

**Redaktor naczelny**  
Jarosław Malinowski

**Kolegium redakcyjne**

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,  
Maciej S. Sobański

**Współpracownicy w kraju**

Andrzej S. Bartelski, Jan Bartelski,  
Stanisław Biela, Jarosław Cichy,  
Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,  
Maciej K. Franz, Przemysław Federowicz,  
Michał Glock, Tadeusz Górski,  
Rafał Mariusz Kaczmarek,  
Jerzy Lewandowski, Oskar Myszor,  
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,  
Grzegorz Ochmiński, Jarosław Palasek,  
Jan Radziński, Marek Supłat,  
Tomasz Walczyk, Kazimierz Zygadlo

**Współpracownicy zagraniczni**

**BELGIA**  
Leo van Ginderen  
**CZECHY**  
Ota Janeček  
**FRANCJA**  
Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux  
**HISZPANIA**  
Alejandro Anca Alamillo  
**LITWA**  
Aleksandr Mitrofanov  
**NIEMCY**  
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,  
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,  
Zvonimir Freivogel,  
Reinhard Kramer  
**ROSJA**  
Siergiej A. Bałakin, Nikołaj W. Mitiuckow,  
Konstantin B. Strelbickij  
**STANY ZJEDNOCZONE. A.P.**  
Arthur D. Baker III  
**UKRAINA**  
Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij  
**WŁOCHY**  
Maurizio Brescia, Achille Rastelli

**Adres redakcji**

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”  
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry  
Polska/Poland tel: +48 32 384-48-61  
www.okretywojenne.pl  
e-mail: okrety@ka.home.pl

**Skład, druk i oprawa:**

DRUKPOL sp. j.  
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry  
tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2011

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.  
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą  
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo  
skrótowania i adjustacji tekstów. Materiałów nie  
zamówionych nie zwracamy.  
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść  
publikowanych artykułów, które prezentują  
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

**Nakład:** 1500 egz.

**Na okładce:**

Typowa chińska dżonka piracka – model  
produkowany przez firmę Amati. Fotografie  
publikujemy dzięki uprzejmości firmy Amati  
S.p.A. Pełna jej oferta modeli dostępna na  
stronie: <http://www.historicships.com/TALLSHIPS/Amati/AmatiMenu.htm>

## W NUMERZE



Z życia floty

2

4

Piotr Sudnik  
Bitwa pod Ty-ho



Siergiej Bałakin  
„Asama” i kuzyni, część I

7

21

Piotr Nykiel  
Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie  
na rzecz Floty Osmańskiej



Janusz Janik  
Dywizjon Ćwiczebny 1920-1930

27

32

Aleksandr Mitrofanov  
Rosyjskie lodołamacze, część II



Krzysztof Dąbrowski  
Chilijskie krążowniki między wojnami –  
niezrealizowane plany

45

49

Siergiej Patjanin  
Niszczyciele typu „Tribal”, część III



Wojciech Mazurek  
Siły desantowo-amfibijne ZSRR po II wojnie  
światowej. Część I – wojenne doświadczenia

58

63

Marcin Mikiel  
Incident na Jangcy



Jarosław Palasek  
Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”,  
część II

74

89

Oskar Myszor  
„Dziesięciotysięczniki”. Drobnicowce  
motorowe typu B54 i B454, część II



Maciej S. Sobański  
„Aurora” – problemów ciąg dalszy

102

103

Tom Wismann  
LAPPEDYKKEREN – „okręt” szkolny Królewskiej  
Marynarki Wojennej Danii





Kadłub australijskiej *Canberra* krótko po wodowaniu.

Fot. Navantia.

## AUSTRALIA

### Wodowanie „Canberra”

W hiszpańskiej stoczni Navantia zwodowano pierwszy z dwóch zamówionych okrętów desantowych, HMAS *Canberra*. Będzie to największa jednostka australijskiej marynarki wojennej.

Uroczystość odbyła się 17 lutego, z udziałem dowódcy australijskiej marynarki wojennej, viceadm. Russa Crane’a, przedstawicieli władz politycznych obu krajów, a także reprezentantów BAE Systems Australia.

Wymaganiem rządu było bowiem, by przynajmniej część prac zostało wykonanych w Australii. Szacuje się, że do szósty dolar z wartości całego kontraktu trafi ostatecznie do różnych przedsiębiorstw tego kraju. Pozostałe przekazane zostaną Navantii oraz dostawcom systemów pokładowych i uzbrojenia.

Wodowanie dotyczyło w zasadzie kadłuba nowej jednostki. Prace wykończeniowe potrwać w Hiszpanii jeszcze przez kilka miesięcy. Później *Canberra* zostanie przetransportowana – na pokładzie największego na świecie samozatapialnego doku *Blue Martin* – do australijskiej stoczni BAE Systems w Williamstown. Tam zostanie dokończona budowa okrętu oraz integracja systemów pokładowych, w tym uzbrojenia.

*Canberra* powinien zostać przekazany użytkownikowi w 2014. Planuje się, że rok później dołączy do niego drugi okręt, *Adelaide*. Zastąpią one parę okrętów desantowych typu *Kimbalao* wyporności 8500 t, mających za sobą już 40 lat służby, najpierw w US Navy, a od połowy lat 1990. – w Royal Australian Navy. Wraz z wejściem do służby nowych desantowców, wycofany zostanie również *Tobruk*, 30-letnia obecnie jednostka o wyporności 5800 t, przeznaczona do przewozu 300 żołnierzy oraz 18 czołgów i 40 transportów opancerzonych.

## BRAZYLIA

### Wsparcie z USA?

W prasie brazylijskiej pojawiły się informacje, że w wypadku wyboru samolotu F/A-18 E/F „Super Hornet” w rządowym przetargu, Amerykanie skłonni są przekazać Brazylii za niewielkie kwoty okręty z „drugiej ręki”. W grę wchodzi 4 niszczyciele rakietowe typu *Arleigh Burke* (*Oskar Austin*

Prototypowa fregata *Aquitaine* w czasie prób na uwięzi.



Fot. DCNS

DDG-79, *Roosevelt* DDG-80, *Howard* DDG-83, *Bulkeley* DDG-84) oraz 2 okręty desantowe (*Harpers Ferry* LSD-49 i *Hall Carters* LSD-50). Według prasy brazylijskiej problemem są jednak ogromne koszty eksploatacji i uzbrojenia tych jednostek.

## FRANCJA

### „Aquitaine” po pierwszych próbach

Zgodnie z harmonogramem projektu DCNS kończy integrację systemów i próby na uwięzi pierwszej fregaty wielozadaniowej FREMM *Aquitaine*.

Wszystkie główne systemy okrętu muszą zostać przetestowane przed pierwszymi próbami morskimi przewidzianymi na wiosnę przyszłego roku.

Jak do tej pory zainstalowano 95% systemów hydraulicznych i elektrycznych, trwają przygotowania do testów zasadniczych systemów informacji bojowej i łączności, nawigacyjnych, radarów, systemów zasilania oraz napędu.

Pierwsze testy silników elektrycznych oraz turbin gazowych zostały zakończone z zadowalającym wynikiem. Również system przeniesienia mocy działał sprawnie, próbnie obracano śruby okrętowe.

Aby pierwsze próby morskie *Aquitaine* były efektywnie przeprowadzone ob. szkoli się 60 osób personelu francuskiej MW, co trwa już 6 miesięcy. Zadaniem jest opanowanie zautomatyzowanych systemów okrętowych fregaty, której załoga będzie liczyć 108 osób (około połowy liczebności załogi starszych fregat).

## IRAN

### Irańczycy płyną przez Suez

Irańska korweta *Alvand* wpłynęła 22 lutego b.r. w Kanał Sueski, by wziąć udział w ćwiczeniach na Morzu Śródziemnym. Wywołało to ostre protesty Izraela.

*Alvand* trudno uznać za nowoczesną lub wyjątkowo groźną jednostkę. Zbudowany w Wielkiej Brytanii okręt rozpoczął służbę w 1968. Ma 97 m długości i wyporność standardową 1100 t. Jego uzbrojenie stanowią 4 chińskie pociski przeciwokrętowe C-802 (z głowicą o masie 165 kg), działo morskie Mk 8 kalibru 114 mm, dwulufowe działko przeciwlotnicze kalibru 35 mm, dwa działka plot kalibru 20 mm, 2 wkm-y, 2 moździerze kalibru 81 mm, wyrzutnia pocisków głębinowych i dwie potrójne wyrzutnie torped.

*Alvandowi* towarzyszy okręt zaopatrzeniowy *Kharg* (patrz IV str. okładki). Mają one wziąć udział w ćwiczeniach wspólnie z jednostkami syryjskimi. Według oficjalnych zapewnień władz irańskich, na pokładzie znajdują się również kadeci, a pobyt na Morzu Śródziemnym potrwa rok.

Cel misji był znany już od kilku tygodni. Przedsięwzięcie wywołało gwałtowny protest Tel-Awiwu. Okazał się on nieskuteczny. Władze Egiptu nie

przeszkodziły irańskim jednostkom w przejściu Kanału Sueskiego – w myśl obowiązujących umów międzynarodowych, można byłoby to zrobić wyłącznie w czasie wojny. Tym bardziej, że Teheran zadeklarował, że jednostki nie transportują broni, materiałów rozszczepianych i chemikaliów.

Przedstawiciele Izraela uznali operację irańską za prowokację. Faktem jest, że żaden z okrętów wojennych republiki islamskiej nie wpłynął na Morze Śródziemne od



Kolumbijski patrolowiec 11 de Noviembre na stoczniowym slapie.

Fot. via Juan Carlos Cicales

rewolucji 1979. Z drugiej jednak strony jednostka nie stanowi poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa tego kraju.

## KOLUMBIA

### Nowy patrolowiec

Minionego 16 grudnia 2010 r. nowa jednostka patrolowa MW Kolumbii, ochrzczona ARC 11 de Noviembre (PO-145) została wodowana w stoczni Fassmer w Niemczech. Okręt należy do projektu CPV-40, jest przeznaczony do patrolowania rejonów przybrzeżnych i zostanie dostarczony w połowie bieżącego roku. W międzyczasie załoga przechodzi szkolenie w obsłudze okrętu w Niemczech.

11 de Noviembre wypiera 245 ton, ma dł. 40 m, dwa silniki wysokoprężne MTU 1920K zapewniają prędkość 22 węzłów, a zasięg wynosi 2000 mil morskich przy prędkości 12 w. Uzbrojenie składa się ze stabilizowanego działka kal. 25 mm typu Typhoon Mk 25 Mod II, kierowanie ogniem zapewni optoelektroniczny system Toplite. Zasadnicze wyposażenie elektroniczne to radar dozorowania morskiego 2D oraz automatyczny system identyfikacji.



Model rosyjskiej koralwy projektu 20385.

Fot. Internet

## ROSJA

### Nowe koralwy

Za kwotę 3,5 mld USD zamówiono 8 koralw nowego projektu 20385. Pierwsza jednostka ma otrzymać nazwę *Prowornyj*. Niestety w chwili obecnej brak bliższych danych taktyczno-technicznych poza tym, że jednostki otrzymają rakietę rodziny Klub/Jachonit.

### Czas prób

Czasem prób dla stoczni „Siewmasz” w Siewierodwińsku będzie bieżący rok. Niedługo planowane są kolejne próby strategicznych atomowych okrętów podwodnych *Jurij Dołgorukij* i *Aleksandr Newskij* typu „Borej” (proj. 955). Mają one objąć też kolejne próby rakiet „Buława”. Planuje się, że druga jednostka typu zasilą w grudniu b.r. Flotę Pacyfiku.

Na próby uda się również *Siewierodwiński* będący prototypową jednostką typu „Jasen” (proj. 885).

## UKRAINA

### W planie 4 koralwy

Rząd Ukrainy 9 marca ustanowił państwowy program celowy budowy koralw. 4 okręty mają zostać zbudowane do 2021 za ok. 2 mld USD.

Decyzja Rady Ministrów Ukrainy zapadła 9 marca (Rozporządzenie nr

*Jurij Dołgorukij* w Siewierodwińsku.

Fot. Internet

176). Program budowy 4 koralw do 2021 ma kosztować 16,22 mld hrywien (ok. 5,8 mld PLN). Uzbrojenie i wyposażenie nieprodukowane na Ukrainie ma być importowane z zagranicy. Zrezygnowano z innych koncepcji, w tym remontu istniejących okrętów i zakupu koralw za granicą, czy rozwoju systemów wyposażenia wyłącznie na Ukrainie.

Program ma nie tylko wzmocnić flotę ukraińską, ale poprawić też obraz Ukrainy za granicą, a nawet przynieść efekty ekologiczne związane z wycofaniem z linii przestarzałych jednostek. Najważniejszy ma jednak być efekt gospodarczy. W programie wezmą udział nie tylko stocznie, ale też ponad 100 innych przedsiębiorstw na całej Ukrainie. Zatrudnienie ma znaleźć ponad 10 tysięcy w wytwórniach i ośrodkach rozwojowych.

Wcześniej planowano zbudowanie 10 koralw do 2026. Ich budowa miała rozpocząć się w 2009. Pierwsza miała zostać zwodowana w 2012, a 4 kolejne do końca 2018. Realizacji tego planu przeszkodził kryzys ekonomiczny i zawirowania polityczne na Ukrainie. Środków na obronność nie starczało nawet na wyżywienie żołnierzy.

Projekt ukraińskiej koralwy (58250) opracował Ośrodek doświadczalny budowy okrętów w Nikołajewie. Jej wyporność ma wynosić 2,5 tys. ton. Przewidywany zasięg wynosi 4 tys. Mm, a autonomiczność miesiąc. Załogę ma stanowić 110 ludzi. Przewidywane jest zastosowanie uzbrojenia zachodniego, w tym pocisków przeciwokrętowych Exocet MM40 Block 3, zestawów przeciwlotniczych Aster 15 i torped Eurotorp. Na pokładzie koralwy ma bazować śmigłowiec. W listopadzie 2009 projekt został zatwierdzony przez Ministerstwo Obrony, a przetarg na budowę koralw wygrała Stocznia Czarnomorska z Nikołajewa.

## WIETNAM

### Koralwa w służbie

Pierwsza koralwa typu „Gepard” zbudowana w Rosji została 13 marca 2011 roku oficjalnie przyjęta do służby w bazie Cam Ranh. Otrzymała nazwę *Dinh Tien Hoang*.

Opracowali: Serwis AL Altair, Jarosław Malinowski

Koralwa *Dinh Tien Hoang* krótko po ceremonii wcielenia do służby.

Fot. Internet







Chwila relaksu, zapewne palenie fajki z opium, na pokładzie uzbrojonej dżonki w połowie XIX wieku.  
Fot. Archiwum „Morska Kampania”

# Bitwa pod Ty-ho

Stoczona 4 sierpnia 1855 roku, pomiędzy połączonymi siłami Royal Navy i United States Navy, a chińskimi piratami, bitwa morska w zatoce Ty-ho (Tai-O, Da Ao) jest dzisiaj praktycznie zapomniana. Warto ją przypomnieć z wielu powodów, m.in. z tego, że była jedną z pierwszych bitew, podczas której, biorący w niej udział Anglicy i Amerykanie nie strzelali do siebie nawzajem, lecz do wspólnego wroga.

Począwszy od lat 40-ych XIX wieku Cesarstwo Chińskie, rządzone przez dynastię mandżurską Quing, pogrążało się w coraz większym kryzysie politycznym i ekonomicznym. Do niedawna potężne państwo kurczyło się gwałtownie, tracąc kolejne terytoria na rzecz Rosji, Anglii i Francji. Na skutek przegranej wojny toczzonej z Anglią, w latach 1839-1842 – tak zwanej pierwszej wojny opiumowej, Chiny zmuszone zostały do szeregu ustępstw, między innymi udostępnienia portów dla europejskich statków, odstąpienia Anglii Hongkongu (*po wsze czasy*) oraz otwarcia tzw. portów traktatowych, w których Chinom przysługiwał jedynie 5% podatek wwozowy. Ponadto cesarstwo targane było wewnętrznymi

niepokojami społecznymi, powstaniem antymandżurskimi i antychińskimi. Do najważniejszych z nich należało trwające aż 14 lat powstanie Tai-Ping. Państwo nie potrafiąc samodzielnie poradzić sobie z tymi problemami, obnażyło wobec świata swoją słabość polityczną i militarną. W efekcie kolejne wojny i powstania doprowadziły do upadku cesarstwa i proklamowania w 1912 r. Republiki Chińskiej.

Przywileje wymuszone na Chinach traktatem nankińskim z 1842 r. kończącym pierwszą wojnę opiumową, umożliwiły Anglii i innym krajom europejskim oraz USA swobodny handel z Państwem Środka. Niestety swobodę tą, w znacznej mierze, ograniczali chińscy piraci napadający na statki handlowe. O ile na Atlantyku proceder piractwa został praktycznie zlikwidowany do końca lat 30-tych XIX w., to na Pacyfiku był on w pełnym rozkwicie. Urozmaicone wybrzeże Chin dawało piratom nieograniczoną ilość kryjówek, a płytkie wody przybrzeżne uniemożliwiały okrętom wojennym skuteczny pościg. Dodatkowo, niewielkie siły flot państw europejskich i USA stacjonujące na wodach przybrzeż-

nych Chin, przy dużej ilości statków handlowych, w praktyce nie były w stanie skutecznie ich ochraniać.

Kiedy latem 1855 piraci uprowadzili cztery statki handlowe w rejonie Koulun, w pościg za nimi Royal Navy wysłała, dowodzony przez komandora Williama Fellowesa, sloop HMS *Rattler*.

Został on zwodowany 12 kwietnia 1843 r. w stoczni Sheerness Dockyard i wszedł do służby 12 grudnia 1844 r. Jednostka, klasyfikowana jako sloop, miała kadłub drewnianej konstrukcji długość 53,8 m, szerokość 10 m i zanurzeniu 5,67 m o wyporności 1112 ton. Załogę stanowiło 180 oficerów, marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej. Uzbrojona była w cztery karonady 32-funtowe i jedną armatę 68-funtową. Rozwijała prędkość 9,9 węzła. Napęd stanowiły dwie maszyny parowe o łącznej mocy 200 KM wprawiające w ruch dwułopatową śrubę, co było nowością na owe czasy. Do momentu zwodowania *Rattlera* wszystkie okręty wojenne o napędzie parowym napędzane były bocznymi kołami łopatkowymi. Ich zastosowanie na okrętach wojennych miało dwie zasadnicze wady: koła takie ze względu



na swoją konstrukcję były bardzo podatne na uszkodzenia podczas walki, a poza tym umieszczenie ich na burcie okrętu w znacznym stopniu ograniczało miejsce na rozmieszczenie artylerii, co wpływało na zmniejszenie siły salwy burtowej. Zastosowanie śruby do napędu okrętu wyeliminowało oba te problemy<sup>1</sup>.

Dzięki informacjom uzyskanym od szpiega w Makao, komandor William Fellowes znalazł piracki port w zatoce Ty-Ho (Tai-O) na północno-zachodnim wybrzeżu wyspy Lantau położonej u ujścia rzeki Perłowej. Zatoką tworzyła naturalny, osłonięty z trzech stron port, z położoną na lądzie niewielką wioską o tej samej nazwie. Płytkie wody uniemożliwiały podejście na odległość strzału, więc komandor Fellowes postanowił zaatakować piracie gniazdo w inny sposób. Szybko wrócił do Hongkongu i uzyskał zgodę na włączenie do swoich sił HMS *Eaglet*, do niedawna cywilnej jednostki handlowej o niewielkim zanurzeniu, należącej do niejakiego pana Calldwella, oraz zwrócił się o pomoc do kapitana Williama J. McCluneya – dowódcy, cumującej wówczas w Hongkongu, amerykańskiej fregaty parowej USS *Powhatan*.

Dowodzony przez kapitana Williama J. McCluneya okręt został zwodowany 14 lutego 1850 roku w stoczni Norfolk Navy Yard, a do służby wszedł 2 września 1852 r. Miał on drewnianą konstrukcję, wyporność 3825 t, długość 77,3 m, szerokość 14 m i zanurzenie 5,64 m. Napędzała go maszyna parowa o mocy 1500 KM, pozwalająca rozwinąć prędkość 11 węzłów. Załoga liczyła 289 oficerów, marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej. Uzbrojony był najprawdopodobniej w jedno działo 11-calowe, 10 dział 9-calowych i 5 dział 12-funtowych. Najprawdopodobniej, ponieważ nie można mieć pewności co do dokładnej ilości oraz rodzaju artylerii na pokładzie *Powhatan* w tym okresie. Wiele wskazuje na to, że 11-calowe działo Dahlgrena zamontowano na nim dopiero w 1860 roku, po powrocie okrętu do USA. USS *Powhatan* wchodził w skład East India Squadron

i jako okręt flagowy brał udział w ekspedycji komandora Matthew Perry'ego do Japonii. To na jego pokładzie 31 marca 1854 roku został podpisany słynny traktat z Kogawaty, kończący ponad 200-letnią izolację Japonii.

Kapitan William J. McCluney oddał pod rozkazy komandora Fellowesa dwie szalupy i kuter z *Powhatan*, każde uzbrojone w jedną 12-funtową haubicę oraz obsadzone przez 66 marynarzy i 28 żołnierzy piechoty morskiej, którzy zgłosili się na ochotnika. Zespołem dowodził porucznik Pegram. Kolejne cztery, uzbrojone w działa szalupy z *Rattlera* obsadzili angielscy marynarze i oddziały piechoty morskiej. Tak przygotowany zespół, z *Rattlerem* na czele, wypłynął 3 sierpnia z Hong Kongu i po kilku godzinach znalazł się na północ od wejścia do zatoki Ty-ho. Zaczynające się płytkizny uniemożliwiły *Rattlerowi* dalszą żeglugę.

O świcie 4 sierpnia, wykorzystując swoje niewielkie zanurzenie, *Eaglet* z sześcioma uzbrojonymi szalupami na holu, w towarzystwie kutra z *Powhatan*, wpłynął do zatoki Ty-ho. U wejścia do zatoki flotylla została zauważona przez kilka małych dżonek handlowych, które na jej widok usiłowały z niej uciec. Do przecięcia im drogi wysłano jedną szalupę z *Rattlera* i kuter z *Powhatan*.

