

**Redaktor naczelny**  
Jarosław Malinowski

**Kolegium redakcyjne**  
Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk

**Współpracownicy w kraju**  
Mariusz Borowiak, Grzegorz Bukala,  
Przemysław Federowicz, Maciej K. Franz, Jan Front,  
Tomasz Grotnik, Krzysztof Hanuszek, Marek Herma,  
Rafał Mariusz Kaczmarek, Krzysztof Kubiak,  
Jerzy Lewandowski, Andrzej Nitka, Grzegorz Nowak,  
Mirosław Pietuszek, Radomir Pyzik, Krzysztof Rokiciński,  
Marcin Schiele, Maciej S. Sobański, Marek Supłat,  
Tomasz Walczyk, Włodzimierz Ziółkowski

**Współpracownicy zagraniczni**  
BIAŁORUŚ  
Igor G. Ustienko  
BELGIA  
Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck,  
Jean-Claude Vanbostal  
CHORWACJA  
Danijel Frka  
CZECHY  
René Greger, Ota Janeček  
FINLANDIA  
Per-Olof Ekman  
FRANCJA  
Gérard Garier, Jean Guiglini, Thierry Hondemarck,  
Pierre Hervieux,  
GRECJA  
Aris Bilalis  
HISZPANIA  
Alejandro Anca Alamillo  
HOLANDIA  
Robert F. van Oosten  
IZRAEL  
Aryeh Wetherhorn  
KANADA  
Robert Brytan  
LITWA  
Aleksandr Mitrofanov  
MALTA  
Joseph Caruana  
NIEMCY  
Siegfried Breyer, Richard Dybko, Jürgen Eichardt, Zvonimir  
Freivogel, Bodo Herzog, Werner Globke, Reinhard Kramer,  
Peter Schenk, Karl Schrott, Hans Lengerer  
ROSJA  
Siergiej Batakin, Borys Lemaczko, Nikołaj W. Mitiuckow,  
Konstantin B. Strelbickij  
SERBIA  
Dušan Vasiliević  
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.  
Arthur D. Baker III, William J. Veigele  
SZWECJA  
Lars Ahlberg, Curt Borgenstam  
UKRAINA  
Władimir P. Zablockij  
WŁOCHY  
Maurizio Brescia, Achille Rastelli

**Adres redakcji**  
Wydawnictwo „Okrety Wojenne”  
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry  
Polska/Poland tel: +48 (032) 384-48-61  
e-mail: okrety@ka.home.pl

**Skład, druk i oprawa: DRUKPOL Sp. J.**  
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry  
tel. (032) 285-40-35 e-mail: drukpol@pnet.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2002  
Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.  
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą wydawnictwa  
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adjustacji  
tekstów. Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.

**Na okładce:**  
Japoński kuter rakietowy *Hayabusa*  
(PG-824) krótko po wcieleniu do służby.  
fot. „Ships of the World”

## W NUMERZE

2 Krzysztof Hanuszek, Maciej S. Sobański  
**Międzynarodowa potyczka  
na Morzu Żółtym**



Tomasz Grotnik  
**6 Druga fregata  
pod białą-czerwoną banderą**

7 Andrzej Nitka

**Kolejny okręt podwodny  
pod polską banderą — Sęp**



Jarosław Malinowski, Marcin Schiele  
**8 Z życia flot**

12 Maciej S. Sobański

**Niemieckie okręty liniowe  
typu Kaiser cz. II**



Leonid G. Baszkirow, Andres Waldre  
Nikołaj W. Mitiuckow, John A. Rodrigues  
**24 Niszczyciele Spartak i Awtroif cz. IV**

29 Alejandro Anca Alamillo  
Nikołaj W. Mitiuckow

**Hiszpańskie krążowniki  
Méndez Núñez i Blas de Lezo cz. I**



Przemysław Federowicz  
**35 Lotniskowiec Graf Zeppelin cz. II**

42 Grzegorz Bukala

**Wojenne programy rozbudowy floty  
krążowników Royal Navy cz. I**



Krzysztof Hanuszek  
**51 Amerykańskie liderzy typu Mitscher**

58 Aleksandr Mitrofanov

**Argentyńskie okręty podwodne  
w konflikcie falklandzkim**



Maciej S. Sobański  
**63 Operacja „Paraquat”**

73 Maciej S. Sobański

**Marynarka Wojenna Chile**



**Recenzje**

79



# Międzypokoreańska polityczka na Morzu Żółtym

*W czasie, gdy wydawać by się mogło, że jedynych emocji z Korei dostarczać będą finały Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej, jakie rozgrywały się na stadionach tego kraju i Japonii, doszło do najpoważniejszego od lat incydentu zbrojnego między siłami morskimi obu państw koreańskich — Koreańskiej Republiki Ludowo Demokratycznej (KRL-D) oraz Republiki Koreańskiej (ROK)*

Przypomnijmy tylko, że wcześniej do poważnego starcia doszło w dniu 15 czerwca 1999 roku na Morzu Żółtym, a w jego wyniku zatopiony został północnokoreański dozorca typu *Taechong*<sup>1</sup>. Po tym incydencie władze KRL-D publicznie ogłosiły, że nie uznają granicy morskiej między obu państwami koreańskimi, określanej jako Northern Limit Line — NLL. W świetle tych buńczucznych oświadczeń, należy się nawet dziwić, że do kolejnego incydentu doszło dopiero po kilku latach, ale z drugiej strony tragiczna sytuacja żywnościowa Północy, korzystającej w znacznej mierze z międzynarodowej pomocy humanitarnej, wpłynęła zapewne tonizująco na wojownicze zapędy.

Nie oznacza to wcale by wzdłuż linii NLL panował spokój, rybackie jednostki północnokoreańskie pod eskortą okrętów

wojennych często zapuszczały się na nie uznawane wody terytorialne sąsiada, zwłaszcza na Morzu Żółtym, obfitującym w bogate łowiska krabów. Tylko w okresie między styczniem a czerwcem 2002 roku, strona południowokoreańska odnotowała 11 takich przypadków. Okręty powstałe jeszcze w dniu 11 listopada 1945 roku marynarki wojennej Republiki Koreańskiej podejmowały w tym czasie niezbędne działania celem niedopuszczenia do naruszenia morskiej granicy państwa. Warto zwrócić uwagę, że między pozostałymi jeszcze formalnie w stanie wojny państwami koreańskimi obowiązuje specjalna ustalona przez ONZ, które nadal przecież „nadzoruje” zawieszenie broni, procedura postępowania w przypadku naruszenia granicy morskiej. Przewiduje ona, że okręt wpierw musi powiadomić narusza-

jącego o fakcie przekroczenia linii granicznej, następnie ostrzec o skutkach bezprawnego działania, a dopiero na końcu użyć siły.

Dalej wydarzenia potoczyły się już same. Kutry z Północy spowodowały wzrost aktywności marynarki wojennej Korei Południowej w pobliżu uważanego przez KRL-D za sporny akwenu w rejonie NLL. W odpowiedzi częściej pojawiały się również okręty Północy. W tych okolicznościach przypadkowy nawet incydent był tylko kwestią czasu.

Do takiego zdarzenia doszło w dniu 29 czerwca 2002 roku na wodach Morza Żółtego w odległości 14 Mm od wyspy Yongpyng-do, wg marynarki wojennej Republiki Koreańskiej 3 Mm na południe od NLL, a więc na obszarze wód terytorialnych tego państwa<sup>2</sup>.

Tego dnia około 30 północnokoreańskich kutrów pojawiło się na tym bogatym

1. Szerzej o starciu w 1999 patrz — Malinowski J., *Bitwa o kraby na Morzu Żółtym*, „OW” nr 5/1999.

2. Na podstawie oświadczenia Ministerstwa Obrony Narodowej Republiki Koreańskiej (MOND ROK) oraz gen Lee Sang-Hee i Ahn Ki-Seok.





w kraby akwennie. Towarzyszyły im 2 okręty wojenne, patrolowce, z których jeden należał do typu *Chong Jin*, a drugi do typu *SO I*. Gdy północnokoreański zespół zbliżył się niebezpiecznie do linii granicznej dowództwo 2 Floty marynarki wojennej Republiki Koreańskiej wysłało w ten rejon około godz. 08.00 2 patrolowce typu *Sea Dolphin*. Około godz. 08.45 okręty KRL-D, pozostawiając ochraniane kutry po swojej stronie granicy ruszyły w kierunku poławiających na południe od linii NLL jednostek południowokoreańskich. O godz. 09.05 w kierunku przeciwnika wyszły 2 patrolowce typu *Sea Dolphin*. Jednostki obu państw spotkały się o godz. 09.13. Okręty Południa zbliżyły się do intruzów na pełnej prędkości, starając się wykonywanymi manewrami zmusić ich do zawrócenia na północ. Równocześnie zgodnie z obowiązującą procedurą poinformowano patrolowce KRL-D przez megafony o naruszeniu granicy i wezwano je do opuszczenia tych wód. Miało to miejsce około godz. 09.54, przy czym odległość między manewrującymi okrętami była rzeczywiście „kontaktowa”, spadając poniżej 500 m. O godz. 10.25 okręty KRL-D (wiadomo, że na pewno jeden z nich, co do udziału drugiego w pojedynku artyleryjskim są rozbieżne informacje) otwały ogień artyleryjski, szybko uzyskując trafienie w jeden z patrolowców Południa. Trafiony okręt zapalił się, zaś wśród jego załogi byli zabici i ranni. Około godz. 10.43 trafiony i uszkodzony został także jeden z okrętów KRL-D. Wymiana ognia trwała 21 minut i zakończyła się o godz. 10.46, zaś już o godz. 10.50 siły północnokoreańskie rozpoczęły odwrót za linię NLL, przy czym uszkodzona jednostka szła na holu.

Tragicznym okazał się także los okrętu południowokoreańskiego, na jego pokładzie poległo 4 członków załogi, w tym oficer, a dalszych 20 zostało rannych. Zagiął jeden z marynarzy, choć nie bardzo wiadomo czy nastąpiło to bezpośrednio w czasie ataku czy może już później, gdy patrolowiec zatonął. „Bliźniak” wziął płonącego *Sea Dolphin* na hol starając się doprowadzić go do najbliższej bazy. Niestety zamiar ten nie powiódł się i jednostka zatonęła.

W wyniku starcia straty w ludziach poniosły również jednostki KRL-D, jednak brak oficjalnych informacji na temat ich wysokości. Strona południowokoreańska zapewnia, że okręty te zostały trafione „setkami” pocisków, które wybiły obsługę dział na otwartych stanowiskach. Straty w sile żywej szacowane są na około 30 lub więcej zabitych i rannych. Wg zapewnień

Typ *Chong Jin* — jednostka uderzeniowa, stanowiąca modyfikację wcześniejszego typu *Chaho*, wyp. 82 t, dł. 27,7 m, szer. 6,4 m, zan. 1,8 m, napęd 4 silniki wysokoprężne M 50, 4 800 KM, prędkość maks. 38-40 węzłów, zasięg 325 Mm/19 węzłach, uzbr.: 1 czołgowe działo kal. 85 mm we wieży, 4 wkm plot. kal. 14,5 mm, radar „Zarnica”, załoga 24 ludzi.

W latach 1975-1985 zbudowano około 52 jednostek, z których 15 pełni służbę w wojskach pogranicznych.

Typ *SO I* — duży patrolowiec, koreańska wersja radzieckiego proj. 201, wyp. 170/215 t, dł. 42 m, szer. 6 m, zan. 1,8 m, napęd 3 silniki wysokoprężne, 7 500 KM, prędkość maks. 28 węzłów, zasięg 1 100 Mm/13 węzłach, uzbr.: 1 działo morskie kal. 85 mm, 2 działa plot. kal. 37 mm, 4 wkm plot. kal. 14,5 mm, radar nawigacyjny „Don”, radar „Reja”, załoga 31 ludzi. Ogółem w służbie 15-18 jednostek, z których 8 otrzymano w 1968 z ZSRR, pozostałe zbudowano w latach sześćdziesiątych w Korei

Typ *Sea Dolphin* — szybka jednostka patrolowa, wyp. 113/170 t, dł. 37 m, szer. 6,9 m, zan. 1,75 m, napęd 2 silniki wysokoprężne MTU 16V 538 TB90 o łącznej mocy 10 800 KM, prędkość maks. 38 węzłów, zasięg 1 000 Mm/20 węzłach, uzbr.: 2 x 35 mm lub 1 x 40 mm plot, 2 x 20 mm plot, 2 wkm plot. kal. 12,7 mm (wg niektórych źródeł poza tym również 2 x 30 mm rewolwerowe), załoga 31 ludzi.

Budowane seryjnie od 1978 roku przez stocznie Korea Shipbuilding and Eng. Corp. oraz Korea Tacoma.

gen. Lee Sang-Hee uszkodzony patrolowiec KRL-D prawdopodobnie ostatecznie zatonał w czasie holowania, jednak wobec braku jakichkolwiek materialnych dowodów potwierdzających tę tezę, należy ją traktować jedynie w kategorii spekulacji.

Za spowodowanie starcia obie strony obarczają się wzajemnie. Republika Koreańska oskarża swych „rodaków” z Północy o celową prowokację. W myśl tej wersji wydarzeń, tylko okręty KRL-D przekroczyły graniczną linię NLL wchodząc na głębokość 3 Mm w wody terytorialne Południa. Tam zaczęły

aż patrolowce „gospodarzy” zbliżyć się na niewielką odległość, czego wymagało wypełnienie obowiązującej procedury narzuconej przez ONZ<sup>3</sup>. Wówczas to z bliskiej odległości otwarły znienacka ogień artyleryjski, który spowodował straty na zaskoczonych jednostkach ROK. W związku z tym Republika Koreańska

3. Po incydencie z 29.06.2002 Republika Koreańska zwróciła się do ONZ o zmianę reguł postępowania z jednostkami naruszającymi granicę morską, tak by nie trzeba już było zbliżać się do przeciwnika na niebezpiecznie bliską odległość. Zapowiedziano również opracowanie skutecznej metody informowania intruzów o fakcie przekroczenia granicy środkami technicznymi z większej bezpiecznej odległości.

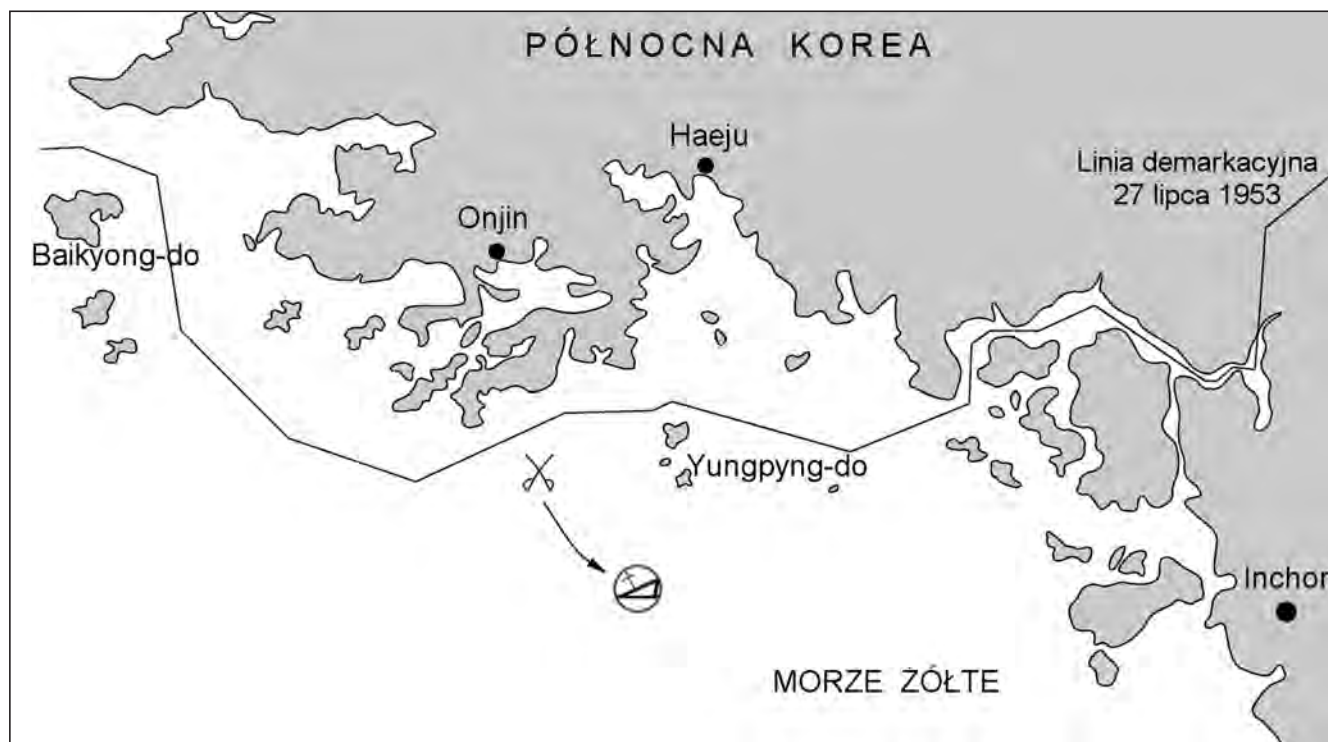
Ta wykonana przez południowokoreańskiego oficera fotografia ukazuje okręty północnokoreańskie w trakcie odwrotu. Płonący okręt jest holowany przez swojego towarzysza. Na pierwszym planie widoczne pływaki sieci rybackich porzucone przez południowokoreańskie kutry rybackie.

fot. Internet





## Z OSTATNIEJ CHWILI



Mapka prezentująca rejon bitwy na Morzu Żółtym.

rys. Przemysław Federowicz

domagała się oficjalnych przeprosin i ukarania winnych.

KRL-D nazwała reakcję współplemieńców z Południa „szczytem bezczelności” i zaprezentowała własną wersję wydarzeń w dniu 29 czerwca 2002 roku. W tym dniu oba północnokoreańskie okręty miały prowadzić rutynowy patrol na wodach Morza Żółtego. Gdy o godz. 10.10 okręty próbowały zawrócić 10 lub więcej południowokoreańskich kutrów rybackich, które zapuściły się głęboko na wody terytorialne KRL-D, zostały gwałtownie ostrzelane z broni pokładowej przez jednostki Południa. W samoobronie otwarty ogień artyleryjski, cały czas pozostając jednak w obrębie własnych wód terytorialnych.

Choć światowa opinia publiczna niejako a priori przyznała w sporze rację Republice Koreańskiej, jednak pewne jej aspekty budzą wątpliwości.

Linie rozgraniczającą wody terytorialne obu państw koreańskich stanowi Northern Limit Line (NLL), na południe od której w odległości 3-4 Mm równolegle przebiega tzw. „Red Line” (pol. „Czerwona Linia”). Między NLL a „Red Line” znajduje się akwen zakazany dla rybołówstwa południowokoreańskiego, utworzony po to by uniknąć przypadkowych prowokacji KRL-D przez manewrujące w bezpośrednim sąsiedztwie granicy jednostki rybackie. W latach minionych przekroczenie „Red Line” i wpłynięcie na akwen zakazany oznaczało dla rybaków sprawę karną, a w najlepszym razie grzyw-

nę, jednak w roku 2002 sankcje te zastąpiono pobłażliwym pisemnym upomnieniem. Tymczasem właśnie przy samej granicy, na relatywnie mało eksploatowanych wodach znajdują się bogate łowiska krabów. Rok 2002 okazał się wyjątkowo kiepskim w zakresie połowów krabów z uwagi na przełowienie łowisk. Stan taki zagrażał ruiną finansową licznych rybakom. W sytuacji, gdy sezon połowowy kraba kończył się 31 czerwca, część rybaków postanowiła nielegalnie szukać szczęścia na północ od linii NLL, co w konsekwencji doprowadziło do starcia w dniu 29 czerwca.

Już w dniu 26 czerwca około 60 kutrów próbowało przekroczyć od południa NLL, jednak zostały zatrzymane i zawrócone przez dozorujące okręty marynarki wojennej ROK. Za karę w dniu następnym, 26 czerwca rybakom zakazano opuszczać port na wyspie Yongpyon-do. Rybacy składali jednak prośby do marynarki wojennej i ostatecznie dowództwo 2 Floty ROK wydało jednak 27 czerwca zgodę na przekroczenie przez kutry „Red Line” i zebranie postawionych wcześniej w akwencie zakazanym 800 zestawów sieci.

Kutry pojawiły się w akwencie zakazanym rankiem 28 czerwca, co więcej niektóre z nich przekroczyły nawet NLL i poszły dalej na północ. O godz. 09.45 marynarka wojenna Republiki Koreańskiej nakazała kutrom natychmiastowy powrót na południe, poza „Red Line”. Wszystkie południowokoreańskie kutry powróciły na swoją stronę NLL o godz. 10.13.

Działania takie powtórzyły się niestety również w dniu 29 czerwca, choć służba radiowa marynarki wojennej ostrzegła, że w dniu poprzednim jednostki wysforywały za daleko na północ. Około 60 kutrów między godz. 07.30 a 08.00 w grupie przekroczyło linię graniczną i natychmiast zaczęło połowy, przy czym około 10 jednostek zbliżyło się nawet na odległość zaledwie 4 Mm od wybrzeża kontynentalnej Korei Północnej. Dalszy przebieg wydarzeń w tym dniu już znamy, można jeszcze tylko dodać, że niektóre kutry spokojnie poławiały kraby nawet w czasie trwania potyczki<sup>4</sup>.

Należy mieć nadzieję, że pełny przebieg wydarzeń uda się w pełni odtworzyć po dokładnej analizie nagrań radiowych uczestniczących w potyczce okrętów, którymi dysponują oba państwa koreańskie, ale także Chiny i USA.

Jak to zwykle bywało w przypadkach incydentów na granicy państw koreańskich, Stany Zjednoczone postawiły w stan pełnej gotowości swój kontyngent wojskowy stacjonujący na terytorium Republiki Koreańskiej, jednak główne „uderzenie” obu

4. Na podstawie materiałów z serwisu internetowego [www.kimsoft.com/2002/westsea2a](http://www.kimsoft.com/2002/westsea2a). — „The truth about the West Sea Battle „60 South Korean Crab Ships crossed NLL en masse”, „Who is Yongpyong BACHELOR”?, „Fifty or so fishing boats crossed not only the Red Line, but also NLL for three days in a row” — two more fisherman step forward”, „The fisherman's story supported by Fishermen's Association Official Documents”, „Mr Shin Nam Suk — the first „WHISTLE-BLOWER”, „The West Sea Battle II”.





stron rozegrało się na płaszczyźnie dyplomatycznej i propagandowo-medialnej.

Szybko okazało się, że faktyczny wymiar całego incydentu był znacznie mniejszy niż tego powszechnie początkowo oczekiwano, czego najlepszym dowodem może być fakt, że już w kilka godzin po wydarzeniach 29 czerwca, południowokoreański statek wycieczkowy popłynął z turystami do leżącego na obszarze KRL-D ośrodka u stóp góry Kumgang, przy czym organizowany przez firmę Hyundai rejs, realizowany był za pełną aprobatą władz Republiki Koreańskiej.

\* \* \*

Rejon Półwyspu Koreańskiego kryje także jeszcze liczne inne tajemnice. Do jednego z takich tajemniczych wydarzeń doszło w dniu 22 grudnia 2001 roku w obrębie wód japońskiej strefy wyłączności ekonomicznej. W tym dniu okręty japońskiej straży wybrzeża Kaijo Hoancho (ang. MSA) wykryły w obrębie strefy jednostkę o niezidentyfikowanej przynależności państwowej, wyglądem przypominającą statek rybacki. Sądząc, że mają do czynienia z jednostką zajmującą się przemytem lub co gorsza szpiegostwem czy dywersją. Japończycy nakazali celowy zastopowanie maszyn, oddając przy tym strzały ostrzegawcze w powietrze dla „wzmocnienia” siły własnych argumentów. Tajemniczy intruz zupełnie nie miał jednak zamiaru podporządkować się instrukcji i z miejsca podjął ucieczkę w kierunku wód terytorialnych Chin Ludowych. Okręty japońskie wszczęły pościg za uciekinierem. Szybko doszło też do wymiany ognia między uciekinierem a pogonią. Na pokładzie tajemniczej jednostki nie zauważono co prawda stałego uzbrojenia, lecz jego załoga ostrzeliwała się z ręcznych granatników przeciwpancernych. Jeden z japońskich okrętów —

Tajemnicza jednostka w trakcie ucieczki.

fot. „Ships of the World”



Inne ujęcie wykonane w trakcie pościgu japońskiego patrolowca *Amami* za tajemniczą jednostką.

fot. „Ships of the World”

*Amami*<sup>5</sup> został trafiony granatem, którego eksplozja raniła 2 członków załogi.

Pościg trwający około 6 godzin zakończył się całkiem nieoczekiwanie, po prostu w pewnym niezidentyfikowanej jednostka zatonięła wraz z całą załogą.

Podjęte o sprawie incydentu zostały z miejsca skierowane na KRL-D, która już w przeszłości była „autorem” licznych operacji o charakterze szpiegowsko-dywersyjnym, przeprowadzonych na obszarze Dalekiego Wschodu. kontakt japońskich okrętów z szpiegowskimi jednostkami z Północnej Korei, miał już miejsce w marcu 1999 roku. Oczywiście KRL-D zawsze oficjalnie zaprzeczała jakikolwiek swoim związkom z tego rodzaju działaniami. Podobnie było i po incydencie w grudniu 2001 roku.

Tajemnicza jednostka zatonięła na wodach chińskiej strefy wyłączności ekonomicznej, wobec czego Japonia pragnąc wyjaśnić zagadkę wydarzeń z 22 grudnia 2001 wystąpiła do ChRL o zgodę na wydobywanie wraka. Pekin wyraził zgodę na przeprowadzenie operacji podniesienia jednostki, z zastrzeżeniem, że Japonia będzie musiała pokryć straty jakie poniosą chińscy rybacy poławiający na tych wodach w związku z obecnością „gości” w obrębie strefy. Jak dotąd wrak został jedynie wstępnie spenetrowany przez japońskich pletwonurków. Stwierdzili oni, że na pokładzie wraka znajduje się wcale spory arsenał, w tym 1 ręczna wyrzutnia rakiet plot., ręczne granatniki ppanc oraz broń maszynową, przedmioty zaiste niezbędne na statku rybackim. Wydobyto

również ciała 2 członków załogi jednostki, z których jedno miało na sobie kamizelkę ratunkową z napisami w języku koreańskim, co zdaje się wyjaśniać kwestię przynależności państwowej jednostki, a w każdym razie stanowi istotną co do tego wskazówkę. Przeprowadzone oględziny wraka wskazuje, że najprawdopodobniej przyczyną jej zatonięcia było przeprowadzone przez załogę samozatopienie. Załoga, która utraciła realne szanse skutecznej ucieczki, zapewne popełniła zbiorowe samobójstwo, tak jak to miało miejsce w przypadku okrętu podwodnego typu *Sang-O* wyrzuconego na brzeg w nocy z 17/18 września 1996 roku w pobliżu południowokoreańskiej miejscowości Kangnung<sup>6</sup>, a nie zginęła w wyniku działań bojowych japońskich okrętów, jak początkowo przypuszczano. Należy mieć nadzieję, że wydobywanie wraka, które ma nastąpić zgodnie z japońskimi zapewnieniami niebawem, pozwoli na wyjaśnienie wszystkich wątpliwości.

Wspomniane wyżej incydenty, które są tylko kolejnym ogniwem w trwającym od czasu zawarcia zawieszenia broni między państwami koreańskimi w roku 1953, ciągu wydarzeń, dowodzącym, że wody wokół Półwyspu Koreańskiego nie należą do spokojnych i zapewne jeszcze nie raz nas zaskoczą. ●

5. *Amami* — jap. patrolowiec typu *Matsuura*, zbud. 1995 Mukaishima, wyp. 455 t, dł. 55,3 m, szer. 7 m, zan. 2,3 m, napęd silniki wysokoprężne o mocy 1 800 KM, prędkość maks. 16,8 w., uzbr.: 1 x 20 mm plot, załoga 40 ludzi.

6. Wg Kubiak K. *Morskie działania specjalne po roku 1945*, Warszawa 2001



Tomasz Grotnik

Nowa polska fregata „273” w bazie San Diego.  
fot. Marynarka Wojenna RP



## Druga fregata pod białą-czerwoną banderą

28 czerwca, druga jednostka typu „Perry”, oficjalnie weszła w skład PMW podnosząc białą-czerwoną banderę. Uroczystość miała miejsce w bazie U.S. Navy w San Diego na zachodnim wybrzeżu USA.

Wadsworth (FFG-9) (bo tak nazywał się okręt) będący darem Rządu USA dla PMW chwilowo otrzymał jedynie numer taktyczny 273. Służył on w U.S. Navy od maja 1980 r. jest więc niemal rówieśnikiem *Pułaskiego*, lecz wiele elementów jego wyposażenia i podzespołów jest w lepszym stanie.

Przejmowanie jednostki rozpoczęło się w końcu kwietnia w San Diego kiedy to pojawili się pierwsi polscy marynarze, wśród nich służący na *Gen. K. Pułaskim*. Dzięki temu czas trwania szkolenia jest krótszy niż w wypadku przejmowania *Clark*. Proces

ten ma zakończyć się w połowie września. W tym czasie nowa załoga zapozna się z technicznymi aspektami obsługi okrętu. Nie jest jasne z jakim zestawem uzbrojenia 273 zjawi się w kraju, nie ma jednak wątpliwości, iż na jego pokładzie przypląną dwa śmigłowce przeciwpodwodne Kaman SH-2G „Seasprite”, stanowiące integralny element kompleksu ZOP naszych nowych fregat. W tym celu 273 została przebazowana via Kanał Panamski do bazy Charlestown na wschodnim wybrzeżu, gdzie maszyny zostały zaokrętowane. Okręt uzupełnił również zapasy przed rejsiem transatlantyckim do swojej nowej bazy. Fregata wyruszyła z Charlestown 14.09 i przybyła do Gdyni 27.09, witana na Zatoce Gdańskiej przez kuter *Orkan*. Chrzest ma mieć miejsce 25.10 w Gdyni, lecz nie wiadomo, kto będzie matką chrzestną oraz jaka będzie nazwa jednostki. Najczęściej przytaczanym i najbardziej prawdopodobnym imieniem

jest „**Gen. T. Kościuszko**”. Dowódcą okrętu został kmdr ppor. Krzysztof Maćkowiak, dotychczasowy dowódca niszczyciela *Warszawa* a okręt wszedł w skład 3 Flotylli Okrętów.

Podobnie jak w wypadku przejmowanych właśnie od Norwegów okrętów podwodnych typu *Kobben*, sprawa pozyskiwania eks-amerykańskich fregat budzi spore kontrowersje. Wynikają one głównie z wieku oraz wielkości jednostek. I rzeczywiście gdyby zawęzić zakres operacji naszej floty do akwenu Morza Bałtyckiego, rodzi się pytanie o sens posiadania dużych jednostek eskortowych budowanych dla potrzeb oceanicznej floty. Nie można jednak zapominać o zobowiązaniach członkowskich wobec partnerów z NATO. Jednym z zadań fregat będzie współdziałanie ze stałym zespołem uderzeniowym STANAVFORLANT w ramach którego okręty będą odbywały wielomiesięczne patrole. ●





## Kolejny okręt podwodny pod polską banderą — *Sęp*



Andrzej Nitka

*Sęp* po podniesieniu bandery.  
fot. Andrzej Nitka

W sposób raczej niespodziewany bieżący rok zapisze się w annałach historii PMW, jako ten w którym po wielu latach stagnacji można mówić o znacznym wzroście możliwości bojowych naszej floty. Stało się to przede wszystkim za sprawą ograniczeń w budżecie obronnym Norwegii, które to spowodowały konieczność wycofania przez te państwo ze służby okrętów podwodnych typu *Kobben*. Dzięki temu mogły one zasilić naszą marynarkę wojenną, w skład Dywizjonu Okrętów Podwodnych weszły już trzy takie okręty, przez co od początku roku podwoił on swój stan posiadania. Natomiast na nadchodzące miesiące planowane jest przyjęcie dwóch następnych jednostek.

Drugim operacyjnym okrętem podwodnym tego typu na którym podniesiono biało-czerwoną banderę podczas uroczystości, która miała miejsce w dniu 16 sierpnia 2002 roku w porcie wojennym Gdynia-Oksywie był *Skolpen* (S 306) noszący obecnie nazwę *Sęp* (295). Jednostka ta przybyła do Gdyni 24 lipca bieżącego roku jeszcze pod norweską banderą, po drodze z Norwegii zawinęła ona do Kilonii, gdzie przeszła próby ciśnieniowe w specjalnym doku. Matką chrzestną dowodzonego przez kpt. mar. Mariusza Pelca okrętu została Małgorzata Szmajdzińska żona ministra obrony narodowej, której udało się rozbić butelkę

szampana za pierwszym razem, co nie było tak oczywiste w przypadku chrztów nowo wcielonych do naszej floty w ostatnich latach okrętów. To prawie wszystko co można powiedzieć o tej uroczystości poza tym że znowu było bardzo gorąco a słońce z racji wczesnej pory i położenia oksyńskiego portu świeciło prosto w obiektywy aparatów fotograficznych.

Niezbyt jasna jest natomiast sprawa drugiego w kolejności przejścia norweskiego okrętu podwodnego, który pełnić ma funkcje stacjonarnej jednostki szkolnej jak i rezerwuaru części zamiennych. Otrzymał on ostatecznie nazwę *Jastrząb-Kobben* oraz

numer taktyczny 296, lecz marynarka wojenna w osobie oficerów odpowiedzialnych za kontakty z prasą uchylają się od podania daty, kiedy to miało miejsce. Kontrowersje budzi przede wszystkim nazwa okrętu, jeżeli chciano by uczynić kurtuazyjny gest wobec strony norweskiej to należało zachować pierwotną nazwę jak to miało już miejsce w przeszłości (*Garland*, *Dragon*). Nie tworzyć zaś słowny dziwoląg, jako że w języku norweskim *kobben* oznacza fokę. Staliśmy się więc świadkami narodzin pierwszego w naszej flocie mutantu (sic!), czego konsekwencją jest brak godła na kiosku tej jednostki. ●

Stacjonarny okręt szkolny *Jastrząb-Kobben*.

fot. Andrzej Nitka





Australijska fregata rakietowa *Darwin* (FFG-04).

fol. „Combat Fleets of the World 2002-2003”

## AUSTRALIA

### Program modernizacji fregat typu *Adelaide*

Dowództwo Royal Australian Navy (RAN) planuje przeprowadzenie poważnej modernizacji swoich sześciu fregat rakietowych typu *Adelaide* o wyporności pełnej 4 166 t zbudowanych w latach 1977-93 w oparciu o plany amerykańskich jednostek typu *Oliver H. Perry* (FFG-7). Głównym celem tego programu będzie zwiększenie możliwości obrony przeciwniczej średniego/dalekiego zasięgu oraz wymiana niektórych urządzeń elektroniki bojowej na znacznie nowocześniejsze modele. Decyzję o przebudowie fregat przyspieszyło wycofanie z czynnej służby ostatniego niszczyciela rakietowego typu *Perth* (amerykański typ *Charles F. Adams* z napędem turboparowym), co pozbawiło RAN znaczącej części potencjału w obronie przeciwniczej (OPL) zespołów operacyjnych floty. Sytuację w tym zakresie pogorszyła niedawna rezygnacja z przejścia niezwykle kosztownych w eksploatacji niszczycieli rakietowych amerykańskiego typu *Kidd* (mają one trafić na Tajwan) oraz wstrzymanie całkowicie nierealnej z technicznego punktu widzenia przebudowy nowych fregat typu *AN-ZAC* (niemiecki projekt MEKO 200ANZ) na okręty-nosiciele ciężkich rakiet plot. i ... systemu bojowego AEGIS (sic!). Wg bieżących planów pierwszy z czterech australijskich niszczycieli nowej generacji, uzbrojonych w pociski „Standard” SM 2MR, wejdzie do służby nie wcześniej niż w 2013 r.

Kluczowym elementem proponowanej modernizacji fregat *Adelaide* ma być przystosowanie ich wyrzutni i systemów kierowania ogniem do pocisków rakietowych Lockheed Martin RIM 66K 2/L „Standard Missile” SM 2 MR Block III A mających zasięg lotu do 74 km (do tej pory

używano rakiet RIM 66E 6 „Standard Missile” SM 1MR Block VI B o zasięgu 46 km). Jednocześnie rozważana jest możliwość wymiany dotychczasowej jednoprowadnicowej wyrzutni Mk 13 Mod 4 na dwuprowadnicową Mk 26 w celu zwiększenia szybkostrzelności całego systemu z 8 do 16 rakiet na minutę. Pewną komplikacją jest to, iż pociski RIM 66K 2/L 2 produkowane są obecnie tylko w wariancie startu pionowego — z wyrzutni Mk 41 — co pociąga za sobą konieczność ich nieznacznej modyfikacji do opróżniania klasycznej obrotowej wyrzutni Mk 26, stosowanej na wielu krążownikach i niszczycielach U.S. Navy w latach 1970 i 1980. Zastosowanie nowych pocisków wymagać będzie także wprowadzenia innego systemu kierowania uzbrojeniem, tj. Mk 92 Mod 12, i jego integrację z dotychczasowym modelem Mk 14. Fregaty wyposażą się ponadto w system kierowania walką (CIC) typu ADACS w miejsce starego systemu NCDS.

Program modernizacji okrętów, określany tradycyjnym skrótem FFG UP (Frigates Upgrade programme), obejmuje również polepszenie zdolności obrony przed pociskami rakietowymi i torpedami, wykrywaniu min i przeszkód dennych, unowocześnienie niektórych sensorów itp. Na wszystkich eskortowcach mają być zainstalowane po cztery 4-lufowe wyrzutnie radarowych i termicznych celów pozornych „Nulka” kal. 130 mm, które odpalano z dotychczasowych standardowych 6-lufowych wyrzutni Mk 137. Otrzymają one również nowe sonary kadłubowe niskiej częstotliwości oraz linearne sonary holowane „Karrawarra”, pracujące w trybie pasywnym. Inne plany modernizacyjne przewidują zabudowę obserwacyjnej głowicy optronicznej Radamec 2500 a w późniejszym terminie urządzeń dozoru i śledzenia w paśmie promieniowania

podczerwonego — tzw. IRST (Infra Red Search and Track). Opisany powyżej program modernizacyjny FFG UP pozwoli na utrzymanie dostatecznie wysokiego poziomu nowoczesności wszystkich zasadniczych systemów fregat rakietowych typu *Adelaide* do końca ich aktywnej służby czyli do lat 2013-2020, kiedy zastąpione będą przez wzmiarkowane niszczyciele OPL nowej generacji

## CHINY

### Zamówienie kolejnych *Kilo*

W odpowiedzi na tajwański program budowy nowych okrętów podwodnych rząd w Pekinie zdecydował się na zamówienie kolejnych 8 okrętów podwodnych zmodyfikowanego typu *Kilo* (proj. 636) w stoczniach rosyjskich. Kontrakt opiewa na 1,6 mld USD, co daje 200 mln USD za okręt. Aby maksymalnie przyspieszyć budowę, a tym samym skrócić finalny czasookres ich budowy, zdecydowano się zamówienie rozłożyć na trzy stocznie. W dniu 3 czerwca 2002 r. rosyjski „Rosoboroneksport” dokonał rozdziału chińskiego zamówienia między stocznie. I tak 5 okrętów zbuduje „Admiralietlskie wierfi” (Sankt Petersburg), 2 — „Amurskij sudostroitel” (Komsomolsk nad Amurem) i 1 stocznia „Krasnoje Sormowo” (Niżnij Nowgorod). Warto zauważyć logikę w tej decyzji, bowiem wcześniej okręty tego

typu były budowane właśnie przez te stocznie. W swoim czasie stocznia w Sankt Petersburgu przekazała flocie rosyjskiej i odbiorcom zagranicznym 12 okrętów, „Amurskij Sudostroitel” — 7, a „Krasnoje Sormowo” — 14. Poza tym żadna inna stocznia na terytorium Rosji nie budowała okrętów tego typu.

W ostatnim momencie kierownictwo firmy „Rossudostroju” zmieniło ustalony już z Chińczykami wykaz rosyjskich stoczní, przekazując budowę 2 jednostek z Komsomolska do „Siewiernogo maszynostroitel’nogo predpriatija” (SMP) w Siewierodwińsku. Stocznia ta jest swego rodzaju „czarną dziurą” rosyjskiego budownictwa okrętowego. Na pochylniach SMP znajdują się już okręty 3 typów, a terminy ich przekazania coraz bardziej oddalają się w czasie. Budownictwa okrętów podwodnych z napędem klasycznym stocznia w Siewierodwińsku nie prowadzi już od lat pięćdziesiątych. Stocznia ta zupełnie nie posiada doświadczenia w budowie jednostek typu *Kilo* i sam proces przygotowania produkcji zajmie długi czas, a terminy budowy jednostek są bardzo napięte. Jeszcze jeden ważny element. Droga transportu okrętów z Siewierodwińska do Chin wiedzie wokół Europy i Afryki. Szczegół ten nie został uzgodniony z Pekinem, a oznacza to nie mniej nie więcej jak dodatkowe koszty. Tymczasem okręty budowane w Komsomolsku nad Amurem miały dotrzeć do pobliskich Chin o własnych siłach.

## INDIE

### Rozpoczęcie budowy fregat typu *Nilgiri*

Zgodnie z postanowieniem rządu w New Delhi z 1997 r., indyjski przemysł obronny rozpoczął realizację kolejnego ambitnego programu rozbudowy sił morskich. Dotyczy on dużych fregat

Chiński okręt podwodny typu *Kilo*. fot. „Handbook of Chinese & Taiwanese Navies”







rakietowych projektu 17 (P 17) opracowanych z uwzględnieniem najnowszych technologii. Zwyczajowy list intencyjny z głównym wykonawcą okrętów, czyli mumbajską stocznia Mazagaon Docks Ltd. (MDL), podpisany został w lutym 1998 r. Rok później, w maju, ustalono finalny kształt kontraktu na pierwszą serię 3 fregat, lecz dopiero 18 grudnia 2002 r. przeprowadzono „pierwsze cięcie” blach na konstrukcję kadłuba prototypowego okrętu. Stocznia MDL położyła stępkę pod niego 11 lipca 2001 r.; wodowanie odbędzie się najwcześniej pod koniec 2003 r. Planuje się, że pierwsza fregata, nazwana *Nilgiri*, wejdzie do służby na przełomie lat 2005/2006. Pozostałe dwie jednostki dostarczone będą w 18-miesięcznych odstępach. W późniejszym czasie przewiduje się złożenie zamówień na kolejne trzyokrętowe serie (ogółem na 12 fregat).

Projekt P 17 jest owocem współpracy dwóch biur konstrukcyjnych — indyjskiego Naval Design Bureau oraz rosyjskiego Siewiernoj. To ostatnie opracowało dokumentację fregat typu *Talwar* (P 17A), na których typ *Nilgiri* jest w poważnym stopniu wzorowany. W różnych fazach procesu projektowego wzięły udział inne renomowane firmy światowe, takie jak DCNI, Nevesu, CAE i Davis Engineering.

Na podstawie informacji opublikowanych przez indyjskie źródła w chwili obecnej można podać stosunkowo pełną charakterystykę nowych fregat. Ich wyporność standardowa wynosi 4 600 ts a pełna ok. 5 300 ts. Architektura wzorowana jest na eskortowcach *Talwar*, z założeniem jeszcze większego nacisku na minimalizację pól fizycznych. Kadłub wydłużono do 143 m a szerokość całkowitą do 17 m. Zastosowanie modułowej konstrukcji, zbliżonej do francuskiej koncepcji *La Fayette*, umożliwi przyspieszenie procesu budowy jednostek (ogółem 172 moduły). Wysoki stopień automatyzacji sprawił, że załoga liczyć ma jedynie 35 oficerów i 222 marynarzy, co jest wyjątkowo małym etatem jak na dotychczasowe standardy Indian Navy. *Nilgiri* wyposażono w kombinowaną siłownię CODOG pracującą na dwa wały napędowe. Każdy wał sprzęgnięty jest, poprzez przekładnię zbiorczo-redukcyjną Renk/Elecon, z turbiną gazową geberal Electric/HAL LM 2500 IEC o mocy 17 000 kW i sil-

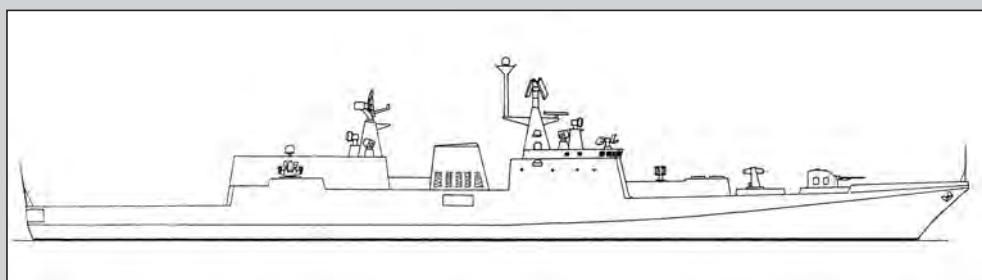
nikiem wysokoprężnym SEMT Pielstick/KOEL 16PA6 STC o mocy 5 700 kW (łączna moc 45 400 kW). Wymienione silniki obracać będą dwie śruby nastawne systemu LIPS, budowane na licencji przez Goa Shipyard Ltd. Maszynownia w układzie CODOG umożliwi rozwijanie stosunkowo dużych prędkości, nieco ponad 30 w, oraz długotrwałą żeglugę na odległość co najmniej 5 000 Mm przy 18 w.

Zestaw uzbrojenia będzie zbliżony do systemu broni fregat typu *Talwar*, z pewnymi niezbędnymi modyfikacjami. Uzbrojenie lufowe obejmie 100 mm armatę A 190E (L/59, szybkostrzelność do 120 poc./min.),

torpedę raketową APR. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przypuszczać, że nowy „klub” broni wzbogaci się niebawem o pocisk PJ 10 BrahMos, czyli indyjską odmianę rosyjskich rakiet 3M55 „Oniks” („Jachont”) o zasięgu 320 km.

Fregaty P 17 otrzymały rozbudowany system broni ZOP. Na śródokręciu, przewidziano miejsce na dwa aparaty torpedowe. Opcjonalnie mogą to być rosyjskie dwururowe wyrzutnie DTA 53-956 dla 533 mm uniwersalnych torped 53-65KE, SET 65E „Jenot” 2 lub TEST 71ME-NK albo włoskie trzyrurowe wyrzutnie ILAS 3 dla indyjskich torped ZOP 324 mm NST

„Friegat” M2EM będący częścią podsystemu obrony plot. 3R90, radar naprowadzania pocisków krążących BEL APARNA (3C80 „Garpun”), cztery reflektory radarowe OP 3 do naprowadzania pocisków „Uragan”, dwa radary artyleryjskie BEL Shikari (Contraves TMX) i radar nawigacyjny Decca Bridgemaster oraz sonar holowany BEL ATAS (Thomson Sintra DSBV 62), we współpracy z podsystemem kierowania walką podwodną HUMVAAD. Aktywne przeciwdziałanie elektroniczne prowadzić ma zmodyfikowany kompleks BEL „Ajanta” Mk 2C. Natomiast przeciwdziałanie ultradźwiękowe prowadzone będzie za



Przewidywany wygląd fregaty *Nilgiri*.

Rekonstrukcja i rys. Marcin Schiele

ką, która może także strzelać pociskami naprowadzanymi laserowo i z dodatkowym napędem raketowym. Inną rozważaną opcją jest znane działo 76 mm OTO Breda Super Rapid L/62, produkowane w Indii na włoskiej licencji. Zwalczanie dalekich celów powietrznych prowadzić będzie system rakietowy M 22 „Uragan” („Sztıl” 1E) z klasyczną, jednoramienną wyrzutnią MS 196E. Jest ona przystosowana do rakiet 9M38M1 o zasięgu 25 km lub 9M38M2 o zasięgu 40-50 km (razem 24 pociski w magazynie, w Indiach nazywane „Kashmir”). Po bokach hangaru zarezerwowano miejsce na dwa zestawy „ostatniej szansy” 3M87 „Kortik” („Kasztan”), z których każdy posiada dwie armaty rotacyjne 6x30 mm A) 18, osiem wyrzutni rakiet 9M311, radar naprowadzania 3P87 i głowicę optroniczną. Zasadniczym komponentem zestawu broni mają być pionowe wyrzutnie systemu „Klub” N (prawdopodobnie dwa 8-prowadnicowe moduły). Rodzina „Klub” N dysponuje kilkoma typami pocisków kierowanych, w tym: przeciwokrętowe 3M54E „Alfa” o zasięgu 220 km, przeciwokrętowym 3M54E1 o zasięgu 300 km, pociskiem do zwalczania celów naziemnych 3M14E oraz raketotorpedą 91RE2, przenoszącą

58 lub AET (modyfikacja włoskiego modelu A 244S). Przed czołową ścianą sterówki umieszczono 12-lufową wyrzutnię RBU 6000 kal. 213 mm. Jest ona przystosowana do strzelania bombami RBG 60 oraz pociskami 9OR „Zapad” z aktywnym hydroakustycznym systemem samonaprowadzania (zasięg bomby 4,3 km, zasięg pracy głowicy 130 m). Efektywność systemu ZOP wzmocnią śmigłowce pokładowe NALH „Dhruv”, w ilości dwóch na okręt. „Dhruv” ma zasięg ok. 400 km z ładunkiem bojowym 1 500 kg. Na bocznych punktach podwieszeń można zainstalować dwie szt. broni, np. bomby głębinowe, torpedy APR 2 kal. 350 mm lub A 244S, a nawet pociski przeciwokrętowe „Sea Eagle” lub Ch 35 „Uran”.

System elektroniki bojowej najnowszych eskortowców Indian Navy reprezentować ma najlepsze światowe osiągnięcia w tej dziedzinie. Podstawowe urządzenie, tzw. „system zarządzania walką”, będzie pochodzić z krajowych wytwórni lub ewentualnie z importu. W pierwszym przypadku chodzi o system EMCCA opracowany przez Bharat Electronics Ltd. (BEL). Podstawowe sensory to: radar dozoru przestrzeni powietrznej i morskiej BEL RAWL 02 (Signaal LW 08), radar MR 760

pomocą holowanej pułapki antytorpedowej BEL TOTED (Graseby Marine Type 182).

## JAPONIA

### Nowe kutry raketowe

W dniu 25 marca 2002 r. wcielono do służby kutry raketowe *Hayabusa* (PG-824) i *Wakataka* (PG-825). W marcu roku 2003 do służby wejdą *Otaka* (PG-826) i *Kumataka* (PG-827) w 2004 dwa kolejne o sygnaturach PG-828 i 829.

Wszystkie jednostki buduje stocznia Mitsubishi w Simonoseki. Po zakończeniu budowy całej serii PG-826, -827 i -828 utworzą 2 Dywizjon Kutrów Rakietowych w bazie Mizuru, natomiast PG-826, -827, -829 3 Dywizjon w bazie Sasebo.

Te nowoczesne jednostki zbudowane w oparciu o technologię „stealth” posiadają wyporność standardową 200 t, a podane dotychczas wymiary wynoszą: długość 50,10 m; szerokość 8,40 m, i zanurzenie 1,70 m. Jako napęd wykorzystano na kuterach trzy turbiny gazowe General Electric LM 2500 GO7 zbudowane na amerykańskiej licencji przez koncern Ihi. Ich łączna moc wynosi 11 912 kW (16 200 KM), wyloty spalin zabudowano na rufowej nadbudówce. Powyższa moc siłowni pozwala na osiągnięcie maksymalnej prędkości



## Z ŻYCIA FLOT

kości 44 w, tym razem jednak zamiast tradycyjnych śrub napędowych zastosowano pędniki strugowodne.

Uzbrojenie główne składa się z czterech 4-prowadnicowych wyrzutni Mk 141, mieszczących pociski przeciwokrętowe SSM-1B japońskiej produkcji, zamontowanych na rufie prostopadle do burt. Do zwalczania celów morskich, lądowych i powietrznych w części dziobowej zabudowano armatę kal. 76 mm OTO Breda Super Rapid budowaną przez koncern Japan Steel Works na włoskiej licencji. Jest to najnowszy jej model posiadający osłonę wieży dostosowaną do technologii „stealth”. Całość uzbrojenia uzupełniają dwa wkm-y Browning kal. 12,7 mm których podstawy znajdują się po bokach masztu.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar dozoru morskigo OPS-18-3, radar nawigacyjny OPS-20, radar naprowadzania FCS-2-31 armaty 76 mm, system optroniczny OAX-2. System WRE składa się z urządzenia NOLR-9B oraz dwóch 6-rurowych wyrzutni Mk 137 kal. 130 mm celów pozornych Mk 36 SRBOC. Wyposażenie to uzupełniają dwa systemy nawigacji SATCOM, ich kopułki zabudowano rufowych na narożnikach spardecku. Wszelkie dane z tych systemów zbierają się w centrali dowodzenia OYQ-8B z systemem wymiany informacji Link 11.

Załoga liczy 21 oficerów i marynarzy, ponadto istnieje możliwość zaokrętowania 10 żołnierzy sił specjalnych.

### Na horyzoncie niszczyciele *Kongo Kai*

Rząd w Tokio postanowił rozpocząć budowę kolejnych wielkich niszczycieli rakietowych (de facto krążowników rakietowych) obrony powietrznej, oznaczonych symbolem DDG-177, na co preliminował już wstępne środki na rok budżetowy 2002. Nowe okręty, nie przypadkowo określone nazwą typu jako *Kongo Kai* czyli „Kongo Mod.”, powstają na bazie doświadczeń uzyskanych w procesie projektowania i w trakcie eksploatacji ich bezpośrednich poprzedników, czyli niszczycieli *Kongo*, *Kirishima*, *Myōkō* i *Chōkai* DDG-173-176). Sądząc z opublikowanych do tej pory rysunków typ DDG-177 ma taki sam kadłub, nadbudówkę dziobową, napęd i linie teoretyczne. Zasadniczą różnicą jest ustawienie dwóch równoległych hangarów na rufie, tuż

przy burtach na wysokości do tychczasowych pionowych wyrzutni pocisków kierowanych „Standard” i ASROC VL. Rufowe wyrzutnie Mk 41 zostały jednocześnie podniesione i znajdują się teraz pomiędzy wzmiankowanymi hangarami dla śmigłowców ZOP (a nie wewnątrz kadłuba). Innym zauważalnym ulepszeniem jest rezygnacja z tradycyjnego masztu kratownicowego na rzecz trójnożnego masztu wykonanego z belek o przekroju V, analogicznego w kształcie do konstrukcji zastosowanej na amerykańskich niszczycielach ty-

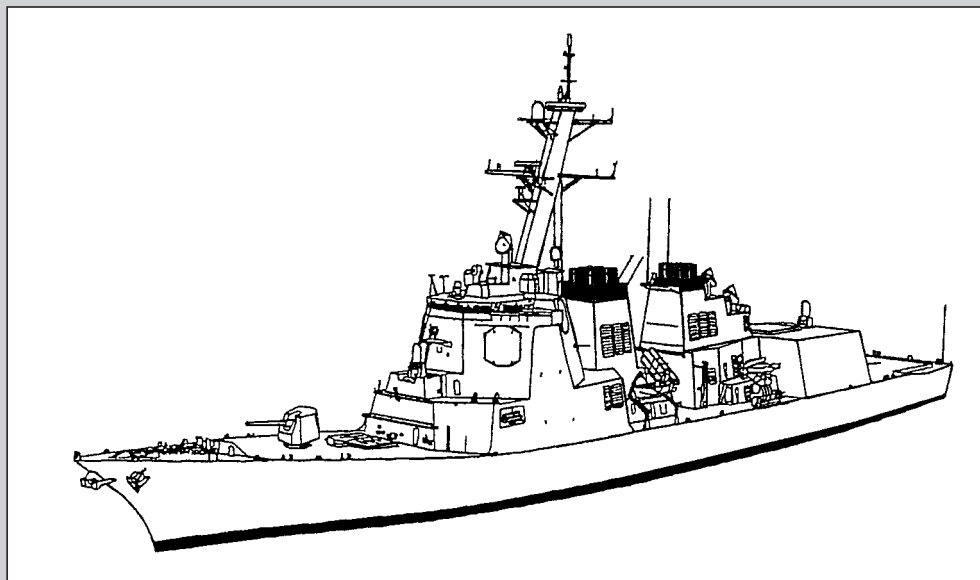
pujące modele broni: dziobowa armata uniwersalna Mk 45 Mod 4 (L/62) o donośności pociskiem zwykłym 37 km i specjalnym (ERGM) do 116 km (sic!), dwa zestawy przeciwrakietowe 6 x 20 mm Mk 15 Mod 1 „Vulcan/Phalanx” ustawione przed nadbudówką dziobową i na dachu hangarów lotniczych, dwie trzyrurowe wyrzutnie Type 68 (Mk 32) dla 324 mm torped ZOP, osiem kontenerów startowych dla pocisków przeciwokrętowych SSM 1B, osiem 8-prowadnicowych pionowych wyrzutni Mk 41 Mod 2 (po 4 na dziobie i rufie) przy-

modernizacji floty japońskiej z lat osiemdziesiątych mówiły o konieczności budowy właśnie 8 okrętów typu *Kongo*, jednakże program ten ograniczono o połowę na początku lat dziewięćdziesiątych ze względu na poważne cięcia w budżecie obronnym Japonii, spowodowane niespodziewanym rozpadem Układu w Warszawskiego i ZSRR.

### KOLUMBIA

#### Nowe jednostki rzeczne

Trwa budowa w stoczni Marynarki Wojennej w Cartagenie serii 12 nowych patrolowców



Przewidywany wygląd niszczycieli typu *Kongo Kai*.

Rys. „Ships of the World”

pu *Arleigh Burke* (DDG-51). Przednia część nadbudowy dziobowej została podniesiona przy burtach o jeden pokład w celu umieszczenia niszczycieli dla aparatów torpedowych. Dobrze widoczną zmianą w sylwetce okrętu jest także wymiana włoskiej armaty OTO Breda kal. 127 mm na najnowsze działo amerykańskie Mk 45 Mod 4 tego samego kalibru. Podstawowe dane techniczne platform niszczycieli typu *Kongo Kai* przedstawiają się następująco: wyporność standardowa 7 770 ts, wyporność pełna ok. 9 000 ts, wymiary kadłuba — długość 161 m, szerokość 21 m, wysokość kadłuba 12 m i zanurzenie 6,30 m (10 m z gruszką dziobową), siłownia w układzie COGAG z czterema turbinami gazowymi LM 2500 o łącznej mocy 73 530 kW (100 000 KM), dwie śruby nastawne, prędkość „oficjalna” tylko 30 w, zasięg pływania 4 500 Mm przy 20 w, załoga 300 ludzi.

Ostateczny zestaw uzbrojenia tworzyć będą najpewniej nastę-

posowanych do strzelań pociskami RIM 66L/M „Standard” SM 2MR, RIM 7M „Sea Sparrow”, RIM 162A/B „Evolved Sea Sparrow”, rakietotorpedami RUM 139 ASROC VL itd. (w przyszłości mogą to być nawet nowe pociski „Standard” SM 3 Block 0 o zasięgu ponad 150 km i zdolności zwalczania bardzo szybkich rakiet balistycznych), dwa śmigłowce Sikorsky/Mitsubishi SH 60K oraz co najmniej cztery wyrzutnie Mk 137 dla celów pozornych (Mk 36 SRBOC).

Jak się wydaje całe wyposażenie elektroniczne bójowe nie będzie się zbytnio różnić od zestawu stosowanego na typie *Kongo*.

Program budowy niszczycieli przeciwlotniczych *Kongo Kai* z całą pewnością liczy 4 okręty, gdyż w bieżącej dekadzie muszą one zastąpić wszystkie starsze niszczyciele rakietowe, pływające obecnie w składzie czterech oceanicznych flotylli eskortowych. W tym miejscu warto przypomnieć, że pierwotne plany

rzecznych określanych jako typu *Nodriza* przeznaczonych do służby na rzekach Orinoko i Meta. Trzeba pamiętać, że na tych pokrytych dżunglą i pozbawionych dróg obszarach trudno jest utrzymać państwową kontrolę. Dlatego rejon ten został opanowany przez kartele narkotykowe i lewacką partyzantkę. Jedyne dostępne szlaki są więc rzeki oraz ich odnogi, dlatego ten kto panuje nad nim kontroluje cały rejon.

W służbie znajdują się już 3 patrolowce: *C<sup>o</sup> Wilson Londoño* (146), *Araujo* (147) i 148. Według skąpych informacji wyporność pełna wynosi 260 t, długość maksymalna 38,40 m; szerokość 9,50 m i zanurzenie 0,80 m. Jako napęd zastosowano dwa silniki wysokoprężne nieznanego typu o mocy 647 kW (880 KM), które pozwolą na osiągnięcie maksymalnej prędkości ok. 17 km/h (9 w). Uzbrojenie składa się z ośmiu wkm-ów Browning kal. 12,7 mm, na rufie okrętu znajduje się natomiast łą-





Wodowanie kolumbijskiego okrętu rzecznego CP Wilson Londoño.

fol. „Combat Fleets of the World 2002-2003”

dowisko dla lekkiego śmigłowca. Załoga ma liczyć 18 ludzi, dodatkowo istnieje możliwość transportu 82 żołnierzy z pełnym ekwipunkiem. Ciekawostką jest, że patrolowce posiadają pancierz burtowy o grubości 80 mm (!) oraz opancerzoną sterówkę.

## KOREA POŁUDNIOWA

### Duże okręty desantowe na horyzoncie

Stały wzrost gospodarki południowokoreańskiej, pomimo przejściowych kryzysów, powoduje zwiększenie ambicji „mocarstwowych” rządu w Seulu, czego dowodem mogą być liczne, zaawansowane technologicznie programy obronne, wdrażane z zaskakującą szybkością. Marynarka wojenna (Republic of Korea Navy/ROKN) obieciła o zamiarze budowy dwóch dużych okrętów desantowych kosztem 740 mln USD. Mają to być jednostki wzorowane wzorowanych na amerykańskiej klasie

LPD. Do realizacji tego zamierzenia wybrano na początku 2002 r. projekt koncernu Hanjin Heavy Industries, oznaczony symbolem LPX 19 000. Według niego okręt mieć będzie pełną wyporność aż 19 000 ts, długość całkowitą ok. 189 m i szerokość 26,20 m. System napędowy okrętu o mocy 26 470 kW (36 000 KM) zapewni prędkość maksymalną 22 w i ogromny zasięg pływania do 10 tys. Mm przy prędkości 10 w. LPX 19 000 przenosić ma grupę lotniczą złożoną z dużych śmigłowców transportowych CH-53E lub armijnych UH 60P „Black Hawk”. Nie wyklucza się też przyjmowania na pokład samolotów klasy VSTOL. W rufowym suchym doku przewiduje się miejsce dla dwóch poduszkowców desantowych klasy LCAC. Wewnętrzne pomieszczenia będą mogły przyjąć na dłuższy czas do 700 w pełni uzbrojonych żołnierzy. Dla obrony własnej okręt otrzyma przed pomostem wyrzutnie rakiet

RAM, natomiast na dachu hangaru zestaw obrony przeciwkietowej „Vulcan/Phalanx” kal. 20 mm. Ponadto będzie istniała możliwość instalacji kilku wkm-ów Browning kal. 12,7 mm na specjalnych podstawach. Załoga pokładowa i personel lotniczy mają liczyć ogółem 380 osób. Przewidywany termin wcielenia do aktywnej służby pierwszego opisanego okrętu desantowego to rok 2010.

## KOREA PÓŁNOCNA

### Technologia „stealth”

Pomimo gospodarczego i technologicznego zacofania siły zbrojne państwa północnokoreańskiego potrafią czasami zaskoczyć. Obecnie pojawiły się informacje o kutrze patrolowym zbudowanym według technologii „stealth”. Informacje o nim są bardzo oględne, gdyż okręt nie wypływa poza swoje wody terytorialne i nie udało się go sfotografować, chociaż Amerykanie na pewno posiadają jego fotografie satelitarne. Podaje się, że długość maksymalna kutra wynosi 30 m, wyporność w granicach 170-200 t, a prędkość maksymalna 50 w (!). Uzbrojenie składa się z dwulufowej wieży armat kal. 57 mm oraz dwulufowej kal. 37 (30 ?) mm. Wydaje się jednak, że okręt jest jednostką doświadczalną dla przyszłościowych północnokoreańskich jednostek tej klasy uzbrojonych w rakietę przeciwokrętową.

## ROSJA

### Flagowiec Flotylli Kaspijskiej

12 lipca 2002 r. w Stocznii im. A. Gorkogo w Zielonodolsku (Republika Tatarstan) wcielono do służby fregatę **Tatarstan**.

