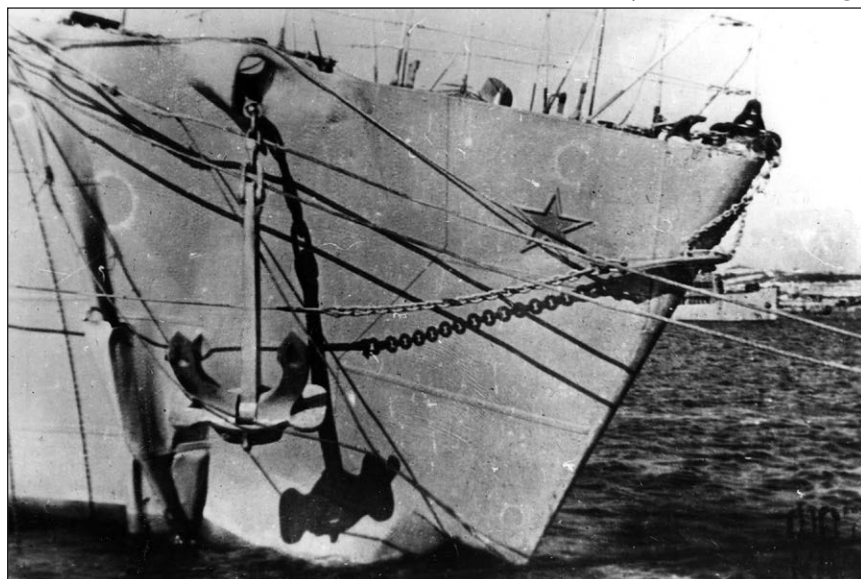
24 września w Sewastopolskiej Buchcie w rejonie Sucharnej Bałki wszedł na mieliznę (część dziobowa do wręgi nr 10 odgięta w prawo), skutkiem czego ponownie został odstawiony do remontu. *Bditielnyj* zaczął uczestniczyć w działaniach bojowych w październiku 1941 roku. 30 października wraz z niszczycielem *Szaumian* ewakuował personel 119 Morskiego Pułku Lotniczego z Donuzława do Sewastopola. Później *Bditielnyj* uczestniczył w przetrzucie wojsk lądowych z Tendry do Se-

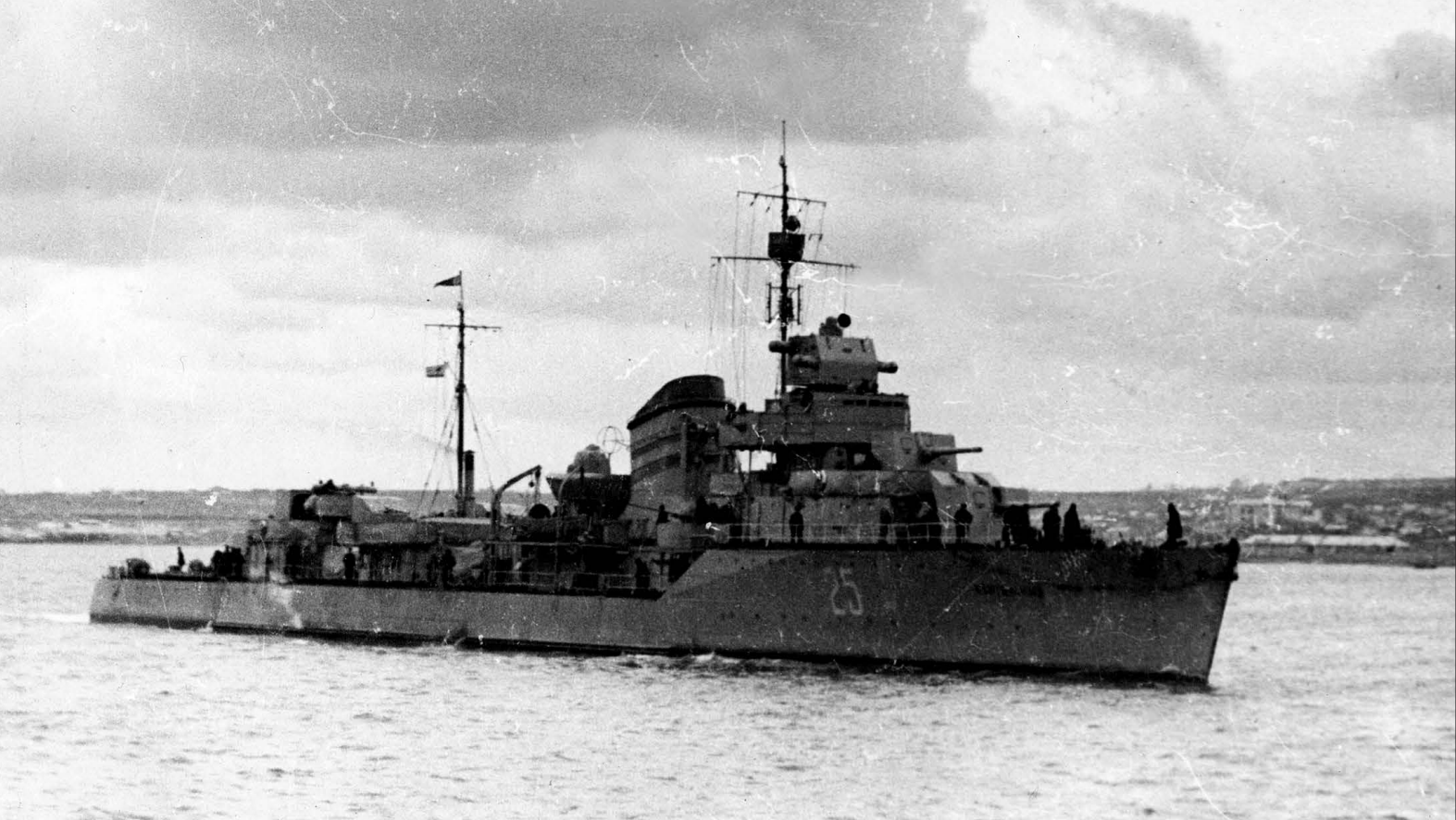
wastopola. 9 listopada pechowy okręt wszedł na mieliznę w Cieśninie Kerczańskiej koło mierzei Tuzła. Choć zdołał samodzielnie zejść z mielizny i dotrzeć do Kerczu, to znów nie nadawał się do użytku. W rejonie przedziału kotłowego Nr 2 powstało pęknięcie w części podwodnej, pocięte zostały łopatki śrub napędowych. Remont awaryjny w słabo wyposażonym porcie Tuapse przeciągnął się do połowy lutego 1942 roku.

Od 26 lutego *Bditielnyj* aktywnie uczestniczył w ostrzale pozycji przeciwnika na nadmorskim skrzydle Frontu Krymskiego w rejonie Fieodosii, Wła-

Dziób niszczyciela *Bditielnyj* po wejściu jednostki na mieliznę 24 września 1941 roku.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





Bditelnyj zimą 1941/1942.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

disławowki i Nowomichajłowki, a od kwietnia został włączony do zabezpieczenia komunikacji na trasie Kaukaz-Sewastopol. 17 kwietnia eskortował transportowiec sanitarny *Swanetia*, zmierzający z Sewastopola do Noworosyjska. W trakcie przejścia transportowiec dwukrotnie atakowały bombowce Luftwaffe – początkowo 12, a później 9 maszyn. W trakcie drugiego nalotu *Swanetia* trafiły 2 torpedy, w wyniku czego statek o godz. 16:30 zatonął. Po 17

minutach nastąpił trzeci atak lotniczy – tym razem skoncentrowany na *Bditelnyj*. Niszczyciel, prowadząc zaporowy ogień plot. i manewrując, odparł atak i uniknął trafień. Na miejscu zatonięcia transportowca podjął z wody 143 ludzi i dostarczył ich do Tuapse. Pozostałych 753 „pasażerów” *Swanetia* zginęło.

Niszczyciel niejednokrotnie ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje pod Sewastopolem (od kwietnia do czerwca 1942 roku wystrzelił ponad 500 poci-

sków głównego kalibru), a 9 maja wraz z *Soobrazitielnyj* prowadził ogień do nieprzyjaciela pod Fieodosii. Później *Bditelnyj* przeszedł planowy remont i ponownie zabezpieczał ruch statków i okrętów między Sewastopolem a portami Kaukazu. Od lutego do czerwca wykonał 7 rejsów zaopatrzeniowych do Sewastopola, transportując 2650 ludzi, w tym 510 leżących rannych. Łącznie na koncie *Bditelnyj* było 11 rejsów do oblężonego miasta-twierdzy.

Niszczyciel Bditelnyj na sztormowym morzu, zima 1941/1942.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Bditielnyj zatopiony w Noworosyjsku po nalocie 2 lipca 1942 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Wraz z *Taszkient* i *Biezupriecznyj*, *Bditielnyj* był jednym z ostatnich dużych okrętów, które przerwały się do oblężonego Sewastopolu. 25 czerwca dostarczył żołnierzy 142 Brygady Strzelców. Po powrocie do Noworosyjska niszczyciel szybko wyszedł znów w morze – tym razem wraz z *Soobrazitielnyj* został skierowany na spotkanie z ciężko uszkodzonym przez wrogie lotnictwo liderem *Taszkient*. Niszczyciele wykonały zadanie, z ich pomocą lider zdołał dotrzeć do bazy.

Był to ostatni rejs *Bditielnyj*. 2 lipca 1942 roku niszczyciel stał w Noworosyjsku przy Leśnym Nabrzeżu, przygotowując się do przeprowadzenia do Poti znajdującego się obok uszkodzonego lidera *Taszkient*. O godz. 11:20 bazę w Noworosyjsku zaatakowały niespodziewanie liczne nieprzyjacielskie bombowce (prawdopodobnie 64 bombowce Junkers Ju-88 z 1/ KG-76 i półtora dziesiątki myśliwców Me-109). Łącznie Niemcy zrzucili około 170 bomb. Mniej więcej około godz. 11:25 jedna z bomb wagomiaru 500 kg trafiła *Bditielnyj* w rejon przedziału maszynowego Nr 1, przebiła na wylot kadłub i eksplodowała pod dnem. Od eksplozji zapalił się mazut, a o godz. 11:35 od pożaru eksplodowały głowice bojowe 2 torped, znajdujących się w dziobowej wyrzutni. Okręt przełamał się na dwie części. Później nastąpił wybuch w rurowej komorze amunicyjnej, *Bditielnyj* w ciągu kilku minut osiadł na dnie.



Zatopiony Bditielnyj w Noworosyjsku, 1942 rok.

Fot. zbiory K. Kułagina





Zatopiony Bditelnyj. Z okrętu zdjęto artylerię i KDP, 1942 rok.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

Niszczyciel nie nadawał się do odbudowy. W latach 1948-1952 został podniesiony w częściach i oddany na złom.

W latach wojny dowódcami *Bditelnyj* byli kpt. lt. (pol. kpt.) N.I. Bojarskij (do 26.09.1941), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) A.M. Owanesjanc (do 20.03.1942) i kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) A.N. Gorszenin (od 20.03.1942 do 02.07.1942)

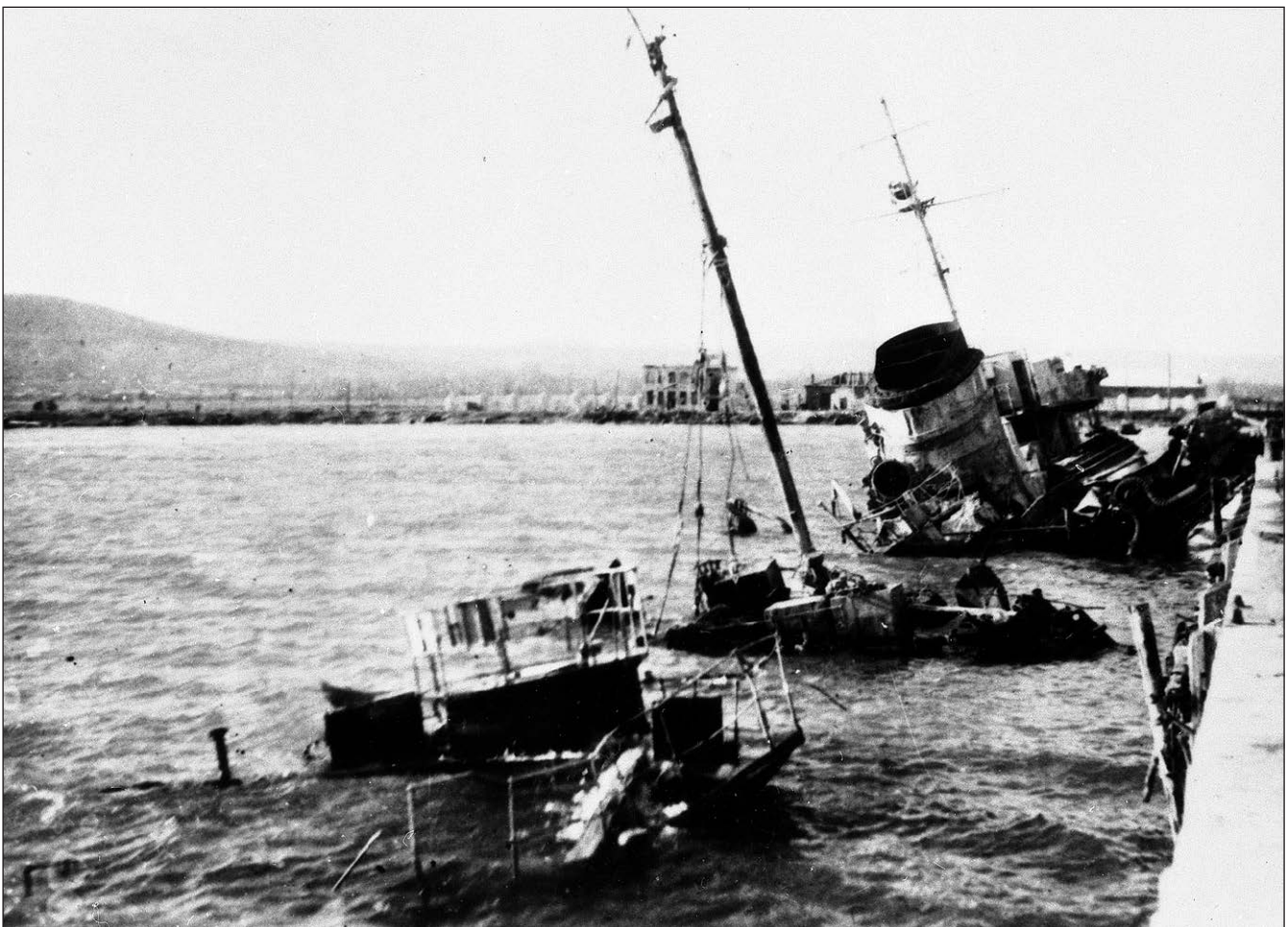
Smyszlonyj

Prototypowy czarnomorski niszczyciel „projekt 7U” został oficjalnie przyjęty przez flotę 10 listopada 1940, lecz banderę na okręcie podniesiono dopiero po zakończeniu robót wykończeniowych – 12 kwietnia następnego roku. W dniach 15-20 czerwca 1941 roku *Smyszlonyj* wraz z innymi niszczycielami 3 Dywizjonu uczestniczył w dużych manewrach Floty Czarnomorskiej, przeprowadzonych wspólnie z Odeskim Okręgiem Wojskowym.

Od pierwszych dni wojny *Smyszlonyj* brał udział w działaniach bojowych floty. Wieczorem 23 czerwca 1941 roku niszczyciel wraz z liderem *Charkow* podszedł do wyspy Fidonisi, by przechwycić oddział rumuńskich okrętów, jednak informacja o wyjściu w morze

***Bditelnyj* na dnie przy nabrzeżu portu w Noworosyjsku. Z uwagi na ogromne zniszczenia ostatecznie zrezygnowano z odbudowy okrętu.**

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Niszczyciel *Smyszlonyj* w trakcie prób w 1940 roku. Ciekawy szczegół: nazwa wypisana na burtach okrętu, zawiera błąd gramatyczny – *Smyszlonnyj*. Zbędna litera „n” została usunięta dopiero w sierpniu 1941 roku.
Fot. zbiory Witalija Kostriczenki

tych ostatnich okazała się błędna. 25 czerwca *Smyszlonyj* wraz z *Soobrazitielnyj* został wyznaczony do nieszczęsnej operacji ofensywnej na Konstancję i włączony w skład grupy wsparcia. Jednak w czasie wyjścia z Sewastopola przy przejściu torem wodnym między polami minowymi *Smyszlonyj* zahaczył parawanem o dno i został w tyle. Krążownik *Woroszyłow* spotkał dopiero nazajutrz o godz. 07:25, gdy zespół powracał do bazy. Na końcowym etapie nieudanej dla floty radzieckiej operacji okręt wraz z *Soobrazitielnyj* ubezpieczał uszkodzony lider *Charkow*, odpierając naloty wrogiego lotnictwa.