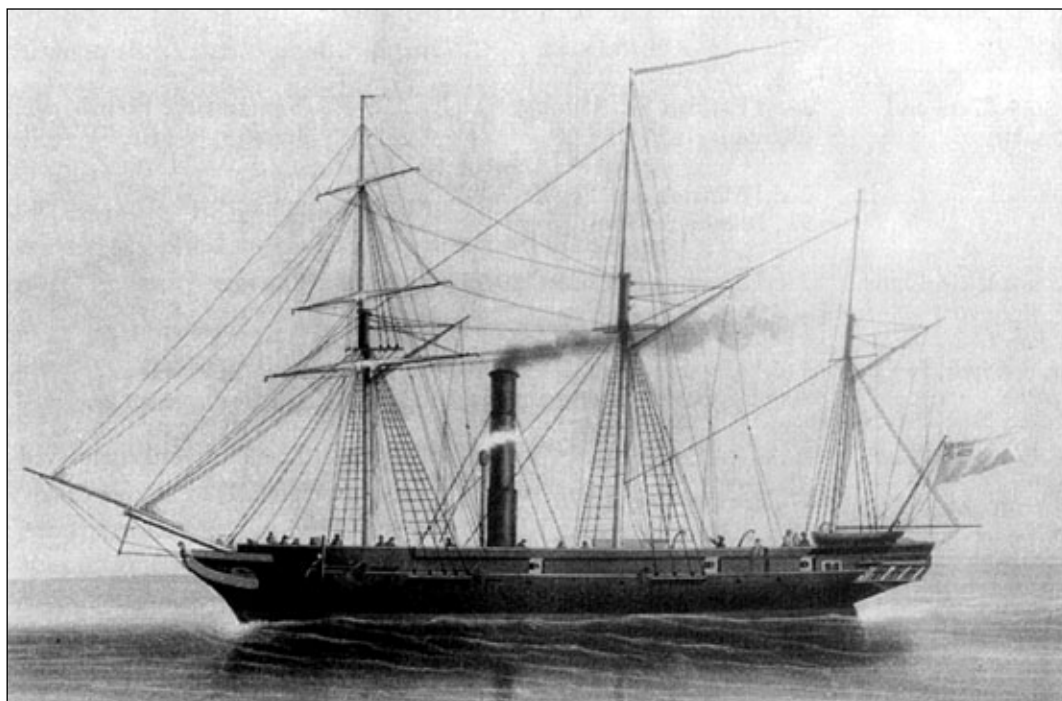
W naturalnym porcie, utworzonym przez brzegi zatoki, cumowało czternaście dużych i dwadzieścia dwie mniejsze dżonki pirackie oraz siedem uprowadzonych statków handlowych, z których

większość stanowiły chińskie dżonki. Załogi pirackich statków liczył około 1500 ludzi, a dżonki uzbrojone były w sumie w ok. 130 armat różnego rodzaju i kalibru. Pięć dżonek, jak w swoim późniejszym raporcie z 6 sierpnia zaznaczył komandor Fellowes, było specjalnie zbudowanych jako okręty wojenne i świetnie uzbrojonych w działa o kalibrach od 6 do 68 funtów (jedna z nich miała na pokładzie aż 21 dział), muszkiety, pistolety, włócznie i tzw. stinkpots, czyli gliniane garnki wypełnione czarnym prochem, siarką, materiałem palącym i dymnym oraz różnego rodzaju odłamkami, używane w charakterze granatów. Jak widać piraci dysponowali przytłaczającą przewagą liczebną (przekraczającą 5:1) i ogniową, przynajmniej jeśli chodzi o ilość artylerii. Ale jak wykazała mająca rozegrać się bitwa, nie ilość żołnierzy ani armat, ale wyszkolenie i jakość broni zdecydowały o zwycięstwie.

W kierunku zgromadzonych dżonek komandor Fellowes kazał odpalić z pokładu *Eagleta* pięć 24-funtowych rakiet. Zaalar-

1. HMS *Rattler* wziął udział w próbach z bocznokółcem *Alecto*, które miały udowodnić wyższość napędu śrubowego nad kołami łopatkowymi. Najsłynniejsza z nich miała miejsce 4 kwietnia 1845 r. i polegała na przeciąganiu liny rozciągniętej pomiędzy obiema jednostkami. *Rattler* wyszedł z niej zwycięsko, co przez ówczesną prasę podawane było jako przekonywujący dowód wyższości napędu śrubowego. Jednak z późniejszej analizy eksperymentów wynika, że podczas wszystkich prób maszyny *Alecto* nigdy nie osiągnęły pełnej mocy. W tym samym okresie na *Rattlerze* prowadzono również testy różnych rodzajów śrub, w celu wybrania modelu najbardziej odpowiedniego do napędu jednostek pływających.

HMS *Rattler* – ilustracja przedstawia wygląd jednostki podczas słynnej próby przeciągania liny z HMS *Alecto*, 4 kwietnia 1845 r.



mowani piraci wybiegli na pokłady. Na widok zbliżających się połączonych sił anglo-amerykańskich część dżonek podniosła żagle i usiłowała uciec z zatoki, z pozostałych natomiast otworzono silny ogień. Na szczęście dla sił sprzymierzonych, źle wymierzona salwa przeniosła, a zamontowane na szalupach armaty i haubice odpowiedziały ogniem. Po krótkiej wymianie ognia sześć dżonek od razu zatонуło. Szalupy zbliżyły się do burt pozostałych jednostek pirackich i marynarze wraz z żołnierzami piechoty morskiej zaczęli wdzierać się na ich pokłady. Rozgorzała zacięta walka wręcz. Szczególnie groźne okazały się stinkpoty, które piraci rzucali na łodzie Anglików i Amerykanów. Szalupa dowodzona przez R. Brownsdona – płatnika z *Powhatan* została tak skutecznie trafiona kilkoma stinkpotami, a następnie ostrzelana z muskietów i obrzucona włóczniami, że w efekcie Amerykanie stracili trzech zabitych, a siedem osób odniosło rany. Na innej amerykańskiej szalupie zginęło kolejnych dwóch ludzi, a kilku zostało rannych, kiedy stojąca przy ich burcie dżonka eksplodowała w wyniku pożaru. W końcu Anglicy i Amerykanie, dzięki dyscyplinie i lepszemu wyszkoleniu, uzyskali przewagę i zdobyli wszystkie dżonki. Piraci, którzy nie zginęli w walce lub nie zostali wzię-

ci do niewoli salwowali się ucieczką wpław do brzegu.

W efekcie bitwy Anglicy i Amerykanie zniszczyli czternaście dużych (dziewięć z nich zdobyto i spalono po bitwie) i sześć mniejszych dżonek. Szesnaście dżonek pirackich, wykorzystując sprzyjający wiatr, zdołało uciec.

Straty piratów poniesione w bitwie nie są dokładnie znane. Komandor Fellowes, we wspomnianym raporcie, szacuje, że zginęło, utонуło lub zostało rannych ok. 500, a do niewoli wzięto ok. 1000 Chińczyków.

Spośród uwolnionych siedmiu statków handlowych, dwa w wyniku bitwy były na tyle mocno uszkodzone, że nie nadawały się do żeglugi i podjęto decyzję o ich spaleniu.

Straty angielskie wyniosły trzech zabitych: George'a Mitchella, Jamesa Silversa, Johna Fergusona, jeden zaginiony: M. Oliffa (najprawdopodobniej utonął) oraz siedmiu rannych. Bezpośrednio w bitwie Amerykanie stracili dwóch zabitych: Jamesa A. Halsey'a i Izaaka Coe'a oraz ośmiu rannych. Ponadto, trzy osoby zmarły później w wyniku odniesionych ran: John Pepper, S. Mullard i B. Addamson. Przytłaczająca większość rannych Anglików i Amerykanów odniosła obrażenia w wyniku oparzeń. Wszyscy ranni zostali umieszczeni w brytyjskim szpitalu w Hongkongu.

Mimo, że ani *Rattler* ani *Powhatan* nie wzięły bezpośredniego udziału w bitwie, to walczyli w niej marynarze i piechota morską z obu okrętów i dlatego wymieniane są one w źródłach jako uczestnicy bitwy pod Ty-ho.

Przez niespełna rok *Rattler* służył jeszcze w Royal Navy, a 17 maja 1856 roku został wycofany ze służby.

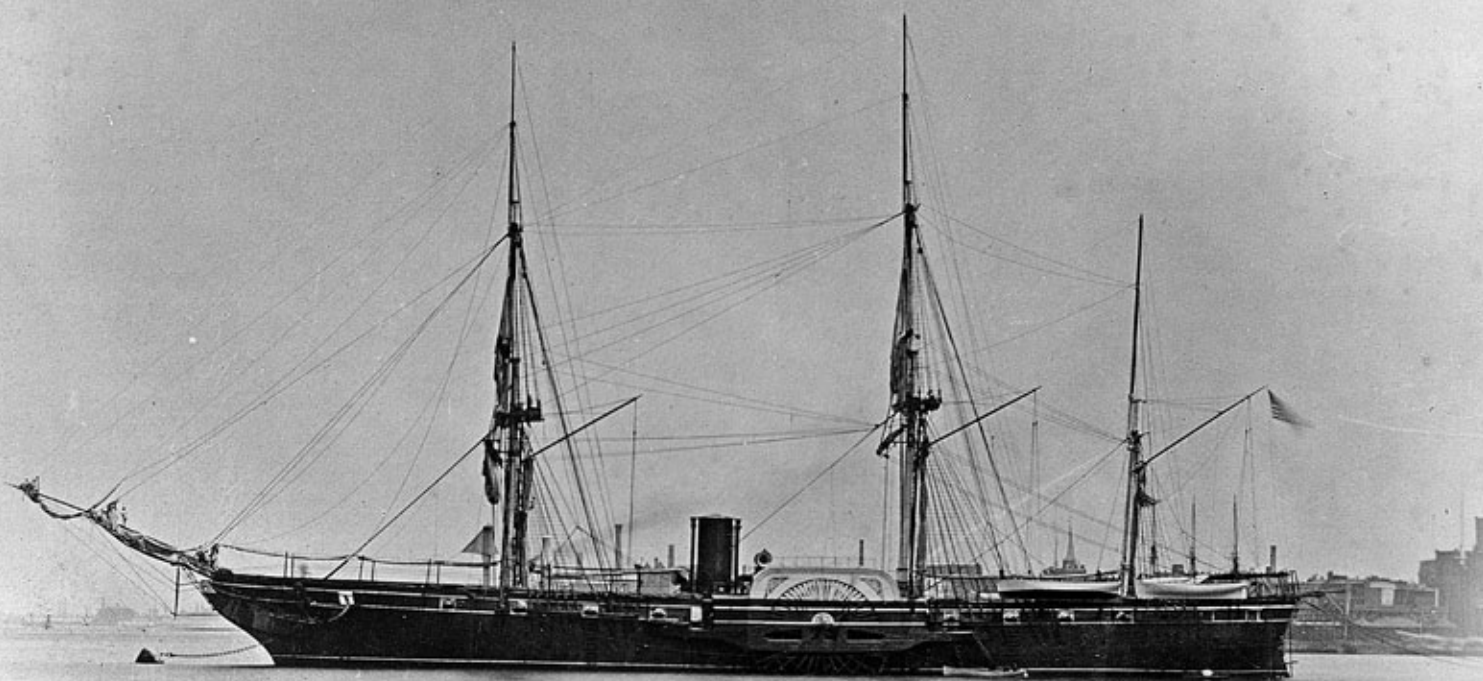
*Powhatan* nadal pływał w ramach East India Squadron i w 1860 roku wrócił do Stanów, by wziąć udział w Wojnie Secesyjnej. W 1866 roku powrócił na południowy Pacyfik, gdzie pozostał do 1869 roku. Od 1869 roku służył w Home Squadron, aż do wycofania ze służby 2 czerwca 1886 roku.

Losy *Eaglet*, po dwóch latach służby w Royal Navy na wodach chińskich, nie są znane.

Dziś o bitwie z sierpnia 1855 roku przypomina już tylko stojący w Hongkongu pomnik, przeniesiony tam z Happy Valley na północy wyspy Hongkong, gdzie pierwotnie wzniesiono go dla upamiętnienia bitwy. ●

### Bibliografia

1. W. Rodziński, *Historia Chin*, Wrocław 1992.
2. D. Fierla, *Powstanie Bokserów*, Warszawa 2007.
3. H. Shauer, *US Marines*, Warszawa 1996.
4. Internet: Index of 19th Century Naval Vessels, Wikipedia





część I

# „Asama” i kuzyni

## GENEZA I BUDOWA

Zwycięskie zakończenie wojny z Chinami w roku 1895 wydawać by się mogło nie pozostawiło już przeszkód do otwartej ekspansji Japonii na kontynent azjatycki. Jednak na jej drodze nieoczekiwanie stanęła Rosja. Przy wsparciu politycznym Francji i Niemiec, Sankt Petersburg zażądał od Mikado rezygnacji praktycznie ze wszystkich dotychczasowych zdobyczy terytorialnych. Rozumiejąc, że nie ma szans na przeciwstawienie się tak potężnej koalicji, wyspiarskie cesarstwo zmuszone było ustąpić. Tak bolesny „policzek” spowodował jednak głęboką obrazę samurajskiej dumy. W kraju wschodzącego słońca zakasano rękawy, rozpoczynając przygotowania do nowej wojny, tym razem ze swym groźnym północnym sąsiadem. W planach tych ważna rola przypadła flocie. W drugiej połowie 1895 rząd i parlament Japonii przyjęły nowy program budownictwa okrętowego, na najbliższe 10 lat. Zgodnie z nim proponowano zasilić cesarską flotę – *Teikoku Kaigun* – 4 pancernikami I klasy, 6 krążownikami pancernymi I klasy, 3 krążownikami pancernopokładowymi II klasy, 3 krążownikami minowymi, 1 transportowcem min, 11 „niszczycielami” (kontortorpedowcami) i 89 torpedowcami. W roku następnym wniesiono niewielkie

zmiany do tego wykazu: liczbę krążowników II klasy zwiększono do 6, a „niszczycieli” – do 23, przy równoczesnym zmniejszeniu do 63 liczby małych torpedowców. Tak narodził się bezprecedensowy pod względem swej ambicji „10 letni program budownictwa okrętowego 1895-1896”, który miał wyprowadzić na półfeudalne dalekowschodnie cesarstwo do kręgu najsilniejszych morskich potęg.

Wszystkie nowe okręty planowano zamówić w kilku etapach, głównie w stoczniach brytyjskich. W pierwszej kolejności wyasygnowano kwotę 126 047 975 jenów, za które zamierzano zakupić 3 pancerniki i 5 krążowników pancernych. O ile z pierwszymi okrętami, mimo pewnych rozbieżności w poglądach kierownictwa floty japońskiej, nie było szczególnych problemów (po gorących sporach stanęło na angielskich prototypach, o największej w tym czasie wyporności), o tyle z drugą grupą okrętów sprawa była bardziej złożona. Brytyjskie krążowniki I klasy z ich ogromnym zasięgiem, przeciętnym zanurzeniem do 7,24 m i relatywnie słabej ochronie pancernej, w żaden sposób nie odpowiadały kierownictwu floty kraju wschodzącego słońca. Ci chcieli otrzymać zupełnie inne jednostki, przeznaczone nie tyle do służby krążowniczej, ile do dzia-

łania w składzie eskadr. Jednostki te przypominały „idealny pancernik”, tak jak widział je dowodzący eskadrą japońską w bitwie nad Jalu admirał markiz Itō i szef Morskiego Sztabu Generalnego admirał Kabayama. Ich zdaniem, taki okręt powinien mieć wyporność 8000 t, dużą jak na pancernik prędkość i uzbrojenie składające się wyłącznie z dział szybkostrzelnych, przy czym kaliber najcięższych dział powinien wynosić 8 cali (203 mm). Poza tym wymagano adekwatnego opancerzenia pionowego, chroniącego przed pociskami przeciwpancernymi takiego właśnie kalibru na dystansach realnego starcia. Tym samym okręty te niewiele przypominały ówczesne krążowniki pancerne, a już prędzej były szybkimi pancernikami ze zredukowanym uzbrojeniem.

Jedynym bodaj na świecie gotowym projektem, w mniejszym lub większym stopniu odpowiadającym przedstawionym wymaganiom, był projekt chilijskiego krążownika *O'Higgins*, opracowany przez głównego konstruktora firmy Armstrong, Filipa Watsa. Do budowy oryginalnego krążownika o wyporności 8500 t przystąpiono w stoczni w Elswick, w marcu 1896 r. na zamówienie chilijskich władz. Był to dobrze opancerzony krążownik pancerny z uzbrojeniem składającym się z 4 dział kal. 203 mm, 10 kal.



152 mm i 4 szybkostrzelnych kal. 120 mm, przy czym dział kal. 203 mm zostały rozmieszczone zgodnie z „francuskim” schematem – rombem w jednodziałowych wieżach. To właśnie *O’Higgins* stał się prototypem japońskich krążowników pancernych typu *Asama*.

W czerwcu 1896 r. przebywający w tym czasie w Japonii przedstawiciel firmy Armstrong Andrew Noble, zdołał swoimi kanałami poznać parametry okrętów nowego japońskiego programu i natychmiast przekazał telegraficznie informację do Londynu o konieczności rozpoczęcia prac nad projektem krążownika pancernego. Miał nadzieję, że operatywne przygotowanie projektu pomoże wyprzedzić możliwych konkurentów i zdobyć zamówienie na budowę 2 takich jednostek.

Prace projektowe pod kierownictwem Wattsa szły w ekspresowym tempie. Już 20 czerwca 1896 r. ujrzał światło dzienne pierwszy wariant, stanowiący zmodyfikowany krążownik *O’Higgins*. Przy wyporności 8500 t (w tym przypadku i dalej w tekście mamy do czynienia z tzw. „długimi” angielskimi tonami, czyli 1 t = 1016 kg), jednostka miała między pionami długość 121,92 m (400 stóp), szerokość 19,51 m i przeciętne zanurzenie 6,71 m. Uzbrojenie obejmowało 4 działa kal. 203 mm w 2 wieżach artyleryjskich na dziobie i rufie, 10 dział kal. 152 mm w pojedynczych kazamatach – 6 na pokładzie baterijnym i 4 na górnym, 12 dział kal. 76 mm – po 4 na pokładzie baterijnym, górnym i na mostkach, 7 dział kal. 47 mm – 2 na siatkach koi i 4 na dachu kazamat pokładu górnego, a 1 w charakterze działa desantowego, 4 karabiny maszynowe Maxim na bojowych marsach, 5 wyrzutni torpedowych (po 2 podwodne dziobowe i rufowe, 1 nawodna w stwie dziobowej). Główny pas pancerza z płyt o grubości 178 mm (7”) ze stali Harveya o długości 99,06 m (325 stóp) (1) opierał się swoją dolną krawędzią na skosie pokładu ochronnego. Jego szerokość wynosiła 2,13 m (7 stóp, z których 5 znajdowało się pod wodą, a 2 powyżej linii wodnej). Pas pancerza zachodził na długości 1,83 m za rufową płaszczyznę pionową, tak by chronić maszynkę sterową. Od dziobu i rufy pas pancerza burtowego był zamknięty grodziami pancernymi o tej samej grubości. Od górnej krawędzi pasa pancerza burtowego do poziomu pokładu baterijnego znajdował się na burtach drugi pas pancerza o długości 63,4 m i szerokości 2,13 m. Do jego końców dochodziły trawersowe grodzie, idące od barbet dział głównego kalibru pod kątem do osi symetrii okrętu. Tworzyły one, zgodnie z ówczesną terminologią, tzw. redutę obronną o długości 76,2 m w osi symetrii okrętu. Stanowisko dowodze-

nia miało być chronione pancerzem o grubości 356 mm (14”) ze stali Harveya.

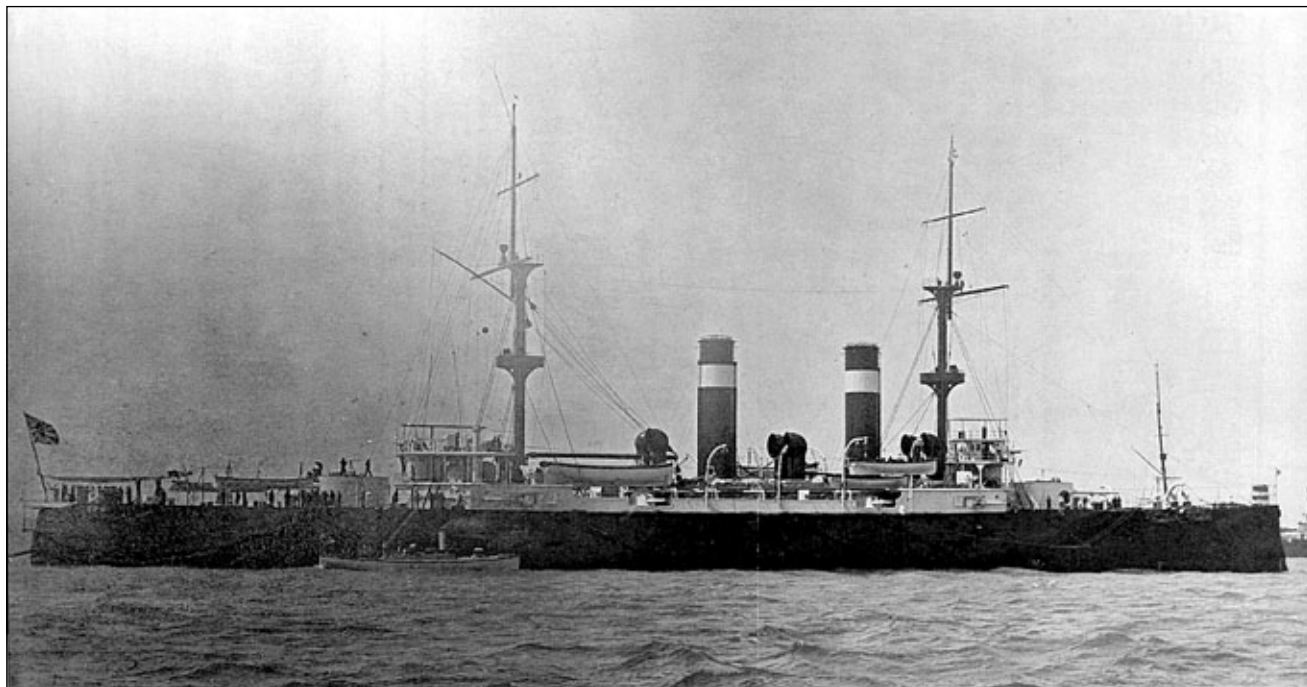
Pionowe opancerzenie wież dział głównego kalibru, ich barbety i czołowe płyty kazamat dział kal. 152 mm zgodnie z projektem zamierzano wykonać z płyt ze stali niklowej o grubości 152 mm (6”). Materiałem do wykonania boków i tyłu kazamat miały być arkusze miękkiej stali okrętowej o grubości 51 mm. Rura komunikacyjną ze stanowiska dowodzenia zamierzano wykonać ze stali niklowej o grubości 203 mm (8”) Ochronę poziomą stanowiły płyty pancerne o grubości 63,5 mm, zarówno na pokładzie jak i na skosach. W obrębie cytadeli jej część pozioma znajdowała się 0,61 m (2 stopy) powyżej linii wodnej, zaś skosy dochodziły do płaszczyzny burt 1,52 m poniżej lustra wody. Na dziobie i rufie płaszczyznę poziomą ochraniał pokład skorupowy, który rozpoczynał się u dolnych krawędzi grodzi poprzecznych i łagodnie opadał odpowiednio ku stwie dziobowej i stwie rufowej. Pokład ten wykonany był z miękkiej stali okrętowej.

Dwie czterocylindrowe pionowe maszyny parowe mocy 8500 KM miały zapewnić prędkość 18 węzłów przy normalnym ciągu i 20 węzłów z forsowaniem (wówczas moc siłowni wzrastała do 12 500 KM). Proponowano wyposażać krążowniki w kotły cylindryczne. Normalny zapas węgla wynosił 800 t, a pełny odpowiednio 1500 t.