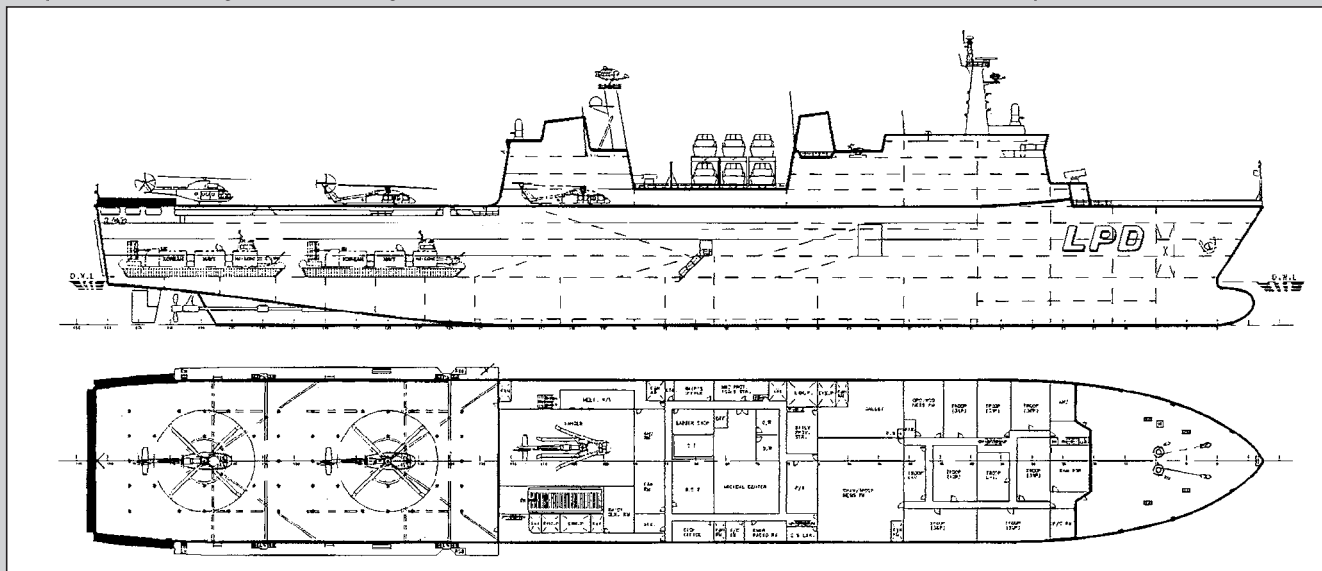
(eks-Jastreb, eks-SKR-200). Okręt nazywany żargonowo „tatarskim krążownikiem” skierowano do Astrachania, gdzie został jednostką flagową Flotylli Kaspijskiej. Koszt okrętu oszacowano na 100 mln USD.

Jest to jednostka typu *Gepard* (proj. 11660), której budowę rozpoczęto jeszcze w 1992 roku, a wodowano w lipcu 2003. Budowa tej jednostki do dzisiaj jest niejasna. Część źródeł mówi, że była ona budowana dla Indii, co wydaje się jednak bardzo wątpliwe. Bliższa prawdy będzie zapewne informacja iż była to budowa spekulacyjna.

Uwaga jaką zwraca rosyjskie kierownictwo polityczno-wojskowe na Flotyllę Kaspijską nie jest przypadkowa. Już w końcu kwietnia prezydent Władimir Putin odwiedzając Astrachań, powiedział: „...Marynarka wojenna na Morzu Kaspijskim wypełnia ważną funkcję związaną z zabezpieczeniem stabilności i bezpieczeństwa w strefie morza i przyległych akwatoriów. Znajdują się tam w końcu ogromne zasoby ropy naftowej i gazu ziemnego oraz ryby, które trzeba racjonalnie rozchodowywać i ochraniać. Wobec niepodzielności samego Morza Kaspijskiego państwa nadbrzeżne mają w tej kwestii różne zdanie, co prowadzi do incydentów zbrojnych i konfliktów. By temu zapobiec niezbędny jest silny czynnik wiążący, którym winna być właśnie Flotylla Kaspijska”. Na potwierdzenie tych słów w lipcu b.r. przeprowadzono wielkie manewry na Morzu Kaspijskim z udziałem Flotylli, piechoty morskiej i lotnictwa, łącznie 10 000 marynarzy i żołnierzy.

Plan południowokoreańskiego okrętu desantowego LPX 19 000.

rys. „Korean Defense Products Guide”





## Niemieckie okręty liniowe typu *Kaiser* cz. II

*Kaiserin* w pięknym ujęciu burtowym., 4.05.1914. fot. zbiory Siegfried Breyer

### Kalendarium służby okrętów

#### *Kaiser*

W zatwierdzonym Programie na lata 1909-1910 znalazły się środki na zmodernizowane okręty liniowe. Decyzja o budowie prototypu, określanego jako „Ersatz Hildebrand” w związku z planowanym zastąpieniem przestarzałego pancernika obrony wybrzeża noszącego tę nazwę, zapadła w maju 1909 roku, gdy Reichsmarineamt zawarł z posiadającą niewielkie doświadczenie w zakresie dużych okrętów, stocznia Kaiserliche Werft Kiel w Kilonii kontrakt na nową jednostkę.

Stępkę pod budowę okrętu położono na pochylni już we wrześniu 1909 roku, zaś dreadnot otrzymał numer stoczniowy 35. Prace montażowe przy jednostce, którą przewidywano na okręt flagowy dywizjonu, w związku z czym od razu przygotowano stosowne dla tej funkcji pomieszczenia, przebiegały sprawnie, dzięki czemu możliwe było dokonanie uroczystego wodowania dreadnotu, który otrzymał nazwę *Kaiser* (pol. „Cesarz”) w dniu 22 marca 1911 roku. Był to dzień urodzin cesarza Wilhelma II, który wraz z kanclerzem Rzeszy Theobaldem v. Bethmann-Hollweg, uczestniczył w uroczystości. Matką chrzestną okrętu została cesarska małżonka Auguste Victoria. Po zakończeniu prac wykończeniowych w dniu 1 sierpnia 1912 roku *Kaiser* pod dowództwem KptzS (kmdr) Georga v. Ammon

przystąpił do prób zdawczo-odbiorczych. W trakcie przeprowadzonych prób prędkości uzyskano moc siłowni 55 187 KM przy 279 obrotach śruby na minutę, co dało prędkość maksymalną 23,4 węzła.

W dniu 1 października dowództwo okrętu objął KptzS Friedrich v. Bülow, a 7 grudnia 1912 jednostka ukończyła pomyślnie wszystkie próby, co pozwoliło na oficjalnie przyjęcie jej do służby w Kaiserliche Marine i skierowanie do nowoutworzonego V Dywizjonu. Decyzję o powołaniu tego dywizjonu złożonego z okrętów typu *Kaiser* podjęto jeszcze w maju 1912. Portem macierzystym dywizjonu została Kilonia, stacjonował tam również nowy dreadnot, który przechodził intensywne szkolenie i zgrywanie załogi. W styczniu 1913 z uwagi na chorobę dowódcy okrętu, nastąpiła zmiana na tym stanowisku, które objął KptzS Ernst Ritter v. Mann Edler v. Tiechler. Jako okręt flagowy V Dywizjonu *Kaiser* w marcu-kwietniu 1913 uczestniczył w ćwiczeniach na Morzu Północnym, w kwietniu w strzelaniu na Bałtyku, a w maju w manewrach floty. W dniu 4 czerwca 1913 w czasie Tygodnia Kilońskiego (Kieler Woche) pokład okrętu liniowego wizytował cesarz Wilhelm II w towarzystwie przybyłego z wizytą na krążowniku *Amalfi*<sup>20</sup> króla Włoch Victora Emanuela.

W miesiącach lipcu-sierpniu 1913 dreadnot uczestniczył w tradycyjnym letnim rejsie na wody norweskie, w trakcie którego odwiedzono Balholmen, gdzie odsłonięto po-

mnik bohatera staronordyckich sag Frithjof. Sezon letni zakończono udziałem w wielkich jesiennych manewrach na przełomie sierpnia i września.

Pod koniec roku 1913, gdy do służby wchodziły już wszystkie okręty typu *Kaiser* dotychczasowy V Dywizjon przeformowano z dniem 1 października w III Eskadrę, której dowództwo objął kontradm. Ehrhard Schmidt. Z dniem 11 listopada 1913 *Kaiser* utracił na rzecz *Prinzregent Luitpold* funkcję okrętu flagowego Eskadry, wcześniej zaś, bo jeszcze we wrześniu kolejnym dowódcą dreadnotu został KptzS Adolf v. Trotha.

Dla praktycznego sprawdzenia w warunkach żeglugi oceanicznej sprawności nowego napędu turbinowego w dniu 7 grudnia 1913 roku utworzono w Wilhelmshaven specjalny „Detaszowany Dywizjon”, którego dowództwo objął dyrektor Akademii Marynarki Wojennej w Kilonii kontradm Hubert v. Rebeur-Paschwitz. W skład dywizjonu weszły dreadnoty *Kaiser* i *König Albert* oraz krążownik *Strassburg*<sup>21</sup>.

Innym, wcale nie mniej istotnym zadaniem dywizjonu, było zademonstrowanie

20. *Amalfi* — włoski krążownik pancerny, zbud. 1905-1909 Aestri Ponente, wyp. 9 832/ 10 401 t, dł. 140,5 m, szer. 21 m, zan. 6,9 m, masz. par. 20 000 KM, prędkość 23,5 w., uzbr.: 4 x 254 mm, 8 x 190 mm, 16 x 76 mm, 8 x 47 mm, 4 km, 3 wt kal. 450 mm, załoga 687 ludzi.

21. *Strassburg* — niemiecki krążownik lekki, zbud. 1910-1912 Wilhelmshaven, wyp. 4 570/5587 t, dł. 138,7 m, szer. 13,4 m, zan. 5,1 m, tur. par. 33 742 KM, prędkość 28,2 w., uzbr.: 12 x 105 mm, 2 wt kal. 500 mm, 120 min, załoga 354 ludzi.





niemieckiej obecności militarnej na obszarze afrykańskich kolonii oraz wśród mieszkańców Ameryki Łacińskiej, których spora część miała proniemieckie sympatie. Zespół opuścił ojczyste wody 9 grudnia 1913 roku, kierując się w pierwszej kolejności do niemieckich kolonii w Afryce Zachodniej. Okręty odwiedziły Lome w Togo, a następnie Victoria i Duala w Kamerunie. Kolejnym etapem był Swakopmund i Zatoka Lüderitz w niemieckiej Afryce Południowo-Zachodniej. Trasą przez Wyspę Św. Heleny dywizjon skierował się do Brazylii, osiągając 15 lutego 1914 roku Rio de Janeiro. Tam pokład *Kaiser* odwiedził prezydent Brazylii marszałek Hermes de Fonseca. Dalsza trasa rejsu wiodła przez Mar el Plata w Urugwaju, skąd dowodzący zespołem kontradm. v. Rebeur-Paschwitz skierował się na pokładzie krążownika *Strassburg* z oficjalną wizytą do Buenos Aires. Niestety w Argentynie admirała zmogła choroba wymagająca hospitalizacji, tak że w Montevideo obowiązki „gospodarza” wobec prezydenta Urugwaju pełnił dowódca *Kaiser* KptzS v. Trotha. Kontradm. v. Rebeur-Paschwitz ponownie objął dowództwo 14 marca, po czym niemiecki zespół opuścił Atlantyk by wokół przylądka Horn przejść na wody Oceanu Spokojnego, gdzie celem był port Valparaiso w Chile. Trasa powrotna zespołu wiodła przez Bahía

Blanco, Santos, Rio de Janeiro, gdzie krążownik *Strassburg* odszedł by już samodzielnie kontynuować rejs w rejonie Karaibów. Kolejnym przystankiem w drodze do Niemiec były Wyspy Zielonego Przylądka, Funchal na Maderze i Vigo w Hiszpanii. Okręty liniowe *Kaiser* i *König Albert* osiągnęły macierzystą Kilonię w dniu 17 czerwca 1914, kończąc tym samym trwający ponad pół roku rejs, w trakcie którego pokonano bezawaryjnie w trudnych warunkach oceanicznych około 20 000 Mm, co stanowiło doskonałą rekomendację dla wprowadzanego na duży niemieckich okrętach parowego napędu turbinowego. W dniu 24 czerwca rozwiązano „Detaszowany Dywizjon” i oba drednoty powróciły w skład III Eskadry.

Wydarzenia, jakie rozegrały się w Sarajewie 28 czerwca 1914 roku szybko doprowadziły Europę na krawędź wojny. W lipcu jeszcze *Kaiser* uczestniczył w manewrach Eskadry, pełniąc funkcję okrętu flagowego 2 Admirala Eskadry oraz odbył rejs na wody norweskie. W obliczu nieuchronnego konfliktu zbrojnego w początkach sierpnia 1914 *Hochseeflotte* przeprowadziła mobilizację. Wybuch I wojny światowej zastał okręt w składzie dowodzonej przez kontradm. Felix Funka III Eskadry, pełniąc od 2 sierpnia funkcję jednostki flagowej 2 Admirala Eskadry, którym był kontradm. Carl Schaumann.

Udział okrętu w bezpośrednich działaniach wojennych był teraz nierozłącznie związany z dużymi operacjami morskimi prowadzonymi przez siły *Hochseeflotte*, choć z uwagi na zdecydowaną przewagę liczebną *Royal Navy*, niemieckie akcje przeprowadzane były z rzadka, zaś flota realizowała głównie zadanie „Fleet in being”.

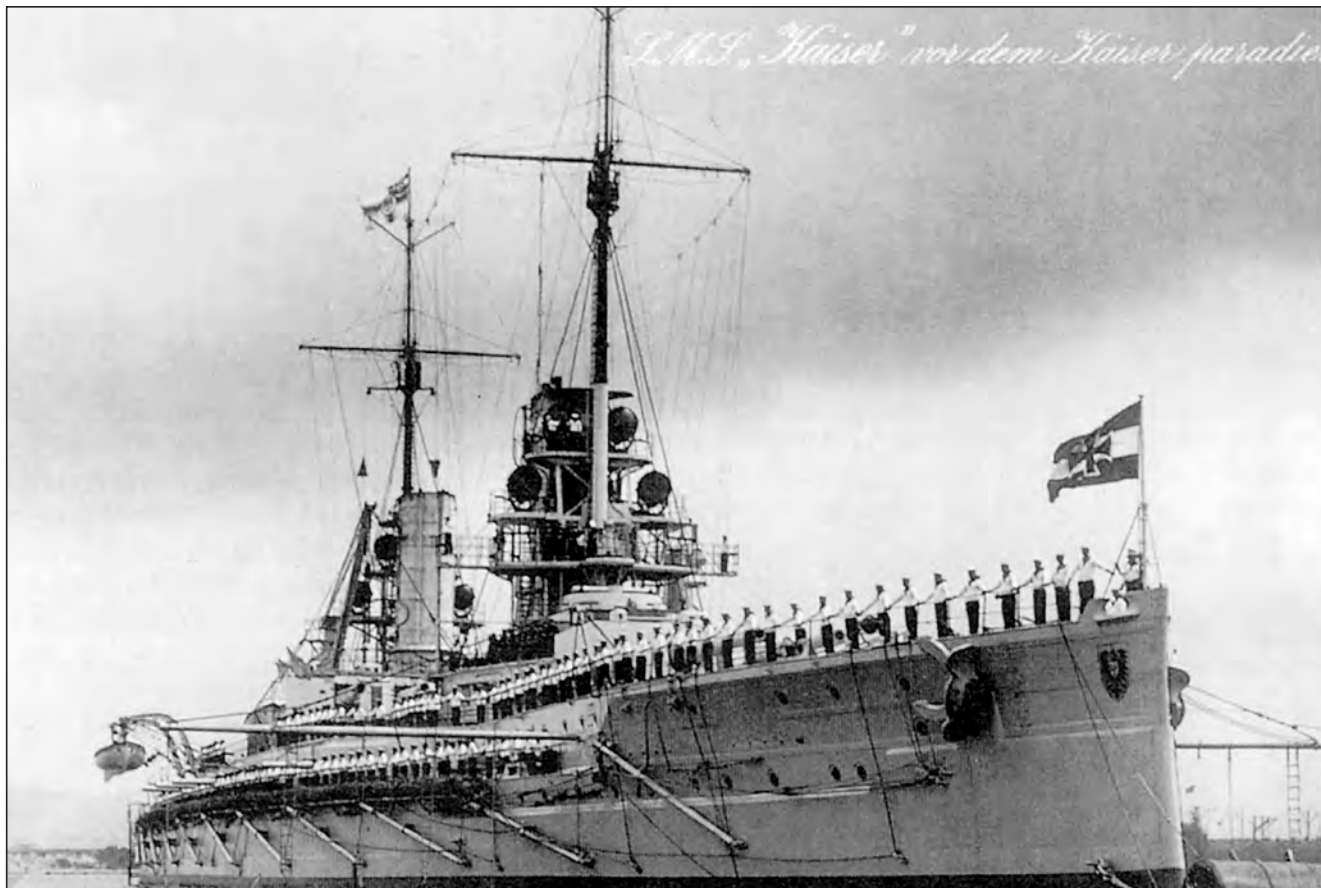
Pierwszą operacją bojową w której uczestniczył *Kaiser* było zabezpieczenie w dniach 2-3 listopada 1914 wypadu 1 Grupy Rozpoznawczej kontradm. v. Hipper przeciwko wybrzeżom brytyjskim, którego celem było ostrzelanie rejonu Great Yarmouth. W toku akcji nie doszło do przeciwdziałania brytyjskich sił ciężkich i niemieckie okręty powróciły bezpiecznie do Wilhelmshaven.

Do podobnej akcji, której celem był ostrzał Hartlepool, Scarborough i Whitby, doszło w dniach 15-16 grudnia 1914 roku. Tym razem operacja niemiecka została zaplanowana na większą skalę, bowiem zamierzano w jej toku związać walką i zniszczyć część sił *Royal Navy*, stąd też prócz obu grup rozpoznawczych uczestniczyły w niej również główne siły *Hochseeflotte* obejmujące 14 drednotów i 8 predrednotów<sup>22</sup>. W toku operacji poza przeprowadzeniem ostrzału

22. wg Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.

*Kaiser* w trakcie przyjęcia cesarza Wilhelma II w Kilonii, 4.06.1913.

fot. „Marine-Arsenal”





# I WOJNA ŚWIATOWA

miast na wybrzeżu doszło również do starcia sił lekkich obu stron, z którego zwycięsko wyszli Brytyjczycy. Do starcia sił głównych i tym razem nie doszło, mimo, że w pewnym momencie rankiem 16 grudnia 1914 dystans między przeciwnikami wynosił zaledwie 10 Mm.

W roku 1915 *Kaiser* nie uczestniczył w większych operacjach morskich, czemu nie należy się specjalnie dziwić, bowiem cała Hochseeflotte nie przejawiała większej aktywności, operując na Morzu Północnym co najwyżej w odległości 100-120 Mm od Helgolandu. W czasie gdy siły pod dowództwem adm. Hugo v. Pohl wyszły w morze w dniach 17-18 maja 1915, *Kaiser* znajdował się w stoczni w Kilonii w remoncie. Niska aktywność niemieckich sił ciężkich wynikała z braku sprecyzowanej ostatecznie koncepcji walki z Royal Navy, co było rezultatem sporu jaki toczył się między wielkim adm. Alfredem v. Tirpitz, zwolennikiem działań ofensywnych a stronnikami koncepcji „Fleet in being”, którą reprezentowali adm. v. Ingenohl i adm. v. Pohl, a po części i sam cesarz Wilhelm II, obawiający się dużych strat w bezpośrednim starciu z przeważającymi Brytyjczykami<sup>23</sup>.

W dniu 12 sierpnia 1915 roku *Kaiser* przestał pełnić funkcję jednostki flagowej 2 Admirala III Eskadry, bowiem zajmujący to stanowisko kontradm. Hermann Nordmann, przeniósł swoją flagę na nowy dreadnot *Markgraf*<sup>24</sup>.

W styczniu 1916 nastąpiła kolejna zmiana dowódcy okrętu, którym został KptzS Walter Frhr. v. Keyserlingk.

Operacje roku 1916 rozpoczęły się udziałem dreadnota wraz z pozostałymi „bliźniaczami” jednostkami w wypadzie sił Hochseeflotte w kierunku Hoofden przeprowadzonym w dniach 5 marca. W czasie akcji Niemcy nie napotkali brytyjskiej Grand Fleet, która po otrzymaniu informacji o ruchach nieprzyjaciela wyszła w morze. W rezultacie nie nawiązano kontaktu bojowego i siły obu stron po raz kolejny bezpiecznie powróciły do swych baz.

Następną operację przeprowadzono w dniach 24-25 kwietnia 1916 roku, a jej celem było ostrzelanie przez krążowniki I Grupy Rozpoznawczej kontradm. Friedricha Boedickera brytyjskich portów wschodniego wybrzeża Lowestoft i Yarmouth. Te działania o charakterze dywersyjnym miały na celu wsparcie tzw. „Powstania Wielkanocnego” skierowanego przeciw brytyjskiemu panowaniu w Irlandii. W czasie tych działań *Kaiser* należał do zespołu sił Hochseeflotte stanowiących dalekie ubezpieczenie prowadzących ostrzał krążowników.

Zwiększenie aktywności Hochseeflotte od początku 1916 roku wynikało w dużej

mierze z objęcia stanowiska jej dowódcy przez wiceadm. Reinharda Scheer, który był zwolennikiem działań o charakterze zaczepnym, wykonywanych także przez okręty nawodne.

Do kolejnej operacji z udziałem dreadnota, która przeszła do historii jako największe starcie sił nawodnych czasów I wojny światowej, doszło w dniach 31 maja-1 czerwca 1916 roku, zaś sama bitwa funkcjonuje w świadomości Niemców jako Skagerrak, a Jutlandia dla Brytyjczyków. Do starcia doszło w wyniku zupełnie przypadkowej zbieżności w czasie operacji zaczepnych zaplanowanych przez Niemców, którzy pragnęli ostrzelać Sunderland, a przy okazji zmusić do walki część sił Royal Navy i Brytyjczyków, którzy rajdem aż na wody Kattegatu zamierzali wywabić w morze okręty Hochseeflotte. Siły brytyjskie, dowodzone przez adm. Jellicoe liczyły 28 dreadnotów, 9 krążowników liniowych oraz mniejsze okręty, łącznie 151 jednostek, którym Niemcy przeciwstawili zespół 99 okrętów, w tym 16 dreadnotów, 6 predreadnotów i 5 krążowników liniowych, pod flagą wiceadm. Scheer<sup>25</sup>. *Kaiser* operował w składzie III Eskadry kontradm. Paula Behncke, jako okręt flagowy d-cy 6 Dywizjonu kontradm. Hermanna Nordmann.

Siły główne Hochseeflotte, w składzie których znajdował się okręt wszedł do akcji w dniu 31 maja około godz. 17.46, otwierając ogień do brytyjskich krążowników liniowych wiceadm. Beatty. Około godz. 19.20 *Kaiser* wraz z okrętami liniowymi 5 Dywizjonu zniszczył ogniem swych dział krążownik pancerny kontradm. Arbutnot — *Defence*, a ciężko uszkodził *Warrior*<sup>26</sup>. Z nastaniem zmroku główne siły niemieckie osłaniane przez desperacko walczące krążowniki liniowe, rozpoczęły odwrót do swych baz, niepokojone jedynie nielicznymi nocnymi atakami kontrtorpedowców przeciwnika.

W bitwie pod Skagerrakiem *Kaiser* wystrzelił ogółem 224 pociski kal. 305 mm, sam otrzymując 2 trafienia, które na szczęście nie spowodowały strat wśród załogi, ranny został tylko 1 marynarz. Uszkodzenia okrętu okazały się niegroźne, tak że pobyt w stoczni trwał krótko i już w sierpniu dreadnot powrócił do linii.

Do nowego starcia obu potęg omal nie doszło w trakcie następnego niemieckiego wypadu przeciw wschodnim wybrzeżom Anglii w dniach 18-20 sierpnia 1916, w którym uczestniczył już *Kaiser*. Tym razem celem starannie zaplanowanego ataku, z wykorzystaniem okrętów podwodnych, miał być Sunderland. Brytyjczycy, którzy dowiedzieli się o zamiarach przeciwnika wyprowadzili w morze gro sił Grand Fleet. Do starcia zespołów sił głównych obu stron po raz kolejny nie doszło, mimo, że rankiem 19 sierpnia

1916 znajdowały się one w odległości zaledwie 40 Mm, zaś prowadzone na morzu działania zmusiły Niemców do rezygnacji z zamiaru ostrzelania Sunderland i powrotu do baz. Sukces odniosły jedynie zabezpieczające operację U-booty, które zdołały zatopić 2 brytyjskie krążowniki.

Hochseeflotte wznowiła działalność dopiero w październiku, gdy w dniach 18-19 wyszła na wody Zatoki Helgolandzkiej kierując się ku Ławicy Dogger. W operacji tej uczestniczył również *Kaiser*. Kolejną operację przeprowadziły niemieckie siły główne w dniach 4-5 listopada 1916, a jej celem było ubezpieczenie akcji ratowania 2 U-bootów, które weszły na mieliznę u wybrzeży duńskiej Jutlandii. Działania te przeprowadzono bez kontaktu z siłami nawodnymi przeciwnika.

Z dniem 1 grudnia 1916 roku *Kaiser* wraz z pozostałymi dreadnotami tego typu przeszedł do IV Eskadry, gdzie pełnił funkcję jednostki flagowej 2 Admirala Eskadry.

Przez większą część roku 1917 jednostka nie brała udziału w operacjach bojowych, podobnie jak inne jednostki ciężkie Hochseeflotte, bowiem ciężar prowadzenia działań ofensywnych przerzucono na U-booty. W czerwcu 1917 stanowisko dowódcy *Kaiser* objął KptzS Max Loesch. W dniu 24 września 1917 dreadnot wszedł w skład specjalnego niemieckiego zespołu, którego zadaniem było przeprowadzenie operacji pod kryptonimem „Albion” polegającej na opanowaniu Wysp Moonsundzkich, zamykających wyjście z Zatoki Ryskiej na otwarty Bałtyk. Do wykonania zadania Niemcy zgromadzili znaczne siły pod dowództwem wiceadm. Ehrharda Schmidta, łącznie 351 jednostek bojowych i pomocniczych, w tym 10 okrętów liniowych, krążownik liniowy, 9 krążowników oraz 58 kontrtorpedowców<sup>27</sup>. *Kaiser* znajdował się w składzie IV Eskadry wiceadm. Wilhelma Souchon, jako jednostka flagowa 2 Admirala Eskadry, którego funkcje pełnił KptzS Hugo Meurer. Okręt opuścił Kilonię 24 września i przeszedł na wody Zatoki Gdańskiej, skąd 10 października dalej

23. wg Breyer S., *Die Schlachtschiffe der...* w roku 1915 wszystkie okręty liniowe typu *Kaiser* uczestniczyły w wypadach 17-18 kwietnia, 17-18 maja i 23-24 października, co nie znajduje potwierdzenia w innych źródłach.

24. *Markgraf* — niemiecki okręt liniowy zbud. 1911-1915 Brema, wyp. 25 390/29 200 t, dl. 175,4 m, szer. 29,5 m, zan. 8,3/9,3 m, tur. par. 31 000 KM, prędkość 21 w., uzbr.: 10 x 305 mm, 14 x 150 mm, 6 x 88 mm, 4 x 88 mm plot, 5 wt kal. 500 mm, załoga 1 136 ludzi.

25. wg Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza...*

26. *Defence* — brytyjski krążownik pancerny, zbud. 1908 wyp. 14 835 t, dl. 158,2 m szer. 22,7 m, zan. 7,7 m, masz. par., prędkość 23 w., uzbr.: 4 x 234 mm, 10 x 190 mm, 16 x 76 mm, 5 wt kal. 457 mm, załoga 903 ludzi.

*Warrior* — bryt. krąż. panc., zbud. 1907, wyp. 13 550 t, dl. 154,1 m, szer. 22,4 m, zan. 7,3 m, masz. par., prędkość 23 w., uzbr.: 6 x 234 mm, 4 x 190 mm, 24 x 47 mm, 3 wt kal. 457 mm, załoga 704 ludzi.

27. wg Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.





do Libawy. W dniu 12 października 1917 drednot zakotwiczył w Zatoce Tağa i rozpoczął ostrzał baterii nadbrzeżnej Hundsört, wspierając niemiecki desant. W dniach 13-14 października *Kaiser* zabezpieczał operacje trałowców na Zatoce Kassarskiej. O godz. 13.45 14 października okręt ostrzelał rosyjską kanonierkę *Chrabryj*<sup>28</sup>, która podjechała do brzegów Ozylii. Po chwili ogień przeniesiono na kontrtorpedowce, z których *Grom*<sup>29</sup> został trafiony pociskiem kal. 305 mm i unieruchomiony. Próby odholowania uszkodzonej jednostki wobec skoncentrowanego niemieckiego ognia nie powiodły się i kontrtorpedowiec zatonął na wodach Soel-sund. W dniu 16 października *Kaiser* ostrzeliwał rosyjskie baterie nadbrzeżne w rejonie przylądka Toffri na wyspie Dagö. W składzie specjalnego zespołu drednot znajdował się do 30 października 1917, po czym odszedł do Kilonii, którą osiągnął 2 listopada, a 7 tego miesiąca znalazł się na powrót na wodach Morza Północnego.

W dniach 17-17 listopada 1917 doszło do kolejnej bitwy na wodach Zatoki Helgo-landzkiej. W czasie tej operacji *Kaiser* wraz z „bliźniaczem” *Kaiserin* stanowił ubezpieczenie sił lekkich z 2 Grupy Rozpoznawczej kontradm. Ludwiga v. Reuter. W starciu w którym po stronie brytyjskiej uczestniczyły prócz krążowników również nowe wielkie krążowniki i krążownik liniowy został uszkodzony niemiecki *Königsberg* (II)<sup>30</sup>.

W dniu 2 lutego 1918 jednostka ubezpieczała krążownik *Stralsund*<sup>31</sup> uszkodzony w wyniku wejścia na minę, a między 23 i 25 kwietnia wzięła udział w ostatnim wypadzie zespołu Hochseeflotte w północnej części Morza Północnego, którego celem był wielki konwój zmierzający z Bergen w Norwegii do Firth of Forth. Wobec nie odnalezienia konwoju Niemcy powrócili do swych baz,

przerywając aktywność sił ciężkich praktycznie do końca wojny.

W sierpniu 1918 dowództwo *Kaiser* objął KptZS Hermann Bauer, zaś funkcję 2 Admirała Eskadry, którego flaga powiewała nad okrętem, kontradm. Ernst Goette. Przeprowadzono również przebudowę okrętu polegającą na zastąpieniu dotychczasowego masztu przedniego konstrukcją palowej nowym solidnym masztem rurowym o średnicy 2 m, zakończonym stanowiskiem obserwacyjnym i dalmierzem.

W obliczu nieuchronnie zbliżającego się końca wojny adm. Scheer ze swym sztabem opracował plan wielkiej, choć zdecydowanie desperackiej akcji zaczepnej Hochseeflotte przeciwko Royal Navy. Plan zakładał przeprowadzenie działań dywersyjnych, które miały sprowokować Brytyjczyków do wyjścia w morze wprost na czekające już U-booty, a dopiero potem po odpowiednim ich uszczupleniu, pod lufy ciężkich okrętów artyleryjskich. Realizację operacji przewidziano na dzień 30 października 1918, o zamiarach tych jednak z doniesień wywiadu wiedzieli już Brytyjczycy, którzy zawczasu zdążyli przygotować siły Grand Fleet. Niemiecki plan spalił na panewce z uwagi na rebelię zmęczonych wojną załóg okrętów liniowych, co zmusiło dowodzącego zespołem adm. v. Hipper do powrotu do baz.

W pierwszych dniach listopada 1918 rozruchy zrewolucjonizowanych marynarzy objęły większość dużych miast portowych, co szybko doprowadziło do rozszerzenia się zamieszek na całe Niemcy, a w konsekwencji 10 listopada do abdykacji cesarza Wilhelma II i jego wyjazdu do Holandii. W dniu 11 listopada 1918 weszło w życie podpisane w Rethondes koło Compiègne zawieszenie broni. Na mocy art. 23 tego dokumentu Niemcy zostały

zobowiązane do rozbrojenia i internowania floty.

Po usunięciu z pokładu amunicji, rozbrojone niemieckie okręty przeznaczone do internowania, wśród których znajdował się również *Kaiser*, opuściły 19 listopada 1918 Wilhelmshaven wychodząc w swój ostatni rejs. 21 listopada zespół, którym dowodził wiceadm. Ludwig v. Reuter, wszedł do Firth of Forth, gdzie na jednostkach opuszczono niemieckie bandery, po czym skierowano na kotwiczowisko Scapa Flow, które Alianci wyznaczyli na miejsce internowania. W dniu 25 listopada 1918 *Kaiser* zakotwiczył na zachód od wyspy Cava. Funkcję dowódcy internowanego i systematycznie pozbawianego załogi okrętu pełnił KptLt (kpt) Kurt Wippen.

Gdy późną wiosną 1919 dalszy los internowanych jednostek stał się oczywisty dla wiceadm. v. Reuter, rozpoczął on przygotowania mające zapobiec ostatecznemu przejściu okrętów przez Aliantów. Niemieckie okręty winny zostać zatopione przez własne szczątkowe załogi. Rozkaz zniszczenia okrętów wydano w dniu 21 czerwca 1919 roku i *Kaiser* o godz. 13.25 spoczął na dnie kotwiczowiska. Brytyjczycy podnieśli wrak z dna w dniu 20 marca 1929 i odholowali go do

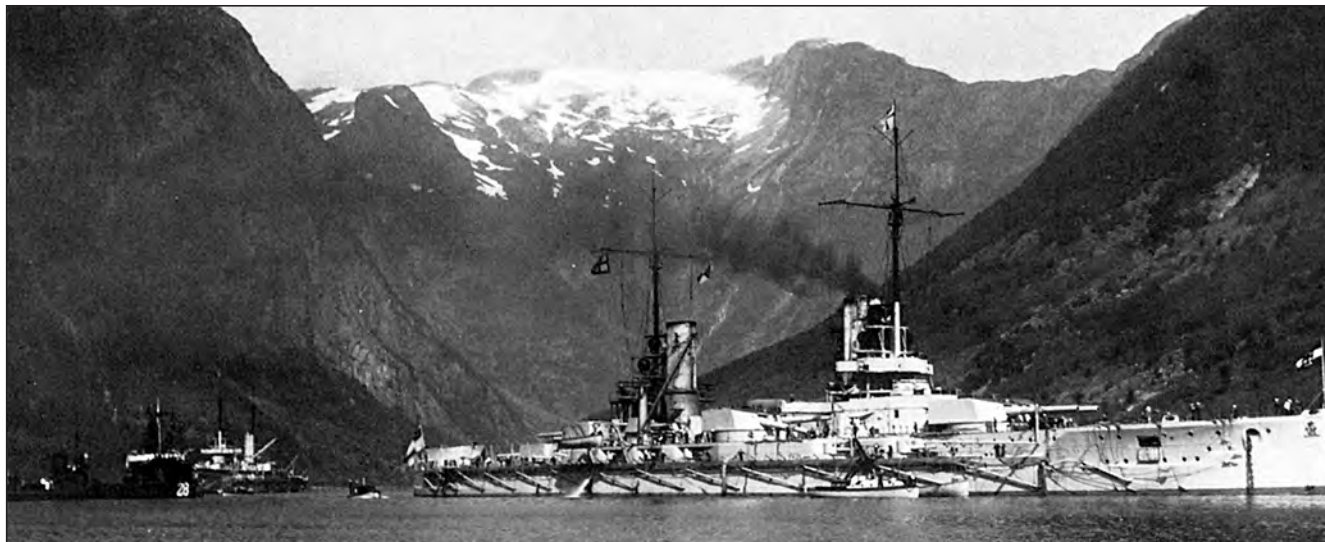
28. *Chrabryj* - rosyjska kanonierka, zbud. 1897, wyp. 1 735 t, dł. 72,2 m, szer. 12,7 m, zan. 3,7 m, masz. par., prędkość 14 w, uzbr.: 5 x 130 mm, 2 x 47 mm plot, 1 x 40 mm plot, załoga 199 ludzi.

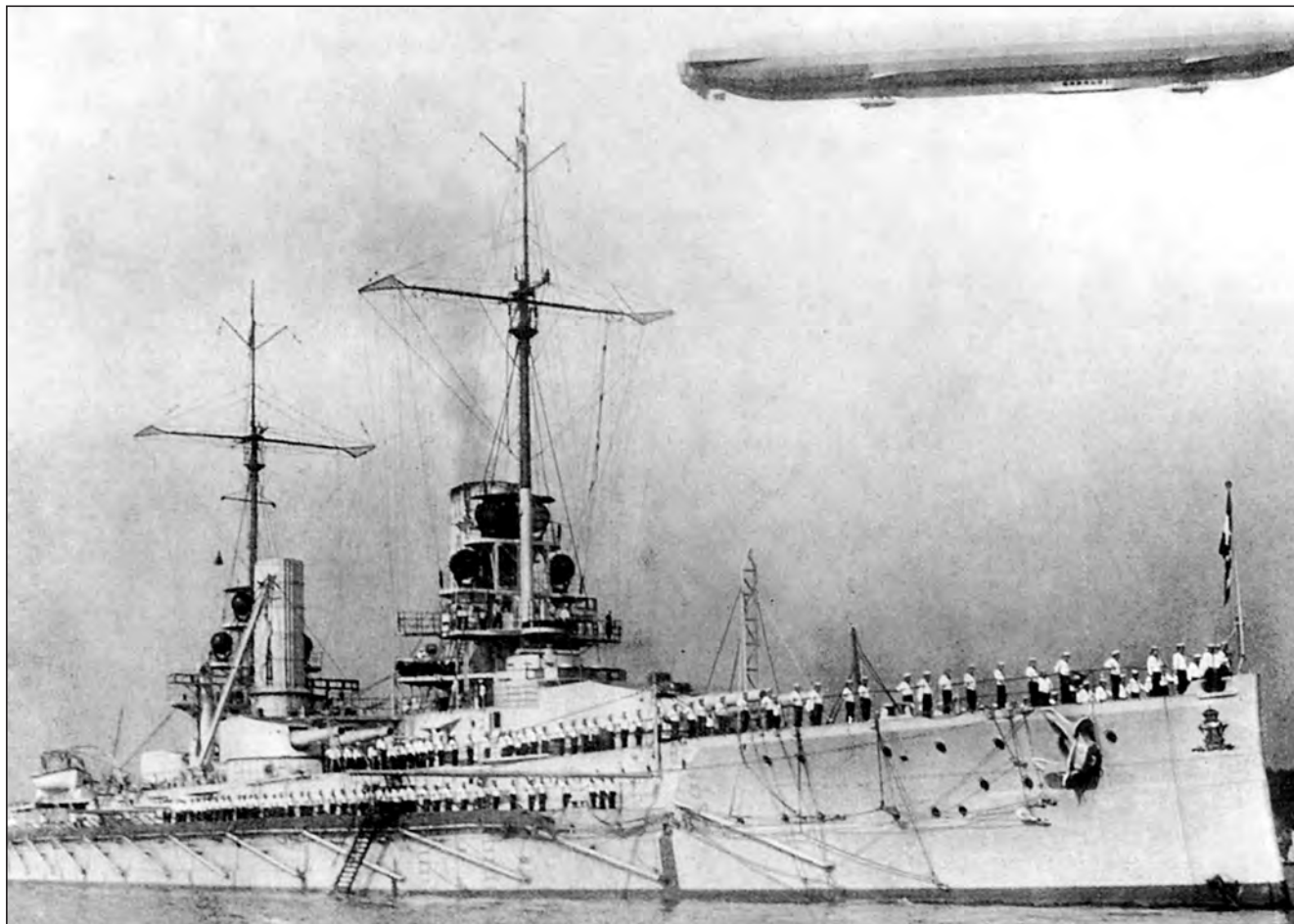
29. *Grom* - ros. kontrtorpedowiec zbud. 1915 Piotrogród, wyp. 1 260 t, dł. 98 m, szer. 9,3 m, zan. 3,0 m, tur. par. 30 000 KM, prędkość 32 w., uzbr.: 4 x 102 mm, 1 x 40 mm plot, 2 km, 9 wt kal. 457 mm, załoga 150 ludzi.

30. *Königsberg* (II) - niemiecki krążownik lekki, zbud. 1914-1916 Brema, wyp. 5 440/7 215 t, dł. 151,4 m, szer. 14,3 m, zan. 6 m, tur. par. 31 000 KM, prędkość 27,5 w., uzbr.: 8 x 150 mm, 2 x 88 mm plot, 4 wt kal. 500 mm, 120 min, załoga 475 ludzi.

31. *Stralsund* - niemiecki krążownik lekki, zbud. 1910-1912 Brema, tur. par. 35 515 KM, prędkość 28,2 w., - pozostałe dane jak *Strassburg*.

*Friedrich der Grosse* w jednym z norweskich fiordów na przełomie lipca i sierpnia 1913 roku. W czasie tego rejsu cesarz Wilhelm II spotkał się z norweskim królem Haakonem. Na drugim planie, z lewej, bliźniaczki *Kaiser*.





Sterowiec marynarki nad *Friedrich der Grosse*, fotografia przedwojenna.

fol. „Marine-Arsenal”

Rosyth, gdzie w roku 1930 został pocięty na złom.

## *Friedrich der Grosse*

Kontrakt na budowę okrętu liniowego określanego jako „Ersatz Heimdall” został zawarty we wrześniu 1909 roku ze stoczną A.G. „Vulcan” w Hamburgu. Nowa jednostka, dla której przewidziano nazwę *Friedrich der Grosse* na cześć króla Prus Fryderyka II Wielkiego, bardzo negatywnie zapisanego w dziejach Polski, otrzymała numer stocznio-owy 310.

Stępkę pod nowy dreadnot położono na pochylni w Hamburgu, gdzie był to pierwszy okręt liniowy tej wielkości, w dniu 26 stycznia 1910 roku. Prace stocznio-owe przebiegały sprawnie, co pozwoliło na wodowanie okrętu po prawie 18 miesiącach budowy, w dniu 11 czerwca 1911. Matką chrzestną „Wielkiego Fryderyka” została małżonka cesarskiego syna Augusta Wilhelma księżniczka Alexandra v. Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg<sup>32</sup>.

Po ukończeniu prac wykończeniowych rozpoczęto próby zdawczo-odbiorcze, w trakcie których przeprowadzono próby prędkości. Maksymalna moc siłowni *Friedrich der Grosse* wyniosła 42 181 KM, co

przy 272 obrotów śruby na minutę pozwoliło na uzyskanie prędkości 22,4 węzła. Dowództwo okrętu z chwilą jego ukończenia objął KptzS Theodor Fuchs.

Po wejściu do służby okręt początkowo wcielono do V Dywizjonu, jednak szybko został flagowcem całej Hochseeflotte, zastępując w tej funkcji predrednot *Deutschland*<sup>33</sup>. Funkcję jednostki flagowej pełnił nieprzerwanie od 22 stycznia 1913 do 14 marca 1917, gdy został zastąpiony przez nowszy i potężniejszy okręt liniowy *Baden*<sup>34</sup>. W dniu 30 stycznia 1913 podniósł na okręcie swoją flagę dowódca Hochseeflotte wiceadm. Friedrich v. Ingenohl, zaś 2 marca tego roku przeszedł do Wilhelmshaven, które na najbliższe 4 lata stało się portem bazowym. W związku z nową szczególną funkcją jednostkę wyposażono w rozbudowany specjalny pomost sygnałowy, wykorzystywany również w czasie parad, na rufowej nadbudówce, który zdemontowano w roku 1914 w związku z rozpoczęciem działań wojennych.

Z wiosną 1913 okręt flagowy Hochseeflotte rozpoczął intensywną działalność związaną z cyklem manewrów i ćwiczeń sił floty, jakie odbywały się na wodach Morza Północnego i Bałtyku, gdzie w końcu

kwietnia odbył próbne strzelanie artyleryjskie. W czasie „Tygodnia Kilońskiego” w czerwcu 1913 na pokładzie okrętu gościł włoski monarcha Victor Emanuel z królową Heleną. W drugiej połowie lipca i początkach sierpnia zespół niemieckich okrętów tradycyjnie gościł na wodach norweskich. W czasie tej wizyty doszło do spotkania cesarza Wilhelma II z norweskim królem Haakonem przy okazji odsłonięcia pomnika Frithjof.

W dniu 31 sierpnia 1913 rozpoczęły się jesienne manewry Hochseeflotte, w których po raz pierwszy wzięły udział 3 wodnosamoloty z Marineflugzeugabteilung Putzig (Puck) oraz sterowiec L-1. Ten ostatni w dniu 9 września 1913 uległ w rejonie Helgolandu w czasie burzy awarii, która spowodowała straty wśród jego załogi.

Rok 1914 rozpoczęto od ćwiczeń wykony-

32. wg Hildebrand H.H., Röhr O., Steinmetz H.O., *Die deutschen Kriegsschiffe - Biographien*, Ratingen bdw.

33. *Deutschland* - niemiecki pancernik, zbud. 1903-1906 Kilonia, wyp. 14 218 t, dł. 127,6 m, szer. 22,2 m, zan. 8,2 m, masz. par., prędkość 18 w., uzbr.: 4 x 280 mm, 14 x 170 mm, 20 x 88 mm, 6 wt kal. 450 mm, załoga 743 ludzi.

34. *Baden* - niemiecki okręt liniowy, zbud. 1913-1916 Danzig (Gdańsk), wyp. 28 525/32 200 t, dł. 179,4 m, szer. 30 m, zan. 8,4/9,4 m, tur. par. 48 000 KM, prędkość 21 w., uzbr. 8 x 380 mm, 16 x 150 mm, 4 x 88 mm plot., 5 wt kal. 600 mm, załoga 1 171 ludzi.





wanych zarówno przez pojedyncze okręty jak i zespoły czy związki taktyczne. Od końca marca Hochseeflotte weszła w fazę manewrów wiosennych, przeprowadzanych z udziałem U-bootów i sił powietrznych na Morzu Północnym i Bałtyku. Gdy z dniem 1 maja 1914 łączący te morza Kanał Cesarza Wilhelma (Kiloński) został dzięki służom i pogłębieniu udostępniony dla dużych okrętów nawodnych, ułatwiając tym samym swobodne przerzucanie sił między tymi akwenami Eskadry II i III stacjonowały w Kilonii, a Eskadra I i Grupa Rozpoznawcza w Wilhelmshaven.

W obchodach „Tygodnia Kilońskiego” w 1914 wzięła jeszcze udział brytyjska eskadra wiceadm. George Warrender, jednak przebieg wizyty został zakłócony tragicznymi wieściami z Sarajewa. W lipcu flagowiec wziął udział w ostatnim pokojowym rejsie na wody norweskie, po czym 29 tego miesiąca powrócił do Wilhelmshaven w związku z podjętą przez Niemców mobilizacją.

W chwili wybuchu I wojny światowej *Friedrich der Grosse* był okrętem flagowym Hochseeflotte, na pokładzie którego urzędował jej dowódca adm. Friedrich v. Ingenohl wraz ze swym sztabem pod dowództwem KptzS Ernsta Ritter v. Mann Edler v. Tiechler. Po mobilizacji w składzie floty znalazły się 3 Eskadry drednotów i predrednotów (I, II i III), kolejne 3 Eskadry grupujące jednostki starszych typów (IV, V i VI) oraz siły rozpoznawcze (I, II, III, IV i V Grupa) skupiające krążowniki, w tym liniowe i pancerne.

Akcje bojowe w których brał udział okręt flagowy wiązały się z przeprowadzanymi przez siły floty wypadami. Do pierwszej doszło w dniach 2-4 grudnia 1914 w czasie wypadu krążowników liniowych przeciwko Great Yarmouth, a kolejnej już 15-16 grudnia tego roku w toku operacji przeciw Hartlepool, Whitby i Scarborough. Do końca roku 1914 dokonano nieznacznej przebudowy przedniego komina jednostki, podnosząc jego wysokość o 1 m.

W lutym 1915 dowódcą Hochseeflotte został adm. Hugo v. Pohl. W tym roku *Friedrich der Grosse* uczestniczył w ramach sił ubezpieczających w kilku krótkich wypadach przeprowadzonych w środkowej części Morza Północnego. Były to akcje w dniach 17-18 kwietnia, 17-18 maja na Ławicy Dogger oraz 23-24 października na wysokości Horns Riff-Esbjerg<sup>35</sup>.

Kolejna zmiana na stanowisku dowódcy Hochseeflotte w styczniu 1916, gdy objął je wiceadm. Reinhard Scheer, zaowocowała wzrostem aktywności floty. W dniach 5-6 marca flota wyszła w kierunku Hoofden, jednak nie napotykając przeciwnika zawróciła do baz. W dniach 24-25 kwietnia siły

główne Hochseeflotte zabezpieczały wypad sił rozpoznawczych kontradm. Boedicker, których zadaniem było dywersyjne ostrzelanie Yarmouth i Lowestoft dla wsparcia antybrytyjskiego powstania w Irlandii. W czasie tej akcji również nie doszło do kontaktu bojowego z siłami Grand Fleet.

W dniach 31 maja i 1 czerwca 1916 roku doszło pod Skagerrakiem do największej bitwy sił nawodnych w czasie I wojny światowej. Działaniami sił niemieckich z pokładu *Friedrich der Grosse* dowodził wiceadm. Scheer. W czasie boju okręt przemieszczał się w szyku wraz z 1 Dywizjonem Okrętów Liniowych wiceadm. Ehrharda Schmidt. Po serii manewrów i wzajemnych uników o godz. 20.13 niemieckie zgrupowanie sił głównych pod przykryciem szarży krążowników liniowych KptzS Johannes Hartog, wykonało zwrot bojowy by o godz. 22.00 położyć się na kurs powrotny prowadzący na własne wody. W nocy 1 czerwca około godz. 01.07 odchodzące z pola walki drednoty 1 Dywizjonu wraz flagowcem Hochseeflotte natknęły się na uszkodzony wieczorem brytyjski krążownik pancerny *Black Prince*<sup>36</sup>. Otwarty z dystansu zaledwie 1 000 m metrów morderczy ogień artyleryjski spowodował po kilku minutach eksplozję i zatonięcie krążownika. Okręt flagowy sił niemieckich osiągnął bezpiecznie Wilhelmshaven w dniu 1 czerwca 1916 o godz. 15.00.

Konieczność usunięcia uszkodzeń, jakie otrzymały w bitwie pod Skagerrakiem okręty obu stron spowodowała, że floty no końca lipca 1916 nie były w stanie podjąć żadnych większych operacji bojowych. Kolejną akcją, tym razem skierowaną przeciwko brytyjskiemu Sunderland, siły niemieckie przeprowadziły już w dniach 18-20 sierpnia 1916. W jej toku zdołano jednak uniknąć starcia zespołów sił głównych, mimo że w pewnym momencie dzielił je od siebie dystans zaledwie 40 Mm. Następną akcją, której celem była Ławica Dogger, Niemcy wykonali w dniach 18-20 października 1916.

Z dniem 1 grudnia 1916 weszła w życie nowa struktura organizacyjna Hochseeflotte, którą tworzyły I, III i IV Eskadra Okrętów Liniowych oraz I, II i IV Grupa Rozpoznawcza.

Z dniem 14 marca 1917 „Wielki Fryderyk” przestał pełnić funkcję flagowca Hochseeflotte i został przydzielony do IV Eskadry, gdzie został nowym okrętem flagowym tego związku taktycznego. 18 marca 1917 swoją flagę na okręcie podniósł dowódca IV Eskadry wiceadm. Franz Mauve.

W roku 1917 flota niemiecka przez większą część roku pozostawała w bazach. Bezczynność w połączeniu z pogarszającymi się w miarę upływu wojny warunkami służby na okrętach i ostrą dyscypliną prowadziła do

wzrostu niezadowolenia wśród członków załóg. Stosunki panujące wśród kadry oficerskiej marynarki, gdzie istniały wyraźne różnice między korpusem morskim a pozostałymi, znalazły także przeniesienie na grunt posiadających bardzo liczną załogę drednotów. Szczególnie podatną na wpływy antywojennej propagandy socjalistów z USPD były załogi maszynowe, których trzon stanowili palacze, nie darmo nazywani „kulisami cesarza”. Trudne warunki służby, przy systematycznie zmniejszanych racjach żywnościowych i bardzo częstych nawet w portach uciążliwych pracach bunkrowych związanych z załadunkiem węgla, a z drugiej strony brak działań bojowych, a co dopiero zwycięstw na morzu, powodowały wzburzenie wśród załóg. Fala marynarskich wystąpień przetoczyła się przez pokłady jednostek IV Eskadry latem 1917 roku. Na *Friedrich der Grosse* doszło do niepokojów 4 i 5 oraz 11 i 12 lipca 1917. Dowództwo zareagowało bardzo szybko i zdecydowanie na oznaki niezadowolenia aresztując i stawiając przed sądem wojennym IV Eskadry 53 marynarzy uznanych za prowodyrów. W dniu 26 sierpnia 1917 pięciu z nich zostało skazanych na karę śmierci przez rozstrzelanie, a pozostali na długoletnie więzienie. Wśród skazanych na śmierć 3 było członkami załogi „Wielkiego Fryderyka”, byli to Erwin Sachse, Weber oraz Max Reichpietsch. Dwóch pierwszych ułaskawiono, zamieniając karę na 15 lat więzienia, natomiast Reichpietsch, który już wcześniej miał na sumieniu 14 kar dyscyplinarnych i wyrok sądu polowego, został rozstrzelany 5 września 1917 roku<sup>37</sup>. Reichpietsch oraz drugi z rozstrzelanych Köbis, stali się po II wojnie światowej patronami licznych ulic w obu ówczesnych państwach niemieckich. Swego rodzaju ironia losu polega na tym, że w dzisiejszym Berlinie nazwę „Reichpietschufer” nosi obecnie dawna ulica „Tirpitzufer”, przy której wcześniej urzędował szef Abwehry adm. Wilhelm Canaris.

W sierpniu 1917 dowództwo *Friedrich der Grosse* objął KptzS Johannes v. Lessel. Od września drednot znalazł się w składzie specjalnego zgrupowania floty utworzonego w celu opanowania Wysp Moonsundzkich na Bałtyku jako okręt flagowy nowego dowódcy IV Eskadry wiceadm. Wilhelma So-uchon. W praktyce działania okrętu sprostawały się do wsparcia ogniowego desantów i walki ogniowej z rosyjskimi bateriami nadbrzeżnymi. Na Bałtyku jednostka znajdowała się do 22 października, po czym 27

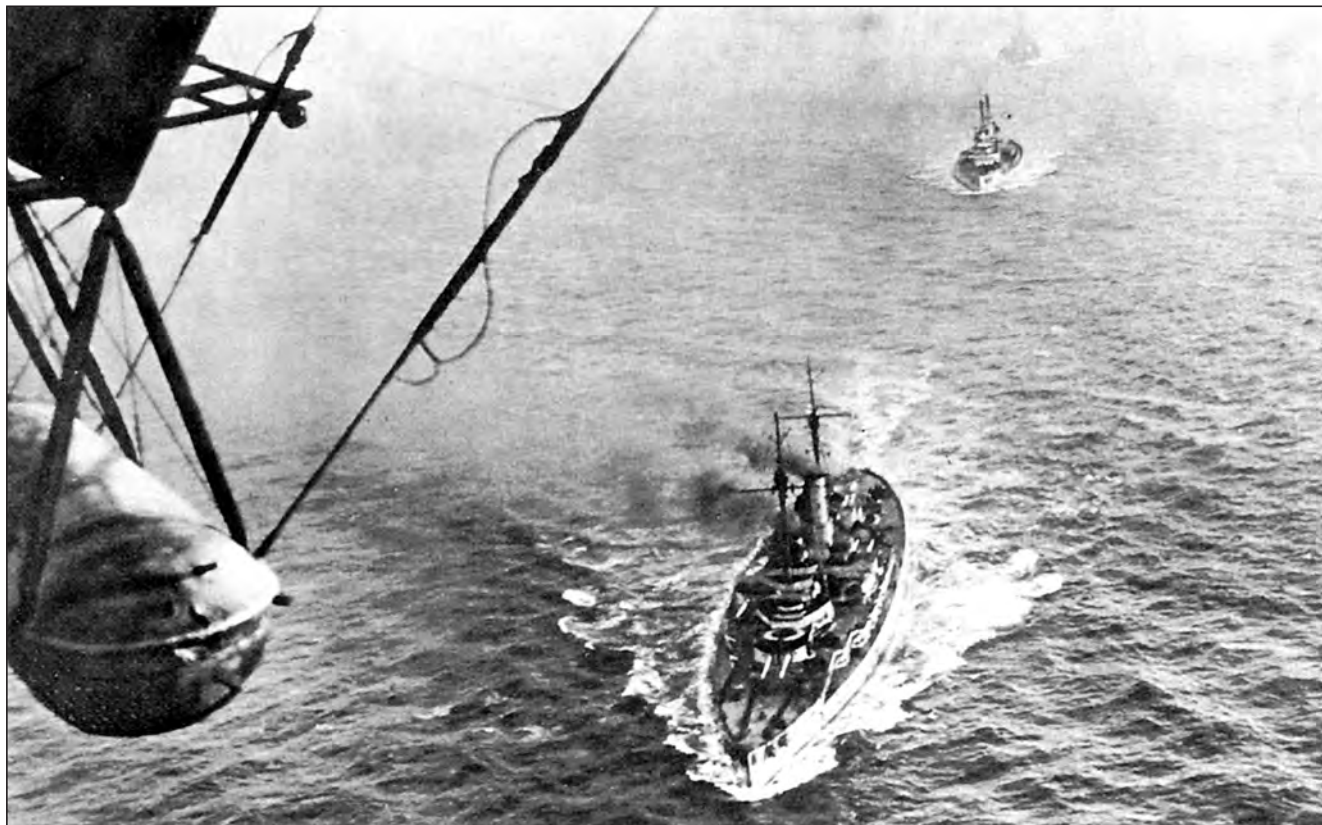
35. wg Koop G., Schmolke K-P, *Von der...*

36. *Black Prince* - brytyjski krążownik pancerny, zbud. 1906, wyp. 13 550 t, dł. 154,1 m, szer. 22,4 m, zan. 7,3 m, masz. par., prędkość 23 w., uzbr.: 6 x 234 mm, 10 x 152 mm, 20 x 47 mm, 3 wt kal. 457 mm, załoga 857 ludzi.

37. wg Koop G., Schmolke K-P, *Die Linienschiffe der Bayern-Klasse*, Bonn, 1996.



# I WOJNA ŚWIATOWA



Okręty liniowe typu *Kaiser* sfotografowane z pokładu sterowca w trakcie wojny.

fol. „Marine-Arsenal”

tego miesiąca wróciła na wody Morza Północnego.

W styczniu czasowo obowiązki dowódcy drednota pełnił KptzS Wilhelm Adelung, którego następnie zastąpił już jako stały dowódca KptzS Gustav Luppe. W dniach 23-25 kwietnia 1918 okręt uczestniczył wraz z innymi jednostkami IV Eskadry w ostatnim nieudanym wypadzie sił Hochseeflotte przeciwko konwojowi z Norwegii do Szkocji.

W roku 1918 dokonano przebudowy jednostki, zastępując dotychczasowy maszt przedni o konstrukcji palowej, nowym solidnym rurowym masztem o średnicy 2 m, zakończonym stanowiskiem obserwacyjnym i dalmierzem.

Do końca I wojny światowej okręt pozostawał bezczynnie w Wilhelmshaven. Dopiero w dniu 30 października 1918, gdy główne siły Hochseeflotte wyszły w morze dla przeprowadzenia desperackiego ataku na jednostki Royal Navy, znalazł się wśród nich także *Friedrich der Grosse*. Do ataku ostatecznie nie doszło z powodu buntu załóg części niemieckich okrętów liniowych, co zmusiło adm. v. Hippera do powrotu do baz.

Drednot znalazł się między okrętami, które Niemcy musieli poddać internowaniu na mocy postanowień traktatu o zawieszeniu broni, które weszło w życie 11 listopada 1918 roku. W dniu 18 listopada 1918 *Friedrich der Grosse* ostatni raz opuścił Wilhelmshaven jako jednostka flagowa całego przezna-

czonego do internowania zespołu. Funkcję flagowca pełnił aż do dnia 25 marca 1919 roku, gdy przejął ją krążownik *Emden* (II)<sup>38</sup>. Realizując rozkaz wiceadm. v. Reuter okręt został zatopiony przez szcztąkową załogę pod dowództwem KKpt (kmdr ppor) Ottomara v. Wachter na wodach Scapa Flow w dniu 21 czerwca 1919 roku o godz. 12.16.

Admiralicja brytyjska sprzedała w dniu 27 czerwca 1934 roku spoczywający na dnie wrak drednota firmie Cox & Danks Ltd. za kwotę 750 £. Wrak wydobyto na powierzchnię 29 kwietnia 1937, po czym 31 czerwca tego roku odholowano do Rosyth, gdzie został ostatecznie złomowany.

Dzwon okrętowy z pokładu *Friedrich der Grosse* został w dniu 30 sierpnia 1965 roku uroczystie przekazany przez Brytyjczyków w Faslane szkolnej fregacie Bundesmarine *Scheer*<sup>39</sup>.

## Kaiserin

Reichsmarineamt zawarł w końcu roku 1909 stanowiący realizację Programu 1910-1911 kontakt ze stocznia Howaldtswerke Kiel w Kilonii na budowę trzeciego nowego okrętu liniowego typu *Kaiser*, określonego jako „Ersatz Hagen”. Stępkę pod budowę jednostki położono na stoczniowej pochylni w lipcu 1910 roku. Drednot dla którego przewidziano nazwę *Kaiserin* (pol. „Cesarzowa”) otrzymał numer stoczniowej 530. Stoczniove prace montażowe przebie-

gały sprawnie, co pozwoliło na przeprowadzenie po 16 miesiącach budowy uroczystego wodowania okrętu. Miało ono miejsce w dniu 11 listopada 1911 roku w obecności cesarskiej pary, zaś matką chrzestną jednostki została cesarska córka księżniczka Victoria Luise v. Preussen. Po ukończeniu prac stoczniowych z dniem 14 maja 1913 „Cesarzowa” weszła formalnie do służby w V Dywizjonie. Funkcję pierwszego dowódcy okrętu objął KptzS Karl Sievers. W toku przeprowadzanych prób zdawczo-odbiorczych, które z uwagi na awarie układu napędowego przeciągnęły się w czasie, przeprowadzono między innymi próbę siłowni, uzyskując w listopadzie 1913 moc 41 533 KM przy 268 obrotach śruby na minutę, co dawało prędkość maksymalną 22,1 węzła.

Z dniem 13 grudnia 1913 roku, po ostatecznym ukończeniu wszystkich prób, drednot oficjalnie został wcielony do służby w nowo utworzonej III Eskadrze rozpoczynając intensywne szkolenie i zgrzywanie załogi. Jednostka uczestniczyła także w ćwiczeniach i manewrach Eskadry oraz floty, poczynając od przeprowadzonych w lutym na Morzu Północnym, poprzez majowe manewry do

38. *Emden* (II) - niemiecki krążownik lekki, zbud. 1914-1916 Brema - pozostałe dane jak *Königsberg* (II).

39. *Scheer* (eks-bryt. *Hart*) niemiecka fregata szkolna, zbud. 1943 Govan (Wielka Brytania), wyp. 1 925 t, dł. 98,25 m, szer. 12,46 m, zan. 3,02 m, tur. par., prędkość 18,25 w., uzbr.: 4 x 40 mm plot, załoga 142 ludzi.





wspólnych ćwiczeń floty na Bałtyku. W dniu 7 lipca 1914 wraz z innymi jednostkami III Eskadry *Kaiserin* odbyła rejs na wody norweskie, z którego powróciła 22 tego miesiąca. W dniu 25 lipca jako pierwszy niemiecki okręt tej wielkości „Cesarzowa” przeszła przez służę Brunsbüttel na zmodernizowanym Kanale Cesarza Wilhelma (Kilońskim) w kierunku Kilonii, potwierdzając tym samym przydatność tej drogi wodnej dla szybkiego przegrupowania jednostek między Morzem Północnym a Bałtykiem. 31 lipca tą samą drogą okręt powrócił do Wilhelmshaven, gdzie na Schilling-Reede zastała go w dniu 1 sierpnia 1914 roku mobilizacja.