W pierwszej połowie lipca niszczyciel eskortował zbiornikowce i inne statki handlowe na trasie Tuapse – Batumi, a następnie powrócił do Sewastopola celem zamontowania instalacji demagnetyzacyjnej LFTI. Od 19 sierpnia uczestniczył w obronie Odessy, eskortując transportowce i prowadząc ostrzał nieprzyjacielskich wojsk. 27 sierpnia artylerzyści *Smyszlonyj* wystrzelili 88 pocisków kal. 130 mm w kierunku rumuńskiej baterii, zmuszając ją do milczenia. 30 sierpnia okręt przeprowadził 8 ostrzałów,

a nazajutrz eskortował do Sewastopola uszkodzony lider *Taszkient*. 2 września *Smyszlonyj* eskortował konwój transportowców *Mołdawija*, *Kotowski* i *Dniepr* zmierzających z Odessy do Noworosyjska. Później powrócił do Odessy by ponownie wspierać ogniem obrońców miasta. W nocy na 14 października niszczyciel wraz z *Bodryj* przeprowadził operację minową, stawiąc 67 min. W trakcie ewakuacji odeskiego garnizonu *Smyszlonyj* rannym 16 października opuścił port jako jeden z ostatnich. Na trasie do Sewastopola eskortował transportowce odpierając kilka ataków powietrznych.

Później – obrona Sewastopola, rejsy między główną bazą Floty a wybrzeżem Kaukazu. Od 10 do 15 listopada *Smyszlonyj* eskortował zbiornikowiec *Emba*, holujący 5000 tonowy dok pływający z Sewastopola do Poti. W trakcie przejścia zespół trafił na silny sztorm, liny holownicze ciągle się rwały i niszczyciel musiał podejść do holowanego doku. Z ogromnymi trudnościami udało się dostarczyć dok do miejsca przeznaczenia. Później okazało się, że ta operacja miała niezmiernie ważne znaczenie, pozwalając po po-

zostawieniu Sewastopola na stworzenie jakiegokolwiek bazy remontowej dla okrętów Floty Czarnomorskiej.

Od 23 listopada *Smyszlonyj* był aktywnie wykorzystywany do ostrzału nieprzyjacielskich wojsk pod Sewastopolem. 28 listopada niszczyciel na pozycji w rejonie przylądka Fiolent ubezpieczał prowadzący ostrzał okręt liniowy *Pariżskaja Kommuna*, prowadząc równocześnie samodzielny ogień, wystrzeliwując 120 pocisków kal. 130 mm. W grudniu *Smyszlonyj* przeszedł planowo-profilaktyczny remont w Tuapse, by następnie przewozić do Sewastopola uzupełnienia, ostrzeliwując nieprzyjaciela na podejściach do oblężonego miasta. W okresie 22-31 grudnia jednostka wystrzeliła ponad 800 pocisków.

W nocy na 1 stycznia 1942 roku *Smyszlonyj* wraz z krążownikiem *Mołotow* i liderem *Taszkient* eskortował z Noworosyjska do Sewastopola transportowce *Abchazija* i *Bielostok*, a następnie prowadził ogień do nacierającego nieprzyjaciela z Siewiernoj Buchty (rozchodował 56 pocisków kal. 130 mm). Wieczorem 1 stycznia niszczyciel odszedł do Tuapse, a 3-go po-

nownie obrał kurs na Sewastopol, eskortując transportowiec *Pestel*. Następnego dnia – kolejny ostrzał wrogich pozycji (wystrzelono około 120 pocisków), nocą – przejście do Noworosyjska, a wieczorem 5 stycznia – kolejny rejs do Sewastopola z kompanią wojska na pokładzie.

W tym dniu, 5 stycznia w Eupatorii wysadzono desant z kutrów, który po walkach zajął południową część miasta. drugą część desantu miał dostarczyć *Smyszlonij*. Przybyły na redę Eupatorii 6 stycznia z batalionem piechoty morskiej na pokładzie niszczyciel, nie mógł wykonać zadania bojowego z powodu sztormu i silnego ognia z brzegu. Okręt powrócił do Sewastopola. 16 stycznia w warunkach niepogody ponownie podszedł do Eupatorii i ostrzelał znajdujące się tam baterię i stanowisko reflektorów, jednak do tego czasu zginęli już wszyscy żołnierze desantu pozostający w mieście. Wieczorem tego dnia *Smyszlonij* odszedł do Tuapse.

22 stycznia na wybrzeże kaukaskie uderzył silny huragan. 10° wiatr zerwał łańcuch kotwiczny stojącego w porcie Tuapse krążownika *Mołotow*, który uderzył w *Smyszlonij*. Niszczyciel znalazł się między nabrzeżem a ogromną machiną krążownika. W rezultacie kadłub *Smyszlonij* został uszkodzony, a jego poszycie zdeformowane na odcinku 12 m. Awaryjny remont przeprowadzany siłami załogi trwał około miesiąca.

Smyszlonij na morzu w ujęciu z lotu ptaka, 1941 rok.

Pierwsza operacja bojowa niszczyciela po remoncie znów związana była z poważnymi sztormowymi uszkodzeniami. 20 lutego krążownik *Mołotow* i towarzyszące mu niszczyciele *Smyszlonij* i *Soobrazitielnyj* wyszły w morze z zadaniem ostrzelać niemieckich tyłowych pozycji i baterii nadbrzeżnych w rejonie Fieodosii. Pojedynek radzieckich okrętów z przeciwnikiem prowadzony był nocą w warunkach falowania i silnego wiatru, lecz wg danych wywiadu okazał się całkiem udany. *Mołotow* i *Soobrazitielnyj* ostrzelały Koktebel i Stary Krym, a *Smyszlonij* prowadził ogień do wrogiej baterii i „zmuślił ją do milczenia”. Po wykonaniu zadania okręty obrały kurs powrotny. Niestety do rana 21 lutego niepogoda zmieniła się w silny sztorm. Falowanie morza sięgało 8° przy niezwykle krótkich (30-50 m) falach. *Smyszlonij* odniósł liczne uszkodzenia: pojawiły się szczeliny w zewnętrznym poszyciu, nitowane szwy utraciły szczelność, pękł jeden z wzdłużników... Tym samym, po raz kolejny potwierdziła się słabość kadłubów okrętów „projektu 7” i „7U”.

Mimo uszkodzeń, niszczyciel *Smyszlonij* od 27 lutego do 4 marca 1942 roku niemal nieprzerwanie przebywał w morzu, niejednokrotnie ostrzeliwując nieprzyjacielskie pozycje pod Fieodosii, a także zapewniając wsparcie ogniowe demonstracyjnego desantu w Ałusztą. Już po powrocie do Nowo-

rosyjska jednostka odparła atak maszyn Heinkel He 111.

5 marca niszczyciel z powodzeniem eskortował do Kerczu transportowiec *Wasilij Czapajew*, *Bierezina* i *Traktorist* z wojskami i sprzętem dla Frontu Krymskiego. W drodze powrotnej *Smyszlonij* wskutek błędnych obliczeń trafił na własne pole minowe koło przylądka Żelaznej Rog. 6 marca o godz. 05:05 przy prawej burcie wystrzelił słup wody, dymu i płomieni. Eksplozja nastąpiła w rejonie przedziałów kotłowych Nr 1 i Nr 2, które natychmiast zostały całkowicie zatopione. Okręt rzucił kotwicę i wezwał pomoc.

Za dnia na miejsce podeszły liderzy *Charkow* i *Taszkient*, kutry oraz trałowce. W polu minowym udało się przetrąłować tor wodny i *Smyszlonij* własnymi siłami zdołał wyjść na czyste wody. Drugi eszelon układu napędowego pracował i pozwalał, by uszkodzona jednostka rozwijała prędkość 8 węzłów. Okręt obrał kurs na Noworosyjsk. Wydawać by się mogło, że najgorsze już minęło i to według wszelkiego prawdopodobieństwa podziało demobilizująco na załogę *Smyszlonij*.

O godz. 20:17 dowódca jednostki zameldował, że okręt nie słucha steru i nie może już dalej kontynuować rejsu samodzielnie. 7 marca do godz. 00:49 na *Smyszlonij* skończyła się woda kotłowa i drugi eszelon układu napędowego trzeba było zatrzymać. Około godz. 02:00 przestał działać diesel-ge-

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Smyszlonij w rejsie bojowym, lata 1941-1942. Na pierwszym planie widoczny wukaem DSzK kal 12,7 mm.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

nerator i niszczyciel pozostał bez energii elektrycznej i oświetlenia.

Tymczasem pogoda się zepsuła: północno-zachodni wiatr osiągnął 6°-7°. Lider *Charkow* próbował holować uszkodzony *Smyszlonij*, lecz po 20 minutach 5° fale zerwały hol. Kołysanie poważnie utrudniało działania lidera i jego próby ponownego podjęcia holowania zakończyły się niepowodzeniem. Walczyć z przedostającą się wodą za pomocą ręcznych pomp i środków awaryjnych było skrajnie trudno i do rana na *Smyszlonij* zostały zatopione oba przedziały maszynowe i kotłowy Nr 3, zaczęło zalewać kubryk Nr 4. O godz. 08:00 okręt utracił stabilność i przewrócił się na prawą burtę, przykrywając opuszczone wcześniej kuter i szalupę, zaś druga szalupa rozbiła się o burtę. Po 6 minutach niszczyciel zatonął rufą w dół, po czym rozległy się 3 silne wybuchy – to zadziaływały bomby głębinowe. Ci z marynarzy, którzy utrzymywali się na powierzchni, zginęli od dynamicznego uderzenia. Znajdującym się w pobliżu jednostkom udało się uratować raptem 2 ludzi. Wraz z *Smyszlonij* zginął jego jedyny dowódca – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.M. Szegula-Tichomirow.

Soobrazitielnyj

Drugi z czarnomorskich niszczycieli „projekt 7U”, *Soobrazitielnyj* w końcu 1940 roku przeszedł w Sewastopolu próby państwowe. Wówczas dowodzenie okrętem objął st. lt. (pol. por.) S.S. Workow, który pozostał na tym stanowisku przez kolejne 4 lata. 10 maja 1941 roku *Soobrazitielnyj* został przyjęty przez komisję odbiorczą. 7 czerwca podniesiono na nim banderę i okręt oficjalnie wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Dwa tygodnie później zaczęła się wojna.

Pierwszą operacją bojową niszczyciela był nieprzemyślany i nieudolnie przeprowadzony wypad do Konstancy. Celem operacji było zniszczenie składów ropy i rozpoznanie rumuńskiej bazy marynarki wojennej. Początkowo *Soobrazitielnyj* wraz z niszczycielem *Smyszlonij* i liderem *Charkow* włączono do grupy uderzeniowej, jednak później zespół przeformowano i obie „siódemki-U” weszły do grupy wsparcia, kierowanej przez krążownik *Worożiłow* (niezrozumiale, dlaczego stworzono tak silne wsparcie, skoro najsilniejszymi przeciwnikami na Morzu Czarnym były w tym czasie raptem 4 rumuńskie niszczyciele, dość posunięte w latach!). uderzenie artyleryjskie

na bazę zostało wykonane przez lidery *Moskwa* i *Charkow*. Generalne kierownictwo operacji sztab Floty powierzył dowódcy Oddziału Sił Lekkich (OLS) kadm. T.A. Nowikow, który podniósł swą flagę na krążowniku.

Wieczorem 25 czerwca oddział wyszedł z Sewastopola. W ciemnościach okręty grupy wsparcia straciły ze sobą kontakt, i dopiero o świcie *Soobrazitielnyj* zdołał dognać flagowy krążownik. Dalszy przebieg operacji zmienił się w tragedię. O godz. 05:21, po 20 minutach od otwarcia ognia do brzegu, eksplodował i zatonął lider *Moskwa* – jednostka manewrowała na nieprzyjacielskim polu minowym. Próbujący ratować znajdujących się morzu marynarzy *Charkow* trafił pod ostrzał rumuńskiej baterii nadbrzeżnej i został poważnie uszkodzony. Jego prędkość spadła do 6 węzłów, i tylko szczęściu zawdzięcza lider, że zdołał opuścić niebezpieczny rejon, unikając bezpośrednich trafień pocisków i bomb.

O godz. 07:26 *Soobrazitielnyj* zaczął ubezpieczać powrót *Charkowa*. Okręty odparły atak lotniczy, odpędzając pojedynczy nieprzyjacielski bombowiec. Tymczasem o godz. 08:30 z lewej burty na kursie 45° dostrzeżono jakoby ślad torpedy. *Soobrazitielnyj* gwałtownie

nie ruszył, i przechodząc nad prawdopodobną lokalizacją nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego, zrzucił serię bomb głębinowych – 4 duże i 8 małych. Duże bomby były nastawione na głębokość od 25 do 75 m, małe – do 15 m. Zgodnie z komunikatami obserwatorów, w czasie eksplozji z wody na chwilę wyszła rufa okrętu podwodnego, po czym na powierzchni pojawiły się bańki powietrza i plamy paliwa... Jak wiadomo, w tym czasie przeciwnik dysponował na Morzu Czarnym tylko jednym okrętem podwodnym – rumuńskim *Delfinul* - który jednak znajdował się daleko od Konstancy. W tej sytuacji przez długi czas funkcjonowała wersja, że ofiarą akcji przeprowadzonej przez *Soobrazitielnyj*, padł radziecki *Szcz-206* dowodzony przez kpt. lt. (pol. kpt.) S.A. Karakaja. Ta jednostka nie wróciła ze swego pierwszego patrolu bojowego i nie wykluczone, że mogła podjąć atak na własne okręty, błędnie uznając je za rumuńskie. Badania przeprowadzone jednak w ostatnich latach⁸ pozwalają na wniosek, że żadnego okrętu podwodnego w rejonie Konstancy tak naprawdę nie było. Zaś ślady torped i plamy oleju na wodzie w pierwszych miesiącach wojny pojawiały się marynarzom ciągle, często bez żadnych ku temu podstaw.

O godz. 13:15 przeciwnicy niszczyciela odparli ostatni atak powietrzny, ostrzeliwując pojedynczy samolot. Wieczorem okręty powróciły do Sewastopola. Łącznie w dniu 26 czerwca *Soobrazitielnyj* rozchodował 10 pocisków kal. 76 mm i 21 kal. 45 mm, a także 80 naboju kal. 12,7 mm oraz 12 bomb głębinowych.

W miesiącach lipiec – sierpień niszczyciel pełnił głównie służbę konwojową. 29 sierpnia *Soobrazitielnyj* eskortował zmierzające z Fieodosii do Sewastopola transportowce *Dniepr* i *Czapajew*. O godz. 19:05 koło przylądka Aj-Todor zespół został zaatakowany przez 2 nieprzyjacielskie samoloty – torpedowy i bombowiec. Niszczyciel otworzył ogień ze wszystkich dział, w tym także kal. 130 mm. Samoloty zdołano odgonić, choć *Dniepr* został lekko uszkodzony od bliskich eksplozji bomb.

W nocy 31 sierpnia *Soobrazitielnyj* i *Dniepr* przybyły do Odessy. W tym czasie trwały już walki na bliskich podejściach do miasta, a port był przestrzeliwany przez nieprzyjacielską artylerię. W czasie 3 dni niszczyciel wspierał ogniem radzieckie oddziały,

wykonując 13 strzelań do celów lądowych. W ciągu dnia korzystano z pomocy punktu korekcyjnego, zaś z nastaniem ciemności prowadzono ogień z wykorzystaniem CAS-2, pracującego automatycznie. Aby nie dać się namierzyć przeciwnikowi okręt przez cały czas zmieniał swoją pozycję i niejednokrotnie stawiał zasłony dymne. Niejednokrotnie *Soobrazitielnyj* był celem ataków maszyn Luftwaffe, za każdym razem udało mu się uniknąć bomb. Szczególnie niebezpieczny był nalot 2 września. O godz. 10:43 2 Junkersy Ju 87 zrzuciły z lotu nurkowego 8 bomb na niszczyciel, z których 1 eksplodowała 8-10 m od burty, na szczęście obeszło się bez uszkodzeń. Przy powrocie z pozycji ogniowej *Soobrazitielnyj* musiał przejść przez wejście do odeskiego portu, które stale przestrzeliwały rumuńskie baterie. Dowódca okrętu kiepsko wykonał nieproste zadanie: postawił gęstą zaporę dymną i zrzucił w biegu dymne petardy, wchodząc do portu z prędkością 25 węzłów! aby nie uderzyć w nabrzeże, trzeba było awaryjnie rzucić kotwicę. Ryzyko się opłaciło – *Soobrazitielnyj* uniknął trafień i szczęśliwie zacumował w porcie. W nocy niszczyciel wyszedł do Fieodosii.