Wspomniany projekt nie zyskał aprobaty u zamawiającego z uwagi na ograniczenie powierzchni opancerzenia. Opierając się na doświadczeniu związanym z zastosowaniem szybkostrzelnej artylerii w wojnie japońsko-chińskiej, admirałowie kraju wschodzącego słońca wymagali możliwie pełnego opancerzenia linii wodnej oraz zamontowania ochrony dziobowej nawodnej wyrzutni torpedowej. W związku z tym po miesiącu świat ujrzały 2 alternatywne projekty, odróżniające się od pierwotnego systemem opancerzenia. W pierwszym projekcie pas pancerza w linii wodnej rozciągał się od punktu oddalonym o 2,09 m od rufowej płaszczyzny pionowej aż do stwy dziobowej. Jego grubość na odcinku 44,5 m, w całości przykrywającym przedziały kotłowni i maszynowni, wynosiła 178 mm. Ten odcinek pasa pancerza miał także podstawowe znaczenie dla cytadeli o grubości 127 mm, znajdującej się bezpośrednio za nim. Dalej w kierunku dziobu i rufy, na odcinku 68 stóp oraz odpowiednio 58 stóp, linię wodną opancerzone płytami o grubości 152 mm, które chroniły komory amunicyjne. W części dziobowej, na odcinku 23,17 m, pas miał grubość 76 mm. W części rufowej zabezpieczenie linii wodnej z płyt o identycznej grubości, kończyło się

2,09 m przed rufową płaszczyzną pionową, pancernym trawersem o grubości 89 mm. Długość trawersu wynosiła 20,18 m. Tym samym pas pancerny rozciągał się na długości 123,14 m poczynając od stwy dziobowej. Ceną, jaką przyszło zapłacić za takie rozwiązanie było znaczne ograniczenie wymiarów górnej cytadeli. W nowym wariantcie długość drugiego pasa pancernego wynosiła wszystkiego 42,67 m (140 stóp). Grubość jego płyt także uległa zmniejszeniu ze 178 mm do 127 mm. Końce górnego pasa zamykały 127 mm pancerne trawersy, idące pod kątem do osi symetrii okrętu, skutkiem, czego długość cytadeli wynosiła raptem 46,33 m (152 stopy). Oba pasy pancerne miały identyczną szerokość, każda po 2,13 m (7 stóp). W kierunku dziobu wysokość płyt pancernych cytadeli zmniejszała się bardziej, bowiem pokład ochronny płynnie schodził do stwy dziobowej na 1,52 m (5 stóp) poniżej poziomu linii wodnej. Przedział dziobowej nawodnej wyrzutni torpedowej otrzymał opancerzenie z 152 mm płyt ze stali Harveya o długości 7,01 m (23 stopy) i wysokości 2,74 m (9 stóp). Podobnie jak w pierwotnym projekcie, pokład pancerny o grubości 63,5 mm rozciągał się od stwy dziobowej do rufowej.

Drugi projekt z tej pary stanowił dalsze rozwinięcie wariantu, odrzuconego przez Japończyków, jednak z przedłużeniem pasa pancerza burtowego kosztem zmiany grubości opancerzenia. Zachowano dotychczasową wyporność, zapas paliwa, siłownię i uzbrojenie. Rozmieszczenie tego ostatniego odróżniało się od oryginału jedynie niewielkim przesunięciem do przodu pary rufowych podwodnych wyrzutni torpedowych. Za to pas pancerza rozpoczynał się teraz od stwy dziobowej i kończył jak poprzednio 6 stóp za rufową płaszczyzną pionową. Choć zachowano pierwotną szerokość pasa 2,13 m (7 stóp), to odcinek o grubości 178 mm przyszło skrócić do 62,18 m. W związku z tym pas chronił jedynie przedziały zajęte przez układ napędowy, podwodne wyrzutnie torpedowe i część komór amunicyjnych. Nie objęte grubym pancerzem komory amunicyjne chroniono 127 mm płytami, które przedłużały pas o grubości 178 mm odpowiednio w kierunku dziobu o 11,58 m, a rufy – 9,14 m. Jeszcze dalej ku dziobowi i rufie grubość opancerzenia spadała do 89 mm, co powodowało, że całkowita długość ochrony pancerniej w linii wodnej sięgał 123,75 m. Górna cytadela pancerna pozostała praktycznie taka sama, jak w początkowym wariantcie, za wyjątkiem tego, że grubość płyt pancernych zmniejszono ze 178 mm do 127 mm. Dziobowa wyrzutnia torpedowa otrzymała ochronę w postaci 152 mm płyt pancer-



Asama w czasie parady na redzie Spithead w sierpniu 1902 roku.

Fot. via Siergiej Bałakin

nych o szerokości 2,74 m (9 stóp) i długości 7,01 m (23 stopy). Skład, rozmieszczenie i ochrona artylerii pozostały niezmienione. Pokład pancerny miał dotychczasową grubość. Teraz jednak zaczynał się on od dolnej krawędzi pasa pancerza przy dziobnicy i płynnie przechodził na wysokość 2 stóp powyżej linii wodnej nad kotłami i maszynami, a następnie znów schodził w dół do dolnej krawędzi trawersu rufowego. Skosy pokładu ochronnego, tak jak poprzednio, dochodziły do burt 5 stóp poniżej poziomu wody. Ten właśnie wariant stał się podstawą do dalszych prac.

Kolejnej modyfikacji projektu dokonano w lipcu 1896 r. w związku z tym, że Japończycy nalegali na zwiększenie prędkości przy normalnym ciągu do 20 węzłów. Wymagało to jednak znacznego zwiększenia mocy układu napędowego, a w konsekwencji jego gabarytów i masy, wobec czego szerokość krążownika wzrosła do 20,42 m, a przeciętne zanurzenie do 7,24 m. Zachowano przy tym długość jednostki między pionami wynoszącą 121,92 m (400 stóp). Moc maszyn zwiększono do 13 000 KM przy normalnym ciągu i 16 000 KM z forsowaniem, co pozwalało osiągać prędkość odpowiednio 20 i 21 węzłów. Uzbrojenie pozostało niezmienione, choć znacznemu przepracowaniu uległ schemat jego rozmieszczenia, tak by można było używać działa w warunkach bardziej sztormowej pogody. Po zmianach jedynie 4 działa kal. 152 mm znajdowały się w kazamatach na pokładzie bateryjnym. Pozostałych 6 dział podniesiono pokład wyżej, na poziom pokładu górnego. Podobnie jak działa z niższego pokładu znajdowa-

ły się one w indywidualnych kazamatach. W systemie opancerzenia pojawiła się także ważna nowość – drugi pokład ochronny (w obrębie górnej cytadeli, analogicznie z projektem brytyjskich krążowników pancernych typu *Cressy*). Był nim pokład bateryjny, którego grubość zwiększono do 25,4 mm (1"). Tymczasem dolny pokład pancerny „odchudzono” do 51 mm na całej długości, zarówno na skosach jak i części poziomej. Wyporność jednostki zwiększono do 9520 t, jednak mimo to, kubatura pomieszczeń we wnętrzu kadłuba dopracowanego projektu okazała się skromniejsza, skutkiem czego maksymalny zapas węgla trzeba było obniżyć do 1200 t.

Ostatnia modyfikacja, która ujrziała światło dzienne w końcu lipca 1896 r., wyróżniała się jedynie bardziej przemyślanym podziałem kadłuba na przedziały. Pojawiły się 3 dodatkowe poprzeczne grodzie wodoszczelne. Jedna – między pokładem bateryjnym a górnym przed dziobową barbetą. Kolejne dwie zaś umieszczono między górnym pokładem górnym a drugim pasem, w rezultacie, czego przewód kominowy każdego przedziału kotłowni znalazł się teraz w izolowanym przedziale. Udało się także nieznacznie zwiększyć wymiary stanowiska dowodzenia, dzięki zmianie usytuowania fokmasztu. Wszystkie płyty pancerza ochrony pionowej, w celu zwiększenia ich wytrzymałości, postanowiono wykonać stali niklowej Harveya. Ten właśnie wariant został skierowany do Japonii w charakterze ostatecznego projektu.

W Kraju Kwitnącej Wiśni projekt zyskał uznanie i stał się bazą dla opracowa-

nia wszystkich krążowników pancernych *Programu 1895-1896*, choć nie obeszło się przy tym bez uwag. Szczególnie wiele narzekań wywołała lekkość konstrukcji kadłuba. Stępkę uznano za zbyt cieką i słabą dla zapewnienia niezbędnej sztywności kadłuba. Pionowa stępka, węzłówki wręg, także pod kotłami i maszynami, nie posiadały niezbędnej wysokości by zapewnić przestrzeń międzydenną, pozwalającą na przyjęcie wody w przypadku awarii nawigacyjnej. Poza tym umieszczenie pomieszczeń mieszkalnych we wnętrzu cytadeli pancerniej uznano za niecelowe. W celu podwyższenia żywotności systemu sterowania okrętem uznano za celowe zdublowanie napędu maszynki sterowej. Kolejne życzenie dotyczyło zwiększenia siły ognia, nawet drogą nieznacznego osłabienia ochrony.

Obiecując uwzględnić wszystkie uwagi w możliwie najkrótszym czasie, przedstawiciel firmy Armstrong otrzymał wstępną zgodę na ulokowanie w stocznicach zamówienia na budowę 2 krążowników pancernych. Choć zgoda nie była oficjalna, tym nie mniej już w końcu lipca kierownictwo firmy zaleciło przystąpienie do wstępnych prac związanych z położeniem stępki 2 okrętów o wyporności 9650 t, uzbrojonych w 4 działa kal. 203 mm i 14 kal. 152 mm oraz prędkości 21,5 węzła. Prace projektowe prowadzono w awaryjnym tempie do 21 sierpnia 1896 r., gdy został zatwierdzony ostateczny projekt budowy jednostek.

Stępkę pod budowę kadłuba krążownika o numerze fabrycznym 661 (który otrzymał nazwę *Asama*) położono 20 października 1896 r. budowę drugiego krążownika pan-

czernego, później nazwanego *Tokiwa*, rozpoczęto 6 stycznia następnego roku. W dokumentach fabrycznych nosił on numer 662. W lipcu 1897 r., gdy jednostki znajdowały się jeszcze na pochylniach, zostały oficjalnie sprzedane Japonii.

Po półtorej miesiąca, 16 września 1897 r., brytyjska firma otrzymała zamówienie na kolejny krążownik I klasy. Postanowiono zbudować go wg nieco zmienionego projektu. Najbardziej widocznym wyróżnikiem było pojawienie się trzeciego komina, spowodowane nowym układem przedziałów kotłowni. Postęp w budowie siłowni pozwolił na kompleksową poprawę parametrów okrętu bez konieczności zwiększania wyporności. Jedynie samo zastosowanie kotłów wodnorurkowych Belleville, zgodnie z szacunkami konstruktorów powinno dać przyrost prędkości o 1 węzeł przy ciągu normalnym i zaoszczędzić na wadze siłowni 300 t w porównaniu z *Asamą*. Dla wytworzenia niezbędnej ilości pary trzeba było jednak zainstalować dwukrotnie więcej kotłów nowego typu niż wcześniej starych. W związku z tym niezbędne było gruntowne przeprojektowanie pomieszczeń centralnej części krążownika. Mimo wszystko nie udało się zmieścić w dotychczasowych wymiarach i szerokość krążownika wzrosła ostatecznie o 0,46 m (1,5 stopy). Aby jednak wyporność nie przekroczyła przyjętego

limitu, długość jednostki między pionami skrócono o 2,44 m (8 stóp).

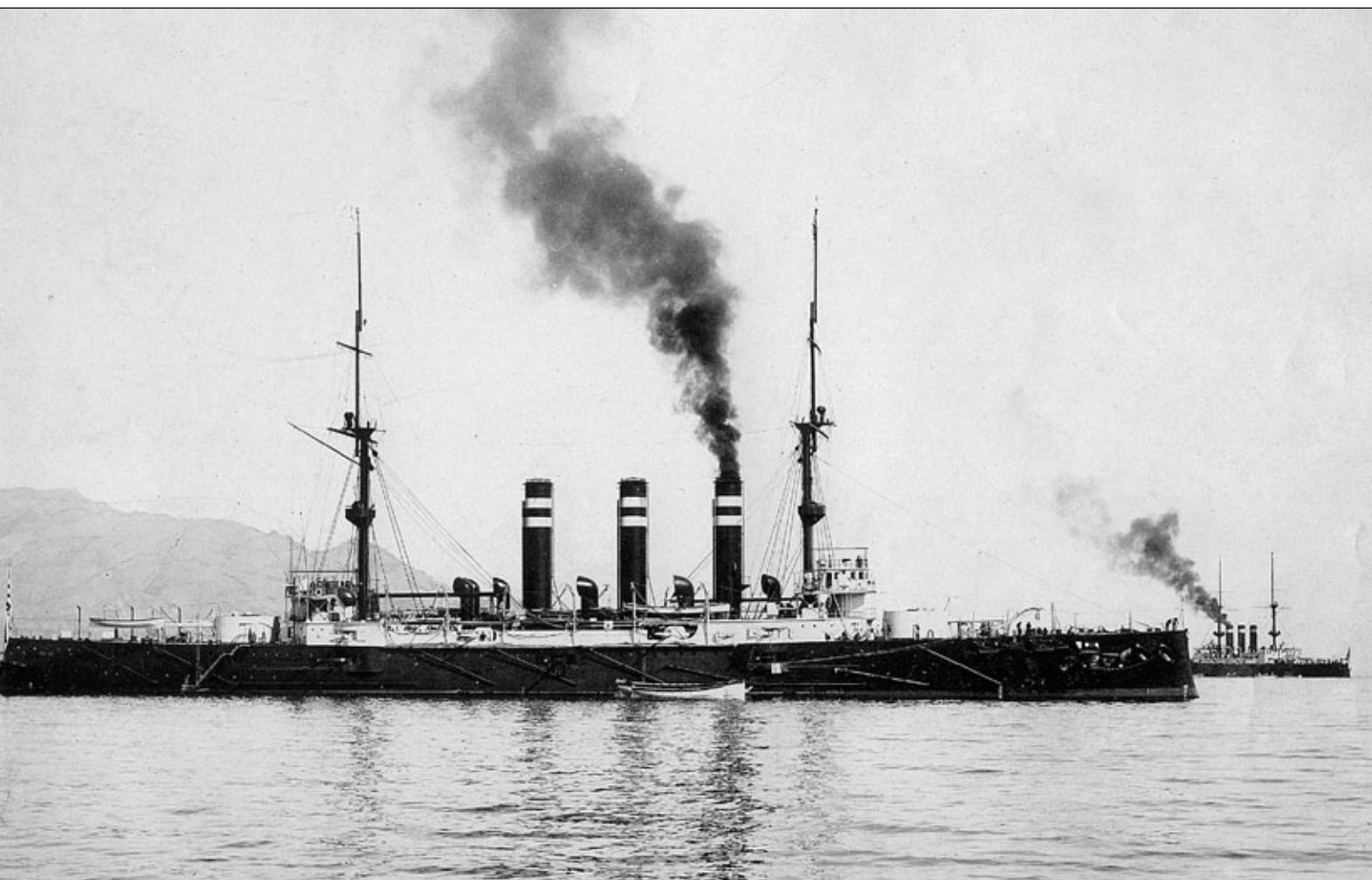
Już w stadium projektowania, gdy stało się jasne, że uzyskana zostanie solidna oszczędność masy układu napędowego, powstała kwestia poprawy dzięki temu opancerzenia i dzielności morskiej okrętu. W szczególności proponowano w zasadniczy sposób odciążyć część dziobową okrętu – usunąć nawodną wyrzutnię torpedową wraz z jej ochroną, a także przedłużyć kadłub na odcinku od stewy dziobowej do śródokręcia, o 6,1 m (20 stóp, pozostawiając bez zmian opancerzenie w linii wodnej. Dla zabezpieczenia od ognia czołowego końce pasa pancernego zamierzano zamknąć trawersem o grubości takiej samej jak na rufie. Propozycja ta została jednak odrzucona przez zamawiającego. Ostatecznie postanowiono usunąć jedynie wyrzutnię torpedową z opancerzeniem, a uzyskane w ten sposób i obniżeniu masy siłowni oszczędności wagowe przeznaczyć na wzmocnienie opancerzenia. W pierwszej kolejności zamieniono płyty o grubości 127 mm głównego pasa pancerna chroniące komory amunicyjne, płytami o takiej samej grubości, jak te, które chroniły maszyny i kotły. Dalej w kierunku dziobu i rufy grubość pasa pancerna wynosiła 89 mm. Pojawienie się trzeciego przedziału kotłowni zmusiła do niewielkiego rozsunięcia wież dział głównego kalibru.

W rezultacie długość cytadeli w osi symetrii okrętu zwiększyła się do 79,25 m. Równocześnie płyty pokładu ochronnego miały na całej długości grubość 63,5 mm. Wytrzymałość opancerzenia pionowego zwiększono dzięki zastosowaniu płyt, wykonanych technologią Kruppa.

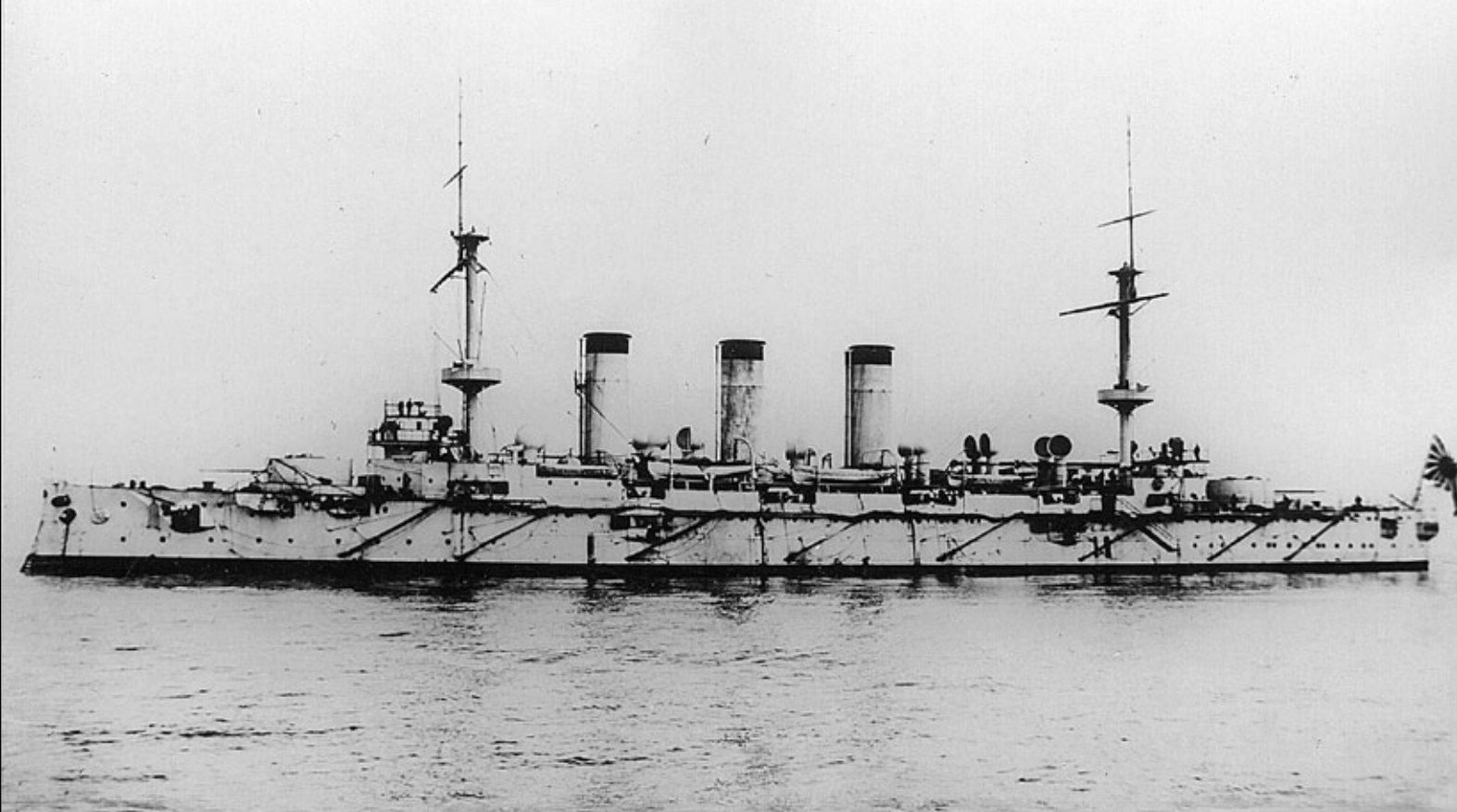
Skład i rozmieszczenie uzbrojenia pozostał identyczny jak na *Asamie*, za wyjątkiem usuniętej dziobowej wyrzutni torpedowej. Normalny zapas paliwa, tak jak w przypadku poprzednika, wynosił 600 t. Równocześnie pełna pojemność zasobni węglowych zwiększono do 1551 t, choć wielkość tą należy traktować raczej umownie. Część pomieszczeń, proponowanych jako magazyny uzupełniającego zapasu paliwa, znajdowała się tak daleko od przedziałów kotłowni, a dostęp do nich pozostawał na tyle utrudniony, że krążownik w czasie całej swej służby nie zabierał zwykle więcej niż 1200 t.

Jako pierwszy zgodnie ze zmienionym projektem powstał krążownik *Izumo* o numerze stoczniowym 681, którego stępkę położono w dniu 14 maja 1898 r. Stępkę pod drugi krążownik położono po pół roku – 11 listopada, bowiem jego zamówienie zostało złożone przez ministerstwo marynarki Japonii dopiero w lipcu 1898 r. Nowy okręt o numerze stoczniowym 689 otrzymał nazwę *Iwate*.

Portretowe ujęcie *Iwate*, na kotwicy, z prawej widoczny pancernik *Hatsuse*. Ten typ krążownika pancernego był nieznacznie zmodyfikowaną wersją typu *Asama*. Fot. „Ships of the World”







*Yakumo* natomiast jest reprezentantem myśli technicznej stoczni niemieckiej.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Oprócz 4 krążowników pancernych, stworzonych przez inżynierów brytyjskich, flotę Mikado uzupełniły również 2 okręty, zbudowane po jednym we Francji i Niemczech. Ten wydawać by się mogło nielogiczny krok można wytłumaczyć nader prosto: w tych państwach działały własne oryginalne szkoły budownictwa okrętowego, które posiadały swoje plusy i minusy. Zamówienie krążowników pancernych w stoczniach dwóch przodujących państw kontynentalnej Europy pozwalało Japończykom na zapoznanie się ze wszystkimi nowinkami budownictwa okrętowego, porównanie stoczni francuskich i niemieckich z brytyjskimi, a ostatecznie podjęcie palącego pytania: gdzie w przyszłości budować rdzeń swej floty pancernej?

Japońskie Ministerstwo Marynarki nie chcąc otrzymać okrętów słabszych od zamówionych w Anglii, sformułowało na tyle ostro podstawowe parametry techniczne, że praktycznie nie pozostawiło stocznikom kontynentalnej Europy swobodnego manewru. Stąd też nie dziwi, że żaden

z krążowników nie odzwierciedlał w pełnej mierze szkół budownictwa okrętowego we Francji czy Niemczech. W rzeczywistości był to nieznacznie poprawiony zgodnie z narodowymi poglądami wstępny projekt *Asamy*, który skierowano w końcu lipca 1896 r. do rozpatrzenia w Japonii. Wszelkie próby projektantów zmiany koncepcji okrętu napotykały na wrogość ze strony zamawiającego. W tej sytuacji stało się całkiem logiczne, że oba krążowniki okazały się bardzo bliskie pod względem swych parametrów jak i ogólnej kompozycji.