Przebieg działań bojowych *Kaiserin* nie odbiegał w zasadniczy sposób od przedstawionych już wcześniej innych jednostek III Eskadry. W dniach 2-4 listopada 1914 była to osłona wypadu krążowników liniowych przeciwko Great Yarmouth, a w dniach 15-16 grudnia tego roku wypadu Hochseeflotte przeciwko Hartlepool, Whitby i Scarborough. W trakcie tych działań okazało się, że przygotowanie załogi okrętu wymaga jeszcze dalszego doskonalenia, w związku z czym w dniach między 23 a 29 stycznia 1915 dreadnot przeprowadzał ćwiczenia na względnie bezpiecznych wodach Bałtyku. W dniach od 31 stycznia do 20 lutego jednostkę poddano remontowi w stoczni Kaiserliche Werft w Wilhelmshaven, po zakończeniu którego powróciła do składu III Eskadry.

W roku 1915 *Kaiserin* uczestniczył w wypadach sił niemieckich w dniach 29 marca, 17-18 kwietnia oraz 22 kwietnia. W okresie między 24 kwietnia a 10 maja dreadnot ponownie ćwiczył na Bałtyku, by następnie wziąć znów udział w operacjach Hochseeflotte w dniach 17-18 i 29-30 maja, 10 sierpnia, 11-12 września oraz 23-24 października. Rok 1915 zakończono manewrami na Bałtyku w okresie między 5 a 20 grudnia.

Zmiana na stanowisku dowódcy Hochseeflotte, które w styczniu 1916 objął wiceadm. Scheer, doprowadziła do wzrostu aktywności sił nawodnych floty, która częściej niż to miało miejsce poprzednio, przeprowadzała duże operacje o charakterze zaczepnym. Już w dniach 5-6 marca 1916 *Kaiserin* wziął udział w wypadzie w kierunku Hoofden, a 2-3 kwietnia w kolejnym w kierunku Amrumbank. Kolejną dużą operacją było ubezpieczanie w dniach 24-25 kwietnia dywersyjnego wypadu I Grupy Rozpoznawczej, której celem było ostrzelanie Lowestoft i Yarmouth dla wsparcia antybrytyjskiego powstania w Irlandii.

„Cesarzowa” wzięła udział w największym starciu sił nawodnych w czasie I wojny światowej, jaką była bitwa pod Skagerrakiem w dniach 31 maja i 1 czerwca 1916 ro-

ku. Jednostka wchodziła w skład 6 Dywizjonu kontradm. Hermanna Nordmann (3 okręty liniowe typu *Kaiser*) III Eskadry kontradm. Paula Behncke. W dniu 31 maja około godz. 19.20 właśnie pod zmasowany ogień tego dywizjonu dostał się *Warspite*<sup>40</sup>, który został trafiony 13 pociskami kal. 305 mm, z których większość wystrzelono z *Kaiserin* i ciężko uszkodzony. W samym starciu niemiecka jednostka nie została uszkodzona, zaś w czasie bitwy wystrzeliła łącznie około 160 pocisków kal. 305 mm, co stawiało okręt na 7 miejscu wśród dreadnotów Hochseeflotte.

W sierpniu 1916 w dniach 18-20, okręt uczestniczył w kolejnej operacji zaczepnej, której celem miało być ostrzelanie Sunderland. Celu akcji Niemcy nie zdołali zrealizować, a w jej toku omal nie doszło do ponownego starcia sił głównych obu przeciwników. W okresie między 21 października a 2 listopada 1916 *Kaiserin* ćwiczył na wodach Bałtyku, by następnie powrócić na Morzu Północne. W dniach 18-20 października okręt uczestniczył w wypadzie sił Hochseeflotte na Ławicę Dogger. Ostatnią operacją roku 1916 z udziałem „Cesarzowej” było zabezpieczanie w dniach 4-5 listopada, operacji ratowania 2 U-bootów (*U 20* i *U 30*), które weszły na mieliznę u brzegów Danii na wysokości Bovbjerg.

Z dniem 1 grudnia 1916 roku wraz z innymi okrętami typu *Kaiser* jednostka weszła w skład IV Eskadry Okrętów Liniowych wiceadm. Franza Mauve.

Rok 1917 rozpoczął się od awarii, do jakiej doszło w dniu 14 marca, gdy okręt przechodząc Kanalem Cesarza Wilhelma na Bałtyk, gdzie miały się odbyć kolejne ćwiczenia, otarł się stępą o grunt, co spowodowało uszkodzenie kadłuba do wnętrza którego dostało się około 280 t wody<sup>41</sup>. Usuwanie uszkodzenia w stoczni Kaiserliche Werft w Kilonii trwało od 15 do 18 marca 1917. W okresie między 30 marca a 8 czerwca *Kaiserin*, znajdował się w bazach Morza Północnego, po czym przez prawie miesiąc do 2 lipca przeprowadzał ćwiczenia na Bałtyku. W lipcu 1917 stanowisko dowódcy jednostki objął KptzS Kurt Grasshoff.

Z nowym dowódcą dreadnot działał na wodach Zatoki Niemieckiej aż do września 1917, gdy znalazł się w składzie specjalnego zgrupowania Hochseeflotte dowodzonego przez wiceadm. Ehrharda Schmidt, utworzonego w celu przeprowadzenia operacji pod kryptonimem „Albion”, polegającej na opanowaniu Wysp Moonsundzkich. „Cesarzowa” opuściła Kilonię 23 września w kierunku Zatoki Gdańskiej, skąd 10 października przeszła w rejon Zatoki Taiga, gdzie wspierała ogniem desant oddziałów niemieckich. W ramach działań 12 październi-

ka okręt ostrzeliwał baterie nadbrzeżne Hundsört, a 14 i 15 tego miesiąca prowadził pojedynek ogniowy z baterią Zerel. Rejon Moonsundu jednostka opuściła 16 października, kierując się trasą via Danzig (Gdańsk) do Kilonii. W dniu 24 okręt znalazł się ponownie na Morzu Północnym. W dniu 17 listopada zespół składający się z *Kaiserin* wraz z „bliźniaczem” *Kaiser* pod dowództwem KptzS Grasshoff, stanowił ubezpieczenie II Grupy Rozpoznawczej<sup>42</sup>, która podjęła walkę z przeważającymi siłami Royal Navy dowodzonymi przez wiceadm. Pakenham w ramach tzw. Bitwy w Zatoce Helgołandskiej. Mimo posiadanej przewagi nie zdołali zniszczyć zespołu kontradm. v. Reuter, który ze stratami, ale zdołał wycofać się do swej bazy.

W okresie między 22 grudnia 1917 a 5 lutego 1918 dreadnot przechodził remont w stoczni w Kilonii. W styczniu 1918 dowództwo objął czasowo KptzS Walter Hildebrand, a następnie już stale KptzS Wilhelm Adelung.

Wraz z innymi jednostkami IV Eskadry *Kaiserin* uczestniczył w ostatnim dużym, choć nieudanym wypadzie Hochseeflotte przeciwko konwojowi norweskiemu w dniach 23-25 kwietnia 1918. Okręt wyszedł też w morze 29 października w związku z planowanym demonstracyjnym atakiem na siły Royal Navy, który na szczęście nie doszedł do skutku.

*Kaiserin*, podobnie jak inne nowoczesne okręty ciężkie Hochseeflotte znalazł się na liście jednostek przeznaczonych do internowania, zgodnie z warunkami podpisanego przez Niemcy zawieszenia broni. Po rozbrojeniu dreadnot opuścił Wilhelmshaven w dniu 19 listopada 1918, kierując się do Firth of Forth, a następnie 25 tego miesiąca do Scapa Flow. W dniu 21 czerwca 1919 roku szkieletowa załoga jednostki, dowodzona przez KKpt Arthura Viertel, dokonała zgodnie z rozkazem wiceadm. v. Reuter samozapalenia „Cesarzowej”, która poszła na dno między godz. 13.30 a 14.00 w odległości około 1 300 m na zachód od wyspy Cava.

Brytyjska admiralicia w dniu 1 listopada 1934 roku sprzedała za kwotę 750 £ spoczywający na dnie wrak okrętu liniowego firmie Cox & Danks Ltd. Wrak wydobyto 14 maja 1936, a następnie 27 sierpnia odholowano do Rosyth, gdzie został pocięty na złom do końca listopada.

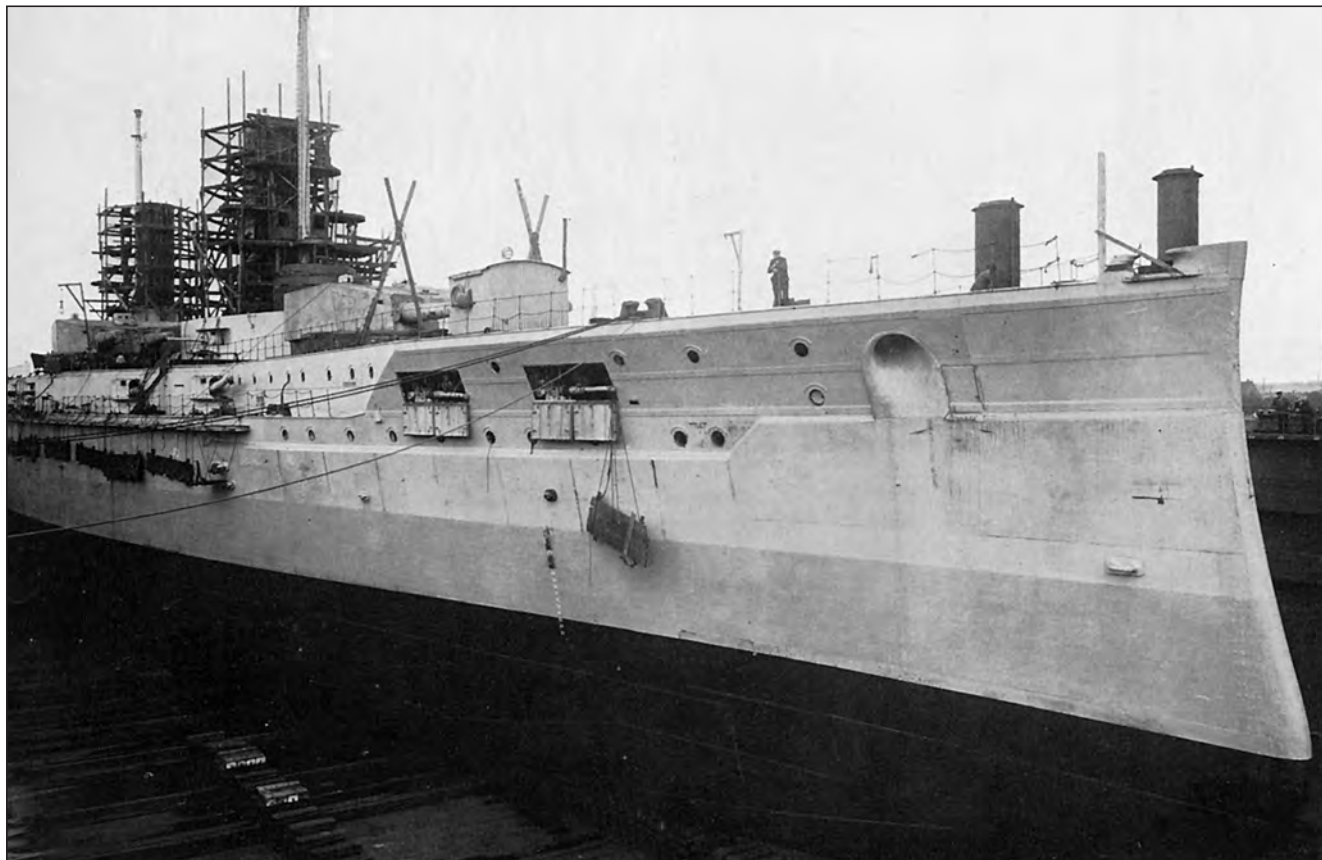
40. *Warspite* — brytyjski okręt liniowy, zbud. 1912-1915 Devonport, wyp. 29 150/33 000 t, dł. 196,8 m, szer. 27,6 m, zan. 8,8 m, tur. par. 75 000 KM, prędkość 25 w., uzbr.: 8 x 381 mm, 14 x 152 mm, 2 x 102 mm plot, 2 x 76 mm plot, 4 wt kal. 533 mm, załoga 951 ludzi.

41. wg Hildebrand H.H., Röhr O., Steinmetz H.O., *Die deutschen Kriegsschiffe...*

42. były to krążowniki *Königsberg* (II), *Nürnberg*, *Frankfurt* i *Pillau* pod dowództwem kontradm. v. Reuter.



# I WOJNA ŚWIATOWA



*König Albert* w doku stoczni Schichau w Gdańsku w trakcie prac wyposażeniowych.

fot. „Marine-Arsenal

## **König Albert**

Kolejny czwarty już okręt liniowy typu *Kaiser* został zamówiony przez Reichsmarineamt w końcu roku 1909 w ramach realizacji Programu 1910-1911 w stoczni F. Schichau Danzig (Gdańsk). Jednostka określona jako „Ersatz Aegir” otrzymała nazwę *König Albert* dla upamiętnienia króla panującego w Saksonii w latach 1873-1902. Stępkę pod budowę okrętu oznaczonego stoczniowym numerem 857, położono w dniu 17 lipca 1910 roku. Wodowanie jednostki nastąpiło po trwającej 21 miesięcy budowie na pochylni w dniu 27 kwietnia 1912 roku, a jego matką chrzestną została księżniczka Mathilde v. Sachsen w obecności króla Saksonii Friedricha Augusta v. Sachsen. Drednot po ukończeniu prac stoczniowych został oficjalnie w dniu 31 lipca 1913 włączony w skład sił zbrojnych. Stanowisko dowódcy objął KptzS Karl Thorbecke, po czym rozpoczęto próby zdawczo-odbiorcze. W czasie prób układu napędowego w październiku 1913 uzyskano moc silowni 39 813 KM przy 262 obrotach śruby na minutę, co dawało maksymalnie prędkość 22,1 węzła.

Po zakończeniu wszystkich prób i wstępnego zgrzywania załogi drednot wszedł do służby w III Eskadrze Okrętów Liniowych, jednak już 7 grudnia tego roku znalazł się w składzie „Detaszowanego Dywizjonu” kontradm. v. Rebeur-Paschwitz wraz z „bliź-

niaczym” *Kaiser* oraz krążownikiem *Strassburg*. Oficjalnym zadaniem dywizjonu było potwierdzanie niemieckiej obecności militarnej na obszarze kolonii afrykańskich oraz wśród państw Ameryki łacińskiej, a faktycznym przetestowanie nowego parowego napędu turbinowego zastosowanego na tych okrętach w warunkach długotrwałej żeglugi oceanicznej. Rejs, o którym szerzej wspomniano przy okazji omawiania *Kaiser*, trwał od 9 grudnia 1913 do 17 czerwca 1914, a w czasie jego trwania jednostka pokonała dystans około 20 000 Mm.

W związku z zaognieniem się sytuacji międzynarodowej po zamachu w Sarajewie drednot został zmobilizowany i przygotowany do nadchodzących działań wojennych.

Aktywność bojowa okrętu związana była z operacjami prowadzonymi przez III Eskadrę dowodzoną przez kontradm. Felixa Funke, którego 28 grudnia 1914 zastąpił wiceadm. Reinhard Scheer.

W drugiej połowie 1914 *König Albert* wraz z siłami głównymi Hochseeflotte ubezpieczał wypad krążowników liniowych przeciwko Great Yarmouth w dniach 2 listopada, a następnie podobną operację przeciwko Hartlepool, Whitby i Scarborough w dniach 15-16 grudnia.

W drugim roku wojny jednostka uczestniczyła w zasadzie zaledwie jedynie w kilku lo-

kalnych operacjach na obszarze Morza Północnego. Przez 6 dni między 11 a 16 lipca 1915 okręt pełnił funkcję flagowca 2 Admirala III Eskadry, którym był kontradm. Carl Schaumann.

Zmiana na stanowisku dowódcy Hochseeflotte w styczniu 1916 roku, które objął wtedy wiceadm. Scheer, spowodowała, że z wiosną zintensyfikowano działania zaczepne prowadzone przez siły nawodne floty. W dniach między 17 a 22 lutego 1916 *König Albert* ponownie pełnił funkcję jednostki flagowej 2 Admirala III Eskadry, którym był wówczas kontradm. Hermann Nordmann. Drednot uczestniczył w dniach 5-6 marca 1916 w wypadzie w kierunku Hoofden. Kolejną akcją było ubezpieczanie działań I Grupy Rozpoznawczej kontradm. Boedicker przeciwko brytyjski portom wschodniego wybrzeża Lowestoft i Yarmouth w dniach 24-25 kwietnia 1916, co miało wesprzeć powstanie w Irlandii.

Z uwagi na konieczność remontu 3 głównych kondensatorów pary, *König Albert* został w dniu 29 maja skierowany do stoczni Kaiserliche Werft w Wilhelmshaven, celem dokonania ich naprawy, którą ukończono 15 czerwca tego roku. Tym samym był jedynym dużym i nowoczesnym okrętem Hochseeflotte, który nie wziął udziału w bitwie pod Skagerrakiem w dniach 31 maja i 1 czerwca 1916 roku.





Jednostka uczestniczyła w przeprowadzonym przez Kaiserliche Marine w dniach 18-20 sierpnia wypadzie, którego celem miało być ostrzelanie Sunderland. Niemiecki zamiar nie został co prawda zrealizowany, ale tak Hochseeflotte jak Grand Fleet zdołały uniknąć ponownego starcia sił głównych, które obie strony wyprowadziły w morze. W dniach 18-20 października 1916 dreadnot uczestniczył również w wypadzie na Ławicę Dogger.

Po powrocie w początkach listopada z ćwiczeń III Eskadry na Bałtyku *König Albert* uczestniczył w zabezpieczeniu akcji ratowniczej 2 U-bootów, które weszły na mieliznę u wybrzeży Danii na wysokości Bovbjerg. W czasie tej operacji jednostka zdołała uniknąć uszkodzeń, które były udziałem 2 okrętów typu *König* biorących w niej udział. W dniu 6 listopada 1916 okręt bezpiecznie powrócił do ujścia rzeki Jade.

Po zmianach organizacyjnych przeprowadzonych w dniu 1 grudnia 1916 roku, jednostka, podobnie jak inne okręty typu *Kaiser*, weszła w skład IV Eskadry Okrętów Liniowych, dowodzonej przez wiceadm. Franza Mauve.

W pierwszej połowie roku 1917 dreadnot pozostawał bezczynnie w bazach, nie biorąc udziału w żadnej operacji bojowej. Latem zaczęła się karuzela zmian na stanowisku dowódcy okrętu liniowego, którymi kolejno byli przez 2 miesiące KKpt Ernst Arnold, potem krótko KptzS Ernst Ewers, a następnie przez kolejne 2 miesiące KKpt Paul Globig. W dniu 18 sierpnia dreadnot został skierowany do stoczni Kaiserliche Werft w Kilonii na remont, który trwał do 23 września. Po zakończeniu remontu dowództwo jednostki objął na nieco dłużej KptzS Eduard Varrentrapp.

Bezpośrednio po powrocie do służby *König Albert* został włączony do specjalnych sił Hochseeflotte przeznaczonych do przeprowadzenia operacji opanowania leżących na Bałtyku Wysp Moonsundzkich. Jednostka przeszła z Kilonii na wody Zatoki Gdańskiej, gdzie oczekiwała na dalsze rozkazy. 2 dnia 10 października została skierowana do rejonu działań, gdzie 12 tego miesiąca ostrzelała półwysep Sworbe, a następnie w dniach 14 i 15 baterie artylerii nadbrzeżnej Zerel. Dreadnot zdołał szczęśliwie uniknąć przeprowadzonych 14 i 16 października ataków torpedowych rosyjskich okrętów podwodnych. 16 października okręt odszedł do Zatoki gdańskiej dla uzupełnienia zapasu węgla, po czym powrócił w rejon Moonsundu do Zatoki Taga, by następnie szybko odejść do Kilonii, którą osiągnął 23 tego miesiąca.

W dniach 2 listopada 1917 jednostka pełniła na wodach Zatoki Helgolandzkiej funkcję flagowca 2 Admirala I Grupy Rozpo-

znawczej kontradm. Boedicker. Z kolei sam dowódca *König Albert* KptzS Varrentrapp w dniach między 5 a 27 listopada 1917 pełnił obowiązki 2 Admirala IV Eskadry. W grudniu 1917 dowództwo okrętu ponownie objął KptzS Ernst Ewers.

W dniach 23-25 kwietnia 1918 jednostka wzięła udział w ostatnim dużym, lecz nieudanym wypadzie sił ciężkich Hochseeflotte przeciwko norweskiemu konwojowi, choć nie znajduje to powszechnego potwierdzenia we wszystkich materiałach źródłowych<sup>43</sup>.

Przewidziany był także udział okrętu w niezrealizowanym desperackim ataku na siły Royal Navy, zaplanowanym na 30 października 1918. Do chwili podpisania w dniu 11 listopada 1918 roku zawieszenia broni kończącego działania zbrojne I wojny światowej, dreadnot pełnił służbę w ramach IV Eskadry w Wilhelmshaven, choć od 10 października powiewała już na nim czerwona flaga zrewolucjonizowanych marynarzy.

*König Albert*, podobnie jak wszystkie najnowocześniejsze jednostki Hochseeflotte, znalazł się na liście niemieckich okrętów podlegających internowaniu do czasu podpisania traktatu pokojowego z Niemcami. Po rozbrojeniu wraz z trzonem niemieckich ciężkich sił nawodnych, dreadnot opuścił na zawsze w dniu 19 listopada 1918 Wilhelmshaven, kierując się do Firth of Forth, a następnie 25 tego miesiąca na kotwiczowisko Scapa Flow wyznaczone na miejsce internowania.

Gdy w obliczu niekorzystnego przebiegu rozmów pokojowych Niemiec z Aliantami, dowódca zespołu wiceadm. v. Reuter wydał rozkaz zniszczenia internowanych okrętów, szkieletowa załoga dowodzonego przez KKpt. Ferdinanda Boehmer, dokonała samozatopienia *König Albert* w dniu 21 czerwca 1919 roku o godz. 12.54.

Admiralicja brytyjska w dniu 1 listopada 1934 roku sprzedała spoczywający na dnie wrak za kwotę 750 £ firmie Cox & Danks Ltd. Wrak wydobyto na powierzchnię 31 lipca 1935, a następnie 29 kwietnia 1936 przeholowano do Rosyth, gdzie został pocięty na złom.

## Prinzregent Luitpold

Program 1910-1911 przewidywał budowę piątej jednostki typu *Kaiser*, z tym jednak, że nie miała ona stanowić wiernej kalki swych wcześniejszych „bliźniaków”. W końcu 1909 roku Reichsmarineamt zawarł kontrakt na budowę nowej jednostki ze stoczną Germaniaerft Kiel w Kilonii. Dla okrętu określonego jako „Ersatz Odin” przewidziano nazwę *Prinzregent Luitpold* dla upamiętnienia księcia Luitpolda v. Bayern, regenta Królestwa Bawarii w latach 1886-1912. Na pochyl- ni stępkę pod budowę jednostki oznaczonej

stoczniowym numerem 182, położono w październiku 1910 roku.

Podstawowa różnica w stosunku do wcześniejszych okrętów typu *Kaiser* polegała na zamiarze zastąpienia zespołu turbin parowych poruszających środkową śrubę przez silnik wysokoprężny dużej mocy. Za przyjęciem takiego nowatorskiego rozwiązania przemawiała konieczność poprawy niskiej efektywności parowego napędu turbinowego, który przy małych prędkościach zużywał relatywnie dużo paliwa. „Książę-regent” był pierwszym przypadkiem zastosowania takiego mieszanego układu napędowego na pokładach okrętów Kaiserliche Marine. Producentem 6-cylindrowego (o średnicy cylindra 850 mm), dwusuwowego (skok tłoka 1 050 mm) silnika wysokoprężnego o projektowanej mocy 12 000 KM przy 160-170 obrotach wału na minutę były zakłady MAN w Norymberdze, jednak prace wiązały się z koniecznością pokonania szeregu poważnych problemów natury technicznej. Przede wszystkim nie zdołano uzyskać przewidzianej projektem mocy z 1 cylindra, która miała sięgać 2 000 KM, tymczasem do maja 1913 osiągnięto zaledwie 75% tej wielkości<sup>44</sup>.

Po 16 miesiącach budowy na pochylni w dniu 17 lutego 1912 nastąpiło uroczyste wodowanie dreadnotu, którego matką chrzestną została siostra następcy tronu Bawarii księżniczka Therese v. Bayern. Z uwagi na niekończące się problemy techniczne z prototypowym silnikiem wysokoprężnym, w dniu 14 czerwca 1913 Reichsmarineamt zrezygnował całkowicie z jego zabudowania na okręcie, w rezultacie czego *Prinzregent Luitpold* został ukończony i przyjęty do służby 19 sierpnia 1913 jedynie z 2 zespołami turbin parowych. Dowództwo nowej jednostki objął KptzS Karl Heuser. W czasie prób układu napędowego okręt osiągnął moc siłowni 38 751 KM przy 272 obrotach śruby na minutę, co dawało prędkość maksymalną na poziomie 21,7 węzła, a więc niewiele tylko niższą od pozostałych jednostek serii, dysponujących 3 zespołami turbin. Od początku służby przedni komin okrętu był wyższy o 1 m niż u pozostałych „bliźniaków” poza *Friedrich der Grosse*.

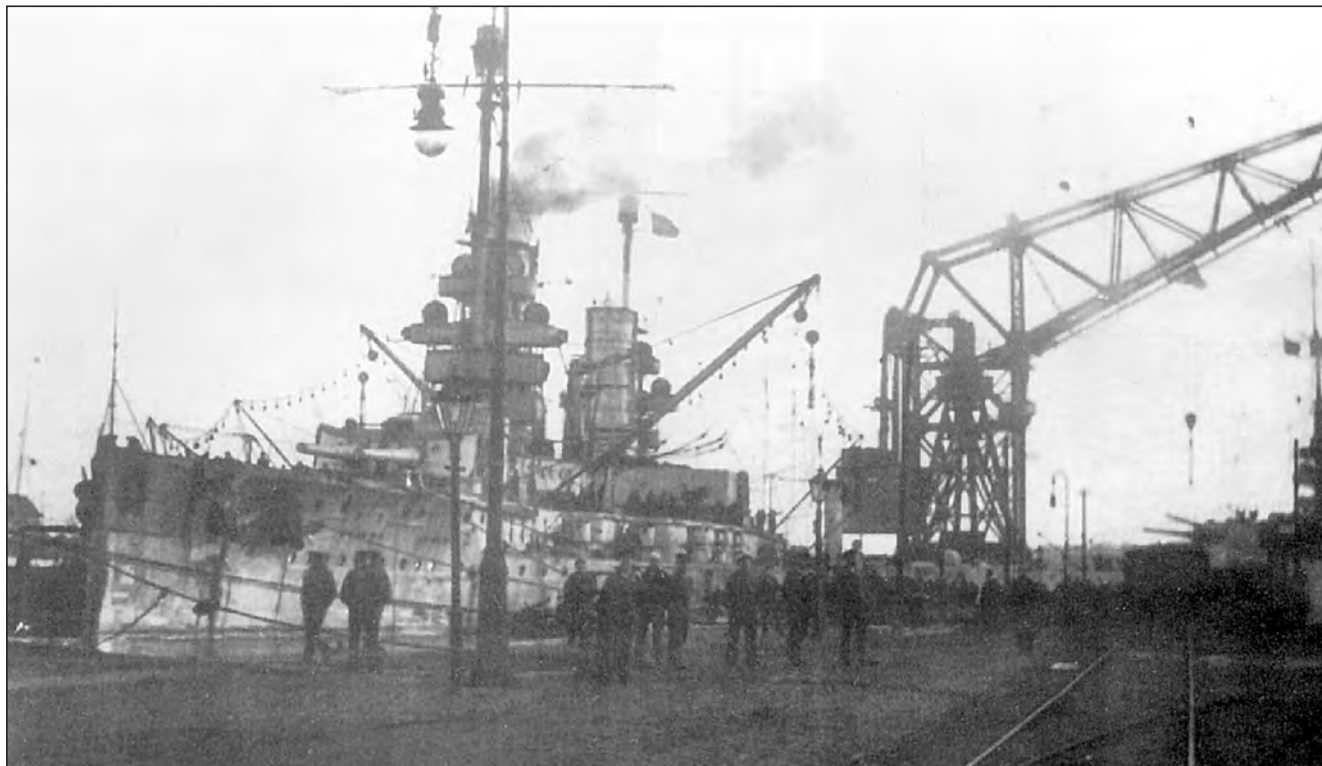
Próby zakończono w listopadzie 1913, a w dniu 11 tego miesiąca kontradm Christian Schütz, dowódca III Eskadry Okrętów Liniowych, skupiającej jednostki typu *Kaiser* (w grudniu 4 okręty), podniósł swoją flagę na dreadnocie, który od tej pory stał się flagowcem Eskadry.

43. brak informacji o udziale *König Albert* w operacji 23-25 kwietnia 1918, między innymi u Koop G., Schmolke K-P, *Von der Nassau...* i Hildebrand H.H., Röhr O., Steinmetz H.O., *Die deutschen Kriegsschiffe...*

44. wg Koop G., Schmolke K-P, *Die Linienschiffe...*



# I WOJNA ŚWIATOWA



Okręty typu *Kaiser* w bazie Wilhelmshaven w listopadzie 1918 roku.

fol. „Marine-Arsenal”

Wiosną 1914 jednostka szkoliła i zgrywała załogę oraz uczestniczyła w ćwiczeniach i manewrach Hochseeflotte zarówno w pojedynkę jak i w składzie mocno okrojonej z uwagi na oddetaszowanie na dalekie wody *Kaiser* i *König Albert*, Eskadry. W lipcu 1914 okręt wziął udział w tradycyjnym rejsie północnym floty na wody norweskie, z którego powrócił do Kilonii 29 tego miesiąca, by następnie szybko przejść do Wilhelmshaven.

W chwili wybuchu I wojny światowej jednostka wchodziła jako flagowiec w skład III Eskadry kontradm. Felixa Funke, grupującej zarówno drednoty typu *Kaiser* jak i wchodzące dopiero do służby nowe typu *König*.

Siły III Eskadry zostały wydatnie wzmocnione na przełomie lat 1914-1915 dzięki wprowadzeniu do służby 4 nowych, jeszcze potężniejszych drednotów typu *König*.

*Prinzregent Luitpold* jako flagowiec Eskadry uczestniczył we wszystkich wypadach Hochseeflotte organizowanych pod rozkazami zarówno adm. v. Ingenohl jak i adm. v. Pohl. Były to akcje przeciw Great Yarmouth w dniach 2-4 listopada oraz przeciw Hartlepool, Whitby i Scarborough między 15 a 16 grudnia 1914. W dniu 24 stycznia 1915 nowy dowódca III Eskadry wiceadm. Scheer przeniósł swoją flagę na *König*<sup>45</sup>, pozabawiając tym samym jednostkę funkcji flagowca. W roku 1915 okręt uczestniczył w ćwiczeniach na Bałtyku w dniach 22 stycznia-10 lutego, po czym wziął udział w kilku lokalnych akcjach na Morzu Północnym. W dniu 24 kwietnia 1915 na Kanale Cesarza

Wilhelma (Kilońskim) jednostka została unieruchomiona, jednak szybko udało się ją uwolnić bez większych uszkodzeń.

Objęcie w styczniu 1916 roku stanowiska dowódcy Hochseeflotte przez wiceadm. Scheer, który wcześniej dowodził III Eskadrą, spowodowało z wiosną intensyfikację ofensywnych działań nawodnych sił ciężkich. Jednostka wzięła udział w wypadzie w kierunku Hoofden w dniach 5-6 marca, a następnie zabezpieczała dywersyjny wypad I Grupy Rozpoznawczej przeciwko Lowestoft i Yarmouth 24 i 25 kwietnia 1916 roku.

*Prinzregent Luitpold* uczestniczył również w największej bitwie sił nawodnych I wojny światowej, jaka rozegrała się w dniach 31 maja i 1 czerwca 1916 roku pod Skagerrakiem. Jednostka wchodziła w skład 6 Dywizjonu kontradm. Hermanna Nordmann III Eskadry. Wraz z innymi okrętami dywizjonu około godz. 19.20 w dniu 31 maja, ogniem dział kal. 305 mm poważnie uszkodził brytyjski drednot *Warspite*. W czasie bitwy z pokładu „Księcia-regenta” wystrzelono ogółem 169 pocisków kal. 305 mm, zaś sama jednostka nie odniosła przy tym żadnych uszkodzeń.

Następnie okręt wziął udział w kolejnej operacji Hochseeflotte przeciwko wschodniemu wybrzeżu Anglii, którego celem miał być Sunderland, przeprowadzonej w dniach 18-20 sierpnia 1916. W czasie tej operacji na pokładzie drednota przebywał FKpt. (kmr por) Herman Bauer, dowódca sił podwodnych (Fd.U), który kierował działaniami U-bootów w toku akcji.

*Prinzregent Luitpold* uczestniczył w wypadzie niemieckich sił nawodnych na ławicę Dogger w dniach 18-20 października 1916.

Z dniem 1 grudnia 1916 roku weszła w życie nowa struktura organizacyjna Hochseeflotte, w wyniku czego drednot wraz z innymi „bliźniakami” typu *Kaiser*, znalazł się w składzie IV Eskadry Okrętów Liniowych. Na jednostce podniósł swoją flagę dowódca Eskadry wiceadm. Franz Mauve i okręt zaczął ponownie pełnić funkcję flagowca.

W dniu 20 stycznia 1917 na redzie Wilhelmshaven doszło do wypadku, gdy jedna ze stalowych lin wpłatała się na wał prawoburtowej śruby, powodując wstrzymanie ruchu okrętu. W dniu 18 marca 1917 funkcję okrętu flagowego całej Hochseeflotte przejął *Baden*, zaś dotychczasowy flagowiec *Friedrich der Grosse* został flagowcem IV Eskadry, co spowodowało, że „Książę-regent” utracił swój dotychczasowy status. W tym samym miesiącu stanowisko dowódcy drednota objął KptSz Karl v. Hornhardt.

W pierwszej połowie roku 1917 okręt przebywał beczynnie w bazach, podobnie reszta jak i praktycznie całe ciężkie siły nawodne Hochseeflotte, co było zgodne z doktryną „fleet in being”, bowiem stanowiło przeciwwagę dla ewentualnych ofensywnych działań Royal Navy skierowanych przeciwko niemieckiej flocie. Długotrwały postój w bazach, pogarszające się warunki służby na

45. *König* - niemiecki okręt liniowy, zbud. 1911-1915 Wilhelmshaven - pozostałe dane jak *Markgraf*.





okrętach, przede wszystkim zmniejszane racje żywnościowe i ostra, przysłowiowa pruska dyscyplina wywoływały uzasadnione niezadowolenie wśród licznych załóg okrętów liniowych, których gro stanowił personel maszynowy, w tym głównie palacze. Ta ostatnia grupa czuła się dodatkowo jeszcze poszkodowana koniecznością częstego udziału w męczących i brudnych pracach bunkrowych związanych z uzupełnianiem węgla stanowiącego podstawowe paliwo jednostek. Wspomniane wyżej okoliczności stanowiły podatny grunt dla rozwijania przez socjalistów z USPD antywojennej propagandy. Do fali wystąpień na okrętach IV Eskadry doszło latem 1917, a zapoczątkował je strajk głodowy w dniu 6 czerwca właśnie na pokładzie *Prinzregent Luitpold*, po czym wydarzenia przeniosły się także na inne jednostki. W dniu 1 sierpnia 49 marynarzy drednota odmówiło wykonywania swych obowiązków, a gdy 11 z nich zostało ukaranych do wystąpienia przyłączyło się dalszych prawie 600 członków załogi. Następnego dnia odmówiło już wykonywania rozkazów prawie 800 marynarzy z załogi „Księcia-regenta”. Na czele wystąpień stali mar. (dokładniej Heizer — palacz odpowiednik stopnia mar. w żałodze maszynowej) Albin Köbis i Johannes Beckers. W sytuacji narastających niepokoi dowództwo IV Eskadry zareagowało w sposób zdecydowany by spacyfikować zarzewie buntu. Aresztowano 53 marynarzy uznanych za prowodyrów i oddano ich do dyspozycji sądu wojennego IV Eskadry. W dniu 26 sierpnia 1917 sąd wymierzył 5 z nich karę śmierci, a pozostałym długoletnie więzienie. Dwóch ze skazanych było marynarzami z *Prinzregent Luitpold*, ostatecznie Johannesowi Beckers zamieniono wyrok na 15 lat więzienia, zaś karany już wcześniej 10 razy dyscyplinarnie Albin Köbis został rozstrzelany 5 września 1917 roku<sup>46</sup>. Licznych członków załogi „zbuntowanego” okrętu skierowano do służby w lądowych, karnych oddziałach marynarki wojennej we Flandrii.

Z dniem 23 września 1917 jednostka weszła w skład specjalnego zgrupowania sił wiceadm. Ehrharda Schmidta, którego zadaniem było opanowanie leżących na Bałtyku Wysp Moonsundzkich, zamykających wyjście z Zatoki Ryskiej na otwarte morze. W toku tej operacji w dniu 12 października drednot ostrzeliwał baterie nadbrzeżne Hundsört, po czym 24 tego miesiąca powrócił do Kilonii, gdzie przeszedł remont stoczniowy trwający do 21 grudnia. Po zakończeniu remontu okręt przeszedł do Wilhelmshaven, gdzie nadal pełnił służbę jednostki „pozostającej w gotowości”.

W czasie ćwiczeń w dniu 18 marca 1918 na Zatoce Kilońskiej na Bałtyku *Prinzregent Luitpold* został staranowany przez krążow-

nik liniowy *Derfflinger*<sup>47</sup>, obyło się jednak na szczęście bez poważniejszych uszkodzeń jednostki. Okręt uczestniczył w ostatnim dużym, choć nieudanym wypadzie sił nawodnych Hochseeflotte przeciwko konwojowi z Norwegii do Szkocji w dniach 23-25 kwietnia 1918. Jednostka znalazła się również wśród zespołu drednotów adm. v. Hipper, które miały 30 października 1918 dokonać desperackiego ataku na siły Grand Fleet. Do samobójczej operacji ostatecznie nie doszło, zaś w dniu 10 listopada 1918 powołana na pokładzie okrętu liniowego Rada Żołnierska wywiesiła czerwoną flagę.

Na mocy postanowień zawartego przez Niemcy 11 listopada 1918 porozumienia w sprawie zawieszenia broni, jednostka wraz z innymi dużymi i nowoczesnymi okrętami dawnej Kaiserliche Marine, podlegała internowaniu. W dniu 19 listopada 1918, po wcześniejszym rozbrojeniu, „Książę-regent” po raz ostatni opuścił Wilhelmshaven kierując się do Firth of Forth, a następnie na kotwiczowisko Scapa Flow wyznaczone na miejsce postoju internowanej niemieckiej floty. Realizując rozkaz dowódcy niemieckiego zespołu wiceadm. v. Reuter, pozostała jeszcze na pokładzie załoga *Prinzregent Luitpold* pod kierownictwem KptLt. Jobsta v. Reiche, dokonała w dniu 21 czerwca 1919 roku samozatopienia okrętu, który o godz. 13.30 spoczął na dnie kotwiczowiska na północ od zachodnich brzegów wyspy Cava.

W dniu 25 czerwca 1929 roku brytyjska Admiralicja sprzedała wrak firmie Cox & Danks Ltd za kwotę 1 000 £. 9 lipca 1931 wydobyto wrak na powierzchnię, a w lutym 1933 odsprzedano firmie złomującej Metal-Industries Ltd., która przeholowała go w maju tego roku do Rosyth, gdzie został ostatecznie pocięty „na żyłetki”.

\* \* \*

Cała piątka niemieckich okrętów liniowych typu *Kaiser*, choć stanowiła dalsze rozwinięcie wcześniejszych typów *Nassau* i *Helgoland*, to jednak nie była ich prostą kontynuacją. Jako napęd otrzymały one po raz pierwszy dla całej serii drednotów zupełnie sprawne turbiny parowe z opalnymi jeszcze węglem kopalniami, które w toku późniejszej eksploatacji nie przysparzały żadnych kłopotów. Bardzo solidna była również konstrukcja i ochrona pancerna jednostek, co zresztą cechowało wszystkie duże niemieckie okręty nawodne. Cechy te udowodniły swą przydatność w czasie bitwy pod Skagerrakiem. Zarówno kaliber (305 mm) jak i sposób rozmieszczenia dział (z wieżami skrzydłowymi) odbiegał już nieco od rozwiązań stosowanych w Royal Navy. Zgodnie z założeniami niemieckiej doktryny morskiej, okręty miały

zasadniczo operować na wodach Morza Północnego i Bałtyku w pobliżu Niemiec, co pozwoliło na skromniejsze wyposażenie pomieszczeń załogowych oraz zaplecza bytowego, zwłaszcza w porównaniu z przeznaczonymi do działań na oceanach świata brytyjskimi drednotami. Okręty typu *Kaiser* potwierdziły swoje dobre właściwości morskie w toku zwykłej służby jak i w warunkach rejsu oceanicznego przeprowadzonego na przełomie lat 1913/1914 przez *Kaiser i König Albert*.

W czasie I wojny światowej okręty nie miały okazji zbyt często wychodzić na morze, co było zresztą „chorobą” całej Hochseeflotte. Jedynym praktycznie bezpośrednim starciem z przeciwnikiem w którym uczestniczył liczący 3 jednostki typu *Kaiser* 6 Dywizjon Okrętów Liniowych był Skagerrak, udział w innych operacjach ograniczał się do pełnienia funkcji wysuniętego ubezpieczenia.

Ze wspomnianych wyżej przyczyn w czasie wojny okręty typu *Kaiser* nie odniosły żadnych poważnych uszkodzeń, również szkody niebojowe były nieznaczne. Drednoty typu „Cesarz” uchodziły wśród załóg Kaiserliche Marine za szczęśliwe, bowiem zdołały uniknąć strat w ludziach, o ile oczywiście nie liczyć „ofiary” wojennej Temidy. ●

## Bibliografia:

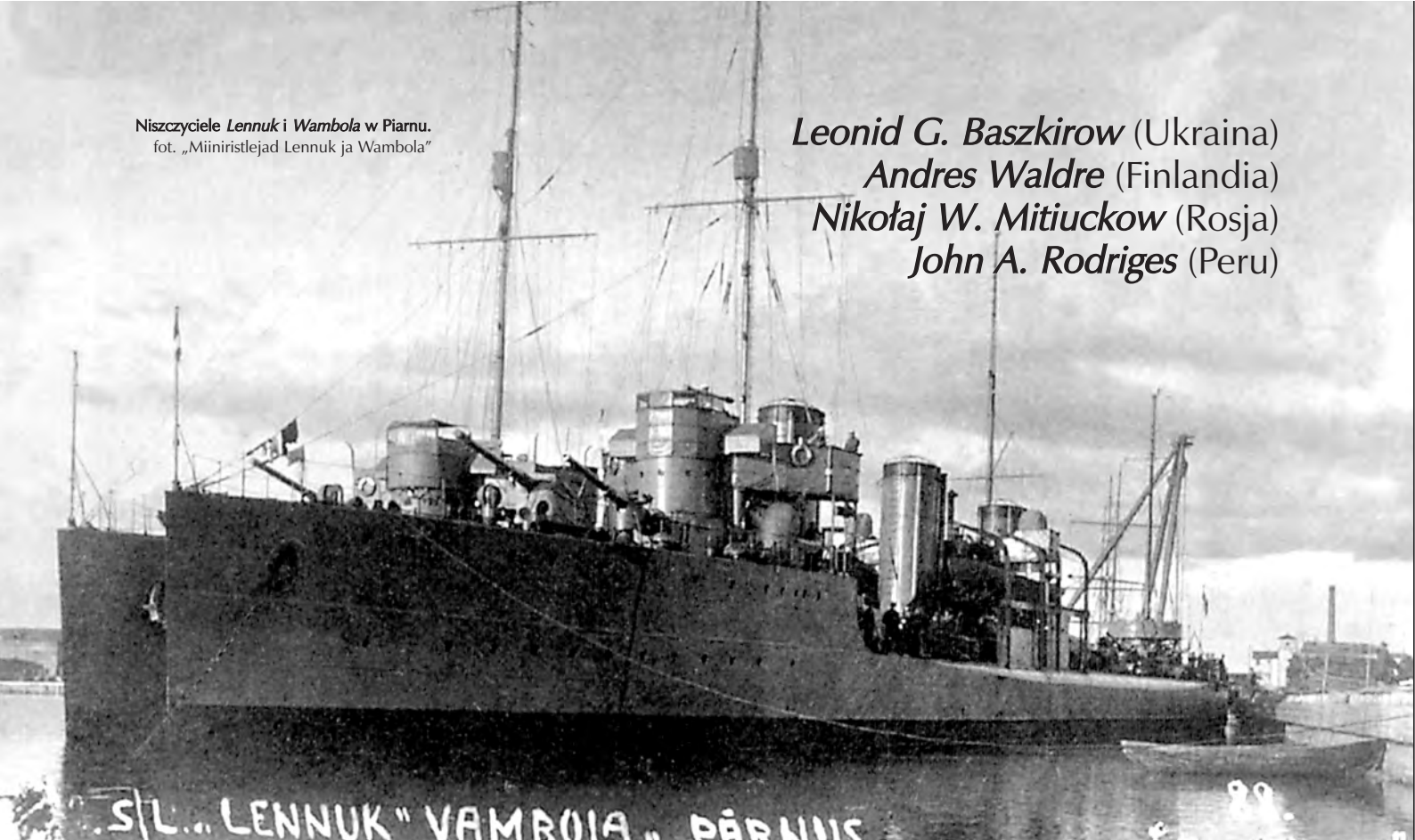
- Breyer S., *Die Schlachtschiffe der Kaiser-Klasse*, „Marine-Arsenal”, bd 25, Friedberg 1993.  
 Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*, Erlangen 1993.  
 Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985.  
 Gozdawa-Golębiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.  
 Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, bd I, München 1982.  
 Hildebrand H.H., Röhr O., Steinmetz H.O., *Die deutschen Kriegsschiffe — Biographien*, Ratingen bdw.  
 Hodges P., *The big gun*, London 1981.  
 Klimczyk T., *Historia pancernika*, Warszawa 1994.  
 Koop G., Schmolke K-P, *Die Linienschiffe der Bayern-Klasse*, Bonn 1996.  
 Koop G., Schmolke K-P, *Von der Nassau zur König-Klasse*, Bonn 1999.  
 Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.  
 Sobański M., *Niemieckie okręty liniowe typu NASSAU*, cz. I i II, „Okręty Wojenne” nr 3/1999 i 4/1999.  
 Sobański M., *Niemieckie okręty liniowe typu HELGOLAND*, cz. I i II, „Okręty Wojenne” nr 7/1999 i 2/2000.  
 Steven W.R., *Die stürmische Jahr 1917* w „Marine Kalender der DDR 1987”, Berlin 1986.

46. wg Steven W.R., *Das stürmische Jahr 1917* w „Marine Kalender der DDR 1987”, Berlin 1986.

47. *Derfflinger* — niemiecki krążownik liniowy, zbud. 1912-1914 Hamburg, wyp. 26 180/30 700 t, dł. 210,4 m, szer. 29 m, zan. 8,3/9,5 m, tur. par. 63 000 KM, prędkość 26,5 w., uzbr.: 8 x 305 mm, 12 x 150 mm, 4 x 88 mm plot, 4 wt kal. 500 mm, załoga 1 112 ludzi.

Niszczyciele *Lennuk* i *Wambola* w Piarnu.  
fot. „Miiniristlajad Lennuk ja Wambola”

*Leonid G. Baszkirow* (Ukraina)  
*Andres Waldre* (Finlandia)  
*Nikołaj W. Mitiuckow* (Rosja)  
*John A. Rodrigues* (Peru)



## Niszczyciele *Spartak* i *Awtroil* cz. IV

### WE FLOCIE ESTOŃSKIEJ

W dniu 10 lutego 1920 władze Estonii ogłosiły dekret o demobilizacji. Żołnierze z roczników 1893 i starszych podlegali demobilizacji z dniem 26 lutego. Już 26 lutego pierwszych 6 marynarzy opuściło pokład *Wambola*. Do tego czasu etatowa liczebność załogi niszczyciela wzrosła do 171 osób, zaś w listopadzie 1919 nawet do 173. Na *Wambola* demobilizacja trwała od marca do kwietnia. Na *Lennuk* demobilizacja zaczęła się 21 marca, a do 7 maja 80 marynarzy opuściło jednostkę. Niestety nie jest znana dokładna liczebność załogi okrętu przed rozpoczęciem demobilizacji, lecz było nieznacznie większa od *Wambola*, można więc przyjąć, że wynosiła w przybliżeniu 180 ludzi. Po demobilizacji pozostało na pokładzie około 100 marynarzy i oficerów, z których część pełniła służbę w charakterze nadterminowych. Ponieważ faktyczny okres służby we flocie estońskiej był krótki, werbunek personelu był jedynym sposobem utrzymania specjalistów na okrętach.

W czasach pokojowych w zauważalny sposób obniżyła się dyscyplina na okrętach, która dla większości marynarzy wydawała się głupim przeżytkiem. Z wydanych rozkazów dowódcy *Wambola* wynika, że marynarze często spóźniali się na okręt, a nawet oficerowie przychodzili do służby po podniesieniu bandery, to jest po godz. 08.00. Dowódca niszczyciela Kraus wprowadził nawet

kary za każde spóźnienie, dla najbardziej niesumiennych oficerów do 150 marek, zaś dla tych którym zdarzyło się to pierwszy raz od 25 do 30 marek. Kary wcale nie niepokoiły załóg, które z niecierpliwością oczekiwały zakończenia wojny. 25 lipca praktycznie połowa załogi opuściła niszczyciel bez zezwolenia, a 27 lipca prawie jedna czwarta. Dowódca zwiększył kary, w rezultacie czego 22 ludzi zapłaciło po 75 marek a 2 nawet po 125 marek. Ponieważ kary nie przynosiły efektu, zaczęto wysyłać „szczególnie wyróżniających się” do aresztu.

W pierwszym roku pokoju niszczyciele odwiedziły Finlandię. *Wambola* był tam w początkach października, zaś dla jednego z członków załogi wizyta zakończyła się 10-dniowym aresztem, próbował on zająć się szmugłem alkoholu, który usiłował sprzedać na brzegu. Dwa miesiące później rankiem 15 grudnia o godz. 09.15 *Lennuk* przeszedł z Tallina do Helsinek w celu sprowadzenia do ojczyzny prochów Jurija Vilmsa, uważanego za jednego z ojców estońskiej niepodległości. Zimą 1918 próbował on nielegalnie przedostać się z Finlandii do Estonii po łodach Zatoki Fińskiej, jednak w pobliżu Hølgland został ujęty, a następnie rozstrzelany przez Niemców. W rejsie wziął udział ojciec Vilmsa, minister spraw zagranicznych Estonii Otto Strandman i szereg innych oficerów.

O godz. 13.00 spowita kirem trumna została dostarczona do portu w Helsinkach, a następnie przy dźwiękach muzyki żałobnej

przeniesiona na pokład niszczyciela. Trumna została przykryta flagą państwową, a kadeci szkoły wojskowej pełnili przy niej wartę honorową. Wieczorem tego dnia okręt przybył do Tallina. Rankiem następnego dnia 16 grudnia o godz. 10.00 żałobna procesja wyruszyła z portu do sali koncertowej Estonia, gdzie odbyła się msza. Szczątki J. Vilmsa zostały pochowane na miejscowym cmentarzu w Pillistfer w hrabstwie Viliandi.

Wszystko wskazuje na to, że w pierwszych latach pokoju 1920 i 1921 okręty nie przeprowadziły żadnych ćwiczeń artyleryjskich ani torpedowych. Przyczyny takiego stanu rzeczy są nie całkiem zrozumiałe, być może sądzono, że okręty dość postrzelały już sobie w czasie wojny, ale możliwa jest i bardziej prozaiczna przyczyna — bieda państwa, a przecież każde strzelanie kosztowało okrągłą sumkę. Tak czy inaczej pierwsze strzelanie przeprowadzono w roku 1922, a następnie w każde kolejne lato. Zwykle odbywały się one w Moonsundzie albo na redach Kuivastu lub Loksi.

W dniu 27 maja 1923 w Helsinkach w parku Vanhakirkko odsłonięto pomnik fińskich ochotników uczestniczących w wojnie o niepodległość Estonii. W uroczystościach stronę estońską reprezentowali Kindralleitnant Laidoner, minister spraw zagranicznych A. Hellat, nowy dowódca marynarki wojennej kpt. I rangi Johannes Herm oraz przedstawiciel ministerstwa obrony Andres Larka. W Helsinkach odby-





ła się parada morska w której uczestniczyło wiele okrętów i statków. Banderę estońską reprezentowały *Lennuk* i *Wambola* oraz statek *Kungla*.

W tym, że 1923 roku *Wambola* uczestniczył w uroczystym otwarciu bazy morskiej w Gdyni, a w 1925 odbył rejs szkolny do Rygi.

W końcu sierpnia 1928 *Lennuk* i *Wambola* przetransportowały do Szwecji i z powrotem premiera Jaan Tynisson. W latach 1920-1933 w Estonii nie było urzędu prezydenta, a najwyższą osobą w państwie był Riigivanem, co dosłownie oznaczało „starszy w państwie”, a odpowiadało godności premiera. Dopiero po 1933 roku zostało wprowadzone stanowisko prezydenta, które objął Konstantin Piats. W roku 1929 po miesięcznym rejsie szkoleniowym w rejonie zachodnich wysp Estonii w dniu 4 sierpnia o godz. 18.00 okręty odwiedziły Łotwę. Szyk otwierał *Lennuk* pod flagą dowódcy floty kontradm. Hermana Salza, a za nim podążał *Wambola* i torpedowiec *Sulev*. W nocy jednostki pokonały Cieśninę Irbeńską, a następnego dnia o 10.00 przybyły na zewnętrzną redę Libawy (Liepaji), gdzie witający łotewski oficer wszedł na pokład *Lennuk*.

Po podniesieniu zwodzonego mostu estońskie okręty weszły przez kanał na wewnętrzną redę. Wizyta trwała do 8 sierpnia, gdy około godz. 13.00 *Lennuk* wyszedł w morze i o 16.00 jednostki wzięły kurs na Rygę. Rankiem 9 sierpnia jednostki weszły na Daugawę. *Lennuk* oddał 21 wystrzałów salutu honorowego, na co z brzegu odpowiedziano 26 wystrzałami (dodatkowych 5 wystrzałów oddano na cześć estońskiego admirała). *Lennuk* odpowiedział salutem na cześć admirała Archibald von Keyserling, dowódcy łotewskiej floty.

Prawdopodobnie ostatnim międzynarodowym występowaniem okrętów reprezentują-



Chwila odpoczynku latem przy rufowym dziale, większość marynarzy to świeżo przyjęci rekruci.

fot. „Miiniristlejad Lennuk ja Wambola”

cych Estonię był udział niszczyciela *Lennuk* w dniu 12 czerwca 1931 roku w morskiej paradzie w Libawie z okazji 10 rocznicy utworzenia łotewskiej marynarki wojennej.

Utrzymanie dwóch niszczycieli wiele kosztowało niewielką estońską flotę. Jednym z pierwszych, całkiem niezwykłych pomysłów „użytkizacji” jednostek było utworzenie z nich pomnika „wojny o niepodległość Estonii”. Pierwsze propozycje sprzedaży okrętów pojawiły się już wkrótce po zakończeniu wojny w latach 1920-1921. Jednak pierwszą rzeczywistą próbą były rozmowy w sierpniu 1931 z firmą pośredniczącą „Ludwig Bind u.Ko”. Estończycy traktowali sprawę poważnie, jednak do transakcji nie doszło. Decydujące znaczenie miały w tym przypadku słowa estońskiego dowódcy marynarki wojennej Hermana Salza, który uważał, że sprzedaż silnie zaszkodzi fińsko-estońskiej współpracy.

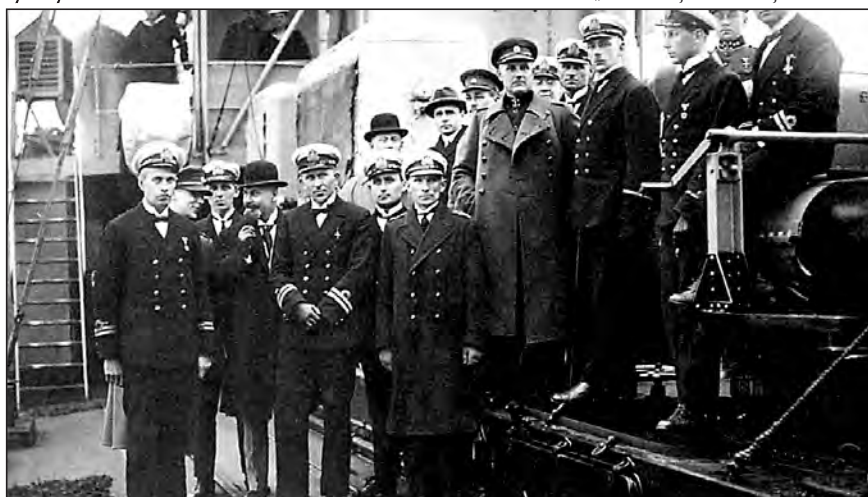
W latach trzydziestych Estonia i Finlandia planowały urzeczywistnić ścisłą współpracę swych flot. Idea polegała na odbudowie w obliczu potencjalnej bolszewickiej agresji pozycji minowo-artyleryjskiej między Porkkala-Udd a Nargön. Największym potencjałem w zakresie stawiania min dysponowały wówczas estońskie niszczyciele *Lennuk* i *Wambola*. W sytuacji, gdy w Estonii przyjęto program przebrojenia floty przewidujący zastąpienie niszczycieli przez kutry torpedowe i okręty podwodne, pierwszym potencjalnym nabywcą starych okrętów była oczywiście Finlandia. Rzeczywiście Finowie byli zainteresowani tymi okrętami, jednak z uwagi na trudną sytuację ekonomiczną kraju, szef sztabu gen. mjr Oesch postanowił w pierwszej kolejności rozwijać lotnictwo wojskowe i siły lądowe, które także wymagały pilnego przebrojenia. W tej sytuacji, Finowie z dużym niezadowoleniem musieli zrezygnować z tak interesującej propozycji. Najprawdopodobniej zakupiony niszczyciele zamierzano wykorzystać w charakterze szybkich jednostek eskortowych, których Finom brakowało i stawiały min.

Strona estońska traktowała jednak transakcję z pełną powagą. Mało tego jeśli dla pośredników cena jednostek wynosiła 2,225 mln estońskich koron, to Finlandii proponowano okręty za kwotę 1,55 mln. (z potrącenie uzbrojenia i wyposażenia). Niestety nawet ten „rabat” nie pomógł i Finowie zrezygnowali z zakupu.

Wkrótce po Finach pojawili się inni kupujący. W styczniu-lutym 1933 roku do Estonii zwróciło się na raz dwóch przedstawicieli handlowych: paryska firma Aleksandra Kliagina, reprezentująca interesy Kolumbii

Generał J. Laidoner na wyrzutni torped na pokładzie *Lennuk* w towarzystwie oficerów niszczyciela i osób cywilnych.

fot. „Miiniristlejad Lennuk ja Wambola”





## OKRES MIĘDZYWOJENNY

oraz hamburska „Ludwig Bing u. Ko.”, za którą stało Peru.

Na zakończenie mówiąc o służbie niszczycieli we flocie Estonii, warto wspomnieć o interesującym szczególe życia na tych okrętach, opisanym w pracy M. Yuna. W czasie, gdy okręty znajdowały się pod banderą Estonii, to jest do roku 1933, rzeczywisty czas służby marynarzy na ich pokładach wynosił 18 miesięcy. Rekruci mieli lat 20. Po tym jak młodzieniec został włączony w skład załogi, jego pozycję w okrętowej hierarchii nazywano „joss”. Po przybyciu kolejnych rekrutów dawny „joss” zostawał „vana kala” („stara ryba”). Najwyższą pozycję w hierarchii stanowili „kuldala” („złota rybka”), przy czym mogli ją otrzymać wyłącznie ci marynarze z poboru, którzy odsłużyli ponad 18 miesięcy. „Kuldala” byli faktycznie czymś w rodzaju marynarskiej arystokracji, nie pełnili wacht i rzeczywiście na

okręcie nic nie robili. „Przejście” na status „kuldala” następowało wtedy, gdy delikwent zarobił ponad 7 dni aresztu, nie wliczanego do czasu służby, analogicznie jak w radzieckich „batalionach dyscyplinarnych”. W związku z tym rzeczywisty czas służby „kuldala” wydłużał się ponad przewidziany przepisami. Warto także zaznaczyć, że w odróżnieniu od floty radzieckiej, młodzież we flocie estońskiej nie golila głów. „Łyse” głowy mieli tylko ukarani.

### ESTOŃSKO-PERUWIAŃSKA TRANSAKCJA

W początku lat trzydziestych z powodu sporów granicznych gwałtownie zaostrzyły się stosunki między Kolumbią a Peru i oba państwa starały się zabezpieczyć na wypadek konfliktu zbrojnego. W tym czasie trzon floty Peru stanowiły 2 krążowniki, torpedo-

wiec i 4 okręty podwodne, jednak wobec perspektywy prowadzenia operacji na dwóch oceanach należało wzmocnić marynarkę wojenną, zwłaszcza jednostki rzeczne. W tym czasie w Amazonii znajdowały się zaledwie 2 kanonierki *America* i *Napo*, poza tym 3 przebudowane na pomocnicze kanonierki barkasy — *Iquitos*, *Cahuapanac* i *Portillo*. Dla porównania Kolumbia posiadała w tym regionie znacznie silniejszy zespół składający się z 3 najnowszych, zbudowanych w Anglii w roku 1932 kanonierek *Barranquilla*, *Cartagena* i *Santa Maria* oraz kanonierek *Bogota*, *Cordova*, *Pichincha*, *General Narinho* oraz 2 transportowców.

Peruviańczycy z doniesień agenturalnych wiedzieli, że kolumbijska misja prowadziła w Europie poszukiwania nowych okrętów. Zauważono również kontakty z rządem Estonii w sprawie zakupu posiadanych przez ten kraj niszczycieli. Decyzja o tym by ubiec konkurentów zapadła na wysokim szczeblu, i prawdopodobnie pochodziła czy nie od samego prezydenta Peru Sanchez Cerro. W swych wspomnieniach Pedro Ugarteche, pracujący w tym czasie w gabinecie rządowym, wskazuje wprost, że Cerro zabiegał o szybki zakup, wskazując, że może on mieć ogromne znaczenie dla polityki międzynarodowej.

Do tego czasu łańcuszek zakupów uzbrojenia w Europie został uruchomiony. Peruviańscy agenci-pośrednicy przez swoją misję dyplomatyczną w Brazylii szybko zbadałi grunt w Estonii. W zakupach wojennych w Europie, w tym także niszczycieli, działał bezpośrednio senior Antonio Segedas Viana. Jego propozycje w brazylijskiej misji przyjmował i opracowywał doktor Don Ventura Garcia Calderon.

Zgodę estońskiego rządu na transakcję otrzymano w Brazylii 5 kwietnia. Ówczesny główny oficer ministerstwa spraw zagranicznych Pedro Ugarteche natychmiast poinformował o tym fakcie prezydenta republiki generała Sanchez Cerro. Wówczas prezydent wezwał ministra marynarki wojennej Don Alfredo Benavindes, który zawiadomił Tallin i kierował całą operacją. Wkrótce po tym fakcie opublikowany został dekret prezydencki który wskazywał na konieczność podjęcia konkretnych działań w celu wzmocnienia floty.

Oficjalny komunikat ministerstwa obrony Estonii o zamiarze sprzedaży niszczycieli został opublikowany 11 kwietnia 1933 roku, przy czym początkowo mówiono o sprzedaży okrętów na złom. Odpowiednio też cenę transakcji określono na sumę 40-60 tys. estońskich koron za każdą jednostkę. Prowadzenie dalszych rozmów zlecono ministrowi obrony A. Kerem i szefowi estońskiego sztabu generalnego gen. mjr J. Tyrvand.

Wybór „Miss Lennuk”. Tradycyjnie tytuł ten otrzymywali marynarze z najbardziej „rozrywkowym” charakterem.  
 fot. „Miiniristlejad Lennuk ja Wambola”



„Miss Lennuk 1933” - marynarz Grunthal, elektryk okrętowy.

fot. „Miiniristlejad Lennuk ja Wambola”







Przyjemnym zaskoczeniem stała się mnogość propozycji zakupów, napływająca z wielu krajów, włączając tak egzotyczne jak Chiny (kraj ten miał nieporozumienia z Wielką Brytanią w sprawie Hongkongu, a Estończycy by nie narazić się „władczynie mórz” z miejsca odrzucili tę propozycję), jedyną zaś przysłowiową łyżką dziegciu brak kontaktów bezpośrednich z potencjalnymi nabywcami, którzy wszyscy korzystali z usług agentów-pośredników. Za najlepszą uznano propozycję hamburskiej firmy „Bing u. Ko”, należącej do wspomnianego już wcześniej Ludwiga Binga. Przedstawicielem tej firmy w Estonii był dawny generał rosyjskiej armii Dmitrij Lebediew, swego czasu w latach 1920-1928 wykładowca szkoły wojskowej w Tallinie, obecnie zajmujący się organizacją transakcji kupna-sprzedaży broni na całym świecie (wg niektórych źródeł operację przeprowadził niejaki Prenc-lau). Interesy Aleksandra Kliagina w Estonii reprezentował niejaki W. Gubin.