Łącznie w czasie 3 dni okręt wystrzelił do wroga 364 pociski kal. 130 mm, 80 kal. 76 mm i 327 kal. 45 mm, a także 390 naboju kal. 12,7 mm. Z meldunków z linii frontu wynika, że efektywność ognia była całkiem wysoka, za co załoga niszczyciela otrzymała podziękowania od Wojennej Rady Odeskiego Rejonu Obronnego.

W dniach 6-7 września *Soobrazitielnyj* eskortował z Fieodosii do Sewastopola transportowce *Armenija*, *Gruzija* i *Ukraina*. Po zatonięciu niszczyciela *Bystryj* powstało realne zagrożenie ze strony akustycznych min dennych, wobec czego od Kamyszowej бухты do Sewastopola statki miano prowadzić na holu, by uniknąć szumu własnych śrub napędowych. Był to już 18 rejs bojowy *Soobrazitielnyj*.

23 września niszczyciel eskortował transportowiec z Sewastopola do Tendry. Wieczorem nadszedł rozkaz przyścia z pomocą niszczycielowi *Biesposzczadnyj*, który został poważnie uszkodzony przez niemieckie lotnictwo i był holowany z Odessy do Sewastopola przez jednostkę ratowniczą *SP-14*. Rankiem następnego dnia *Soobrazitielnyj* dotarł do wskazanego kwadratu. W warunkach sztormowej pogody sła-

by *SP-14* nie był w stanie wykonać zadania. Trzeba było podać hol z *Biesposzczadnyj* na *Soobrazitielnyj*. Nadłamanym dziób „siódemki” wiszący jedynie na blachach zewnętrznego poszycia przeszkadzał w realizacji tego zadania. Trzeba było ręcznie przeciąć arkusze poszycia, zniekształconą część kadłuba poszła na dno, a *Soobrazitielnyj* ruszył w drogę z uszkodzonym towarzyszem z prędkością 7-8 węzłów. Kilka razy nad okrętami przelatywały nieprzyjacielskie samoloty, nie zrzucając jednak na szczęście bomb. W przeciwnym razie los obu niszczycieli byłby niepewny, bowiem pozbawione możliwości ruchu miały niewielkie szanse na odparcie powietrznego ataku. Na szczęście wszystko się udało. Rankiem 25 września jednostki dotarły do Eupatorii, a po kilku godzinach rzuciły kotwicę w Sewastopolu.

Szczególnie napiętym dla załogi *Soobrazitielnyj* okazał się listopad roku 1941. W bardzo trudnym trybie przeszedł 35 rejs okrętu, gdy wraz z *Sposobnyj* dostarczył pośpiesznie z Tamania do Sewastopola 500 żołnierzy desantu. W gęstej mgle, przy widzialności 1-3 kable, niszczyciele szły z prędkością 32 węzłów w odległości 1-2 kable jeden od drugiego. Jeszcze trudniejsze okazało się konwojowanie do Bosforu zbiornikowców *Awanesow*, *Tuapse*, *Sachalin* i lodołamacza *Mikojan*. 26 listopada zespół wyszedł z Batumi pod eskortą lidera *Taszkient* oraz niszczycieli *Soobrazitielnyj* i *Sposobnyj*. Nazajutrz pogoda się znacznie pogorszyła, a później rozwinął się okrutny wiatr. Siła wiatru sięgała 10°, a fal - 8°-9°. Śnieżne zamiecie czasami obniżały widzialność do zera. Przechył na zawietrznej burcie *Soobrazitielnyj* sięgnął 55°, a na pomoście nawigacyjnym wszystkie poukładane przyrządy spadły ze stołu. Fale zerwały z zamocowań i uniosły w morze szalupy, parawan lewej burty i kilka bomb głębinowych.

Okręt wykonał postawione przed nim zadanie w miarę swoich możliwości. 29 listopada powrócił do Tuapse z całkowicie opróżnionymi zbiornikami paliwa, tak, że do nabrzeża trzeba było go podciągać na kotwicach! Wtedy właśnie zwrócono uwagę na konstrukcyjne braki niszczycieli „projekt 7” i „7U”: brak zbiorników paliwowych umieszczonych nie na samym dnie, lecz

8. Jak ustalono, ostatni meldunek radiowy od dowódcy *Szcz-206* otrzymano 28.06.1941, a więc 2 doby po akcji pod Konstancją. Wynika z niego, że do tej pory jednostka nie napotkała okrętów przeciwnika – wg K.B. Strielbickij *Nawieczno ostali w głubinach Czarnego moria...*, Moskwa 2003, s. 25.

niedużo wyżej. W rezultacie na dnie zbiorników pozostawał martwy zapas paliwa, którego nie mogły wydobyć pompy. Tym samym z powodu błędów projektantów i bez tego niewielki zapas mazutu zmniejszał się dodatkowo o około 20 t.

25 grudnia rozpoczęła się Kerczańsko-Fieodsijska operacja desantowa. *Soobrazitielnyj* wziął w niej nader aktywny udział. 29-30 grudnia eskortował z Tuapse do Fieodosii transportowce *Kursk*, *Fabricius* i *Krasnogwardiejsk*. Następnego dnia na niszczycielu podniósł flagę kierujący operacją kpt. I rangi (pol. kmdr) N.J. Basistyj. Pogoda się przejaśniła i rozpoczęły nieprzerwane ataki niemieckiego lotnictwa: w ciągu dnia *Soobrazitielnyj* 5 razy otwierał ogień do nieprzyjacielskich samolotów. o godz. 14:46 okręt ostrzelał z dział głównego kalibru lotnisko przeciwnika, wystrzeliwując 20 pocisków. Ogień prowadzono z dystansu 168,5 kabla. Wieczorem niszczyciel wystrzelił jeszcze kolejne 102 pociski kal. 130 mm na drogę Fieodosia – Kercz, gdzie wg danych wywia-

du rozpoczęła się znaczna koncentracja niemieckich wojsk.

W pierwszym dniu nowego, 1942 roku *Soobrazitielnyj* przeprowadził 5 strzelań z dział głównego kalibru. Tymczasem pogorszyła się pogoda. Mróz i silny wiatr powodowały poważne oblodzenie jednostki. Męczące prace skuwania lodu okazały się bezskuteczne. Do wieczora następnego dnia siła wiatru osiągnęła 8°, a temperatura spadła do -15°, a z powodu latających na wszystkie strony bryzg warstwa lodu na górnym pokładzie sięgnęła 25 cm. Tym niemniej niszczyciel zachował gotowość bojową i przeprowadził jeszcze kilka strzelań do celów na brzegu. 3 stycznia był dwukrotnie bombardowany przez samoloty Luftwaffe, jednak 6 zrzuconych bomb spadło w odległości 30-40 m od burty nie powodując szkód. W tym momencie na okręcie zostało 80 t paliwa, co zmusiło N.J. Basistyj do przeniesienia swego sztabu na *Bojkij*. *Soobrazitielnyj* po przyjęciu do zbiorników paliwowych 70 t wodnego balastu, odszedł do Noworosyjska.

W ciągu 4 minionych dni niszczyciel wystrzelił przeciwko lądowym i powietrznym wrogom wystrzelił 283 kal. 130 mm, 144 kal. 76 mm i 146 kal. 45 mm oraz 330 naboju kal. 12,7 mm. Łącznie w roku 1941 okręt wykonał 43 rejsy bojowe, eskortował 44 transportowce, pokonując 13 874 Mm w czasie 1108 godzin ruchu.

Między 6 a 9 stycznia 1942 roku *Soobrazitielnyj* eskortował w Noworosyjska do Fieodosii transportowce *Kuban*, a w drodze powrotnej – *Szachtier*. W tym czasie niszczyciel i eskortowane statki były przedmiotem niejednokrotnych ataków powietrznych, przy czym 10 maszyn zrzuciło bomby, które na szczęście nie spowodowały uszkodzeń. Przeciwnicy z *Soobrazitielnyj* wystrzelili w kierunku bombowców 67 pocisków kal. 76 mm, 100 kal. 45 mm i 240 naboju kal. 12,7 mm.

15 stycznia okręt ponownie uczestniczył w operacji desantowej, której celem tym razem był Sudak. W Noworosyjsku przyjął na pokład 241 żołnierzy z 226 pułku strzelców górskich,

Niszczyciel *Soobrazitielnyj* w Zatoce Sewastopolskiej, lata 1941-1942.

Fot. zbiory A. Kuzienkowa





Niszczyciel *Soobrazitelnyj* ostrzeliwuje pozycje nieprzyjacielskie z Zatoki Sewastopolskiej, okres 1941-1942.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

których późnym wieczorem wysadził w zatoce Nowyj Swiet. Załoga jednostki robiła wszystko co możliwe, by dostarczyć na brzeg suchych żołnierzy – przy 15 stopniowym mrozie „morskie procedury” mogły zakończyć się gwałtownym spadkiem zdolności bojowych desantu. Rankiem 16 stycznia *Soobrazitelnyj* odszedł do Noworosyjska. Dobę później zacumował w Fieodosii i prowadził ogień z dział głównego kalibru so nacierających wojsk niemieckich. 19 i 23 stycznia – nowe rejsy ku brzegom Krymu, ostrzał obiektów pod Fieodosją, ubezpieczanie nowego desantu w Sudak.

Zima 1941/1942 okazała się nadzwyczaj surową. Sztormowy wiatr, fale, mróz utrudniały i tak już ciężkie położenie Floty Czarnomorskiej. Huragan, który 22 stycznia nadszedł nad Zatokę Noworosyjską, uszkodził dziesiątki stojących tam okrętów i statków. Dowódca *Soobrazitelnyj* w porę zorientował się w sytuacji i wyprowadził swój niszczyciel na zewnętrzną redę, co pozwoliło na uniknięcie sporych nieprzyjemności. Za to w rejsie 21 lutego, który odbył się zaraz po zakończeniu planowo-profilaktycznego remontu, okręt solidnie oberwał. Od uderzeń 8° fal pogięty został pokład w rejonie wręg nr 23 – nr 26, zerwany pilaster, w arkuszach poszycia pojawiły się szczeliny. Na poszyciu zewnętrznym

na wręgach nr 35 – nr 36 doszło do deformacji. Przez zdeformowane drzwi i pokrywy luków, iluminatory pod pokład dziobowy zaczęła przesączać woda. Były zerwane i uniesione w morze krzyżaki do nawijania lin z pokładu dziobowego i 2 grzybki wentylacyjne. Powstały szczeliny w tarczach ochronnych dział kal. 130 mm Nr 1 i 3, zgięta została podstawa dużej zrzutni bomb głębinowych, pękły szyby w oknach sterówki. W końcu, przy silnym pręchyle na lewą burtę złamał się i wpadł do morza maszt główny. Niszczyciel musiał zmniejszyć prędkość do 12 węzłów i powrócił do bazy.

Ledwie zakończono remont, a *Soobrazitelnyj* czekały nowe próby. 6 marca okręt wziął na pokład 170 żołnierzy i około godz. 15:00 wyszedł z Tuapse do Sewastopola. Na niszczycielu znajdował się członek rady wojennej Floty komisarz dywizyjny I.I. Azarow. W nocy na 7 marca nagle pogorszyła się pogoda. Do godz. 04:00 wiatr wzrósł do 7°, a falowanie – do 6°. Uderzenia napotykaných fal spowodowały, że w pokryciu pokładu dziobowego, pasów poszycia pojawiły się szczeliny wskutek osłabienie nitowanych połączeń, przez które zaczęła przesączać woda. Dopiero co naprawione poszycie w rejonie wręg nr 35 – nr 36 uległo znów rozbiciu, na wewnętrznych blachach między wręgami

nr 32 a nr 46 na obu burtach powstały deformacje. Na pokryciu pokładu między osłonami pierwszego komina i pomostem pojawiła się poprzeczna szczelina o długości 0,8 m, w rejonie wręg nr 94 – nr 96 – 3 szczeliny po 0,3 m. 14 iluminatorów, 8 wodoszczelnych drzwi i 5 pokryw luków uległo deformacji i utraciło szczelność. Do wewnętrznych przedziałów dostało się około 300 t wody. O godz. 04:10 fale zerwały umocowanie bomb głębinowych i 4 bomby B-1 zmyło za burtę.

W takim stanie *Soobrazitelnyj* dotarł do Sewastopola. W rejonie Chersoneskiej latarni morskiej okręt ponownie zaatakowały, na szczęście nieskutecznie, 3 nieprzyjacielskie bombowce. Wkrótce wokół okrętu zaczęły rozrywać się pociski – to prowadziła ogień niemiecka artyleria ze strony Belbeku. Niszczyciel musiał postawić zasłonę dymną i wejść do Siewiernoj Buchty, tak jak kiedyś w Odessie, z maksymalną prędkością. Mimo powstałych w czasie sztormu uszkodzeń, udało się wykonać ten ryzykowny manewr. Znajdujący się w Sewastopolu okręt, zdołał szczęśliwie uniknąć trafień, a później powrócić na Kaukaz wraz ze starym krążownikiem *Komintern* i transportowcem *Kuban*.

Po kolejnym już remoncie *Soobrazitelnyj* trafił w samo piekło bojów. 23

maja radzieckie wojska opuściły Półwysep Kercz, a Niemcy z nową siłą ruszyli do szturmów Sewastopola. Garnizon oblężonej twierdzy gwałtownie potrzebował uzupełnień, amunicji i żywności. Pomóc obrońcom mogła jedynie flota.

Wieczorem 25 maja z Batumi wyszedł zespół w składzie krążownik *Woroszyłow* (na którym podniósł swoją flagę kadm. N.J. Basistyj) i niszczyciele *Soobrazitielnyj* oraz *Sposobnyj*. Na pokładach zmierzających do Sewastopola jednostek znajdowało się 3017 żołnierzy 9 Morskiej Brygady, 33 działa polowe (w tym 8 haubic kal. 122 mm), 27 ckm-y oraz znaczna ilość amunicji.

27 maja o godz. 19:31, gdy do Sewastopola zostało już raptem kilka godzin rejsu, z *Soobrazitielnyj* rozpoznano niemiecki samolot i natychmiast otwarto ogień zaporowy. Ten zrzucił bomby, które spadły 70 m od niszczyciela i skryły się w chmurach. Po pół godzinie jednak wróg pojawił się ponownie. Bombowce i samoloty torpedowe atakowały zespół z niewielkimi przerwami aż do późnej nocy. Ostatni nalot przepro-

wadzono, gdy radzieckie okręty znajdowały się przy wejściu do Siewiernoj Buchty: zrzucone z maszyny Heinkel torpedy wyskoczyły na brzeg w pobliżu Muzeum Chersonesu. Niemcy nie zdołali przy tym uzyskać żadnego trafienia.

Pozostawanie w Sewastopolu było niebezpieczne, w związku z czym wyładunek wojska i sprzętu zabrał wszystkiego 30 minut. Na pokład przyjęto ludzi, którzy podlegali ewakuacji. W szczególności *Soobrazitielnyj* przyjął 301 rannych i 456 skazanych. Tej samej nocy okręty wyszły w drogę powrotną.

Rankiem wznowiono ataki lotnicze. O godz. 08:17 *Soobrazitielnyj* z dystansu 50 kabli otworzył ogień do pojedynczego samolotu, lecącego na wysokości 2000 m. Zrzucone bomby nie spowodowały szkód. Dużo bardziej niebezpieczny był następny nalot, który zaczął się o godz. 11:43. 7 samolotów torpedowych i 3 bombowce zbliżając się do okrętów podzieliły się na 3 grupy, które zaatakowały równocześnie z różnych kierunków. Za swój główny cel wybrały *Soobrazitielnyj*.