W roku 1897 został podpisany kontrakt z Société des Chantiers et Ateliers de la Loire z terminem oddania zamawiającemu 1 czerwca 1900 r. Okręt otrzymał nazwę *Azuma*. Ostatni krążownik pancerny programu – *Yakumo* powstawał od roku 1897 w niemieckiej stoczni Vulcan Stettin (Szczecin), a termin jego przekazania przypadł na kwiecień 1900 r.

*Asama* został wodowany 22 marca, a *Tokiwa* – 6 lipca 1898 r. Ostatnie próby okręty przeszły odpowiednio 8 lutego i 18 kwietnia

następnego roku. W czasie prób w ruchu *Asama* przy wyporności 9 778 t uzyskał normalną moc siłowni 13 000 KM, co pozwoliło osiągnąć prędkość 20,37 węzła. Przy forsowaniu moc siłowni wzrosła do 19 000 KM, a prędkość do 22,07 węzła. Rezultaty prób *Tokiwa* też były godne uwagi: moc przy normalnym ciągu 14 000 KM, a z forsowaniem 19 040 KM, zaś prędkość odpowiednio 20,85 i 23,1 węzła.

*Izumo* i *Iwate* wodowano 19 września 1899 i 29 marca 1900, a ich próby zakończono odpowiednio 6 września 1900 oraz 22 lutego 1901. Wyporność *Izumo* w czasie prób wynosiła – 9520 t, a *Iwate* – 9773 t. W czasie prób na mili pomiarowej przy normalnym ciągu *Izumo* uzyskał 16 078 KM i 21,74 węzła, a *Iwate* – 15 739 KM i 22,3 węzła. *Azuma* oraz *Yakumo* mimo posiadania dłuższego i węższego kadłuba, okazały się nie tak szybkie, jednak także osiągnęły projektowaną prędkość.

Trzeba zauważyć, że rekordowe prędkości, uzyskiwane przez okręty w czasie prób, były bardzo dalekie od tych, które mogły rozwijać w realnych warunkach służ-

Daty budowy					
Okręt	Miejsce budowy	Data			Czas budowy, miesiące
		Położenia stępki	Wodowania	Prób odbiorczych	
<i>Asama</i>	Armstrong, Elswick	20.10.1896	22.03.1898	08.02.1899	27,5
<i>Tokiwa</i>	Armstrong, Elswick	06.01.1897	06.07.1898	18.04.1899	27,5
<i>Izumo</i>	Armstrong, Elswick	14.05.1898	19.09.1899	06.09.1900	27,5
<i>Iwate</i>	Armstrong, Elswick	11.11.1898	29.04.1900	22.02.1901	27,5
<i>Yakumo</i>	Vulcan, Stettin	marzec 1898	18.07.1899	20.06.1900	27,0
<i>Azuma</i>	Chantiers de la Loire, Saint Nazaire	marzec 1898	24.06.1899	27.07.1900	28,0

Dane taktyczno-techniczne				
	<i>Asama</i>	<i>Izumo</i>	<i>Yakumo</i>	<i>Azuma</i>
<b>Wyporność, t:</b>				
normalna	9710	9503	9646	9436
pełna	10 519	10 305	10 288	10 110
<b>Wymiary, m:</b>				
dł. maks.	134,72	132,78	132,3	137,8
dł. między pionami	124,76	121,92	124,2	131,5
szer.	20,5	20,94	19,6	18,1
śr. zanurzenie	7,42	7,24	7,3	7,21
<b>Liczba i typ kotłów</b>	12 cylindrycznych	24 Belleville	24 Belleville	24 Belleville
<b>Moc siłowni, KM:</b>				
projektowana	13 000/18 000*	14 500	15 500	17 000
na próbach	13 000/18 227*	15 709	17 193	16 600
<b>Prędkość, w:</b>				
kontraktowa	20/22*	20,75	20,5	20
na próbach	20,37/22,07*	21,74	około 21	około 21
<b>Zapas węgla, t:</b>				
normalny	602	599	598	603
pełny	1406	1402	1242	1275
<b>Uzbrojenie</b>	4-203 mm L/45 14-152 mm L/40 12-76 mm L/40 8-47 mm L/33 5-wt 457 mm	4-203 mm L/45 14-152 mm L/40 12-76 mm L/40 8-47 mm L/33 4-wt 457 mm	4-203 mm L/45 12-152 mm L/40 12-76 mm L/40 8-47 mm L/33 5-wt 457 mm	4-203 mm L/45 12-152 mm L/40 12-76 mm L/40 8-47 mm L/33 5-wt 457 mm
<b>Załoga, ludzi</b>	661	682	581	578

\* Przy ciągu normalnym / forsowany

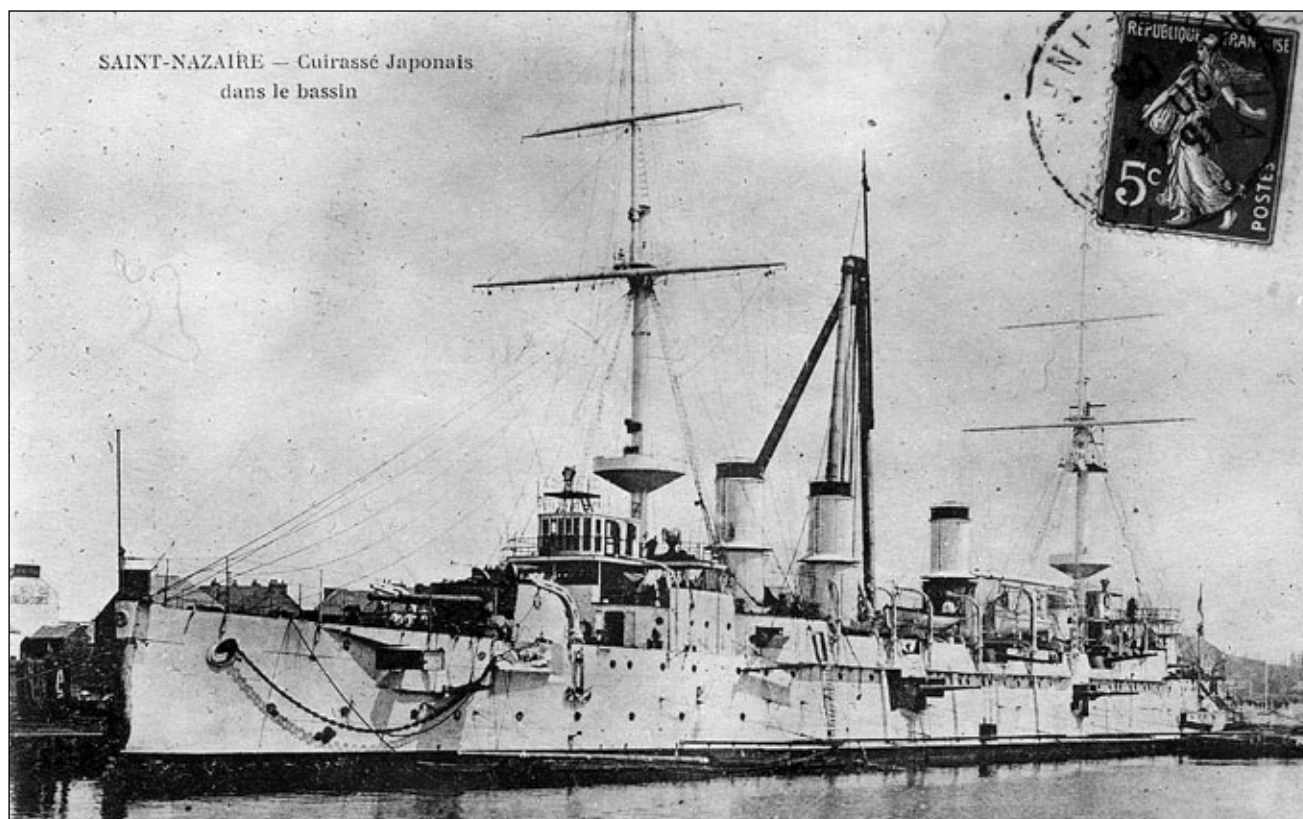
by. W celach reklamowo-promocyjnych stocznie stosowały różne triki – wybierały najlepsze (wysoko kaloryczne) gatunki węgla, do obsługi kotłów kierowały najbar-

dziej doświadczonych palaczy czy przeprowadzały próby w warunkach całkowitego sztilu. Stąd też 23 węzłowa prędkość *Tokiwy* to mit, a faktycznie w czasie wojny ro-

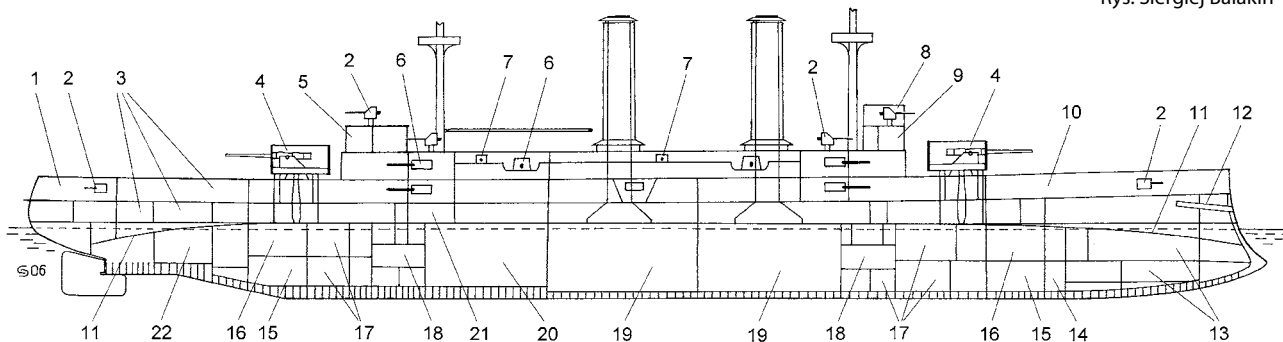
syjsko-japońskiej krążowniki pancerne *Programu 1895-1896* mogły rozwijać nie więcej niż 18-19 węzłów. Do kwestii tej powrócimy jeszcze później.

*Azuma* zbudowany we Francji w trakcie ostatnich prac wyposażeniowych w stoczni.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin



Rys. Siergiej Bałakin



Schemat ogólnego rozmieszczenia pomieszczeń krążownika „Asama”

- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1. salon admirałski                    | 10. pomieszczenia załogowe-kubryki                          | 17. komory amunicyjne dział kal. 152 mm i kal. 76 mm |
| 2. działo kal. 76 mm                   | 11. skorupowy pokład pancerny                               | 18. pomieszczenia podwodnych wyrzutni torpedowych    |
| 3. pomieszczenia oficerskie            | 12. dziobowa wyrzutnia torpedowa                            | 19. przedziały kotłowni                              |
| 4. wieża artylerii głównej kal. 203 mm | 13. magazyny żywności                                       | 20. przedział maszynowni                             |
| 5. rufowe stanowisko dowodzenia        | 14. zbiornik słodkiej wody                                  | 21. pomieszczenie agregatu prądotwórczego            |
| 6. działo kal. 152 mm                  | 15. komory amunicyjne dział kal. 203 mm (pociski)           | 22. pomieszczenie maszyny sterowej.                  |
| 7. działo kal. 47 mm                   | 16. komory amunicyjne dział kal. 203 mm (ładunki miotające) |  |
| 8. sterówka                            |   |  |
| 9. stanowisko dowodzenia               |   |  |

## OPIS KONSTRUKCJI

### Kompozycja i kadłub

Nie bacząc na zewnętrzne różnice, japońskie krążowniki pancerne Programu 1895-1896 były bardzo podobne do siebie, zarówno pod względem parametrów jak i układu wewnętrznego. Zestaw i rozmieszczenie uzbrojenia nie różniły się zbyt wiele: 4 działa kal. 203 mm w 2 wieżach na dziobie i rufie okrętu oraz między nimi silna bateria dział kal. 152 mm. Wszystko to było rezultatem ostrych wymagań technicznych, postawionych przez zamawiającego na podstawie projektu *Asamy*.

Z uwagi na to, że pas pancerza dochodził do dziobnicy, dziobowej części jednostki nadano pełne kształty. W celu zapewnienia dobrych właściwości manewrowych czwórka krążowników brytyjskiego pochodzenia oraz *Yakumo* miały ściętą kątnicę łączącą tylnicę ze stępką oraz półrównoważony ster. Choć utrudniało to dokowanie i zwiększało naprężenia w siłowych elementach konstrukcji w czasie wykonywania zwrotów, to równocześnie obok zmniejszenia promienia cyrkulacji również pozwalało na spore oszczędności wagi kadłuba. Na tym tle *Azuma* z kątnicą i nie zrównoważonym sternem, prezentował się najbardziej konserwatywnie.

Mimo dostatecznie dużej prędkości, założonej w warunkach projektowych, okręty posiadały dość umiarkowany stosunek długości do szerokości kadłuba (od 6,3:1 w przypadku *Yakumo* do 5,8:1 dla *Izumo* i *Iwate*). Również sylwetka – przysadzisty kadłub z podniesioną (dzięki górnym kazamatom, połączonym fałszburtą) centralną częścią, pozbawiona charakterystycznego

dla krążowników wysokiego pokładu dziobówki, z niewielkimi blokami dziobowej i rufowej nadbudówki, mocno przypominała pancerniki, budowane w Anglii dla japońskiej floty zgodnie z wspomnianym programem. Dzieci francuskich stoczniovców wyglądała na cięższe, mimo dużego stosunku długości do szerokości (7,3:1). Wrażenie to wywoływały 3 krótkie, szeroko rozstawione kominy w zetknięciu z końcami kadłuba i z wieżami artylerii głównego kalibru oraz niewysoką nawodną burtą.

Jednak, mimo ogólnego podobieństwa, japońskie krążowniki pancerne Programu 1895-1896 posiadały również wiele charakterystycznych szczegółów wynikających z technologii stosowanych na stocznich państw – dostawców. Przykładowo firma Armstrong przy tworzeniu dokumenta-

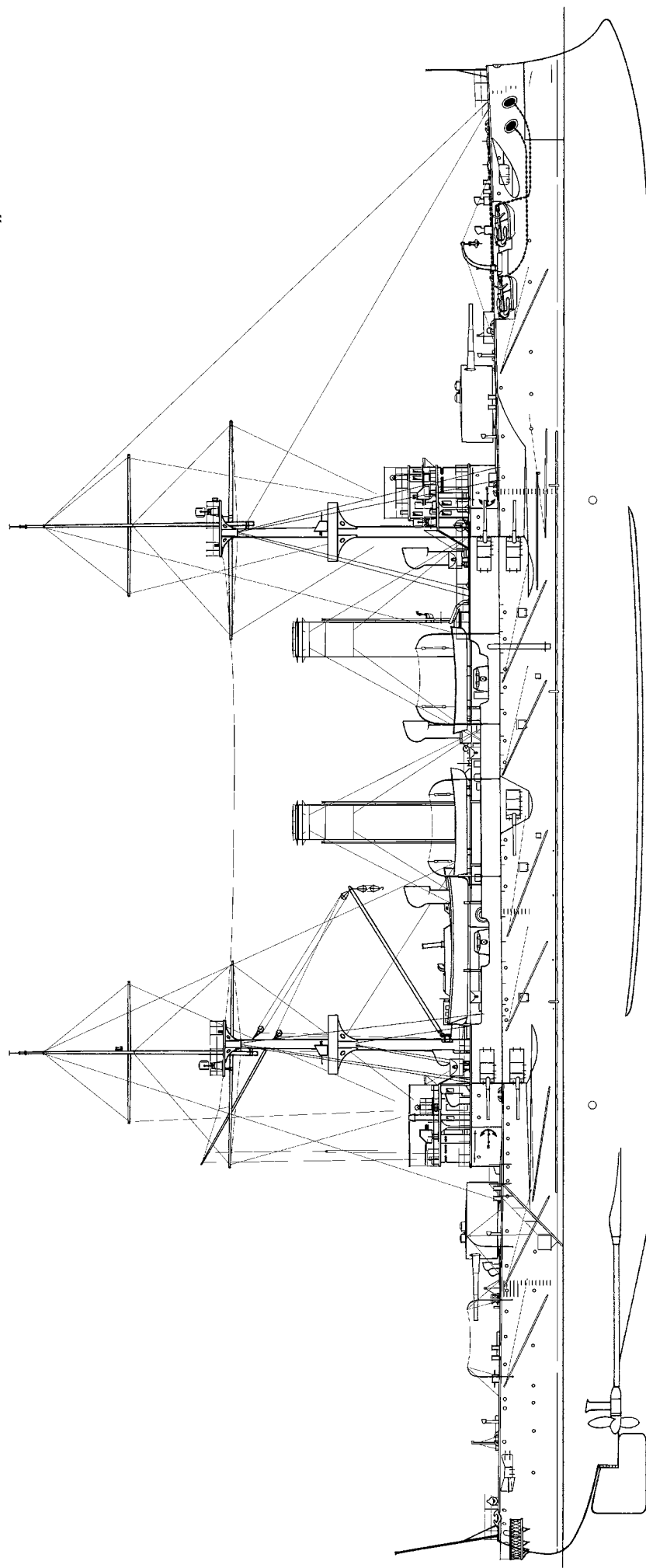
cji *Asamy* nie „wywazała otwartych drzwi”. Większość rozwiązań technologicznych była zaczerpnięta bezpośrednio z krążowników pancernych, które stocznia w Elswick dostarczała zarówno na eksport jak i dla Royal Navy.

Gładkopokładowy kadłub z niewielką siodłowatością pokładu pancernego i małym załamaniem burt w rejonie śródkręcia, wykonany był z miękkiej stali okrętowej (Siemens-Martin) w mieszanym poprzeczno-wzdłużnym systemie wiązań. Tylnica i dziobnica w kształcie tarana były odlewem stalowym łączonym za pomocą specjalnych zamków i sworzni z poziomą stępką. Tę wykonano ze stalowych arkuszy, łączonych nitami na specjalnych listwach. Stępka była wodoszczelna jedynie na odcinku przedziałów zajętych przez układ napędowych. Da-

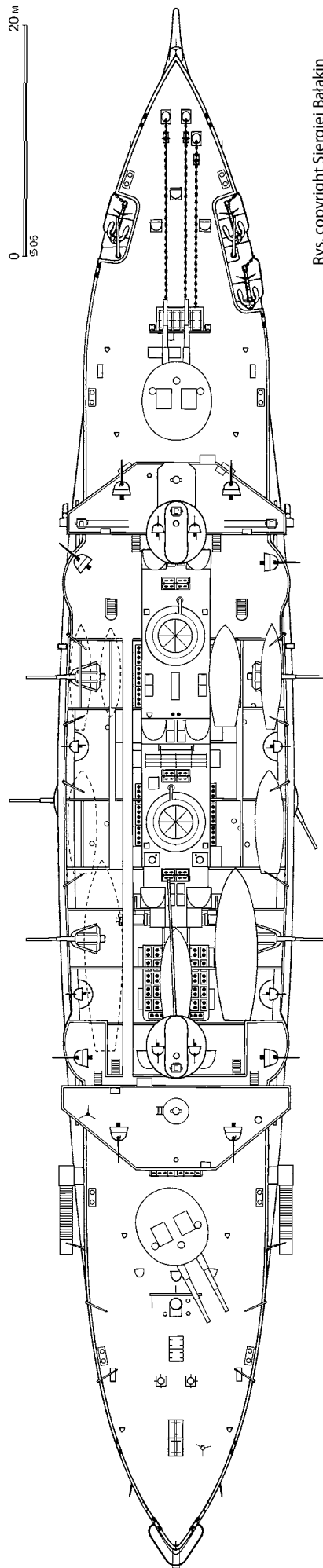
Rozłożenie masy							
Rodzaj masy		Asama	Tokiwa	Izumo	Iwate	Yakumo	Azuma
Waga kadłuba z wyposażeniem	t	3292	3258	3549	3383	3791	3665
	%	33,9	33,7	36,4	35,9	39,3	39,5
Opancerzenie	t	2699	2697	2632	2638	2585	2459
	%	27,8	27,9	27,7	28,0	26,8	26,5
Systemy okrętowe	t	466	464	466	462	424	427
	%	4,8	4,8	4,9	4,9	4,4	4,6
Uzbrojenie	t	1 214	1 218	1 226	1 225	926	919
	%	12,5	12,6	12,9	13,0	9,6	9,9
Siłownia	t	1437	1431	1121	1121	1322	1206
	%	14,7	14,8	11,8	11,9	13,7	13,0
Normalny zapas	t	602	599	599	584	598	603
	%	6,2	6,2	6,3	6,2	6,2	6,5
Wyporność normalna	t	9710	9667	9503	9423	9646	9278
	%	100	100	100	100	100	100