W rezultacie cały rok 1933 specjalna komisja oceniała wartość okrętów, ich uzbrojenia i innego wyposażenia. W skład komisji kierowanej przez merevdekaptan Paul Gerrets, weszli także kpt-lt Wasilij Martson (później Valev Mere), kaptenmajor N. Link i vanemleitant Johannes Santpank. W dniu 5 maja komisja przedstawiła rezultaty swej pracy. Cenę kadłuba i siłowni każdej jednostki określono na 310.000 koron (po reformie pieniężnej 1928 roku, korony i centy zastąpiły poprzednie marki i penni, 1 korona = 100 centów, odpowiadała dawnym 100 markom. Wg kursu 1938 roku obowiązywał następujący kurs wymiany 1 korona = 0,68 RM = 0,27 USD = 0,05 £ = 1,38 rubla) Łącznie zatem 620 000 koron. Za jedno działko kal. 102 mm — 55 000 koron (razem 9 dział = 495 000 koron), wyrzutnie torpedowe ogółem 330 000 koron, a pozostałe wyposażenie 110 000 koron. W sumie łączna cena za 2 niszczyciele z uzbrojeniem i wyposażeniem wynosiła 1 550 000 koron.

Alternatywna wycena, sporządzona przez pośredników opiewała na kwotę 1 290 000 koron za oba okręty, przy czym obie ceny miały charakter wstępny. Ostatecznie pełna cena za niszczyciele wraz z ich wyposażeniem została określona na 2 225 000 koron. Z potencjalnych nabywców jako pierwszy swoją propozycję złożył Gubin. W dniu 4 lutego 1933 roku zakomunikował, że jest gotów zapłacić po 200 000 USD za każdy okręt. Zgodnie z parytetem złota, 1 estońska korona odpowiadała 0,4032 g złota, zaś USD odpowiednio 1,5046 g złota. Stosunek dolara do korony wynosił więc 1 : 3,75, tym samym zaproponowana przez Gubina cena odpowiadała kwocie 1 492 000 koron. Gubin jednak nie potrafił odpowiedzieć na



Wambola w gali banderowej.

fot. „Miiniristlejad Lennuk ja Wambola”

podstawowe pytanie: jak i kiedy firma Kliagina zapłaci zaproponowaną sumę. W kwietniu 1933 attaché morski Peru w Wielkiej Brytanii kmrdr Fadre dokonał oględzin okrętów, po czym przedstawiciel firmy „Bing u. Ko” rozpoczął aktywne działania. Początkowo firma zakomunikowała, że gotowa jest zapłacić kwotę 375 000 USD za oba okręty.

Rząd estoński wyznaczył w dniu 18 maja kindralmajor Juhan Tyrvand, szefa sztabu sił zbrojnych oraz August Kerem, ministra obrony w rządzie Jaan Tynisson, do przeprowadzenia analizy złożonych ofert. Generał Tyrvand stwierdził, że realnym nabywcą jest „Bing u. Ko”, czyli Peru. Ponieważ jednak Kolumbia znajduje się w stanie wojny z Peru, prowadzi zatem grę by uniemożliwić wzmocnienie sił swego potencjalnego przeciwnika. Oznacza to, że Kolumbia nie myśli o faktycznym zakupie niszczycieli. Tym samym przyjęto propozycję peruwiańską. Poza tym generał nalegał na szybkie zawarcie transakcji, wykorzystując sytuację międzynarodową

w Ameryce Południowej, słusznie uważając, że Estonia pozostanie z okrętami, jeśli Peru porozumie się z Kolumbią. Jedyne na co należało to podwyższenie ceny choćby o 60 000 koron. Estońskie władze poinformowały „Bing u. Ko”, że okręty zostaną sprzedane ich cena wzrośnie do 410 000 USD. Ostatecznie stanęło na kwocie 387 000 USD.

W dniu 23 czerwca Rada Wojenna postanowiła sprzedać *Lennuk* i *Wambola* za kwotę 375 000 USD. Jednak już 27 czerwca przedstawiciel Kliagina poinformował, że do wcześniej zaproponowanych 400 000 USD gotów jest dolożyć jeszcze 100 000 USD za amunicję i wyposażenie, tak że ogólna suma doszła do 0,5 mln USD. Generał Tyrvand uznał propozycję Kliagina za nader niebezpieczną, bowiem w rzeczywistości firma nie dysponowała oferowaną sumą, podczas gdy „Bing u. Ko” otrzymał już z Peru środki finansowe, które zostały zdeponowane w londyńskim banku. Dlatego też Tyrvand podtrzymywał swoją wcześniejszą opinię o sprzedaży niszczycieli firmie „Bing u. Ko”



## OKRES MIĘDZYWOJENNY

jednak za cenę 410 000 USD. Firma „Bing u. Ko” wyraziła zgodę i pozostało jedynie formalne podpisanie aktu kupna sprzedaży. Szybko okazało się jednak, że dokument został źle sformułowany pod względem prawnym i nie mógł zostać podpisany. Ministerstwo obrony zgodziło się przekazać okręty w dniu 29 czerwca 1933 roku na podstawie tak zwanego „aktu przekazania”. W myśl postanowień tego dokumentu strona estońska zobowiązywała się przekazać okręty „na chodzie” z uzbrojeniem i niezbędnym wyposażeniem, pomalowane tak z zewnątrz jak i wewnątrz. Dokument miał nabrać mocy urzędowej po otrzymaniu kwoty 410 000 USD na konto Ministerstwa Obrony w estońskim banku. Ze strony estońskiej akt podpisali kindralmajor Tyrvand i minister obrony Kerem. Akt został wypełniony w dniu 7 lipca 1933 roku.

Suma 2,5 mln koron, jaka wkrótce pojawiła się w estońskiej prasie, spowodowała niedowierzanie w kraju. Zgodnie z szybko rozprzestrzeniającą się w Estonii plotką, wspomniana kwota stanowiła nie mniej nie więcej jak tylko 1/3 potencjalnej wartości okrętów. Wzburzenie szerokich kręgów społeczeństwa narastało i w końcu transakcja stała się przedmiotem zainteresowania wojskowej prokuratury, która w lipcu wszczęła w sprawie specjalne dochodzenie. Wtedy też na fali nasilonej opozycyjnej propagandy żądającej dwukrotnego zwiększenia ceny (zdaniem opozycji tyle można było wytargować, gdyby rozmowy prowadzić rzeczywiście zdecydowanie) rozpoczęto pierwsze przesłuchania.

Po zabójstwie Sanchez Cerro nowy prezydent Peru gen. Benavindes postanowił kontynuować operację zakupów i 13 lipca skierował telegram, w którym polecił nowemu ministrowi marynarki wojennej Louis Flores przyspieszyć transakcję, a attaché morskiemu w Wielkiej Brytanii kmr Manuel Fadre dokonać oględzin estońskich okrętów i skonkretyzować warunki zakupu. W tym celu należało udać się z nieoficjalną misją do Estonii, tak by uprzedzić delegację fińską i kolumbijską. Po zapoznaniu się z obu jednostkami i sprawdzeniu ich stanu attaché winien oczekiwać ostatecznych instrukcji i w każdy możliwy sposób przeszkadzać Kolumbijczykom. W dniu 30 lipca 1933 roku pieniądze wpłynęły na konto Estonii. Wartość transakcji wyniosła ostatecznie 210 000 £.

W tym czasie *Lennuk* i *Wambola* znajdowały się w rezerwie. Rząd postanowił je korzystnie sprzedać by uzyskane w ten sposób środki przeznaczyć na zakup 2 okrętów podwodnych w Wielkiej Brytanii (przyszłe *Kalev* i *Lembit*). Nie wszystkie jednak polityczne frakcje estońskich władz popierały tę decyzję, co powodowało nader niesympa-

tyczną atmosferę wokół sprzedaży niszczycieli do Peru. W związku z tym uznano za celowe przejście peruwiańskiej floty w jakiś atlantycki port i przyspieszenie za wszelką cenę samego przejęcia okrętów w Tallinie. Czas naciskał i już 30 lipca 1933 roku w spis floty Peru zostały przyjęte niszczyciele *Almirante Villar* (eks-*Wambola*) oraz *Almirante Guise* (eks-*Lennuk*).

W dniu 3 lipca komisja pod kierownictwem kmr Tomaso Pisarro sformowała z marynarzy i oficerów różnych okrętów eskadry szkieletowe załogi. Na stanowisko dowódcy *Villar* wyznaczono kmr por. F. Grimaldo Bravo Arenas, a *Guise* — kmr por F. Federico Dias Dulanto.

Zakulisowy skandal sprzedaży dwóch największych okrętów estońskiej marynarki wojennej nadal niepokoił tak oficjalne władze Estonii jak i zwykłych obywateli. Rozpoczęte wiosną 1933 dochodzenie zakończyły się 10 sierpnia, a władze skwitowały je oficjalnym komunikatem, z którego wynikało, że rozmowy związane ze sprzedażą prowadzono legalnie i zgodnie z prawem. Z kolei minister obrony dodał, że transakcja została przeprowadzona w pełnej zgodzie z ustawodawstwem Cesarstwa Rosyjskiego (do tego czasu w Estonii nie zdołano uchwalić własnego prawa cywilnego i handlowego), w związku z czym wszelkie dyskusje o bezprawności kontraktu są absolutnie bezpodstawne. Nawet po tym jak *Lennuk* i *Wambola* podniosły peruwiańską banderę i opuściły estońskie wody, napięta atmosfera wokół sprzedaży pozostała. Detale operacji były niejednokrotnie omawiane w różnych strukturach władzy do ministerstwa finansów włącznie. Prawdziwa burza rozpuściła się jednak dopiero, gdy w dniu 19 grudnia 1933 roku postawiono w estońskim parlamencie kwestię słuszności sprzedaży okrętów. Spory nie na żarty rozgorzały po tym, gdy jeden z delegatów gen. Jaan Sots wszedł na trybunę by złożyć oświadczenie, witany szyderczymi okrzykami „*Co lądowy generał chce wydać morską bitwę*”. Opinie parlamentarzystów podzieliły się i rzeczowe dowody funkcjonowały obok głupich i bezsensownych propozycji. Przykładowo jeden z delegatów-agrariuszy uparcie nalegał by zamiast sprzedawać przebudować oba okręty na stawiacze min, zupełnie nie wiedząc, że niszczyciele już dawno posiadały możliwości prowadzenia takich operacji.

W początkach roku 1934 sytuacja skomplikowała się jeszcze bardziej po przyjeździe do Tallina ambasadora Peru w Berlinie J. Hildemeister. Wkrótce po jego przybyciu włoska gazeta „*Popolo d'Italia*” opublikowała długi sensacyjny artykuł z którego wynikało, że Peru wypłaciło firmie „Bing u. Ko” kwotę znacznie wyższą od tej, która tra-

fiła do estońskich banków. Konkretnie chodziło o 750 000 USD w zlocie, podczas gdy na konta Tallina przelano jedynie 410 000 USD.

Generał Lebediew, ciągle jeszcze pozostający przedstawicielem „Bing u. Ko” w Estonii, nie czekając na wyniki dochodzenia, na dzień przed przybyciem peruwiańskiego ambasadora opuścił wraz z żoną kraj. Estońska policja stanęła jednak na wysokości zadania i wkrótce „uciekiniery” zostali zatrzymani w Rydze i pod nadzorem odesłani do Estonii. W gazetach w tym czasie ukazały się sensacyjne artykuły o skonfiskowaniu eks-rosyjskiemu generałowi kwoty 70 000 USD, co po sprawdzeniu okazało się zwyczajną „kaczką dziennikarską”

W pierwszych dniach lutego gen. Tyrvand został zwolniony ze stanowiska, co więcej wszczęto wobec niego dochodzenie o przekroczenie pełnomocnictw. Inni wysocy rangą oficerowie estońscy wybrali rolę świadków zamiast podsądnych. Główną poszlaką był fakt iż Kolumbijczycy proponowali wyższą kwotę, a okręty sprzedano jednak Peruwiańczykom. Zdaniem oskarżenia doszło na pewno do korupcji.

W dniu 6 marca 1934 roku sprawę rozpatrywał estoński parlament. Dzień później dawny szef sztabu został zwolniony ze służby wojskowej. Finał ciągnącej się sprawy miał miejsce w Wyższym Sądzie Estonii dopiero w dniu 5 grudnia 1934 roku, przy czym był on zupełnie nieoczekiwany. Nieoczekiwanie szereg świadków zmienił swoje wcześniejsze zeznania, co skwapliwie wykorzystana obrona i w rezultacie 4 dni później decyzją sądu minister Kerem i dawny szef sztabu Tyrvand zostali uniewinnieni.

Rzeczywistych przyczyn skandalu należy upatrywać w tym, że w wyniku transakcji Estonia pozbyła się swych dwóch najsilniejszych okrętów, stanowiących przedmiot narodowej dumy. Rozmowy o sprzedaży prowadzone były w tajemnicy, stąd też opublikowanie w prasie w dniu 9 lipca informacji o tym fakcie wywołało szok.

Trzeba sprawiedliwie oddać, że skandal miał miejsce także po drugiej stronie Atlantyku. Basadre w swej pracy wspomina, że społeczeństwo Peru krytykowało władze za to, że dokonały wypłaty przez pośredników, a nie bezpośrednio do estońskiej kasy. Problem jednak w tym, że to właśnie strona estońska znalazła owych pośredników i wszystkie dalsze kłopoty były owocem ich działalności. Dzięki temu skandal w Peru na dobrą sprawę nie wybuchł i szybko o nim zapomniano.

(ciąg dalszy nastąpi)

*Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański*





## Hiszpańskie krążowniki Méndez Núñez i Blas de Lezo cz. I

*W latach osiemdziesiątych XIX wieku Hiszpania, która zdołała uporać się wreszcie ze skutkami ostatniej z licznych wojen domowych targających Półwysep Pirenejski, przystąpiła do reorganizacji swojej floty. Praktycznie w tym samym czasie tak w społeczeństwie jak i parlamencie rozwinęła się dyskusja na temat tego jaką należy tworzyć flotę: na bazie pancerników czy krążowników. Faktycznie za tymi sformułowaniami kryli się zwolennicy i przeciwnicy imperium kolonialnego. Zwolennicy krążowników głosili przykładowo, że silna eskadra krążowników może działać swobodnie na liniach komunikacyjnych potencjalnego przeciwnika, zmuszając go do rozdzielenia sił pancernych, które następnie można będzie łatwo eliminować pojedynczo. Zwolennicy pancerników uczciwie stwierdzali, że w walce nawet z pojedynczymi jednostkami tej klasy krążowniki są z góry w gorszej pozycji.*

### GENEZA KRĄŻOWNIKÓW

Początkowo, gdy urząd Ministra marynarki wojennej sprawował admirał Antecera, udawało mu się skutecznie balansować między oboma stanowiskami, rozwijając flotę w sposób zbalansowany, jednak z chwilą jego przejścia w stan spoczynku, przewagę w Ministerstwie wzięli zwolennicy wojny krążowniczej.

Wydawać by się mogło, że mające wkrótce miejsce wojny chińsko-japońska i hiszpańsko-amerykańska sprowadzą rzeczy na właściwe miejsce, wykazując złudną wszelkich prób odniesienia przez krążowniki zwycięstwa nad pancernikami. Jednak o ironio właśnie wojna hiszpańsko-amerykańska wywarła w bardzo znacznym stopniu wpływ na rozwój doktryny użycia krążowników.

Ten paradoks można łatwo wyjaśnić. Nawet po utracie praktycznie wszystkich swoich krążowników w beznadziejnych starciach z amerykańskimi pancernikami, Hisz-

panom nie pozostało w praktyce nic innego jak tylko budować „tanie” okręty, a tymi były głównie właśnie krążowniki.

Ten brak głębszej logiki w systemie doktryny wojny morskiej został szybko przeniesiony na program budownictwa okrętowego początku XX wieku, w którym torpedowce ochrony wybrzeża i unikalne na skalę światową „drednoty obrony wybrzeża” sąsiadowały z oceanicznymi krążownikami, niszczycielami i okrętami podwodnymi, przy budowie których wykorzystano już doświadczenia działań na liniach komunikacyjnych w czasie I wojny światowej.

Plan budownictwa okrętowego autorstwa wiceadm. Mirandy, zatwierdzony 17 lutego 1915, stanowił rozwinięcie wcześniejszego planu Ferrandisa z 30 lipca 1914. Zgodnie z planem w okresie 6 lat miano wyasygnować środki na budowę 4 krążowników, 6 niszczycieli, 26 okrętów podwodnych, 3 kanonierek i 18 jednostek ochrony rybołówstwa. Budowę krążowników zamierzano powierzyć zakładom Sociedad Espa-

ñola de Construcción Naval (SECN) w El Ferrol, które miały przygotować 2 grupy po 2 jednostki.

Przy wyborze projektu 2 pierwszych krążowników nie było żadnej dyskusji. Hiszpania od dawna orientowała się na Royal Navy, dlatego też wybrano najbardziej perspektywiczny na owe czasy projekt lekkiego krążownika typu *Caledon*, w którym dokonano drobnych poprawek uwzględniając doświadczenia wojenne.

W dniach 9 kwietnia i 28 września 1917 w El Ferrol rozpoczęto etap prac na pochylniach nad obu krążownikami, którym specjalny Królewski Dekret nadał nazwy na cześć Blas de Lezo i Méndez Núñez.

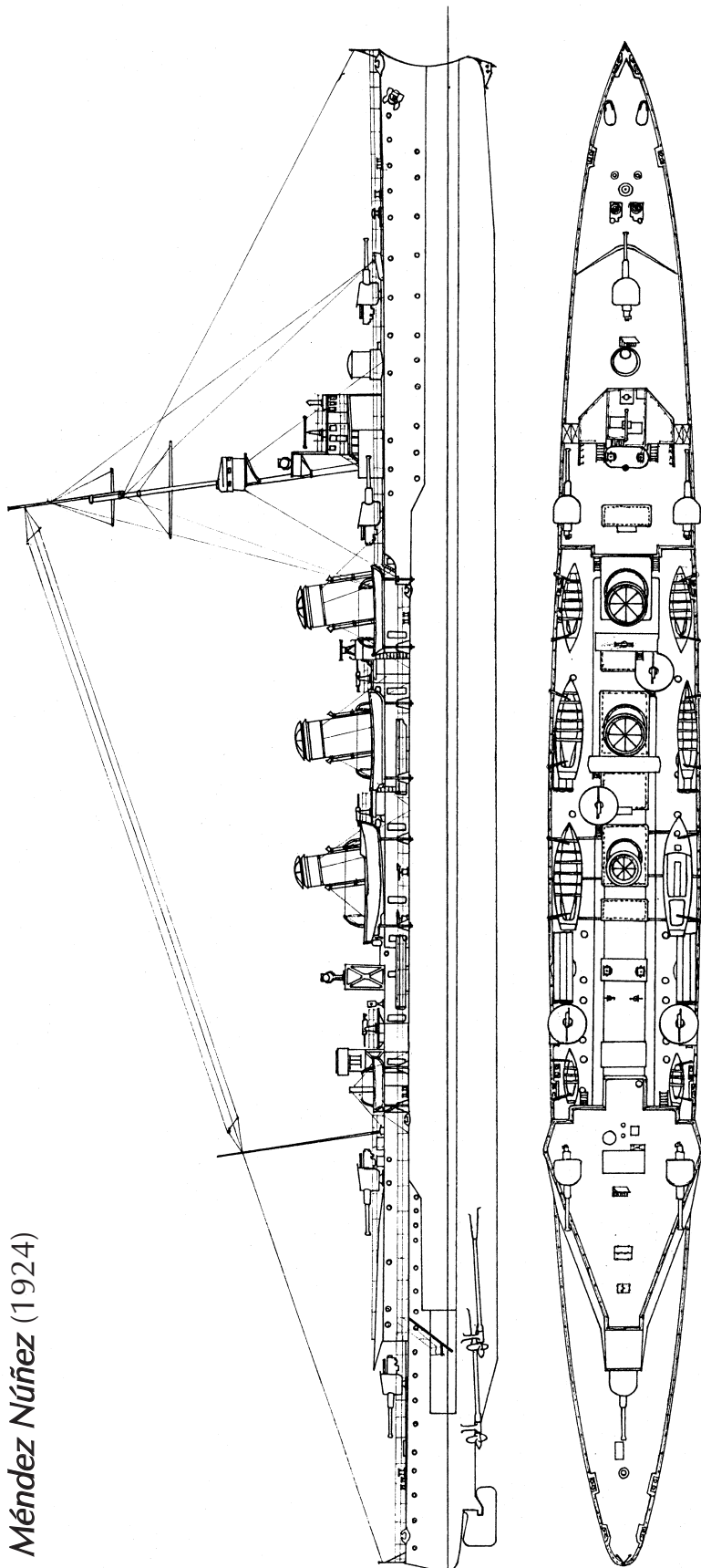
Generał Blas de Lezo (1687-1741) był

Admirał Méndez Núñez. fot. Museo de Pontevedra





Méndez Núñez (1924)



nys. Jerzy Lewandowski

jednym z bohaterów obrony Kartageny (Indie Zachodnie) w marcu-maju 1741 przed angielską flotą i armią ekspedycyjną pod dowództwem adm. Vernon. Lezo zmarł z ran wkrótce po przerwaniu blokady tego ważnego kolonialnego portu. Krążownik *Blas de Lezo* był trzecim z czterech hiszpańskich okrętów noszących tę nazwę. Pierwszy *General Lezo* był niewielkim uzbrojonym parowcem (1852-1868) eks-Cauto o wyporności 520 t, zbudowanym we Londynie w roku 1852. Drugim *General Lezo* była kanonierka (1885-1898) zbudowana w Kartagenie w 1883 i zniszczona przez własną załogę przy opuszczaniu Cawite w czasie wojny hiszpańsko-amerykańskiej. Ostatnim *Blas de Lezo* był dawny amerykański niszczyciel *Noa* zakupiony w 1973 i pozostający w składzie hiszpańskiej floty do roku 1991.

Admirał Méndez Núñez (1824-1869) był jednym najmłodszych hiszpańskich admirałów wyróżniających się w kampaniach wojennych. W latach 1864-66 dowodził flotą w czasie tzw. Pierwszej wojny o Pacyfik w czasie której przeprowadził szereg udanych akcji przeciwko wspólnym siłom chilijsko-peruwiańskim. Krążownik o tej nazwie był drugim z trzech hiszpańskich okrętów noszących jego nazwisko. Pierwszym *Méndez Núñez* (1870-1886) był dawny żaglowiec *Resolution*, zbudowany w 1861, opancerzony i przebudowany na pancerną korwetę. Trzecim i do tej pory ostatnim *Méndez Núñez* był zakupiony w roku 1973 w USA niszczyciel *O'Hare*, który pełnił służbę do 1992.

Z uwagi na fakt, że pochylnie, na których budowano oba krążowniki sąsiadowały ze sobą pracami przy nich kierował ppłk korpusu inżynierów okrętowych (teniente coronel de ingenieros Navales) Don Carlos Godina Gil.

Trzeba wspomnieć, że przodujący ongiś brytyjski projekt krążowników nawet z uwzględnieniem poprawek mocno się do chwili podjęcia budowy okrętów zestarzał. Dlatego też w roku 1919 zrezygnowano z budowy następnej pary okrętów wg projektu *Caledon*, które zastąpiono w 1922 nowymi jednostkami *Principe Alfonso* i *Almirante Cervera* już wg projektu brytyjskiego typu „E”.

## OPIS KONSTRUKCJI

### Kadłub

Hiszpańska koncepcja zastosowania krążowników przewidywała, że w przypadku nowej europejskiej wojny okręty będą zaangażowane przede wszystkim w ochronę własnych konwojów, a w przypadku uczestnictwa samej Hiszpanii w konflikcie rów-





		<i>Caledon</i>	<i>Blas de Lezo</i> <i>Méndez Núñez</i>	<i>Méndez Núñez</i> po modernizacji
<b>wyporność</b>	normalna t	4 120	4 725	4 680
	pełna t	4 950	6 043	6 140
<b>długość</b>	całkowita m	137,2	140,8	140,8
	między pionami		134,1	134,1
<b>szerokość</b> m		13,0	14,0	14,0
<b>zanurzenie</b>	normalne m	5,0	4,36	4,4
	maksymalne		4,7	4,7

niez w działaniach na liniach komunikacyjnych. Tym samym koncepcja przewidywała użycie okrętów pojedynczo, co spowodowało że zwrócono uwagę na ich wysoką autonomiczność. W związku z tym wybierając typ *Caledon* zwrócono uwagę, że okręty te były „suche” i nawet w warunkach żeglugi oceanicznej nie brały wody na pokład, co było istotny w przypadku operowania w oddali od własnych baz. W przypadku *Blas de Lezo*, podobnie jak w prototypie pokład dziobowy płynnie przechodził w rufową nadbudówkę.

Choć rozmiary i wyporność nieco wzrosła, to jednak całość przyrostu poszła na zrekompensowanie niskiej jakości prac hiszpańskich stoczní, zwiększenie masy uzbrojenia i maszyn. Pojemność bunkrów paliwowych pozostała na niezmiennym poziomie.

Cały materiał do budowy kadłuba pochodził z hiszpańskich zakładów, jednak z uwagi na opóźnienie dostaw z firm brytyjskich zaangażowanych w produkcję wojenną, nastąpiła zwłoka w gotowości jednostek. Spowodowało to, że krążowniki pozostały na pochylniach ponad 5 lat.

## Siłownia

Pragnąc poprawić odporność krążowników jako jednostek bojowych w przypadku działań w koloniach hiszpańscy projektanci uznali za niezbędne zastosowanie mieszanego systemu opalania kotłów. Na krążowniku znajdowało się 6 kotłów węglowych (w grupie rufowej) oraz 6 kotłów mazutowych (w dwóch dziobowych kotłowniach). Każda kotłownia dysponowała własnym kominem (ogółem 3). Hiszpański sztab generalny marynarki wojennej uznał, że w koloniach łatwiej będzie uzupełniać bunkry węglem niż zbiorniki mazutem. Rozważania te były chybione, bowiem do tego czasu wszystkie rozwinięte kraje morskie przeszły już na opalanie kotłów mazutem, co więcej pojawiła się już nawet odpowiednia infrastruktura zaopatrzeniowa w koloniach. W tym względzie hiszpańskie krążowniki ustępowały nawet swym prototypom, na których zwykle pracowały jedynie kotły

opalone mazutem, a węglowe załączano jedynie w razie potrzeby lub dla rozwinięcia pełnej prędkości. Poza tym mieszany system opalania kotłów, dwukrotnie zwiększył liczbę śrub napędowych. To oczywiście poprawiło właściwości manewrowe i odporność krążowników na uszkodzenia, wymagało jednak rozwiązania szeregu złożonych problemów technicznych, z którymi Hiszpanie spotkali się po raz pierwszy (synchronizacja śrub, kompensacja momentu obrotowego itp.), jednak dzięki brytyjskiej pomocy uporano się z problemem.

Większa liczba kotłów okrętowych, co prawda o mniejszej wydajności, pozwoliła na zwiększenie sumarycznej mocy siłowni. Przyrostu prędkości z uwagi na zwiększenie rozmiarów kadłuba nie uzyskano. *Blas de Lezo* przeprowadził próby ruchowe w roku 1924, w ich toku uzyskano maksymalną prędkość 29 węzłów. Próby w zakresie zużycia paliwa określiły maksymalny zasięg na 5 000 Mm przy prędkości 13 węzłów, był to rezultat gorszy od prototypu.

Na mili pomiarowej *Méndez Núñez* uzyskał moc maszyn 45 776 KM, co odpowiadało prędkości 29,25 węzła.

## Opancerzenie

Doświadczenie wojny światowej wskazywało na niezbędność pasa pancernego burtoowego na lekkich krążownikach. Historycznie lekkie krążowniki pochodzą od krążowników pancerno-pokładowych, w których jak wskazuje nazwa cały system ochrony sprowadzał się do pancernego pokładu. Do końca XIX wieku, gdy pociski burzące nie

znalazły jeszcze szerszego zastosowania, konstruktorom w pełni wystarczał pokład pancerny, co więcej można się było nawet bez niego obejść, całą ochronę opierając na zasobniach węglowych i podziale kadłuba grodziami na liczne przedziały wodoszczelne. Już jednak wojna rosyjsko-japońska spowodowała duże zaskoczenie dla specjalistów, bowiem o ile nawet pocisk burzący nie przebijał pokładu pancernego, to powodował powstanie w kadłubie dużego otworu o ostrych krawędziach, utrudniających ewentualne założenie plastra. W tej sytuacji nawet dzielenie kadłuba na przedziały nie mogło uratować okrętu przed zagładą w przypadku trafienia w linię wodną, bodaj przez pojedynczy pocisk, tak jak to miało miejsce w przypadku krążownika *Swietłana*. Z tego powodu w okresie przed I wojną światową konstruktorzy zrazu nie śmiało, a później już masowo wprowadzali do konstrukcji krążowników pancerno-pokładowych pas pancerna burtowego. W okresie wojny światowej pas pancerna burtowego był już obowiązkowym elementem konstrukcji krążownika.

Własne hiszpańskie doświadczenia nie mogły ani potwierdzić ani też zaprzeczyć celowości stosowania pancerna burtowego, jednak poczynając od *Reina Victoria Eugenia* wszystkie krążowniki posiadały to zabezpieczenie. Sprawiedliwie trzeba powiedzieć, że była to bardziej moda niż konieczność. Nawet dosłownie „kartonowe” krążowniki typu *Canarias* w czasie całej swej służby nigdy nie odczuwały braków w opancerzeniu (prawdopodobnie dlatego *Canarias* był ostatnim na świecie oddanym na złom „krążownikiem waszyngtońskim”).

Zgodnie z angielską doktryną lekkie krążowniki typu *Caledon* przeznaczone były do prowadzenia rozpoznania i zabezpieczania ataków zespołów sił torpedowych. W związku z tym pas pancerna burtowego był przewidziany na zabezpieczenie przed działaniem lekkich pocisków, kalibru do 102 mm stanowiących uzbrojenie ówczesnych niszczycieli i „liderów”. W tej sytuacji główny pas składał się z 2 płyt o grubości 2 i 1 cala, co dawało w sumie 76 mm. Dalej

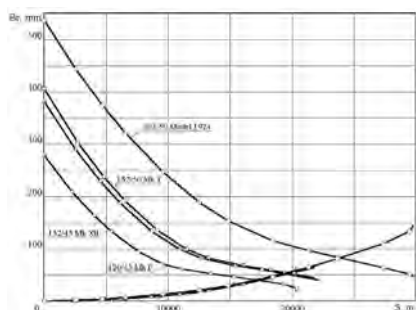
	<i>Caledon</i>	<i>Blas de Lezo</i> <i>Méndez Núñez</i>	<i>Méndez Núñez</i> po modernizacji
<b>wałów napędowych</b>	2	4	4
<b>turbiny</b>	2 Parsons	4 Parsons	4 Parsons
<b>kotły</b>	6 Yarrow	12 Yarrow	12 Yarrow
<b>moc siłowni</b> KM	40 000	45 000	45 000
<b>prędkość maksymalna</b> węzłów	29	29	29
<b>zapas paliwa</b> t	ropa 935	węgiel 806 +mazut 726	węgiel 806 +mazut 726
<b>zasięg</b> Mm/w	5 900/20	5 000/13	5 000/13



# OKRES MIĘDZYWOJENNY

w kierunku dziobu grubość pasa zmniejszała się w do 38 mm (1 + 0,5 cala), a w kierunku rufy do 50 mm (1+0,75 cala). Hiszpańskie krążowniki, których potencjalnym przeciwnikiem były jednostki tej samej klasy, pas pancerza burtowego o grubości 76 mm zabezpieczał jedynie w przypadku ognia prowadzonego z dużego dystansu. Tym nie mniej skopiowany został praktycznie cały system opancerzenia prototypu — 76 mm pas w śródkreściu (około 1/3 długości kadłuba) zabezpieczający przedziały maszynowni i kotłowni. Dalej w kierunku dziobu grubość pancerza spadała do 31 mm, a ku rufie do 50 mm, gdzie kończyła się pancerną grodzią poprzeczną. Praktycznie bez ochrony pozostawały ster i urządzenia sterowe (podobny schemat opancerzenia kosztował zatopienie niemiecki okręt liniowy *Bismarck*, który nie mógł uwolnić się od prześladowców, po tym jak zniszczeniu uległy nie chronione pancerzem stery).

Poziomą ochronę tak brytyjskiego prototypu jak i hiszpańskich kopii stanowi 25 mm (1") pancerny pokład. W okresie I wojny światowej była to całkowicie dostateczna ochrona. Najnowsze pociski kal. 127 mm mogły przebić pokład z dystansu powyżej 15 000 m, a pas pancerz burtowego poniżej 10 000 m. Tak więc teoretycznie krążownik był w pełni zabezpieczony na wszystkich dystansach. Własne działa mogły zniszczyć *Blas de Lezo* i *Méndez Núñez* tylko w wąskim przedziale 12-15 tys. m, i to przy strzelaniu pociskami przeciwpancernymi. Poniższy wykres ukazuje zależność przebijalności kruppowskiego pancerza burtowego i pokładu pancernego pociskami kal. 120 mm, 152 mm i 203 mm dział hiszpańskich i 152 mm dział Mk XII. Widać z tego, że przy starciu z przeciwnikiem uzbrojonym w działa kal. 203 mm *Méndez Núñez* pozostaje bez szans.



*Przebijalność pancerza burtowego i pokładu pancernego dla pocisków kal. 120 mm, 152 mm i 203 mm dział hiszpańskich i brytyjskich dział kal. 152 mm Mk XII*

Jednak do czasu zakończenia światowego konfliktu głównym wrogiem dużych



Chwila relaksu przy rufowym dziale 152 mm lewej burty. Ławka pochodzi zapewne z parku miejskiego  
 fot. zbiory Jose Manuel Ibanez Sampedro. Jego ojciec Luis Manuel Ibanez Sampedro służył na krążowniku *Mendez Nuñez*, fotografie prezentowane są po raz pierwszy.



Załadunek działa pociskiem szkolnym.

fot. zbiory Jose Manuel Ibanez Sampedro

okrętów nawodnych stało się już lotnictwo. Jeśli w przypadku typu *Caledon* budowanego do walki z flotą niemiecką można to zaniedbanie wybaczyć, o tyle dla Hiszpanów tworzących uniwersalny okręt na czasy powojenne, 25 mm pokład pancerny stanowił co najwyżej symboliczną ochronę przed bombami lotniczymi.

Bezpośrednio przed dziobowym mostkiem znajdowało się pancerne stanowisko dowodzenia o grubości płyt pancernych 152 mm (tak jak w prototypie). Linię komunikacyjną między stanowiskiem dowodzenia a pokładem pancernym stanowiła rura pancerna.

Po modernizacji krążownika *Méndez Núñez* bez względu na zmianę architektury okrętu, system opancerzenia pozostał nieknięty. Wypada jeszcze raz powtórzyć, że hiszpańska specyfika nie stawiała okrętom

wysokich wymagań w zakresie podniesienia pancernej ochrony, a po II wojnie światowej najnowsze okręty przodujących potęg morskich zupełnie nie posiadały już opancerzenia ochronnego.

## Uzbrojenie

Koncepcja krążownika operującego w pojedynkę wywarła wpływ na skład i rozmieszczenie artylerii. O ile w prototypie działa głównego kalibru rozmieszczone były w osi symetrii, co pozwalało w razie potrzeby na przykład w czasie walki w szyku torowym użyć wszystkich 5 dział do salwy burtowej, to hiszpański zamawiający uznał za niezbędne maksymalne zwiększenie „gęstości” ostrzału na wszystkich kierunkach. W salwie burtowej mogły uczestniczyć jedynie 4 działa, ale za to po 3 mogły strzelać w kierunku dziobu i rufy.

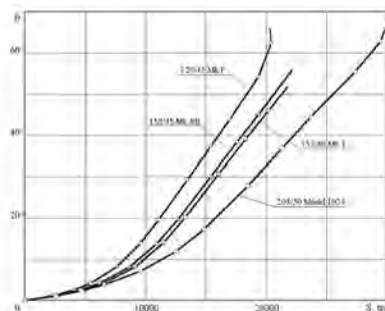




Podstawowym uzbrojeniem krążownika *Caledon* były najbardziej masowo produkowane działa średniego kalibru Royal Navy, a mianowicie 6 calowe działo Mk XII o długości lufy 45 kalibrów. W czasie budowy hiszpańskich krążowników pojawiły się już działa nowszych systemów. Zakłady w Caracce rozpoczęły produkcję dział 6calowych na licencji Vickers model T i U o długości lufy 50 kalibrów. Pojedynczo lawetowane działa pierwszego modelu zamontowano na krążownikach *Blas de Lezo* i *Méndez Núñez*. Model U różnił się zwiększeniem maksymalnego kąta podniesienia lufy z 15° do 35° oraz zamontowaniem na najnowszych krążownikach w dwulufowych wieżach.

Jedynym elementem taktyczno-technicznym, który ostro krytykowali hiszpańscy specjaliści była właśnie artyleria głównego kalibru. W jednym z licznych sprawozdań skierowanych do Ministra marynarki wojennej w czasie wojny domowej wskazywano na konieczność przebrożenia krążownika *Méndez Núñez*, bowiem efektywna donośność ognia jednostki wynosiła zaledwie 12 000 m, podczas gdy jednostek typu *Libertad* dochodziła do 18 000 m, a najnowszych *Canarias* i *Baleares* nawet do 21 000 m. Mało tego działo *Méndez Núñez* ustępowały nawet głównemu kalibrowi niszczycieli: działa kal. 120 mm przy kącie podniesienia 35° (niszczyciele typu *Churrua*) sięgały 14 000 m, a przy 43° (znajdujących się jeszcze w budowie najnowszych niszczycieli) nawet 17 000 m.

Przy emocjonalnej ocenie tego rodzaju dywagacji należy stwierdzić, że balistyka dział kal. 152 mm jest nieporównanie lepsza niż dział kal. 120 mm. Na zaprezentowanym poniżej wykresie pokazano kąty padania pocisków kal. 120 mm (zamontowanych ostatecznie po modernizacji *Méndez Núñez*), kal. 152 mm i kal. 203 mm stosowanych we flocie hiszpańskiej oraz pocisków kal. 152 mm dział Mk XII. Jak wiadomo kąt padania w znacznym stopniu okre-



Kąty padania pocisków kal. 120 mm, 152 mm i 203 mm stosowanych we flocie hiszpańskiej oraz brytyjskich dział kal. 152 mm Mk XII



Chwila zabawy. Oficer z prawej trzyma pocisk szkolny kalibru 152 mm a z lewej ładunek miotający.

fot. zbiory Jose Manuel Ibanez Sampedro

śla prawdopodobieństwo trafienia przeciwnika. Dla dział Mk XII na wszystkich bojowych dystansach jest on 1,5-2 razy mniejszy niż dla dział kal. 120 mm. Tym samym prawdopodobieństwo trafienia będzie 1,5-2 razy większe. W tej sytuacji najlepszym wariantem modernizacji *Méndez Núñez* byłoby proste zwiększenie kątów podniesienia luf dział głównego kalibru. Przy takim rozwiązaniu zachowano by lepszą balistykę dział kal. 152 mm zwiększając maksymalną jego donośność, a wszystko przy znacznie niższych kosztach. Tym nie mniej jednak na jednostce przeprowadzono kosztowną modernizację, w czasie której zamontowano licencyjne działa kal. 120 mm Vickers-Armstrong model F. Identyczne działa stanowiły podstawę obrony plot. na krążowniku *Canarias*.

W porównaniu z brytyjskim prototypem zmiany objęły również uzbrojenie przeciwlotnicze. Choć działo plot. kal. 76 mm dysponowało dobrą mocą i pułapem, Hiszpanie uznali je za przestarzałe. Mieli oni o tyle rację, że jak na rozwój lotnictwa w latach dwudziestych dział kal. 76 mm było za silne i jedynymi godnymi użycia celami mogły być sterowce. Tymi dysponowali jedynie Niemcy, a ci po zakończeniu I wojny światowej przestali się liczyć jako potencjalni przeciwnicy. Z drugiej strony działka kal. 47 mm choć dysponowały mniejszą siłą, posiadały większą szybkostrzelność i co ważniejsze były znacznie lżejsze. To ostatnie było o tyle ważne, że działa plot. naprowadzane były ręcznie, zatem obsługa mogła szybciej odnaleźć cel i przeprowadzić manewr ogniem.

	<i>Caledon</i>	<i>Blas de Lezo</i> <i>Méndez Núñez</i>	<i>Méndez Núñez</i> po modernizacji
<b>uzbrojenie</b>	5 x 152 L/45 BL Mk XII 2 x 76 L/20 plot Mk I 4 x 47 4 x II wt 533	6 x 152 L/50 BL Vickers 1 x 76 desantowa 4 x 47 4 x III wt 533	8 x 120 plot. 5 x II 37 plot. 8 x IV 20 plot. 2 x III wt 533
<b>załoga, ludzi</b>	400	343	370

	152 L/45 Mk XII	152 L/50 Vickers	120 L/45 Vickers-Armstrong
<b>waga działu t</b>	6,998	8,600	2,950
<b>długość lufy m/kal</b>	7,105/76,74	8,768/51,62	5,692/47,43
<b>długość przewodu lufy m/kal</b>	6,858/45,11	7,620/50	5,400/45
<b>długość części gwintowanej m</b>	5,856	6,648	5,400
<b>objętość komory dm³</b>	29,00	25,40	10,32
<b>szybkostrzelność strzały min</b>	5-7	4-5	15-20
<b>masa pocisku kg</b>	45,36	45,4	22
<b>masa ładunku miotającego kg</b>	12,3	15	6,5
<b>prędkość początkowa m/s</b>	850	900	850
<b>donośność, m (kąt podniesienia)</b>	17 100 (30°)	20 400 (35°)	20 000 (45°)



# OKRES MIĘDZYWOJENNY



Śródkorcie krążownika z dobrze widoczną wyrzutnią torped.

fot. zbiorcy Jose Manuel Ibanez Sampedro

Działa kal. 47 mm były rezultatem głębokiej modernizacji 3-funtowego działka Nordenfelda. 2 działa znajdowały się w rejonie kominów: między pierwszym a drugim na prawej burcie oraz między drugim a trzecim na lewej. Pozostałe 2 zainstalowano na skrzydłach rufowego mostka.

Po modernizacji zmianie uległa również małokalibrowa artyleria plot. Na pokładzie krążownika zamontowano 5 podwójnie sprzężonych dział kal. 37 mm L/83 SK C/30 oraz 8 poczwórnych zestawów kal. 20 mm L/65 C/30 produkcji niemieckiej. Pierwsze przy kącie podniesienia +85° raziły waży-

mi 0,742 kg pociskami cele na wysokości do 6 800 m, natomiast drugie przy tym samym kącie pociskami o masie 0,134 kg na wysokość do 3 700 m.

Hiszpanie nie rezygnowali jednak z zamontowania na krążowniku działka kal. 76 mm. Było to działko kal. 76,2 mm Armstrong o długości lufy 17 kalibrów na łożu kołowym dla oddziału desantowego. Znow należy się przy tym ewenementem odwołać do specyfiki Hiszpanii, która często musiała wysadzać desanty w swych niepokornych koloniach. Ten przestarzały sprzęt sprawdził się na przykład w czasie desantu w Al-

hucemas. Nie darmo więc uczestniczące w desancie działko zajmuje obecnie honorowe miejsce wśród eksponatów w Muzeum Morskim w Kartagenie. Uzbrojenie uzupełniały 4 kartabiny maszynowe, które można było używać tak w operacjach desantowych jak i do zwalczania celów powietrznych.

W zakresie broni torpedowej krążowniki stanowiły przełom dla Hiszpanów. Do tej pory obrotowe wyrzutnie torpedowe stosowano jedynie na torpedowcach i niszczycielach, duże okręty nawodne dysponowały jedynie nieruchomymi wyrzutniami zamontowanymi w kadłubie. Krążowniki jako pierwsze otrzymały obrotowe wyrzutnie torpedowe na górnym pokładzie. Co prawda z powodu braku nawyków w trakcie strzelania torpedy miały tendencję do ła-



Działo przeciwlotnicze kal. 47 mm.

fot. zbiorcy Jose Manuel Ibanez Sampedro

Ćwiczebny strzał torpedy.

fot. zbiorcy Jose Manuel Ibanez Sampedro



mania się przy uderzeniu o powierzchnię wody lub wchodzenia pod jej lustro ze zbyt dużym kątem, co nie gwarantowało wypłynięcia, lecz dzięki szkoleniu braki te można było wyeliminować.

Kończąc przegląd uzbrojenia krążowników wypada wspomnieć o zamontowanych na ich pokładach 2 centralach telefonicznych, zabezpieczających łączność z wszystkimi 8 przedziałami i stanowiskami krążownika, a w przypadku podłączenia kabla w porcie również całym krajem.

Radiostacja pozwalała na utrzymywanie łączności bezprzewodowej na odległość do 1 000 km. W toku powojennej modernizacji na pokładzie pojawił się też radar firmy Decca.

(ciąg dalszy nastąpi)

*Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański*





## Lotniskowiec *Graf Zeppelin* cz. II

### Budowa i losy

16 listopada 1935 r. zostały złożone zamówienia na dwa lotniskowce, określane jako Flugzeugträger „A” i „B”. Miały być zbudowane w Kilonii w stocznich Deutsche Werke i Krupp-Germania Werft. 30 września 1936 r. położono stępkę pod lotniskowiec „B” w stoczni Friedricha Kruppa. Okręt otrzymał numer budowy 555. Trzy miesiące później, 28 grudnia 1936, położono stępkę pod kolejną jednostkę tej klasy lotniskowiec „A”. Budowany na pochylni I okręt otrzymał numer budowy 252. Przewidywane ukończenia obu okrętów datowano: dla lotniskowca „A” na 1 kwietnia 1939 r. i dla lotniskowca „B” na 15 listopada 1939 r. Szacowany koszt pojedynczej jednostki miał wynieść 264 mln RM z budżetu rozłożonego na lata 1935-1942.

Plan rozbudowy floty tzw. „Plan Z” przewidywał dodatkowo budowę kolejnych dwóch okrętów tej klasy. Miały być one ukończone do końca 1947 roku. Wstępnie przewidywano, że lotniskowiec „C” miał być zbudowany w stoczni Krupp-Germania Werft w Kilonii, natomiast lotniskowiec „D” w Howaldswerke Kiel<sup>1</sup>.

Stocznie Germania Werft i Deutsche Werke, w których zamówiono lotniskowce „A” i „B” ze względu na rozbudowane programy budowy różnych serii okrętów i urządzeń, nie mogły zrealizować w planowanym terminie ukończenia obu okrętów. Najgorsza sytuacja przedstawiała się w Krupp-

Germania Werft, gdzie ze względu na opóźnienie prac na krążowniku *Prinz Eugen* i na niszczycielach, nie było możliwe ukończenie lotniskowca „B” aż do końca 1939 r.<sup>2</sup> Opóźnienia budowy poszczególnych okrętów wynikały z wielu powodów. Zasadniczymi były braki pracownicze i materiałowe oraz opóźnienia w dostawach poszczególnych podzespołów np. kotłów czy turbin. Na początku 1938 r. stocznia wstrzymała budowę lotniskowca „B”, na którym wykorzystano już 500 t materiałów. Głównym powodem okazał się brak spawaczy. Widoczne opóźnienia prac nad okrętami i problemy stoczni przyczyniły się do dyskusji nad sensem budowy dwóch jednostek. Allgemeine Marineamt (Generalny Urząd Marynarki) jesienią 1938 r. zasygnalizował admirałowi Readerowi zaprzestanie budowy lotniskowca „B”. W tym czasie na budowę jednostki wykorzystano już 1 300 t materiałów. Ostatecznie jednak prace kontynuowano.

8 grudnia 1938 r. Flugzeugträger „A” został wodowany pod czujnym okiem Hitlera i Göringa. Okręt otrzymał nazwę *Graf Zeppelin* na cześć hrabiny Hella v. Brandenstein-Zeppelin, córki projektanta sławnego statku powietrznego. Po uroczystości okręt został przeholowany przez holowniki portowe *Emil* i *Auguste* do nabrzeża wyposażeniowego. Tam też otrzymał nadbudówkę, komin, maszty i inne elementy wyposażeniowe.

Wybuch wojny światowej przyczynił się do całkowitej zmiany dotychczasowego planu budowy floty. 19 września 1939 r. wstrzymano ostatecznie prace na Flugzeugträger „B”, kiedy to w kadłub wbudowano już około 8 000 t stali. Okręt był gotowy do wysokości pokładu pancernego<sup>3</sup>. *Graf Zeppelin* był ukończony w 85%. Posiadał kotły oraz turbiny napędowe, a braki ograniczały się do niektórych, lecz niezbędnych, urządzeń pomocniczych. W październiku Hitler wyraził swoje poparcie dla programu budowy lotniskowców tj. przebudowy *Seydlitz*a i ukończenia *Graf*a *Zeppelina*.

Inwazja w Norwegii przyczyniła się do ostatecznego upadku budowy lotniskowców. Podczas konferencji na temat walk w Norwegii, 29 kwietnia 1940 r. admirał Reader zasugerował Hitlerowi przerwanie budowy lotniskowca. Mimo nie zapadnięcia decyzji o przerwaniu prac, prace posuwały się w bardziej niż ślimaczym tempie. Realia wejścia do służby były znikome. Okręt mógł zostać ukończony do końca

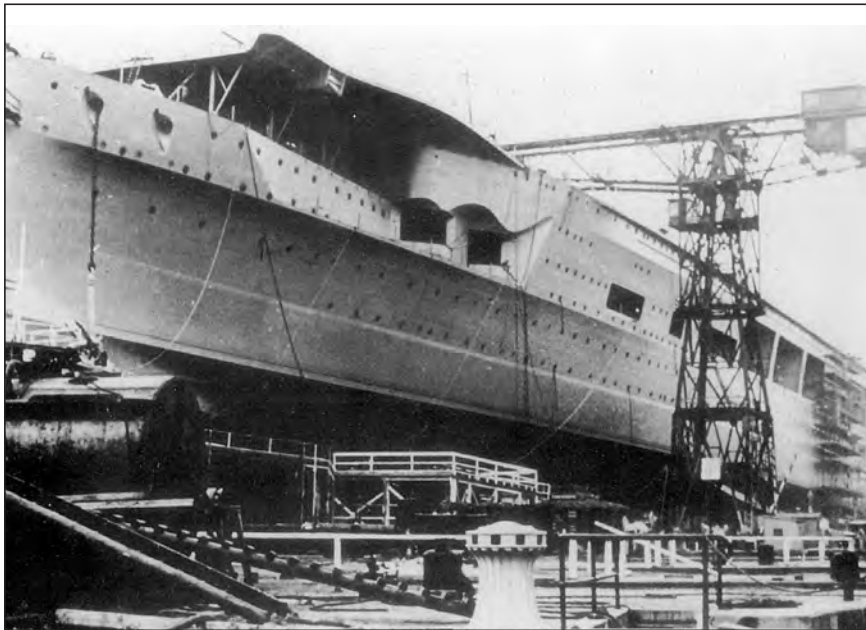
1. W maju 1938 r. przyjęto że lotniskowce „C” i „D” zamówione zostaną 1 kwietnia 1941 r. i ukończone w lipcu 1944 r. W październiku 1938 r. terminy zamówienia obu okrętów przesunięto na 1 czerwiec 1943 r. (ze względu na budowę nowych pancerników). Oba lotniskowce miały być budowane w Howaldswerke.

2. W Krupp-Germania Werft budowano krążownik ciężki *Prinz Eugen*, 6 F-bootów, 5 niszczycieli oraz serię okrętów podwodnych. W Deutsche Werke budowano pancernik *Gneisenau*, krążownik *Blücher*, 4 niszczyciele, serię okrętów podwodnych i jednostki pomocnicze (m.in. *Franken*).

3. 1 lipca 1940 r. planowano wodowanie, natomiast ukończenie okrętu było przewidziane do końca grudnia 1941 r.



## II WOJNA ŚWIATOWA



Kadłub lotniskowca *Graf Zeppelin* krótko przed wodowaniem.

fol. „Marine-Arsenal”

1940 roku, lecz bez uzbrojenia głównego. Projektowane działa 150 mm, mogły zostać dostarczone dopiero 10 miesięcy później. Podczas wspomnianej konferencji Reader podpisał decyzję o ostatecznej kasacji budowanego lotniskowca „B”. Kontrakt na odzysk materiałów otrzymała firma Fa. Eisen & Metall A.G. z Essen. W ciągu 4 miesięcy, do lata 1940 roku, uzyskała z okrętu 8 000 t stali.

Do końca 1940 r. rozważano potrzebę istnienia lotniskowców z podsumowaniem na „tak”. Trwało właśnie powolne ukańczanie *Grafa Zeppelina*, który wraz z krążownikami typu „M”<sup>4</sup> miał odgrywać zasadniczą rolę w walkach na Atlantyku.

Obawy przed alianckimi nalotami zmusiły Kierownictwo Wojny Morskiej (dalej SKL) do podjęcia decyzji o przebazowaniu

nieukończonego lotniskowca na wschód. Eskortowany przez trałowiec *Nautilus* (eks-M 81) *Graf Zeppelin* opuścił 12 lipca 1940 r. Kilonię. Sześć dni później zespół osiągnął Sassnitz na Rugii, gdzie na redzie portu zainstalowano dwa podwójne 37 mm działka przeciwlotnicze. 21 lipca konwój zawinął do Gdyni.

Kolejną „przeprowadzkę” okręt przeszedł w związku z planowaną agresją na Związek Radziecki. 19 czerwca 1941 r. okręt wyruszył na holu holowników *Danzig* i *Albert Forster* do Szczecina. Eskortą dowodził dowódca sił minowych Kpt.z.S. Bentlage. 21 czerwca okręt zacamował przy Walach Chrobrego (niem. Hakenterrasse). Ograniczone możliwościami stocznie Vulcan i Oderwerke ze Szczecina, nie mogły podjąć się kontynuacji budowy okrętu. Lot-

niskowiec musiał czekać na lepsze czasy. 30 października 1941, gdy Gdynia stała się znów bezpiecznym portem, SKL postanowiło kontynuować budowę okrętu w tymże porcie. 10 listopada 1941 r. okręt holowany przez holownik *Atlantic* opuścił Szczecin i po 7 dniach podróży osiągnął Gdynię. Zakotwiczony w basenie V (Hafenbecken V) okręt jednakże służył jako pływający magazyn drewna dla floty. 2 czerwca został tam sfotografowany przez lotnictwo rozpoznawcze RAF-u. Interpretacja zdjęć przyczyniła się do tezy że okręt może być gotowy do prób w ciągu trzech tygodni, a w czerwcu 1943 r. osiągnie gotowość bojową. Błędna interpretacja wynikała zapewne z zaawansowania budowy nadbudówki, komina, masztów a także obecności lekkich dział przeciwlotniczych.

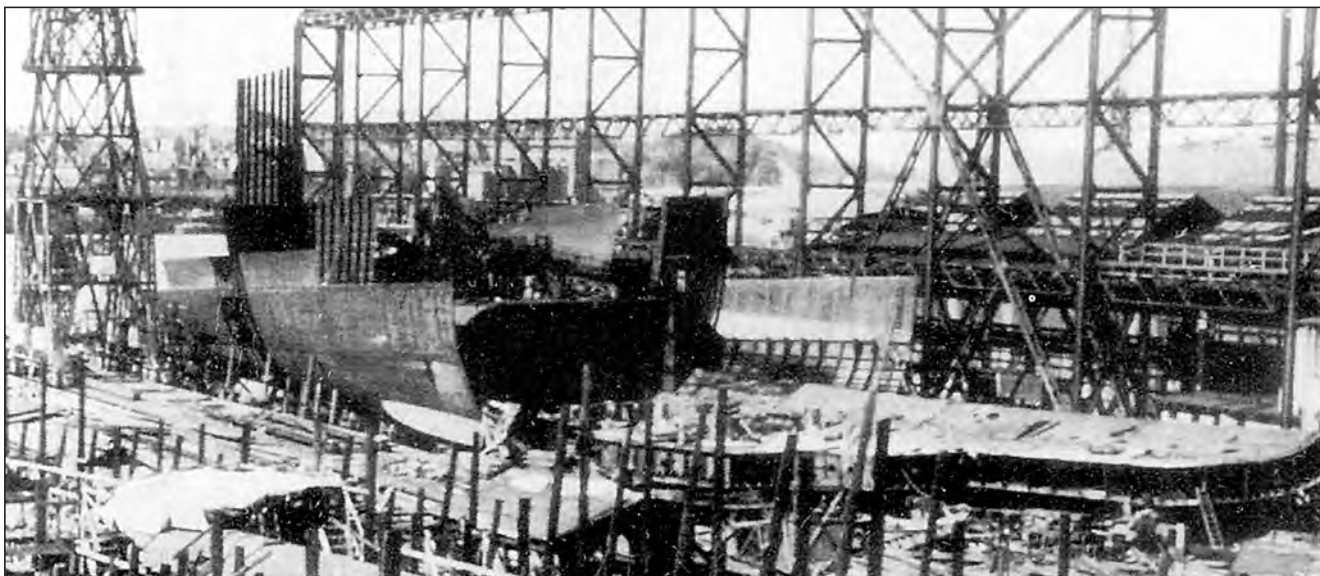
Obawy przed wprowadzeniem na Atlantyk ciężkiego zespołu pancerników ze wsparciem lotniskowca przyczyniły się do podjęcia decyzji o zniszczeniu lub uszkodzeniu okrętu. Do zadania wyznaczono 10 „Lancasterów” z 5 Grupy Bombowej: 6 z Woodhall Spa z 97 eskadry, i 4 z 106 eskadry z Coningsby. Samoloty te (jeden nie wystartował) w nocy z 27 na 28 sierpnia 1942 r. wystartowały z Anglii. Po czym nie odnosząc żadnych sukcesów i strat powróciły na macierzyste lotniska.

Zastosowanie lotniskowców w innych flotach było szerokie i stawiało się wręcz niezbędne. Zalety ich wykorzystania na polu walki dostrzegały także sztaby niemieckiej marynarki. 16 kwietnia 1942 r. z okazji odczytu admirała Readera w Wilczym Szańcu (Wolfsschanze), przyjęto propo-

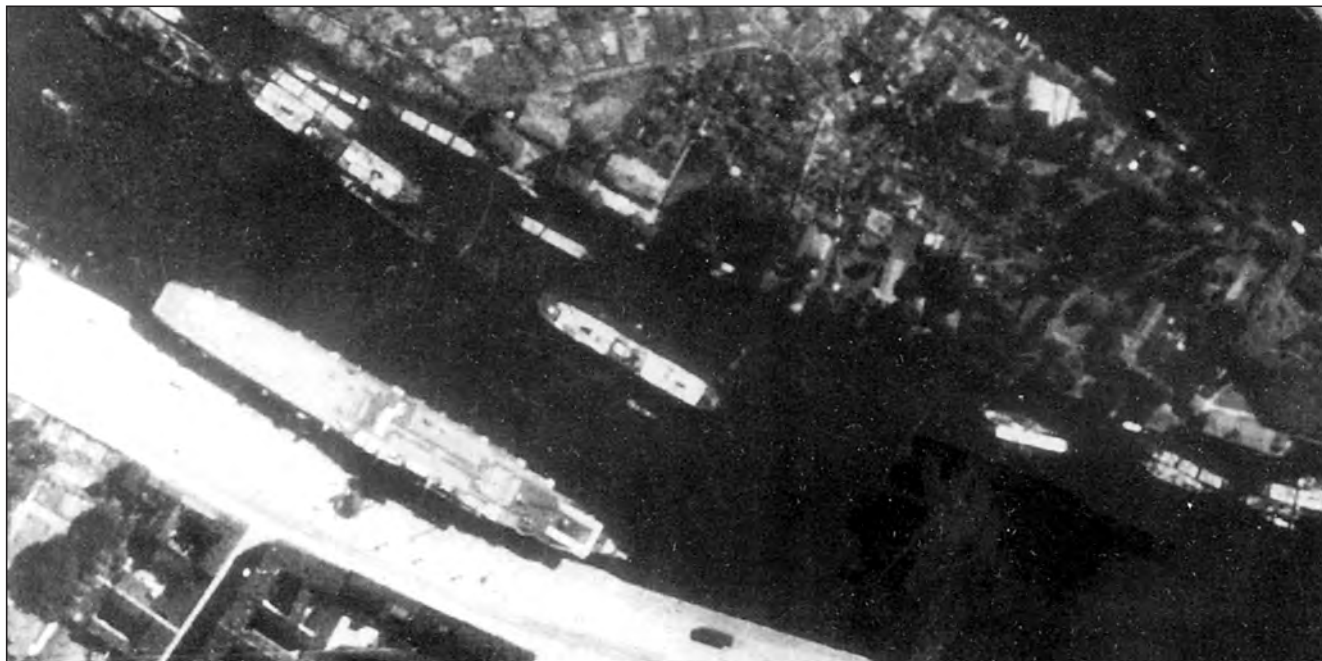
4. krążownik typu „M” - planowane dane techniczne: wyp. stand. 7 800 ts, wyp. maks. 10 400 ts, prędkość 35,5 w, uzbrojenie 8 x 150 mm, 4 x 88 mm, 8 x 533 mm w.t., 160 min, 2 wodnosamoloty.

Blizniaczy lotniskowiec „B” w początkowym stadium budowy w Germania Werft w Kilonii.

fol. „Marine-Arsenal”







Brytyjska fotografia lotnicza kadłuba *Graf Zeppelin* w Szczecinie w lutym 1942 roku.

fol. „Marine-Arsenal”

cję przyspieszenia prac na lotniskowcu. Okręt według założenia zostałby ukończony w połowie 1943 r. Kolejnym krokiem była weryfikacja planów konstrukcyjnych, w których wiele elementów wyposażenia i konstrukcji było już przestarzałych. Główne zmiany dotyczyły dodania bąbli przeciwtorpedowych na lewej burcie, dodanie radarów, zdjęcie reflektorów, zamontowanie półokrągłej osłony na kominie celem lepszego odprowadzania spalin, czy zmiany w uzbrojeniu przeciwlotniczym.

13 maja 1942 r. zapadła ostateczna decyzja szybkiego kontynuowania prac na *Grafie*. Przebywający w Wilczym Szańcu: Hitler, admirał Reader, minister uzbrojenia Albert Speer, wiceadmirał Krancke i admirał Klekamp podjęli szereg decyzji o zapewnieniu ochrony dostaw surowców z Norwegii. Bezpieczeństwo miały zapewnić, oprócz budowanego już lotniskowca, pomocnicze lotniskowce (eks- statki pasa-

żerskie) *Europa*, *Gneisenau*, *Potsdam*. Dwa dni później admirał Reader wydał rozkaz wznowienia prac na *Grafie Zeppelin*. Jednakże ograniczone możliwości stoczniowe i nałożone priorytety na budowę innych typów okrętów nie pozwalały na rozpoczęcie prac na okręcie w Kilonii.

Okręt w dalszym ciągu przebywał w gdyńskim porcie oczekując na powrót do Kilonii. W międzyczasie w Deutsche Werke w Gotenhafen zainstalowano 3 podwójne działka 37 mm, 6 poczwórnych 20 mm „Vierlingów” oraz 4 reflektory. Operacja holowania lotniskowca została oznaczona kryptonimem „Zander” (Sandacz). Dowódcą sił eskortowych został FKpt. Remler. Pod jego rozkazami znalazły się trałowce *M 3*, *M 14*, *M 37* z 1 flotylli oraz okręty z 3 flotylli dozorowej: *Damme*, *Stolpe*, *Spree*, *Pregel*, *Nogat* i *Brake*. Dodatkową eskortę przed okrętami podwodnymi zapewniały wodnosamoloty Arado Ar 196

z Bordfliegergruppe 1/196. 25 listopada 1942 r. lotniskowiec na holu holowników *Eisbär*, *Cappella* i *Passat* opuścił port w Gdyni. Złe warunki atmosferyczne zmusiły konwój do przeczekania sztormu na reddie Helu. 30 listopada konwój opuścił Zatokę Gdańską, a 3 grudnia wieczorem zespół znalazł się w Kieler Förde.