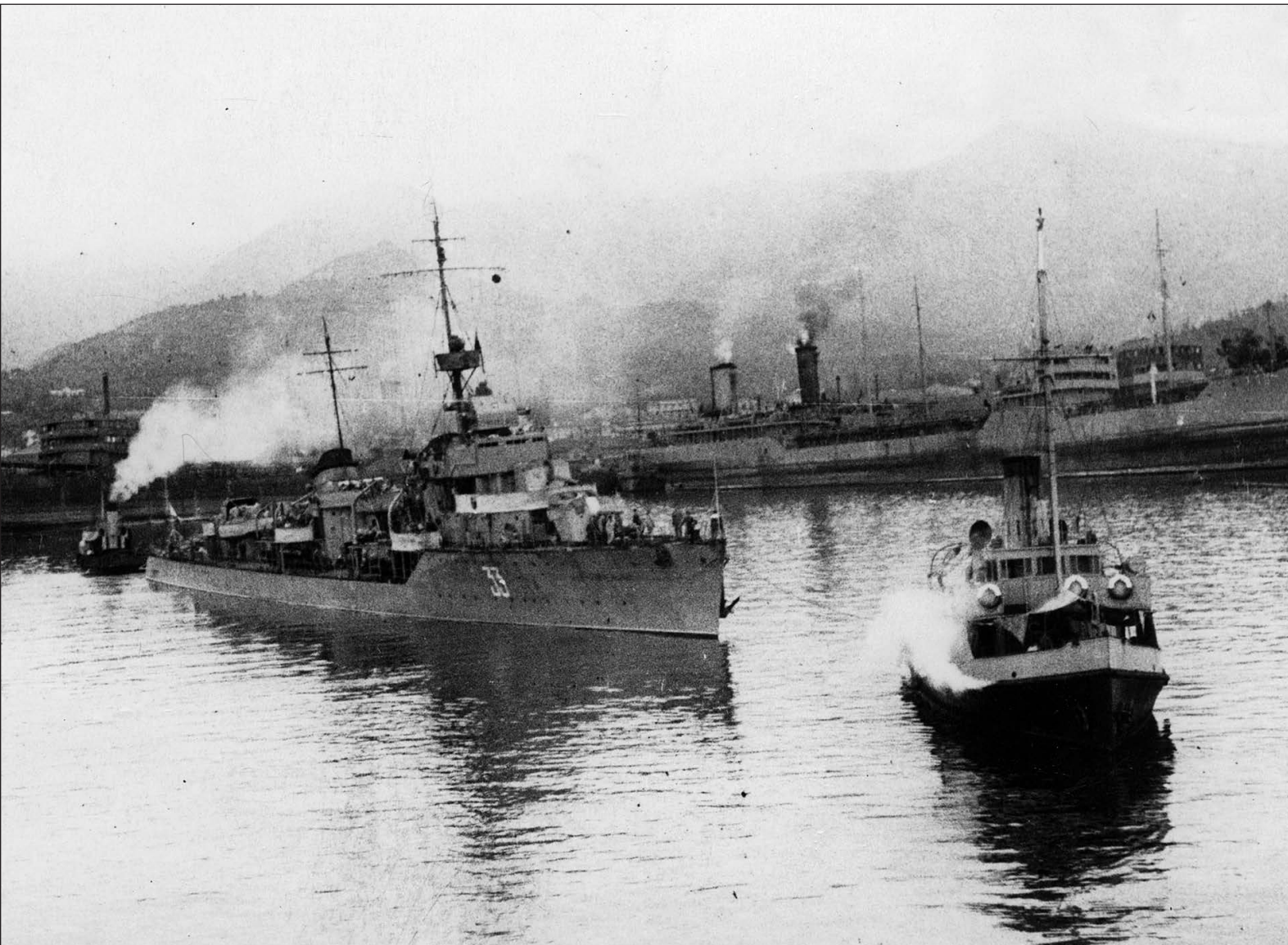
Niszczyciel otworzył ogień ze wszystkich dział. Do maszyn torpedowych, które w chwili zrzutu torped obniżały się na wysokość 5-10 m, strzelały działa kal. 130 mm pociskami z zapalnikiem dystansowym. Jeden z samolotów udało się zestrzelić – zaczął dymić i uderzył w wodę. Gwałtownie zmieniając kurs *Soobrazitielnyj* zdołał uniknąć 6 torped i 8 bomb. Ten epizod Wielkiej Wojny Ojczyźnianej był jednym z najbardziej olśniewających przykładów mądrych działań dowódcy i załóg okrętu w trakcie odpierania zmasowanego ataku lotniczego.

Łącznie w dniach 27-28 maja *Soobrazitielnyj* wystrzelił 36 pocisków kal. 130 mm, 121 kal. 76 mm, 212 kal. 45 mm i 500 naboju kal. 12,7 mm.

Ciągle przejścia między bazami stały się dla niszczyciela zwyczajną codzienną pracą. Wczesnym rankiem 27 czerwca on przybył z Poti do Noworosyjska. Na jego pokładzie znajdowało się około 100 t różnych ładunków, w tym ułożone bezpośrednio na pokładzie pociski kal. 305 mm, przeznaczone dla sewastopolskiej Baterii Nr 35.

***Soobrazitielnyj* w Noworosyjsku, 1942 rok, widoczne w tle zbiornikowce.**

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Soobrazitelnyj przecina kurs powracającego z Sewastopola lidera *Taszkient*, by przejąć z jego pokładu rannych żołnierzy i ewakuowanych mieszkańców, 27 czerwca 1942 roku. Zwraca uwagę, że uszkodzony przez nieprzyjacielskie lotnictwo lider jest zanurzony aż po kluzę kotwiczne.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Soobrazitielnyj śpieszy z pomocą liderowi Taszkient, 27 czerwca 1942 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Po uzupełnieniu paliwa *Soobrazitielnyj* miał przedrzeć się do oblężonego miasta-twierdzy. O godz. 06:40 trzeba było przerwać załadunek mazutu, bowiem nadszedł rozkaz, by natychmiast wyjść w morze na spotkanie z ciężko uszkodzonym liderem *Taszkient*.

Powracający z Sewastopola *Taszkient* napotkano 26 Mm od brzegu. Po przyjęciu około 1000 t wody i pogrążony dziobem aż po górny pokład, lider cudem utrzymywał się na wodzie. Na jego pokładzie znajdowało się bagażela 3000 ludzi! *Soobrazitielnyj* podszedł do prawej burty uszkodzonej jednostki i przejął z niej 1975 rannych żołnierzy i ewakuowanych mieszkańców. Więcej niszczyciel nie mógł już wziąć, jego stabilność i tak wyglądała niebezpiecznie. Na szczęście na miejsce dotarły kutry i niszczyciel *Bditielnyj*. *Soobrazitielnyj* powrócił do Noworosijska. Przewóz rekordowej dla „siódemki” ilości ładunku przebiegła pomyślnie, o ile nie liczyć momentu cumowania: z powodu tłumnie ruszających na brzeg pasażerów okręt nabrał przechyłu na 15° i oparł się lewą burtą o nabrzeże. Powstało niebezpieczeństwo, że leżące na pokładzie pociski kal. 305 mm wypad-

ną za burtę, jednak wszystko skończyło się szczęśliwie.

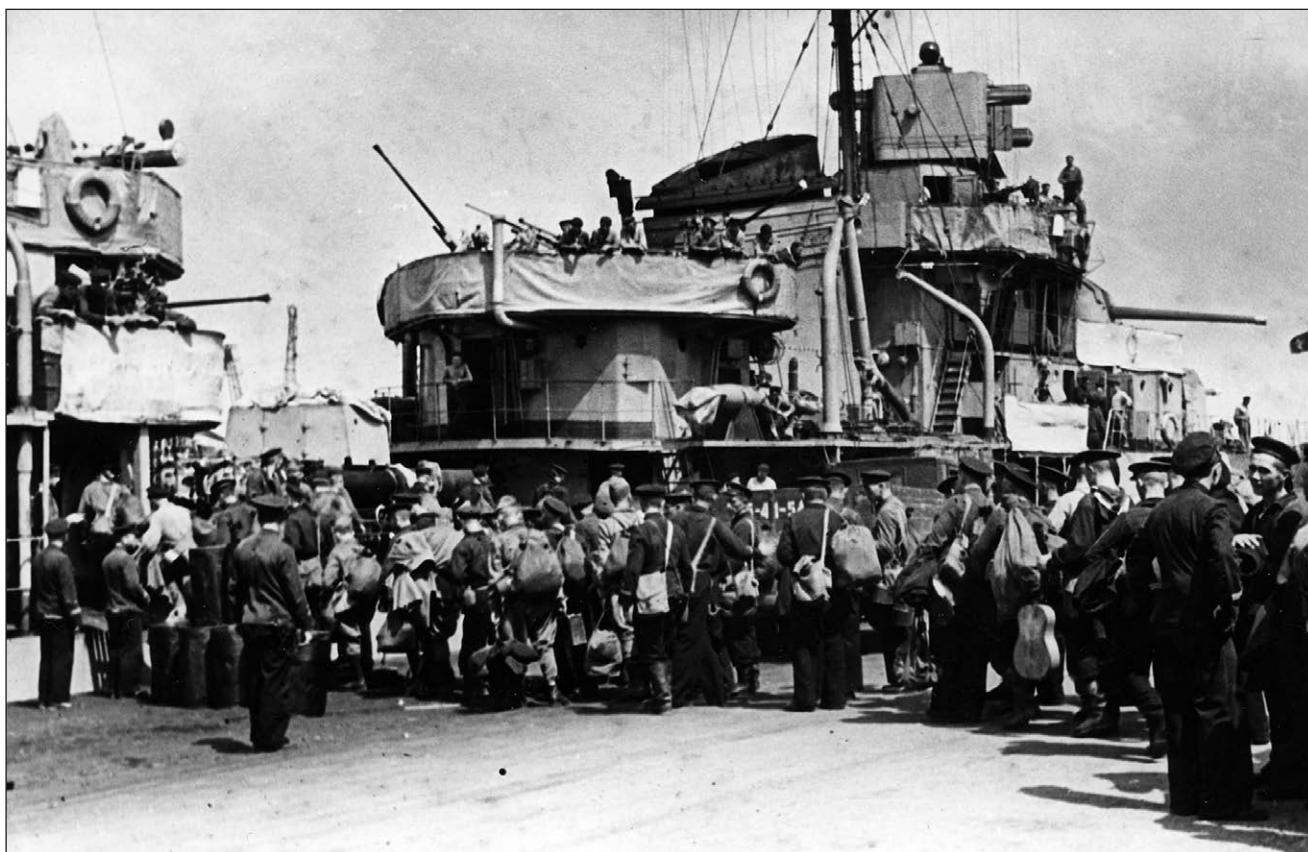
Po 5 dniach *Soobrazitielnyj* stał się świadkiem jednej z największych tragedii Floty Czarnomorskiej. 2 lipca 1942 roku Noworosijsk stał się celem zmasowanego nalotu przeciwnika. Junkersy pod eskortą myśliwców (wg danych 64 Ju 88 i około 15 Me 109) nieoczekiwanie wynurzyły się z chmur, zrzucając na port około 170 bomb. W czasie kwadransu zniszczono lider *Taszkient*, niszczyciel *Bditielnyj*, transportowiec sanitarny *Ukraina* i kilka małych jednostek. Liczne okręty zostały uszkodzone. *Soobrazitielnyj* miał ponownie szczęście: w chwili ataku prowadzono na pokładzie ćwiczenia przeciwlotników, i do samolotów natychmiast otwarto ogień. Możliwe, że dzięki temu niszczyciel uniknął bezpośrednich trafień, choć został mimo wszystko uszkodzony od bliski wybuchów bomb. Szczególnie wiele kłopotów przysporzyła bomba o wagomiarze 500 kg, która trafiła w linię kolejową, bezpośrednio przy samej burcie. Pokład dziobowy zasypało metrową warstwą ziemi, a zerwane szyny zaczęły się do dziobu okrętu i przycisnęły go do pirsu. Wskutek silnego wstrząsu

przestały działać kompasy i urządzenia elektronawigacyjne.

Zaraz po nalocie na *Soobrazitielnyj* przybył dowódca Eskadry adm. L.A. Władimirskij i rozkazał natychmiast opuścić bazę, Niemcy mogli przecież powtórzyć atak. Na niszczycielu błyskawicznie podniesiono parę, i z trudem zdołano odczepić zagięte szyny. W morze okręt wyszedł bez kompasu, orientując się w oparciu o nadbrzeżny krajobraz, a wieczorem szczęśliwie przybył do Tuapse.

Po remoncie (lipiec-sierpień) *Soobrazitielnyj* dwukrotnie wychodził do Zatoki Cemesskiej, by ostrzeliwać pozycje wroga w rejonie stanic Naberdżajewskaja, Krasno-Miedwiediewskaja, Wierchnie-Bakanskaja i Niżnie – Bakanskaja. 1 września niszczyciel wystrzelił 151 pocisków kal. 130 mm, a 2 września – 194. Ogień prowadzono po kwadratach z wykorzystaniem automatu CAS-2.

W nocy 4 października *Soobrazitielnyj* i *Bojkij* wykonały wypad na Jałtę, gdzie wg danych wywiadu, skoncentrowano statki i środki pływające, na których Niemcy przerzucali wojska z Sewastopola do Kerczu.



Soobrazitielnyj przyjmuje na pokład żołnierzy piechoty morskiej, sierpień 1942 roku.

Fot. RGAKFD

Niszczyciele ostrzeliwały kwadraty 4 x 4 kable bez korekty ognia, z odległości 110-116 kabli. Z brzegu odpowiedziała im niemiecka bateria. By zmylić przeciwnika dowódca *Bojkij* rozkazał zrzucić na wodę wiązkę petard Holmsa. W ciemnościach nieprzyjaciół wziął migające płomienie za pożar na okręcie i posyłał pocisk za pociskiem na fałszywy cel. O godz. 23:45 *Soobrazitielnyj* wykrył sylwetkę zbliżającego się kutra do którego oddał 3 strzały z działa kal. 76 mm, po czym wróg zawrócił i zniknął.

Łącznie na port w Jałcie *Soobrazitielnyj* posłał 203 pociski kal. 130 mm, a *Bojkij* – 97. Niestety efekty tego ostrzału, podobnie jak i pozostałych prowadzonych bez korekty, pozostały nieznane. Informacja od partyzantów, że jakoby zatopiono w Jałcie okręt podwodny nie znalazła potwierdzenia⁹.

W listopadzie na pokładzie *Soobrazitielnyj* doszło do nieszczęśliwego wypadku: w czasie wyjścia w rejon Poti na milę pomiarową pękły rurki w kotłach parowych i przedział kotłowy zapełnił się gorącą parą. Od oparzeń zginęło 5 członków obsługi, których pochowano w Batumi na cmentarzu miejskim¹⁰.

W końcu listopada 1942 roku dowództwo Floty Czarnomorskiej zaplanowało przeprowadzenie dużej operacji ofensywnej u wybrzeży Rumunii.

Do tego zadania wyznaczono krążownik *Worosziłow*, lider *Charkow*, niszczyciel *Soobrazitielnyj* (1 oddział), *Biesposzczadnyj* i *Bojkij* (2 oddział). Krążownik miał zniszczyć port Sulina, lider – sprawdzić wybrzeże wyspy Fidoni, gdzie mogło znajdować się lotnisko i kutry, *Soobrazitielnyj* – ubezpieczać krążownik, a przy podejściu do wyspy Fidoni zniszczyć znajdującą się tam radiostację. Drugi oddział miał ostrzelać port Mangalia.

Pierwszy oddział pod flagą wadm. L.A. Władimirskij wyszedł z Batumi 29 listopada. O świcie 1 grudnia okręty zbliżyły się do Fidoni i o godz. 07:47 otworzył ogień do latarni morskiej. *Soobrazitielnyj* idący z prędkością 9 węzłów, strzelał z dystansu 30,5 kabla, *Charkow* – z 39 kabli, *Worosziłow* – z głównego kalibru z 40 kabli. Chaotyczne eksplozje pocisków różnych kalibrów praktycznie wykluczały możliwość korygowania ognia. Fakt do przemyśleń: wojna trwała drugi rok, a silny zespół okrętów pod flagą dowódcy Eskadry, nie był w stanie wykonać elementarnego zadania bojowego... Łącznie oddano ponad 300 strzałów (sam *Soobrazitielnyj* wystrzelił 196 pocisków kal. 130 mm i 11 kal. 76 mm!), lecz latarnia morska, według wszelkiego prawdopodobieństwa nie została zniszczona.

Ledwie ucichł huk dział, a o godz. 08:05 prawy parawan *Soobrazitielnyj* wytrałował minę i podciągnął ją na dystans 7-8 m od burty. Pola minowe w tym rejonie były dla radzieckich marynarzy pełnym zaskoczeniem. *Worokow* natychmiast zameldował admirałowi, wykonał gwałtowny zwrot i zawrócił. Było już jednak za późno!. Przy burcie *Worosziłowa* rozległy się dwie silne eksplozje. Operację przerwano: teraz głównym zadaniem stało się ratowanie krążownika.