# „Asama” 1899

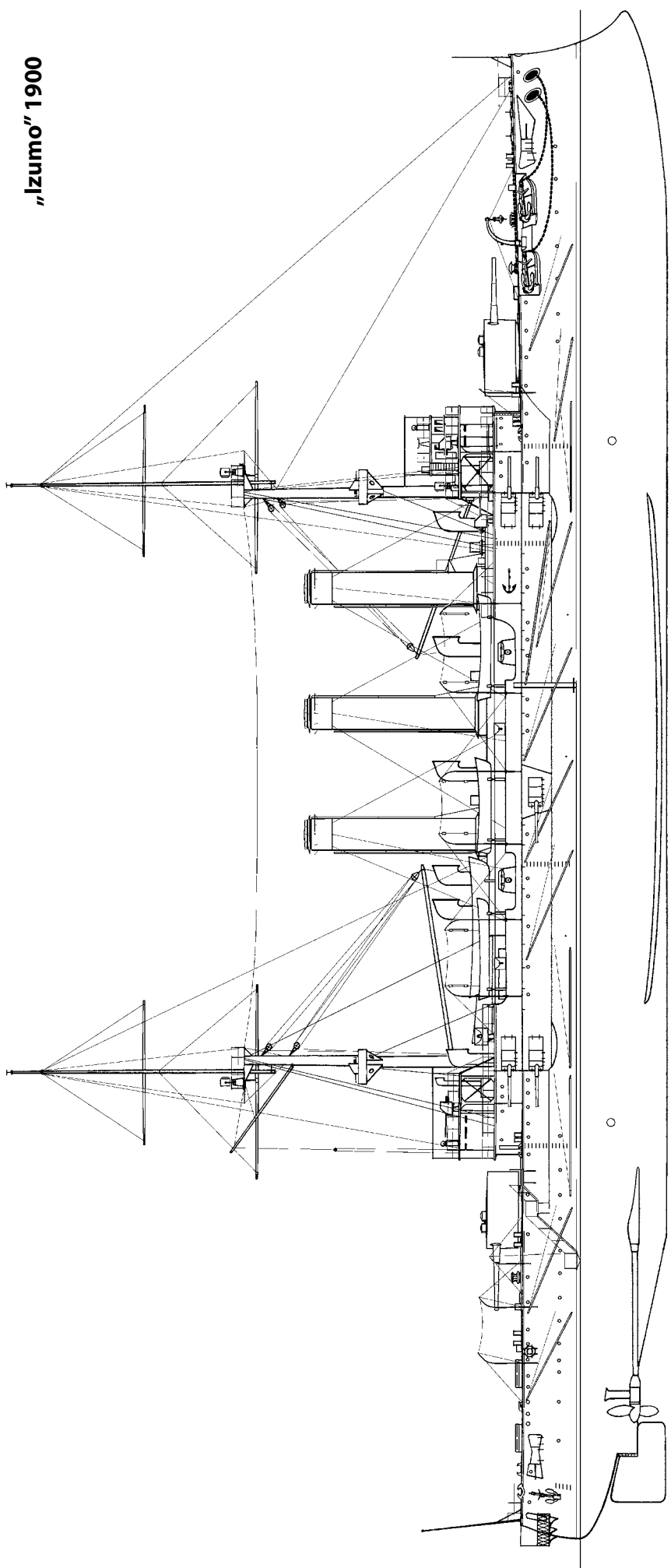


0 20 m  
1:500

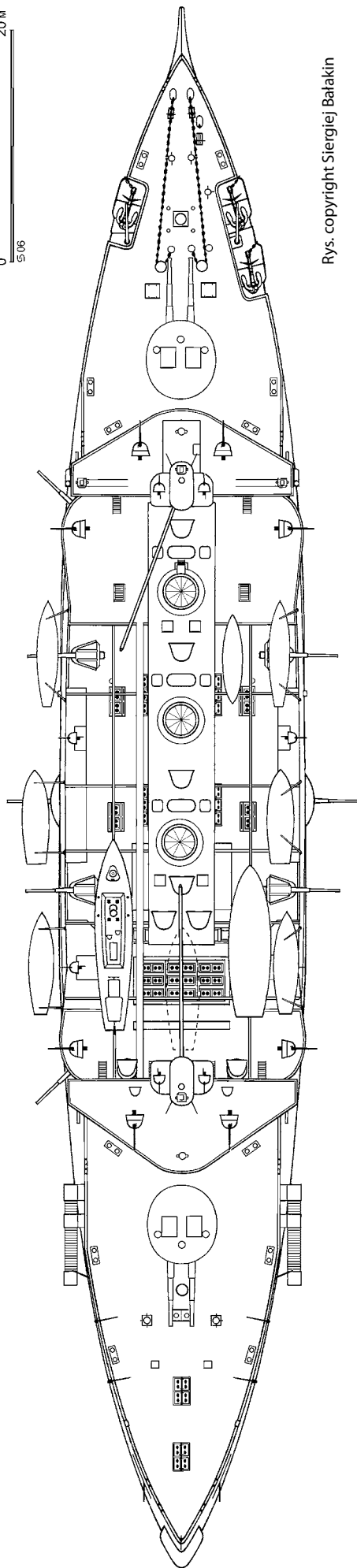


Rys. copyright Siergiej Balakin

# „Izumo” 1900

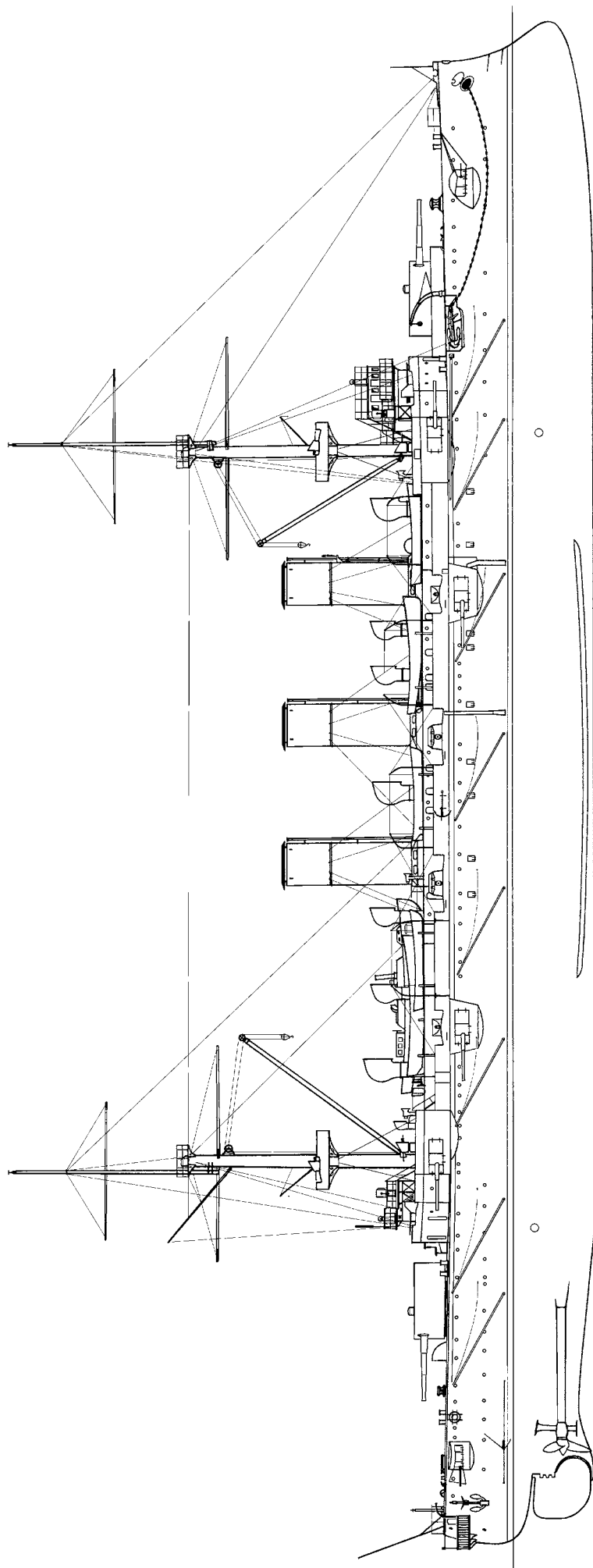


0 20 m  
506

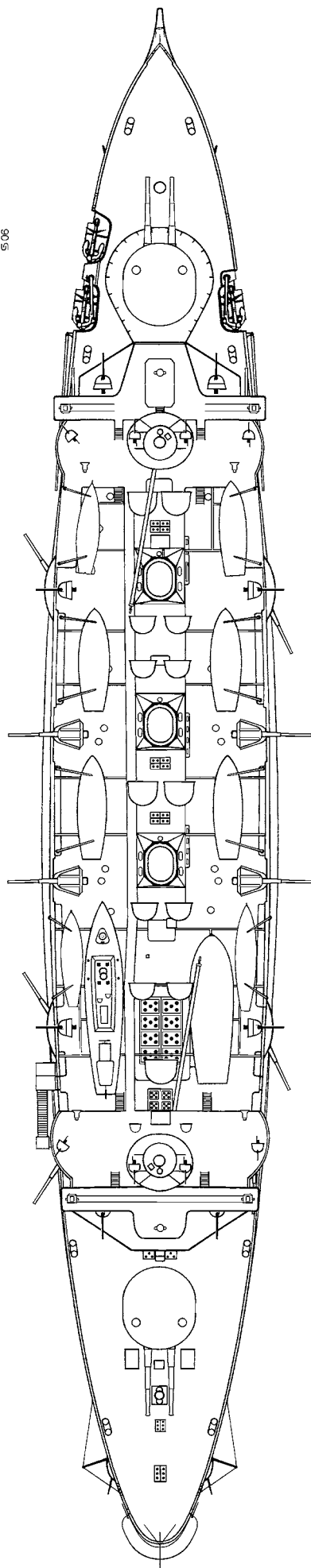


Rys. copyright Siergiej Balakin

# „Yakumo” 1900



0 5 06 20 m



Rys. copyright Siergiej Balakin



lej w kierunku dziobu i rufy w arkuszach poszycia stępki wykonano okrągłe otwory w celu zmniejszenia masy. Do stępki pionowej przy pomocy kątownika, przylegającego do jej dolnej krawędzi, dołączono stępkę poziomą, która na całej swej długości była dwuwarstwowa. Arkusze stali, stanowiące obie warstwy, połączone były ze sobą za pomocą specjalnych listew i nitów.

Podwójne dno o wysokości 0,91 m (3 stopy) rozciągało się od wręgi nr 73 do wręgi nr 169. Z boków dno ograniczane było przez wzdłużniki, znajdujące się nieco powyżej stępek przechyłowych. Cała przestrzeń międzydena podzielona była na 32 przedziały ciągłymi wręgami, ustawionymi z odstępem, co 3,66 m (12 stóp). Między nimi, co każde 0,61 m (2 stopy) ustawione były węzłówki. Dalej w kierunku dziobu do wręgi nr 31 i w kierunku rufy do wręgi nr 185 podwójne dno stanowiło nieprzepuszczającą wody podłogę komór amunicyjnych. W tym obrębie wręgi były wykonane z profilu w kształcie litery Z. Powyżej głównego pasa pancerna oraz między pokładem baterijnym a górnym odległości między wręgami zwiększono do 0,91 m (3 stóp).

W celu zmniejszenia masy kadłuba podpory podtrzymujące wszystkie pokłady wykonano ze specjalnego kątownego profilu stalowego. Pod pokładem pancernym rozmieszczano je z odstępem, co 2,44 m (8 stóp), a pod pokładem baterijnym, w obrębie cytadeli, co 1,22 m (4 stopy). W końcówkach kadłuba pod wszystkimi pokładami i platformami powyżej linii wodnej, z tym samym odstępem, natomiast pod górnym pokładem na całej jego długości odstęp między podporami wynosił 0,91 m (3 stopy).

W celu zmniejszenia przechyłów bocznych na krążownikach zamontowano stępki przechyłowe o szerokości 0,91 m (3 stopy).

Kadłub krążownika podzielony był 12 głównymi poprzecznymi grodziami, zamontowanymi na wręgach nr 2, nr 21, nr 31, nr 49, nr 63, nr 73, nr 99, nr 147, nr 169, nr 179 i nr 185. Ostatnia gródź na rufie znajdowała się 1,83 m (6 stóp) za rufową płaszczyzną pionową. Dodatkowo wewnętrzną przestrzeń kadłuba rozdzielały uzupełniające poprzeczne i wzdłużne grodzie wodoszczelne, pokłady i platformy, dzięki którym powstało łącznie 163 przedziały. *Izumo* posiadał ich 166, a dalsze 30 znajdowało się w przestrzeni międzydennej.

W odróżnieniu od pancerników typ *Asama* posiadał ciągły pokład pancerny – dziedziwo krążowników pancernopokładowych. Na okręcie znajdowały się łącznie 3 ciągle pokłady – górny, baterijny i obronny (pancerny), jednak tylko pierwszy z nich posiadał poszycie z teakowego drewna

o grubości 7,5 cm (3"). Pozostałe pokłady i platformy ze względów przeciwpożarowych pokryte były specjalną masą.

Kolejnym szczegółem, zapożyczonym z krążowników pancernopokładowych, był brak drugiej burty. Jej rolę wypełniała boczna przegroda, oddzielająca zasobnie węglowe od wewnętrznego poszycia, a opierająca się na wodoszczelnym wzdłużniku, który ograniczał przedziały podwójnego dna. Powstały w ten sposób wąski korytarz służył do kontroli kompletności poszycia, a w razie potrzeby mógł być wykorzystany w charakterze zapasowych zasobni węglowych.

Wysokość nawodnej burty przy wyporności normalnej wynosiła na dziobie ponad 6,2 m (20 stóp), na śródokręciu (nie uwzględniając fałszburty) – 4,3 m (14 stóp), a na rufie – 4,9 m (16 stóp). W rezultacie okręt był „mokry” i posiadał marną dzielność morską.

*Yakumo* zbudowano w Niemczech, zgodnie z przyjętymi w tym kraju normami technologicznymi. Kadłub niemal na całej długości posiadał podwójne dno i podwójne burty, dzięki czemu liczba przedziałów wodoszczelnych wzrosła do 247, choć w przestrzeni międzydennej nie było ich wiele więcej niż na *Asamie* – 38. Odstęp między wręgami, bez względu na ich lokalizację był taki sam i wynosił 1,2 m. To udoskonolenie spowodowało zwiększenie masy kadłuba o 400 t.

Ciekawe, że krążownik pancerny *Bogatyr*, budowany w tej samej stoczni Vulcan dla rosyjskiej floty, niemal powtarzał rozwiązania zastosowane w przypadku *Yakumo*. Aby zmieścić się w określonym przez rosyjskie ministerstwo marynarki, Niemcy poza zmniejszeniem szerokości kadłuba i rezygnacją z pancerna burtowego, musiała również usunąć z projektu podwójne burty w części dziobowej i rufowej.

### Opancerzenie

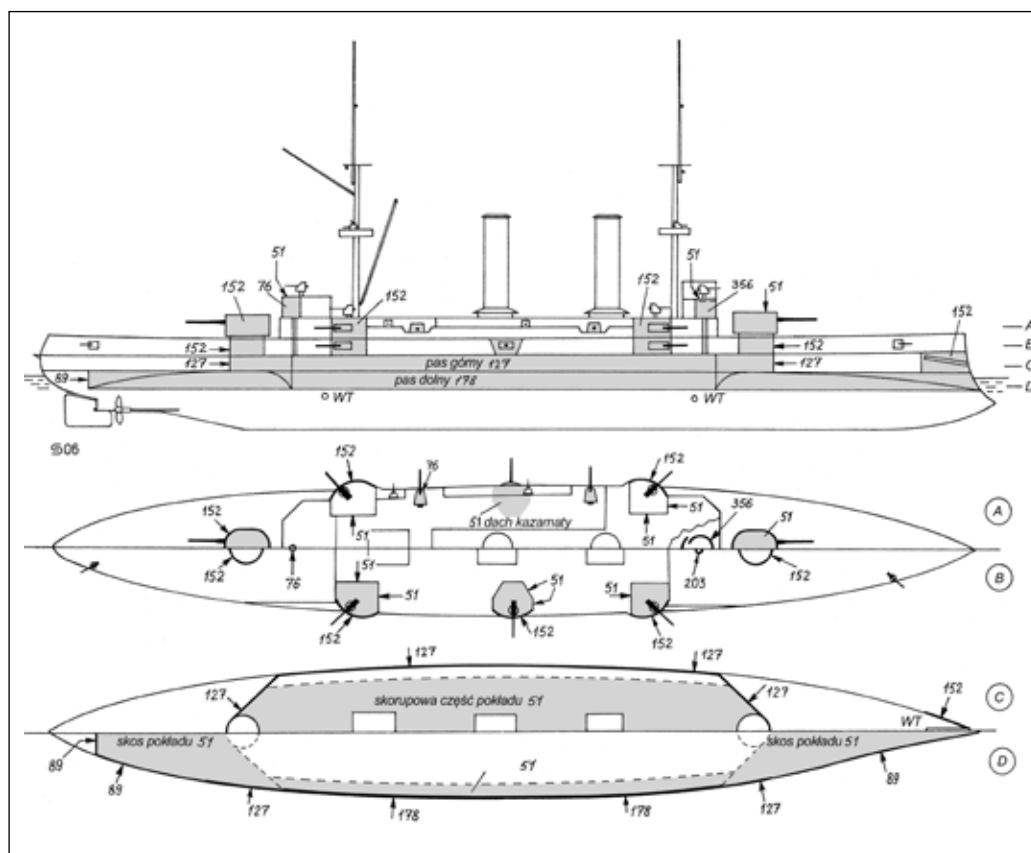
Z uwagi na fakt, że krążowniki pancerne od początku zamierzano wykorzystywać w szyku floty, otrzymały one bardzo silne, jak na jednostki tej klasy, opancerzenie. Opracowany przez Filipa Watta ostateczny wariant schematu opancerzenia *Asamy*, został później z niewielkimi zmianami zastosowany na 3 pierwszych japońskich pancernikach, budowanych zgodnie z wspomnianym programem.

Linie wodną okrętu ochraniał pas pancerny, rozpoczynający się od dziobnicy i kończący 6 stóp za rufową płaszczyzną pionową, gdzie zamykał ją pancerny trawers o grubości 89 mm. Pas pancerna miał długość 126,19 m (414 stóp) i wysokość 2,13 m (7 stóp), z których 5 znajdowało się poniżej lustra wody. Grubość tego pasa zmniejszała się od śródokręcia ku dziobowi i rufie.

Na śródokręciu odcinek o długości 62,18 m (204 stopy) chroniący przedziały kotłowni i maszynowni, podwodnych wyrzutni torpedowych i część komór amunicyjnych, został wykonany z płyt pancernych o grubości 178 mm. Dalej w kierunku dziobu i rufy płyty o grubości 127 mm zapewniały ochronę pozostałym komorom amunicyjnym, powodując, że łączna długość odcinka „grubego” pancerna wynosiła 86,56 m (284 stopy). Dalej aż do stewy dziobowej i rufowego trawersu grubość płyt pancernych wynosiła 89 mm. W odróżnieniu od grubszych partii pancerna, te płyty umocowano bezpośrednio na poszyciu burty, bez podkładki z drewna teakowego.

Nad głównym pasem pancerna przebiegał pas górny, składający się z płyt o grubości 127 mm. Jego długość wynosiła 65,23 m (214 stóp), a wysokość na śródokręciu 1,53 m (5 stóp). Od dziobu i rufy pas zamykały poprzeczne pancerne grodzie – trawersy, biegnące pod kątem do osi symetrii okrętu i płynnie „opływające” podstawy wież artyleryjskich głównego kalibru. Długość powstałej w ten sposób górnej cytadeli wynosiła w osi symetrii jednostki 76,2 m (250 stóp). Cytadela służyła, przede wszystkim do zabezpieczenia całości nawodnej burty. W przeciwnym razie przy niewielkim nawet przechyle przebicia kadłuba, znajdujące się nieco powyżej głównego pasa, schodziły pod wodę, zagrażając jednostce utratą stateczności i pływerności. Poza tym, pancerny cytadeli był jedyną ochroną przestrzeni między pokładami pancernym a baterijnym, chroniącą podajniki amunicji i podstawy wież artyleryjskich głównego kalibru. Z uwagi na to, że pokład ochronny – pancerny obniżał się ku dziobowi i rufie, wysokość grodzi – trawersów zwiększała się stopniowo. W miejscu, trawersy okręzały podstawy wież dział głównego kalibru, wysokość płyt o grubości 127 mm wynosiła 3,05 m (10 stóp). Pod osłoną pancerna cytadeli umieszczono również prądnice, dla których nie znalazło się już miejsce pod pokładem pancernym.

Pionową ochronę w linii wodnej wzmacniały dodatkowo 51 mm skosy pokładu ochronnego, które schodziły na 1,53 m (5 stóp) poniżej lustra wody i służyły jako podparcie dla płyt pancerna burtowego (z pancerniej platformy brytyjczy budowniczowie zrezygnowali z uwagi na oszczędności wagowe już przy projektowaniu *Majestica*). Pozioma część tego pokładu, również o grubości 51 mm, przebiegała na wysokości 0,61 m (2 stóp) ponad linią wodną jedynie nad przedziałami maszynowni i kotłowni. Dalej w kierunku dziobnicy i stewy rufowej pokład schodził płynnie do po-



Schemat opancerzenia Asama.

Rys. Siergiej Bałakin

ziomu dolnej krawędzi pasa pancerza burtownego. Tym sposobem na dziobie i rufie pokład ochronny znajdował się poniżej lustra wody, co czyniło go odpornym na nieprzyjacielskie pociski. Poza tym, zmniejszenie wysokości skosów pozwoliło w istotny sposób ograniczyć wagę poziomej ochrony. Z drugiego pokładu pancernego, przykrywającego górną cytadelę, przewidywanego przez jeden z ostatnich projektów, zrezygnowano z uwagi na ograniczenia wyporności jednostek.

Dwudziałowe wieże artyleryjskie głównego kalibru ochraniały płyty o grubości 152 mm. Miały one wysokość 2,72 m i były ustawione bezpośrednio na stałowej koszulce, bowiem z drewnianego podkładu zrezygnowano w celu oszczędności wagowych. Lekko wypukły dach wież wykonano ze stali niklowej o grubości 25,4 mm (1"). Do obserwacji pola walki 2 celowniczych i d-ca wieży otrzymali specjalne kołpaki obserwacyjne o 51 mm ściankach pionowych i 25 mm przesuwym dachu. Średnica barbety, którą chroniły płyty o grubości 152 mm, wynosiła 5,03 m, a w jej wnętrzu mieściła się bieżnia rolkowa i sztyb do podawania amunicji, między pokładami górnym a bateryjnym. Poniżej, aż do pokładu pancernego, jak już zaznaczyliśmy, ani podstawa wieży, ani podajniki amunicji, nie posiadały żadnej ochrony

pancernej, poza 127 mm płytami trawersów górnej cytadeli.

Pojawienie się w ostatecznym projekcie pomocniczej baterii, składającej się z 14 dział kal. 152 mm, spowodowało, że problem ich adekwatnej ochrony w ramach ograniczonej wyporności, był praktycznie nie do rozwiązania. Mimo wszystkich wysiłków, Watts zdołał zapewnić niezawodną pancerną ochronę jedynie 10 dział kal. 152 mm. W tym celu na długości okrętu trzeba było rozmieścić zamiast 8 indywidualnych 4 dwukondygnacyjne kazamaty, co pozwoliło oszczędzić nie tylko na wadze dachu dolnej kondygnacji i pancernych szybów do podawania amunicji, ale także wpisać wszystkie 14 dział w stare gabaryty cytadeli, przewidzianej raptem na 10 dział. Jednak nic z darmo. Ceną za zwiększenie siły ognia była możliwość utraty w przypadku jednego celnego trafienia od razu 2 dział kal. 152 mm (dolnego i górnego piętra), do czego doszło na *Iwate* w bitwie pod Ulsan. Tym nie mniej jednak, pomocnicza bateria na *Asamie* była chroniona znacznie lepiej, niż na najpotężniejszych w tym momencie japońskich okrętach – pancernikach *Fuji* i *Yashima*.

10 dział kal. 152 mm rozmieszczono w kazamatkach – 2 w indywidualnych na pokładzie bateryjnym oraz 8 w dwukondygnacyjnych. Indywidualne kazamaty praktycznie niczym nie różniły się od za-

instalowanych na *Fuji*. Tworzyły je 2 płyty pancerne grubości 152 mm o długości 3,96 m i wysokości 2,13 m. Połączenie tych płyt w płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez centralną oś działa. Same płyty były nie tylko wygięte w kształcie kazamaty, lecz ich część, która powinna być wycięta na stworzenie furty działowej, została zagięta do wnętrza, tak, że uzyskano dodatkową ochronę nad tarczą działa. Z boku i od tyłu kazamatę chronił pancerz o grubości 51 mm. Podłogę i dach wykonano z arkuszy 25 mm stali niklowej. Konstrukcyjnie kazamata dwukondygnacyjna stanowiła parę indywidualnych, postawionych jedna na drugiej. Jedyna różnica polegała na tym, że dach dolnej stanowił jednocześnie podłogę – pokład górnej. Przy

czym dolna kazamata znajdowała się na pokładzie bateryjnym, a górna – kondygnację wyżej, to znaczy na górnym pokładzie. Kolejne 4 działa kal. 152 mm, osłonięte były jedynie skrzynkowymi tarczami przeciwdziałkowymi (grubość arkuszy czołowych – 76 mm, a bocznych – 31,75 mm). Ustawiono je na górnym pokładzie między kazamatami dział kal. 152 mm.