5 grudnia 1942 r. lotniskowiec został wprowadzony do doku pływającego stoczni Deutschen Werke Kiel, gdzie rozpoczęto przebudowę części dennej okrętu. Zmodyfikowany projekt z 1942 r. zakładał dodanie bąbli przeciwtorpedowych z lewej burty. Rozwiązanie to miało poprawić proporcje ciężarów lewej burty w stosunku do prawej na której znajdowała się nadbudówka zwana „wyspą”. Pierwotnie przechył na sterburtę wynosił 4,5 stopnia. Bąble miały także stanowić dodatkową ochronę przeciwtorpedową oraz dodatkowe zbiorniki paliwa. Zwiększyły one zarówno manewro-

Inne ujęcie lotniskowca z tej fotografii.

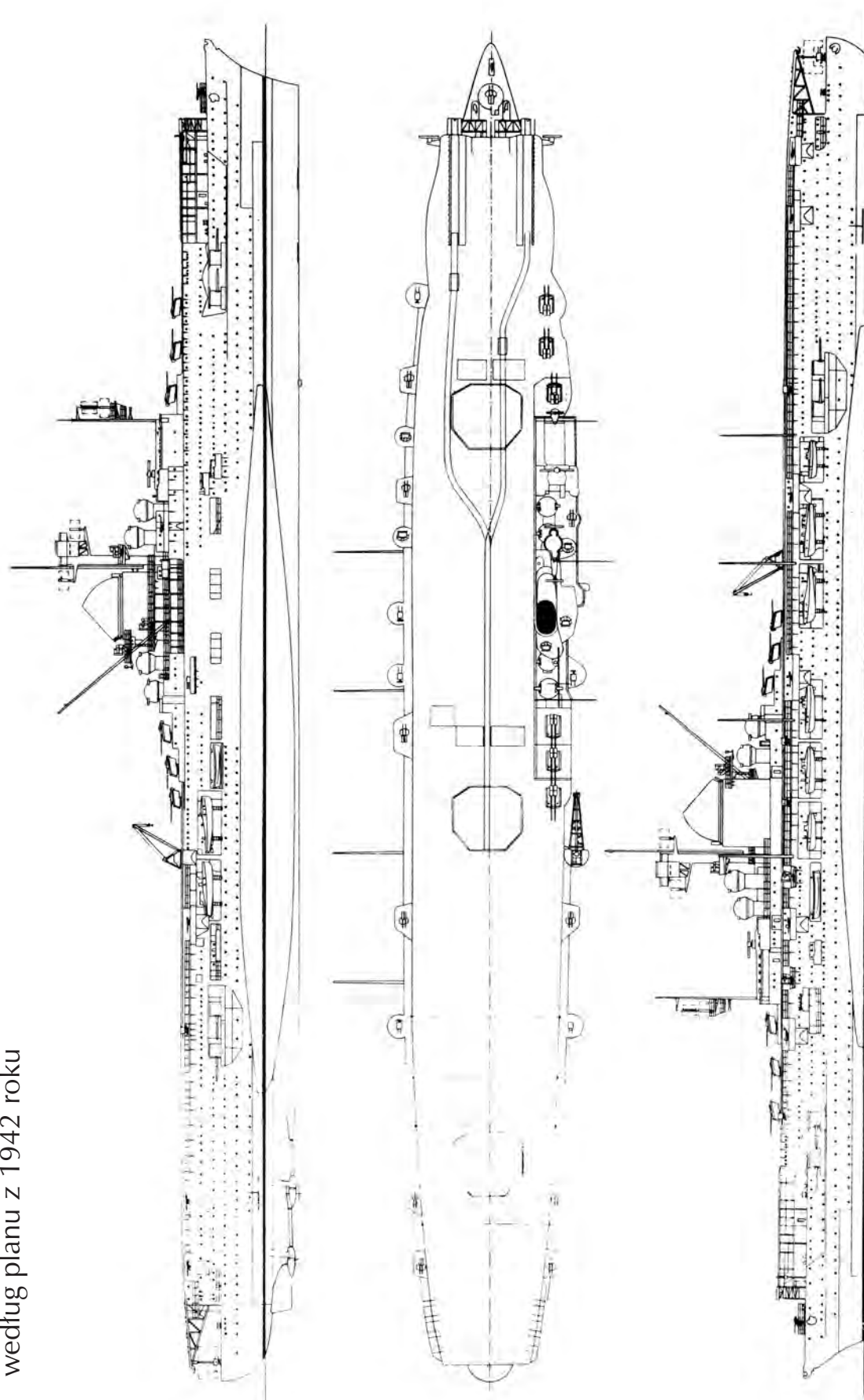
fol. „Marine-Arsenal”





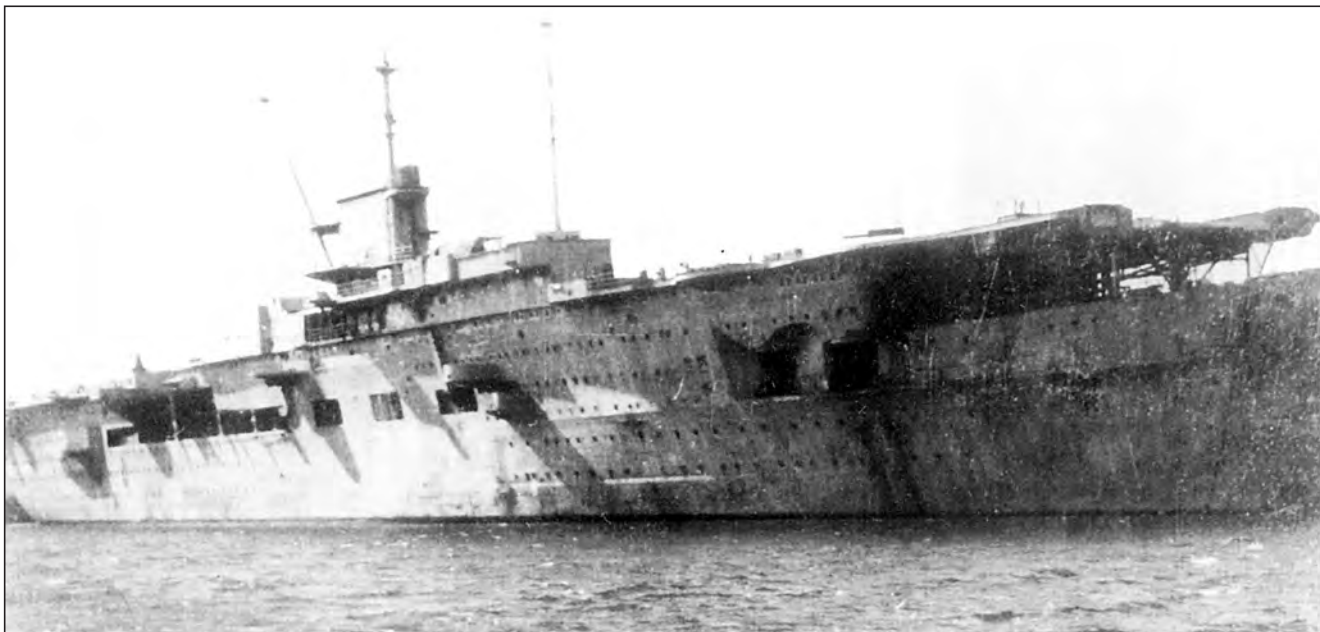
## II WOJNA ŚWIATOWA

*Graf Zeppelin*  
według planu z 1942 roku



rys. Siegfried Breyer





Lotniskowiec pod koniec wojny w Szczecinie.

fot. „Marine-Arsenal”

## Radziecki PB-10

wość, obronność jak i zasięg okrętu. Lewoburtowe bąble zbudowano z płyt stalowych St 52. Aby zachować odpowiednie proporcje kadłuba z prawej burty dodano także bąble lecz wykonane z cienkiej warstwy stali o grubości 18 mm. Maksymalna szerokość bąbli wynosiła 2,4 metra.

Mimo powolnych prac na okręcie SKL rozważało budowę pancerników-lotniskowców, krążowników-lotniskowców, małego (projekt E IV-E VI) i dużego lotniskowca (projekt A I-A IV) a także przebudowę krążownika *Seydlitz*.

Punktem kulminacyjnym wykorzystania ciężkich okrętów była porażka operacji „Regenbogen”. Po jej fasku Hitler nakazał demontaż uzbrojenia z okrętów pancernych a je same nakazał poddać kasacji. Decyzja ta wpłynęła także na losy budowanego lotniskowca, który w zamierzeniach taktycznych miał być wykorzystywany w zespołach z ciężkimi okrętami. 30 stycznia 1943 r. (lub 2 lutego 1943 r.) ostatecznie wstrzymano prace na okręcie, a on sam miał zostać przeholowany na wschód do Piławy w ramach operacji „Zugvogel” (Ptak wędrowny).

Na lotniskowcu zainstalowano ponownie działka przeciwlotnicze, reflektory oraz dwa balony zaporowe. 20 kwietnia 1943 r. holowniki *Eisbär*, *Taifun*, *Norder* i *Passat* rozpoczęły wraz z lotniskowcem opuszczanie portu w Kilonii. Eskortą dowodził Kpt.z.S. Ritschel. W trakcie rejsu plany bazowania okrętu w Piławie anulowano głównie ze względu na brak miejsca kotwiczenie nie kolidującego z bazującymi tak okrętami podwodnymi i trałowcami. 23 kwietnia konwój osiągnął Świnoujście a kilka godzin później wpłynął do Szczecina.

Okręt opuściła załoga złożona z marynarzy Kriegsmarine i pracowników stoczniowych. Zastąpiła ich 40 osobowa załoga cywilna. Przeprowadzono także operację demontażu z wałów śrub napędowych, które umieszczono na pokładzie lotniczym co miało zapobiec ich szybkiej korozji. Pojawienie się okrętu zostało zauważone przez polski ruch oporu o czym niezwłocznie dowiedział się wywiad aliancki. 23 czerwca 1943 r. samolot rozpoznawczy RAF-u zrobił zdjęcia lotniskowca. Okręt znajdował się przy nabrzeżu Parnicy (Parnitz), naprzeciwko dużej elektrowni koło Danzig-Parnitz Kanał. Wywiad na podstawie raportów ruchu oporu i zdjęć doszedł do wniosku że prace nad lotniskowcem zaniechano. Tak rzeczywiście było. *Graf Zeppelin* do końca wojny pozostał już w Szczecinie, mimo wielu planów jego wykorzystania. Od kwietnia 1943 r. rozważano użycie jego i dwóch ciężkich krążowników jako szybkich transportowców gumy z Japonii, a w 1944 r. planowano lotniskowiec przekształcić w okręt mieszkalny dla marynarki. W kwietniu 1945, gdy wojska Armii Czerwonej rozpoczęły szturm na miasto, nieukończony lotniskowiec postanowiono zatopić. Osobą odpowiedzialną za samozatopienie był, wyznaczony przez Dowódcę Zachodniego Bałtyku, Kpt.z.S. Wolfgang Kähler. 24 kwietnia 1945 r. otworzono zawory denne. Następnego dnia o 18.00 odpalono 10 bomb głębinowych umieszczonych w maszynowniach. Okręt osiadł na dnie na głębokości 7 metrów bez przegłębienia z nieznacznym przechylem na prawą burtę wynoszącym 0,5 stopnia. Poziom wody w maszynowniach wynosił 4 metry. Tęgoż samego dnia wrak został zdobyty przez Czerwonoarmistów.

Zdobyta flota niemiecka została podzielona pomiędzy światowe mocarstwa przez trójstronną anglo-amerykańsko-radziecką komisję morską. *Graf Zeppelin* został zakwalifikowany do kategorii „C”<sup>5</sup> i przyznany Związkowi Radzieckiemu. Jednostki podległe tej kategorii musiały zostać wcześniej czy później zatopione lub złomowane. Okręt planowano pierwotnie wykorzystać jako stanowisko prób. Jednakże ta propozycja wysunięta przez admirała Kuzniecowa, została odrzucona. Rząd postanowił zgodnie z zaleceniami komisji trójstronnej zatopić okręt. Decyzją nr 601-209ss z 19 marca 1947 r. postanowiono zniszczyć wszystkie zdobyczne jednostki należące do kategorii „C”. Fakt ten dowództwo WMF postanowiło wykorzystać do przeprowadzenia testów nad żywotnością okrętów.

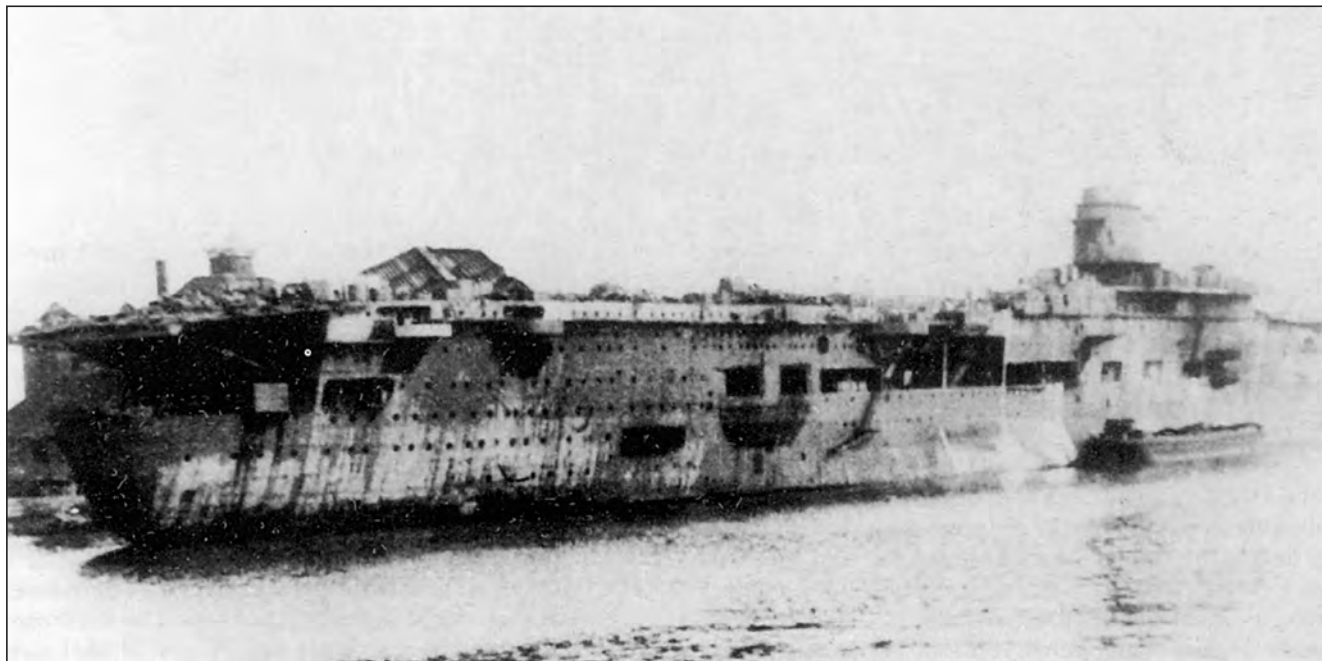
Przygotowaniem likwidacji okrętów kategorii „C” zajęła się specjalna komisja pod dowództwem wiceadmirała J.F. Ralla, powołana 17 maja 1947 r. Planowano przeprowadzenie doświadczeń nad skutkami wybuchów bomb lotniczych, pocisków artyleryjskich, min oraz torped w dwóch układach. Pierwszy układ przewidywał eksplozję umieszczonych na pokładzie ładunków, drugi zakładał symulowane ataki z wody i powietrza<sup>6</sup>. Podniesieniem okrętu zajęł się 77 oddział ASS KBF (Awaryjno Spasa-

5. kategoria okrętów zdobycznych „C” — jednostki zatopione, uszkodzone lub nieukończone, których wprowadzenie do służby wymagało remontu stoczniowego trwającego ponad 6 miesięcy.

6. Podobny doświadczenia planowano przeprowadzić m.in. na krążownikach ciężkich *Lützow*, *Seydlitz* oraz na pancerniku *Schleswig-Holstein*. M.in. patrz Federowicz P. *Podwójna zagłada Lützowa*, „Okręty Wojenne 3/2000” (38).



## II WOJNA ŚWIATOWA



Lotniskowiec *Graf Zeppelin* po podniesieniu przez specjalistów radzieckich. Fotografia wykonana w Świnoujściu.

fot. „Marine-Arsenal”

tielną Służbę Krasnoznamennego Bałtyjskiego Floty). Już 17 sierpnia 1945 r. zostały przeprowadzone oględziny wraku. Sygnalizowano 36 przebić w burtach od pocisków i odłamków o wymiarach 1,5 x 1 metr. Maszyny napędowe, kotły, generatory były wysadzone. W rejonie maszynowni stwierdzono zniszczone eksplozją grodzie wodoszczelne. W podwodnej części kadłuba wykryto otwór o wymiarach 0,8 x 0,3 m oraz szczelinę o długości 0,3 m. Windy lotnicze wysadzone, a pokład lotniczy podziurawiony od pocisków lub odłamków.

Podniesienie z dna okrętu odbyło się poprzez wypompowanie wody z uszczelnionego kadłuba przy użyciu pomp elektrycznych. Kolejnym etapem było uszczelnienie 10 grodzi poprzecznych i 12 grodzi wzdłużnych. Otwory w burtach po pociskach oraz iluminatory zaspawano. Jednakże z powodu dużego zakresu robót nie uzyskano szczelności przebitych pokładów. Podniesiony wrak, został odholowany i postawiony na kotwicach na Regalicy obok Wypły Mienia. Na początku 1947 r. okręt został przeholowany do Świnoujścia, gdzie od 3 lutego 1947 r. kotwiczyl jako hulk mieszkalny *PB-10* (niektóre źródła podają *PB-101*). Losy okrętu zmieniły się w marcu, kiedy to zapadły decyzje o jego zatopieniu. Wcześniej pojawiały się różne spekulacje na temat możliwości wykorzystania go w WMF.

14 sierpnia 1947 r. o godz. 14.45 *PB-10* wypłynął na holu 4 holowników portowych i holownika morskiego *MB-44*. Z reddy Świnoujścia *PB-10* wraz z uzbrojonym lodołamaczem *Wołyniec*, holownikami *MB-44* i *MB-47*, trawalcami *T-714*, *T-742* i bazą nurkową *WM-902* odpłynął na wyznaczony

do prób poligonu morski. W nocy z 15 na 16 sierpnia 1947 r. zespół osiągnął wyznaczony 5 milowy kwadrat. Na miejscu okazało się, że okręt nie jest zdolny postawić kotwicę wskutek pęknięcia łańcucha kotwicznego, zaś mniejsza kotwica tylko w nieznacznym stopniu ograniczała dryfowanie.

Rankiem 16 sierpnia rozpoczął się pierwszy etap testów, zakładający detonację bomb lotniczych i pocisków artyleryjskich. W pierwszej serii zdetonowano równocześnie: bombę FAB-1000 umieszczoną w kominie, 3 bomby FAB-100 oraz dwa pociski kalibru 180 mm (o wadze 92 kg) umieszczone pod pokładem lotniczym. Kolejną serią składała się z bomby FAB-1000 na pokładzie lotniczym. W trzeciej serii zdetonowano równocześnie bombę FAB-250 na pokładzie lotniczym i 2 pociski kalibru 180 mm na górnym pokładzie hangarowym. W czwartej serii równocześnie odpalono bombę FAB-500 na wysokości 2,7 m nad pokładem lotniczym, FAB-250 na górnym pokładzie hangarowym, FAB-250 na pokładzie lotniczym oraz FAB-100 na pokładzie baterijnym. Ostatnią serią prób był wybuch bomb FAB-500 i FAB-100 na pokładzie lotniczym. Skutkami testów było zniszczenie komina aż do poziomu pokładu lotniczego, z zachowaniem pozostałych, wewnętrznych, elementów systemu odprowadzania spalin. Nie odnotowano także wzrostu ciśnienia w kotłach ani innych usterek (1 seria). Zniszczeniu uległy także pomieszczenia hangaru gdzie testowano bomby FAB-100.

Kolejnym etapem było bombardowanie lotnicze. Atak miało przeprowadzić 25 samolotów Pe-2 ze składu 12 gwardyjskiego

pułku lotniczego 8 Dywizji Lotnictwa Mi-nowo-Torpedowego. Samoloty atakowały grupowo i indywidualnie wykorzystując bomby lotnicze P-50. Nalot był koordynowany z lodołamacza *Wołyniec* oraz z łodzi latającej „Catalina”. Celem był namalowany na pokładzie lotniczym biały krzyż o ramionach długości 20 i 25 m oraz szerokości pasa 5 m. Pierwsze dwa grupowe ataki przeprowadzono z wysokości 2 070 m zrzucając kolejno 28 i 36 bomb. W kolejnych indywidualnych atakach zrzucono dalsze 24 bomby. Ze zrzutonych na nieruchomy i bezbronny cel 88 bomb, zaledwie w cel trafiło 6 z nich (!), przy czym znaleziono ślady tylko po pięciu trafieniach. Testowane bomby P-50 okazały się zbyt słabe aby wywrzącić jakiegokolwiek poważniejsze szkody na okręcie.

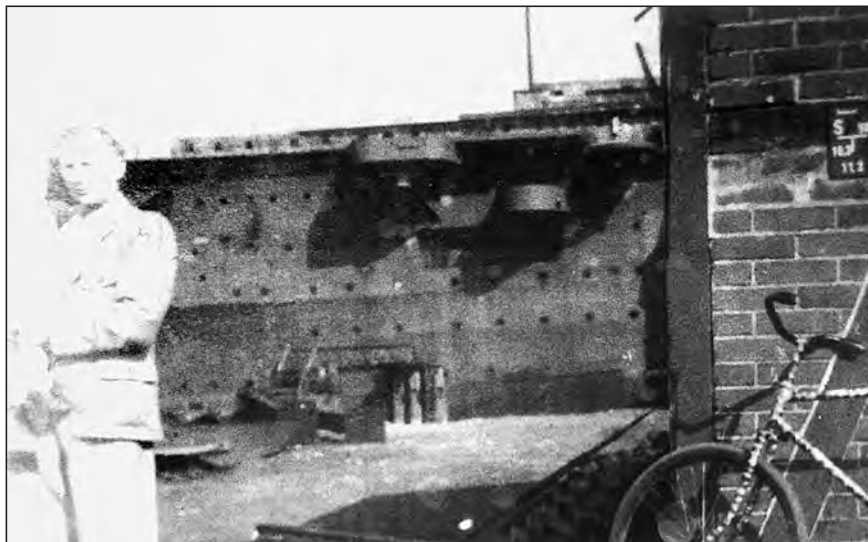
Po nieudanych nalotach powrócono do testów z bombami i pociskami umieszczonymi na pokładzie. W pierwszej kolejności umieszczono na pokładzie lotniczym bombę FAB-1000. Skutkami jej wybuchu była deformacja pokładu lotniczego w promieniu 7 m, oraz minimalne przebicie pokładu lotniczego wynoszące zaledwie 3 cm. Później także na pokładzie lotniczym zdetonowano bombę FAB-250, czego skutkiem było zniekształcenie pokładu w promieniu 1,3 m oraz 0,8 m przebicia. Późniejsze eksplozje pocisków artyleryjskich wykazały podobnie jak w poprzednich próbach największą przydatność granatów przeciwpancernych. Następnie zdetonowano bombę FAB-500 na pokładzie lotniczym, co spowodowało przebicie o średnicy 3 m oraz obszaru deformacji pokładu o promieniu 6,5 m. W hangarze lotniczym została





zdetonowana bomba FAB-100, której eksplozja zniszczyła lekkie grodzie i przegrody oraz podziurawiła odłamkami pokład lotniczy. Rezultatem dotychczasowych prób było całkowite zniszczenie komina, „wyspy” oraz szkody w górnym hangarze.

17 sierpnia, kiedy zakończono próby z bombami i przygotowano się do doświadczeń z bronią podwodną, wiatr o sile 5-6° zaczął znosić *PB-10* na mieliznę. Wiceadmirał Rall wydał rozkaz zatopienia jednostki przez kutry torpedowe. Próby ze strzelaniem artyleryjskim odwołano już wcześniej z uwagi na wypadek w wieży artyleryjskiej na krążowniku *Molotow*. Zadanie zatopienia miały przeprowadzić przybyłe z Bałtyjska kutry torpedowe *TK-248*, *TK-425* i *TK-503* oraz niszczyciele *Sławnyj*, *Strogij* i *Strojnyj*. Pierwszy atak przeprowadził kuter *TK-248*. Torpeda nie wybuchając przeszła pod kilem *PB-10*. Kolejna z *TK-503* trafiła w prawą burtę w rejonie wręgi 130. Skutkami eksplozji było zniszczenie bąbla przeciwtorpedowego przy nieuszkodzeniu głównego pasa burtowego. Trzecia torpeda, wystrzelona z niszczyciela *Sławnyj* trafiła w prawą burtę w rejonie wręgi 180 i przebiła pancerz burtowy. Po 15 minutach przechył lotniskowca na prawą burtę wyniósł 25° z widocznym przegłębieniem na dziób. Po 22 minutach od wybuchu torpedy lotniskowiec *Graf Zeppelin* posiadał już przechył 90° i przegłębienie na dziób 25°.



Niezbyt wyraźne lecz bardzo interesujące zdjęcie lewej burty *Grafa Zeppelina* zakotwiczonego przy Półwyspie Kosa, Świnoujście 1947 r.  
Fot. zbiory Przemysław Federowicz

Minutę później pogrążył się w wodzie na pozycji 55° 48'N i 18° 30' O<sup>7</sup>. Wrak stał się podwodnym pomnikiem nigdy nie zrealizowanych, niemieckich planów dominacji na morzach i oceanach. ●

## Bibliografia

Breyer S., Koop G. *Von der Emden zur Tirpitz*, München 1982.  
Breyer S., *Flugzeugträger Graf Zeppelin*, „Marine Arsenal” 1/1994.  
Israel U., *Einzigste deutsche Flugzeugträger Graf Zeppelin* Herford 1994.

Lemachko B., *Deutsche Schiffe unter dem Roten Stern*, „Marine Arsenal” 4/1992.

Litinskij D. *Lotniskowiec Graf Zeppelin — wojenna zdobycz Armii Czerwonej*, „Tajfun” 3/97.

Whitley M., *Deutsche Großkampfschiffe*, Stuttgart 1997.

Whitley M., *Graf Zeppelin*, „Warship” 31/1984, 33/1985.

**Serdeczne podziękowania dla Jarosława Malinowskiego i Macieja S. Sobańskiego za okazaną mi pomoc.**

Przemysław Federowicz

7. za Lemachko B. i Breyer S.

## FOTOKOLEKCJA

Japoński ciężki krążownik *Myōkō* w dniu wcielenia do służby - 20.08.1929 r. fot. „Ships of the World”



Grzegorz Bukała

## Wojenne programy rozbudowy floty krążowników Royal Navy cz. I

*Ewolucyjny rozwój brytyjskich krążowników w okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej i w czasie jej trwania był relatywnie stabilny i stanowił logiczny proces kolejnych zamówień uwzględniający stopniowe modernizacje wprowadzane do następujących po sobie projektach. Niniejszy artykuł jest próbą przedstawienia planów projektowych oraz strategicznego i przemysłowego położenia, przed którym została postawiona brytyjska Admiralicja w okresie II wojny światowej. Równocześnie pragnieniem autora jest danie pewnego wglądu w rozwój i poszukiwanie przez Royal Navy najodpowiedniejszego projektu krążownika w okresie trwania działań wojennych i krótko po ich zakończeniu.*

W opracowanym w 1939 r. Nowym Standardzie Floty potrzebą liczbę krążowników wszystkich klas określono na sto jednostek. W tym czasie krążowniki pływające pod banderą Zjednoczonego Królestwa miały do wypełnienia dwa podstawowe zadania w ramach ewentualnego konfliktu zbrojnego: ochrona rozległych linii komunikacyjnych oraz współdziałanie z zespołami floty, w ramach której miały wspierać działania własnych zespołów niszczycieli oraz prowadzenia bliskiego rozpoznania na rzecz własnego zespołu. Z wspomnianej liczby stu jednostek pięćdziesiąt pięć miało wykonywać zadania związane bezpośrednio z osłoną własnej żeglugi, a czterdzieści pięć operować w zespołach bojowych. Jednak Admiralicja od samego początku była zdecydowana (z powodu niebagatelnego kosztów budowy i utrzymania tak wielkiej liczby jednostek) na przejęcie tylko osiemdziesięciu ośmiu krążowników. Dodatkowym argumentem za ograniczeniem tej liczby były obawy o wywołanie kolejnego wyścigu zbrojeń i działania własnego rządu mające na celu zachowanie

światowego pokoju i globalnego rozbrojenia. Pomimo kłopotów finansowych i niewydolności własnego przemysłu zbrojeniowego termin realizacji całkowitej wymiany floty krążowników ustalono na 1949 r. Do tego momentu liczba zleconych lub budowanych jednostek tej klasy dla Royal Navy pokazywała wyraźną tendencję spadkową. W Programie Rozbudowy i Modernizacji Royal Navy z 1938 r. w budowie znajdowało się: dwa duże lekkie krążowniki typu *Belfast*, dziewięć mniejszych typu *Fiji* oraz dziesięć przeciwlotniczych typu *Dido*. Razem z trzema krążownikami typu *Hawkins* i dwoma typy E (wszystkie przestarzałe) dawało to liczbę pięćdziesięciu sześciu okrętów. Następne przymiarki do Programu Rozbudowy i Modernizacji Royal Navy zakładały zamówienie w latach 1939-1941 kolejnych dwunastu okrętów o wyporności jednostkowej 8 000 t std (typ *Fiji*), ale w konsekwencji po wycofaniu jednostek przestarzałych (typy C, D, E i *Hawkins*) doprowadziłoby do zmniejszenia ilości jednostek pozostających w aktywnej służbie w 1949 r.

### Program 1939

Admiralicja rozpoczęła przymiarki do realizacji tego programu już w styczniu 1939 r. Pod namową Wydziału Planowania rozpoczęto wstępne rozmowy nad opracowaniem odpowiednich proporcji krążowników przeznaczonych do osłony linii komunikacyjnych i małych jednostek mających współpracować z własną flotą liniową. Wstępny szkic zamierzeń stanowił projekt K 34, który był pośrednią wersją pomiędzy krążownikami przeznaczonymi do wykonywania powyższych zadań i charakteryzował się całkowitym brakiem wyposażenia lotniczego. Koszt jego budowy został wstępnie oceniony na £ 2 000 000 i tym samym będący ciekawą propozycją dla ciągle kulejącej pod względem finansów Royal Navy. Na przełomie stycznia i lutego projekt został rozesłany do odpowiednich departamentów Admiralicji, których szefowie mieli pisemnie opracować swoje uwagi i zastrzeżenia.

Asystent Szefa Sztabu z całej siły poparł propozycję budowy jednostek według przedstawionego projektu jako okrętów o zrównoważonej charakterystyce taktyczno-technicznej, jednak z opancerzeniem burtowym o grubości 114 mm (w miejsce 89 mm proponowanego w K 34 i budowanych krążownikach typu *Fiji*), który znacznie lepiej chronił przed trafieniami niemieckich pocisków kal. 150 mm. Kolejnym punktem, na który zwrócono baczniejszą uwagę było zapewnienie osłon przeciw po-





	Porównanie planu K 34 z typem Fiji	
	<i>K 34</i>	<i>Fiji</i>
<b>Wyporność</b> (t std):	7 350	8 170
<b>Wymiary</b> (m):	158,50 x 17,78 x 4,72 (dziób) 5,33 (rufa)	167,64 x 18,90 x 4,72 (dziób) 5,33 (rufa)
<b>Uzbrojenie:</b>	9 x 152 mm (3 x III, 150 pocisków/działo), 8 x 102 mm plot (4 x II, 150 pocisków/działo), 4 x 40 mm plot (1 x IV), 8 wt 533 mm (2 x IV), 6 bomb głębinowych.	12 x 152 mm (4 x III, 150 pocisków/działo), 8 x 102 mm plot (4 x II, 150 pocisków/działo), 4 x 40 mm plot (1 x IV), 1 katapulta, 3 wodnosamoloty Walrus, 6 bomb głębinowych
<b>Pancerz</b> (mm):		
<b>Burtowy:</b>		
Komory amunicyjne:	89	
Urządzenia napędowe i stanowiska kontroli:	82	
Grodzie:	51-38	
Barabety:	25-19	
Czoło wież:	51	
Boki i tył wież:	25	
<b>Poziomy:</b>		
Pokład nad komorami amunicyjnymi, urządzeniami napędowymi i stanowiskami kontroli:	51	
Dach wież:	51	
Oslony przeciwdławkowe:	9,5	
Maszynka sterowa:	32-38	
Przewody komunikacyjne i stanowiska kontroli dział:	12,7	
<b>Moc maszyn</b> (KM):	77 000	80 000
<b>Prędkość</b> (w):	32,5	32,5
<b>Zapasy paliwa</b> (tm):	1 575	1 673
<b>Zasięg</b> (Mm/w):	4 000/20	8 000/16
<b>Kalkulacja tonażowa</b> (t std):		
Kadłub:	3 400	3 775
Napęd:	1 370	1 440
Uzbrojenie:	900	1 010
Wypożyczenie lotnicze:	-	130
Pancerz:	1 180	1 290
Pozostałe:	500	525
<b>Suma:</b>	7 350	8 170
<b>Uwagi:</b>	W wszystkich planach istniała możliwość zabierania 200 pocisków/działo kal. 152 i 102 mm oraz 1 800 pocisków/działo kal. 40 mm. W dokumentacji technicznej typu <i>Fiji</i> nie uwzględniono wyrzutni torped z powodu przekroczenia wyporności 8 000 t std stanowiącej w tym czasie maksymalną wyporność standardową dla krążowników. Po wybuchu II wojny światowej, a przed ukończeniem okrętów otrzymały one 6 wt 533 mm (2 x III).	

dmuchowych na stanowiskach pom-pomów i podatność na uszkodzenia spowodowanych pojedynczym trafieniem (szczególnie dotyczyło to typu *Dido*, który wykazał z powodu małych wymiarów i związanej z tym rezerwy stabilności dużą wrażliwość na uszkodzenia pojedynczą torpedą). Delegat Szefa Sztabu po szczegółowej analizie stwierdził, że przedstawiony plan niczym nie odbiega od typu *Fiji* i posiadając przy tym o 25% słabsze uzbrojenie. Równocześnie dostrzegając potrzebę posiadania zrównoważonego krążownika o znacznie grubszym opancerzeniu, która została schowana w zdaniu „*lepiej opancerzony typ Dido*”.

Pod koniec lutego Szef Departamentu Budownictwa Okrętowego sir Stanley Godall przedstawił swój punkt widzenia. W swej wypowiedzi wskazywał, że polepszenie opancerzenia w planie *K 34* jest zaprzeczeniem decyzji podjętych w 1936 r., kiedy omawiając plany typu *Fiji* zdecydowano się na redukcję ciężaru opancerzenia i prędkości na rzecz pozostawienia pełnego uzbrojenia. Nowa wersja opancerzenia znacznie przewyższała pod tym względem wszystkie zbudowane do tej pory krążowniki i tylko nieznacznie ustępował dużo większym jednostkom typu *Belfast*. Równocześnie wskazał, że zwiększenie grubości opancerzenia

burtowego do 114 mm podniesie koszt budowy pojedynczego okrętu do L 2 060 000 w porównaniu do L 2 165 000 za typ *Fiji*. Natomiast krążownik przeciwlotniczy typu *Dido* z opancerzeniem zapożyczonym z jednostek typu *Fiji* osiągnie wyporność około 6 600 t std przy koszcie budowy £ 1 800 000. Był to cena, którą należało zapłacić za pozostawienie silnego uzbrojenia ofensywnego przy jednoczesnym polepszeniu parametrów defensywnych. W podsumowaniu swej wypowiedzi stwierdził: „*Jeżeli krążowniki z Programu 1939 mają być oparte na nowej dokumentacji zamiast powtórzenia typu Fiji to nie będzie możliwe zaproszenie do prze-*



## II WOJNA ŚWIATOWA

	Stocznia:	Job No.	Zlecony:	Budowa rozpoczęta:	Wodowany:	Ukończony:
Program 1939 r.						
krążownik	Dockyard Portsmouth	?	1 sierpnia 1939 r.	zlecenie anulowane 28 września 1939 r.	-	-
krążownik	Dockyard Devonport	?	1 sierpnia 1939 r.	zlecenie anulowane 28 września 1939 r.	-	-
<b>Bermuda</b>	John Brown & Company Limited Shipbuilding & Engineering Works w Clydebank	J 1568	4 września 1939 r.	30 listopada 1939 r.	11 września 1941 r.	21 sierpnia 1942 r.
<b>Newfoundland</b>	Swan Hunter & Wigham Richardson Limited Wallsend - on - Tyne	J 4124	4 września 1939 r.	9 listopada 1939 r.	19 grudnia 1941 r.	20 stycznia 1943 r.
Wojenny Program 1939 r.						
<b>Argonaut</b>	Cammell Laird & Company Limited w Birkenhead	J 3864	4 sierpnia 1939 r.	21 listopada 1939 r.	6 września 1941 r.	8 sierpnia 1942 r.
<b>Bellona</b>	The Fairfield Shipbuilding a Engineering Company Limited Govan/Glasgow	J 1679	4 września 1939 r.	30 listopada 1939 r.	29 września 1942 r.	29 października 1943 r.
<b>Black Prince</b>	Harland & Wolff Limited w Belfaście	J 3942	4 września 1939 r.	2 listopada 1939 r.	27 sierpnia 1942 r.	20 listopada 1942 r.
<b>Diadem</b>	R. & W. Hawthorn Leslie & Company Limited Hebburn Shipyard Hebburn - on - Tyne	J 4117	4 września 1939 r.	15 grudnia 1939 r.	26 sierpnia 1942 r.	6 stycznia 1944 r.
<b>Royalist</b>	Scotts Shipbuilding & Engineering Company Limited Greenock	J 1103	4 września 1939 r.	21 marca 1940 r.	30 maja 1942 r.	10 września 1942 r.
<b>Spartan</b>	Vickers - Armstrongs Naval Construction Works Barrow - in Furness	J 3780	4 września 1939 r.	21 grudnia 1939 r.	27 sierpnia 1942 r.	10 sierpnia 1943 r.

targu stoczni przed grudniem tego roku, które jednocześnie spowoduje zamówienie wszystkich czterech jednostek w marcu 1940 r. zamiast obecnie proponowanych dwóch w sierpniu 1939 r.”.

W marcu Pierwszy Lord Morski w pełni zgodził się z postulatami Szefa Departamentu Budownictwa Okrętowego twierdząc, że krążownik typu *Fiji* jest znacznie lepszą jednostką niż zaproponowany *K 34*. Również III Lord Morski (tj. Kontroler, który był odpowiedzialny min. za projekty nowych okrętów dla Royal Navy) poparł aktualnie budowane krążowniki jednocześnie proponując pogrubienie opancerzenia burtoowego na kolejnych okrętach tego typu. 16 maja Szef Departamentu Planowania zredagował dokument, który miał być punktem wyjścia w czasie kolejnego spotkania z Lordami Morskimi. Zawarł w nim ocenę planu nowego krążownika przeznaczonego dla ochrony linii komunikacyjnych: „nie reprezentującego maksymalnej mocy bojowej i zasięgu, który można uzyskać w granicach istniejącego konferencyjnego limitu wypor-

ności 8 000 t std. Jako krążownik floty wydaje się zbyt duży do wykonywania zadań floty i zbyt kosztowny pod względem ceny i liczebności załogi uniemożliwiają nam spełnienie wymagań odnośnie ich liczebności”. Równocześnie zmiany w polityce zagranicznej, a w szczególności Układ Morski z III Rzeszą spowodował zwiększenie granicy wyporności krążowników. Idąc dalej stwierdził, że „my możemy znaleźć taką konieczność dla rozpoczęcia programu krążowników z działami kal. 203 mm dla ochrony linii komunikacyjnych i uzasadniając zwiększenie wyporności standardowej”. Odnosnie małego krążownika floty (*Dido*) Szef Departamentu Planowania spodziewał się ich zastąpienia począwszy od drugiej połowy lat pięćdziesiątych.

19 maja w czasie kolejnego spotkania Lordów Morskich zapadła decyzja odnośnie czterech krążowników z Programu Rozbudowy i Modernizacji Royal Navy na 1939 rok, które miały stanowić powtórzenie typu *Fiji*. Równocześnie postanowiono, że dwie pierwsze jednostki zostaną zlecone do budo-

wy przez państwowe stocznie w Portsmouth i Devonport z poleceniem rozpoczęcia prac 1 sierpnia i zleceniem na budowę urządzeń napędowych wydanym 9 sierpnia. Druga para krążowników miała zostać zamówiona do budowy w dniu 7 marca 1940 r. i zbudowana przez stocznię prywatną.

Przystąpienie W. Brytanii do działań wojennych w dniu 3 września 1939 r. spowodowało rewizję przyjętych postanowień. Zlecenie na budowę ostatniej pary krążowników: *Bermuda* (stocznia John Brown) i *Newfoundland* (stocznia Swan Hunter) wydano już 4 września. Ich budowa została zakończona (odpowiednio) w sierpniu 1941 r. i czerwcu 1942 r. Tego samego dnia wydano również zamówienia dla budowy na sześciu kolejnych krążowników przeciwlotniczych typu *Dido*: *Argonaut* (stocznia Cammell Laird), *Bellona* (stocznia Fairfield), *Black Prince* (stocznia Harland & Wolff), *Diadem* (stocznia Hawthorn Leslie), *Royalist* (stocznia Scotts) i *Spartan* (stocznia Vickers Armstrong w Barrow). Ministerstwo Skarbu zaaprobowało pro-





Projekty ciężkich krążowników z czerwca 1939							
	A	B	C	D	E	F	G
<b>Wyporność</b> (t std):	10 445	10 090	10 358	10 110	10 222	10 074	10 256
<b>Wymiary (m):</b> długość KLW: szerokość:	176,78 20,12	184,71 20,12	176,78 20,12	176,78 20,12	184,71 20,12	176,78 20,12	173,74 20,12
<b>Uzbrojenie:</b>	9 x 203 mm (3 x III), 8 x 102 mm plot (4 x II), 16 x 40 mm plot (4 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.	9 x 203 mm (3 x III), 8 x 102 mm plot (4 x II), 16 x 40 mm plot (4 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.	8 x 203 mm (4 x II), 8 x 102 mm plot (4 x II), 8 x 40 mm plot (2 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.	8 x 203 mm (4 x II), 8 x 102 mm plot (4 x II), 8 x 40 mm plot (2 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.	8 x 203 mm (2 x III, 1 x II), 8 x 102 mm plot (4 x II), 8 x 40 mm plot (2 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.	8 x 203 mm (2 x III, 1 x II), 8 x 102 mm plot (4 x II), 8 x 40 mm plot (2 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.	8 x 203 mm (2 x III, 1 x II), 8 x 102 mm plot (4 x II), 8 x 40 mm plot (2 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 2 hangary.
<b>Pancerz (mm)</b> burty: pokład:	51 127	51 127	51 127	51 140	51 127	51 152	51-76 51-76 76-127
<b>Moc maszyn</b> (KM):	80 000	58 000	80 000	58 000	80 000	58 000	58 000
<b>Prędkość (w):</b>	32	30	32	30	32	30	30
<b>Rozkład ciężarów (t std):</b>							
Kadłub:	4 700	4 700	4 700	4 700	4 700	4 700	4 650
Uzbrojenie:	1 660	1 660	1 493	1 500	1 467	1 484	1 566
Wyposażenie lotnicze:	160	160	160	160	160	160	160
Pancerz:	1 850	1 820	1 930	2 000	1 820	1 980	2 140
Urządzenia napędowe:	1 445	1 120	1 445	1 120	1 445	1 120	1 120
Pozostałe wyposażenie:	630	630	630	630	630	630	630
<b>Suma:</b>	10 445	10 090	10 358	10 110	10 222	10 074	10 256

gram z wyjątkiem dwóch jednostek typu *Dido*. Przedwojenne plany zakładały zamówienie czterech krążowników typu *Dido*, które zostały zlecone do budowy po rozpoczęciu wojny. Nowy Pierwszy Lord Admiralicji Winston Churchill był gotowy poprzeć budowę dodatkowych dwóch krążowników przeciwlotniczych pod warunkiem, że wszystkie zostaną ukończone przed 31 grudnia 1941 r. Ostatecznie zdecydowano się na ich budowę, ale z powodu przeróżnych perturbacji zostały ukończone w okresie pomiędzy sierpniem 1942 r. i styczniem 1944 r. Równocześnie Churchill nie był przekonany o potrzebie budowy dwóch krążowników typu *Fiji*. W odpowiedzi Kontroler przypomniał, że ich budowa została zlecona dwa miesiące wcześniej i zerwanie kontraktów na budowę oznaczało anulowanie zamówień w wielu firmach i u podwykonawców, a to z kolei mogło doprowadzić do zaległości finansowych spowodowanych zerwaniem umów. Niezależnie od tego na miejsce tych dwóch krążowników chciał rozpocząć budowę kolejnych lekkich krą-

żowników typu *Southampton* trzeciej serii (czyli kolejne jednostki podtypu *Belfast*). W swym dzienniku sir Goodalla pod datą 13 września wzmiankuje, że zamówienie na kolejne jednostki tego podtypu mogły być zlecone tylko stoczni Harland & Wolff w Belfaście, która jako jedyna w tym czasie miała odpowiednie możliwości budowy podobnych jednostek i dysponowała wolnymi mocami produkcyjnymi. Ostatecznie budowę dwóch krążowników zleconych stoczniom państwowym anulowano 28 września 1939 r. i uzyskane w ten sposób moce produkcyjne przeznaczono na podjęcie produkcji haubic kal. 140 mm dla wojsk lądowych z terminem dostawy pierwszych sześciu sztuk w maju 1940 r. Powyższe poczynania skutecznie opóźniły program budowy kolejnych lekkich krążowników typu *Fiji* i to praktycznie w przededniu wielkich strat wśród jednostek tej klasy służących pod banderą Royal Navy i nieporównywalnego zwiększenia ilości i zakresu zadań stawianych przed jednostkami tej klasy w ramach działań wojennych.

## Plany ciężkich krążowników w latach 1939 i 1940

Jak pamiętamy pierwsze dyskusje nad programem budowy ciężkich krążowników przeprowadzono w 1939 r. i wkrótce potem zostały przygotowane wstępne projekty jednostek tej klasy. 1 czerwca sir Goodallowi zlecono przygotowanie wstępnej dokumentacji, które zaowocowało powstaniem sześciu planów oznaczonych od A do F. Nieco później zostały uzupełnione o kolejny Plan G. Pierwsze sześć projektów zostało przedstawionych Kontrolerowi już 12 czerwca 1939 r.

Przedstawione szkice ilustrowały różnorodne kombinacje prędkości, uzbrojenia i opancerzenia w ramach konferencyjnego limitu wynoszącego 10 000 t std. Nie do wszystkich przedstawionych propozycji przygotowano wizje artystyczne, ale wiadomo, że wszystkie jednostki miały posiadać pokład dziobowy rozciągnięty do rufy pozwalający pomimo mniejszej szerokości na zapewnienie odpowiedniej powierzchni mieszkalnej.



## II WOJNA ŚWIATOWA

	9/39	2/40	2/40
Wyporność (t std):	?	21 500	
Wymiary (m):	213,36 * x 25,60 x 7,16	219,46 * x 25,60 x 7,32	
Uzbrojenie:	12 x 234 mm (4 x III), 12 x 114 mm plot (6 x II), 16 x 40 mm plot (2 x VIII), 1 katapulta, 3 wodnosamoloty	12 x 203 mm (4 x III), 12 x 114 mm plot (6 x II), 16 x 40 mm plot (2 x VIII), 1 katapulta, 2 wodnosamoloty	9 x 234 mm (3 x III), 12 x 114 mm plot (6 x II), 16 x 40 mm plot (2 x VIII), 1 katapulta, 2 wodnosamoloty
Pancerz (mm):			
burtowy:	178		
pokładowy:	102		
Moc maszyn (KM):	154 000	160 000	
Prędkość (w):	33	33,5	
Zasięg (Mm/w):	10 000 / 16	9 000 / ?	
Koszt budowy (£):	?	5 500 000	
* Długość na KLV			

Równocześnie duży nacisk położono na możliwość zaokrętowania wodnosamolotów rozpoznawczych. Jedynym problemem do rozwiązania było wymaganie zastosowania dwóch ośmiolufowych stanowisk pom-pomów. Jednak w żadnych dostępnych materiałach nie ma informacji o jakichkolwiek próbach rozwiązań tego problemu. Działa kal. 203 mm Mk V były w tym czasie jeszcze na deskach kreślarskich i z tego powodu wszystkie kalkulacje ciężarowe uzbrojenia były wyłącznie wartościami szacunkowymi.

15 czerwca podjęto decyzję o przyjęciu do szczegółowego rozpracowania Plan A, który wydawał się znacznie wszechstronniejszym okrętem zdolnym do działań w ramach zespołów floty i w ochronie linii komunikacyjnych. Czas budowy został wstępnie określony na trzy lata. Pod koniec rozmowy Szef Departamentu Artylerii Morskiej wyraził sprzeciw wobec „staromodnych” dwudziałowych wież z działami kal. 203 mm (!) proponując na ich miejsce wprowadzenie stanowisk trójdziałowych.

Powrót Winstonona Churchilla na stanowisko Pierwszego Lorda Admiralicji w dniu 3 września 1939 r. wkrótce zaowocował nowymi ideami zrodzonymi w jego płodnym umyśle. 6 września w czasie rozmowy z Szefem Departamentu Budownictwa Okrętowego wydał mu polecenie przygotowania projektu krążownika o wyporności 14-15 000 t std z działami kal. 234 mm, opancerzeniem zapewniającym ochronę przed pociskami kal. 203 mm, szerokim promieniem działania i znacznie szybszym od jakiegokolwiek jednostki typu *Deutschland* lub niemieckiego ciężkiego krążownika. Pierwsze przymiarki projektowe zakładały uzbrojenie krążownika w dwanaście dział kal. 234 mm (4 x III). Jednak żywot tego projektu był bardzo krótki. 30 września Szef Departamentu Budownictwa Okrętowego przedłożył odpowiedź na przedstawione wymagania Kontrolerowi

w formie pisemnego sprawozdania omawiającego krążownik pancerny z głównym uzbrojeniem składającym się z dział kal. 234 mm lub 203 mm. Nie przygotowano żadnych rysunków poglądowych, a pod nieobecność dokumentacji dla wież z działami kal. 234 mm większość parametrów było przybliżonych. Koszt budowy pojedynczej jednostki oszacowano na £ 5 500 000 i czas budowy na cztery lata. Pojawienie się nowych planów nie oznaczało natychmiastowej śmierci krążownika o wyporności 10 000 t std z działami kal. 203 mm. W pamiętniku sir Godallia znajduje się fragment o kolejnych etapach w przygotowaniu jego projektu.

Projekty dużych krążowników z działami kal. 234 i 203 mm były tematem rozmów w Sztabie Admiralicji w październiku i listopadzie 1939 r. W trakcie rozmów poczyniono realistyczną uwagę, że jeżeli okręty znajdą się w budowie będą najprawdopodobniej ukończone już po zakończeniu wojny i jeżeli działa kal. 234 lub 203 mm zostaną wybrane wtedy jednostki będą posiadać wyporność w granicach 22 000 t std, a nie 10 000 t std. Równocześnie zwrócono uwagę, że koszt budowy trzech krążowników będzie równy kosztowi budowy dwóch pancerników. W tej sytuacji pancernik będący bardziej efektywną bronią przeciw innym okrętom był zdecydowanie faworyzowany, podczas gdy krążowniki byłyby skuteczne tylko przeciwko jednostką własnej klasy lub mniejszym okrętom. Zwrócono jednocześnie uwagę na cztery zmagazynowane wieże z działami kal. 381 mm można było zainstalować na nowym kadłubie znacznie wcześniej i mniejszym kosztem niż Royal Navy otrzymałaby jakikolwiek krążownik z działami kal. 234 lub 203 mm. Plany krążownika liniowego z działami kal. 381 mm nieco później przekształconego w pancernik *Vanguard* znajdowały się już na deskach kreślarzy, a jego wejście do służby oceniano na wiosnę 1944 r. Równocześnie istniała realna możliwość budowy kolejnych

jednostek tego typu, ale pod warunkiem, że przestarzałe stare pancerniki typu *R* zostaną wycofywane z służby począwszy od jesieni 1942 r. Krążownik pancerny z działami kal. 203 mm mógł być ukończony w lecie 1944 r., a pancernik z działami kal. 356 lub 406 mm w zimie 1944 r. Wszystkie powyższe terminy opierały się na założeniu, że prace nad uzbrojeniem dla tych jednostek zostaną rozpoczęte natychmiast. Krążownik pancerny z działami kal. 234 mm mógł zostać ukończony dopiero na początku 1945 r. Odnosnie dział kal. 234 mm istniał jeszcze jeden aspekt — nie istniało żadne nowoczesne działo tego kalibru, podczas gdy jednostka uzbrojona w działa kal. 203 mm mogła być projektowana w oparciu o istniejące działo. Równocześnie oceniano, że znacznie lepszy pocisk z dział kal. 203 mm może poważnie uszkodzić nieprzyjacielskie jednostki tej samej klasy. Ostateczne podsumowanie przedstawił Szef Departamentu Planowania w notatce sporządzonej 12 listopada 1939 r. „Jeżeli trudności produkcyjne są nie do pokonania my powinniśmy zwiększyć liczbę krążowników liniowych z działami kal. 381 mm z możliwością ich wcześniejszego ukończenia w dodatku do naszego programu pancerników z działami kal. 406 mm (typ *Lion*). Jeżeli jest niemożliwa budowa krążowników pancernych z działami kal. 234 lub 203 mm to w dużej mierze zależy to od czasu potrzebnego na przygotowanie dokumentacji i budowy”. Jak się wydaje nie kontynuowano żadnych prac przy projektach tych jednostek od chwili przygotowania tej notatki. Jedyna późniejsza wzmianka na ten temat znajduje się w „Ships Cover” i jest datowana na 27 lutego 1940 r. zawierając tabelkę przedstawiającą szczegóły taktyczno-techniczne wszystkich planów. Wydaje się wielce prawdopodobne, że informacje w nich zawarte zostały przygotowane do porównania z kolejnymi projektami przygotowanymi w późniejszych latach.





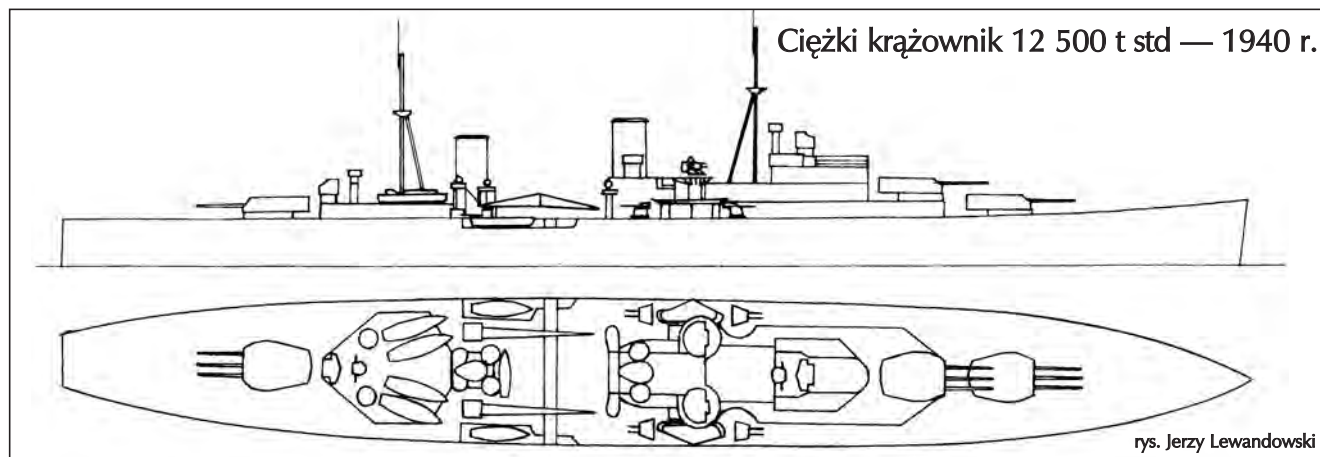
	Plan A	Plan B
<b>Wymiary * (m):</b>	185,93 x 21,95 x 5,64	204,22 x 23,62 x 6,10
<b>Uzbrojenie:</b>	9 x 203 mm (3 x III, 150 pocisków/działo), 8 x 102 mm plot (4 x II, 300 pocisków/działo), 16 x 40 mm plot (2 x VIII), 2 stanowiska UP, 1 katapulta, 2 wodnosamoloty	9 x 203 mm (3 x III, 150 pocisków/działo), 12 x 102 mm plot (6 x II, 300 pocisków/działo), 16 x 40 mm plot (2 x VIII), 2 stanowiska UP, 1 katapulta, 2 wodnosamoloty
<b>Pancerz (mm):</b>		
Burtowy w rejonie komór amunicyjnych i urządzeń napędowych:	127	152
Grodzie pancerne:	76	102
Wieże		
czoło:	127	152
boki:	51	51
dach:	76	76
tył:	51	51
Barabety:	76-51	102-76
Pokład nad komorami amunicyjnymi:		
Pokład nad urządzeniami napędowymi:	63,5	63,5
<b>Moc maszyn (KM):</b>	96 000 KM	125 000 KM
<b>Prędkość (w):</b> wyp. std/ppw:	32,5/31	33/31,5
<b>Zapasy paliwa (tm):</b>	2 165	2 461
<b>Zasięg (Mm/w):</b>	9 000/16	9 000/16
<b>Rozkład ciężarów (t std):</b>		
Kadłub:	5 960	7 400
Uzbrojenie:	1 615	1 700
Pancerz:	2 400	3 300
Urządzenia napędowe:	1 755	2 300
Pozostałe wyposażenie:	<u>770</u>	<u>800</u>
<b>Suma:</b>	12 500	15 500
* Długość na konstrukcyjnej linii wodnej.		

## Program z 1940 r.

Pierwsze rozmowy w gronie Lordów Morskich odnośnie tego programu miały miejsce już 3 stycznia 1940 r. W czasie rozmowy Kontroler wskazał na możliwość rozpoczęcia w każdym roku budowy pięciu lekkich krążowników typu *Belfast* i pięciu typu *Dido*. Na pytanie o krążowniki z działami kal. 203 mm zaproponował jednostki o wyporności 20 000 t std, ale szybko zostały one wyeliminowane z dyskusji jako zbyt duże.

Generalna opinia była taka, że Royal Navy potrzebuje ciężkich krążowników porównywalnych do niemieckich jednostek typu *Admiral Hipper*, które sir Goodall oceniał na 12 000 t std (nie na 10 000 t std jak podawano oficjalnie). W tej sytuacji Szef Departamentu Budownictwa Okrętowego został poproszony o przygotowanie charakterystyk dwóch typów krążowników. Pierwszy (Plan A) o wyporności 15 000 t std z działami kal. 203 mm i drugi (Plan B) o wyporności 12 000 t std (nominalnie 10 000 t std) z działami kal.

203 mm i opancerzeniem zbliżonym do jednostek niemieckich. Równocześnie podjęto decyzję o przeniesieniu przedziałów urządzeń napędowych o pokład niżej (poziom dolnego pokładu) i nie rozciągania ich do pokładu górnego jak to miało miejsce na wcześniejszych jednostkach. W podsumowaniu dyskusji wyrażono zgodę na budowę kolejnych jednostek typu *Belfast* i *Dido* oraz anulowaniu wszystkich prac nad wcześniejszymi ciężkimi krążownikami o wyporności 10 000 t std.

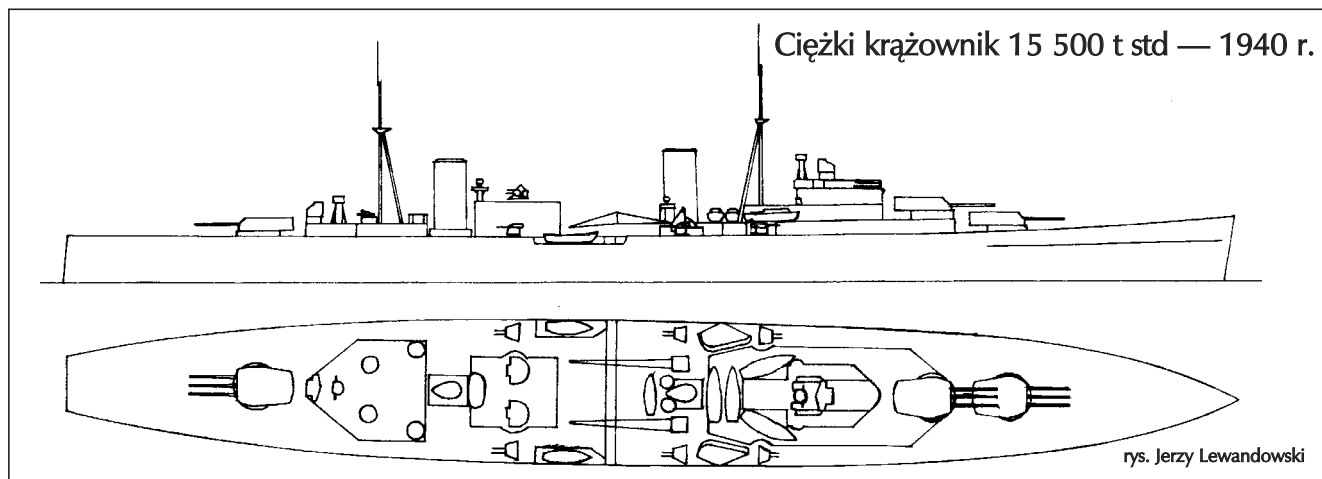


Ciężki krążownik 12 500 t std — 1940 r.

rys. Jerzy Lewandowski



## II WOJNA ŚWIATOWA



Kilka dni później do wiadomości publicznej zostało podane oświadczenie rządu o wycofaniu się z wszystkich międzynarodowych zobowiązań dotyczących ograniczenia wyścigu zbrojeń i wyporności pojedynczych jednostek.

22 stycznia sir Goodall przedstawił wstępne plany i szkice krążowników o zaproponowanej na spotkaniu charakterystyce taktyczno-technicznej. W jednostce o wyporności 15 500 t std przyrost wyporności wykorzystano na zwiększenie mocy urządzeń napędowych, który z kolei wiązał się z ich większą długością i potrzebą opancerzenia większej powierzchni kadłuba. Koszt budowy pojedynczego okrętu opiewał na £ 3 500 000 - 4 500 000, a czas budowy na cztery lata.

W obu przedstawionych propozycjach dla uzyskania odpowiedniego ciężaru salwy burtowej zaproponowano instalację dział kal. 203 mm w potrójnych wieżach. Zastosowany schemat opancerzenia zapewniał ochronę przed trafieniem pociskiem kal. 203 mm z odległości 12 340 m (kąt trafienia 70°) dla pancerna burtowego lub 24 220 m (pancerz 76 mm) i 21 940 m (pancerz 63,5 mm) w przypadku pancerna pokładowego. Podwodna ochrona opierała się wyłącznie o dobrze rozbudowany system grodzi wodoszczelnych.

W normalnych warunkach pomiędzy przedstawioną propozycją, a rozpoczęciem budowy upływało około trzech miesięcy i ich budowa mogła się rozpocząć w drugiej połowie roku. Jednak po klęsce Francji i ewakuacji spod Dunkierki wszystkie dostępne materiały zostały przeznaczone na pośpieszną budowę czołgów i artylerii, a budowa wszystkich dużych okrętów została zawieszona do jesieni.

Szczegóły nowego programu zostały przedłożone przez Pierwszego Lorda Morskiego Dudley'a Pounda Pierwszemu Lordowi Admiralicji Winstonowi Churchillowi 23 stycznia 1940 r. W programie proponowano budowę dwóch lekkich krążowników

typu *Belfast*, które planowano zlecić zaraz po zatwierdzeniu programu przy jednostkowym koszcie budowy £ 5 320 000. Rozpoczęcie ich budowy planowano na maj 1940 r. i ukończyć w listopadzie — grudniu 1942 r. Do podstawowej dokumentacji technicznej wniesiono poprawkę polegającą na zwiększeniu szerokości kadłuba o 0,61 m dla polepszenia ich stabilności i stworzenia rezerwy wyporności na kolejne modernizacje. Zaproponowano również budowę trzech jednostek typu *Dido* przy ich łącznym koszcie £ 6 215 000 i terminie rozpoczęcia prac w czerwcu 1940 r. Pierwszy z nich miał być ukończony w sierpniu, a pozostałe do listopada 1942 r. Kolejną propozycją było pięć ciężkich krążowników, na które zlecenia miały zostać wydane w listopadzie 1940 r. Pierwsze trzy miano rozpocząć w styczniu 1941 r., a ostatnie dwa w kwietniu tego samego roku. Ukończenie budowy pierwszego przewidywano na grudzień 1943 r., a kolejnych w: marcu, maju, czerwcu i listopadzie 1944 r. Pierwsze trójdziałowe wieże artylerii głównej dla tych okrętów miały być gotowe do czerwca 1943 r. Pomimo optymistycznych ocen zwrócono uwagę, że budowa tych jednostek będzie mogła dojść do realizacji tylko wtedy, jeżeli zostaną wstrzymane wszystkie prace przy pancernikach *Conqueror* i *Thunderer* (będących trzecią i czwartą jednostką typu *Lion*), a zebrany lub zamówiony materiał zostanie przeznaczony na ten cel. 26 stycznia Kontroler zaproponował budowę ciężkich krążowników o wyporności 15 000 t std zamiast obu pancerników.