Na szczęście, załoga *Worosziłowa* zdołała szybko zlokalizować zatopienie i ponownie uruchomić okręt. *Soobrazitielnyj* eskortował jednostkę do wybrzeża Kaukazu, dwukrotnie od-

9. Tym nie mniej, 7 kwietnia 1945 roku dowodzący Eskadrą Floty Czarnomorskiej podpisał rozkaz „O nadaniu szczególnych znaków okrętom Eskadry”, zgodnie z którym *Soobrazitielnyj* wyróżniał się czerwoną gwiazdą, z cyfrą „2” we wnętrzu, świadczącą o zatopieniu 2 okrętów podwodnych – jednego w 1941 pod Konstantą i drugiego w 1942 w Jałcie

10. Jak widzimy wersja, niejednokrotnie podnoszona w literaturze, o tym, że jakoby w latach wojny na pokładzie *Soobrazitielnyj* nikt nie zginął, a nawet nie odniósł ran, nie odpowiada rzeczywistości. Wg wszelkiego prawdopodobieństwa, po raz pierwszy ta legenda pojawiła się na stronach wspomnień S.S. Workowa *Flot na gafieli*, wydanych w 1962 roku. Bardzo trudno uwierzyć, że mógł je wymyślić sam dowódca niszczyciela. Już bardziej, że ta dezinformacja narodziła się w procesie „re-dagowania” wspomnień w wydawnictwie. Na wszelki wypadek, w niepublikowanym rękopisie S.S. Workowa, znajdującym się w zasobach Morskiej Biblioteki w Sewastopolu, nie tylko wspomniano ten przypadek, ale także podano nazwiska poległych marynarzy: Bondarenko, Aksiuk, Gruniczew, Łastoczkin i Gruszkin.

pierając nieprzyjacielskie samoloty, przy czym prowadzono ogień z dział głównego kalibru (wystrzelono 12 pocisków kal. 130 mm i 3 kal. 76 mm). 2 grudnia wraz z towarzyszącymi kutrami torpedowymi, które wyszły na spotkanie, krążownik dotarł do Poti, a *Charkow* z *Soobrazitielnyj* odeszły do Batumi. Rejs do Fidoniś niszczyciel wykonał na jednym pracującym kotle (drugi był na podtrzymaniu), w czasie 30 godz. pokonano 429 Mm i zużyto 141 t paliwa. Powracając *Soobrazitielnyj* korzystał z obu kotłów, rozwijając prędkość 20-26 węzłów. W czasie 28 godz. przeszedł 593 Mm zużywając 195 t mazutu.

W nocy 12 grudnia okręt ponownie skierowano ku brzegom Rumunii - tym razem ubezpieczał trałowce wysłane na linie komunikacyjne przeciwnika. Następnego dnia *Mina* i *BTSzcz-412* podjęły walkę z rumuńskimi transportowcami, niestety dość daleko od miejsca patrolowania *Soobrazitielnyj*. Po 2 dniach wszystkie jednostki powróciły do bazy. W czasie tego rejsu niszczyciel przeszedł 604 Mm i zużył 170 t paliwa. Między 26, a 29 grudnia okręt ponownie znajdował się w zachodniej części Morza Czarnego, gdzie działał na nieprzyjacielskich liniach komunikacyjnych.

Krążownik *Krasnyj Kawkaz* (po lewej) i niszczyciel *Soobrazitielnyj* w jednym z portów kaukaskiego wybrzeża (Batumi?), prawdopodobnie 1943 rok.

Łącznie w roku 1942 niszczyciel wykonał 102 rejsy, pokonując 27 693 Mm w czasie 1530 godz. ruchu.

W pierwszej połowie następnego roku jednostka najczęściej wykorzystywana była do rejsów między bazami. Od 31 stycznia do 4 lutego 1943 roku dwukrotnie wychodził w rejon Noworosyjska dla wsparcia ogniwego radzieckich wojsk (rozchodowano 605 pocisków kal. 130 mm). Wracając z drugiego wypadu niszczyciel trafił na silny sztorm. Fale o sile 6° zerwały pokrywę luku w malarni, którą natychmiast zalała woda. Zauważono przeciek w komorze amunicyjnej Nr 1 pocisków kal. 130 mm. Po przybyciu do bazy na poszyciu kadłuba doliczono się 14 szczelin, z których niektóre miały długość 0,5 m.

W dniach 22-25 lutego *Soobrazitielnyj* ponownie ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje pod Noworosyjskiem i Anapą. 26 lutego niszczyciel dostarczył z Tuapse do Gelendżik 1057 żołnierzy oraz 10 t ładunku, a w drogę powrotną zabrał 600 rannych.

2 marca 1943 roku decyzją Ludowego Komisarza (Narkom-a) WMF niszczyciel *Soobrazitielnyj* otrzymał tytuł „gwardyjski”. Na świętowanie tego wyróżnienia nie mieli jednak marynarze czasu. Ponowne wypadu i rejsy transportowe, alarmy bojowe... Do-

piero 6 czerwca w Batumi odbyła się uroczystość wręczenia załodze okrętu gwardyjskiej flagi.

Do tego czasu niszczyciel przeszedł bez kapitalnego remontu ponad 50 000 Mm. Spowodowało to oczywiście poważne zużycie mechanizmów. W sierpniu jednostkę odstawiono do remontu i później nie uczestniczyła ona już aktywnie w działaniach bojowych. W roku 1943 pokonano 7804 Mm, w 1944 - 3215, Mm, a w 1945 - 3198 Mm. Najbardziej spektakularną misją *Soobrazitielnyj* w końcowej fazie wojny był udział w zabezpieczeniu Konferencji Jałtańskiej w lutym 1945 roku, gwardyjski niszczyciel otrzymał najbardziej godny odznaczenia - na południe od Liwadii.

Ogółem w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej *Soobrazitielnyj* zrealizował 218 wyjść w morze, pokonał 63 785 Mm w czasie 361 dób ruchu, eskortował 53 (wg innych danych - 59) transportowców, przewiózł około 13 000 żołnierzy i ewakuowanych, wykonał 52 strzelania do celów lądowych i około 100 do samolotów, wystrzeliwując 2863 pociski kal. 130 mm (w tym 108 do samolotów), 1215 kal. 76 mm, 1623 kal. 45 mm i 478 kal. 37 mm. Na swoje konto zapisał 5 (wg innych źródeł - 7) zestrzelonych bombowców, w tym wraz z in-





Port w Batumi po nalocie nieprzyjacielskiego lotnictwa. Z tyłu za *Soobrazitelnyj* – pożar na zbiornikowcu *Pieredownik*, 18 stycznia 1943 roku.
Fot. zbiory Witalija Kostriczenki

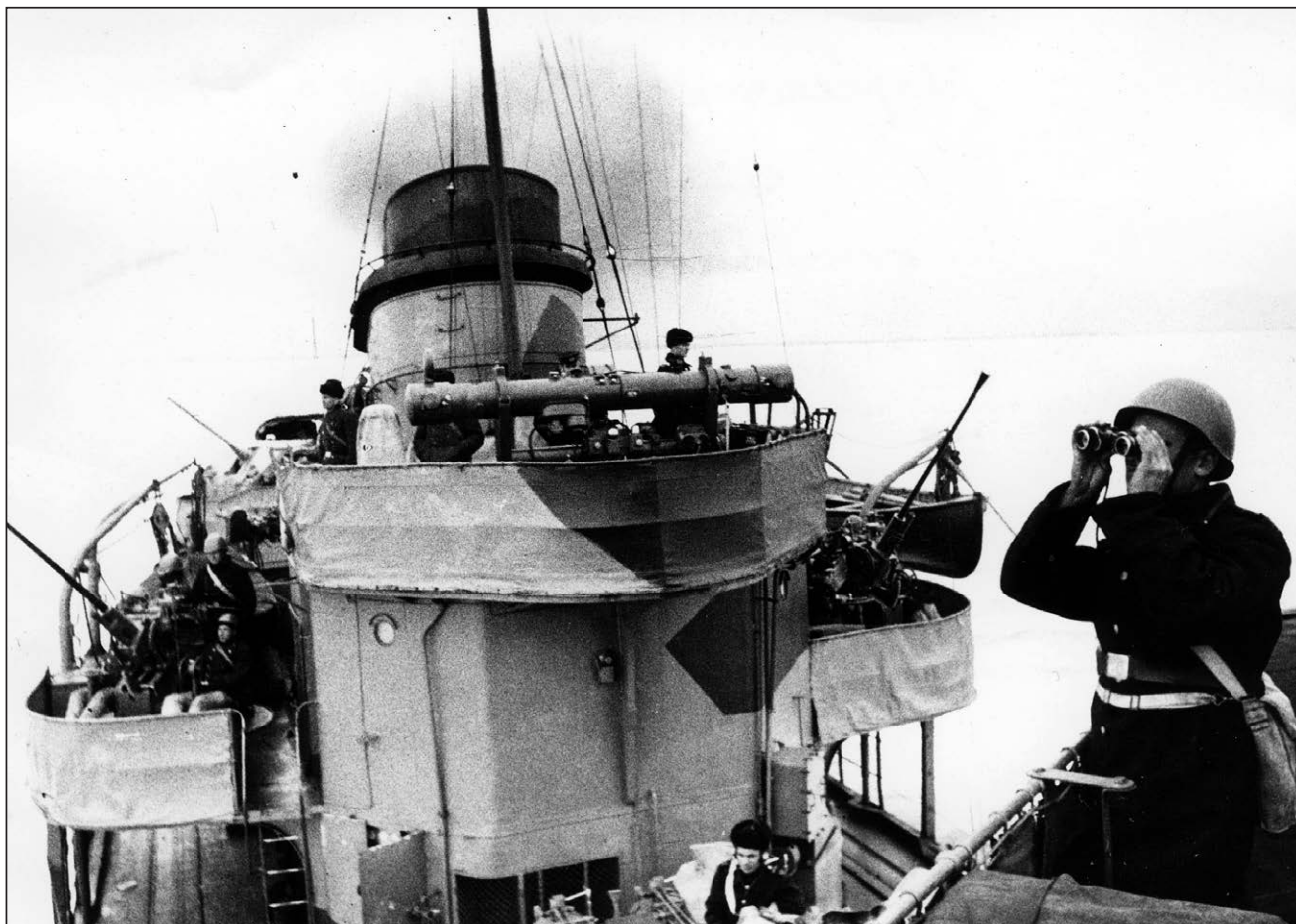
Soobrazitelnyj w Poti, 1943 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Soobrazitelnyj na morzu, początek 1943 roku. Na górnej fotografii dobrze widoczne mieszane uzbrojenie przeciwlotnicze zainstalowane na platformie za pierwszym kominem: 2 automatyczne działa kal. 37 mm 70-K i 1 półautomatyczne działo kal. 45 mm 21-K. Fot. RGAKFD





Wręczanie odznaczeń marynarzom niszczyciela *Soobrazitielnyj*. Po prawej przy rufowym dziale kal. 130 mm – dowódca Floty Czarnomorskiej adm. F.S. Oktiabrskij, 1943 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Soobrazitielnyj w Sewastopolu, listopad 1945 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Soobrazitelnyj w wyzwolonym Sewastopolu, 1945 rok. Na drugim planie
widoczny zdobyty rumuński niszczyciel typu „Mărășești”.
Fot. zbiory A. Kuzienkova





Niszczyciel *Soobrazitelnyj* na paradzie, 1945 rok.

Fot. zbiory A. Kuzienkova

nymi okrętami. Straty załogi w czasie całej wojny wyniosły wszystkiego 5 ludzi, którzy zginęli w wyniku awarii kotła parowego.

Do 28 grudnia 1944 roku *Soobrazitelnyj* dowodził st. lt. (pol. por.) (później kpt. lt., kpt. III i II rangi) (pol. kpt., kmdr ppor. i por.) S.S. Workow, a następnie kpt. II rangi (pol. kmdr por.) G.F. Godlewskij.

Sposobnyj

Niszczyciel przechodząc próby na uwięzi w styczniu 1941 roku, został uszkodzony przez łód (poszycie prawej burty między wręgami nr 76 i nr 170), a w dodatku w trakcie holowania łodolamacz posadził go na mieliźnie. Po remoncie w Odessie dopiero 1 marca okręt przybył do Sewastopola celem przeprowadzenia prób stoczniowych. 13 kwietnia rozpoczęto państwowe próby odbiorcze *Sposobnyj*, zakończone 22 czerwca. Po 2 dniach jednostkę oficjalnie wcielono w skład floty. Do tego czasu zdążyła ona pokonać już 3385 Mm.

Pierwsze 2 miesiące służby *Sposobnyj* spędził na eskortowaniu transportowców, a równocześnie szkoleniu bojowym załogi i opanowywaniu techniki. Chrzest bojowy przeszedł okręt pod Odessą, gdzie znajdował się od 4 do 11 września. W tym czasie wystrzelił w kierunku wrogich wojsk 77 pociski kal. 130 mm, 64 kal. 76 mm, 135 kal. 45 mm oraz 357 naboju kal. 12,7 mm.

Do końca roku 1941 niszczyciel kursował między Sewastopolem a por-

tami Kaukazu – eskortując transportowce i sam przewożąc wojsko. 27 listopada trafił na 8° sztorm i odniósł szereg uszkodzeń (pojawiała się szczelina na osłonie kotła i w pokryciu górnego pokładu w rejonie wręgi nr 180, pękły kątowniki nitowanych połączeń, zmięło rurę okrętowej wentylacji itp.). W grudniu *Sposobnyj* uczestniczył aktywnie w ostrzale niemieckich pozycji pod Sewastopolem. Między 4-8 grudnia wystrzelił 292 pociski kal. 130 mm, w dniach 23-24 grudnia – dalszych 329. Ogień prowadzony był zarówno do kwadratów jak do konkretnych obiektów z korektą ognia drogą radiową.

Między 29 grudnia a 5 stycznia 1942 roku *Sposobnyj* eskortował transportowce, niejednokrotnie odpierając ataki lotnicze przeciwnika. Nie odniósł w tym czasie uszkodzeń, podobnie jak konwojowane statki.

W nocy 6 stycznia niszczyciel wysadził w zatoce Nowyj Swiet desant 217 żołnierzy przywiezionych z Noworosyjska. Mimo silnego falowania i sztormowego wiatru, operacja przebiegła

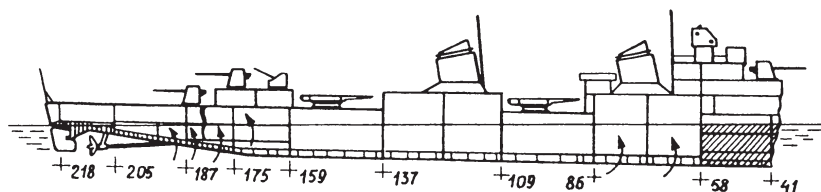
pomyślnie. Zabezpieczając desant *Sposobnyj* ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje, wystrzeliwując 95 pocisków kal. 130 mm. odchodzący okręt zaatakowały samoloty Luftwaffe. Zrzucone bomby spadły w odległości 30-50 m, nie powodując szkód, o ile nie liczyć awarii (wskutek wstrząsów kadłuba) repetytorów żyroskopasasu.

8 stycznia jednostka wzięła na pokład 300 żołnierzy desantu i o godz. 18:10 wyszła z Noworosyjska do Fiedodosii. Po 55 minutach, gdy okręt znajdował się na trawersie przylądka Myschako, rozległa się silny wybuch. Dziobowa część niszczyciela aż po wręgę nr 41 podniosła się w górę o około 70°, by potem opaść i zatonać. Wraz z nią zginęło 106 ludzi – 20 członków załogi i 80 żołnierzy. *Sposobnyj* idący z prędkością 24 węzłów, poruszał się nadal do przodu siłą inercji, przy czym woda zniszczyła gródź wodoszczelną na wrędze nr 41, a wszystkie przedziały do wręgi nr 58 zostały natychmiast zatopione. Na okręcie zgasło światło.

Jak by to gorzko nie brzmiało, przyczyną tragedii była mina z własnej za-

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Sposobnyj* 8 stycznia 1942 roku.

Rys. Siergiej Bałakin



pory obronnej. Jedynie bliskość bazy pozwoliła na uratowanie okrętu. Choć kotły i turbiny pozostały nienaruszone („pełna moc do tyłu” była podjęta dosłownie po kilku minutach od eksplozji), wiatr i falowanie silnie utrudniały ruch kadłuba wstecz. Dopiero po północy uszkodzony *Sposobnyj* został wzięty na hol przez niszczyciel *Żeleznikow* i doprowadzony do Noworosyjska.

Rezultaty przeglądu okazały się niepomysłne. Dziobowa część wraz z działem kal. 130 mm Nr 1 została utracona, szkielet kadłuba do wręgi nr 48 całkowicie zniszczony. W rejonie wręg nr 179 - nr 181 oraz nr 190 - nr 191 na wszystkich pokładach pojawiło się spore pofałdowanie. W kadłubie powstało mnóstwo szczelin. Naruszony został układ wałów napędowych. Lewa śruba napędowa zacementowana przez tonącą część kadłuba utraciła 2 łopatki.