Dziobowa wyrzutnia torpedowa otrzymała lokalną ochronę w postaci płyt 152 mm. Długość ochrony wynosiła 7,01 m (23 stopy), a wysokość 2,74 m (9 stóp). W ten sposób nawodna burta na dziobie, w miejscu podlegającemu najsilniejszemu zalewaniu przy dużej prędkości, posiadała ochronę przed nieprzyjacielskimi pociskami praktycznie do połowy swej wysokości.

Zgodnie z tradycją brytyjskich konstruktorów pomieszczenie, w którym w czasie walki znajdowało się dowództwo, ochraniało przez najgrubszy pionowy pancerz. Grubość płyt, które ochraniały dziobowe stanowisko dowodzenia, osiągała niewyobrażalną (zwłaszcza na okręcie, przy budowie którego oszczędzano każdą tonę) wielkość 356 mm (14"). Przy tym dach stanowiska, wykonany ze stali o grubości zaledwie 25,4 mm (1") nie zapewniał ochrony nawet przed pociskami artylerii średniego kalibru, posiadającymi większy kąt padania. Takie rozmieszczenie opancerze-

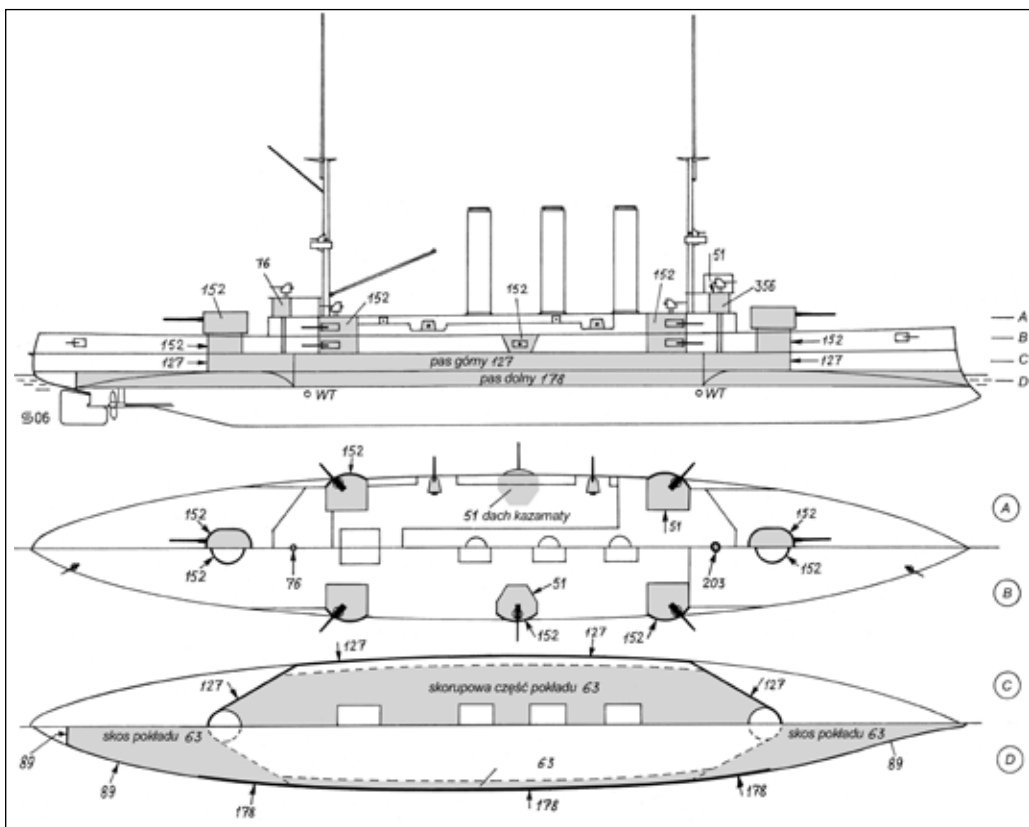
nia odzwierciedlało panującą w tym czasie taktykę: wszystkie bez wyjątku floty zamierzały prowadzić bój na małych i średnich dystansach. Od dna stanowiska dowodzenia w dół do pokładu ochronnego – pancernego, przebiegała rura komunikacyjna wykonana z 203 mm stali nikłowej, w której znajdował się transmisja kierowania sterem, rury głosowe i kable telegrafów maszynowych. Zapasowe stanowisko dowodzenia, chronione przez płyty o grubości 76 mm, znajdowało się na nadbudówce rufowej. Podobnie jak główne dziobowe stanowisko grubość dachu wynosiła 25,4 mm, zaś rurę komunikacyjną chroniły płyty ze stali nikłowej o grubości 76 mm.

Pokład ochronny – pancerny, dachy kazamat i stanowiska dowodzenia wykonano z miękkiej odpornej na pęknięcia stali. Płyty pancerza o grubości 89 mm (3,5”) i mniejszej wykonano ze stali nikłowej. Ta sama stal, hartowana metodą Harveya była wykorzystywana do produkcji pancerza o grubości większej niż 89 mm.

Druga para krążowników, zamówiona również w firmie Armstrong, posiadała opancerzenie bardzo podobne do *Asamy* i *Tokiwę*, co raczej nie budzi żadnych wątpliwości. Jak już wspominaliśmy do ich opancerzenia wprowadzono jednak szereg istotnych zmian. Długość grubej części pasa pancerza zmniejszono z 84,13 m (284 stóp) do 84,13 m (276 stóp), z uwagi na zwiększenie szerokości kadłuba, co pozwoliło na lepsze rozmieszczenie komór amunicyjnych. W tym przypadku jed-

nak cały ten odcinek pasa pancerza burtoowego był wykonany z płyt o grubości 178 mm (7”). Tak jak u poprzedników, ponad

lustro wody wystawało jedynie 0,61 m (2 stopy) pancerza, zaś pozostała część znajdowała się poniżej linii wodnej. Do koń-

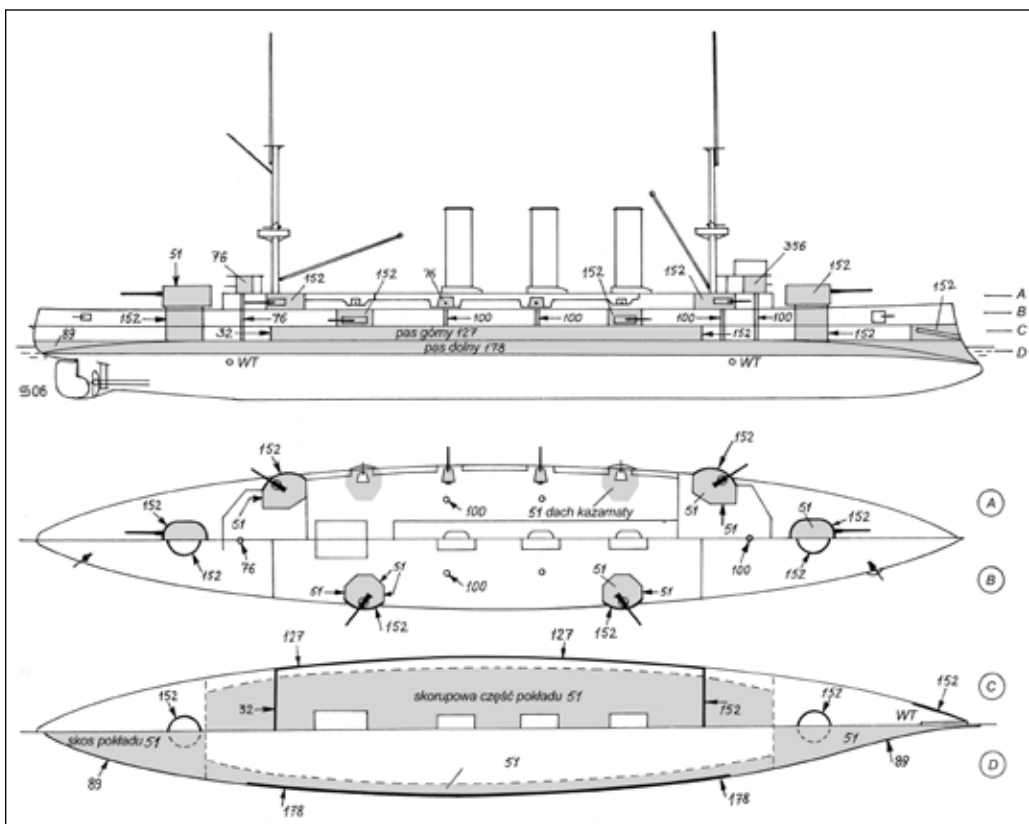


Schemat opancerzenia Iwate.

Rys. Siergiej Bałakin

Schemat opancerzenia Yakumo.

Rys. Siergiej Bałakin



ców kadłuba grubość pancerza wynosiła 89 mm. W odległości 1,83 m (6 stóp) za rurową płaszczyzną pionową główny pas opancerzenia był zamykany przez pancerny trawers o tej samej grubości. W porównaniu z *Asamą* łączna długość pasa pancerza burtoowego uległa skróceniu o 2,44 m (8 stóp).

Drugi 127 mm pas pancerza skrócono na burtach jeszcze bardziej do 53,34 m (175 stóp) na *Izumo* i 51,21 m (168 stóp) na *Iwate*. Za to znacznie przedłużono pancerne trawersy, idące pod kątem do osi symetrii jednostki, tak, że całkowita długość cytadeli wzrosła do 79,25 m (260 stóp). Jak już zaznaczono wyżej, jeszcze na etapie projektowania zrezygnowano z dziobowej wyrzutni torpedowej wraz z lokalną ochroną. Ta decyzja wraz ze skróceniem długości pasu pancerza i obniżeniem masy układu napędowego, pozwoliła mimo osłabienia ochrony pionowej, nieznacznie zwiększyć grubość pokładu pancernego. Na całej swej długości miał on teraz grubość 63,5 mm (2,5"), zarówno na skosach jak i części poziomej. Pozostała część opancerzenia w pełni odpowiadała *Asamie*, z tą jedynie różnicą, że płyty pancerne hartowane metodą Harveya, zastąpiono bardziej wytrzymałymi Kruppa. Do ochrony pokładu, dachów kazamat, wież i stanowisk dowodzenia wykorzystano „ekstra miękka” stal niklową. Jednak pancerz o grubości mniejszej niż 127 mm nadal pozostawał ze stali niklowej.

Krażowniki budowane we francuskich

i niemieckich stoczniach pod względem schematu opancerzenia bardziej przypominały rozwiązania wstępnego projektu *Asamy* z roku 1896, choć w części wykonane zgodnie z tradycją lokalnych szkół budownictwa okrętowego. Przykładowo, główny pas pancerny *Yakumo* rozciągał się od dziobnicy do tylnicy i na całą długość miał wysokość 2,15 m. Przy normalnym zanurzeniu ponad lustrem wody znajdowało się 0,6 m pancera. W centralnej części okrętu, na odcinku 68,4 m, pas stanowiły płyty o grubości 178 mm. Dalej w kierunku dziobu i rufy, podobnie jak w drugiej parze krążowników brytyjskiej produkcji, jego grubość wynosiła 89 mm. Nad głównym pasem, przebiegał 127 mm pas górny. Jego długość wynosiła 61,6 m, a wysokość – 2,4 m. Końce tego pasa zamykały płaskie trawersy, tworząc cytadelę górną. Grubość dziobowego trawersu wynosiła 152 mm, a rufowego – raptem 32 mm.

Wieża artylerii głównego kalibru i ich barbety na całej przestrzeni od pokładu ochronnego do górnego, zabezpieczono płytami o grubości 152 mm, bowiem nie dochodziła do nich górna cytadela. Identyczny pancerz przykrywał kazamaty od strony burty. Z boków i tyłów chroniły je 51 mm przegrody wykonane ze stali okrętowej. Ponieważ 8 z 12 dział kal. 152 mm (4 w indywidualnych kazamatach i 4 za skrzynkowymi tarczami przeciwdziałkowymi) umieszczono na pokładzie gór-

nym, amunicję do nich dostarczano specjalnymi szybami, wykonanymi z 100 mm pancierza.

Identyczną ochronę otrzymała rura komunikacyjna, biegnąca z dziobowego stanowiska dowodzenia do pokładu pancernego. Samo stanowisko dowodzenia ochraniały 356 mm płyty ze stali Kruppa, a jego dach 25,4 mm warstwa stali okrętowej. Zapasowe stanowisko dowodzenia, znajdujące się w rufowej nadbudówce, posiadało 76 mm ściany i 25 mm dach. Jego rurę komunikacyjną zabezpieczał 76 mm pancierz.

Dziobowa nawodna wyrzutnia torpedowa otrzymała ochronę o wysokości 2,85 m i długości 6,55 m, wykonaną z 152 mm pancernych płyt.

Pokład pancerny na całej długości miał grubość 51 mm, zarówno w części poziomej jak i na skosach. W odróżnieniu od *Asamy*, na *Yakumo* pokład przebiegał równolegle do linii wodnej, tak, że jego część pozioma znajdowała się na wysokości 0,6 m na znacznie większej długości. Skosy pokładu pancernego dochodziły do dolnej krawędzi pasa, wzmacniając tym samym ochronę w linii wodnej.

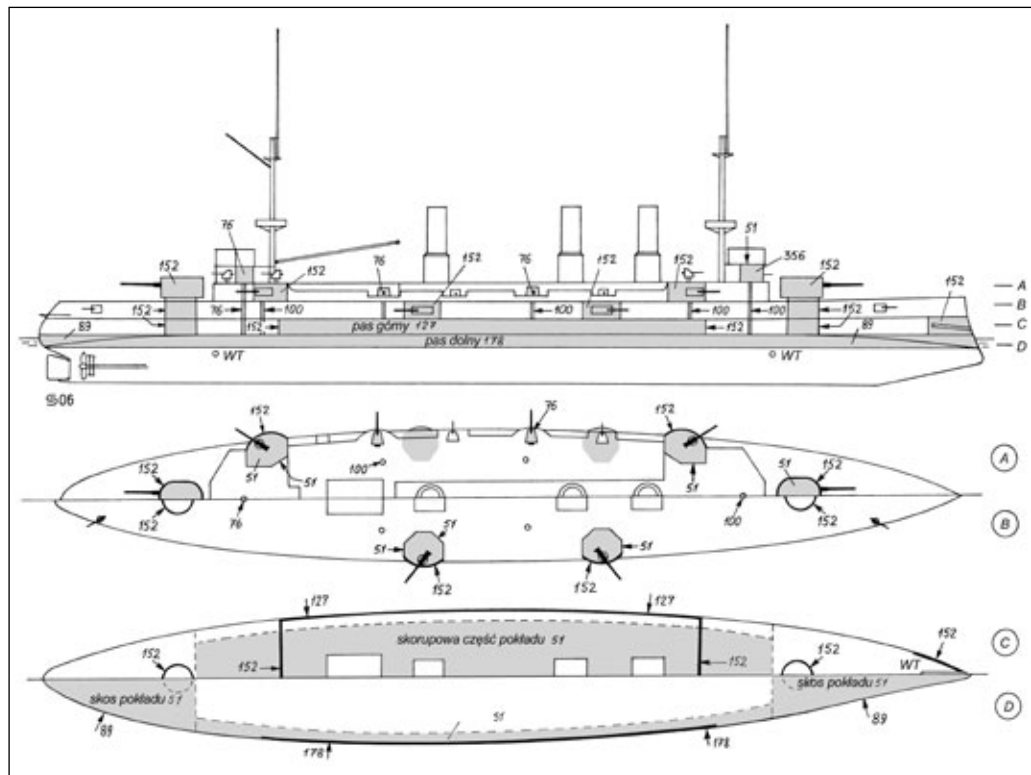
W celu podniesienia odporności na pociski wszystkie grube płyty wykonane były z pancerza hartowanego metodą Kruppa, a cienkie (mniej niż 127 mm) ze stali niklowej. Pokład ochronny oraz dachy wież artylerii głównego kalibru wykonano z „ekstra miękkiej” stali o zwiększonej zawartości niklu.

*Azuma* różnił się od *Yakumo* jedynie w detalach. Gruba część głównego pasa pancerza była o 4,4 m krótsza, a część 127 mm na odwrót, o 2,4 m dłuższa. Jednak ten ostatni pas miał taką szerokość jak brytyjskie okręty na śródkręciu. W rezultacie krążownik francuskiej budowy miał równe dziobowe i rufowe pancerne trawersy o grubości 152 mm. Choć autorom nie udało się znaleźć dostatecznie wiernego opisu opancerzenia *Azumy*, można przypuszczać, że na tym wyczerpywała się lista istotnych różnic.

(ciąg dalszy nastąpi)

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

Schemat opancerzenia *Azuma*.



Rys. Siergiej Bałakin



## Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej<sup>1</sup>

يادگار ملت

Kontrtorpedowiec *Yadigâr-ı Millet* na pocztówce wydanej przez Osmanlı Donanma Cemiyeti.

Fot. zbiory autora

W pierwszym dziesięcioleciu XX w., kiedy w większości krajów świata patriotyzm rozumiany był niemal wyłącznie jako gotowość do oddania życia za ojczyznę, w Imperium Osmańskim wraz z przywracaniem swobód obywatelskich wiążącym się z wprowadzeniem II Monarchii Konstytucyjnej<sup>2</sup>, masowo powstawać zaczęły różnego rodzaju stowarzyszenia, z których część postawiła sobie za cel promowanie postaw patriotycznych nie znanych do tej pory wśród poddanych sułtana.

Jedną z takich organizacji było Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej oficjalnie zarejestrowane 19 lipca 1909 pod nazwą „Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti”. Czas pokazał jednak, że tak długa nazwa jest niepraktyczna, więc 17 lutego 1913 wprowadzono jej uproszczoną formę „Osmanlı Donanma Cemiyeti” (wymowa: osmanly donanma džemijeti). Początkowo statutowym celem stowarzyszenia było pobudzenie społeczeństwa do ofiarności na rzecz floty osmańskiej poprzez wpłacanie dobrowolnych datków. Wraz ze zbliżaniem się pierwszej wojny światowej można już było jednak mówić o zawołowanej formie podatku, gdyż – jeśli nie dla wszystkich obywateli, to przynajmniej dla przedstawicieli szeroko pojętego sektora publicznego oraz handlowców i rzemieślników – określano minimalne kwoty, jakie powinni byli odprowadzać co miesiąc ze swoich wy-

grodeń czy dochodów. O ile więc sama forma pozyskiwania środków była dyskusyjna, o tyle nikt z mieszkańców imperium nie negował faktu, że potrzeby marynarki osmańskiej były rzeczywiście ogromne.

W epoce sułtana Abdulaziza (1861-1876), Turcja była trzecią potęgą morską świata, a drugą w basenie Morza Śródziemnego. Jednakże już za czasów Abdülhamida II (1876-1909) jej flota straciła całkowicie na znaczeniu, stając się bezużyteczną nawet w konfrontacji z Grecją. Do takiego stanu rzeczy doprowadziły dwa główne czynniki: Po pierwsze, Abdulaziz rozbudowywał osmańską marynarkę wojenną nie licząc się z możliwościami finansowymi kraju, a co za tym idzie, zaciągając ogromne kredyty zagraniczne. Po drugie, znacznie bardziej troszcząc się o budżet państwa Abdülhamid II stanął już na początku swego 33-letniego panowania przed dramatycznym wyborem: czy nadal zadłużać kraj po to, by jego flota dotrzymywała kroku bardzo dynamicznie rozwijającym się siłom morskim innych krajów (a pamiętajmy, że był to okres masowego wprowadzania napędu parowego i pojawiania się pierwszych pancerników), czy też odbudować siły lądowe, które po sromotnej klęsce w wojnie z Rosją w latach 1877-78 znalazły się w tak dramatycznym stanie, że nie dawały gwarancji utrzymania integralności terytorialnej imperium, zwłaszcza w rejonie Bałkanów? W obliczu szybkiego kurczenia się posia-

dłości europejskich sułtan wybrał oczywiście ratowanie wojsk lądowych, skazując z konieczności flotę na niemal całkowitą degradację.

II Monarchia Konstytucyjna odziedziczyła więc rdzewiejące w Złotym Rogu bardzo już wówczas przestarzałe okręty z czasów Abdulaziza oraz ich załogi prezentujące niemal zerowy poziom wyszkolenia. Wydarzenia na arenie międzynarodowej (także te z udziałem Turcji), jakie miały miejsce podczas panowania Abdülhamida II dowiodły jednocześnie, że Imperium Osmańskie – mając takie, a nie inne położenie geograficzne – nie może sobie niestety pozwolić na nieposiadanie floty, której potencjał nie byłby chociaż równoważny z tym, jakim dysponowali najbliżsi sąsiedzi. Było jednak oczywiste, że kraju nadal nie stać na odbudowę marynarki wojennej z własnych środków budżetowych. Paradoksalnie pomysłu na wybrnięcie z tego problemu dostarczył jeden z największych wrogów Turcji – Grecja. Jak donosiła stambulska prasa: „*rząd Grecji przy okazałej pomocy finansowej*

1. Niniejszy artykuł powstał w oparciu o referat pt. „Patriotyzm wyprzedzający epokę: Osmański Donanma Cemiyeti”, wygłoszony przez autora podczas IV Ogólnopolskiej Konferencji Turkologicznej w Poznaniu w dniach 7-8 października 2010.

2. Do wprowadzenia II Monarchii Konstytucyjnej doszło 23 lipca 1908 w wyniku tzw. „rewolucji młodoturckiej” zainicjowanej przez oficerów 3. Armii działających w tajnym Komitecie Jedności i Postępu.





Na początku XX w. fregata pancerna *İclaliye* była już tylko żalosnym świadkiem dawnej świetności floty osmańskiej.

Fot. zbiory autora

ze strony bardzo bogatego Greka Georgiosa Averofa zakupił najnowocześniejszy i znacznie potężniejszy od włoskich krążownik<sup>3</sup>. Okręt ten ma wyporność 10 000 ton, jest bardzo szybki i posiada ogromną siłę ognia. Taki krążownik odpowiada trzem do pięciu [naszych] pancerników<sup>4</sup>. Natchnięty tym przykładem turecki han-

dlowiec Yağcızade Şefik Bey czym prędzej nie tylko założył Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej, ale też jako pierwszy dokonał na jego konto znacznej wpłaty w postaci całości dochodów ze swojego sklepu w Balkapan Hanı. O dziwo, w ślad za nim szybko podążyli inni przedstawiciele bardzo już wówczas zubożałego i po-

3. Averof wyłożył 280 000 funtów szterlingów, a rząd Grecji 680 000 (Mim Kemal Öke, Erol Mütercimler, *Sultan Osman*, „E” Yayınları, İstanbul 1991, s. 48).