W międzyczasie adm. Pound przygotował notatkę dla Churchilla, w której wyraził swoje zaniepokojenie o sytuację pancerników i krążowników liniowych. Dopuszczał do wiadomości, że w pewnym punkcie działań wojennych zaistnieje konieczność wstrzymania budowy dużych okrętów nawodnych, ale jednocześnie wyrażał opinię, że ten czas jeszcze nie nadszedł. Chociaż w swej notatce nie wspominał o potencjalnym konflikcie z Japo-

nią, ale był tą ewentualnością szczególnie zaniepokojony. Nie tylko pragnął kontynuowania prac przy czterech jednostkach typu *Lion*, ale również oczekiwał dwóch krążowników liniowych z działami kal. 381 mm. Dla realizacji tych zamierzeń był gotowy do poświęcenia dwóch lotniskowców i wszystkich krążowników, które zostały uwzględnione w Planie Rozbudowy Royal Navy. Odnośnie tego uporu w pamiętniku sir Goodalla znajduje się ostra krytyka tego stanowiska, który trafnie przypuszczał takie zamiary powodujące jego frustrację. „Ja byłem przerażony, że Pierwszy Lord Morski chce jeszcze więcej dużych okrętów artyleryjskich w zamian za zaniechanie innych projektów”. Wczesny szkic dokumentu dla Gabinetu przygotowanego w lutym 1940 r. umacniał potrzebę budowy czterech jednostek typu *Lion* oraz nowego krążownika liniowego i zdanie, że „położenie stępki pod drugi podobny okręt może zostać zrealizowane najwcześniej w następnym roku. Przyczyny dla powrotu do dział kal. 381 mm uzasadniono w następujący sposób: *wspaniałe radzą sobie z pancernikami kieszonkowymi i ciężkimi krążownikami z działami kal. 305 mm obecnie budowanymi w Japonii*”. Dane wywiadu brytyjskiego odnośnie zbrojeń w Japonii w tym czasie były bardzo nieścisłe i dopiero w marcu 1942 r. uzyskano pierwsze doniesienia odnośnie „powiększonych pancerników kieszonkowych i małych krążowników liniowych”, z których co najmniej jeden miał być ukończony. Końcowa wersja dokumentu dla Gabinetu spychała ambicje Pierwszego Lorda Morskiego na dalszy plan. Ostatecznie prace miano kontynuować na *Lionie* i *Temeraire* i w przyszłości przy *Conqueror* oraz *Thundererze* po wcześniejszej rewizji dokumentacji planowanej na jesień tego roku. Plan zamówienia *Vanguarda* został potwierdzony, ale nie uczyniono żadnej wzmianki odnośnie drugiego okrętu. Komentarz programów zbrojeniowych w Japonii opierający się o przypuszczenia agentów wywiadu i prze-





Krażownik przeciwlotniczy	
Wyporność (t std):	5 800 t
Wymiary (m):	143,26 x 16,46 x 5,26 (ppw)
Uzbrojenie:	8 x 114 mm plot (4 x II), 16 x 40 mm plot (2 x VIII), 2 wyrzutnie rakiet UP kal. 170 mm, 6 wt 533 mm (2 x III).
Moc maszyn (KM):	48 000
Prędkość (w):	28,75 (std) / 28 (ppw)

chwyconych, a następnie rozszyfrowanych depesz japońskich był tylko wzmiankowany w tym dokumencie. Przyczyną nieobecności lotniskowców i krążowników była teraz widoczna w potrzebie „*najbardziej pilnego otrzymania bardzo dużej ilości małych jednostek*”.

Ten punkt oznaczał koniec fazy rozwoju ciężkich krążowników z lat 1939/40 r. Działo kal. 234 mm zostały zdyskwalifikowane, a następne projekty ciężkich krążowników opierały się o nową dokumentację z małą dozą podobieństwa do wcześniejszych jednostek o wyporności 12 500 i 15 000 t std, które utrzymały się przy życiu jeszcze około dwóch miesięcy.

Jest wiadome, że ciężkim krążownikiem z 1940 r. przypisano nazwy, ale szczegóły tej sprawy zaginęły w przepastnych archiwach Admiralicji. Jeden z nich miała otrzymać nazwę *Bellerophon*, który nieco później przypisano jednemu z ostatnich krążowników typu *Fiji*.

## Krażownik przeciwlotniczy

Jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych zakłady Metropolitan Vickers podjęły się realizacji zamówienia na budowę ośmiu zestawów turbin przeznaczonych dla radzieckich niszczycieli. 29 lutego 1940 r. Kontroler przesłał zapytanie odnośnie wykorzystania tych turbin w nowym typie niszczycieli, ale nie otrzymał żadnej odpowiedzi. Na początku kwietnia 1940 r. powrócono do pomysłu Kontrolera, ale przy wykorzystaniu ich na okręcie przeciwlotniczym. Oczywiście pojawiły się problemy z skutecznością urządzeń napędowych, która musiała być zmniejszona w nowych planach na potrzeby obniżenia prędkości maksymalnej. Urzą-

dzenia napędowe składały się tylko z głównych zespołów turbin, kondensatorów i oznaczało to, że należało do nich zbudować kotły i śruby napędowe. Było to raczej kusząca propozycja, ponieważ okręty byłyby ukończone szybciej niż w momencie rozpoczęcia prac od zera. Budowa kilku jednostek napędowych była już w dużym stopniu zaawansowana, a brak reglamentacji materiałów na terenie W. Brytanii pozwolił na zgromadzenie wystarczającej ich ilości na ukończenie zamówienia w terminie. Reglamentację wprowadzono dopiero w kwietniu tego samego roku, kiedy uświadomiono sobie, że wojna będzie dłuższa niż pierwotnie przewidywano.

Pod koniec kwietnia pierwszy szkic krążownika przeciwlotniczego został przedstawiony do oceny przez Kontrolera razem z jego wstępną charakterystyką taktyczno-techniczną. Jednak do naszych czasów nie został opublikowany żaden rysunek lub szkic tego okrętu. Na początku maja rozważano budowę dwóch takich jednostek, ale sytuacja zespołów napędowych była bardzo delikatna od momentu ich zatrzymania przez wytwórcę w oczekiwaniu na dalsze instrukcje z Admiralicji. Tymczasem w Zjednoczonym Królestwie znajdowali się radzieccy inspektorzy i dodatkowo zachodziła obawa o ich bezpieczeństwo. Równocześnie kontynuowano prace nad ostateczną charakterystyką okrętów. 4 czerwca podjęto decyzję o niewykonywaniu radzieckich turbin do budowy brytyjskich okrętów. Pomimo tego nie zarzucono projektu ponieważ rozważania o budowie krążownika przeciwlotniczego wykorzystując napęd identyczny jak w przypadku niszczycieli typu *L*, krążowników przeciwlotniczych typu *Dido* lub szybkich stawiaczy

min typu *Abdiel*. Na początku lipca w trakcie rozmowy Kontrolera z sir Goodallem, podjęto decyzję o odłożeniu na bok wszystkich teraźniejszych prac. Prace nigdy nie zostały wznowione z powodu pogorszenia się sytuacji wojennej, które determinowały projektantów. Odnosnie samych turbin zostały one prawdopodobnie wysłane do ZSRR, ale ta kwestia wymaga dodatkowych szczegółowych badań.

## Krażownik torpedowy

Następnym pomysłem prawdopodobnie zainspirowanym przez Churchilla, który pojawił się pod koniec lutego 1940 r. był krążownik torpedowy. Przygotowane szczegółowe informacje zostały przedyskutowane w dniu 26 lutego i pokazywały jednostkę raczej dziwną i kosztowną jednostkę. Ogólnie rysunki rozmieszczenia poszczególnych elementów składowych zostały wykonane, ale nie utrzymały się długo przy życiu. Cechą charakterystyczną tego projektu były: niska wysokość wolnej burty (około 2,44 m) i całkowicie opancerzony kadłub, który na całej swej powierzchni powyżej linii wodnej był osłonięty płytami pancernymi o grubości 25 mm i 51 mm na skosach pokładu. Późniejsze zmiany doprowadziły do rozciągnięcia opancerzenia na głębokość 1,524 m poniżej linii wodnej. Bardzo silne urządzenia napędowe wymagały przedziałów o łącznej długości 79,29 m oraz powierzchni mieszkalnych pomimo standardu utrzymywanego na poziomie okrętów podwodnych, szczególnie w obrębie dziobowej nadbudówki. Już wstępne przymiarki projektowe pokazały, że jest rzeczą niemożliwą stworzenie jednostki o wyporności mniejszej niż 4 900 t std. Wydawało się to zbyt dużo jak na jednostkę, której prze-

Krażownik torpedowy	
Wyporność (t std):	4 965 t
Wymiary (m):	121,92 x 14,33 x 5,18
Uzbrojenie:	4 x 40 mm plot (1 x IV), 6 wt 533 mm (zapas torped: 18).
Moc maszyn (KM):	120 000
Prędkość (w):	35
Zasięg (Mm/w):	3 700/12
Rozkład ciężarów (t std):	
Kadłub:	2 660
Uzbrojenie:	80
Pancerz:	425
Urządzenia napędowe:	1 700
Pozostałe wyposażenie:	100
Suma:	4 965



## II WOJNA ŚWIATOWA

Projekty lekkich krążowników z września 1940 r. Typ *Fiji* z pogrubionym pokładem pancernym

Wyporność (t std):	11 280	11 400	12 816
Wymiary (m):	173,13 (pp) 176,78 (KLW) x 21,49	174,04 (pp) 177,70 (KLW) x 21,49	183,79 (pp) 187,15 (KLW) x 22,10
Uzbrojenie:	9 x 152 mm (3 x III), 12 x 102 mm plot (6 x II), 16 x 40 mm plot (4 x IV), 6 wt 533 mm (2 x III), 1 katapulta, 2 wodnosamoloty.		
Pancerz (mm):			
burt:	114		
pokład:	76		
Moc maszyn (KM):	80 000		
Prędkość (w):	31		30,75

znaczenie w składzie floty nie do końca było jasne z powodu jego słabego uzbrojenia artyleryjskiego. Ostatecznie projekt zamarł 15 września 1940 r., kiedy Churchill spytał sir Goodalla o możliwość dodania pancernego taranu. W dokumentach Admiralicji nie znalaziono żadnej odpowiedzi na to pytanie.

### Po upadku Francji

Kryzys spowodowany upadkiem Francji w czerwcu 1940 r. i ewakuacją Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego z powrotem do W. Brytanii spowodował zwiększenie zagrożenia własnej ziemi. W nowej sytuacji szybko podjęto decyzję o zawieszeniu budowy trzech krążowników typu *Fiji*: *Ceylon*, *Uganda* i *Newfoundland* oraz krążowników typu *Dido*: *Black Prince*, *Royalist*, *Spartan*, *Diadem* i *Bellona*. W uzasadnieniu tej decyzji podano dwie przyczyny wstrzymania prac. Pierwsza: „Dla zmniejszenia ilości nowych prac przy wcześniejszym poleceniu, że wcześniejsze okręty pilnie potrzebowano i ich budowa może być przyspieszona, a zmiany wyposażenia i remonty będą przeprowadzane szybciej” i druga: „Dla zmniejszenia wymagań materiałowych”. Prace nad rozwijaniem istniejących planów i dokumentacji nowych krążowników nie zostały wstrzymane pomimo zawieszenia prac w stocznich nad wyżej wymienionymi jednostkami. 8 sierpnia 1940 r. sir Goodall przedstawił Kontrolerowi cztery propozycje:

Trzy zawieszone jednostki typu *Fiji* mogące być uzbrojone jak typ *Dido* z ulepszonym opancerzeniem pokładu i osłoną przeciwdziałkową. Uzbrojenie miało być takie samo jak w pkt. 2.

Trzy zawieszone jednostki typu *Dido*, które miano uzbroić jak *Scyllę* (tj. osiem dział kal. 114 mm na czterech stanowiskach).

Pozostałe dwie jednostki typu *Dido* miały posiadać ulepszoną osłonę przeciwdziałkową pod warunkiem, że ilość wież zostanie zmniejszona z pięciu do czterech.

Krążownik z działami kal. 152 mm z pogrubionym opancerzeniem i urządzeniami napędowymi jak w typie *Fiji* wydawał się możliwy do uzyskania przy wyporności 10 000 t std.

Pierwsza i druga opcja były przekreślane prawdopodobnie z tej przyczyny, że złomowanie już rozpoczętych kadłubów okrętów typu *Fiji* byłoby szczególnie trudne i kłopotliwe. Ostatecznie wszystkie trzy jednostki zostały przystosowane do uzbrojenia w postaci dziewięciu dział kal. 152 mm w trzech wieżach oraz wzmocnionym ciężkim uzbrojeniem przeciwlotniczym do dziesięciu dział kal. 102 mm (5 x II) były faworyzowane w przeciwieństwie do opcji czwartej. Równocześnie postanowiono wzmocnić małowalibrowe uzbrojenia przeciwlotniczego i inne ulepszenia, które mogły zostać wprowadzone na pięciu zawieszonych jednostkach typu *Dido*. W miejscu pięciu wież z działami kal. 132 mm w myśl zrewidowanej dokumentacji wprowadzono cztery jak przewidywała opcja trzecia. Pozostałe zmiany objęły również zmniejszenie wymiarów dziobowej nadbudówki i wysokości kominów jako konsekwencji usunięcia dziobowej wieży Q. Ich budowa była zawieszona w okresie czerwiec-październik 1940 r., a po jej wznowieniu przystąpiono do wprowadzenia wcześniejszych opisanych zmian. Równocześnie rozpoczęto proces projektowania nowych krążowników z działami kal. 152 mm.

### Program Uzupełniający z 1940 r.

Na początku września 1940 r. Program Uzupełniający został poddany pierwszym teoretycznym rozważaniom. W jego ramach zaproponowano budowę czterech krążowników typu *Fiji* i *Dido*, chociaż nie ustalono żadnych proporcji podziału na poszczególne typy. Jednak w czasie dyskusji Pierwszy Lord Morski zarekomendował budowę „Ulepszanego typu *Belfast*” o wyporności 10 000 t std, uzbrojonego w dziewięć dział kal. 152 mm zamiast kolejnych jednostek obu zaproponowanych typów. W związku z powyższą propozycją przygotowano wstępną charakterystykę nowych krążowników określoną jako „Typ *Fiji* z pogrubionym pokładem pancernym”. Z pierwotnej dokumentacji pragnięto zachować całe wyposażenie napędowe. Notatka z 29 sierpnia przygotowana w Wydziale Planowania przedstawiała jednostki o następującej charakterystyce: wy-

porność 10 000 t std, uzbrojonych w dziewięć dział kal. 152 mm, dwanaście dział kal. 102 mm plot (6 x II), szesnastu działek przeciwlotniczych kal. 40 mm (4 x IV) z opancerzeniem burtowym o grubości 76 mm, a w rejonie urządzeń napędowych 64 mm. Spadek prędkości maksymalnej miał oscylować w granicach 0,5-0,75 węzła. Ich wcielenie do służby było przewidziane na marzec, czerwiec, wrzesień i grudzień 1944 r. pod warunkiem, że dokumentacja zostanie zatwierdzona do października 1940 r. Jedynym utrudnieniem projektowym był system dostarczania amunicji do stanowisk dział kal. 102 mm i pom-pomów. Zgodnie z przedstawionym Gabinetowi Wojennemu dokumentem zakładał on rozpoczęcie budowy czterech krążowników w marcu 1941 r. Ich koszt budowy został oszacowany na £ 10 600 000 (czyli £ 2 650 000 za okręt). Dla porównania koszt budowy klasycznego krążownika typu *Fiji* w kwietniu 1941 r. wynosił £ 2 750 000. Po krótkiej debacie cały program został zatwierdzony do realizacji. Jednak pierwsze wątpliwości odnośnie wyboru typu krążownika pojawiły się bardzo szybko. Na początku października Kontroler poddał w wątpliwość wybór planu i typu jednostki, a cała sprawa miała zostać rozpatrzona ponownie w styczniu 1941 r. W grudniu 1940 r. przewagę uzyskali zwolennicy budowy krążownika uzbrojonego w działa kal. 152 mm i uniknięcia wszystkich wcześniejszych ograniczeń konferencyjnych podpisanych w okresie międzywojennym. Doświadczenia z 1922 r. wpłynęły na ukształtowanie sposobu myślenia o krążownikach z działami kal. 203 mm i wynikał z możliwości zatrzymania jednostek typu *Hawkins*. Zbudowanie tych okrętów o wyporności 9 750 t std i uzbrojonych w działa kal. 190 mm było ważnym czynnikiem w chwili ustalania limitów wyporności i uzbrojenia ciężkich krążowników w czasie Konferencji Waszyngtońskiej. W czasie spotkania z dużym zaskoczeniem zebrani usłyszeli o końcu rozwoju jednostek uzbrojonych w działa kal. 203 mm na rzecz większej ilości okrętów uzbrojonych w działa kal. 152 mm.

(ciąg dalszy nastąpi)





# Amerykańskie lidery typu *Mitscher*

## Geneza

Dnia 10 maja 1945 r., a więc jeszcze w czasie trwania II wojny światowej na Dalekim Wschodzie, zapadła decyzja o opracowaniu projektu nowego lotniskowca floty, krążownika plot., okrętu podwodnego i niszczyciela. Tylko projekt tego ostatniego miał się zmaterializować w formie czterech liderów typu *Mitscher*. Przystępując do opracowywania założeń a następnie projektu technicznego nowych okrętów amerykańscy konstruktorzy stanęli przed nie łatwym zadaniem. Po pierwsze musieli wziąć pod uwagę doświadczenia wojenne. Po drugie musieli też myśleć perspektywnie i mieć na uwadze nowo rysujące się zagrożenia. Amerykańscy specjaliści mieli np. okazję zapoznać się z najnowocześniejszymi zdobycznymi U-bootami. Było jasne że ZSRR będzie wkrótce posiadał okręty podwodne o takich samych i lepszych osiągnięciach. Wreszcie po trzecie musieli wszystkie te czynniki odpowiednio zbalansować i zaprojektować okręt wykorzystując wiele nowych i niesprawdzonych systemów uzbrojenia i urządzeń przy oficerach marynarki którzy wiecznie domagali się by było „więcej” i „lepiej” niejednokrotnie nie licząc się z realnymi możli-

wościami technicznymi. Wielu oficerów U.S. Navy uważało że potrzebny jest duży i szybki niszczyciel. Podczas II wojny światowej. W Stanach Zjednoczonych remontowano wiele sojusznich okrętów, między innymi należący do „Wolnych Francuzów” duży niszczyciel *Le Triomphant*. W trakcie prób po remoncie okręt rozwinął prędkość 38,92 w. Przy wyporności 3 170 t. Moc maszyn osiągnęła 98 000 KM. Choć jednostka była świeżo po remoncie, nie miała pełnych zapasów paliwa, amunicji etc. Zas próby przeprowadzono w optymalnych warunkach, to jednak wydarzenie to zrobiło duże wrażenie na niektórych Amerykanach. Stąd po wojnie istniała grupa oficerów U.S. Navy domagających się dużych i szybkich niszczycieli. Wszystkie powyższe czynniki zdecydowały o powstaniu amerykańskich liderów — nietypowej dla U.S. Navy klasy okrętów. Pierwszy

z nich *Norfolk* został już na łamach „OW” opisany, teraz czas na pozostałe.

## Budowa

Projekt nowego okrętu opracowano dość szybko. W roku 1948 wyasygnowano środki. Początkowo planowano budowę siedmiu okrętów ostatecznie powstały tylko cztery. Otrzymały one nazwy: *Mitscher*, *John S. McCain*, *Willis A. Lee* oraz *Wilkinson*. Dwa pierwsze budowała stocznia Bath Iron Works, pozostałe Bethlehem Quincy. Pierwotnie jednostki klasyfikowano jako niszczyciele i przyznano im sygnatury od DD-927 do DD-930. W 1951 r. okręty przeklasyfikowano na lidery i otrzymały one sygnatury od DL-2 do DL-5 (DL — Destroyer Leader). Jednak oficjalnie określane były jako fregaty, co prowadziło do bezustannych nieporozumień. Najważniejsze daty dotyczące budowy okrętów podaje poniższa tabela.

nazwa	sygnatura	położenie stępki	wodowanie	wejście do służby
<i>Mitscher</i>	DD-927/DL-2	03.10.1949	26.01.1952	15.05.1953
<i>John S. McCain</i>	DD-928/DL-3	24.10.1949	12.07.1953	12.10.1953
<i>Willis E. Lee</i>	DD-929/DL-4	01.11.1949	26.01.1952	28.09.1954
<i>Wilkinson</i>	DD-930/DL-5	01.02.1950	23.04.1952	29.07.1954



# EPOKA ATOMU

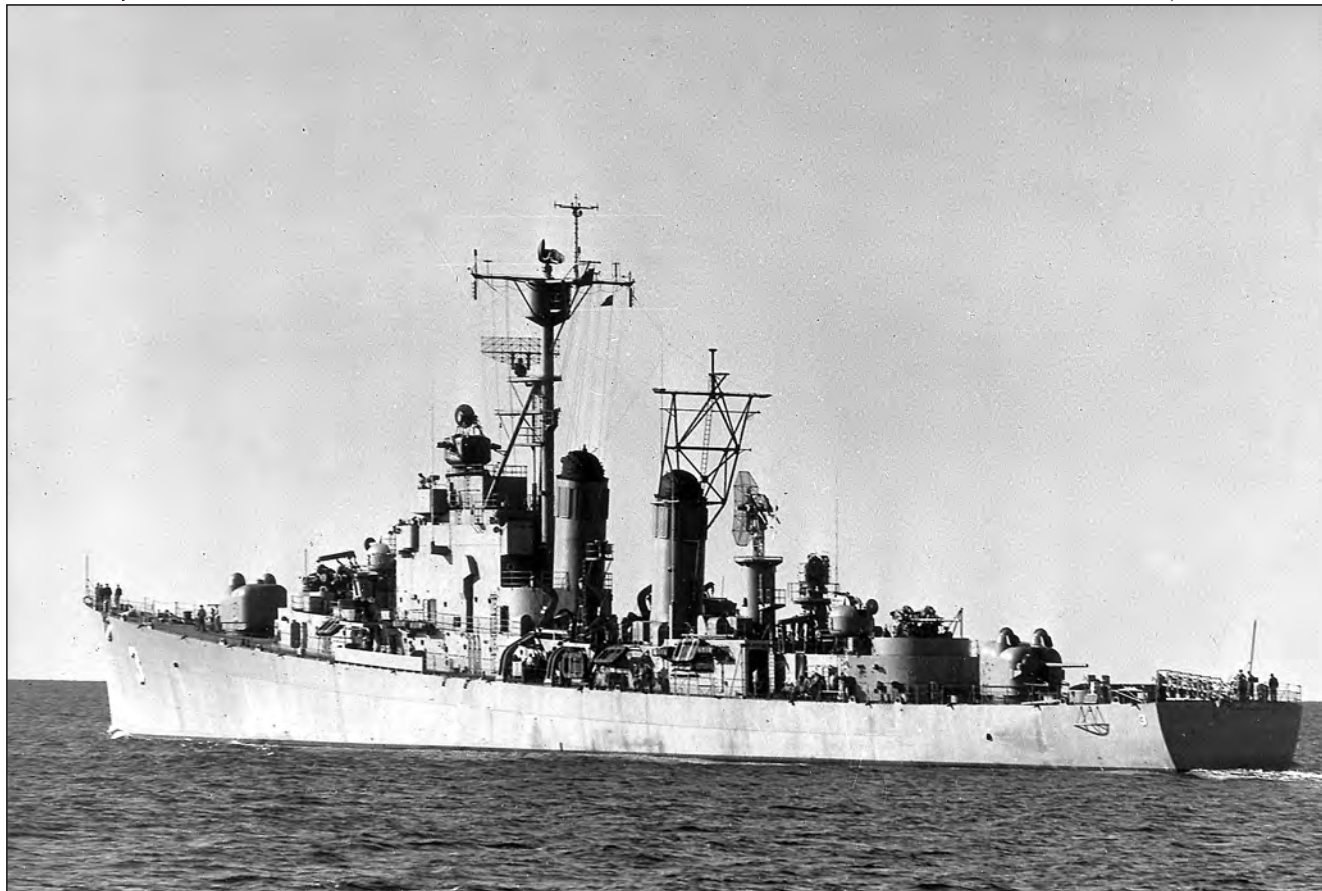


*John S. McCain*, 09.09.1953.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

*Willis A. Lee* opuszcza stocznię.

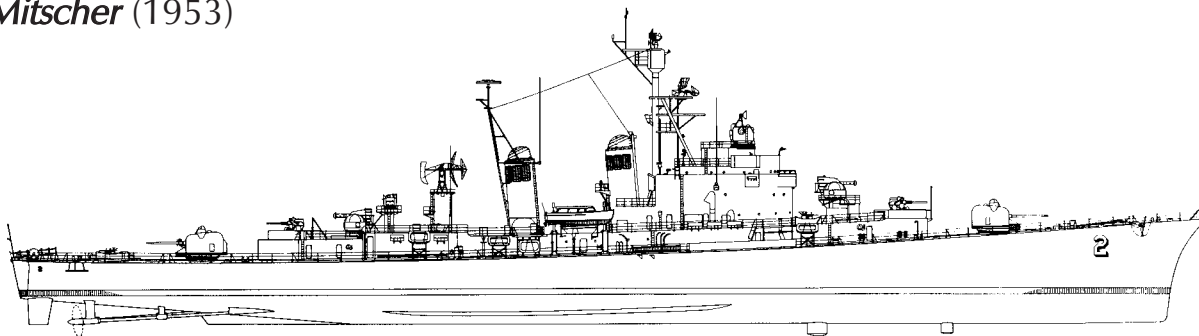
fot. zbiory Arthur D. Baker III







## Mitscher (1953)



rys. Arthur D. Baker III

### Opis konstrukcji

Gładki kadłub bez uskoków wznosił się płynnie w kierunku dziobu. W ciągłej nadbudówce dominowała bryła pomostu. Na jego dachu umieszczony był dalecownik a za nim trójnożny maszt. Okręt posiadał dwa, dość wysokie kominy. Na drugim znajdowała się kratownicowa konstrukcja stanowiąca podstawę dla anten. Za tym kominem umieszczony był cokolik z radarem SPS-8A. Systemy uzbrojenia na dziobie i rufie ustawiły się jeden za drugim „schodkowo”. Z uwagi na przebudowy, demontaż jednych oraz instalacje innych urządzeń elektronicznych i systemów uzbrojenia sylwetki okrętów uległy w trakcie służby daleko idącym zmianom. Dla przykładu jednostki przebudowane na niszczyciele rakietowe (patrz dalej) otrzy-

### Podstawowe dane techniczne

<b>długość</b>	149,5 m
<b>szerokość</b>	14,5 m
<b>wyporność standardowa</b>	3 670 ton
<b>wyporność pełna</b>	4 758 ton
<b>moc maszyn</b>	75 862 KM
<b>prędkość maksymalna</b>	34,84 węzły
<b>zasięg/prędkość</b>	4 500 mil morskich/20 węzłów
<b>załoga</b>	28 oficerów i 345 marynarzy

**Uwaga:** moc maszyn i prędkość podana według oficjalnie osiągniętych wyników podczas prób Mitscher DL-2 przy wyporności okrętu 4 550 ton

mały wysokie, kratownicowe maszty. Napęd okrętów stanowiła klasyczna siłownia turbo-parowa. Instalacja kotłowa pracowała pod ciśnieniem 1 200 atmosfer. Zapas paliwa wy-

nosił 720 ton. Zakładano że moc maszyn wynosić będzie 80 000 KM a prędkość 36,5 węzła. Faktyczne osiągi były gorsze, maszyny sprawiały zresztą liczne problemy, tak że na

Wilkinson w początkowym okresie swojej służby.

fol. zbioru Arthur D. Baker III





Wilkinson po montażu nowych dział kal. 76 mm, sierpień 1959 roku.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

wszystkich okrętach wymieniono turbiny i przekładnie, zaś na DL-4 i DL-5 również kotły. Ciągłe kłopoty z siłownią doprowadziły do dość szybkiego wycofania okrętów ze służby.

### Uzbrojenie artyleryjskie

Początkowo planowano uzbroić okręty typu *Mitscher* podobnie jak *Norfolk* w cztery zdwojone armaty kal. 76 mm. Jednak wkrótce zmieniono plany. Artylerie głównego kalibru stanowiły dwa pojedyncze działa Mk 42 kal. 127 mm. Długość lufy wynosiła 54 kalibry a zasięg poziomy i pionowy odpowiednio 23 700 m i 14 900 m. Po jednej wieży ustawiono na dziobie i rufie. Masa całego stanowiska wynosiła 63-65 ton. Działa Mk 42 uważano za bardzo udane. Okręty otrzymały też cztery działa plot. kal. 76 mm. Były to zdwojone stanowiska typu Mk 37. Dwie armaty umieszczone były w całkowicie zamkniętej wieży. Lufy miały długość 70 kalibrów. Ogień można było prowadzić na dystans 17 800 m i pułapie do 13 500 m. Masa całego stanowiska wynosiła 57 ton. Ponieważ w chwili wejścia do służby liderów typu *Mitscher* seryjna produkcja dział typu Mk 37 była opóźniona jako rozwiązanie tymczasowe zainstalowano zdwojone działa kal. 76 mm Mk 22 na otwartych stanowiskach. Działa kal. 76 mm instalowano na dziobie i rufie w superpozycji w stosunku do

dział kal. 127 mm. Małokalibrową artylerię plot. stanowiło osiem działek kal. 20 mm o długości lufy 70 kalibrów, zasięgu poziomym 4 400 m i pionowym 3 050 m. Instalowane były po dwa na zdwojonych stanowiskach Mk 4. Masa stanowiska wynosiła 1 620 kg. W trakcie kolejnych modernizacji i przebudów najpierw zredukowano a potem zlikwidowano artylerię plot. średniego i małego kalibru, natomiast oba działa kal. 127 mm zostały do końca służby. Swego rodzaju „uzbrojeniem artyleryjskim” były działka salutowe instalowane przed pomostem.

### Uzbrojenie ZOP

Pierwotnie okręty uzbrojono w cztery pojedyncze, zamontowane nieruchomo wyrzutnie torped ZOP typu Mk 23. Zastąpiły je później trójrurowe zespoły wyrzutnie torped Mk 32. Na liderach typu *Mitscher* zainstalowano wyrzutnie bomb głębinowych Mk 108 oznaczone „Weapon Alfa” (weapon-ang. broń). Ten system uzbrojenia zasługuje by mu się przyjrzeć nieco bliżej. Jednolufowa wyrzutnia miała wygląd zbliżony do wieży artyleryjskiej. Wystrzeliwano z niej na dystans 700 m bombę głębinową o kalibrze 324 mm wyposażoną w silnik rakietowy. Pod wyrzutnią znajdował się pierścieniowy magazyn mieszczący 22 bomby głębinowe przeznaczone do natychmiastowego użytku.

Przeładowanie odbywało się całkowicie automatycznie. Szybkostrzelność systemu wynosiła 12 strzałów na minutę. Po zużyciu wszystkich 22 bomb głębinowych można było dokonać ponownego załadunku magazynu. Odbywało się to metodą ręczną i trwało około 30 minut. Początkowo lidery uzbrojone były w dwie wyrzutnie Mk 108. Ich liczbę zredukowano najpierw do jednej by ostatecznie całkowicie usunąć „Weapon Alfa” z pokładów tych okrętów. Na rufie jednostek znajdowała się wyrzutnia grawitacyjnych bomb głębinowych. Tę tradycyjną broń ZOP stosunkowo szybko usunięto ze wszystkich jednostek za wyjątkiem DL 5.

### Uzbrojenie rakietowe

Dwie pierwsze jednostki: *Mitscher* (DL-2) *John S. McCain* (DL-3) zostały przebudowane na niszczyciele rakietowe w stoczni Philadelphia Naval Shipyard. W rufowej części okrętu, w miejsce hangaru i lądowiska (patrz dalej), zainstalowano jednoprowadnicową wyrzutnię Mk 13 dla rakiet przeciwlotniczych typu „Tartar”. Magazyn mieścił czterdzieści pocisków. Przed pomostem, w miejsce wyrzutni Mk 108 i dział kal. 76 mm, zainstalowano skrzynkową, osmioprowadnicową wyrzutnię Mk 16 dla rakietotorped ASROC. Magazyn mieścił dodatkowe osiem pocisków. Okręty skierowano do przebudowy w połowie 1966





*Mitscher u wybrzeży bazy Guantanamo na Kubie, 13.01.1975.*

fot. zbiory Arthur D. Baker III

r. W czerwcu 1968 r. DL-2 zmienił sygnaturę na DDG-35 natomiast DL-3 stał się DDG-36 we wrześniu tego samego roku.

Okręty ponownie weszły do służby odpowiednio 29 czerwca i 21 września 1968 roku.

## **Elektronika**

Okręty początkowo wyposażone były w radary obserwacji przestrzeni powietrz-

*John S. McCain po modernizacji, Pacyfik, 25.06.1976.*

fot. zbiory Arthur D. Baker III





John S. McCain po modernizacji, Pacyfik, 25.06.1976.

fot. zbiory Arthur D. Baker III







nej SPS-6 i SPS-8A oraz w radary dozoru morskiego SPS-10, na DL-4 i DL-5 początkowo SPS-4 zastąpiony wkrótce przez SPS-10. Na wszystkich okrętach radar SPS-6 zastąpiono SPS-29 natomiast tylko DL-2/DDG-35 i DL-3/DDG-36 otrzymały radar SPS-48 zaś SPS-8A usunięto.

Lidery wyposażone były w urządzenia kierowania ogniem Mk 67 i Mk 56 z radarami Mk 25 i Mk 35. Na jednostkach przebudowanych na niszczyciele rakietowe usunięto urządzenia Mk 56 z radarem Mk 35, zainstalowano natomiast dwa radary SPG-51 służące naprowadzaniu rakiet plot. „Tartar”. Wszystkie okręty wyposażono w sonar poszukiwawczy QHB i sonar ataku SQG-1. Ich wadą było to że jeżeli pracowały równocześnie to się nawzajem zakłócały. Sonary dostarczały danych systemowi kierowania ogniem ZOP typu Mk 102. DL-4 i DL-5 wyposażono dodatkowo w sonar SQS-26. Nigdy nie został on podłączony do systemu kierowania ogniem a jego eksploatacja na wymienionych okrętach miała jedynie charakter eksperymentalny. Okręty posiadały też system nawigacji lotniczej TACAN URN-3. Na DL-4 zainstalowano w 1956 r. EDS (Electronic Data System — System Danych Elektronicznych). Był to swego rodzaju protopla-

sta nowoczesnych systemów opracowywania i wymiany danych.

## Wypożyczenie lotnicze

W lutym 1957 r. lądował na rufie DL-2 śmigłowiec typu Bell 47. Było to pierwsze lądowanie śmigłowca na pokładzie niszczyciela U.S. Navy. Jednak podjęto decyzję o wyposażeniu okrętów nie w klasyczne maszyny załogowe lecz w bezpilotowe śmigłowce ZOP typu DASH. W tym celu zdemontowano rufową wyrzutnię Mk 108 i działa kal. 76 mm oraz podstawę radaru SPS-8A w ich miejscu budując lądowisko i hangar na którego dachu umieszczono antenę radaru. Prototyp śmigłowca DASH po raz pierwszy lądował na okręcie typu *Mitscher* (i tym razem była to pierwsza jednostka serii DL-2) dnia 1 lipca 1960 r. W tym przypadku jednak maszynę wyposażono w niewielką kabinę i kierował nią człowiek. Bezpilotowce typu DASH nie sprawdziły się w eksploatacji. Z dwóch jednostek przebudowanych na niszczyciele rakietowe wyposażenie lotnicze zdemontowano, o czym była już mowa, pozostałe zachowały go do końca służby.

## Zakończenie

Okręty typu *Mitscher* należały do średnio udanych. Były jednostkami nietypowymi dla

amerykańskiej marynarki o czym najlepiej odzwierciedlają zmiany klasyfikacji. Dysponowały wprawdzie zbalansowanym i silnym uzbrojeniem oraz wyposażeniem elektronicznym lecz nie były pozbawione pewnych wad. Modernizacja polegająca na wyposażeniu w bezpilotowce typu DASH nie była sukcesem. Bardziej udana była przebudowa dwóch jednostek na niszczyciele rakietowe. Nie służyły one jednak w tej roli zbyt długo. Powtarzające się kłopoty z maszynami spowodowały stosunkowo szybkie wycofanie okrętów ze służby. Jako pierwszy na zawsze opuścił banderę DL-4 dnia 1 lutego 1969 r. Następnie 19 grudnia 1969 r. został wycofany DL-5. Okręty oficjalnie skreślono z listy floty dopiero 15 maja 1972 r. i 1 maja 1974 r. Jednostki przebudowane na niszczyciele rakietowe miały dłuższy o niepełną 10 lat żywot. DL-2/DDG-35 został wycofany ze służby 1 czerwca 1978 r. zaś DL-3/DDG-36 29 kwietnia 1978 r. W tych samych dniach okręty zostały skreślone z listy floty. Tak oto dobiegła końca historia okrętów typu *Mitscher*.

## Bibliografia:

Terzibatschitsch S., *Zerstorer der US Navy*.  
Preston A., *Navies of World War 2*  
Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.

Chwila odpoczynku u wybrzeży Francji. *Mitscher* w Cannes, styczeń 1971.

fot. zbiory Arthur D. Baker III



Aleksandr Mitrofanov

# Argentyńskie okręty podwodne w konflikcie falklandzkim

Jedną z mało znanych kart wojen na morzu są działania argentyńskich (jak brytyjskich) okrętów podwodnych w czasie konfliktu falklandzkiego w roku 1982. Różne poświęcone temu zagadnieniu publikacje są pełne sprzeczności.

W chwili wybuchu konfliktu zbrojnego marynarka wojenna Argentyny (Armada Argentina) dysponowała 4 okrętami podwodnymi. Dwa z nich (S-22 *Santiago del Estero* i S-21 *Santa*) zostały zbudowane w Stanach Zjednoczonych jeszcze w roku 1944 jako SS-341 *Chivo* i SS-339 *Catfish* należące do typu *Balao*. W latach 1948-1950 jednostki przeszły modernizację zgodnie z programem GUPPY II, a w roku 1971 zostały przekazane Argentynie. W roku 1981 S-22 został wycofany do rezerwy, zaś w miesiącach sierpień-wrzesień 1982 taki sam los oczekiwał również *Santa Fe*. Dla ich zastąpienia w RFN budowane były zgodnie z projektem TR 1700 S-41 *Santa Cruz* i S-42 *San Juan*. W celu obsadzenia nowych okrętów skierowano do Niemiec najbardziej doświadczonych podwodników. Dalsze 4 jednostki tego typu planowano zbudować następnie w stoczni w Buenos Aires. Poza tym w skład floty wchodziły jeszcze 2 nowoczesne okręty typu 209. Jednostki te zostały zaprojektowane w RFN przez biuro konstrukcyjne „Ingenieurkontor Lübeck” (projekt IK-68), a ich sekcje zbudowane

w Kilonii w stoczni HDW. W roku 1974 po montażu w Argentynie S-31 *Salta* i S-32 *San Luis* zostały włączone do zespołu ma-

rynarki wojennej. Okręty te przy umiejętnym wykorzystaniu mogły stanowić poważne zagrożenie dla przeciwnika. Przy-

Podstawowe parametry taktyczno-techniczne argentyńskich okrętów podwodnych		
	<i>Santa Fe</i>	<i>San Luis</i>
<b>Wyporność:</b>		
- nawodna ok.	1 800 t	1 248 t
- podwodna	2 340 t	1 440 t
<b>Długość całkowita, m</b>	93,9	55,9
<b>Szerokość maks., m</b>	8,3	6,3
<b>Zanurzenie średnie, m</b>	5,2	5,5
<b>Konstrukcja</b>	dwukadłubowa	jednokadłubowa
<b>Głębokość zanurzenia, m</b>	150	250 (maks. 500)
<b>Autonomiczność, dob</b>	?	50
<b>Siłownia:</b>		
- liczba, typ, moc	4 x ?	4 x 600
silników wysokoprężnych, KM	(Fairbanks Morse 38D8-1/8) (MTU 12V493AZ80)	
- liczba i moc silników elektrycznych, KM	2 x 2 400	1 x 4 600
<b>Prędkość maks., węzły:</b>		
- nawodna	18	10
- na chrapach	9,0	11
- podwodna	15	22
<b>Zasięg mil:</b>		
- nawodny	10 000/10	6 000/8
- podwodny ekonomicznie	95/5	400/4
<b>Uzbrojenie torpedowe:</b>		
- liczba (dziób/rufa) x kal., mm	10 (6/4) x 533	8 x 533
- zapas torped (typ)	24 (Mk 23, Mk 37)	14 (SST-4, Mk 37)





kładem mogą tu być międzyamerykańskie ćwiczenia „UNITAS 1996”, w czasie których okręty podwodny *Pisagua* zdołał 6 razy „zatopić” amerykański atomowy okręt podwodny *Narwhal* i zawsze jako pierwszy atakował okręty nawodne. W roku 2001 w czasie amerykańsko-peruwiańskich ćwiczeń „SIFOREX-2001” peruwiański okręt podwodny „zatopił” amerykańską fregatę. W chwili rozpoczęcia działań w służbie znajdował się tylko S-32 *San Luis*, podczas, gdy jego „kolega” przechodził remont, który ukończono w połowie kwietnia, jednak z powodu podwyższonego poziomu szumów nie mógł wziąć udziału w działaniach bojowych.

## Działania okrętu podwodnego *Santa Fee*

W końcu marca 1982 roku siły zbrojne Argentyny rozpoczęły operację pod kryptonimem „Rosario” w celu zajęcia Wysp Falklandzkich oraz Georgii Południowej. Dla wykonania tego zadania utworzono 3 zespoły operacyjne floty: siły zabezpieczenia (Fuerza Tarea 20), siły desantowe Falklandy (Fuerza Tarea 40) i siły desantowe Georgii Południowej (Fuerza Tarea 60). W skład zespołu operacyjnego 40 wchodziły: okręt desantowy, 2 niszczyciele, 2 korwety i okręt podwodny S-21 *Santa Fe*. Okręt podwodny otrzymał 2 zadania, a mianowicie po pierwsze wysadzić w rejonie przylądka Cabo San Felipe (na północ od Port Stanley) grupę operacyjną 40.1.1 w składzie 13 pletwonurków-dywersantów (Agrupacion de Buzos Tacticos APBT) w celu opanowania latarni morskiej na przylądku Pembroke, rozpoznania i oznakowania rejonu desantu sił głównych, a po drugie patrolować wyznaczony sektor.

Z powodu kiepskiego stanu technicznego wartość bojowa okrętu była niemal zerowa: zużyte baterie akumulatorów wymagały długotrwałego ładowania i ograniczały czas przebywania w zanurzeniu, część wyrzutni torpedowych była niesprawną, a liczne systemy pokładowe pracowały zawodnie. W dniu 27 marca o godz. 23.00 dowodzony przez capitana de corbeta (kmdr ppor.) Horacio Bicain okręt z pododdziałem APBT (d-ca capitana de corbeta Alfredo Cufre) na pokładzie opuścił bazę Mar del Plata. W dniu 28 marca, mimo silnego wiatru, rejs przebiegał bez zakłóceń. Następnego dnia, korzystając z poprawy pogody żołnierze APBT przeprowadzili ćwiczenia w desantowaniu ludzi i żegludze pontonami przy stanie morza 2-3 stopnie. Później prędkość wiatru wzrosła do 40-50 km/godz., w związku z czym 30 kwietnia o godz.

22.00 otrzymano rozkaz opóźniający rozpoczęcie operacji o 24 godziny (pierwotnie desant planowano na 1 kwietnia).

31 marca okręt podszedł do północno-wschodniego wybrzeża Falklandu Wschodniego dla rozpoznania prądów i określenia miejsca wysadzenia grupy APBT. Akustycy stwierdzili szum śrub, zaś przez peryskop obserwowano światła na brzegu, ruch samochodów oraz wyjście jakiejś jednostki z Port Stanley (był to A 171 *Endurance*, zmierzający do Georgii Południowej. 1 kwietnia o godz. 12.30 z powodu awarii sieci elektrycznej jednostka utraciła łączność radiową, w tej sytuacji dowódca okrętu i grupy APBT o godz. 17.30 sami podjęli decyzję o rozpoczęciu desantowania, nie mogąc doczekać się kontaktu z dowództwem operacji. W czasie podchodzenia do brzegu o 23.50 nastąpiła awaria radaru, którą udało się usunąć o 01.00. desant przeprowadzono na północ od Punta Ceblebrona w pobliżu wyspy Isla Rinon. O 02.50 desant APBT wsiadł do pontonu i odbił od burty okrętu podwodnego by o 03.35 rozpocząć znakowanie rejonu desantu sił głównych w zatoce Yorke Bay. Tymczasem *Santa Fee* przeszedł do rejonu patrolowania 080 San Felipe 60 znajdującego się 100 Mm na wschód od Port Stanley, a w dniu 7 kwietnia powrócił do Mar del Plata. Przejście do bazy odbyło się z zakłóceniami: środki łączności pracowały z przerwami, chłodnia prowiantowa ciągle nawalała, pompy osuszające mogły pracować tylko przy zanurzeniu na głębokość peryskopową, zużycie smaru w silnikach głównych przekraczało wszelkie normy, zaś pokrywa urządzenia do usuwania nieczystości pozostawała w otwartym położeniu.

W celu usunięcia niesprawności i przygotowania okrętu do wyjścia w morze personel Arsenal Naval Mar del Plata oraz załoga *Santa Fee* pracowały nieprzerwanie przez 8 dób. Na pokład załadowano 23 torpedy, paliwo, słodką wodę oraz zapas żywności na kilka tygodni. Arsenal dysponował w tym czasie zaledwie 12 torpedami, otrzymanymi z USA wraz z okrętami podwod-

nymi, więc pozostałe otrzymano z „zaprzyjaźnionych” państw.

Głównym zadaniem jednostki było dostarczenie grupy 20 żołnierzy piechoty morskiej (grupa „Golf”) uzbrojonych w rakiety przeciwpancerne „Bantam”, działo bezodrzutowe oraz granatniki przeciwpancerne dla wzmocnienia sił garnizonu Georgii Południowej oraz 4 t uzbrojenia i zaopatrzenia. Następnie okręt miał patrolować ocean w rejonie na północ od wyspy. W związku z niejasną możliwością wznowienia rozmów dyplomatycznych między Wielką Brytanią a Argentyną Horacio Bicain otrzymał rozkaz nie podejmowania ataków na przeciwnika jako pierwszy, co z góry ograniczało jego szanse na sukces niemal do zera.

W dniu 16 kwietnia o godz. 23.30 *Santa Fee* opuścił Mar del Plata, a już po niewiele milach rozpoczęły się kłopoty. Uległ uszkodzeniu układ elektryczny systemu sterowania, wobec czego przez 3 godziny okręt musiał pozostawać w dryfie dla jego naprawy. Następnego dnia nawalił tłok silnika wysokoprężnego N 1 i potrzeba było kolejnych 24 godzin by silnik ponownie podjął pracę. W dniu 19 kwietnia awaria

Oddział specjalny na pokładzie *Santa Fee*. fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov





# BITWY MORSKIE



Felix Artuso na stanowisku dowodzenia.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

pompy systemu chłodzenia wodnego doprowadziła do przegrzania się silnika N 4. Awaryjny remont z zastosowaniem mas epoksydowych zajął 48 godzin. Wszystko to doprowadziło do opóźnienia wyznaczonego czasu przybycia na wyspę. 20 kwietnia z powodu sztormowej pogody jednostka musiała zanurzyć się i kontynuować marsz w położeniu podwodnym, co jeszcze zwiększyło opóźnienie. W dniach 21-22 kwietnia, mimo silnego sztormu, *Santa Fee* szła w położeniu nawodnym, w rezultacie czego uszkodzeniu uległ kiosk. Okręt ponownie zanurzył się. Uszkodzone przez sztorm poszycie hałasowało, co przeszkadzało w pracy urządzeń hydroakustycznych i zdradzało okręt podwodny. W dniu 23 kwietnia jednostka wynurzyła się by znaleźć i usunąć źródła hałasu. Do tej chwili opóźnienie wynosiło już 36 godzin. W drugiej połowie dnia brytyjska jednostka *Endurance* przechwyciła kodowany radiogram, wskazujący na obecność okrętu podwodnego przeciwnika (prawdopodobnie *Santa Fee*) w odległości 100 Mm od Georgii Południowej. Informacja ta wywołała zaniepokojenie Brytyjczyków. Admirał Sandy Woodward w swoich pamiętnikach „One Hundred Days” pisze: „Napięcie narastało, operacja na Georgii Południowej jakby ugrzęzła w strachu przed argentyńskim okrętem podwodnym. W dodatku zasięg działań naszego samolotu patrolowego z wyspy Ascencion był zbyt mały”. Dla wzmocnienia obrony pop brytyjskiego zespołu zbliżającego się do wyspy wyznaczono fregatę *Brilliant* oraz atomowy okręt podwodny *Conqueror*.

Wczesnym rankiem 24 kwietnia otrzymano informację, że brytyjskie siły zbrojne przystąpiły do wyzwalań Georgii Południowej. Dowódca *Santa Fee* otrzymał rozkaz przyspieszenia przeprowadzenia operacji. Postanowiono skierować się do przylądka Cape North, a następnie kursować SE do zatoki Cumberland Bay. Okręt spędził całą noc w położeniu nawodnym, a o 05.00 rano zanurzył się i cały dzień

kontynuował marsz na chrapach. O godz. 23.30 jednostka osiągnęła wyznaczony punkt i zatrzymała się w odległości 1 Mm od przylądka King Edward Point. Między godz. 02.30 a 04.30 wylądowano grupę „Golf” oraz ładunek, wykorzystując do tego celu motorówkę zdobytą na brytyjskiej stacji polarnej. Po zakończeniu wylądunku dowódca okrętu podwodnego postanowił ukryć się w jednej z licznych zatok, przeprowadzić remont, a następnie wyruszyć do rejonu patrolowania. Jednak po upływie godziny, gdy *Santa Fee* znajdował się w odległości 5 Mm od Grytviken, podniesiono alarm bojowy, bowiem radar wykrył zbliżający się cel powietrzny. Był to pilotowany przez LCD (kmdr ppor.) Stanley Śmigłowiec „Wessex” z pokładu niszczyciela rakietowego *Antrim*, zawezwany przez działającą na wyspie brytyjską grupę dywersyjno-rozpoznawczą. Grupa ta otrzymała informacje o okręcie podwodnym z fregaty *Plymouth*, która namierzyła jej rozmowy z brzegiem.

Śmigłowiec zrzucił 2 bomby głębinowe Mk 11, które wybuchły w rejonie rufy przy prawej burcie. W rezultacie uszkodzeń okręt utracił możliwość zanurzania się. W odpowiedzi podwodnicy ostrzelali „Wessex” z karabinków automatycznych FAL. Wkrótce nadleciały dalsze maszyny „Sea Lynx” i „Wasp” z *Endurance*, *Plymouth* oraz *Brilliant*, które zrzuciły torpedy Mk 46 oraz ostrzelały jednostkę rakietami AS 12 i ogniem broni maszynowej. AS 12 trafił w kiosk, nie eksplodując, jednak uszkodził chrapy i ciężko ranił jednego z członków załogi. Dla uniknięcia dalszych strat Bicaín wydał załodze rozkaz ukrycia się we wnętrzu kadłuba sztywnego i korzystając z peryskopu o godz. 07.30

podszedł do przystani King Edward Point. Tam korzystając z osłony ogniowej żołnierzy piechoty morskiej, podwodnicy opuścili swój okręt i ukryli się na brzegu. Po kilku godzinach garnizon Georgii Południowej, która zaledwie przez 23 dni nosiła nazwę San Pedro, poddał się Brytyjczykom.

Argentyńscy jeńcy zostali umieszczeni w jednym z budynków w pobliżu przystani. Dowódca *Santa Fee* poprosił o pozwolenie by kilku członków załogi mogło powrócić na pokład okrętu po rzeczy osobiste, żywność i lekarstwa. Wyrażono zgodę i pół drużyny podoficerów pod konwojem brytyjskich żołnierzy piechoty morskiej weszło na pokład, niektórym z nich udało się przedostać do toalety i kambuza, gdzie otwarli zawory instalacji wodnej, tak by zatopić okręt. Następnego dnia Brytyjczycy postanowili przeholować okręt na odległość 400 m do przystani dawnego zakładu przeróbki wielorybów w Grytviken. W przeholowaniu uczestniczyło 6 członków załogi pod brytyjską strażą. Do tej chwili rufa jednostki zaczęła silnie zanurzać się i dla poprawy pływerności szasowano balasty korzystając z przenośnej sprężarki. Jednostka poruszała się na silnikach elektrycznych, wykorzystując pozostały jeszcze zapas energii akumulatorów. W czasie przeholowania doszło do tragedii, zginął suboficer (podoficer) Felix Artuso, kierujący sprężarkami i zaworami systemu zanurzenia i wynurzenia. Brytyjski wartownik, który nie znał specyfiki okrętów podwodnych, uznał szybkie ruchy Artuso, który równocześnie manewrował 24 zaworami, za próbę zatopienia jednostki. Podwodnik nie znał angielskiego i zupełnie nie reagował na ostrzeżenia. Wartownik dał odpowiedź z Sterlinga...

Pogrzeb Artuso na cmentarzu w Grytviken.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov







Kilka godzin po przycumowaniu *Santa Fee* zatonał przy przystani na głębokości 20 m z przechylem na lewą burtę. Ponad lustrem wody pozostawał jedynie kiosk. Poległy argentyński podwodnik został pochowany z honorami wojskowymi na miejscowym cmentarzu. Pozostałych członków załogi zbiornikowiec RFA *Tidespring* dostarczył na wyspę Ascencion, skąd samolot Czerwonego Krzyża przewiózł ich do Montevideo.

Po zakończeniu wojny brytyjskie ministerstwo obrony postanowiło wydobyć *Santa Fee*, którego wrak utrudniał korzystanie z przystani. W latach 1984-1985 po 4 miesiącach prac (nurkowie wykonali 868 zejść po wodę) okręt ratowniczy *Goosander* oraz holownik *Salvageman*, korzystając z 10 pontonów wydobyły okręt, który zatonał ponownie w lutym 1985 roku w sztormowym Południowym Atlantyku w czasie holowania do Wielkiej Brytanii. (wg innych źródeł został celowo zatopiony).

## San Luis atakuje wroga

W dniu 2 kwietnia informacja o wtargnięciu argentyńskich wojsk na Falklandy i Georgię Południową zaskoczyła dowódcę okrętu podwodnego *San Luis* capitan de fregata (kmdr por.) Fernando Azcueta, podobnie jak większość Argentyńczyków. W pewnym sensie działania te były dowodem politycznego awanturnictwa kierownictwa Argentyny, tak politycznego jak i wojskowego (w tym czasie stanowiło to jedno, bowiem rządziła junta na czele z gen. Galtieri). Chcąc uratować niepopularny reżim i podnieść jego image na fali pseudopatriotycznej histerii, junta postanowiła rozwiązać jednym zdecydowanym ruchem bolesny problem licznych wcześniejszych rządów, a mianowicie zwrot *Islas Malvinas* (hiszpańska nazwa Wysp Falklandzkich).

Junta podjęła działania bez jakiegokolwiek poważnego przygotowania (prawdopodobnie licząc, że brytyjski rząd ograniczy się jedynie do słownego protestu). O skali ignorancji świadczy fakt, że nie uwzględniono nawet planów ograniczenia wydatków na cele wojskowe przez rządzących w Wielkiej Brytanii konserwatystów.

A przecież w drugiej połowie 1982 roku ci ostatni zamierzali sprzedać lotniskowiec *Invincible* Australii, wycofać ze służby większość jednostek desantowych i rozformować część oddziałów piechoty morskiej. Zatem poczekać trochę można było wziąć Falklandy praktycznie gołymi rękami.

Wezwany na naradę do dowódcy argentyńskich sił podwodnych (Fuerza de Submarinos) Azcueta otrzymał rozkaz przygotowania w możliwie najkrótszym czasie



*Santa Fe* po podniesieniu, za rufą okręt ratowniczy *Goosander*.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

*San Luis* do podjęcia działań bojowych. Była to jednak sprawa niełatwa. Załoga okrętu była nieopływana, a w jej składzie znajdowało się wielu nowicjuszy, zaś większość marynarzy dopiero co powróciło z letnich urlopów. W ostatnim czasie jednostka tylko raz (w marcu) wychodziła w morze. Jak już wspominaliśmy wcześniej, większość bardziej doświadczonych podwodników została skierowana do RFN po odbiór nowych, budowanych tam okrętów. Głównym problem było jednak obrabianie kadłuba i śruby napędowej. Obniżało to prędkość, zwiększało poziom szumów, a zarastanie krutek kingstonów utrudniało chłodzenie silników wysokoprężnych. Jeden z silników był całkowicie niesprawny z powodu pęknięcia bloku cylindrów. Niezbędne było dokowanie, na co brakowało czasu, a poza tym w Mar del Plata nie było doku i jednostka musiała by przejść do głównej bazy floty w Puerto Belgrano. W tej sytuacji grupa nurków ręcznie oczyściła kadłub i śrubę. Remont przeprowadzono jedynie w najniezbędniejszym tylko zakresie, uzupełniono paliwo, słodką wodę oraz żywność. Załadowano 10 torped typu AEG SST-4

przeznaczonych do zwalczania jednostek nawodnych i 14 typu Honeywell Mk 37 do niszczenia celów podwodnych.

Od roku 1974 argentyńskie okręty podwodne typu 209 przeprowadziły około 10 ćwiczebnych strzałów torpedami SST-4, które w większości przypadków wykazywały liczne mankamenty. Warto zauważyć, że do chwili wybuchu konfliktu falklandzkiego, nikt jeszcze nie posiadał praktycznego doświadczenia w zakresie tego typu torped w warunkach bojowych.

W nocy 11 kwietnia, po tygodniu intensywnych prac *San Luis* wyszedł z bazy na rejs próbny. Uzyskano prędkość podwodną 20 węzłów, a problemy z chłodzeniem silników wysokoprężnych nie wystąpiły. Chrapy okazały się jednak nieszczelne i przepuszczały wodę, system pomp osuszających miał niską wydajność i pracował głośno. Nie bacząc jednak na te niedostatki dowódca sił podwodnych (El Comando de la Fuerza de Submarinos) wydał rozkaz wyjścia na rejs bojowy. Przejście na południe przebiegało bez zakłóceń, a 17 kwietnia dowódca okrętu otrzymał rozkaz patrolowania rejonu na wschód od zatoki Golfo de San Jorge. W tym sektorze jed-

## Dane taktyczno-techniczne torped

<b>Typ</b> (rok wejścia do uzbrojenia)	SST-4 (1968)	Mk 37 (1959)
<b>Kaliber</b> (mm)	533	482
<b>Prędkość</b> (węzły) (zasięg km)	35/20 28/35	23,8/17,3 15,8/23,8
<b>Masa ogólna</b> (kg)	1 414	766
<b>Głowica</b> (kg)	200	150
<b>Głębokość użycia</b> (m)	100	300
<b>System sterowania</b>	Przewodowe akustyczne aktywno-pasywne	Przewodowe akustyczne aktywno-pasywne



# BITWY MORSKIE



Dowódca *San Luis* — Fernando Azceta.

fot. zbioru Aleksandr Mitrofanov

nostka przebywała 10 dni oczekując zakończenia rozmów angielsko-argentyńskich prowadzonych za pośrednictwem amerykańskiego sekretarza stanu Aleksander Haig.

W dniu 19 kwietnia w czasie treningu zepsuł się komputer do strzelań torpedowych, którego nie udało się naprawić własnymi siłami załogi. Tym samym opracowanie wszystkich parametrów do strzelań torpedowych przeprowadzać trzeba było ręcznie, co obniżyło ich efektywność. Taki sposób działania zalecany był jedynie w przypadku obrony własnej. Mimo wszystko dowództwo nakazało kontynuację patrolowania. W dniu 27 kwietnia otrzymano rozkaz przejścia do sektora „Maria” znajdującego się na NE od wyspy Isla Soledad (East Falkland), który osiągnął w dniu 29-go. W tym samym dniu okręt otrzymał zezwolenie atakowania przeciwnika w obrębie 200 Mm strefy (Total Exclusion Zone) wokół wyspy.

1 maja akustycy *San Luis* nawiązali kontakt hydroakustyczny z okrętem bojowym. Dokładniejszą identyfikację jednostki przeprowadzono metodą oceny promieniowania elektromagnetycznego za pomocą przekładników systemu rozpoznania radioelektronicznego. Prawdopodobnie był to niszczyciel typu 42 lub fregata typu 21 lub 22 (wg danych brytyjskich w tym czasie znajdowały się tam fregaty *Arrow* (F 173) i F 174 *Alacrity* F 174). Następnego dnia o godz. 08.00 ogłoszono alarm bojowy, bowiem dzięki dobremu rozchodzeniu się dźwięku okręt podwodny zdołał zająć dogodną pozycję do ataku. O 10.15 z odległości 10 000 m wystrzelono torpedę SST-4, z którą jednak po 3-4 minutach utraciono kontakt z powodu zerwania się przewodu sterowania. Wybuchu nie usłyszano. Wg niektórych źródeł torpeda trafiła i zniszczyła cel pozorowany „Crosby” Mk 182 fregaty *Arrow*.

Fregaty *Brilliant* (F 90) i *Yarmouth* (F 101) przy wsparciu 3 śmigłowców „Sea King” z lotniskowców rozpoczęły polowa-

nie na okręt podwodny, trwające 20 godzin. W 16 godzinie „polowania” jeden ze śmigłowców zrzucił torpedę Mk 46, jednak okręt podwodny zdołał się przed nią uchylić odpalając cel pozorowany (ładunek, wytwarzający obłok pęcherzyków gazowych). *San Luis* powoli zbliżał się w stronę

wybrzeża i o godz. 16.00 siadł na kamienistym dnie aby ograniczyć poziom własnych szumów i oszczędzić energię (dno jednostki dla zabezpieczenia przed uszkodzeniem wyposażone było w teflonowy płaskownik). Szumy brytyjskich jednostek i wybuchy bomb głębinowych stopniowo oddalały się i o godz. 21.00 dowódca okrętu, któremu bliskość brzegu utrudniała możliwość manewrowania, postanowił wyjść na otwarte morze. W tym momencie dał o sobie znać kiepski stan techniczny pomp osuszających, które potrzebowały 40 minut nieprzerwanej pracy by oderwać okręt od dna i opróżnić zbiorniki szybkiego zanurzenia. Szum pomp spowodował nową serię ataków. Eksplozja jednej z bomb głębinowych nastąpiła niebezpiecznie blisko. Ogółem zrzucano 30 bomb głębinowych. Okręt ponownie osiadł na dnie i nieprzyjaciel utracił z nim kontakt. O godz. 05.00 rano 2 maja okręt wynurzył się na chrapach i korzystając z ciemności rozpoczął ładowanie akumulatorów. Wkrótce jednak nawiązano kontakt hydroakustyczny z okrętem nawodnym, wobec czego ładowanie przerwano.

4 maja *San Luis* został skierowany do sektora „Isabel” na wschód od wyspy Isla de Leones Marinos. Dyslokację spowodowała nadzieja dowództwa na odnalezienie przeciwnika w rejonie, gdzie w tym dniu zatonał niszczyciel *Sheffield*. Po 3 dniach bezskutecznych poszukiwań okręt powrócił do sektora „Maria”. W dniu 8 maja w sektorze rufowym stwierdzono szumy o niejasnym charakterze, zbliżające się z prędkością 6-8 węzłów, prawdopodobnie pochodzące z okrętu podwodnego. Obawiając się ataku, argentyński dowódca rozkazał wystrzelić cele pozorowane, aby pod ich przykryciem podjąć manewr zbliżenia. O godz. 21.42 z dystansu 2 400 m odpalono torpedę Mk 37, która eksplodowała o 21.58. Wg danych hydroakustyków cel kontynuował swój marsz, zatem wybuch spowodowany był nie trafieniem w okręt podwodny przeciwnika, lecz zadziałaniem zapalnika przy zetknięciu z ławicą kryła lub podwodną skałą. Do dziś cel ataku przeprowadzonego w dniu 8 maja nie został ustalony.