Remont początkowo prowadzono w Noworosyjsku. 10 kwietnia o godz. 12:35 okręt zaatakowało 8 niemieckich bombowców. Jedna z bomb trafiła w molo i eksplodowała 5 m od prawej burty *Sposobnyj*, kolejne 3 już w wodzie, 25-30 m od lewej burty. Odłamki dosłownie posiekały kadłub i nadbudówki. Przy działach kal. 130 mm Nr 3 zdetonowały 4 szrapnele, znajdujące

Sposobnyj w doku, Poti, grudzień 1942 roku.

się w podręcznym magazynku pierwszych strzałów, wybuch pożar. Praktycznie wszystkie urządzenia nawigacyjne i sprzęt radiowy zostały rozbite, oberwały się rurociągi, przestał działać generator dieslowy. Zginęło 41 znajdujących się na pokładzie ludzi, a kolejnych 45 odniosło rany (wg innych źródeł zginęło 34, a rannych zostało 67 ludzi).

22 kwietnia niszczyciel *Niezamożnik* odholował uszkodzony okręt do Tupapse. Holowanie odbywało się rufą do przodu z prędkością 8-9 węzłów.

Do remontu *Sposobnyj* przystąpiła ewakuowana z Sewastopola stocznia Nr 201. 24 czerwca zaczęto przygotowywać nową część dziobową. Zakończeniu robót przeszkodziło jednak natarcie Niemców na Kaukaz. Zakład trzeba było ponownie pośpiesznie przebazować, a niszczyciel na holu jednostki ratowniczej *Mierkurij* w dniach 9-12 sierpnia przeprowadzono do Poti. 7 września na pokładzie statku *Altaj* dostarczono tam również przygotowaną część dziobową.

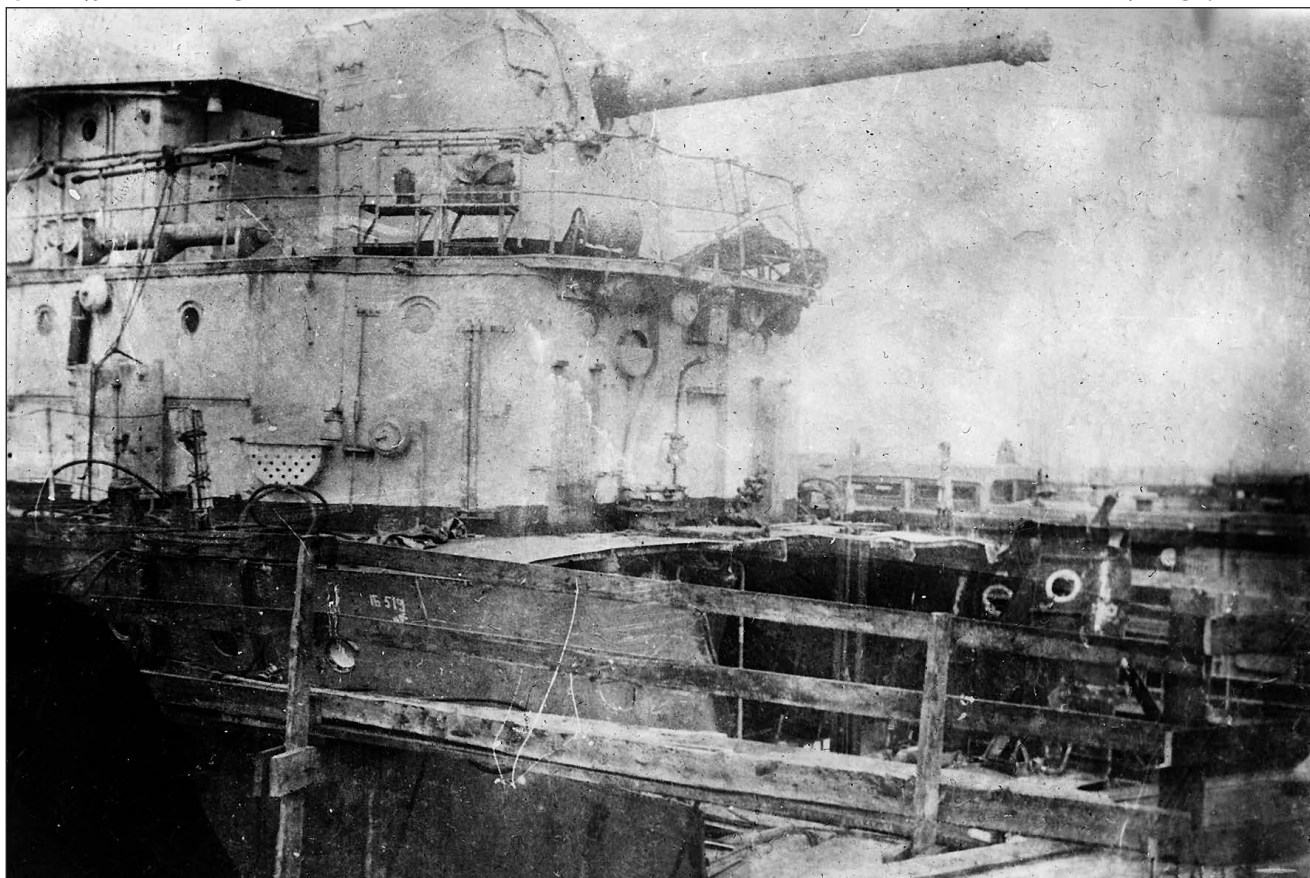
Łączenie kadłuba *Sposobnyj* z nowym dziobem sfinalizowano do końca roku 1942. 29 grudnia wyprowadzono okręt z doku. Całkowite ukończenie prac nastąpiło w maju roku 1943.

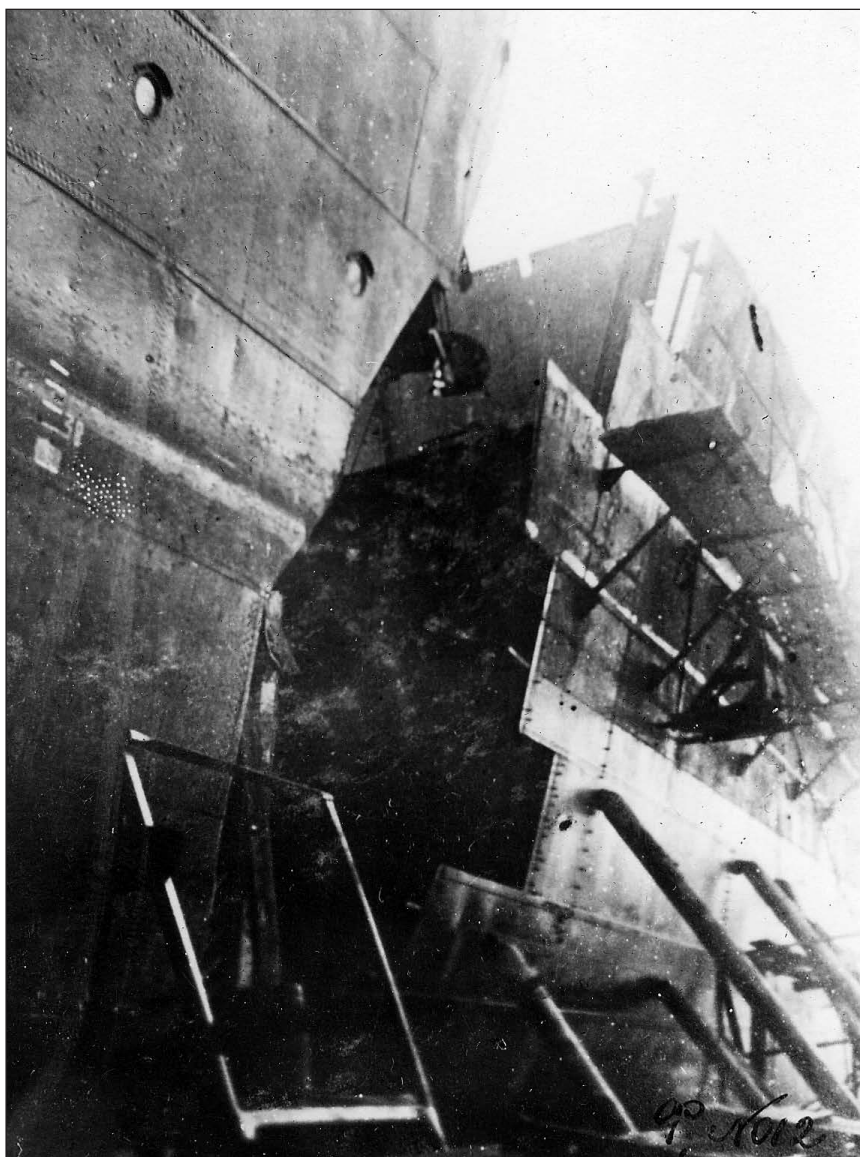
W procesie odbudowy istotny sposób zmodernizowano uzbrojenie plot.

i pop. niszczyciela. Półautomatyczne działa kal. 45 mm 21-K zastąpiono automatycznymi działami kal. 37 mm 70-K, dodatkowe 2 działa 70-K zamontowano na środkowej nadbudówce (w związku z czym zapasowe parawany przeniesiono w rejon wręg nr 80- nr 85 na miejsce roboczych, które przeniesiono w rejon kambuza). Na nadbudówce rufowej umieszczono 2 podwójnie sprzężone wkm-y Colt-Browning, a na pokładzie rufowym 2 miotacze bomb głębinowych BMB-1. Szumonamierniki zastąpiono brytyjskim hydrolokatorom ASDIC („Dracon-128s”), stanowisko operatora sonaru ustawiono na górnym pomoście na lewo od KDP (wg wszelkiego prawdopodobieństwa, że wszystkich „siódek-U” stanowisko pojawiło się jedynie na *Sposobnyj*). Na rysunkach CKB-17 umieszczono wzmocnienie kadłuba w części dziobowej, w rejonie wręg nr 175 – nr 187 i na płaszczyźnie rufy. Poza tym, w rejonie wręg nr 26-nr 27 na lewej burcie wykonano luk do awaryjnego opuszczania mesy oficerskiej.

Latem-jesienią 1943 roku *Sposobnyj* zabezpieczał ruch transportowców i okrętów między bazami, towarzyszył krążownikowi *Krasnyj Kawkaz*, 26 sierpnia wraz z *Soobrazitielnyj* i *Bojkij* wyruszył z Batumi na operację mi-

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Sposobnyj w marszu z dużą prędkością, 1943 rok.

Łączenie kadłuba *Sposobnyj* z przygotowaną od nowa częścią dziobową, Poti, grudzień 1942 roku. Fot. zbiory Siergieja Bałakina

nową u wybrzeży nieprzyjaciela, na morzu został jednak wykryty przez niemiecki samolot-rozpoznawczy, co spowodowało rezygnację z operacji i powrót do bazy.

Wieczorem 5 października *Sposobnyj* wraz z *Biesposzczadnyj* i liderem *Charkow* wyruszył w swój ostatni rejs. Celem operacji było przeprowadzenie uderzenia na wyposażenie portowe Fieodosii i Jałty, a także zniszczenie znajdujących się tam jednostek desantowych. W chwili wyjścia w morze *Soobrazitielnyj* posiadał wyporność 2400 t, w tym zapas paliwa wynosił 470 t, a wody kotłowej – 49 t.

Jak już mówiliśmy, po ataku na radzieckie okręty przez kutry torpedowe S 28, S 42 i S 45, dowodzący grupą kpt. II rangi Niegoda zrezygnował z ostrzału Fieodosii i obrał kurs powrotny. Niemcy jednak zamierzali rezygnować ze zdobyczy i wziąć rewanż za nieudany atak Schnellbootów. Rankiem 6 października nad niszczycielami pojawiła się pierwsza grupa uderzeniowa Luftwaffe – 8 bombowców nurkujących Junkers Ju 7 i 4 myśliwce. Niemcy stracili 2 samoloty, zdołali jednak poważnie uszkodzić *Charkow*. *Sposobnyj* musiał wziąć na hol pozbawiony możliwości ruchu lider. Zespół znajdujący się 90 Mm od wybrzeża kaukaskiego mógł teraz poruszać się z prędkością nie większą niż 8 węzłów.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Drugi atak lotniczy poważnie pogorszył sytuację: poważnie został uszkodzony *Biesposzczadnyj*. Choć do tego czasu radzieckie okręty były osłaniane już przez 10 samolotów, nie udało jednak zapobiec nowemu atakowi Junkersów. Prędkość ruchu zespołu zmniejszyła się dwukrotnie: *Sposobnyj* holował po kolei uszkodzony *Charkow* i *Biesposzczadnyj*. Dopiero około godz. 14:00 na liderze udało się uruchomić jeden kocioł i ruszyć ponownie. Niestety już po 10 minutach nastąpił trzeci nalot 5 nurkujących poniżej ubezpieczenia Messerschmittów. Po otrzymaniu 4 bezpośrednich trafień *Biesposzczadnyj* zatonął niemal natychmiast. Uszkodzony został również *Sposobnyj*: jedna bomba eksplodowała 5-6 m od prawej burty, a druga – 9-10 m od lewej. Od silnych wstrząsów przestały działać kotły i turbiny. Niszczyciel mógł ruszyć ponownie dopiero po pół godzinie.

Czwarty atak powietrzny stał się fatalnym dla *Charkowa*, który o godz. 15:37 skrył się pod wodą. *Sposobnyj* przez 2 godziny ratował załogi zatopionych jednostek, póki nie nastąpił czwarty, najmocniejszy nalot. Około 25 Ju 87 atakowało niszczyciel z różnych kierunków, uzyskując 3 bezpośrednie trafienia bombami wagomiaru 250 kg w przedział maszynowy Nr 1 i w kubryk załogi w rejonie wręgi nr 18 i nr 41. Po 20 minutach od rozpoczęcia nalotu, o godz. 18:35 *Sposobnyj* poszedł na dno z przegłębieniem na dziób i przechyłem 5° na prawą burtę.

Wspomniana tragedia spowodowała daleko idące następstwa. I.W. Stalin wezwał do swego gabinetu Ludowego Komisarza WMF N.G. Kuzniecowa i uratowanego G.P. Niegodę. Sam fakt, że Niemcy w oddali od swych lotnisk na przestarzałych maszynach Ju 87 zdołali łatwo zatopić 3 nowoczesne okręty z całkiem nowoczesnym uzbrojeniem plot. (*Sposobnyj* i *Charkow* były jednymi z nielicznych radzieckich okrętów wyposażonych w system MPUAZO), co więcej posiadających ubezpieczenie przez własne myśliwce, wydaje się niezrozumiałe. Według radzieckich danych przeciwnik utracił 14 samolotów, lecz była to zdecydowanie niska cena za utratę 3 okrętów i setek marynarzy. W rezultacie Stalin zdecydował, by wszystkie duże okręty Floty Czarnomorskiej przenieść do rezerwy

Sztabu Generalnego Głównodowodzącego. Więcej nie brały one udziału w działaniach bojowych.

W latach wojny dowódcami *Sposobnyj* byli kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) J.A. Kozłow (do 14.07.1942) i kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) A.N. Gorszenin (do 06.10.1943).

Sowierszennyj

Niszczyciel *Sowierszennyj* po wodowaniu z pochylni stoczni Nr 200 został przeprowadzony do Sewastopola celem wykończenia na stoczni Nr 201. Do 22 czerwca 1941 roku znajdował się w 90% stopniu gotowości. We wrześniu rozpoczęto próby odbiorcze.

30 września *Sowierszennyj* wyszedł na milę pomiarową w rejonie latarni morskiej Chersones celem sprawdzenia pełnej prędkości. Na ten dzień zaplanowane było podpisanie aktu odbiorczego. Niszczyciel łatwo rozwinął prędkość 36 węzłów, wszystkie mechanizmy pracowały poprawnie, nagle o godz. 16:42 nieoczekiwanie rozległ się silny wybuch. Niestety, po raz kolejny była to mina radzieckiej zapory obronnej – bowiem okręt omyłkowo zszedł z toru wodnego. Eksplozja miała miejsce na prawej burcie w rejonie wręg nr 77 - nr 91, gdy jednostka znajdowała się w odległości 2,5 Mm od brzegu.

Wskutek silnego wstrząsu wielu znajdujących się na górnym pokładzie marynarzy i stoczniowych specjalistów znalazło się w wodzie. *Sowierszennyj* zaczął skręcać w prawo, przeszedł około półtora mili i zatrzymał się z przechyłem 5°-6° na lewą burtę i przegłębieniem 1,5 m na dziób.