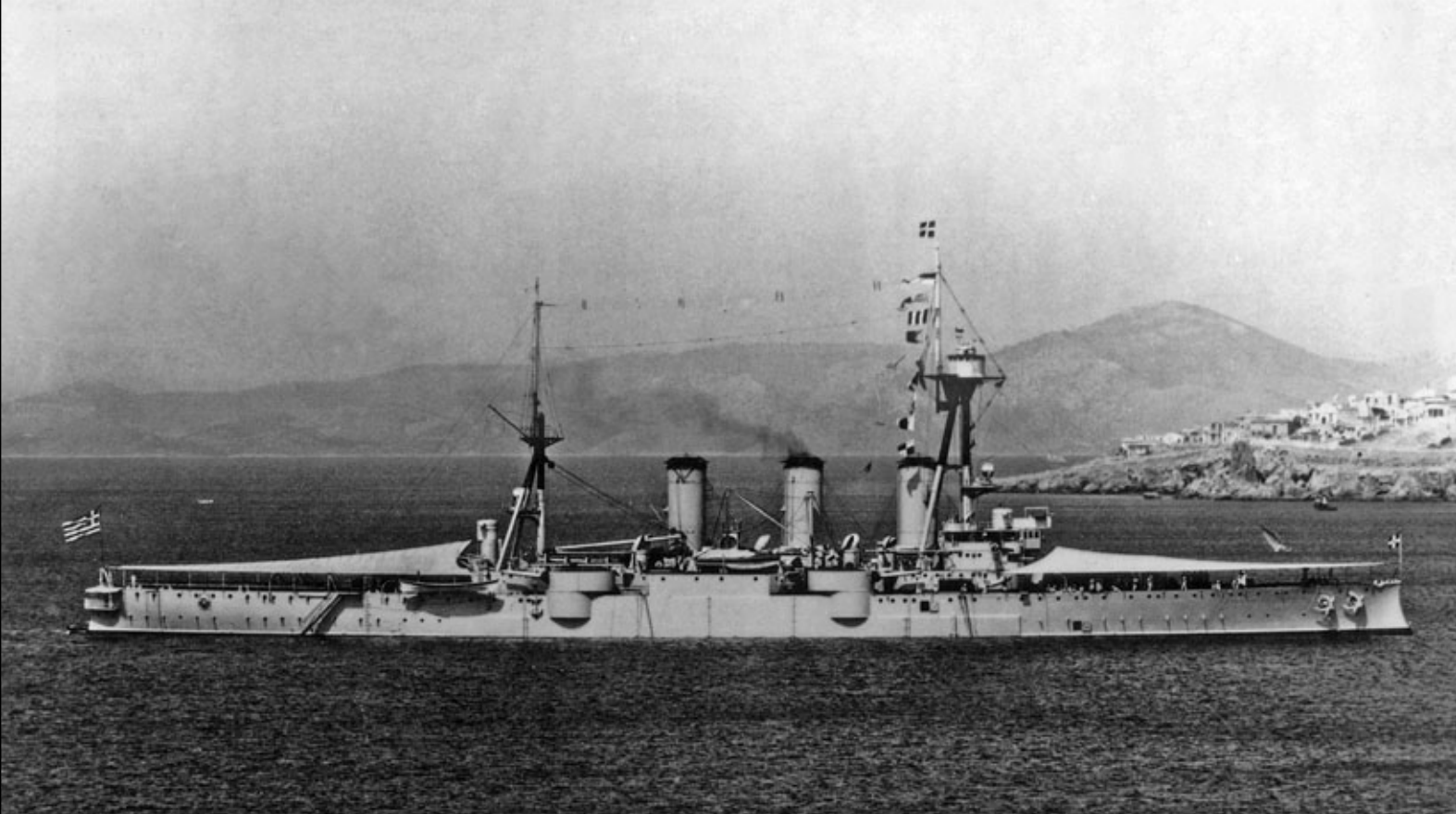
4. Cyt. za: İbrahim Refik, *Sultan Osman'ın Hazin Dramı*, [w:] „Sızıntı”, Yıl: 13, Sayı: 152, Eylül 1991, s. 2. Podstawowe dane techniczne *Georgiosa Averofa*: wyporność 9958 t, prędkość 22,5 węzła (podczas prób), zasięg 7125 Mm (przy prędkości 10 węzłów), uzbrojenie: 4 x 234 L/45, 8 x 190 L/45, 16 x 76 mm, 2 x 47 mm, 3 WT kal. 457 mm; załoga 670 ludzi.

Abdülhamidowska propaganda starała się za wszelką cenę utrzymać świat w przekonaniu, że Turcja nadal dysponuje silną flotą. Konstrukcja i uzbrojenie pancernika *Mesudiye* nie pozostawiały jednak złudzeń.

Fot. zbiory autora







Grecki krążownik pancerny *Georgios Averof*, fotografia z okresu późniejszego.

Fot. zbiory autora

dzielonego społeczeństwa osmańskiego<sup>5</sup>. Na rachunku bankowym stowarzyszenia szybko przyrastały środki. Niemal we wszystkich zakątkach Imperium Osmańskiego, jak grzyby po deszczu, tworzyły się kolejne filie 'cemiyetu'<sup>6</sup>. Jego przedstawicielstwa powstały nawet w Berlinie i Paryżu.

Formy pozyskiwania środków na szkolenie załóg, a przede wszystkim na zakup nowych okrętów były różne – od zbierania przysłowiowego „wdowiego grosza” do

specjalnych skarbonek noszonych przez ulicznych kwestarzy, poprzez przyjmowanie za pokwitowaniem większych darowizn pieniężnych od bardziej zamożnych obywateli do sprzedaży pamiątkowych gadżetów i pocztówek, czy nawet prowadzenia działalności kulturalnej przez funkcjonującą w latach 1913-1915 grupę teatralną „Osmanlı Donanma Cemiyeti Heyet-i Temsiliyesi”<sup>7</sup>. Odrębną, niezwykle ważną część aktywności stowarzyszenia stanowiło wydawanie (od marca 1910

do marca 1919 r.) miesięcznika, a od 1914 r. tygodnika „Donanma”, w którym nie tylko informowano czytelników o bieżących sprawach organizacji, ale także edukowano ich w zakresie szeroko pojętych spraw wojenno-morskich, patriotyzmu, czy nawet praw kobiet.

Ofiarność społeczeństwa szybko przerosła oczekiwania nie tylko założycieli stowarzyszenia, ale nawet samego sultana Mehmeda V Reşada (1909-1918), który objąwszy organizację swoim patronatem sam nie pożałował grosza z prywatnej kieszy, a w celu uhonorowania najbar-

Zarząd oddziału Osmanlı Donanma Cemiyeti w Bursie.

Fot. „Donanma”



5. Do zarządów regionalnych komórek stowarzyszenia wybierano przedstawicieli wszystkich instytucji, organizacji i związków (w tym wyznaniowych), działających na danym terenie. W efekcie, w dobie wojen bałkańskich, nasilających się aktów terroru ormiańskiego i coraz brutalniejszego ich zwalczania przez państwo, w ramach jednej instytucji przedstawiciele administracji państwowej i duchowni muzułmańscy współdziałali dla dobra osmańskiej floty z Grekami i Ormianami. Podkreślić jednak należy, że ci ostatni stanowili wśród członków stowarzyszenia dość skromny odsetek (por.: Nurşen Gök, *Donanma Cemiyeti'nin Anadolu'da Örgütlenmesine İlişkin Gözlemler*, [w:] Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 43, Ankara 2008, s. 83).

6. Już w pierwszym roku funkcjonowania organizacji powstało ich aż 122, a po dwóch latach 331 (*ibid.*, s. 80).

7. Grupa powstała z inicjatywy ówczesnego prezesa stowarzyszenia, Ziya Beja, który był jednocześnie wykładcą literatury w Akademii Wojskowej Harbiye. Dyrektorem generalnym grupy był Mardiros Minakyan (1839-1920). Na czele sekcji dramatycznej stał Nurettin Şefkati, a komediowej Ahmet Fehim (1856-1930). Aktorem, wśród których znaleźli się czołowi przedstawiciele scen stambulskich (nie wyłączając najbardziej utytułowanych artystek kabaretu „kanto”) swych desek użyczył Teatr Narodowy w Şehzadebaşı ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Osmanlı\\_Donanma\\_Cemiyeti\\_Heyet-i\\_Temsiliyesi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Osmanlı_Donanma_Cemiyeti_Heyet-i_Temsiliyesi)).





Zarząd oddziału Osmanlı Donanma Cemiyeti w Trypolisie libijskim.

Fot. „Donanma”

dziej szczodrych darczyńców ustanowił medal „Donanma İlane Madalyası”<sup>8</sup>. Na łamach „Donanmy” pisano nie tylko o najznamienitszych dobroczyńcach, ale także o tych, którzy dokonywali najmniejszych, najbardziej wzruszających wpłat<sup>9</sup>. Przykłady te szybko znajdowały naśladowców. Wkrótce powszechnym stało się spieniężanie posagów przez panny młode i przekazywanie całości uzyskanych środków na rzecz stowarzyszenia. Szkoły dla dziewcząt

organizować zaczęły aukcje własnych wyrobów rękodzielniczych... Urzędnicy państwowi, od których zarząd ‘cemiyetu’ oczekiwał szczególnej ofiarności ulegali presji społecznej i częstokroć dokonywali wpłat kilkudziesięciokrotnie przewyższających miesięczne zobowiązania określone przez stowarzyszenie w oparciu o wysokość ich poborów<sup>10</sup>. W 1913 r. nie dano im już jednak wyboru, zmuszając specjalnym rozporządzeniem do przekazania – w dwunastu

miesięcznych ratach – całości grudniowego wynagrodzenia<sup>11</sup>. Ubezpieczonolniony został też przebywający wówczas na wygnaniu w Salonikach sułtan Abdülhamid II, który na wniosek stowarzyszenia musiał przekazać mu wszystkie prywatne kosztowności<sup>12</sup>.

Za zebraną do 1910 r. łączną kwotę 1 070 000 sztuk złota (altın) Imperium Osmańskie zakupiło dwa bliźniacze, wycofane już przez Niemców z eksploatacji pancerniki typu „Brandenburg”, którym nada-

8. W swej działalności Osmanlı Donanma Cemiyeti mogło też liczyć na organizacyjne i ideowe wsparcie ze strony ministerstw floty i spraw wewnętrznych, lokalnych komórek Komitetu Jedności i Postępu oraz wielu parlamentarzystów. Stanford Shaw twierdzi, że stowarzyszenie tylko z nazwy było organizacją prywatną, a faktycznie za jego powstanie i bieżącą działalność odpowiadało Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (*The Ottoman Empire in World War I*, Volume 1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006, s. 587). Nie ma wątpliwości co do tego, że szczególnie Komitet Jedności i Postępu wykorzystywał stowarzyszenie dla własnych korzyści politycznych, co klóciło się ze statutem ‘cemiyetu’, głoszącym jego apolityczność.

9. Biorąc pod uwagę nędzę jaka panowała w tym okresie na anatolijskiej prowincji, zdumiewa ofiarność mieszkańców trzech małych wsi w okolicach Konyi (Obruk, Zovarik i Akviran), którzy uzbierali 500 lira w gotówce, nie licząc darowizn rzeczowych i zboża (Gök, *op. cit.*, s. 85).

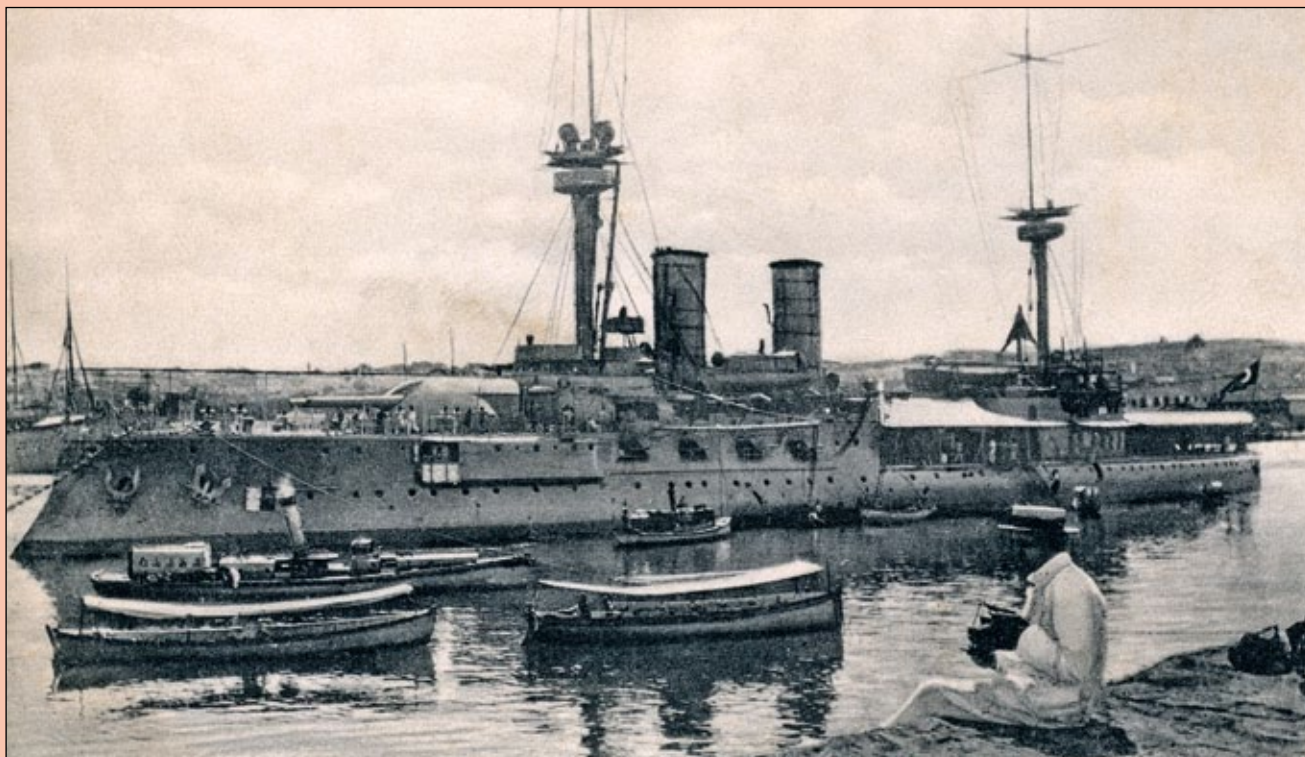
10. Przykładowo sędzia z Gereade Asaf Bey, którego miesięczne zobowiązanie określone zostało na 20 kuruszy wpłacił aż 600 kuruszy (*ibid.*, s. 79).

11. *Ibid.*, s. 90.

12. Serhat Güvenç (*Drednot Ateşi ve Osmanlı Devleti. ‘Reşadiye’ ve ‘Sultan Osman’ Savaş Gemilerin Öyküsü*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005, s. 25) nie bez racji uważa, że była to swoista zemsta za zaniedbania, jakich władca ten dopuścił się w stosunku do floty osmańskiej.

Pancernik *Turgut Reis*.

Fot. zbiory autora







Oficjalna puszka kwestarska Osmanlı Donanma Cemiyeti. Fot. zbiory autora

no imiona *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis*<sup>13</sup>. Społeczeństwo, widząc namacalne efekty swojej ofiarności nadal nie skąpiło datków, dzięki czemu już dwa lata później turecka marynarka wojenna wzbogaciła się o nabyte również w Niemczech za 480.000 lira nowoczesne kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliye*, *Nümune-i Hamiyet*, *Yadigâr-ı Millet* i *Gayret-i Vataniyye*<sup>14</sup>. Zakupy te nie uchroniły jednak Imperium Osmańskiego przed utratą większości wysp egejskich w wyniku porażek w wojnie trypolitańskiej 1911-12 oraz w wojnach bałkańskich 1912-13. Rząd osmański będąc zresztą świadomym ciągłej słabości floty jeszcze przed wybuchem pierwszej wojny bałkańskiej postanowił zaciągnąć zagraniczne kredyty na poczet przyszłych wpłat na rzecz stowarzyszenia i zakupić w Wiel-

Okladka 2. numeru miesięcznika „Donanma” z kwietnia 1910 r. Rozmiar 183 x 243 mm, 100 stron. Fot. zbiory autora



kiej Brytanii dwa nowoczesne okręty liniowe. Pierwszym z nich był pierwotnie zamówiony przez Brazylię dreadnot *Rio de Janeiro*, który po zapłaceniu przez stronę turecką kwoty 2 400 000 osmańskich lira przyjął nazwę *Sultan Osman-ı Evvel*<sup>15</sup>. Drugim zaś był budowany od podstaw dla Turcji krążownik liniowy *Reşadiye*<sup>16</sup>. Szesnastego lipca 1914 podpisany został także kontrakt ze stoczną Vickersa na budowę trzeciego dreadnota, który miał nosić nazwę *Fatih Sultan Mehmet*. Planowano dalsze zamówienia, w ramach których osmańska flota miała wzbogacić się o kolejnych sześć pancerników, dwanaście kontrtorpedowców, dwanaście torpedowców, sześć okrętów podwodnych, dwa stawiacze min, dwa okręty szkolne, dwadzieścia cztery kanonierki rzeczne, jeden statek szpitalny i sześć okrętów transportowych<sup>17</sup>. Rychły wybuch pierwszej wojny światowej sprawił jednak, że powyższe plany skończyły się tylko na położeniu stępki pod *Fatih Sultana Mehmeta*. Co więcej, 28 lipca 1914, a więc na tydzień przed podpisaniem sojuszu między Imperium Osmańskim a Niemcami rząd brytyjski pod presją pierwszego lorda Admiralicji Winstona Churchilla podjął niezgodną z prawem międzynarodowym decyzję o skonfiskowaniu okrętów *Sultan Osman-ı Evvel* i *Reşadiye*, a następnie przemianowaniu ich na HMS *Agincourt* i HMS

*Erin*. Brytyjczycy kierowali się w tym względzie chęcią wzmocnienia Royal Navy w obliczu zbliżającej się wojny, nie biorąc w ogóle pod uwagę tego, jak wielką korzyść mogłoby im przynieść pozostawienie tych okrętów pod turecką banderą w sytuacji, gdy osmańska flota reformowana była przez brytyjskich doradców<sup>18</sup>. Posunięcie to pozbawiło wszelkich złudzeń w stosunku do Wielkiej Brytanii tych obywateli i polityków tureckich, którzy jeszcze w lipcu 1914 r. opowiadali się za współpracą z Ententą. Czary goryczy dopełnił fakt, że okręty zakupione były na kredyt, który spłacać miało



Pamiątkowa broszka (po lewej) oraz spinka do mankietów (po prawej) sprzedawane przez Osmanlı Donanma Cemiyeti w okresie pierwszej wojny światowej. Fot. zbiory autora

całe społeczeństwo osmańskie. Jak się miało okazać nieco później, strona brytyjska przyjęła od Turcji ostatnią ratę płatności za *Sultan Osman-ı Evvel* i *Reşadiye* już po tym jak zapadła decyzja o ich konfiskacie<sup>19</sup>.

Okres pierwszej wojny światowej przyniósł oczywisty zastój w działalności Osmanlı Donanma Cemiyeti. Nowe okręty można było zamawiać – i to tylko teoretycznie – jedynie w Niemczech lub Austro-Węgrzech. Oba te kraje ledwie nadążały z produkcją na własne potrzeby, a jeśli nawet zbudowałyby jakiś okręt dla Turcji, to wobec dominacji brytyjskiej i francuskiej floty na Morzu Śródziemnym oraz permanentnej blokady Dardaneli nie byłoby możliwości dostarczenia go do Stambułu, gdzie wówczas znajdowała się główna baza osmańskiej marynarki wojennej.

13. Okręty te zwodowane były jeszcze w 1891 r., ale walorami technicznymi i tak przewyższały pancerniki post-abdülhamidowskiej floty. W chwili wejścia do służby w osmańskiej marynarce wojennej posiadały następujące walory techniczne: wyporność 10 013 t, prędkość 10 węzłów, uzbrojenie: 4 x 280/40, 2 x 280/35, 6 x 105/35, 8 x 88/30, 12 karabinów maszynowych, 4 wyrzutnie torped kal. 450 mm; załoga 600 ludzi.

14. Nazwy tych jednostek miały być swoistym hołdem złożonym ofiarom społeczeństwa. W języku polskim znaczyły one: „Wsparcie Narodowe”, „Wzór Patriotyzmu”, „Pamiętka Narodowa” i „Troska o Ojczyznę”. Podstawowe dane techniczne ww. kontrtorpedowców to: wyporność 765 t, prędkość 32 węzły (podczas prób – 26 węzłów w 1912 r.), uzbrojenie (od 1911 r.): 2 x 75 L/50, 2 x 57 L/50, 3 wyrzutnie torped kal. 450 mm; załoga 90 ludzi.

15. Wyporność 27 500 t, prędkość 22 węzły, uzbrojenie: 14 x 305 L/45, 20 x 152 L/50, 10 x 76 mm, 5 x 47 mm, dwie wyrzutnie torped kal. 533 mm; załoga 1267 ludzi.

16. Wyporność 23 000 t, prędkość 21 węzłów, uzbrojenie: 10 x 340 L/45, 16 x 152 L/50, 2 x 76 mm, 4 wyrzutnie torped kal. 533 mm; załoga 1130 ludzi. Łącznie za oba okręty strona turecka miała zapłacić cztery miliony funtów szterlingów (Öke, Mütercimler, *op. cit.*, s. 52).

17. Shaw, *op. cit.*, s. 589.

18. Decyzja ta ostatecznie pchnęła Imperium Osmańskie w ramiona Niemiec i w kolosalny sposób wpłynęła na przebieg pierwszej wojny światowej, zmuszając Wielką Brytanię do prowadzenia walk na Bliskim Wschodzie i w Dardanelach, a w skutek przystąpienia Turcji do wojny po stronie państw centralnych powodując także odcięcie Rosji od zaopatrzenia poprzez cieśninę czarnomorskie (szerzej o tym w: Piotr Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków-Międzyzdroje 2008).

19. Shaw, *op. cit.*, s. 621.





Dwie odmiany medalu „Donanma İane Madalyası” (po lewej awers, po prawej rewers).

Źródło: Erüreten M., *Osmanlı Madalyaları ve Nişanları. Belgelerle Tarihi*, İstanbul 2001

W następstwie klęski Turcji w Wielkiej Wojnie i internowania jej floty w Złotym Rogu dalsze funkcjonowanie stowarzyszenia straciło wszelki sens. Pierwszego lutego 1919 r. wraz z likwidacją Ministerstwa Floty podjęto więc także decyzję o rozwiązaniu Osmanlı Donanma Cemiyeti. Mało kto zdaje sobie jednak sprawę z tego, że efekty działalności tej organizacji można obserwować w Turcji po dzień dzisiejszy i to w sferze pozostającej na pierwszy rzut oka bez związku z siłami morskimi. Chodzi tu mianowicie o wciąż bardzo powszechny w okresie Święta Ofiary (tur.: *Kurban Bayramı*) zwyczaj przekazywania baranich skór dla Tureckiego Towarzystwa Lotniczego (tur.: *Türk Hava Kurumu*). Tradycja ta zrodziła się jeszcze

w okresie II Monarchii Konstytucyjnej, kiedy to w ramach Stowarzyszenia na rzecz Floty Osmańskiej funkcjonował tzw. „fundusz awiacyjny” (tur.: *Tayyare İanesi*), który oprócz pieniędzy na zakup samolotów zbierał także skóry, z których szyto kombinezony lotnicze. ●

## Bibliografia

1. Ali Haydar Emir, *Sefain-i Harbiyye İnşaatının Tarihçesi*, [w:] „Ordu ve Donanma”, Numara 10, Mayıs 1330, s. 649-655.
2. Arkan Z., Sancar L. (red.), *Türk Denizcilik Tarihi*, t. 2, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.
3. „Donanma”, Numara 2, Nisan 1326; Numara 3, Mayıs 1326; Numara 4, Haziran 1326; Numara 5, Temmuz 1326.