Po południu 10 maja *San Luis* opuścił sektor „Maria” i skierował się na zachód aby przechwycić okręt, który na podstawie

szumów określono jako niszczyciel. Po długotrwałym manewrowaniu w celu zbliżenia, wykryto szum śrub jeszcze jednego niszczyciela. 11 maja o godz. 01.40 w kierunku jednego z okrętów wystrzelono z odległości około 2,5 Mm torpedę SST-4. Po upływie 2 minut i 12 sekund zerwał się kabel sterujący, a po 6 usłyszano słaby wybuch z charakterystycznym metalicznym dźwiękiem, nie pochodzący od eksplozji torpedy. Okręty odeszły z pełną prędkością nie podejmując nawet próby kontrataku. Po zakończeniu konfliktu falklandzkiego firma AEG Telefunken przeprowadziła badania w celu ustalenia przyczyn niedostatków w konstrukcji zapalnika i systemu rozwijania przewodu sterowania torpedy SST-4.

Po trzecim nieudanym ataku Azceta naruszył ciszę radiową i poinformował dowództwo o kłopotach technicznych i niesprawności uzbrojenia. W rezultacie otrzymał rozkaz powrotu do bazy. 19 maja *San Luis* przybył do bazy Puerto Belgrano po 40 dniowym rejsie, w czasie którego znajdował się w zanurzeniu przez 864 godziny. W bazie planowano remont komputera do strzelań torpedowych, uzupełnienie stanu torped, wymianę części załogi, a następnie ponowne wyjście na pozycję bojową. Do chwili zakończenia konfliktu, to jest 14 czerwca, nie zdołano jednak ukończyć remontu. Brytyjczycy nie bacząc na to stale obawiali się ataków okrętów podwodnych i wydzielali znaczne siły do walki z nieistniącym wrogiem. Konflikt falklandzki pokazał, że klasyczny okręt podwodny o napędzie diesel-elektrycznym nadal stanowi poważne zagrożenie. ●

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego**  
**Maciej S. Sobalski**

## Bibliografia:

- Woodward S., *One Hundred Days*, Naval Institute Press, Annapolis 1997.  
Foster S., *Hit The Beach*, Cassel Military Classics, London 1998.  
*History of The Royal Navy in the 20th Century*, Bison Books Ltd, London 1987.  
*Fighting Ships of The World*, Hamlyn Publishing Group Ltd, 1980.  
*The Naval Institute Guide to Combat Fleets of The World 1995*, Naval Institute Press, Annapolis 1995.  
Rössler E., *The U-Boat. The Evolution and Technical History of German Submarines*, Cassel & Co, London 2001.  
Bożenko P.W., *Submariny na wojnie*, Moskwa 1999.  
Aleksandrow J.I., Gusiew A.N., *Bojowyje korabli mira na rubieże XX-XXI wiekow. Czast I*, Sankt Petersburg 2000.  
Thompson J., *No Picnic*, Cassel & Co, London 2001.  
„Defensa”, Numero 264, Abril 2000.  
„Warship World”, Volume 6, Number 10, Spring 2000.  
Internet.



# Operacja „Paraquat”



Maciej S. Sobański

Wpóztatopiony argentyński okręt podwodny *Santa Fe* po opuszczeniu przez załogę. Nad okrętem krąży śmigłowiec „Wasp” z fregaty *Plymouth*.

fot. „Warships”

*Mijająca w roku bieżącym 20 rocznica konfliktu falklandzkiego, jednej z głośniejszych wojen lokalnych ostatnich czasów, którego znaczącą część stanowiły działania morskie, sprzyja prezentacji różnych aspektów prowadzonych wówczas operacji. W nawiązaniu do tematu, zamieszczony poniżej artykuł przedstawia dla odmiany brytyjską operację pod kryptonimem „Paraquat”, której celem było odzyskanie zwierzchnictwa Korony nad tą zapomnianą przez boga i ludzi wyspą.*

Realizując operację o kryptonimie „Alfa” siły zbrojne Argentyny obsadziły w dniach 2 i 3 kwietnia 1982 roku wyspę Georgia Południowa. Zadanie to przeprowadził specjalnie utworzony zespół TF 60 dowodzony przez kmdr C. Trombetta. Zresztą tak po prawdzie samo określenie „obsadzili” nie jest chyba specjalnie adekwatne do stanu faktycznego. Argentyńczycy wylądowali jedynie w 2 punktach bezludnej, choć dość znacznej wyspy, a mianowicie „siły główne” w Grytviken<sup>1</sup> nad zatoką Cumberland oraz grupa 15 „marines” w Leith nad zatoką Stromness. Obszar argentyńskich „zdobyczy” terytorialnych ograniczył się w zasadzie tylko do

samych tych punktów na wybrzeżu i ich bezpośredniego otoczenia, bowiem żołnierze nie podjęli żadnych działań by choć spróbować spenetrować wyspę.

Na wstępie garść dość ogólnych, ale chyba jednak niezbędnych informacji o „przedmiocie sporu”. Georgia Południowa to subarktyczna wyspa leżąca na tzw. Łuku Scotia na południowym Atlantyku w odległości około 1 300 km w kierunku E-S-E od Wysp Falklandzkich. Jest ona całkiem spora, bo jej powierzchnia wynosi 4 074 km<sup>2</sup>. Długość wyspy z północy na południe sięga 160 km, zaś szerokość waha się od 10 do 35 km.<sup>2</sup> Wybrzeże fiordowe, zaś wnętrze góryste, przy czym w głów-

nym przecinającym grzbiecie Allardyce wypiętrzone są najwyższe szczyty Mount Paget (2 934 m) od nazwiska brytyjskiego admirała Alfreda Paget, z którego zespołu pochodził badający wyspę w 1906 roku SAPHO oraz leżący bardziej na północ Mount Sugartop (2 323 m) Występują również liczne, trudno dostępne lodowce. O skali trudności najlepiej świadczyć może fakt, Mount Paget po raz pierwszy zdobyty został dopiero w dniu 30 grudnia 1964 roku przez 3 członków ekspedycji badawczej brytyjskich sił zbrojnych Combined Services Expedition<sup>3</sup>, próbującej powtórzyć przejście Sir Ernesta Shackleton z 1916 roku od King Haakon Bay do Stromness.

Klimat Georgii Południowej charakteryzuje się permanentnymi bardzo silnymi, wręcz huraganowymi wiatrami, niską średnioroczną temperaturą wynoszącą zaled-

1. Nazwa Grytviken pochodzi, jak wiele innych na wyspie z języka norweskiego i oznacza „port garnków” — reminiscencję z czasów wielorybnictwa.

2. Za kubiak K., *Wojna falklandzka — chronologia wydawnictwa „MSiO”* nr 2/02.

3. Wg serwisu internetowego [www.geocities.com/sy-Endurance/jointser.html](http://www.geocities.com/sy-Endurance/jointser.html).



# BITWY MORSKIE



Mapka Południowego Atlantyku.

rys. Przemysław Federowicz

wie 1,9°C oraz opadami, głównie śniegu na poziomie 1 400 mm w skali roku. Wszystko to razem, przy niemal całkowitym braku roślinności, powoduje, że wyspa niemal zawsze pozostawała praktycznie niezamieszkałą.

Choć pierwsze informacje o późniejszej Georgii Południowej pochodzą z roku 1675 od Antoine de la Roche, który okrążając przylądek Horn zoczył z kursu i natrafił na wyspę, to jednak za prawdziwego odkrywcę uważa się powszechnie Jamesa Cooka, który na pokładzie *Resolution* w dniu 17 stycznia 1775 roku osiągnął rejon Possession Bay, dokonując tam pierwszych prac kartograficznych i rozciągając

na obszar władzę Korony Brytyjskiej. Już pod koniec XVIII wieku rejon był często odwiedzany przez łowców fok, których intensywne polowania spowodowały przetrzebieńie stad i upadek tej działalności około roku 1830.

Z racji swego położenia oraz warunków klimatycznych wyspa wzbudzała zainteresowanie naukowców, którzy na jej obszarze od połowy XIX wieku prowadzili prace badawcze i obserwacyjne. Rozwój wielorybnictwa na skalę przemysłową, związany między innymi z wprowadzeniem do użytku armatki wielorybniczej, zaowocowałżywieniem eksploatacji wód antarktycznych. Aby ułatwić pracę wielorybników

w roku 1904 C.A. Larsen uruchomił na Georgii Południowej pierwszą stację wielorybniczą w Grytviken, za którą poszły kolejne w Leith, Husvik i Stromness. Pierwsza wojna światowa spowodowała gwałtowny wzrost zapotrzebowania na wielorybi olej, który okazał się półproduktem niezbędnym do wytwarzania jakże potrzebnej nitrogliceryny. Zniknęły wszelkie ograniczenia połowowe, wzrosła produkcja poszukiwanego surowca, ale również silne zanieczyszczenie środowiska naturalnego wokół wszystkich 7 czynnych stacji wielorybniczych.

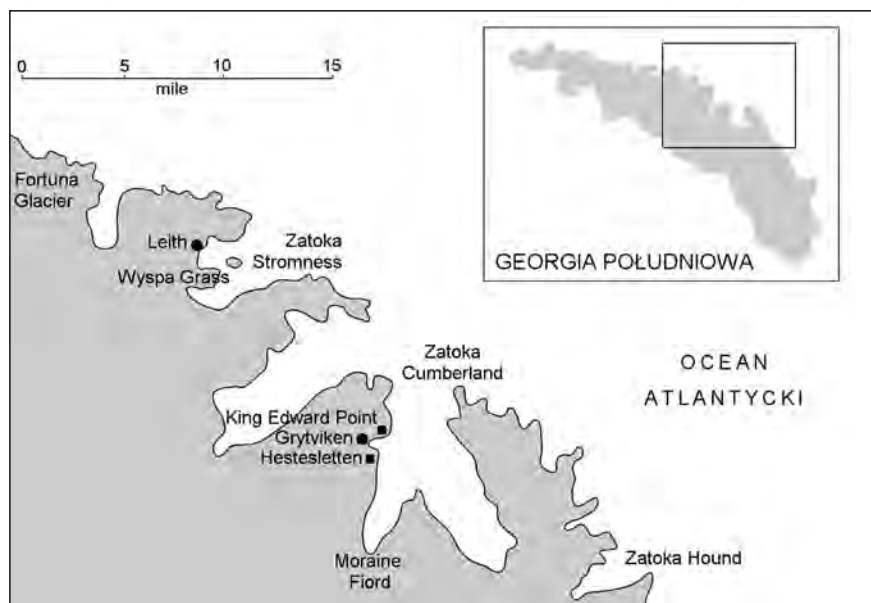
Druga wojna światowa nie spowodowała już takiej prosperity, bowiem większość statków-baz i jednostek łowczych została zarekwirowana przez alianckie marynarki wojenne. Z drugiej strony niemieckie okręty korsarskie i U-booty intensywnie zwalczały flotylle wielorybnicze, co spowodowało, że do stałej ochrony stacji Grytviken i Leith wyznaczono nawet 2 stare czterokominowe niszczyciele, uzbrojone w działa kal. 102 mm. Właśnie jedynie stacja w Grytviken działała nieprzerwanie przez okres całej wojny, zaś w Leith tylko w sezonach 1940/41 i 1942/43.

Po zakończeniu II wojny światowej krępowane licznymi ograniczeniami i limitami połowowymi wielorybnictwo zaczęło zamierać, w rezultacie czego w 1965 zamknięto ostatnią czynną stację wielorybniczą w Leith (wg innych źródeł nastąpiło to dopiero w roku 1967). Georgię Południową opuścili przebywający na jej obszarze pracownicy związani z przeróbką wielorybów, a jedynymi mieszkańcami zostali naukowcy i pracownicy British Antarctic Survey (BAS) oraz żołnierze z niewielkiego oddziału Royal Marines.

Po wielorybnikach, którzy gospodarzyli niepodzielnie na wyspie prawie 70 lat pozostały cmentarz, na którym spoczywa między innymi Ernest Shackleton, niszczone i opustoszałe osiedla oraz rdzewiejące resztki urządzeń przetwórczych, utrwalone między innymi na fotografiach uczestników polskich ekspedycji badawczych poszukujących w początkach lat siedemdziesiątych możliwości przemysłowej eksploatacji kryla, nowego bogactwa tego rejonu. Resztki wyposażenia rozrzuconych w różnych punktach wybrzeża stacji wielorybniczych posiadały znaczną wartość jako złom i w roku 1980 zostały sprzedane przez Christiana Salvesen za kwotę 115 000 funtów szterlingów argentyńskiemu handlarzowi Constantino Davidoff. Właśnie przybycie do Leith w dniu 19 marca 1982 roku grupy 41 „robotników”, którzy bez uzgodnienia z władzami Falklandów rozpoczęli prace rozbiórkowe pod flagą Argentyny,

Wycinek mapki Georgii Południowej.

rys. Przemysław Federowicz







Okręt patrolu lodowego *Endurance*.

fot. Deryck Swetnam

zapoczątkowało faz ostrego konfliktu o Georgię Południową, zrazu jedynie dyplomatycznego, który jednak szybko doprowadził do działań zbrojnych i argentyńskiej okupacji wyspy.

Mimo pozornego zaskoczenia takim rozwojem wypadków Brytyjczycy niemal natychmiast zareagowali na płaszczyźnie dyplomatycznej, gdy w dniu 3 kwietnia 1982 roku ich przedstawiciel w Organizacji Narodów Zjednoczonych Anthony Parsons przedłożył na posiedzeniu Rady Bezpieczeństwa projekt rezolucji nr 502 wzywający Argentynę do natychmiastowego wycofania swych sił zbrojnych z Falklandów jako warunku podjęcia rozmów na temat przyszłej suwerenności wysp. Przyjęcie rezolucji przy braku reakcji ze strony Argentyny dawało Wielkiej Brytanii nieco pola manewru i swobody czasowej na podjęcie działań, choć z góry wiadomym było, że kierowany przez premier Margaret Thatcher rząd nie pozostanie jedynie biernym obserwatorem toczących się na przysłowiowym końcu świata wydarzeń, czego najlepszym dowodem było sformowanie tzw. Gabinetu Wojennego (War Cabinet).

W dniu 7 kwietnia 1982 roku premier Thatcher poleciła adm. Sir John Fieldhouse ponowne ustanowienie władzy brytyjskiej na Georgii Południowej. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że operacja „wyzwolenia” wyspy, która otrzymała krypto-

nim „Paraquat” miała stanowić swego rodzaju generalny sprawdzian przed odbiciem Falklandów. Próba taka była ze wszech miar niezbędna, bowiem w początkach lat osiemdziesiątych brytyjskie siły zbrojne przewidziane głównie do działań w ramach NATO w warunkach ewentualnego konfliktu nuklearnego przeciwko Układowi Warszawskiemu na froncie europejskim nie dysponowały zbyt wieloma jednostkami mobilnymi na tyle by z marszu podjąć operacje bojowe w punkcie odległym od Londynu o prawie 14 500 km i to w warunkach mocno ograniczonego własnego wsparcia logistycznego. W praktyce posiadane oddziały powietrzno-desantowe i piechoty morskiej przygotowane do działań na europejskim TDW nie dysponowały ani odpowiednim wyposażeniem ani, co ważniejsze doświadczeniem w tak odległych operacjach, do tego jeszcze w skrajnie trudnych warunkach klimatycznych. O ile gro sił Royal Navy przeprowadzających w tym okresie manewry na Atlantyku w rejonie Gibraltaru było właściwie od razu gotowych do akcji, co pozwoliło na szybkie utworzenie i wyprawienie w morze zespołu operacyjnego pod dowództwem kontradm. Sandy Woodward, o tyle gorzej przedstawiała się sprawa z jednostkami desantowymi. Marynarka wojenna po kolejnych redukcjach posiadała jedynie niewielką liczbę możliwych do wykorzystania

okrętów desantowych, które na dodatek jeszcze przed wejściem do akcji musiały osiągnąć rejon „na dole globusa”, co powodowało dalszą zwłokę czasową.

Przygotowanie operacji desantowej na Georgii Południowej wymagało zgrania zarówno elementu morskiego jak i niezbędnych sił lądowych. Realizując polecenie premiera szef sztabu Royal Marines płk Richard Preston wydał polecenie dowódcy 42 Commando Royal Marine ppłk Nick Vaux przygotowania w ciągu 6 godzin do przetrzutu na Wyspę Wniebowstąpienia kompanii piechoty wraz z elementami wzmocnienia, przygotowanej do działań w warunkach arktycznych. Dowództwo liczącej 132 żołnierzy kompanii objął mjr Guy Sheridan, doświadczony oficer, który wcześniej pełnił służbę w Adenie, Borneo, Malajach i Omanie, światowej klasy alpinista i narciarz, członek brytyjskiej ekipy olimpijskiej w biathlonie w latach 1969-1972. Uzbrojona w etatową broń lekką kompania otrzymała wsparcie w postaci 2 sekcji moździerzy kal. 81 mm, 2 sekcji rozpoznawczych, 4 sygnalistów oraz 3 osobowej grupy medycznej z chirurgiem (łącznie 24 żołnierzy). Siły mjr Sheridan zostały w dniu 10 kwietnia 1982 skrycie wyprawione 2 samolotami VC-10s na Wyspę Wniebowstąpienia, którą osiągnęły nazajutrz. Na wyspie stanowiącej brytyjski punkt koncentracji, do oddziału dołączono liczący 60 ludzi szwadron



Duży niszczyciel rakietowy *Antrim*.

fol. Deryck Swetnam

„D” z 22 Special Air Service Regiment (SAS) dowodzony przez mjr Cedric Delves oraz 2 sekcje Special Boat Service (SBS), co spowodowało, że ostatecznie jednostki rozpoznawcze stanowiły niemal połowę wszystkich sił desantu. Równocześnie jednak tak duża różnorodność jednostek w zespole utrudniała proces dowodzenia.

Równocześnie w tym samym dniu 7 kwietnia 1982 roku kmdr Brian Young, dowódca niszczycielem rakietowym *Antrim* otrzymał od adm. Fieldhouse rozkaz by pełną prędkością skierować się w kierunku Wyspy Wniebowstąpienia. Young został wyznaczony na dowódcę zespołu CTG 317.9, obejmującego siły floty, piechoty

morskiej i wojsk lądowych wydzielone do opanowania Georgii Południowej. Zastępcą kmdr Young, a zarazem dowódcą zespołu sił lądowych (CLF) został mjr Sheridan. W skład zespołu oprócz jednostki flagowej weszła fregata *Plymouth* oraz zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Tidespring*. Czwartym był operujący już na wodach południo-

Weteran Royal Navy w latach osiemdziesiątych — fregata *Plymouth*.

fol. Deryck Swetnam.







wego Atlantyku w pobliżu wyspy okręt patrolu lodowego *Endurance* dowodzony przez posiadającego bogatą praktykę na wodach arktycznych a także w operacjach desantowych kmdr Nick Barker<sup>4</sup>. Zespół desantowy, którego siły lądowe stanowił oddział mjr Sheridan, był praktycznie pozbawiony wsparcia lotniczego, o ile nie liczyć śmigłowców pokładowych bazujących na okrętach. Były to pojedyncze maszyny typu Westland „Wessex” HAS.3 ASW (wersja pop) z *Antrim*, typu Westland „Wasp” HAS.1 z *Plymouth* oraz 2 typu Westland „Wessex” HU.5 z pokładu *Tidespring*. Również *Endurance* wyposażony był 2 śmigłowce pokładowe Westland „Wasp” HAS.1. dowodzący zespołem CTG 317.9 kmdr Young miał opinię dobrego pilota morskiego i zdolnego dowódcy, jednak nie posiadał doświadczenia w działaniach desantowych i współpracy z Royal Marines, poza tym zupełnie nie znał akwenu przyszłych działań. Choć sam kmdr Young jak i jego mocno zużyty okręt flagowy, dochodzili już prawie wieku emerytalnego, to jednak bliska znajomość z kierującym wiosennymi manewrami Royal Navy na Atlantyku kontradm. Woodward, sprawiły, że objął on stanowisko dowódcy operacji na Georgii Południowej<sup>5</sup>.

Zespół desantowy kmdr Young zebrał się w dniu 14 kwietnia 1982 w rejonie leżącym na południe od Wyspy Wniebowstąpienia, po czym wspólnie wziął kurs w kierunku Georgii Południowej. Wynosząca nieco ponad 14 węzłów prędkość najwolniejszego *Endurance* limitowała tempo marszu całego zespołu, które wynosiło około 350 Mm na dobę. Czas marszu na południe zaokrętowani na pokładzie *Tidespring* żołnierze piechoty morskiej, zwłaszcza posiadający mniejszy staż służby, wykorzystywali na doskonalenie szkolenia bojowego w zakresie strzelania. Istotny problem, który starano się rozwiązać w toku przygotowań była technika wysadzenia na brzeg grup rozpoznawczych, bowiem okręty zespołu na dobrą sprawę nie dysponowały śmigłowcami nadającymi się do wykonania tego zadania z uwagi na zbyt mały udźwig i niewielkie możliwości transportu ludzi. Co więcej, wszyscy piloci, poza obsługującymi maszyny z *Endurance* zupełnie nie znali specyfiki rejonu przyszłych działań i nie posiadali doświadczenia w desantowaniu w przygodnym terenie. Przygotowania samej operacji komplikował dodatkowo jeszcze fakt, że przeprowadzić ją miały oddziały wchodzące w skład różnych rodzajów sił zbrojnych. W rezultacie na okręcie flagowym *Antrim* obok kmdr Young, urzędowało jeszcze kolejnych 4 do-

**Antrim** (D18) — niszczyciel rakietowy typu *County*, zbudowany w stoczni Fairfield SmB and Eng Co Ltd Govan, wodowanie 1967, wejście do służby 1970, wyporność standardowa 5 440 t, pełna 6 200 t, wymiary: 158,7 x 16,5 x 6,3 m, napęd typu COSAG, 2 turbiny parowe o łącznej mocy 30 000 KM zasilane parą przez 2 kotły Babcock-Wilcox + 2 turbiny gazowe English Electric o łącznej mocy 30 000 KM, napęd na 2 śruby, prędkość maksymalna 30 węzłów, zasięg 3 500 Mm/28 węzłach, uzbrojenie: 1 x II działo uniwersalne kal. 114 mm, 4 pr M 38 „Exocet”, 1 x II pr „Seaslug”, 2 x IV pr „Seacat”, 2 x I kal. 20 mm, 2 x III wt pop kal. 324mm, śmigłowiec „Wessex”, załoga 472 ludzi, w tym 34 oficerów.

W czerwcu 1984 sprzedany do Chile, gdzie pełni służbę jako *Cochrane*, w latach 1990-1992 poddany modernizacji uzbrojenia i wyposażenia, nadal pozostaje w czynnej służbie.

**Plymouth** (F126) — fregata pop Typ 12 — *Rothesay*, zbudowana w stoczni HM Dockyard w Devonport, wodowanie 1959, wejście do służby 1961, wyporność standardowa 2 380 t, pełna 2 800 t, wymiary: 112,8 x 12,5 x 5,3 m, 2 turbiny parowe o łącznej mocy 30 000 KM zasilane parą przez 2 kotły Babcock-Wilcox, napęd na 2 śruby, prędkość maksymalna 30 węzłów, zasięg 4 500 Mm/12 węzłach, uzbrojenie: 1 x II działo uniwersalne kal. 114 mm, 1 x II kal. 40 mm, 1 x IV pr „Seacat”, 1 mbg „Limbo”, śmigłowiec „Wasp”, załoga 235 ludzi, w tym 15 oficerów.

Po roku 1982 pełnił służbę jako jednostka strażnicza na wodach Indii Zachodnich, wycofany w kwietniu 1988. W kwietniu 1990 przejęty przez Warship Preservation Trust, zachowany obecnie jako pływający eksponat w Historic Warships Collection w Birkenhead.

**Tidespring** (A75) — zbiornikowiec zaopatrzeniowy typu *Tide*, zbudowany w stoczni Hawthorn Leslie w Hebburn, wodowanie 1962, wejście do służby 1963, wyporność standardowa 8 531 t, pełna 27 400 t, wymiary: 177,6 x 21,6 x 9,8 m, turbiny parowe o łącznej mocy 15 000 KM zaopatrywane w parę przez 2 kotły Babcock-Wilcox, prędkość maksymalna 18,3 węzłach, uzbrojenie 4 x I kal. 20 mm, 2 śmigłowce „Wessex”, załoga 110 ludzi, w tym 30 oficerów, może przewozić 13 000 t paliwa, posiada urządzenia do zaopatrywania okrętów w ruchu.

**Endurance** (A171) — eks-duński *Anita Dan* — okręt patrolu lodowego, zbudowany w stoczni Krögerweft w Rendsburg (Dania) wodowanie i wejście do służby 1956, wyporność pełna 3 600 t, wymiary: 93 x 14 x 5,5 m, 1 silnik wysokoprężny Burmeister-Wain o mocy 3 220 KM, prędkość maksymalna 14 węzłów, zasięg 12 000 Mm/14 węzłach, uzbrojenie 2 x I kal. 20 mm, 2 śmigłowce „Wasp”, załoga 124 ludzi, w tym 5 oficerów oraz oddział 1+12 żołnierzy Royal Marines, na pokładzie dodatkowych 12 miejsc dla członków BAS.

Jednostka zbudowana dla duńskiego armatora J. Lauritzen z Kopenhagi dla obsługi połączeń z Wyspami Owczymi i Grenlandią, posiada wzmocnienia kadłuba umożliwiające żeglugę w lodach. Nabyta w 1967 przez Royal Navy, skierowana do stoczni Harland & Wolf w Belfaście celem przebudowy dokonanej w latach 1967-1968, wówczas zbudowano ładowisko i hangar oraz zamontowano wyposażenie naukowo-badawcze, w roku 1978 w Chatham zamontowano system MARISAT

wódców, a mianowicie — mjr Sheridan, d-ca sił lądowych (CLF), mjr Delves, d-ca szwadronu „D” SAS, płk Eve (RA), d-ca morskiej grupy wsparcia ogniowego oraz d-ca grupy SBS, co prowadziło do nieuchronnych sporów kompetencyjnych.

W dniu 19 kwietnia 1982 Gabinet Wojenny ostatecznie autoryzował przeprowadzenie operacji „odzyskania” Georgii Południowej. W tym samym właśnie dniu rejon wyspy osiągnął skierowany w celu przeprowadzenia rozpoznania brytyjski okręt podwodny o napędzie atomowym *Conqueror* dowodzony przez kmdr Chris Wreford-Brown<sup>6</sup>. Loty rozpoznawcze mające ustalić ewentualną obecność argentyńskich okrętów na pobliskich wodach przed osiągnięciem ich przez siły zespołu CTG 317.9, prze-

prowadzały również samoloty RAF typu „Victor” K.2 startujące z lotniska Wideawake na Wyspie Wniebowstąpienia. Trudne te operacje trwały łącznie z tankowaniem w powietrzu około 14 godzin i prowadzone były na pograniczu maksymalnego zasięgu lotów samolotów. Ogółem w dniach 20-25 kwietnia 1982 przeprowadzono 3 loty rozpoznawcze nad Georgią Południową, nie stwierdzając żadnej argentyńskiej obecności militarnej poza Leith i Grytviken<sup>7</sup>.

4. Kenney D., *Operation Paraquat* w serwisie internetowym [www.britains-smallwars.com/Falklands/Operation-Paraquat](http://www.britains-smallwars.com/Falklands/Operation-Paraquat)

5. Wg Kenney D., *Operation Paraquat* ...

6. Wg „General Belgrano” makes herself an easy target, *Conflikt eyewitness: the hunter-killer skipper*, „Warships International Fleet Review”, 2002

7. Wg Moczulski. L., *Victor*, „Przegląd Konstrukcji Lotniczych” 1/99, Warszawa 1999.



Duży zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Tidespring*.

fol. Deryck Swetnam

W dniu 21 kwietnia 1982 kmdr Young otrzymał z brzegowego stanowiska dowodzenia Royal Navy rozkaz przeprowadzenia operacji desantowej, której założenia opracowano jeszcze 14 kwietnia. Podstawowymi zadaniami desantu było:

- odbicie Grytviken i Leith
- unieszkodliwienie argentyńskiego systemu łączności
- zlikwidowanie lub wzięcie do niewoli żołnierzy argentyńskiego garnizonu
- aresztowanie i usunięcie z wyspy argentyńskich cywilów przy możliwie minimalnych stratach własnych w ludziach i sprzęcie<sup>8</sup>.

Bojowe rozpoznanie stanowisk i sił argentyńskich przed samym desantem spadła na barki przydzielonych do zespołu mjr Sheridan oddziałów rozpoznawczych SAS i SBS. Zadanie rozpoznania rejonu Leith, Stromness, Husvik oraz Fortuna Bay otrzymał szwadron „D” 22 Regiment SAS, który wydzielił w tym celu grupę 19 żołnierzy z przeszkoleniem górskim pod dowództwem kpt John Hamilton. Grupa ta miała po wylądowaniu pokonać lodowiec Fortuna, a następnie trasą Shackletona przez Breakwind Ridge i lodowiec König osiągnąć Stromness. Wybrana trasa wiodąca przez lodowiec Fortuna była skrajnie trudna i niebezpieczna dla uczestników rozpoznania. Wybrał ją d-ca szwadronu „D” mjr Delves, mimo sprzeciwu posiadającego bogate doświadczenie alpinistyczne mjr She-

ridan oraz członków BAS znających panujące na lodowcu warunki.

Siły SBS otrzymały zadanie spenetrowania rejonu samego Grytviken oraz King Edward Point, gdzie mieściła się baza BAS (tzw. „Shackleton House”), wykorzystywaną przez Argentyńczyków.

Warto zwrócić uwagę, że na Georgii Południowej po umownym „opanowaniu” wyspy przez wojska argentyńskie nadal pozostawali aktywni członkowie BAS, których schronienia mieściły się w Bird Island i Schliepper Bay na północy oraz lodowcu Lyell i St. Andrews Bay na południe od Grytviken. Prowadzili oni własne pieśze rozpoznanie, praktycznie nie stwierdzając nigdzie militarnej obecności Argentyńczyków, co oznaczało, że ograniczyli oni swą aktywność jedynie do zajęcia wygodnych stanowisk w oby nadbrzeżnych osiedlach z zamiarem bezpiecznego przezimowania. Meldunki członków BAS były przysyłane drogą radiową via wyspy South Orkney i Wniebowstąpienia do centrum organizacji w Cambridge, gdzie udostępniano je Royal Navy.

Wstępem do operacji lądowania na Georgii Południowej było wysadzenie tam w dniu 21 kwietnia 1982 roku grupy rozpoznawczej SAS. Zadanie to wykonać miały 3 śmigłowce typu „Wessex”, w tym 1 w wersji 3 ASW oraz 2 w wersji 5. Maszyna z *Antrim* za sterami której siedział kmdr ppor Ian Stanley z racji swego bogatego

wyposażenia nawigacyjnego pełniła funkcję „prowadzącego” dla obu pozostałych. Śmigłowce transportowe pilotowali kpt Mike Tidd z Royal Navy oraz kpt Andy Pulford z RAF. O godz. 09.30 maszyna prowadząca wystartowała by przeprowadzić rekonesans dla znalezienia odpowiedniego do desantowania grupy miejsca na lodowcu Fortuna. Z uwagi na złe warunki pogodowe przy gęsto syjącym śniegu nie powiodła się pierwsza próba wysadzenia grupy rozpoznawczej. Zdołano tego dokonać dopiero wczesnym popołudniem, gdy 3 śmigłowce dostarczyły na lodowiec 16 żołnierzy Mountain Troop SAS wraz z wyposażeniem i 3 saniami.

W nocy z 21/22 kwietnia nastąpiło dramatyczne załamanie pogody, gwałtownie spadło ciśnienie atmosferyczne, a prędkość wiatru osiągała chwilami nawet 180 km/godz. W tych warunkach grupa utraciła praktycznie wszelką możliwość poruszania się, a co dopiero prowadzenia rozpoznania, wobec czego 22 kwietnia 1982 o godz. 11.00 jej dowódca kpt Hamilton, poprosił drogą radiową o ewakuację.

Ponieważ utrzymywała się ciągle zła pogoda, pierwsza próba ewakuacji nie powiodła się z powodu obmarzania wirników śmigłowców, zmuszając je do powrotu na swe okręty bazowe. Operację ewakuacyjną powtórzono o godz. 13.30. Tym razem mi-

8. Wg Kenney D., *Operation Paraquat...*





mo niesprzyjających warunków i słabej widoczności śmigłowca z *Tidespring* prowadzony przez kpt. Tidd wylądował i zabrał 6 żołnierzy z wyposażeniem. Niestety po kilku minutach samodzielnego lotu bez widoczności i pomocy „prowadzącego” maszyna uderzyła w lodowiec. Na szczęście w wyniku wypadku nikt ze znajdujących się na pokładzie nie odniósł obrażeń. Siedzący za sterami „prowadzącego” Stanley doprowadził na miejsce katastrofy, gdzie podjęto ocalałych rozbitków drugi śmigłowca transportowy „Wessex” 5. Po ponownym starcie prowadzona przez kpt. Pulford maszyna, mimo że trzymała się blisko „prowadzącego”, w pewnym momencie straciła z nim kontakt wzrokowy i wkrótce uderzyła w lodowiec. W ciągu zaledwie kilku minut Brytyjczycy utracili bezpowrotnie 2 z 3 posiadanych śmigłowców typu „Wessex”. Utrata maszyn o numerach XT 464 i XT 473 otworzyła listę brytyjskich strat powietrznych w konflikcie falklandzkim, zaś na lodowcu pozostawało nadal 16 bezbronnych ludzi (żołnierzy grupy i obsługi śmigłowców), co ostatecznie przekreśliło wszelkie nadzieje na przeprowadzenie rozpoznania trasy Shackletona<sup>9</sup>.

Jedyna ocalała maszyna dotarła na pokład *Antrim*, po czym po uzupełnieniu paliwa wystartowała ponownie, tym razem jednak by przeprowadzić misję ratowniczą, bowiem los pozostawionych na lodowcu ludzi w obliczu pogarszającej się pogody i zapadającego zmroku, był nie do pozazdroszczenia. Kmdr ppor. Stanley odnalazł „rozbitków” i zabrał na pokład za jednym razem wszystkich 16 ludzi. Mimo że pozostawiono na lodowcu całe wyposażenie i sprzęt, a żołnierze zabrali tylko broń osobistą, maksymalny udźwieg śmigłowca został i tak przekroczony o blisko 675 kg. „Wessex” 3 ASW, który pilotował Stanley zdołał jednak mimo wszystko bezpiecznie osiągnąć *Antrim*. Przy lądowaniu kończącym 6 lot tego pilota na Georgie Południowej doszło do niewielkiego uszkodzenia maszyny<sup>10</sup>.

W celu zniwelowania strat w sprzęcie lotniczym poniesionych w czasie nieudanego rozpoznania Georgii Południowej kierujący całością morskich operacji wokół Falklandów kontadm. Sandy Woodward przydzielił ze swych sił do zespołu CTG 317.9 jako uzupełnienie fregatę Typ 22 *Brilliant* wyposażoną w 2 śmigłowce typu Westland „Lynx” Mk 2/3<sup>11</sup>.

Również przydzielone do zespołu mjr Sheidan siły SBS otrzymały zadanie przeprowadzenia rozpoznania pod kątem możliwości ewentualnego desantowania terenów położonych na południe od Grytviken i King Edward Point. W dniu 22 kwietnia

**Conqueror** (S 48) — atomowy okręt podwodny typu *Churchill*, zbudowany w stoczni Cammel-Laird and Co Ltd w Birkenhead, wodowanie 1969, wejście do służby 1971, wyporność 4 000 t pusty, 4 300 t standard, 4 800 t podwodna, wymiary: 86,9 x 10,1 x 8,2 m, reaktor ciśnieniowy Rolls-Royce, 2 turbiny parowe o mocy 15 000 KM, 1 śruba, prędkość podwodna 28 węzłów, uzbrojenie: 6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, zapas 26 torped (możliwe również stosowanie pocisków raketowych „Sub-Harpoon”), załoga 116 ludzi, w tym 13 oficerów).

W dniu 2 maja 1982 roku jednostka zatopiła salwą 3 torped Mk 8 argentyński krążownik *General Belgrano*.

**Brilliant** (F90) — fregata Typ 22 — *Broadsword Batch 1*, zbudowana w stoczni Yarrow (Shipbuilders) Ltd w Glasgow, wodowanie 1978, wejście do służby 1981, wyporność standardowa 3 500 t, pełna 4 400 t, wymiary: 131,2 x 14,8 x 6 m, napęd typu COGOG, 2 turbiny gazowe o łącznej mocy 50 000 KM + turbina gazowa o mocy 9 700 KM, prędkość maksymalna 30 węzłów, zasięg 4 500 Mm/18 węzłach, uzbrojenie: 4 pr. „Exocet”, 2 x VI pr. „Sea Wolf”, 2 x I kal. 40mm, 2 x I kal. 20 mm, 2 x III wt pop kal. 324 mm, 2 śmigłowce „Lynx”, załoga 224 ludzi, w tym 18 oficerów.

**Santa Fe** (S-21) eks SS-339 *Catfish* typu *Balao* — argentyński klasyczny okręt podwodny, zbudowany w stoczni Electric Boat Company w Groton (USA), wejście do służby 1944, wyporność nawodna 1 800 t, podwodna 2 340 t, wymiary: 93,9 x 8,3 x 5,2 m, napęd dieselektryczny, 4 silniki wysokoprężny o łącznej mocy 6 500 KM, 2 silniki elektryczne o mocy 4 800 KM, prędkość nawodna 18, a podwodna 15 węzłów, zasięg 10 000 Mm/10 węzłach (nawodny), 95 Mm/5 węzła (podwodna), uzbrojenie: 10 wt kal. 533 mm (6 dziób + 4 rufa), zapas torped 24, załoga 85 ludzi.

Zmodernizowane do standardu GUPPY II, w roku 1971 przejęty przez Argentynę, poważnie uszkodzony 25.04.1982 w Grytviken, zatonął przy przystani King Edward Point, wrak podniesiony 1984-1985, zatonął w lutym 1985 na Atlantyku w czasie holowania do Wielkiej Brytanii

1982 *Endurance* miał wysadzić na ląd 3 patrole SBS w rejonie Hound Bay, które po pokonaniu drogą lądową Sorling Valley winny osiągnąć brzeg Cumberland East Bay. W to miejsce śmigłowca miał dostarczyć 2 pontony „Gemini”, dzięki którym żołnierze mogli pokonać wody zatoki, tak by osiągnąć cel, którym był Brown Mountain umożliwiając zarówno obserwację argentyńskich sił głównych jak i przeprowadzenie ataku na Grytviken.

Niestety i w tym przypadku plan nie został zrealizowany. Śmigłowca z *Endurance* zdołał przed załamaniem się pogody wysadzić zaledwie jeden patrol SBS, liczący 4 ludzi, który spotkał się z 2 członkami BAS. Pozostałe patrole SBS desantowano bezpośrednio z okrętu, który podszedł na odległość zaledwie 1 000 m od brzegu, za pomocą pontonów „Gemini”. Gdy wszystkie 3 patrole próbowały na pontonach pokonać pokryty pływającym lodem Moraine Fjord, silniki przyczepne odmówiły posłuszeństwa, co zmusiło marines do przymusowego noclegu z 22/23 kwietnia na skałach Dartmouth Point. Co gorsza nie udało się nawiązać łączności radiowej ani z *Endurance* ani z flagowym *Antrim*. Sygnały zostały odebrane na okrętach dopiero w nocy z 23/24 kwietnia i wówczas do-

wodzący operacją kmdr Young zdecydował o ewakuacji grupy SBS znajdującej się na półwyspie Barff przez śmigłowca pokładowe *Endurance*. Tym samym również druga misja rozpoznawcza spaliła na panewce.

Załamanie się planu dotarcia w rejon Leith i Stromness drogą przez lodowiec Fortuna, spowodowało że SAS podjął kolejną próbę obserwacji tego obszaru, tym razem ze znajdujących się w pobliżu Grass Island. Wykonanie tego zadania powierzono liczącej 15 żołnierzy grupie Boat Troop SAS dowodzonej przez kpt. Timothy Burls, który miał ustalić faktyczne siły niewielkiego argentyńskiego garnizonu znajdującego się w Leith. Środkiem transportu grupy było 5 niesławnych już pontonów „Gemini”, które i w tym przypadku potwierdziły niską sprawność posiadanych silników przyczepnych. Wkrótce po wyruszeniu grupy, co nastąpiło 22 kwietnia o godz. 03.00, silniki 3 pontonów wysiadły i trzeba je było wciągnąć na hol. Wzmagający się wiatr i wysoka fala około godz. 04.00 omal nie doprowadziły

9. Wg Smyra F., Polak T., *Nad rvcuicmi tycriticami — Val-ka v jižním Atlantiku v roce 1982*, 3 cast, „Plastic Kits Review” nr 37/95.

10. Wg Kenney D., *Operation Paraquat ...*

11. Wg *Battles of the Falkland War 1982* w serwisie internetowym [freespace.virgin.net/gordon.smith4/F32paraquat](http://freespace.virgin.net/gordon.smith4/F32paraquat)



## BITWY MORSKIE

do zatopienia wszystkich łodzi. Liny holownicze popękały i każda załoga walczyła z żywiołem samodzielnie. Ostatecznie Grass Island osiągnęły 3 załogi (9 ludzi, w tym kpt. Burls). Los pozostałych 2 załóg pozostawał nieznany. Później okazało się, że załoga „Delta” bezpiecznie osiągnęła na wioślach Larsen Point, zaś „Bravo” fale zniosły na otwarte morze. Dzięki posiadaniu nadajnikowi awaryjnemu załogę namierzono i około godz. 08.00 odnalazł ją i podjął na pokład śmigłowiec z *Antrim*.

W nocy 23 kwietnia zgromadzone na wyspie załogi podjęły próbę przedostania się na stały ląd, tak by móc bezpośrednio obserwować argentyńskich żołnierzy. Po raz kolejny zawiodły silniki pontonów „Gemini”, także kolejną próbę, zakończoną sukcesem trzeba było podjąć na wiosłach. Wczesnym rankiem 23 kwietnia grupa kpt Burls zajęła wyznaczone stanowiska i przesłała na *Antrim* meldunek stwierdzający obecność w Leith argentyńskiego garnizonu liczącego 16 żołnierzy piechoty morskiej bez wsparcia artylerii<sup>12</sup>.

Popołudniu 23 kwietnia 1982 roku łącznościowcy na pokładzie *Endurance* przechwycili rozmowę z argentyńskiego samolotu transportowego C 130 „Hercules” oraz co gorsza z okrętu podwodnego znajdującego się w odległości około 100 Mm od brytyjskiej jednostki. Obecność tego ostatniego stanowiła poważne zagrożenie dla zespołu CTG 317.9 wobec czego dowodzący nim kmdr Young nakazał wycofać zbiornikowce *Tidespring* oraz przybyły z uzupełnieniem paliwa *Brambleleaf* pod eskortą fregaty *Plymouth* na odległość 200 Mm na NE od przewidywanego kursu argentyńskiego podwodnika. W tym samym kierunku odszedł także flagowy *Antrim* do którego szybko dołączyła fregata *Brilliant* posiadająca nowoczesny sonar oraz 2 pokładowe śmigłowce „Lynx” w wersji ASW. W rejonie Georgii Południowej pozostał jedynie pozbawiony ochrony *Endurance*, który otrzymał rozkaz trzymania się jak najbliżej brzegu by uniemożliwić ewentualny atak torpedowy.

Wykrytym okrętem podwodnym okazał się dowodzony przez kmdr ppor. Horacio Bicaín *Santa Fe*, który opuścił w dniu 16 kwietnia 1982 roku bazę Mar del Plata z zadaniem dostarczenia wzmocnienia dla znajdującego się na Georgii Południowej garnizonu. Wzmocnienie obejmowało 20 żołnierzy piechoty morskiej wyposażonym w rakiety ppanc „Bantam”, granatniki ppanc i działko bezodrzutowe, na pokład załadowano również 4 tony uzbrojenia i wyposażenia<sup>13</sup>. Po dostarczeniu „ładunku” *Santa Fe* miał kontynuować rejs patrolując wody na północ od wyspy. Z uwagi na

kiepski stan techniczny wiekowej, bo zbudowanej jeszcze w 1944 roku jednostki oraz trudne warunki pogodowe marsz w kierunku Georgii Południowej przebiegał ze znacznym opóźnieniem, w rezultacie czego miejsce przeznaczenia, którym był King Edward Point osiągnięto dopiero w nocy z 24/25 kwietnia.

Obecność *Santa Fe* w pobliżu wyspy spowodowała, że 24 kwietnia 1982 o godz. 03.00 dowodzący zespołem kmdr Young wydał rozkaz wycofania się brytyjskich jednostek z tych wód i zgromadzenie się ich w rejonie położonym 200 Mm na NE. Tej samej nocy argentyński transportowy Boeing 707-327C z Escuadron V I Grupo de Transporte przeleciał nad *Endurance* ustalając precyzyjnie jego pozycję, co oznaczać mogło, że okręt ten stał się potencjalnym celem dla torped podwodnika<sup>14</sup>.

W tych okolicznościach podstawowe siły bojowe zespołu CTG 317.9, a w ięć niszczyciel rakietowy *Antrim* i fregaty *Plymouth* oraz *Brilliant* otrzymały zadanie odnalezienia i zniszczenia okrętu podwodnego, pozostawiając w bezpiecznej odległości *Tidespring* na którym zaokrętowane były podstawowe siły desantu. Do działań włączył się również operujący już od pewnego czasu na tych wodach atomowy okręt podwodny *Conqueror*.

Już wspomniano wcześniej *Santa Fe* dotarł w pobliże King Edward Point 24 kwietnia około północy, po czym przystąpił do wyładunku transportowanych żołnierzy i uzbrojenia. Czynności te zakończono około godz. 04.30 i kmdr ppor. Bicaín zdecydował się przejść do jednej z licznych okolicznych zatok by tam ze spokojem usunąć stwierdzone wcześniej niesprawności przed wyjściem na oceaniczny doзор<sup>15</sup>.

Śmigłowiec typu „Wasp” z fregaty *Plymouth*, który przyczynił się do unieszkodliwienia argentyńskiego okrętu podwodnego *Santa Fe*.



Rankiem 25 kwietnia śmigłowce pokładowe jednostek brytyjskiego zespołu rozpoczęły intensywne poszukiwania argentyńskiego okrętu podwodnego. Kpt. Parry, operator radaru śmigłowca „Wessex” ASW o numerze XT 142 z miśkiem „Humphrey” na kadłubie, pilotowanego przez znanego już z wcześniejszych brawurowych dokonań kmdr ppor. Ian Stanley, wykrył *Santa Fe* w położeniu nawodnym na wodach Cumberland Bay. Śmigłowiec z *Antrim* z miejsca przystąpił do ataku, zrzucając na przeciwnika 2 klasyczne bomby głębinowe Mk 11. Choć bomby nie trafiły bezpośrednio w jednostkę, to jednak eksplozja jednej z nich przy lewej burcie na rufie uszkodziła zbiorniki balastowe, pozbawiając *Santa Fe* możliwości zejścia pod wodę. Od tej chwili los argentyńskiego okrętu podwodnego był już przesądzony. Warto zauważyć, że atak bombami głębinowymi który przeprowadził Stanley, był pierwszym w brytyjskim lotnictwie od czasów II wojny światowej<sup>16</sup>.

Argentyńska jednostka zawróciła i skierowała się w kierunku Grytviken, jednak po drodze atakowały ją inne śmigłowce zespołu kmdr Young. Ataki nie były jednak specjalnie skuteczne. Śmigłowiec „Lynx” z pokładu fregaty *Brilliant* odpałił w kierunku celu torpedę pop Mk 46, która jednak nie wybuchła, bowiem uzbrajała się dopiero na głębokości 9 m, a okręt podwodny znajdował się w położeniu nawod-

12. Wg Kenney D., *Operation Paraquat ...*

13. Wg Mitrofanov A., *Argentinskie podwodnye lodki w Falkledskom konflikcie*, maszynopis niepublikowany.

14. Wg Battles of the Falkland War 1982...

15. Wg Mitrofanov A., *Argentinskie podwodnye ...*

16. Za 25TH April 1982 — *South Georgia is retaken* w serwisie internetowym [www.navynews.co.uk/falklands/stories](http://www.navynews.co.uk/falklands/stories).

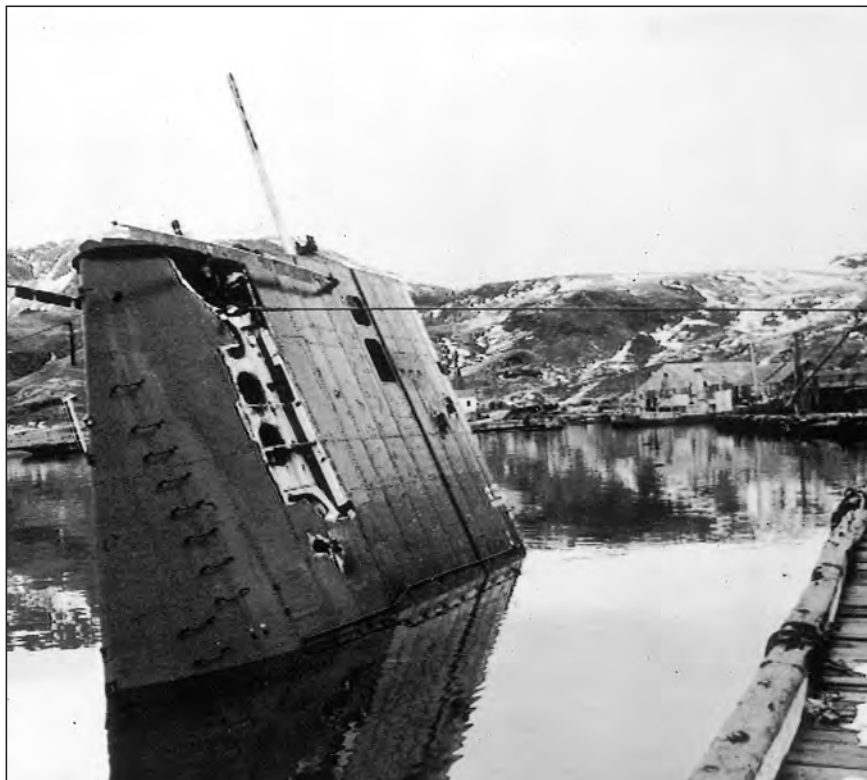




nym. Dwa śmigłowce typu Westland „Wasp” z pokładu *Endurance* zaatakowały *Santa Fe* pociskami raketowymi typu AS 12. Maszyna prowadzona przez kmdr ppor. J.A. Ellerbeck trafiła okręt podwodny w kiosk, jednak i w tym przypadku nie zadziałała głowica bojowa, ponieważ delikatna pokryta tworzywem sztucznym konstrukcja, nie stawiała należytego oporu który pozwalał na uruchomienie zapalnika. Jeden z wystrzelonych pocisków raketowych AS 12, które dosięgły *Santa Fe*, co prawda nie eksplodował, ale uszkodził chrapy i poważnie ranił marynarza Druga z maszyn pilotowana przez kpt. TS. Finding ostrzelała jednostkę z broni maszynowej (GPMG). Aby uchronić załogę przed skutkami brytyjskich ataków, zwłaszcza ostrzałem z broni maszynowej, dowódca nakazał jej skryć się pod pokładem w obrębie kadłuba sztywnego. Kmdr ppor. Ellerbeck przeprowadził ogółem 3 ataki, przy czym w czasie ostatniego napotkał już na zorganizowany ogień prowadzony z brzegu przez Argentyńczyków, co wcale nie przeszkodziło mu w uzyskaniu kolejnego trafienia okrętu, tym razem w peryskop. Uszkodzony *Santa Fe* z pożarem na pokładzie i przegłębieniem na rufę o godz. 11.00 przycumował na przystani King Edward Point. Na rozkaz kmdr ppor. Bicaín załoga opuściła jednostkę i zabierając ciężko rannego marynarza ukryła się na brzegu. Zdjęcia przedstawiające na wpół zatopiony argentyński okręt podwodny przy przystani King Edward Point stały się jednym z medialnych symboli wojny falklandzkiej 1982 roku.

Nieoczekiwany rozwój wypadków związany z pojawieniem się, a następnie unieszkodliwieniem *Santa Fe* spowodował korektę brytyjskich planów, musieli oni przyspieszyć operację lądowania i zajęcia Georgii Południowej, nie czekając na podciągnięcie większości lądowych sił desantu, które znajdowały się na pokładzie odległego o ponad 50 Mm od wyspy *Tidespring*. Już sama obecność Brytyjczyków uświadomiła Argentyńczykom zamiar odbicia wyspy, zatem ewentualna zwłoka w lądowaniu mogła jedynie spowodować, że przeciwnik, którego siły szacowano na około 140 żołnierzy, zdoła przygotować zorganizowaną obronę, czym naraził operację na większe straty.

Równocześnie 25 kwietnia 1982 roku koło południa w rejon wyspy dotarła dołączając do *Antrim* fregata *Plymouth*, dzięki czemu desant dysponował wsparciem ogniowym 4 okrętowych dział kal. 114 mm. W tej sytuacji mjr Sheridan zdecydował o wysadzeniu desantu i zdobyciu Grytviken siłami zbiorczej kompanii SAS, SBS i Roy-



*Santa Fe* po zdobyciu przez Brytyjczyków, widoczne zniszczenia w strukturze kiosku po trafieniu rakietami.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

al Marines, liczącej łącznie 75 żołnierzy. Dowództwo grup uderzeniowych kompanii objęli mjr Delves z SAS oraz kpt. Nunn z RM.

Podstawowe znaczenie dla powodzenia całej operacji miało sprawne opanowanie dwóch dominujących nad Grytviken punktów terenowych, a mianowicie Brown Mountain i Bore Valley Pass. Jako pierwsza na Georgii Południowej znalazła się wysadzona przez „Wasp” kmdr ppor. Ellerbeck, grupa morskiego wsparcia ogniowego (NGSO, której zadaniem było kierowanie ogniem artylerii okrętowej. Okręty, które weszły na wody Cumberland Bay otwały zaporę na Hestesletten, jedynym dogodnym do desantowania miejscu u podnóża Brown Mountain. 15 minut później ogień przeniesiony został bezpośrednio na sam szczyt.

Należy zaznaczyć, że wsparcie artyleryjskie prowadzone było bardzo precyzyjnie, czego najlepszym dowodem może być fakt, że w wyniku prowadzonego ostrzału nie zginął żaden Argentyńczyk, a i zniszczenia w samej osadzie były niewielkie.

Pierwszą falę desantu, liczącą 20 żołnierzy przerzuciły na wyspę 3 śmigłowce — niezmordowany „Wessex” z *Antrim* oraz 2 maszyny „Lynx” z *Brilliant*, wysadzając ją w pełnym świetle dnia w odległości około 3,6 km od Grytviken. Wkrótce lądowała druga fala desantu, który szybko posuwał

się naprzód nie napotykając na zorganizowany opór i opanował szczyt Brown Mountain. Pozostałe siły desantu śmigłowce z *Endurance* i *Plymouth* przerzuciły na Bore Valley Pass, co pozwalało na wspieranie ogniem działań grupy operującej z Brown Mountain.

Dowódca lądowych sił desantu mjr Sheridan znalazł się na wyspie o godz. 15.35 wraz z oddziałem Royal Marines. W tej fazie operacji ogień artyleryjski dział *Antrim* i *Plymouth* miał za zadanie „przydusić do ziemi” przeciwnika. Pociski padały precyzyjnie na King Edward Point, za i między budynkami BAS wśród których znajdowały się argentyńskie pozycje. Ostrzał wywierał bardzo destrukcyjny wpływ na żołnierzy, którzy nigdy wcześniej nie znaleźli się pod ogniem artyleryjskim. Brytyjczycy zajęli opuszczoną stację wielorybniczą, a następnie pokonali nieoczekiwane pole minowe zbliżając się w kierunku King Edward Point. O godz. 17.05, a więc w równe 90 minut po wylądowaniu na Georgii Południowej mjr Sheridan zauważył białą flagę na głównym budynku Grytviken. Siły brytyjskie przyspieszyły tempo zbliżając się do osiedla z dwóch stron. Oddział SAS mjr Delves posuwał się od strony Brown Mountain, natomiast Royal Marines od Bore Valley Pass. Wezwany z *Antrim* śmigłowiec dostarczył mjr Sheridan bezpośrednio do King Edward Point, gdzie przyjął kapitulację argentyńskiego



# BITWY MORSKIE

garnizonu z rąk jego dowódcy kmdr ppor .Luis Lagos, który poddał się bez jednego wystrzału<sup>17</sup>.

Przez radio wezwano również do kapitulacji niewielki, bo liczący 15 komandosów grupy „Alfa” garnizon stacjonujący w oddalonym Leith, jednak jego dowódca kmdr ppor Alfredo Astiz odmówił poddania się. W tej sytuacji rankiem następnego dnia 26 kwietnia fregata *Plymouth* wraz z *Endurance* skierowały się w rejon Leith by zająć teren i oczyścić go zarówno z argentyńskich żołnierzy jak i cywilnych „robotników” złomowych. Równocześnie w tym samym dniu w bazie BAS w King Edward Point kmdr ppor. Luis Lagos oficjalnie podpisał kapitulację wszystkich argentyńskich sił zbrojnych na Georgii Południowej. Gdy Brytyjczycy poinformowali kmdr ppor Astiz o skutkach ewentualnej odmowy kapitulacji, ten ostatni wyraził zgodę, podpisując stosowny dokument na pokładzie fregaty *Plymouth*.

Operacja „odzyskiwania” wyspy przeprowadzona została w zasadzie bez strat w ludziach. W tej toku ranny został jeden z członków załogi *Santa Fe*, któremu lekarze musieli niestety amputować nogę oraz już po zajęciu wyspy w wyniku tragicznego nieporozumienia zastrzelono podoficera z tego okrętu Felixa Artuso<sup>18</sup>.

Wszyscy argentyńscy jeńcy wojenni w liczbie około 150 oraz 40 „robotników” zostali ewakuowani z Georgii Południowej w dniu 28 kwietnia na pokładzie *Tidespring*, który pod eskortą *Antrim* odszedł na Wyspę Wniebowstąpienia, osiągając miejsce przeznaczenia 2 maja 1982 roku<sup>19</sup>.

Obraz działań militarnych związanych z odzyskaniem wyspy nie byłby pełen, gdyby nie wspomnieć o podjętej przez Argentyńczyków próbie ataku lotniczego na zespół desantowy. Około południa 26 kwietnia 1982 roku z bazy lotnictwa marynarki wojennej Almirante Zar wystartowały

3 bombowce typu „Canberra” B.62 każdy z ładunkiem 2 bomb lotniczych 500 kg Mk 17 i zapasem paliwa wynoszącym 13 000 l wraz z prowadzącym samolotem Boeing 707. Zespół wziął kurs w kierunku Georgii Południowej, zwanej przez Argentyńczyków San Pedro. Po drodze z uwagi na awarię musiała zawrócić do bazy jedna z maszyn, tak że lot kontynuowały jedynie bombowce „Penelope” i „Picasosos”. W niewielkiej odległości od celu, który widoczny był już na radarze prowadzącego Boeing 707, samoloty otrzymały rozkaz przerwania akcji i powrotu do bazy z uwagi na złe warunki pogodowe panujące wokół wyspy uniemożliwiające wzrokowe rozpoznanie brytyjskich okrętów znajdujących się w wąskich zatokach o wysokich brzegach. Argentyńskie samoloty bezpiecznie wylądowały na lotnisku Rio Grande, położonym najdalej na kontynentalnym obszarze państwa, po trwającym 5,5 godz. locie w czasie którego pokonano dystans 2 200 Mm. Atak planowano powtórzyć przy lepszej pogodzie 27 kwietnia, jednak przygotowania przerwała informacja o kapitulacji garnizonu wyspy<sup>20</sup>.

Zajęcie przez Brytyjczyków Georgii Południowej po zaledwie 23 dniach argentyńskiej „okupacji”, stanowiło wstęp do odzyskania Falklandów i źródło cennych doświadczeń, choć nie wszystkie nadawały się do ewentualnego wykorzystania w przyszłości. Przede wszystkim garnizon, pozbawiony tak własnego wsparcia artyleryjskiego jak i lotniczego, w zasadzie stawał jedynie symboliczny opór. Operacja samego lądowania wymagała pełnej koordynacji działań wojsk lądowych, lotnictwa oraz okrętów wojennych. Mankamentem, który rzucił się cieniem na desancie były permanentne kłopoty ze sprzętem technicznym, które parokrotnie omal nie doprowadziły do tragedii lądujących grup. Tym samym staranny dobór i sprawdzenie

sprzętu oraz wyposażenia nabrał szczególnego znaczenia.

Za bohaterstwo wykazane w trakcie operacji „odzyskiwania” Georgii Południowej władze brytyjskie nagrodziły odznaczeniami 2 pilotów śmigłowców, a mianowicie kmdr ppor Ian Stanley z *Antrim* otrzymał DSO, zaś kmdr ppor JA. Ellerbeck z *Endurance* DSC. Ich maszyny — „Wessex” HAS.3 XP 142 „Humphrey” oraz „Wasp” HAS.1 XS 528 zostały zachowane jako eksponaty w muzeum RNAS w Yeovilton<sup>21</sup>. ●

## Bibliografia:

- Battles of the Falkland War 1982*, w serwisie internetowym [freespace.virgin.net/gordo.smith4/F32/paraquat](http://freespace.virgin.net/gordo.smith4/F32/paraquat)  
 „General Belgrano” makes herself an easy target. *Conflikt eyewitness: the hunter-killer skipper*, „Warships International Fleet Review” 2002.  
*Grimasy sudby ili „Kanberry” nad Foklendami* pod red. Iwanow S., Solomonow P., „Flotomaster” 1.2002.  
 Hore P., Ballantyne I., *Battle for South Georgia*, „Warships International Fleet Review” 2002.  
 Kenney D., *Operation Paraquat* w serwisie internetowym [www.britains-smallwars.com/Falklands/OperationParaquat](http://www.britains-smallwars.com/Falklands/OperationParaquat)  
 Kubiak K., *Wojna falklandzka — chronologia wydarzeń*, „MSiO” nr 2/02.  
 Mitrofanov A., *Argentinskie podwodnyje łodki w Falklandskom konflikcie*, maszynopis niepublikowany.  
 Moczulski L., *Victor*, „Przegląd Konstrukcji Lotniczych” 1/99, Warszawa 1999.  
 Smyra F., Polak T., *Nad rvoucimi čtyřicetkami — Valka v jižním Atlantiku v roce 1982*, 3 cast, „Plastic Kits Revue” nr 37/95.  
*Task force veterans*, „Ships Monthly”, April 2002.  
*25th April 1982 — South Georgia is retaken* w serwisie internetowym [www.navynews.co.uk/falklands/stories](http://www.navynews.co.uk/falklands/stories)  
 serwis internetowy [www.geocities.com/syEndurance/joint-ser.html](http://www.geocities.com/syEndurance/joint-ser.html)

17. Hore P., Ballantyne I., *Battle for South Georgia*, „Warships International Fleet Review” 2002.  
 18. Wg Mitrofanov A., *Argentinskie podwodnyje...*  
 19. Wg *Battles of the Falkland War 1982...*  
 20. Wg *Grimasy sudby ili „Kanberry nad Foklendami*”, pod red. Iwanow S., Solomonow P., „Flotomaster” 1.2002  
 21. Wg *Battles of the Falkland War 1982...*

*Santa Fe* na holu *Salvageman*, którego asystuje *Yorkshireman*. Na dalszym planie widoczny weteran południowoatlantyckich wód *Endurance*.

fot. „Warship”







# Marynarka Wojenna Chile

Proces stopniowego uniezależniania się dawnych kolonii hiszpańskich i portugalskich na obszarze Ameryki Południowej od swych metropolii, jaki rozpoczął się w drugim dziesięcioleciu XIX wieku, szybko doprowadził do powstania nowych państw narodowych. Z uwagi jednak na różną wielkość i potencjał gospodarczy w chwili rozpoczęcia „samodzielnego” bytu, a także aspiracje polityczne ich przywódców, niemal równie szybko zaczęło dochodzić do sporów i wojen. Z czasem ukształtowała się określona hierarchia, w której prym wiodły największe — Brazylia i Argentyna, a z czasem dołączyło do nich również Chile. Uznając za jeden z atrybutów swej niepodległości własne odpowiednio liczne siły zbrojne, państwa te choć obiektywnie przez nikogo nie zagrożone, rozpoczęły wyścig zbrojeń, który najbardziej spektakularną formę przybrał właśnie w marynarce wojennej.