W miejscu wybuchu górny pokład został wypaczony na 1,5 m, a osłonę pierwszego komina rozerwało z obu burt. Cale wyposażenie przedziałów maszynowego Nr 1 i kotłowego Nr 2 zostało zniszczone: kocioł Nr 2 wyrwało z podstaw, a turbinę niskiego ciśnienia pierwszego zespołu podniosło i przegięło w lewo. Zniszczeniu uległo stanowisko energetyki i żywotności (PEŻ). Wszędzie zgasło światło, a oświetlenie awaryjne nie włączyło się

nigdzie, poza przedziałem maszynowym Nr 2.

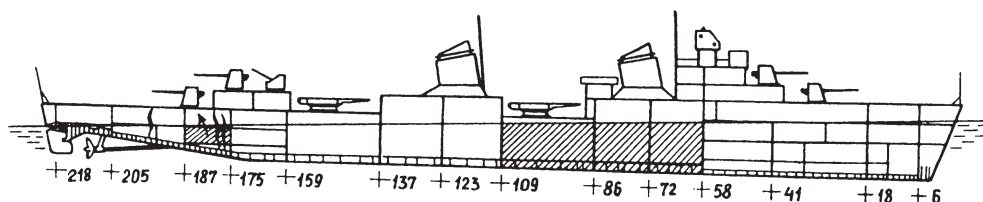
W przedziale kotłowym Nr 2 wybuch pożar, którego nie zdołało zgasić ani szybkie zatopienie przedziału ani wrzucenie pojemnika z dwutlenkiem węgla – wypływający mazut płonął przez 2 godziny.

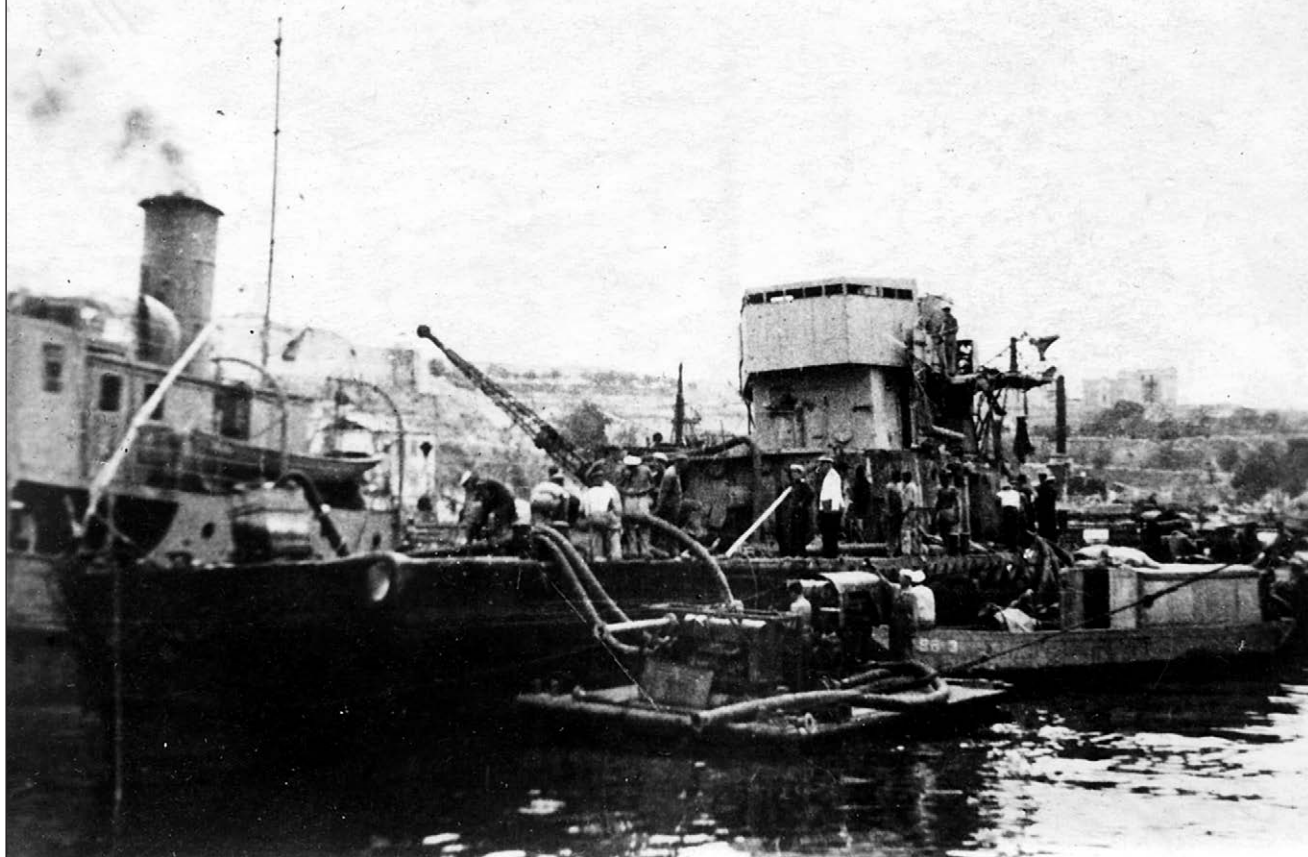
Drugi eszelon układu napędowego nie został uszkodzony, lecz zawór rozdzielczy nie był zamknięty, i para z rufowych kotłów wydostała się przez rozerwany rurociąg przedziału maszynowego Nr 1 w czasie kilku minut. W podobny sposób uszła również zasilająca kotły woda.

Przedziały kotłowe Nr 1 i Nr 2 oraz maszynowy Nr 1 zostały zatopione w ciągu zaledwie kilku minut. Do przedziału kotłowego Nr 3 woda zaczęła dostawać przez uszkodzoną grodzień na wręde nr 109, a do Nr 4 – przez dziobową grodzień, łożyska wału napędowego i „klapkę” systemu odwadniającego. Poza tym, z powodu puszczenia nitów w rejonie wręgi nr 177 (tam uformowało się pofałdowanie) powstał przeciek w kubryku nr 3, komorze amunicyjnej nr 4 i magazynie chemicznym. Do wnętrza *Sowierszennyj* dostało się ponad 1000 t wody, której usuwanie utrudniał brak energii elektrycznej na okręcie.

Mniej więcej po 20 minutach po eksplozji do burty niszczyciela podeszły kutry torpedowe, później holownik *Doob*, a po godz. 18:30 – jednostki ratownicze *Szachtier* i *Mierkurij*. Te ostatnie próbowały wypompować wodę z zatopionych przedziałów. Z obawy, że *Sowierszennyj* może zatonąć z powodu utraty rezerwy pływalności, w nocy odholowano go na płyciznę w Kazańskiej Buchtie. Rankiem 1 października dotarł tam holownik *SP-14*, który dostarczył 2 pontony 85-tonowe. Te podłączono pod kadłub niszczyciela, a następnie uszkodzoną jednostkę odholowano do Sewastopola. 2 października *Sowierszennyj* wprowadzono do doku pływającego, a po tymczasowej naprawie przebiec odprowadzono do suchego doku stoczni Nr 201.

Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Sowierszennyj* 30 września 1941 roku. Rys. Siergiej Bałakin





Prace ratownicze na niszczycielu *Sowierszennyj*, 1942 rok.

Fot. zbiory K. Kułagina

12 listopada Sewastopol stał się celem potężnego nalotu lotniczego. 28 bombowców nurkujących zaatakowało krążownik *Czerwona Ukraina* i znajdujący się w doku *Sowierszennyj*. Jedna bomba trafiła w osłonę przedziału kotłowego Nr 4, przebiła na wylot kocioł i dno, po czym eksplodowała pod stępką w rejonie wręgi nr 122, poważnie uszkadzając kadłub. Druga bomba rozerwała się 8 m od lewej burty, w rejonie wręgi nr 127, szatkując odłamkami poszycie i wywołując pożar, w zbiornikach niszczyciela mimo wszystko pozostawał jeszcze mazut. Wypaliła się rufowa część kadłuba, a w zbiorniku na wręgach nr 186 - nr 205 nastąpił wybuch oparów mazutu. Dziobowa część zaczęła się unosić, i...niszczyciel przełamał się w rejonie przedziałów kotłowego Nr 2 i maszynowego Nr 1 – miejscu osłabienia kadłuba eksplozją miny. *Sowierszennyj* spoczął na dnie doku z 25° przechylem na lewą burtę.

W dodatku w praktycznie zniszczony okręt, w ciągu kilku dni trafiły dwie nieprzyjacielskie pociski: jeden w dziobówkę, a drugi – w nadbudówkę przy podstawie działa kal. 130 mm Nr 3

W początkach grudnia *Sowierszennyj* rozbrojono: z jego dział kal. 130 mm została sformowana bateria Nr 111 na Kurhanie Małachowskim, która odegrała istotną rolę w obronie miasta-twierdzy.

Suchy dok ze znajdującym się wewnątrz niszczycielem wyremontowano, i 20 lutego 1942 roku osuszono. So-

wierszennyj znajdujący się wydawać by się mogło w beznadziejnym stanie postanowiono jednak obudować! Kolektyw stoczni Nr 201 dokonał prawdziwego osiągnięcia, w ciągu 2 miesięcy odbudował kadłub okrętu z bryły pogiętego metalu. W początkach maja wyprowadzono niszczyciel z doku i przycumowano do nabrzeża Korabelnoy Buchty celem wykończenia już na wodzie.

Ukończyć prac jednak nie zdołano. W czerwcu przy burcie jednostki wybuchło kilka bomb, a jedna (wagomiaru około 250 kg) trafiła w przedział kotłowy Nr 4. Ostatecznie, 15 czerwca przy prawej burcie w rejonie przedziału kotłowego Nr 3 rozerwał się pocisk niemieckiej artylerii oblężniczej, powodując wyrwę o powierzchni 3 m². Okręt zaczął nabierać wody. Podeszły do niego 2 holowniki, które bezskutecznie próbowały usunąć wodę, w rezultacie *Sowierszennyj* zatonął. Nad lustrem wody wystawała jedynie dziobowa nadbudówka.

Po wojnie, 28 października 1945 roku, niszczyciel został wydobyty i przekazany na złom.

Sowierszennyj w czasie jego niedługiej służby – oficjalnie nie został nawet przyjęty do składu WMF – dowodził st. lt. (pol. por.) S.I. Fiedorow (do 14.11.1941), później bowiem na okręcie nie było załogi i dowódcy.

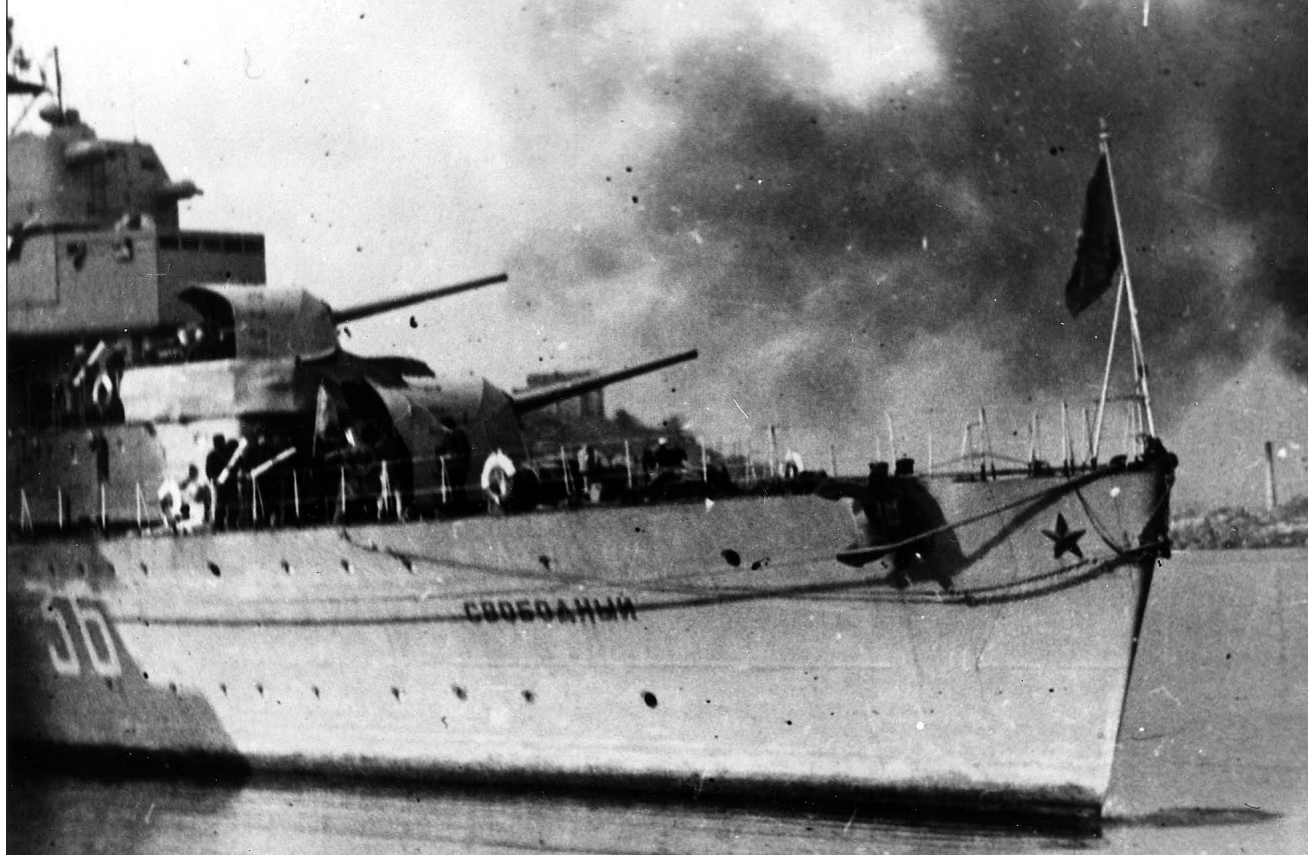
Swobodnyj

Budowany w stoczni Nr 200 w Nikolajewie, do dnia 22 czerwca 1941

roku osiągnął techniczną gotowość w 81,8%. Bez ukończenia prób na uwięzi, niszczyciel w sierpniu przeszedł do Sewastopola celem przeprowadzenia prac wykończeniowych. Przejście wiązało się z szeregiem różnych awarii, związanych z niezadawalającą pracą szeregu, nie do końca gotowych mechanizmów.

Odbiór *Swobodnyj* odbył się 2 stycznia 1942 roku, a tydzień później okręt oficjalnie wszedł w skład Floty Czarnomorskiej.

W styczniu-lutym niszczyciel pełnił służbę konwojową, wspierał ognio-wo radzieckie wojska pod Sewastopolem (18 stycznia wystrzelił 22 pociski kal. 130 mm). W nocy 16 marca ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje na wybrzeżu Zalewu Fieodosińskiego. 22 marca *Swobodnyj* przyholował do Tupase niszczyciel *Żeleznjakow*, który wskutek awarii pozostawał unieruchomiony na morzu. 4 kwietnia ponownie prowadził ogień do nacierających na Sewastopol nieprzyjacielskich wojsk, wystrzeliwując w ciągu dnia 106 pocisków kal. 130 mm. Później okręt realizował zadania transportowe między główną bazą a portami Kaukazu. Jeden z najbardziej godnych uwagi rejsów miał miejsce w dniach 27-28 maja, gdy *Swobodnyj* wraz z *Soobrazitielnyj* i krążownikiem *Woroszyłow* przewodził z Batumi do Sewastopola personel 9 Brygady Piechoty Morskiej. Okręty skutecznie odparły ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa, strącając bez strat



Niszczyciel *Svobodnyj* ostrzeliwuje wroga. Sewastopol, 1942 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

2 torpedowe samoloty Heinkel He 111. Jeden z samolotów został zniszczony ogniem dział kal. 130 mm niszczyciela *Svobodnyj*.

9 czerwca jednostka eskortowała z Noworosyjska do Sewastopola transportowiec *Abchazija*. Wieczorem zespół został zaatakowany przez 12 samolotów torpedowych. Starcie trwało około 2 godzin. Niemcy rzucili 24 torpedy, z których żadna nie

dosięgła celu. Nalot został skutecznie odparty i w nocy 10 czerwca jednostki zacumowały przy nabrzeżu Nr 3 w Siewiernej Buchcie. Do godz. 04:30 *Svobodnyj* zakończył wyładunek dostarczonej amunicji i dymnych petard. Po otrzymaniu rozkazu ostrzeliwania baterii przeciwnika, niszczyciel otworzył ogień do niemieckich pozycji w Mekenziowych Gorach. Po kilku minutach nad zatoką pojawiły się

Junkersy i Heinkle... Początkowo *Svobodnyj* miał szczęście: pierwszych 5 nalotów, powtarzających się co 10-15 minut, nie spowodowało szkód, choć za każdym razem na niszczyciel zrzucano po 12-15 bomb.