Tradycyjnie trzecim lokalnym „mocarstwem” morskim Ameryki Południowej było Chile i właśnie aktualnemu stanowi jego marynarki wojennej poświęcony jest poniższy artykuł.

Na wstępie odrobina historii. Antyhiszpańskie powstanie, jakie wybuchło w roku 1810 na obszarze dzisiejszego Chile, doprowadziło po latach walk, ale i dzięki pomocy Argentyny, do uwolnienia kraju od Hiszpa-

nów i ogłoszenia niepodległości w dniu 1 stycznia 1818. Jeszcze w tym samym roku powstały zaczątki marynarki wojennej, posiadającej zrazu 4 uzbrojone statki handlowe, która jednak dzięki systematycznej rozbudowie odegrała następnie istotną rolę w walkach wyzwoleniczych również innych państw południowoamerykańskich leżących nad Pacyfikiem. Nie bez znaczenia jest także fakt iż z uwagi na ukształtowanie terenowe Chile, w owych czasach właśnie droga morską była najdogodniejszym szlakiem komunikacyjnym. Marynarka wojenna była bardzo istotnym czynnikiem militarnym, który w dużej mierze zdecydował o zwycięstwie Chile w wojnie z Boliwią i Peru o bogatą w złoża saletry pustynię Atacama w latach 1879-1883<sup>1</sup>.

Wobec wzrostu napięcia w stosunkach z Argentyną i rozruchów wewnętrznych na przełomie XIX i XX wieku, Chile przystąpiło do dynamicznej rozbudowy swej floty drogą zakupów nowych, coraz większych i nowocześniejszych okrętów. Dzięki tym zakupom szybko doszło do sytuacji, gdy w roku 1913 tonaż chilijskiej marynarki wojennej wyniósł 52,7 tys. t<sup>2</sup>, a dalsze potężne jednostki, w tym 2 okręty liniowe, znajdowały się jeszcze w budowie. Wybuch I wojny światowej, w której państwo do końca działań zachowało neutralność, spowodował z uwagi na rekwizycję budowanych

w zagranicznych stocznich jednostek przez wojujące strony, wstrzymanie na krótko rozwój floty, która apogeum swego tonażu uzyskała w roku 1929, gdy posiadała łącznie aż 73,3 tys. t wyporności<sup>3</sup>.

Wielki kryzys gospodarczy lat trzydziestych XX wieku spowodował ograniczenia budżetowe, a co zatem idzie ostrą redukcję stanu posiadania marynarki wojennej. Dopiero w obliczu wybuchu kolejnego światowego konfliktu w roku 1939, do czynnej służby wcielono ponownie odstawione wcześniej do rezerwy okręty. W czasie II wojny światowej Chile zachowało w zasadzie neutralność, wypowiadając dopiero w roku 1945 III Rzeszy i Japonii.

Po zakończeniu wojny chilijska marynarka wojenna, podobnie zresztą jak floty wielu innych krajów, korzystała początkowo głównie z dostaw eks-amerykańskiego demobilu, zaś zamówienia nowych jednostek w zagranicznych stocznich rozpoczęła nieśmiało dopiero w połowie lat pięćdziesiątych. Podjęto również pierwsze próby budowy okrętów we własnych stocznich. Żywot „demobilu” okazał się niezwykle długi, czego najlepszym przykład mógł stanowić

1. o niektórych aspektach tego konfliktu mówi między innymi artykuł Mitrofanov A., *Monitor Huáscar pod dwoma banderami*, „OW” nr 51 (1/2002).

2. wg *Mała Encyklopedia Wojskowa*, t 1, „A-J”, Warszawa 1967.

3. wg *Mała Encyklopedia Wojskowa*, t 1...



# FLOTY ŚWIATA



pochodzący z lat 1935-1937 krążownik **O'Higgins**<sup>4</sup>, eks-amerykański *Brooklyn*, który pozostawał jeszcze na stanie floty w roku 1992. Począwszy od lat siedemdziesiątych, niemal wszystkie większe jednostki marynarki wojennej Chile, poza okrętami podwodnymi, pochodziły z zakupów z „drugiej ręki”.

W dniu 1 stycznia 2002 roku łączny tonaż jednostek bojowych marynarki wojennej Chile wynosił 34 060 t<sup>5</sup>.

Jej personel liczył 26 500 ludzi, w tym 1 944 oficerów. Poza tym 4 600 żołnierzy i oficerów pełniło służbę w piechocie morskiej, zaś personel cywilny marynarki był całkiem spory wynosił 11 500 ludzi. W ciągu minionych 30 lat, mimo wycofania ze służby większości „sztandarowych” dużych okrętów nawodnych, nastąpił znaczny wzrost liczebności obsady marynarki wojennej, choć w poszczególnych okresach wykazywał on pewne wahania.

Głównymi bazami sił floty Chile są Valparaíso i Talcahuano. W obu punktach prócz typowej infrastruktury logistycznej znajdują się ośrodki szkoleniowe oraz zaplecze remontowe, przy czym Talcahuano stanowi centrum stoczniove (zakłady

ASMAR), w którym powstają nowe, mniejsze jednostki jak i przeprowadzane są znaczące modernizacje posiadanych jednostek. Baza dysponująca stocznia i lotniskiem mieści się w Puerto Arenas. Mniejszą rolę odgrywają bazy w Puerto Montt, Puerto Williams z lotniskiem, położone w Kanale Beagle oraz znajdująca się w Cieśninie Magellana Wyspa Dawson.

Integralną część sił marynarki wojennej Chile stanowi organiczne lotnictwo morskie, którego główna baza mieści się w El Belloto koło Valparaíso. Lotnictwo floty powstało już w roku 1919, lecz w 1930 zostało włączone w skład sił powietrznych Fuerza Aera de Chile, by ponownie odrodzić się w roku 1954 jako samodzielne Servicio de Aviacion de la Armada de Chile<sup>6</sup>. W roku 2001 w lotnictwie morskim działało 5 eskadr — **HU 1** śmigłowców do zwalczania op, w tym częściowo zaokrętowanych na dużych jednostkach nawodnych, **HA 1** śmigłowców w wsparcia oraz ratownictwa morskiego, **VC 1** łącznikowa, **VP 1** patrolowa oraz **VT 1** transportowa. W składzie lotnictwa marynarki wojennej znajdowało się w tym czasie 25 samolotów i 17 śmigłowców<sup>7</sup>. Najliczniej reprezentowane są samoloty Cessna O-2 A „Skymaster”, wykonujące zadania patrolowe i ratownicze w strefie przybrzeżnej (8 szt.) oraz szwajcarskie szkolno-bojowe Pilatus PC-7 „Turbo Trainer”, uzbrojone w 4 npr kal. 127 mm (6 szt.) Do zadań patrolowych na wodach otwartego oceanu służą 3 amerykańskie samoloty Lockheed UP-3 A „Orion”, choć są poważne wątpliwości co do ich faktycznej wartości bojowej z uwagi na niekompletne wyposażenie, oraz 4 brazylijskie Embraer EMB 111 N „Bandeirante”, wyposażone w radary Eaton AN/ APS-128 i Thomson-CSF DR 2000 oraz uzbrojone w 6 npr kal. 127 mm.

Lotnictwo morskie dysponuje też 7 francuskimi śmigłowcami Aerospatiale NAS 332S.C. „Cougar” w wersji pop. Maszyny te są wyposażone w radar CSF Varam, Thomson-CSF DR 2000 i sonar Thomson Sintra HS-312, a ich uzbrojenie obejmuje 2 torpedy Alliant Mk 46 lub bomby głębinowe, możliwe jest także zamienne zabieranie 2 przeciwokrętowych pocisków raketowych typu Aerospatiale AM 39 „Exocet”. Część śmigłowców operuje jako maszyny pokła-

dowe, zaokrętowane na niszczycielach rakietowych i fregatach. W służbie znajduje się 6 lekkich niemieckich, nieuzbrojonych śmigłowców MBB Bo-105c, wyposażonych w radar Bendix 1400, przeznaczonych do patroloowania, ratownictwa oraz zdań pomocniczych i szkolenia. Do zwalczania op i ratownictwa morskiego służą również 4 amerykańskie maszyny Bell 206B „Jet Ranger”, których uzbrojenie stanowi torpeda Mk 46 lub bomby głębinowe.

## Okręty podwodne

Na koniec roku 2001 Chile dysponowało 3 okrętami podwodnymi, należącymi do dwóch różnych typów.

Pierwsza z jednostek **22 O'Brien**<sup>8</sup> należąca do brytyjskiego typu *Oberon* została zbudowana w latach 1971-1976 w stoczni Scotts w Lithgow (Wielka Brytania). Wyporność nawodna wynosi 2 070 t, zaś podwodna odpowiednio 2 400 t przy długości całkowitej 89,9 m, szerokości 8,1 m i zanurzeniu 5,5 m. Klasyczny układ napędowy, 2 silniki wysokoprężne VVS-AS 21 o mocy łącznej 3 800 KM oraz 2 silniki elektryczne o mocy 6 000 KM. Maksymalna prędkość nawodna 15 węzłów, a w zanurzeniu 17 węzłów.

Uzbrojenie stanowi 6, choć niektóre źródła mówią o 8 (6 dziobowych + 2 rufowe) wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, w których stosuje się torpedy AEG SUT o zasięgu 13 lub 28 km przy prędkości odpowiednio 35 lub 23 węzły, z głowicą bojową zawierającą 250 kg materiału wybuchowego. Zapas torped 22 sztuki.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Kelvin Hughes Typ 1006, sonary Typ 2007 oraz CSU/ 90 i system zakłóceń UA-4. Załoga liczy 65 ludzi, w tym 7 oficerów.

Okręt został w latach 1993-1994 poddany gruntownej modernizacji, przewiduje się, że pozostanie w czynnej służbie do roku 2005.

Pozostałe 2 okręty **20 Thomson** oraz **21 Simpson** należące do niemieckiego typu „209/1400” zostały zbudowane przez stocznice Howaldtswerke w Kilonii (Niemcy) w latach 1980-1984. Ich wyporność nawodna wynosi 1 285 t, a podwodna 1 390 t przy długości 62 m, szerokości 6,2 m i zanurze-

4. **O'Higgins** (eks-Brooklyn), krąż., zbud. 1935-1937 Nowy Jork (USA), wyp. 10 000/13 500 t dl., 185,4 m, szer. 21 m, zan. 7,3 m, tur. par. 100 000 KM, prędkość maks. 32,4 w., zasięg 7 600 Mm/15 w, uzbr.: 15 x 152 mm, 8 x 127 mm plot., 28 x 40 mm plot., 24 x 20 mm plot., śmig. załoga 975 ludzi.

5. wg *Flottes de combat 2002* pod red. Prelzelin. B, Rennes 2001

6. wg informacji serwisu internetowego [www.fach-extraoficial.com/ingles/armada](http://www.fach-extraoficial.com/ingles/armada).

7. wg *Flottes de combat 2002*...

8. bliźniaczy **23 Hyatt** został wycofany ze służby i rozbrojony w kwietniu 2000 r.





niu 5,5 m. Klasyczny układ napędowy, 4 silniki wysokoprężne MTU 12 V 493 TY 60 o łącznej mocy 2 400 KM oraz silnik elektryczny Siemens o mocy 5 000 KM. Maksymalna prędkość nawodna 10 węzłów, a podwodna do 22 węzłów (chwilowa, przez okres około 45 minut). Zasięg przy użyciu chrap 8 200 Mm/8 węzłów, a w pełnym zanurzeniu 16 Mm przy 21,5 węzłach. Autonomiczność 50 dob.

Uzbrojenie stanowi 8 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, w których stosuje się torpedy AEG SUT. Zapas torped na okręcie 16 sztuk.

Wposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Thomson-CSF „Calypso II”, sonary, kadłubowy aktywno-pasywny Krupp-Atlas CSU-3 oraz PRS-3/15 i system zakłóceń „Porpoise”. Załoga liczy 32 ludzi, w tym 5 oficerów.

W latach 1990-1991 oba okręty zostały poddane modernizacji w stoczni w Talcahuano.

W celu wymiany starzejących się jednostek, Chile zamówiło we Francji i Hiszpanii 2 okręty podwodne francuskiego typu *Scorpène*, które budowane są w Cherbourgu i Kartagenie, mają wejść do służby w latach 2005 i 2007. Przewidywane nazwy to *O'Higgins* oraz *Carrera*. Wyporność nawodna 1 650 t, a podwodna 1 908 t przy długości 67 m, szerokości 6,2 m i zanurzeniu 5,3 m. Możliwość zejścia na głębokość do 300 m. Klasyczny układ napędowy ma zapewnić maksymalną prędkość nawodną 12 węzłów, a w zanurzeniu 20 węzłów, zaś zamknięty system MESMA możliwość nieprzerwanego przebywania pod wodą przez 15 dob. Przewidywany zasięg nawodny 6 500 Mm/8 węzłach, a podwodny 550 Mm/4 węzłach. Uzbrojenie ma obejmować 6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm z zapasem 18 torped A 184 lub „Black Shark”. Załoga 31 ludzi.

## Niszczyciele rakietowe

Po wycofaniu ze służby dużych jednostek nawodnych — krążowników *Lattore*, eks-szwedzki *Göta Lejon*<sup>9</sup> w 1986 oraz *O'Higgins*, eks-amerykański *Brooklyn* po roku

1992, największymi okrętami bojowymi chilijskiej marynarki wojennej są obecnie 3 niszczyciele rakietowe brytyjskiego typu „County”<sup>10</sup>, zakupione jako używane w latach 1982-1987.

Wyporność standardowa tych okrętów wynosi 5 440 t, zaś pełna 6 200 t przy długości całkowitej 158,6 m, szerokości 16,5 m i zanurzeniu 6,3 m. Napęd typu CO-SAG obejmuje 2 turbiny parowe A.E.I., każda o mocy 15 000 KM, zasilane parą o ciśnieniu 49,2 atm. i temperaturze 510° C przez 2 kotły Babcock-Wilcox oraz 4 turbiny gazowe English Electric G 6 o łącznej mocy 30 000 KM. Maksymalna prędkość 30 węzłów, a zasięg 3 500 Mm/28 węzłach. Moc elektrowni pokładowych 4 750 kW.

Podstawowe uzbrojenie stanowią 4 przeciwokrętowe pociski rakietowe Aerospatiale MM 38 „Exocet” o zasięgu do 42 km, prędkości 0,9 Ma i głowicy bojowej o wadze 165 kg. Obronę przeciwlotniczą zapewniają 2 ośmioprowadnicowe zestawy izraelskich pocisków rakietowych systemu „Barak”. Artylerię reprezentują 2 półautomatyczne działa plot. kal. 114 mm Vickers (1 x II). Wyrzeliwują one pociski o wadze 25 kg na maksymalną odległość 19 km i pułap 6 km. Szybkostrzelność wynosi do 20 strzałów/minutę. Uzupełnienie stanowią 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon Mk 9, wyrzeliwujące do 800 pocisków/minutę na odległość do 2 km. Do zwalczania okrętów podwodnych służy 6 wyrzutni torped pop kal. 324 mm typu Mk 32 w 2 potrójnych zestawach. Stosuje się w nich torpedy Honeywell Mk 44 Mod 1 o zasięgu do 5,5 km przy prędkości 30 węzłów i głowicy bojowej o wadze 32 kg. Uzbrojenie uzupełniają 2 śmigłowce pokładowe typu „Cougar” w wersji pop.

Bogate wyposażenie elektroniczne obejmuje radary nawigacyjne Decca Typ 976 i Kelvin Hughes Typ 1006, dozoru powietrznego Marconi 965 M, dozoru nawodnego Marconi 992 Q, radary Eltra M-2228 i M-2221, sonary Kelvin Hughes 162 M i Graseby 184S. Na jednostkach zamontowano również aktywny system zakłóceń 667 wraz z 2 wyrzutniami celów pozorowa-

nych Knebworth „Corvus” i 2 wyrzutniami celów pozorowanych „Barricade”. Okręty posiadają zintegrowany system dowodzenia SP 100 i system „INMARSAT”.

Załoga okrętów liczy 480 ludzi, w tym 36 oficerów.

Jednostki o znakach taktycznych 15 i 12 zostały poddane kolejno modernizacji w latach 1988-1989, 1990-1991 oraz 1993-1994, w wyniku których usunięto przestarzałe rakietowe systemy plot. „Seaslug” i „Seacat”, powiększając pokład lotniczy i hangar tak by możliwe było bazowanie 2 śmigłowców. Jednostka o znaku taktycznym 11 przeszła niemal identyczną modernizację w latach 1995-1996 oraz 2000.

## Fregaty rakietowe

Chile dysponuje 3 fregatami brytyjskiego typu *Leander*<sup>11</sup>, z których dwie były budowane w latach 1971-1974 przez stocznię Yarrow w Scotstoun (Wielka Brytania) bezpośrednio na zamówienie marynarki wojennej tego kraju, zaś trzecią o znaku taktycznym 08 (eks-*Achilles* zbud. 1967-1970) nabyto jako używaną we wrześniu 1990.

Wyporność standardowa jednostek wynosi 2 500 t, a pełna 2 962 t przy długości całkowitej 113,4 m, szerokości 13,1 m i zanurzeniu 5,5 m. Napęd stanowią 2 turbiny parowe White/English Electric o łącznej mocy 30 000 KM, zasilane parą o ciśnieniu 38,7 atm. i temperaturze 450° C przez 2 kotły Babcock-Wilcox. Prędkość maksymalna 27 węzłów, a zasięg 4 500 Mm/12 węzłach. Moc elektrowni pokładowych 2 500 kW.

Podstawowe uzbrojenie stanowią 4 (2 x II) przeciwokrętowe pociski rakietowe Aerospatiale MM 40 „Exocet” o zasięgu do 70 km, prędkości 0,9 Ma i głowicy bojowej o wadze 165 kg. Na uzbrojeniu okrętu o numerze taktycznym 08 znajduje się starszy model pocisków MM 38 „Exocet”. Uzbrojenie artyleryjskie stanowią 2 półautomatyczne działa plot. kal. 114 mm Vickers Mk 6 (1 x II) oraz 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon Mk 9. Do zwalczania okrętów podwodnych służy 6 wyrzutni torped pop kal. 324 mm Mk 32 w 2 potrójnych zespołach, w których używane są torpedy

Okręt podwodny *Simpson* (21).

fol. „Combat Fleets of the World 2002-2003”



9. *Latorre* eks-*Göta Lejon*, krąż., zbud. 1943-1947, Göteborg (Szwecja), wyp. 8 200/9 200 t, dł. 182 m, szer. 16,5 m, zan. 6,6 m, tur. par. 100 000 KM, prędkość maks. 33 w., uzbr.: 7 x 150 mm, 4 x 57 mm plot., 11x 40 mm plot, 6 wt kal. 533 mm, załoga 610 ludzi zakupiony w Szwecji 1971 r.

10. są to 11 *Capitan Prat* (eks-Norfolk), zbud. Swan Hunter, Wallsend, 1966-1970, 12 *Cochrane* (eks-Antrim), zbud. Fairfield, Govan 1966-1970 oraz 15 *Blanco Encalada* (eks-Fife), zbud. Fairfield Govan 1962-1966, czwarty z nabytych okrętów 14 *Latorre* (eks-Glamorgan), zbud. Vickers, Newcastle-on-Tyne 1962-1966, zakupiony w 1986, został już wycofany ze służby w roku 1998.

11. są to 06 *Condell*, 07 *Lynch* oraz 08 *Ministro Zenteno*, w roku 1992 zakupiono jeszcze 09 *General Baquedano* (eks-bryt. *Ariadne*), który jednak został wycofany ze służby już w 1998.



# FLOTY ŚWIATA

pop Honeywell Mk 44 Mod 1. Uzbrojenie uzupełnia śmigłowiec pokładowy „Cougar” lub Bo-105.

Wyposażenie elektroniczne jednostek obejmuje radary — nawigacyjny Decca Typ 978 (na 08 Kelvin Hughes Typ 1006), dozoru powietrznego Marconi 965, dozoru nawodnego Marconi 992 Q, kierowania ogniem artyleryjskim Plesey 903, sonary kadłubowe 177 (na 08 184), Kelvin Hughes 162 i Graseby 170 B. Okręty posiadają również aktywny system zakłóceń UA-8/9 i 668 wraz z 2 ośmioprowadnicowymi wyrzutniami celów pozorowanych Knebworth „Corvus”. Wyposażono je także w zintegrowany system dowodzenia SP 100 i „INMAR-SAT”.

Załoga fregat liczy 263 ludzi, w tym 20 oficerów.

W czasie przeprowadzanych remontów z 08 zdemontowano przestarzały miotacz bg „Limbo” powiększając pokład lotniczy, a w roku 2001 ze wszystkich fregat usunięto system rakiet plot. „Seacat”, które mają zostać zastąpione przez izraelski system „Barak”.

## Kutry rakietowe

Marynarka wojenna Chile dysponuje silnym, jak na ten region świata zespołem uderzeniowym, składającym się z 7 dużych kutrów rakietowych dwóch różnych typów.

Pierwsze 3 jednostki należące do izraelskiego typu *Saar IV*<sup>12</sup> zbudowane przez stocznice Haifa (Izrael) w latach 1973-1974, zostały zakupione z „drugiej ręki” odpowiednio w latach 1979, 1980 i 1997.

Wyporność standardowa tych okrętów wynosi 415 t, a wyporność pełna 450 t przy długości 58,1 m, szerokości 7,6 m i zanurzeniu 2,4 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne MTU 16 V 396 o łącznej mocy 13 000 KM (jednostka o numerze taktycznym 32 silniki MTU MD 871 o mocy 14 000 KM), które zapewniają prędkość maksymalną 32 węzły. Zasięg wynosi 1 500 Mm/30 węzłach i odpowiednio 3 600 Mm/17 węzłach.

Kuter rakietowy *Casma* (LM 30).

fol. „Combat Fleets of the World 2002-2003”



Podstawowe uzbrojenie stanowią 4 (4 x I) izraelskie przeciwokrętowe pociski rakietowe IAI „Gabriel I” o zasięgu do 20 km, prędkości 0,7 Ma i głowicy bojowej zawierającej ładunek 75 kg heksogenu. Uzbrojenie artyleryjskie stanowią 2 działa plot. kal. 76 mm L/62 OTO-Melara compact (2 x I). Wystrzeliwiają one pociski o wadze 6 kg na odległość do 16 km i pułap 12 km. Szybkostrzelność do 85 strzałów/minutę. Uzupełnienie stanowią 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon oraz 2 wkm kal. 12,7 mm (2 x I).

Wyposażenie elektroniczne stanowią radary — nawigacyjny Raytheon 20 X, dozoru nawodnego Thomson-CSF THD 1040 „Neptune”, kierowania ogniem Eltra M-2221 „Orion”. Jednostki posiadają system zakłóceń Eltra MN 53 oraz 4 wyrzutnie celów pozorowanych ACDS.

Załoga okrętów liczy 45 marynarzy i oficerów.

Pozostałe 4 kutry rakietowe należą do niemieckiego typu „148 — Combattante II”<sup>13</sup>. Zostały zbudowane w latach 1972-1974 w stoczni CMN Cherbourg (Francja) (3 jednostki) oraz Lürssen Vege-sack (Niemcy) (1 okręt) na zamówienie Bundesmarine. Przez Chile zostały nabyte w latach 1997 i 1998.

Wyporność standardowa 234 t, a pełna 278 t przy długości całkowitej 47 m, szerokości 7,0 m i zanurzeniu 2,5 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne MTU 16 V 396 o łącznej mocy 13. 000 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 31 węzłów (jednostka o numerze taktycznym 39 posiada silniki MTU MD 872 o mocy 14 400 KM, a jej prędkość wynosi 36 węzłów). Zasięg 570 Mm/30 węzłach i odpowiednio 1 600 Mm/15 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 270 kW.

Podstawowe uzbrojenie ofensywne stanowią 4 przeciwokrętowe pociski rakietowe MM 38 „Exocet” (4 x I). Uzupełnia je 1 działko plot. kal. 76 mm L/62 OTO-Melara compact oraz 1 działko plot. kal. 40 mm Bofors.

Wyposażenie elektroniczne stanowią radary — nawigacyjny RM-20, dozoru nawodnego i powietrznego „Triton G” oraz „Castor II J”. Okręty dysponują wyrzutnią celów pozorowanych „Wolke” oraz 2 sześcioprowadnicowymi wyrzutniami celów pozorowanych „Hot Dog-Silver Dog”.

Załoga kutrów rakietowych tego typu liczy 4 oficerów oraz 26 marynarzy i podoficerów.

## Patrolowce

Z uwagi z jednej strony na długą i nader rozbudowaną linię brzegową, a z drugiej na bogactwo łowisk w strefie ekonomicznej u wybrzeży Chile w marynarce wojennej licznie reprezentowane są patrolowce i kutry patrolowe.

Do pierwszej grupy należy ogółem 10 jednostek dwóch typów, a mianowicie niemieckiego *Lürssen* oraz własnej budowy *Taitao*.

4 patrolowce typu *Lürssen*<sup>14</sup> zostały zbudowane na chilijskie zamówienie wg niemieckiego projektu przez stocznice Bazan w San Fernando (Hiszpania) w latach 1963-1966. Ich pełna wyporność wynosi 134 t przy długości całkowitej 36,2 m, szerokości 5,6 m i zanurzeniu 1,6 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne MTU Mercedes-Benz Db 939 Db o łącznej mocy 4 800 KM. Maksymalna prędkość 30 węzłów, a zasięg 1 500 Mm/15 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 90 kW.

Uzbrojenie patrolowców stanowi 1 działko plot kal. 40 mm L/70 Bofors oraz 2 wkm kal. 12,7 mm (2 x I). Skromne wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Decca 505. Załoga okrętów liczy 20 ludzi.

Pierwotnie okręty typu *Lürssen* były kutrami torpedowymi, jednak z uwagi na wiek w roku 1998 usunięto z nich uzbrojenie torpedowe (2 wyrzutnie kal. 533 mm) oraz zredukowano artylerię, przystosowując do wykonywania zadań patrolowych.

Krajowa stocznia ASMAR w Talcahuano dostarczyła flocie Chile w latach 1992-1996 6 patrolowców typu *Taitao*<sup>15</sup>. Wyporność standardowa jednostek wynosi 483 t, a pełna odpowiednio 518 t przy długości całkowitej 42,5 m, szerokości 9,5 m i zanurzeniu 2,8 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Caterpillar 3512 TA o łącznej mocy 2 560 KM (w 2 ostatnich okrętach serii już o mocy 3 600 KM), które zapewniają prędkość maksymalną 16 wę-

12. są to 30 *Casma* (eks-Romach), 31 *Chipana* (eks-Keshet) oraz 34 *Angamos* (eks-Reshef), czwarta jednostka 35 *Pa-pudoa* (eks-Tarshish) została otrzymana w 1997, a już w 1999 wycofano ją ze służby.

13. są to 36 *Guardiamarina Riquelme* (eks-Wolf), 37 *Teniente Orella* (eks-Elster), 38 *Teniente Serrano* (eks-Tiger) oraz 39 *Teniente Uribe* (eks-Luchs).

14. są to 1605 *Quidora*, 1606 *Tegualda*, 1607 *Guacolda* oraz 1608 *Fresia*.





Kutry patrolowe marynarki wojennej Chile

Typ	Ilość	Lata budowy	Wyporność	Prędkość
<i>Protector</i>	7	1989-2000	120 t	20 w
<i>Dabur</i>	10	1991-1995	40 t	22 w
<i>ASMAR 1160</i>	1	1991	10 t	25 w
<i>Pillan</i>	3	1979-1983	43 t	25 w
<i>Ona</i>	1	1981	79 t	22 w
<i>Maule</i>	10	1982-1983	14 t	18 w
<i>LPM 1916</i>	1	1986	?	10 w
<i>Rodman</i>	10	1996	?	30 w
<i>Chiloe</i>	4	?	?	?

złów. Zasięg znaczny, bo wynoszący 4 200 Mm/12 węzłach, a autonomiczność 30 dob. Moc elektrowni pokładowej 300 kW.

Uzbrojenie stanowi 1 działo plot. kal. 40 mm Bofors oraz 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon względnie 2 wkm kal. 12,7 mm (2 x I). Wyposażenie elektroniczne obejmuje 2 radary Racal-Decca.

Załoga patrolowców liczy 23 marynarzy i oficerów.

## Okręty desantowe

Chile dysponuje również zespołem 6 okrętów desantowych, którego jednostką flagową jest **93 Valdivia**, otrzymany w roku 1995 z U.S. Navy. Jednostka typu *Newport*, której wcześniejsza nazwa brzmiała *LST 1189 San Bernardino* została zbudowana w latach 1969-1971 przez stocznnię National Steel w San Diego (USA).

Wyporność standardowa wynosi 4 970 t, a pełna 8 450 t przy długości 159,2 m, szerokości 21,8 m i zanurzeniu 5,3 m. Napęd stanowi 6 silników wysokoprężnych Alco 16-251 o łącznej mocy 16.500 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 20 węzłów. Zasięg 2 500 Mm/14 węzłach.

Uzbrojenie stanowi 6-lufowy zestaw „Phalanx” Mk. 15 kal. 20 mm o prędkości początkowej 1 097 m/s i szybkostrzelności teoretycznej do 3 000 strzałów/minutę oraz 2 wkm kal. 12,7 mm (2 x I). Wyposażenie elektroniczne obejmuje radary nawigacyjny i dozoru nawodnego LN-66 oraz SPS-10, a także 2 wyrzutnie celów pozorowanych SRBOC Mk.36.

Załoga liczy 186 ludzi, w tym 12 oficerów. Jednostka może przewozić desant w sile 430 żołnierzy i 2 000 t ładunku, do wyładunku służy ruchoma rampa o długości 34,1 m oraz 3 kutry LCVP i 1 LCP.

W składzie floty znajdują się również 2 jednostki LST francuskiego typu *Batral*<sup>16</sup> zbudowane w latach 1980-1986 przez krajową stocznnię ASMAR w Talcahuano. Ich wyporność standardowa wynosi 770 t, a pełna 1 330 t przy długości całkowitej 80 m, szerokości 13 m i zanurzeniu 3 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne SEMT Pielstick

12 PA 4 V 185 VG o łącznej mocy 4 000 KM, zapewniające maksymalną prędkość 16 węzłów. Zasięg wynosi 4 500 Mm/13 węzłach.

Uzbrojenie stanowi 2 działka plot. kal. 40 mm L/60 Bofors (2 x I) oraz 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm Oerlikon. Wyposażenie elektroniczne stanowi 2 radary nawigacyjne Decca 1229.

Załoga liczy 47 marynarzy i oficerów. Jednostki mogą przewozić desant w sile 138 żołnierzy oraz 350 t ładunku, dysponują lądowiskiem dla śmigłowca na rufie.

Wśród jednostek desantowych znajdują się także 2 starsze LSM typu *Orompello*<sup>17</sup> oraz barka desantowa LCM typu *Pisagua*.

Okręty typu *Orompello* zbudowano w roku 1964 w stoczni Dade w Miami (USA) oraz w ASMAR w Talcahuano. Ich wyporność standardowa wynosi 290 t, a pełna 750 t przy długości całkowitej 43,9 m, szerokości 10,4 m i zanurzeniu 3,9 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Cummins VT 17-700M o łącznej mocy 900 KM, które zapewniają prędkość maksymalną 10,5 węzła. Zasięg 2 900 Mm/9 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 120 kW.

Uzbrojenie składa się z 3 pojedynczych działek plot. kal. 20 mm Oerlikon. Skromne wyposażenie elektroniczne stanowi radar nawigacyjny Raytheon 1500 B.

Załoga liczy 20 ludzi. Jednostki mogą zabierać 350 t ładunku.

Pełna wyporność barki desantowej typu *Pisagua* zbudowanej w roku 1995 w stoczni SIMAR w Santiago (Chile) wynosi 195 t przy wymiarach 22,3 x 6 x 1,5 m. Napęd stanowi silnik wysokoprężny, który zapewnia prędkość 8 węzłów. Zasięg 500 Mm/8 węzłach. Ładowność 50 t.

## Jednostki pomocnicze

Marynarka wojenna Chile posiada dość wszechstronnie rozbudowany, zbalansowany zespół jednostek pomocniczych, którą są w stanie zabezpieczyć utrzymanie pełnej gotowości sił bojowych. Na pierwszym miejscu należy wymienić tu 2 transportowce, z których jeden przeznaczony jest do pa-

trolowania i obsługi chilijskiego sektora Antarktydy.

**41 Aquiles** został zbudowany na podstawie kanadyjskich planów w latach 1986-1988 w stoczni ASMAR w Talcahuano. Wyporność standardowa jednostki wynosi 2 767 t, a pełna 4.550 t przy długości całkowitej 103 m, szerokości 17 m i zanurzeniu 5,5 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne MAK 8 M 453 o łącznej mocy 7 200 KM, które pozwalają na rozwijanie prędkości maksymalnej 18 węzłów. Moc elektrowni pokładowej 1 375 kW.

Brak uzbrojenia, a wyposażenie nawigacyjne stanowią 2 radary, a załoga liczy 80 marynarzy i oficerów.

*Aquiles* może transportować 250 ludzi i 1 550 t ładunku, jest wyposażony w kuter desantowy LCVP oraz lądowisko dla śmigłowca na rufie. Jednostka prócz zadań transportowych przewidziana jest również do pełnienia funkcji okrętu szpitalnego w czasie likwidacji skutków katastrof naturalnych.

**46 Contra-Almirante Oscar Viel Toro** został zbudowany w stoczni Canadian Vickers w Montrealu (Kanada) jako *Norman McLeod Rogers* dla kanadyjskiej Coast Guard, a następnie zakupiony przez Chile w roku 1995. Wyporność pełna przystosowanej do pływania w lodach jednostki wynosi 6 570 t przy długości 89,9 m, szerokości 19,1 m i zanurzeniu 6,1 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Ruston HP16RKC o łącznej mocy 12 150 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 15 węzłów. Zasięg wynosi 12 000 Mm/12 węzłach. Moc elektrowni pokładowych 1 615 kW.

Brak uzbrojenia, zaś wyposażenie elektroniczne stanowią 2 radary nawigacyjne Kelvin-Hughes 14 i 12.

Załoga liczy 65 marynarzy i oficerów. Przeznaczony do operowania na wodach Antarktydy okręt jest pomalowany w kolorach czerwonym (kadłub) i białym (nadbudówka), posiada również lądowisko dla śmigłowca wraz z teleskopowym hangarem.

Obsługę okrętów podwodnych zabezpiecza jednostka-baza **42 Merino**<sup>18</sup>. Okręt został zbudowany przez stocznnię Karlskronavarvet w Karlskronie (Szwecja) w latach 1968-1971 jako stawiacz min *Älvsborg* dla szwedzkiej marynarki wojennej, a w roku 1996 nabyty przez Chile.

15. są to **71 Contramaestre Micalvi**, **72 Contramaestre Ortiz**, **73 Aspirante Isaza**, **74 Aspirante Morel**, **77 Corneta Cabrales** oraz **78 Piloto Sibbald**.

16. są to **92 Rancagua** oraz **95 Chachabuco**, trzecia z jednostek **91 Maipo** została wycofana ze służby w roku 1998.

17. są to **94 Orompello** oraz **90 Elicura** pełna, acz nieużywana powszechnie nazwa jednostki brzmi: *Almirante Jose Toribio Merino Castro*.



## FLOTY ŚWIATA

Wyporność standardowa 2 400 t, a pełna 2 650 t przy długości całkowitej 92,4 m, szerokości 14,7 m i zanurzeniu 4 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Nohab-Wärtsilä 112 VS o łącznej mocy 4 200 KM, które zapewniają prędkość maksymalną 16 węzłów. Moc elektrowni pokładowej 1 200 kW.

Uzbrojenie jednostki stanowią 3 pojedyncze działa plot. kal. 40 mm Bofors, a wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Raytheon oraz radary Skanter 009, „Sea Giraffe” HC 50 i 9 LV 200 Mk 2, na pokładzie znajdują się również 2 wyrzutnie celów pozorowanych „Philax”

Załoga liczy 97 ludzi, w tym 20 oficerów, zaś pomieszczenia okrętu pozwalają na zakwaterowanie 205 marynarzy z jednostek podwodnych. Na pokładzie znajduje się także lądowisko dla śmigłowca.

Zaopatrzenie w paliwo jednostek floty zapewnia zbiornikowiec **53 Araucano**, zbudowany na zamówienie Chile w latach 1966-1967 w stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze (Dania). Wyporność standardowa wynosi 17 300 t, a pełna odpowiednio 23 000 t przy długości całkowitej 160,9 m, szerokości 22 m i zanurzeniu 8,8 m. Napęd zapewnia silnik wysokoprężny Burmeister & Wain 62 UT BF 140 o mocy 10 800 KM, który umożliwia uzyskiwanie maksymalnej prędkości 17 węzłów. Zasięg 12 000 Mm/14,5 węzła.

Uzbrojenie stanowią 4 działa plot. kal. 40 mm L/70 Bofors (2 x II), które strzelają ważącymi 0,89 kg pociskami na odległość do 10 km i pułap 3 km. Szybkostrzelność teoretyczna do 120 strzałów/minutę. Wyposażenie elektroniczne stanowią 2 radary nawigacyjne oraz system „INMARSAT”.

Załoga liczy 130 ludzi, w tym 13 oficerów.

*Araucano* może przewozić 21 126 m<sup>3</sup> paliw płynnych oraz 1 444 m<sup>3</sup> ładunków suchych, dysponuje 2 stanowiskami do podawania zaopatrzenia na jednostki znajdujące się w ruchu.

W roku 1992 chilijska marynarka wojenna wzbogaciła się o „używany” okręt hydrograficzny **60 Vidal Gormaz**, eks-amerykański AGOR 10 *Thomas Washington* ze stanu U.S. Navy, należący do typu *Conrad*, zbudowany w stoczni Marinette Marine (USA) w latach 1963-1965. Wyporność standardowa wynosi 1 238 t, a pełna 1 490 t przy długości całkowitej 63,7 m, szerokości 11,3 m i zanurzeniu 6,3 m. Napęd diesel-elektryczny o mocy 1 000 KM, zapewnia prędkość maksymalną 12 węzłów. Znaczny, bo wynoszący 8 500 Mm zasięg przy prędkości 12 węzłów. Moc elektrowni pokładowych 850 kW.

Uzbrojenie składa się z 2 pojedynczych dział plot. kal. 20 mm, a wyposażenie

elektroniczne stanowi radar RCA CRM-N 1 A-75.

Licząca 47 ludzi, w tym 6 oficerów załoga okrętu ma do dyspozycji 3 laboratoria badawcze.

W siłach pomocniczych floty Chile znajdują się również 6 holowników, w tym 3 oceaniczne. Wszystkie jednostki pochodzą z zakupów z „drugiej ręki”. Największymi są 2 holowniki typu *Janeguo*<sup>19</sup>, zbudowane w roku 1974 w stoczni Salthammer-Aukra (Norwegia) jako statki do obsługi platform wiertniczych, a następnie nabyte przez marynarkę wojenną w latach 1988 i 1992.

Wyporność standardowa 940 t, a pełna 2 380 t przy długości całkowitej 58,3 m, szerokości 12,6 m i zanurzeniu 4,0 m. Wzmocniona konstrukcja kadłuba pozwala na poruszanie się w lodach. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne MAK o łącznej mocy 6 400 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 14,5 węzła.

Uzbrojenie składa się z 1 działa plot. kal. 40 mm Bofors, wyposażenie elektroniczne obejmuje radary Furuno FR 240 oraz Terma 7 T 48, a załoga liczy 20 ludzi, w tym 5 oficerów.

W roku 1991 zakupiono kolejny używany statek do obsługi platform wiertniczych, przystosowując go do służby jako holownik **68 Leucoton**<sup>20</sup>. Jednostka została zbudowana w roku 1972 w stoczni De Waal w Zaltbommel (Holandia) jako Smit Lloyd 44. Wyporność pełna holownika wynosi 1 750 t przy długości całkowitej 53,1 m, szerokości 12,3 m i zanurzeniu 4,4 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Werkspoor-Wärtsilä 6 L TM 410 o łącznej mocy 7 200 KM, które zapewniają prędkość maksymalną 13 węzłów.

Uzbrojenie stanowią 2 działa plot. kal. 40 mm Bofors (2 x I), wyposażenie elektroniczne obejmuje 2 radary nawigacyjne, a załoga liczy 15 marynarzy i oficerów.

Holowniki portowe to **115 Galvez**, **120 Reyes** o mocy 200 KM oraz **128 Cortes** o mocy 500 KM.

Flotę pomocniczą dopełniają 2 małe transportowce personelu, zbudowane przez stocznice ASMAR w Talcahuano w roku 1967. Ich pełna wyporność wynosi 205 t przy wymiarach 24,4 x 6,7 x 2,6 m. Napęd stanowi silnik wysokoprężny Cummins o mocy 340 KM, który zapewnia prędkość 8 węzłów. Jednostki mogą przewozić na krótkich trasach 200 pasażerów.

W składzie floty znajduje się także pozyskany w roku 1997 stawiacz pław **63 Ingenerio George Slight Marshall** wyposażony w dźwig pokładowy 15 t, o wyporności pełnej 816 t przy wymiarach 53 x 11 x 3,5 m. Napęd stanowią 2 silniki wysoko-

prężne Ruston 6 AP 230 o łącznej mocy 1 360 KM, które zapewniają prędkość 12 węzłów. Moc elektrowni pokładowej 500 kW. Uzbrojenie stanowią 2 działa plot. kal. 20 mm, zaś załoga liczy 20 oficerów i marynarzy.

Na końcu wreszcie bodaj najpopularniejszy okręt marynarki wojennej Chile, znany w wielu portach świata szkuner szkolny *Esmeralda*, zbudowany w stoczni Bazan w Kadyksie (Hiszpania) w latach 1953-1954 jako *Don Juan de Austria*. Wyporność standardowa wynosi 3 420 t, zaś pełna 3 754 t przy długości kadłuba 94,1 m (całkowita z buksprytem odpowiednio 113 m), szerokości 13,1 m i zanurzeniu 6,7 m. Czteromasztowy szkuner o powierzchni żagla 2 870 m<sup>2</sup> i wysokości masztów 48,5 m. Napęd pomocniczy silnik wysokoprężny Fiat o mocy 1 400 KM, zapewnia prędkość 10 węzłów. Zasięg pod silnikiem 8 000 Mm/8 węzłach. W skład wyposażenia wchodzi 4 działa salutowe kal. 47 mm, radary nawigacyjne oraz system „INMARSAT”. Etatowa załoga liczy 245 ludzi, w tym 21 oficerów + 88 kadetów.

W roku 1977 żaglowiec został poddany modernizacji w Saldanha Bay w Republice Południowej Afryki.

\* \* \*

Z zaprezentowanego wyżej materiału wynika jednoznacznie, że jednostki marynarki wojennej Chile starzeją się w sposób nieubłagany. Do niedawna pewnym przeciwdziałającym lekarstwem miała być budowa przez stocznice ASMAR w Talcahuano serii 4 fregat niemieckiego typu MEKO 400 o wyporności pełnej 4 000 t, długości 130 m i prędkości 26 węzłów. Z zamiaru tego ostatecznie jednak zrezygnowano w styczniu 2002 roku<sup>21</sup> ze względów ekonomicznych, co na nowo postawiło problem modernizacji floty. Wszystko wskazuje, że zostanie ona „odnowiona” tradycyjną metodą czyli przez zakup w najbliższym czasie z „drugiej ręki” używanych okrętów holenderskich bądź brytyjskich. ●

### Bibliografia :

- Flottes de combat 2002* pod red. Prezelin. B, Rennes 2001.
- Jane's Fighting Ships 1992-93*, Coulsdon 1992.
- Mała Encyklopedia Wojskowa*, t 1, „A-J”, Warszawa 1968.
- „Morza, Statki i Okręty” nr 3/2002, — *Z życia flot*.
- serwis internetowy [www.fach-extraoficial.com/ingles/armada](http://www.fach-extraoficial.com/ingles/armada).

18. są to **66 Galvarino** (eks-Maersk Traveller) i **67 Lautaro** (eks-Maersk Tender), trzecia z jednostek **65 Janeguo** (eks-Maersk Transporter) została wycofana ze służby w roku 1998.

19. bliźniacze jednostki **64 Yelcho** (eks-Smit Lloyd 43) oraz **69 Colo Colo** (eks-Smit Lloyd 46) zostały wycofane ze służby w latach 1998-1999.

20. są to **110 Meteoro** oraz **Buzo Sobenes**.

21. za „Morza, Statki i Okręty” nr 3/2002 — *Z życia flot*.





## Korabli i katera WMF SSSR 1939-1945 gg.

**Sziorokorad Aleksander B.** W ramach serii wydawniczej „Professional” pod red. Tarasa A.J., format 140 x 217 mm, s. 944, fot. 183, rys. 4, sylwetki i rzuty okrętów 171, wyd. „Harwest”, Mińsk 2002 r., brak ceny

W lutym 2002 roku miński wydawnictwo „Harwest” w ramach redagowanej przez A.J. Tarasa serii „Professional” opublikowało kolejną bardzo obszerną pracę autorstwa Aleksandra B. Sziorokorada zatytułowaną *Korabli i Suda WMF SSSR 1939-1945 gg.* Tym razem znany już z licznych wcześniejszych prac autor postanowił zmierzyć się z tematem „rzeką”, jakim jest próba przedstawienia rzeczywistego pełnego składu bojowego marynarki wojennej Związku Radzieckiego w okresie trwania II wojny światowej i to w jej całkowitym wymiarze czasowym, to znaczy poczynając od 1 września 1939 aż do 2 września 1945, nie ograniczając się jak to było praktykowane w radzieckiej historiografii tylko do tzw. „Wielkiej Wojny Ojczyźnianej”, którą zapoczątkował atak Niemiec na ZSRR w dniu 22 czerwca 1941 roku.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że książka Sziorokorada nie jest pierwszą publikacją w rosyjskojęzycznym piśmiennictwie poświęconym temu zagadnieniu, bowiem jeszcze w roku 1988 Siergiej S. Biereżnoj wydał nowatorską wówczas pracę pod tytułem *Korabli i Suda WMF 1928-1945* w której zawarł wyniki swych badań nad stanem posiadania radzieckiej floty doby II wojny światowej. Oczywiście mówiąc o okrętach radzieckiej marynarki wojennej trudno pominąć jeszcze wcześniejszą książkę Meister J. *Soviet Warships of Second World War* wydaną w Londynie w roku 1977, jednak ta ostatnia z uwagi na brak dostępu jej autora do oryginalnych radzieckich materiałów archiwalnych, miała w dużej mierze charakter spekulacji intelektualnej.

Sziorokorad zaprezentował radzieckie okręty wojenne wspomnianego okresu w rozbiciu na poszczególne floty, a także flotyle, w obrębie których w sposób chronologiczny (od najstar-

szych do najnowszych) wymieniono jednostki głównych klas z uwzględnieniem podstawowych występujących typów oraz egzemplarze nietypowe. W zestawieniach tych znalazły się zarówno typowe okręty jak również cywilne jednostki różnego przeznaczenia zmobilizowane i wcielone w skład marynarki wojennej dopiero po wybuchu wojny radziecko-niemieckiej w czerwcu 1941 roku.

Książka dotyczy wyłącznie jednostek bojowych flot i flotylli, pozostawiając poza sferą zainteresowania wszystkie nader liczne jednostki pomocnicze i zabezpieczające, bez których nie byłoby możliwe działanie marynarki wojennej jako całości. Zresztą, jak powiada sam autor, z uwagi na ramy objętościowej jednotomowej pracy, liczącej już niemal 1 000 stron, w składzie bojowym nie uwzględniono również jednostek desantowych, a także pochodzących z mobilizacji kutrów trawowych, patrolowych oraz obrony plot.

Każda jednostka została zaopatrzona w metryczkę obejmującą takie dane „biograficzne” jak stocznia, daty wodowania i wejścia do służby, przydział wraz z jego ewentualnymi wojennymi zmianami, a także losy jednostek, to znaczy zatonięcie, w przypadku, gdy takie miały miejsce względnie czas i miejsce wycofania z eksploatacji w okresie powojennym. Istotnym mankamentem wspomnianych metryczek jest w zasadzie całkowity brak informacji na temat udziału okrętów w operacjach bojowych w czasie trwania wojny. Stopień precyzji informacji zawartych w metryczkach jest mocno zróżnicowany, choć z reguły są one obszerniejsze dla dużych okrętów nawodnych. Wyjątek od tej reguły stanowią mogą okręty „zdobyczne”, pochodzące z marynarki wojennej Polski oraz państw bałtyckich, a także niektóre zmobilizowane jednostki rzeczne, które z racji swego sędziwego wieku brały już wcześniej udział w licznych konfliktach zbrojnych.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne poszczególnych typów okrętów, a także jednostek nietypowych zamieszczane były zawsze przed metryczkami. Dane te często wzbogacone są o grubość opancerzenia, typ silników, zasięg przy prędkości maksymalnej i ekonomicznej jak również przeprowadzone w czasie trwania wojny zmiany uzbrojenia.

Publikacja obejmuje podstawowe floty, a więc Bałtycką, Czarnomorską, Północną i Oceanu Spokojnego oraz śródlądowe flotyle — Wołżańską, Kaspijską, Ładożską, Oneżską, Czudzką, Ilmeńską (a precyzyjniej Ilmeński Oddział Okrętów), Pińską, Dnieprzańską, Dunajską i Amurską. Dane dotyczące Flotylli Czudzkiej, Ilmeńskiej i Dunajskiej dotyczą okresu roku 1941, a następnie po ich ponownym odtworzeniu w pierwszym przypadku 1944, w drugim

lat 1943-1944, a w trzecim 1944-1945. Z uwagi na konieczność uniknięcia powtarzania informacji istniejąca nieprzerwanie od 1920 roku Flotylla Białomorska nie została wyodrębniona, lecz potraktowano ją jako część Floty Północnej.

Właśnie uwzględnienie w opracowaniu flotylli śródlądowych, zwłaszcza tych niemal zupełnie nieznanych, improwizowanych, działających na jeziorach, w istotny sposób podnosi jego walor poznawczy.

Całość publikacji jest starannie ilustrowana zarówno zdjęciami, których część należy do rzadko spotykanych na łamach innych prac jak i sylwetkami i rzutami jednostek. Te, szczególnie w odniesieniu do jednostek rzecznych, a zwłaszcza zmobilizowanych, są oryginalne stanowiąc rezultat działań badawczych i odtworzeniowych ich twórcy A.J. Liutowa.

Brak bibliografii, podobnie zresztą jak we wcześniejszych książkach autorstwa Sziorokorada, stanowi niewątpliwie mankament publikacji.

W części końcowej pracy zawarto spis stosowanych w tekście skrótów oraz liczący 63 pozycje wykaz stoczni i zakładów produkujących uzbrojenie oraz wyposażenie dla potrzeb marynarki wojennej.

Korzystanie z opasłego tomu, jakim jest książka, ułatwia zawarty na końcu wykaz nazw okrętów uszeregowany wg poszczególnych flot i flotylli, zaś w ich obrębie w rozbiciu na klasy jednostek pływających.

Praca zawiera także dodatek autorstwa S.W. Jelagina i A.J. Tarasa zatytułowany *Gibiel linkora Noworossijsk 29 października 1955* roku, stanowiący kolejną, trzeba przyznać wielce oryginalną, choć nie pozbawioną umocowań natury historycznej, politycznej i militarnej, próbą wyjaśnienia tajemnicy tej największej tragedii Floty Czarnomorskiej czasu pokoju.

Praca Aleksandra B. Sziorokorada *Korabli i katera WMF SSSR 1939-1945 gg.* stanowi bez wątpienia bardzo cenny przyczynek do poznania wojennych losów okrętów flot Związku Radzieckiego. Razem z wcześniejszą książką Siergieja S. Biereżnoja *Korabli i suda WMF 1928-1945*, daje w miarę pełny obraz tego, czym dysponował ZSRR na morzach, jeziorach i rzekach. Publikacja, choć nie pozbawiona pewnych sygnalizowanych mankamentów, jest na pewno godna przeczytania przez wszystkich, których interesują działania na wodach wschodnioeuropejskich. Dzięki eleganckiej lakierowanej okładce, książka nawet wizualnie prezentuje się mile dla oka, co oczywiście jest tylko drobnym argumentem przemawiającym za umieszczeniem jej we własnych zbiorach bibliotecznych.



## Wahoo

**Richard H. O'Kane, s. 487 format 150 x 210mm 32 fot, 15 map i rys. Wyd. Finna, Gdańsk 2001, brak ceny**

W znanej już naszym czytelnikom serii z kotwicą ukazała się kolejna książka dotycząca działań okrętów podwodnych w czasie drugiej wojny światowej. Porusza ona nadal mało znaną w naszym kraju problematykę udziału amerykańskich okrętów podwodnych w wojnie na Pacyfiku.

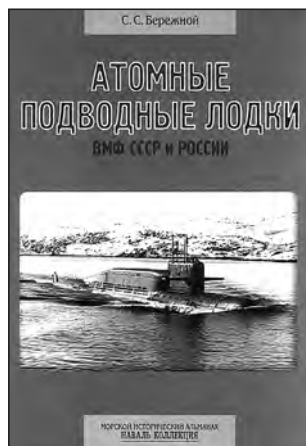
Jest nią monografia *Wahoo* (SS 238) jednego z najlepszych amerykańskich okrętów podwodnych, który swoją sławę zdobył w początkowym okresie walk z Japończykami gdy amerykańskie siły podwodne przeżywały bardzo głęboki kryzys spowodowany głównie wadliwymi torpedami. Miało to miejsce za sprawą dowódcy okrętu kmr por. Dudley Matona oraz jego zastępcy kmr ppor. Richarda O'Kane, którego dziełem jest omawiana publikacja.

Dzięki temu w nasze ręce trafiła pozycja bardzo szczegółowo opisująca działalność bojową tego okrętu, obejmująca siedem patroli z których w pięciu autor uczestniczył osobiście. Bardzo dokładnie przedstawił on życie codzienne na tej jednostce, możemy między innymi dowiedzieć się jak wyglądał proces zanurzania okrętu oraz jak odpalano torpedy. Dzięki temu pozycja ta stanowi skarbnicę wiedzy na temat konstrukcji jak i sposobu działania amerykańskich okrętów podwodnych z tego okresu. Na uwagę zasługują ilustracje prezentujące wnętrza okrętu jak też słowniczek terminów wojennomorskich będący dziełem tłumacza, który jest bardzo przydatny nie tylko przy lekturze tej książki.

Podsumowując *Wahoo* jest bardzo ciekawą publikacją rozszerzającą naszą wiedzę na temat działań amerykańskiej floty podwodnej na Dalekim Wschodzie. Na pewno jest godna polecenia wszystkim, których ta tematyka interesuje.

Maciej S. Sobański

Andrzej Nitka



## Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rossiji

Biereżnoj Siergiej S., Format 202 x 290 mm, s. 80, fot. 139, w tym 9 barwnych, rys. 32 (sylwetki i przekroje), wyd. „Nawal Kolekcija” Moskwa, „Morskoj istoričeskij almanach No 7” — Specjalnyj wypusk, Moskwa 2001, brak ceny

Jest oczywistym truizmem ciągle powtarzanie jak wielką tajemnicą otoczone były wszelkie informacje dotyczące sił zbrojnych dawnego Związku Radzieckiego, w tym również jego floty wojennej w czasie istnienia tego państwa, ale obecne młode pokolenie czytelników wychowane, gdy nie funkcjonował już osławiony urząd w Warszawie przy ul. Mysiej (dla niewtajemniczonych - tzw. „cenzura”), zapewne zupełnie nie potrafi wyobrazić sobie takiego stanu. Dość tylko powiedzieć, że tajemnica obejmowała zarówno stan współczesny, co jeszcze od biedy można próbować wytłumaczyć, ale także informacje z przeszłości o znaczeniu co najwyżej historycznym, dotyczące przykładowo okresu II wojny światowej. Co więcej ewentualne dane techniczne i materiał ikonograficzny docierający drogą oficjalną z za wschodniej granicy był zupełnie nieweryfikowalny, tym bardziej, że w owych wcale nie tak znów odległych czasach, dostęp do publikacji zachodnich, gdzie można było szukać jakiś porównań, stanowił delikatnie mówiąc poważny kłopot.

Swoista rewolucja w zakresie udostępnienia radzieckich, a później i rosyjskich informacji o charakterze historyczno-wojskowym i czysto wojskowym, nastąpił dopiero w czasach Gorbaczowa i jego następców, a rezultatem tego stanu rzeczy była swoista reakcja odbicia, polegająca na wydawaniu w Rosji nader licznych publikacji o tej tematyce, w tym także odsłaniających tajemnice marynarki wojennej, jej sprzętu, a także niektórych powojennych „pokojowych” działań. Okręty podwodne o napędzie atomowym, zwłaszcza te uzbrojone w międzykontynentalne

pociski rakietowe, stanowiące trzon radzieckich strategicznych sił uderzeniowych, otaczała przez minione ponad 40 lat szczególna „ochrona”.

W roku 2001 moskiewskie wydawnictwo „Nawal Kolekcija” opublikowało jako specjalny numer 7 „Morskiego istoričeskogo almanacha” pracę Siergieja S. Biereżnoja zatytułowaną *Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rossiji*. Zmarły w końcu 2000 roku autor publikacji, zawodowy historyk, kpt II rangi (kmdr por.) rezerwy, należał do najwybitniejszych znawców dziejów okrętów radzieckiej i rosyjskiej floty. W jego dorobku autorskim znalazły się tak fundamentalne prace jak *Korabli i suda WMF SSSR 1928 - 1945*, *Flot SSSR korabli i suda lendliza* czy wreszcie *Trofieji i reparacii WMF SSSR*, ale także liczne broszury i artykuły na łamach czasopism poświęcone współczesnym okrętom.

Wydana w roku 2001 praca jest ostatnią z napisanych w całości przez Biereżnoja, choć z jego niepublikowanych zasobów archiwalnych i dorobku korzystać będą jeszcze zapewne rzesze historyków i miłośników dziejów floty.

Należy przy tym zaznaczyć, że wspomniana wyżej książka Biereżnoja nie jest pierwszą rosyjskojęzyczną publikacją poświęconą atomowym okrętom podwodnym. W roku 2000 moskiewskie czasopismo „Technika i Woorużenie” w numerze 5/6 wydało zeszyt pod tytułem *Otieczestwiennye atomnyje podwodnyje łodki* autorstwa Władymira Ilina i Aleksandra Kolesnikowa. Podstawowa różnica między tymi wydawnictwami polega przede wszystkim na innym rozłożeniu akcentów, bowiem ostatnia z prac swą uwagę koncentruje głównie na zagadnieniach natury technicznej oraz uzbrojeniu okrętów poszczególnych projektów, w mniejszym natomiast stopniu ich dziejom.

Koncepcja ostatniej książki Biereżnoja jest analogiczna jak w przypadku wcześniejszych prac tego autora wydanych w ramach serii „Morskaja Kolekcija”, poświęconych radzieckim, a następnie rosyjskim dużym okrętom nawodnym (nr 1/1995), okrętom patrolowym (nr 2/2000) oraz kutrom rakietowym i zop (nr 2/2001). Polega ona na zamieszczeniu krótkiej charakterystyki podstawowych parametrów taktyczno-technicznych okrętów danego projektu, a następnie prezentacji poszczególnych konkretnych jednostek w układzie chronologicznym, poczynając od najstarszych, a kończąc na współczesnych i znajdujących się aktualnie jeszcze w fazie budowy.

Ogółem w książce znalazły się krótkie notatki - „biogramy” dotyczące 254 okrętów podwodnych

z napędem atomowym, powstałych w latach 1955 — 2000, co świadczy o skali wysiłku zarówno finansowego jak i organizacyjnego, jaki włożył Związek Radziecki, a następnie jego sukcesor - Rosja, w opanowanie tej dziedziny nowoczesnej techniki wojennej. Każdy „biogram” zawiera informację o stoczni wykonującej jednostkę wraz z datą wejścia do służby, przydział operacyjny i jego ewentualne zmiany, udział w ważniejszych manewrach i „działaniach bojowych”, przeprowadzone remonty, oficjalne zmiany klasyfikacji okrętu w przypadku ich dokonania, inne ważne wydarzenia względnie nie-szczęśliwe wypadki, a w końcu datę wycofania z czynnej służby i dalsze losy. Z ogólnej liczby aż 244 stanowią okręty, które weszły do służby, dalszych 8 to jednostki z różnych przyczyn nieukończone i większości przypadków już złomowane, zaś kolejne 2 stanowią okręty aktualnie (2000 r.) znajdujące się jeszcze w budowie.

Z uwagi na posiadane uzbrojenie oraz przeznaczenie Biereżnoja podzielił okręty na 3 umowne grupy, a mianowicie - I. torpedowe i wielozadaniowe, II. uzbrojone w skrzydlate przeciwokrętowe pociski rakietowe oraz III. strategiczne z rakietami międzykontynentalnymi. Do I grupy należą 93 jednostki reprezentujące 14 różnych projektów i ich modyfikacji, do II 69 i 8, a do III odpowiednio 92 i 10.

Warto zauważyć, że wszystkie atomowe okręty podwodne niezależnie od swego przeznaczenia mogły być uzbrojone w „ładunki specjalne”, czytaj broń jądrową, również taktyczną.

Z ukończonych przez stocznie naszych wschodnich sąsiadów 244 atomowych okrętów podwodnych, w roku 2000 w czynnej służbie (wliczając w to również ciągnące się latami stoczniove remonty średnie i kapitalne) pozostawało 68 jednostek. Kolejnych 6 zatonoło w wyniku nie-szczęśliwych wypadków lub zostało celowo zatopionych, jak to miało miejsce w roku 1982 w przypadku „K-27”, zaś jedynie 40 poddano pełnemu procesowi utylizacji i złomowaniu. Z uwagi na nader skromny potencjał zakładów utylizacyjnych - DWZ „Zwiezda”, GP „Zwiedzodka” oraz SRZ „Nierpa”, proces demontażu wycofanych z czynnej służby atomowych okrętów podwodnych przebiegał bardzo opieszale. W rezultacie czego większość takich jednostek przez długie lata pozostaje w odległych bazach odstawią „na prikol” w oczekiwaniu na swoją kolejkę, stwarzając ogromne zagrożenie dla środowiska naturalnego. Praktyka odstawia okrętów „na prikol” nie jest w Rosji czymś nowym,

bowiem w ten sposób postępowano z wycofanymi jednostkami już w carskich czasach.

Proces wycofywania ze służby nowoczesnych nawet jednostek nasilił się szczególnie w latach dziewięćdziesiątych w związku z trudnościami finansowymi, jakie przeżywało Rosja, które nie pozwalały na bieżące utrzymywanie okrętów w stanie należytej gotowości i sprawności technicznej.

Na uwagę zasługuje również fakt, że podstawowe parametry techniczno-taktyczne poszczególnych typów (projektów) atomowych okrętów podwodnych zaprezentowane w pracy Biereżnoja różnią się w dość istotny sposób od informacji zamieszczonych w wydawanych na zachodzie rocznikach flot. Najbardziej spektakularna różnica dotyczy okrętów projektu 941 (w kodzie NATO typ *Typhoon*), którego wyporność publikacje zagraniczne określały na 18 500 t (nawodna) i 25 000-26 500 t (podwodna), gdy tymczasem według źródeł rosyjskich była ona prawie dwukrotnie większa wynosząc odpowiednio 28 500 t w położeniu nawodnym i aż 49 800 t w podwodnym. Notabene takie same parametry wspomnianego typu zostały już nieco wcześniej przedstawione w książce Ilina i Kolesnikowa *Otieczestwiennye atomnyje podwodnyje łodki*.

Niewątpliwą zaletą wydawnictwa jest staranna jak na warunki rosyjskich publikacji strona edytorska. Ilustracje są dobrze dobrane i co ważniejsze czytelne. To samo można również powiedzieć o planach i rzutach, nie wymagających lupy do ich rozszyfrowania. Zamieszczenie podstawowych parametrów techniczno-taktycznych w formie zamkniętych tabel, ułatwia korzystanie z nich.

Publikacja Siergieja S. Biereżnoja pod tytułem *Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rossiji*, swoją drogą szkoda, że ostatnia tego autora, rzuca nieco światła na okryty dotąd głęboką tajemnicą fragment dziejów radzieckiej, a później i rosyjskiej broni podwodnej w okresie powojennym. Czytając informacje, zwłaszcza o najnowszych jednostkach, trochę żal, że los okazał się dla tych pięknych okrętów aż tak okrutny by często po zaledwie niewielu latach czynnej służby skazywać je na niebyt postoju „na prikol”. Mimo wszystko jednak warto przeczytać tę niewielką publikację, bo na pewno poszerzy zakres naszej wiedzy o marynarce wojennej wschodnich sąsiadów.

**Maciej S. Sobański**