O godz. 06:40 postanowiono przerwać stawianie zasłon dymnych nad Siewierną Buchtą, pod ich osłoną niemieckie czołgi próbowały przerwać linie obrony na Siewiernej stronie.

Niszczyciel *Svobodnyj*, lub *Soobrazitielnyj*, przed krążownikiem *Worosziłow*, 28 maja 1942 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

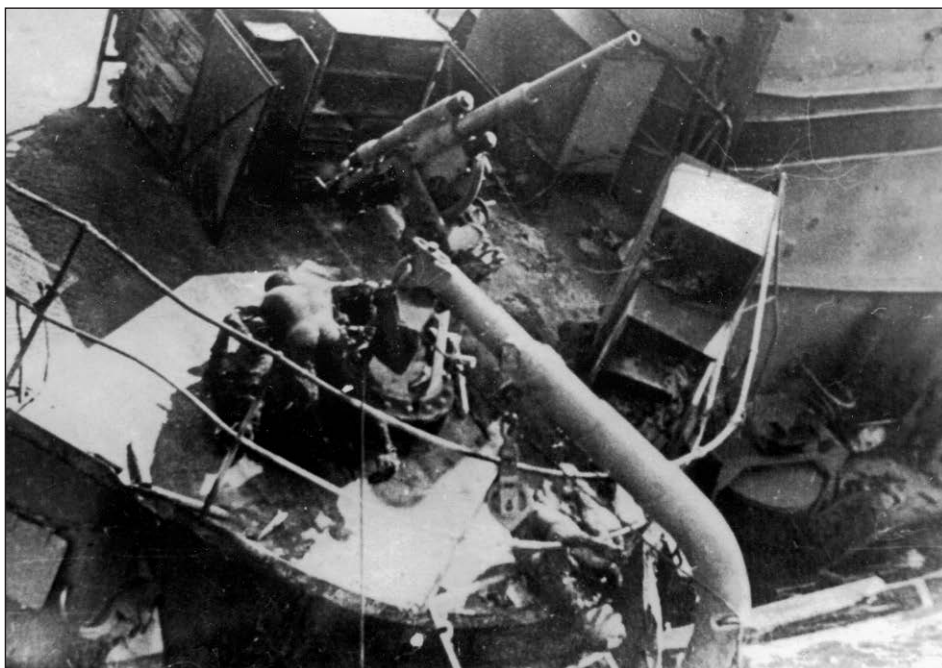


W związku z tym, *Swobodnyj*, który wystrzelił w kierunku nieprzyjaciela około 400 pocisków kal. 130 mm, przeszedł w bezpieczniejsze miejsce – Koraбельnyj Buchtu i przycumował lewą burtą przy nabrzeżu warsztatów artyleryjskich.

O godz. 08:00 rozpoczęły się nowe Ataki lotnicze. Na zmianę He 111 przyszyły nurkowce Ju 87. Już pierwsze bomby spadły precyzyjnie – 8-15 m od niszczyciela. Odłamki bomb spowodowały pierwsze straty wśród załogi *Swobodnyj*. Około godz. 10:30 kilka bomb eksplodowało w odległości 5-7 m od rufy. W poszyciu pojawiło się mnóstwo przebić i wgłęć, zapłonęły petardy dymne. W efekcie w pobliżu prawej burty nastąpiło jeszcze kilka eksplozji, a liczba uszkodzeń od odłamków ciągle rosła.

Nieszczęsny dla *Swobodnyj* nalot rozpoczął się o godz. 13:15. Niszczyciel zaatakowało łącznie 27 Junkersów: 15 od strony dziobu i 12 – od rufy. Przeciwlotnicy otwarli zaciekle ogień, lecz było już za późno: okręt otrzymał 9 bezpośrednich trafień bombami wagomiaru 100-250 kg. Jedna trafiła w osłonę dział kal. 130 mm Nr 2, a 2 – w pomost, 1 – rejon pierwszego komina, 1 – w przedział maszynowy Nr 2, 2 – w pomost rufowy i 2 – w rufową część kadłuba.

***Swobodnyj* zatopiony w Sewastopolu w wyniku ataku nieprzyjacielskiego lotnictwa 10 czerwca 1942 roku.**



***Swobodnyj* po ataku nieprzyjacielskiego lotnictwa, widoczne działo kal. 45 mm 21-K i zabity marynarz z którego podmuch wybuchu zdarł mundur.**
Fot. zbiory A. Kuzienkova

Okręt został całkowicie zniszczony, do tego jeszcze zapalił się mazut, a następnie zaczęły eksplodować dostarczona do dział plot. amunicja. Zginęło 67 członków załogi, a wielu odniosło rany, w tym i dowódca – kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) P.I. Szewczenko. W tej sytuacji wydano jedyny słuszny rozkaz – „opuszczyć okręt”. Wkrótce po ewakuacji załogi doszło do wybuchu wskutek pożaru torped w pierwszej wyrzutni, a następnie odnotowano jeszcze 2 eks-

plozje – zdetonowała amunicja w rufowych komorach. *Swobodnyj* spoczął na dnie z 50° przechyłem na prawą burtę. Dziobowa nadbudówka pozostawała ponad lustrem wody i płonęła jeszcze przez 3 dni.

Niszczyciel został wydobyty i oddany na złom w roku 1953.

Dowódcami *Swobodnyj* byli kpt. lt. (pol. kpt.) A.N. Gorszenin (do 18.02.1942) i kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) P.I. Szewczenko.



Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Załącznik 1

Ścisłe tajne

Postanowienie Ludowego Komisarza Marynarki Wojennej ZSRR No 00128

Streszczenie: wzmocnienie końcówek okrętów projektów 7, 7U, 1 i 38

Doświadczenie pływania okrętów projektów 7, 7U, 1 i 38 w warunkach sztormowych ujawnił niedostateczną wytrzymałość kadłubów w ich końcówkach, prowadzącą do poważnych awarii (lider «Minsk», niszczyciele «Gromkij», «Sokruszytielnyj»).

W celu wzmocnienia wytrzymałości kadłubów rozkazuje:

Wojennej Radzie Floty Północnej

Przeprowadzić prace w zakresie wzmocnienia końcówek kadłubów wg planów CKB-17:

- na niszczycielu «Groznyj» - do 15.01.1943 roku,
- na niszczycielu «Griemiaszczij» - przy kolejnym remoncie,
- na pozostałych okrętach kolejność i czas realizacji wspomnianych prac ustalić na miejscu.

Wojennej Radzie Floty Oceanu Spokojnego

Przeprowadzić prace w zakresie wzmocnienia końcówek kadłubów wg planów CKB-17:

- na niszczycielu «Rastoropnyj» - do 20.01.1943 roku,
- na niszczycielu «Raziaszczij» - w okresie remontu gwarancyjnego (rozpoczęcie remontu 20.11.1942 roku),
- na niszczycielu «Rietiwnyj» - do 01.01. 1943 roku,
- na niszczycielu «Riekordnyj» - do 01.01.1943 roku,

Na pozostałych okrętach na miejscu ustalić kolejność i czas realizacji wspomnianych robót.

Wojennym Radom Floty Bałtyckiej i Czarnomorskiej

Wykorzystując okoliczności, ustalić kolejność i czas realizacji wzmocnienia dziobowych i rufowych końcówek niszczycieli pr. 7 i 7U i liderów pr. 1 i 38 zgodnie z planami CKB-17, wysłanymi przez NTK NKHNF Radom Wojennym flot w październiku bieżącego roku.

Szefowi Kierownictwa Budownictwa Okrętowego WMF i Szefowi Kierownictwa Technicznego WMF

Zabezpieczyć realizację powyższego postanowienia zgodnie z terminami, określonymi przez Wojenne Rady flot.

Szefowi Kierownictwa Budownictwa Okrętowego WMF

Zapewnić wskazanie przez Ludowego Komisarza Przemysłu Stocznioowego stoczniom NKSP o wykonaniu prac w wyznaczonym porządku.

Ludowy Komisarz Marynarki Wojennej ZSRR

Admirał Kuzniecowa (podpis)

26 listopada 1942 roku

Załącznik 2

Tajne

RAPORT

z operacji ewakuacji wojsk z miasta Jałta

6 listopada 1941 rozkazano mnie wraz z niszczycielem «Bditielnyj» przeprowadzić ewakuację wojsk z miasta Jałta. Zadanie polegało na tym, by wywieźć z Jałty oddziały piechoty morskiej do Sewastopola, przy czym w nocy polecono wykonać 2 rejsy. W (nieczytelne) zszedłem z kotwicy i pełną prędkością 28 węzłów skierowałem się do miejsca przeznaczenia. Przybyłem do Jałty o godz. 23:10. Wejście do Jałty było zamknięte bonami, z morza wiał silny podmuch, a bonów nikt nie otwierał. Postanowiłem sam rozsunać bony dziobem okrętu, co wykonałem. Po zacumowaniu prawą burzą do nabrzeża, wysłałem dowódcę, by zameldował starszemu oficerowi morskemu o przybyciu okrętu po wojsko. W mieście trwała strzelanina, widoczne były białe i zielone rakiety, semafor lampami, a w porcie nie było nikogo. Po 2 godzinach do Jałty przybył niszczyciel «Bditielnyj», którym przybył dowódca dywizji 2. O godz. 01:30 przybył batalion piechoty morskiej i oddziały sanitarne. Orzynałem rozkaz załadunku i władowałem z dużą trudnością łącznie 810 ludzi, 3 działa ppanc. ze skrzyniami amunicji, 6 moździerz, 18 skrzyń z minami, 7 ckm-ów, do 20 skrzyń z wyposażeniem batalionu i inne. Po załadowaniu w ten sposób okrętu, zameldowałem jeszcze raz dowódcy dywizji, że więcej ludzi i ładunków nie sposób przyjąć, bo i tak niema gdzie stać na pokładzie, naruszono wszelkie normy i reguły i poprosiłem o zezwolenie wyjścia. Dostałem zgodę na odejście do Sewastopola i o godz. 03:40 wyszliśmy z Jałty, by o świcie zacumować w Sewastopolu. Niszczyciel «Bditielnyj» dotarł do Sewastopola zaraz po nas, lecz nie miał na pokładzie ani ładunków ani ludzi.

Dowódca niszczyciela «Bojkij» Flota Czarnomorska

kpt. lt. G. Godlewskij (podpis)

Załącznik 3

Tajne

Do kpt. I rangi tow. Chołostiakowa
od dowódcy BCz-4 niszczyciela «Bojkij»
lt. Duchowniera

RAPORT

okoliczności zderzenia niszczyciela «Bojkij» z transportowcem

13 stycznia 1942 roku

O godz. 22:45 ogłoszono gotowość No 2, a ja zastąpiłem oficera wachtowego. Dowódca okrętu znajdował się przy radiotelegrafie. Widzialność była bardzo zła. Dla wzmocnienia obserwacji przy maszcie zostali obserwatorzy śledzący do przodu.

O godz. 23:53 szef sygnalistów zameldował: «Z lewej 10° transportowiec». Sam też widziałem transportowiec 10° z lewej. Otrzymał rozkaz: «Włączyć światła pozycyjne». Osobiście widziałem, że światła zostały natychmiast włączone. Kontynuowałem obserwację transportowca, kurs zwiększał się. Po 4-5 minutach transportowiec skrył się w cieniu brzegu. Po kolejnych 1-2 minutach transportowiec pokazał się idąc kursem 90°-100°. Dowódca rozkazał: «Prawo na burtę!» i dał całą wstecz, «Wszyscy zejść z pokładu dziobówki!». Powtórzyłem rozkaz: «Wszyscy zejść z pokładu dziobówki!»

O godz. 23:02. transportowiec uderzył w część dziobową. Usłuszałem na transporterze dzwon i 2 wystrzały. Zagrano alarm bojowy. Dowódca zastopował maszyny. Z obu burt zaczęto wyzywać transportowiec, który odszedł nie odpowiadając na nasze wezwania. Z najmniejszą prędkością obraliśmy kurs powrotny do bazy. Od dowódcy otrzymałem rozkaz: «Zejść z wachty i wypełnić dziennik pokładowy». Dokładnych zapisów dotyczących czasu nie prowadziłem, aby nie zostać osłepionym, bowiem noc była ciemna i po to by spojrzeć na zegarek, niezbędne było zapalenie światła.

Lt. Duchownier (podpis)

Załącznik 4

Opis awarii niszczyciela «Biesposzczadnyj»

(oficjany raport 2 Dywizjonu Niszczycieli Floty Czarnomorskiej)

Niszczyciel «Biesposzczadnyj» 13.07.41 roku otrzymał zadanie «wyjść w morze celem pełnienia bliskiego nocnego dozoru bazy». O godz. 20:20 przeszedł zaporę bonową, obrał kurs IK-274°. O godz. 20:25 obrał kurs na Łukullską linię IK-01,5°, a następnie trzymał się zalecanych kursów. O godz. 21:08 zmienił kurs na IK-68,5°. O godz. 21:27 po wyliczeniu obrano IK-312,5°. W trakcie przejścia prędkość wynosiła 20 węzłów (200 obrotów). Wiatr – południowy 3°, pod parą 2 kotły okrętu – N1 i N2, gotowość bojowa N2. Po zwrocie na kurs 312,5° dowódca okrętu kpt. III rangi Głazowski, upewniając się w poprawności kursu okrętu (na Łukullskiej linii 3 sprawdzeń lokalizacji okrętu), zszedł z mostka celem skontrolowania stanowisk bojowych, przekazując wachtę zastępcy dowódcy st. lt. Kabistow i wydając rozkaz: «IK-312,5°, prędkość 20 węzłów, następny zwrot na IK-270°». St. lt. Kabistow zaznajomił się z sytuacją i o godz. 22:09. wszedł do sterówki, by wyliczyć czas zwrotu na IK-270°. Czas wyszedł godz. 22:10 (wg czasu i pokonanej trasy wg logu). Sprawdzając jeszcze raz prawidłowość wyliczenia, powiedział nawigatorowi st.lt. Wormotin, by sprawdził wyniki: w tym czasie dowódca wachtowy – lt. Diaczenko – zameldował, że bezpośrednio przed dziobem jest brzeg. Zastępca dowódcy odpowiedział: «Dobrze, teraz będzie zwrot» (wiedząc, o tym, że zwrot winien być przy widocznym brzegu). Zastępca dowódcy wyszedł ze sterówki, i po kilku sekundach nawigator zameldował: «przyszliliśmy do punktu zwrotu» O godz. 22:13 przełożono ster L-15°, okręt zaczął zwrot na IK-270°. O godz. 22:17 okręt odczuł wstrząs, od razu zastopowano maszyny i wyhamowano inercję jednostki maszynami (pełna wstecz). W czasie wyjaśniania sytuacji okręt zdryfowało na mieliznę, praca maszyn była już niepotrzebna. Nie powiodły się próby ściągnięcia okrętu na czystą wodę za pomocą wywożonej kotwicy. O godz. 02:15 podszedł holownik «SP-6». Po pomiarze głębokości przez szalupę i przeładowaniu amunicji z komór amunicyjnych na dziób, holownik o godz. 04:50 zaczął ściągać okręt za rufę, o godz. 05:45 zepchnął jednostkę rufą na głęboką wodę. Niszczyciel ruszył do tyłu i samodzielnie zszedł z mielizny.

PRZYCZYNY WEJŚCIA NA MIELIZNĘ: przy trzymaniu się kursu (w czasie drogi i przy pomiarach punktów zwrotów) nawigator nie uwzględniał wpływu wiatru i prądu, a kierował się wskazaniem przyrządów, w rezultacie działania wiatru i prądu błąd przy zwrocie na kursie 312,5° wynosił 15 kabli. Pokonana trasa o godz. 22:13 była w rzeczywistości dłuższa od wyliczonej. W rezultacie wejścia na mieliznę okręt miał uszkodzone łopatki śrub napędowych, co spowodowało konieczność postawienia na dok i dokonania ich wymiany. Na kadłubie nie było nawet zadrapań. Log, wystawiony 30 cm poniżej stępki nie został uszkodzony.

WINNI AWARII: 1. Dowódca okrętu kpt. III rangi Głazowski, który jeszcze nie wyszedł poza pole minowe, idąc torem wodnym, a już opuścił mostek. Głazowski został skazany przez Wojenny Trybunał na 5 lat.

2. Nawigator st. lt. Wormotin nie wykorzystał wszystkich urządzeń elektro-nawigacyjnych celem określenia dokładnego miejsca. Sąd skazał go na 4 lata warunkowo.

3. Zastępca dowódcy st. lt. Kabistow, który pełnił obowiązki dowódcy okrętu i nie zabezpieczył bezawaryjnego działania. Sąd skazał go na 3 lata warunkowo.