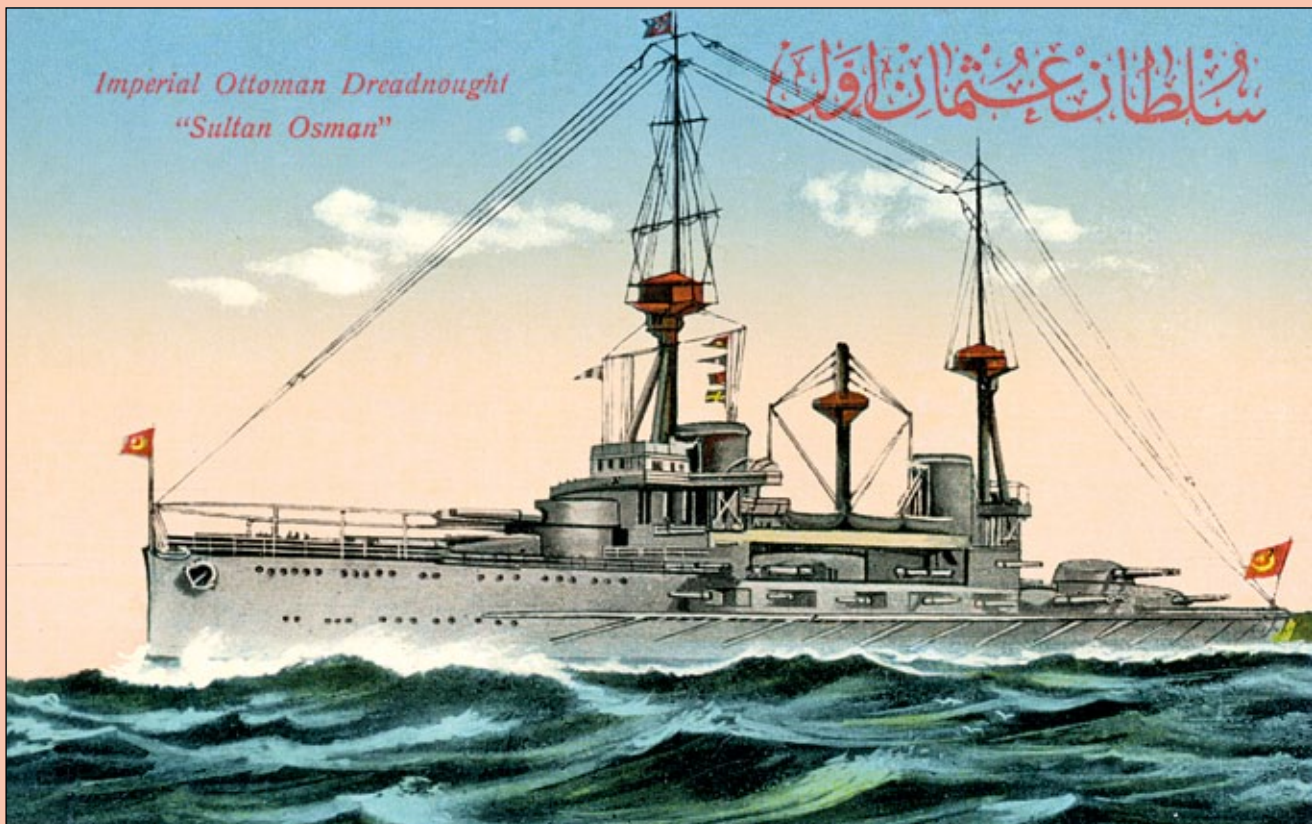
4. Erüreten M., *Osmanlı Madalyaları ve Nişanları. Belgelerle Tarihi*, DMC, İstanbul 2001.
5. Gök N., *Donanma Cemiyeti'nin Anadolu'da Örgütlenmesine İlişkin Gözlemler*, [w:] Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 43, Ankara 2008, s. 77-93.
6. Gülerüz A., Langensiepen B., *Osmanlı Donanması 1828-1923*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007.
7. Güvenç S., *Drednot Ateşi ve Osmanlı Devleti. 'Reşadiye' ve 'Sultan Osman' Savaş Gemilerin Öyküsü*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005.
8. Mütercimler E., *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul 2003.
9. Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków-Międzyzdroje 2008.
10. Olgaç N., *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006.
11. Öke M. K., Mütercimler E., *Sultan Osman*, „E” Yayınları, İstanbul 1991.
12. Refik İ., *Sultan Osman'ın Hazin Dramı*, [w:] „Sızıntı”, Yıl: 13, Sayı: 152, Eylül 1991.
13. Shaw S. J., *The Ottoman Empire in World War I*, Volume 1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006.
14. Yavuz C., *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyönlere Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri*, İst. Dz. İlk Grp. K.lığı Basımevi Müdürlüğü, İstanbul b. d. w.

## Źródła internetowe

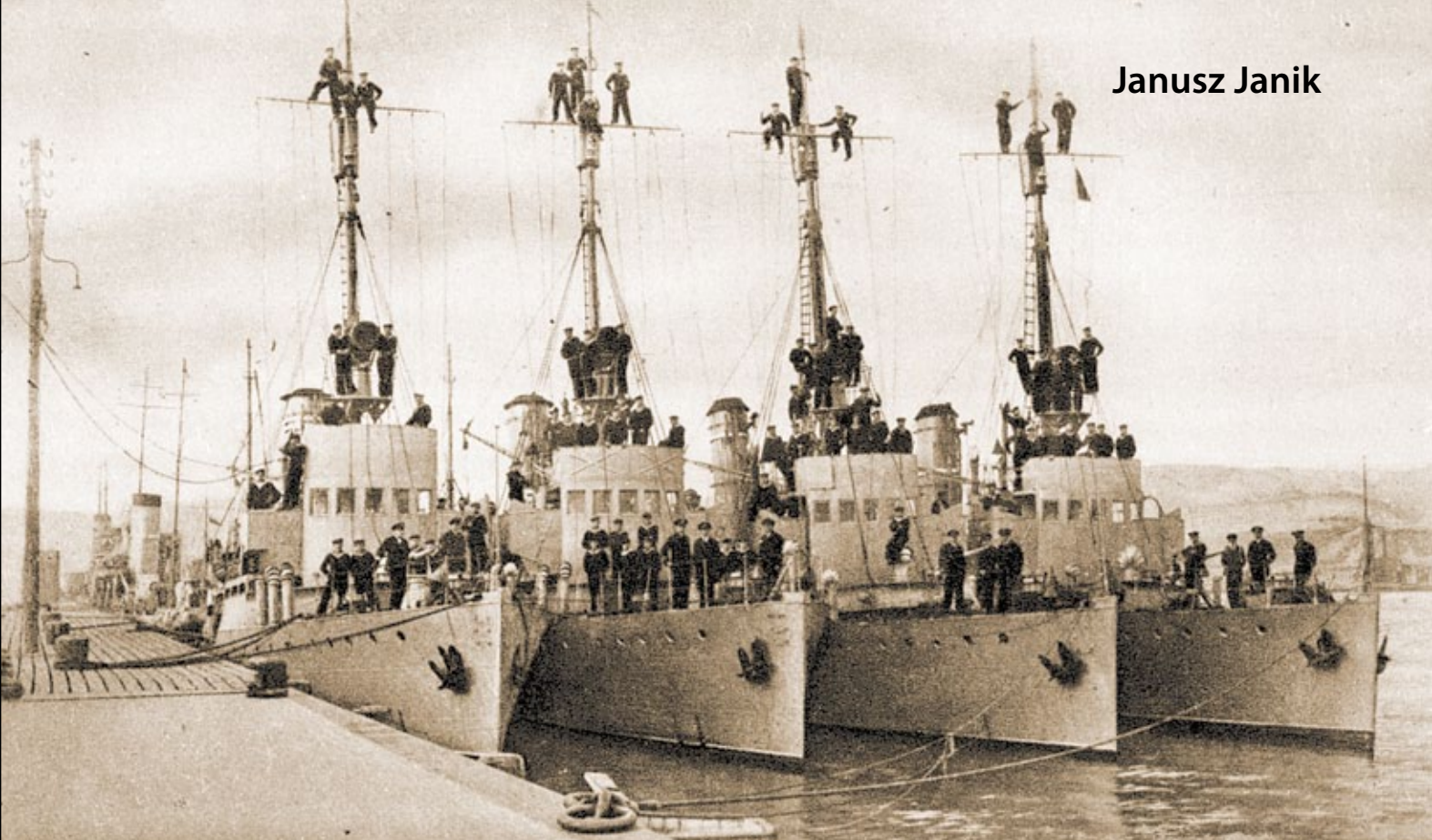
[http://tr.wikipedia.org/wiki/Osmanlı\\_C4%B1\\_Donanma\\_Cemiyeti\\_Heyet-i\\_Temsiliyesi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Osmanlı_C4%B1_Donanma_Cemiyeti_Heyet-i_Temsiliyesi)

Drednot *Sultan Osman-ı Evvel* na okolicznościowej pocztówce wydanej tuż po podpisaniu kontraktu na jego zakup.

Fot. zbiory autora







Jednostki Dywizjonu krótko po przeniesieniu do rozbudowującej się Gdyni.

Fot. zbiory Andrzej Szewczyk

## Dywizjon Ćwiczebny<sup>1</sup> 1920-1930

W dniu 28 listopada 1918 r. rozkazem Naczelnika Państwa J. Piłsudskiego została powołana Sekcja Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych<sup>2</sup>. Ten akt prawny zapoczątkował dzieje Polskiej Marynarki Wojennej w odrodzonej Rzeczypospolitej. Rozkaz ten, wydany w okresie kształtowania się granic państwowych, kiedy Polska pozbawiona była dostępu do morza miał szczególne znaczenie a także ogromną wartość propagandową i polityczną. Niestety od powołania do życia zrębów Marynarki Wojennej do wyposażenia jej w pierwsze okręty wojenne upłynęło jeszcze dużo czasu.

Z chwilą objęcia w posiadanie wybrzeża morskiego podjęto starania o pozyskanie dla Polskiej Marynarki Wojennej jednostek pływających. Jako jedno z pierwszych okrętów, jakie weszły na wyposażenie PMW były cztery niemieckie trałowce (ówcześnie nazywane trawlerami).

Pierwsze polskie minowce<sup>3</sup> narodziły się w latach 1918-1919 w kilku niemieckich stocznich. Należały do serii bliźniaczych okrętów typu „FM”<sup>4</sup>. Marynarka niemiecka zamierzała wybudować aż 75 takich jednostek, jednakże ostatecznie powstało ich 66<sup>5</sup>. Po zakończeniu I Wojny Światowej część z nich została złomowana, natomiast inne sprzedano różnym kontrahentom lub

rozdzielono pomiędzy zwycięskie państwa alianckie<sup>6</sup>.

Ich dane techniczne to: wyporność 203 t, długość 43 m, szerokość 6 m, zanurzenie 1,6 m, osiągały prędkość do 12 węzłów, moc maszyn wynosiła 600 KM. Załogę stanowiło 2 oficerów i 30 podoficerów i marynarzy<sup>7</sup>.

Cztery z nich<sup>8</sup> znajdujące się w Hamburgu, zostały okazynie zakupione w Finlandii za pośrednictwem duńskiego przedsiębiorstwa „Skögsbyro”. W dniu 24 września 1920 r. w Gdańsku została podpisana umowa pomiędzy pełnomocnikiem Departamentu do Spraw Morskich gen. mar. inż. Michałem Borowskim, a przedstawicielem duńskiej firmy F.A. Blomquittem. Sprzedający zobowiązali się dostarczyć okręty do Pucka w ciągu 6 tygodni poczynawszy od 07.09.1920 r<sup>9</sup>. Koszt zakupu wynosił 7200 tys. marek. Finowie zobowiązali się wyremontować okręty<sup>10</sup> i sprowadzić je do portu wojennego w Pucku.

Zgodnie z planem jesienią 1920 roku trałowce pojawiły się w Polsce<sup>11</sup>. Ponieważ remont dokonany przez Finów okazał się dość pobieżny i polegał w zasadzie wyłącznie na pomalowaniu burt i nadbudówek, trałowce nadal były zdewastowane. Nie posiadały one również części zamiennych oraz uzbrojenia. W tej sytuacji w Stoczni Gdańskiej przeprowadzono ko-

lejny, tym razem gruntowny remont kadłubów i maszyn, zaś sprzedawcy dostarczyli jeszcze wyposażenie wnętrza oraz podstawowy sprzęt nawigacyjny.

W Gdańskim porcie uroczystie podniesiono polskie bandery wojenne na okrę-

1. Dywizjon - pododdział artylerii, broni zmotoryzowanych, lotnictwa, marynarki odpowiadający batalionowi. (W. Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*).

2. Monitor Polski z dnia 30 listopada 1918 r.

3. Okręty przeznaczone do stawiania min oraz oczyszczania zaminowanych akwenów. Nazewnictwo tego typu okrętów z czasem się zmieniał. Obecnie takie okręty nazywane są trałowcami. Przed wojną funkcjonowało kilka określeń takich jak trawler, poławiacz min czy też minowiec.

4. FM - Flachgehendes Minensuchboot - płytko zanurzające trałowce redowe, przeznaczone do stawiania min oraz oczyszczania zaminowanych akwenów. Stąd zwano je również minowcami, czyli stawiaczami i poławiaczami min.

5. Gröner E., *Alle Deutschen Kriegsschiffe von 1815-1836*.

6. Szubert P., Weddige E., Sohts H., Kurze P., Wirth E., *Die Schiffe der deutschen Flotte 1848-1945* Rostock 2006.

7. S.M. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920-1939*, Warszawa 1996.

8. Bez niezbędnego uzbrojenia i w nienajlepszym stanie technicznym.

9. Piaskowski S. M., *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1920 - 1946* T. 1 (1983), Albany str. 36.

10. Koszt remontu miał wynieść 25 tysięcy marek.

11. Ze względu na brak możliwości postoju okrętów w bazie Marynarki Wojennej w Pucku oraz potrzebę dokonania niezbędnego remontu okręty zawinęły do Gdańska.



Grupa marynarzy na jednym trałowców pozuje do pamiątkowej fotografii.  
Fot. zbiory Andrzej Szewczyk

tach, nadając im nazwy, dzięki którym już niebawem przylgnęło do nich bardzo popularne, zdrobniałe oraz nieco pieszczotliwe miano „ptaszków” – OORP Jaskółka (eks – FM 27), Mewa (eks – FM 28), Czajka (eks – FM2) i Rybitwa (eks – FM 31).

Z tych okrętów oraz dwóch zakupionych w Finlandii kanonierek ORP *General Haller*<sup>12</sup> (eks – *Karjala*) i ORP *Komendant Piłsudski*<sup>13</sup> (eks – *Turunmaa*), utworzono pierwszy w dziejach Polskiej Floty zespół taktyczny (ówcześnie zwany formacją morską) przeznaczony głównie do szkolenia przyszłych załóg okrętowych, w związku z tym nazwano go Dywizjon Ćwiczebny. Jednocześnie z dniem 01 marca 1921 r. zostali wyznaczeni pierwsi dowódcy okrętów:

- ORP *Jaskółka* – kpt. mar. Marian Wolbek (jednocześnie dowódca Grupy Trałowej);
- ORP *Mewa* – por. mar. Michał Borowski;
- ORP *Czajka* – por. mar. Bronisław Leśniewski;
- ORP *Rybitwa* – por. mar. Bolesław Sokołowski.

Jak opisuje w swoich wspomnieniach Jerzy Kłossowski utworzenie dywizjonu nie obyło się bez zgrzytów organizacyjnych i personalnych: „Dowódcą Dywizjonu mianowany został przez Szefa Departamentu Spraw Morskich kmdr por. Hugo Pistel, jeden z najstarszych w grupie byłych

oficerów austriackich, specjalista podwodnik. Miał wygórowane ambicje i liczył na wyższe stanowisko. Na tym tle powstał antagonizm między nim, a komandorem Świrskim, do którego Pistel na tle zawiedzionych nadziei żywił nie maskowaną niechęć. Inną przyczyną nieporozumień było to, że okręty po przybyciu do kraju nie mogły stacjonować od razu w Pucku, który nie mógł jeszcze zaspokoić wszystkich potrzeb przed rozpoczęciem kampanii czynnej. Weszły więc do portu gdańskiego i tam początkowo miały swą bazę. Komandor Świrski jednak uważał, że okręty te od razu wchodzić pod jego rozkazy. Departament Spraw Morskich był innego zdania, postanawiając, że Dywizjon Ćwiczebny wejdzie pod rozkazy dowódcy Wybrzeża Morskiego dopiero po ostatecznym odbiorze okrętów i rozpoczęciu przez nie kampanii czynnej. Dowódca Dywizjonu czynił wszelkie możliwe wysiłki, aby przejściowy stan trwał jak najdłużej, tym bardziej, że postój w Gdańsku był korzystny ze względu na diety płacone w guldenach gdańskich. Ostatecznie grupa trałowców, a następnie kanonierki zameldowały się w Pucku na wiosnę 1921 r. Komandor Świrski z własną sobie stanowczością szybko uporał się z niedociągnięciami w służbie okrętowej i w dyscyplinie w Dywizjonie Ćwiczebnym, których źródłem były pierwsze tygodnie postoju w Gdańsku przed rozpoczęciem kampanii czynnej. Jednym z zarządzeń był zakaz

zawijania okrętów do Gdańska bez zezwolenia dowódcy Wybrzeża Morskiego. Podczas postoju jednostek dywizjonu w Gdańsku, a preteksty takiej konieczności stwarzano często, komandor Świrski wysyłał tam fachową inspekcję, Szefa Sztabu albo innych specjalistów<sup>14</sup>.

12 Maja 1921 r. Szef Departamentu Spraw Morskich, kontradmirał Porębski, podporządkował dowódcy Wybrzeża Morskiego, kmdr J. Świrskiemu Dywizjon Ćwiczebny<sup>15</sup>.

Dywizjon posiadał minimalną wartość bojową. Początkowo trałowce nie posiadały uzbrojenia artyleryjskiego, nie dysponowały również minami oraz trałami. Pierwszym uzbrojeniem były dwa ciężkie karabiny maszynowe Maxim 08. Następnie okręty uzbrojono w działko 47 mm. Hotchkiss wz. 95. Sprowadzono również trały przeciwnowe. Poza uzbrojeniem mogły zabierać na pokład 20 min<sup>16</sup>.

12. Sprowadzona z Finlandii, została wcielona w skład jednostek floty w dniu 20.04.1921 r. Dowódcą został kmdr ppor. Adam Mohuczy. W tym samym dniu utworzona została „Grupa Kanonierek” w Dywizjonie Ćwiczebnym.

13. Podniesienie bandery nastąpiło 29 grudnia 1920 r. w porcie gdańskim.

14. Kłossowski J., *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*, wydawnictwo MON Warszawa 1977 r. str. 140-141.

15. Piaskowski S. M., *Kroniki...*, str. 39.

16. W. Steyer, *Zarys dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919-1939* cz.1.

## ORGANIZACJA DYWIZJONU ĆWICZEBNEGO

według stanu na dzień 01.01.1922 r.\*



\* CAW, Dz.P. i W.F., sygn. 5619, Pokojowa organizacja Marynarki Wojennej, Kier. Mar. Woj. L. 3099/22, tj. Pl. Warszawa 1922 r.



Okręty rozpoczęły służbę z początkiem czerwca 1921 r. polegającą przede wszystkim na szkoleniu załóg na wodach polskich i gdańskich. Rozpoczęto wówczas organizację wspólnych manewrów i ćwiczeń. W „Tygodniku Ilustrowanym” z 1922 r. czytamy:

„Trawlery, mające na celu kładzenie i wyławianie min, tworząc osobną grupę, robiły wspólne ćwiczenia, potrzebne do ich celów. Niestety brak należytego uzbrojenia okrętów, jak zaopatrzenie w przeróżne przedmioty, nie pozwoliły na należyte wyzyskanie pięknego lata do ćwiczeń.

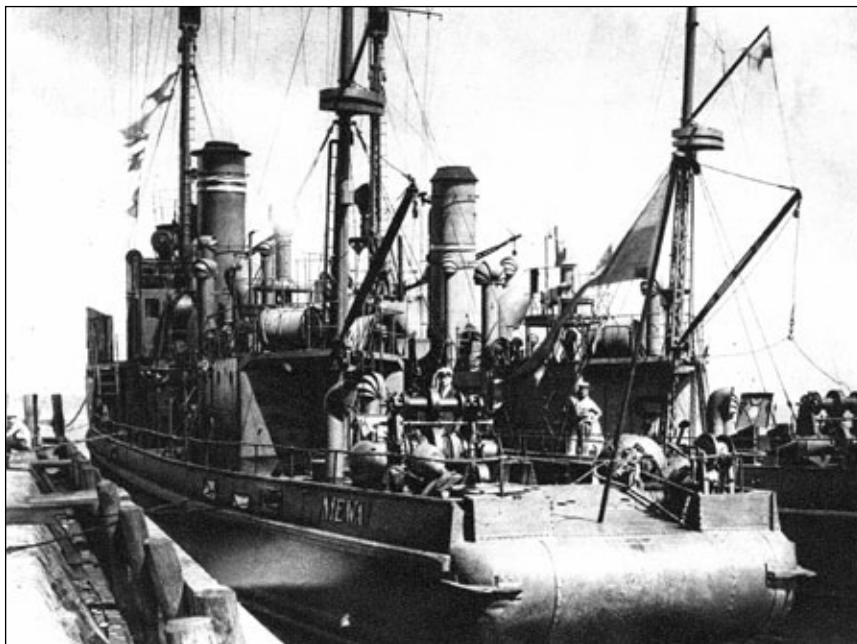
Brak portu wojennego do własnego użytku, każdorazowa konieczność zaopatrywania się w węgiel i w wodę w porcie gdańskim dały się ujemnie odczuć<sup>17</sup>.

Następnie na trałowcach pojawiły się nabyte w Estonii miny i trały. W wyniku doposażenia w niezbędny sprzęt i uzbrojenie okręty stały się pełnowartościowymi jednostkami bojowymi oraz prawdziwą dumą świeżo powstającej floty, tym bardziej, że były one w ogóle jednymi z jej pierwszych okrętów.

Puck w 1921 r. był już w dużej mierze przystosowany do pełnienia roli bazy. Niestety przystań w tym pierwszym porcie wojennym była tak ciasna, że równocześnie mogły w niej cumować albo dwa trałowce albo jedna kanonierka. Poza tym postój musiał być ograniczony w czasie, by nie pozbawiać rybaków możliwości korzystania z ich dawnej bazy rybackiej. W tych okolicznościach zawiązujące do Pucka okręty były zmuszone do postoju na kotwicy w odległości około pół mili morskiej od basenu portowego.

W związku z brakiem możliwości wejścia do portu w okresie zimowym okręty Dywizjonu bazowały w Gdańsku, przy wyspie Holm (obecnym Ostrowiu). W późniejszym okresie po wybudowaniu

Załadunek węgla w Pucku, z lewej Rybitwa.



Ciekawe ujęcie Mewy i jednostki bliźniaczej z lat 20-tych.

Fot. zbiory Andrzej Szewczyk

Tymczasowego Portu Wojennego w schronisku dla rybaków – Gdyni<sup>18</sup>.

Trudności ekonomiczne odradzającego się po zaborach oraz zakończonej wojnie z Rosją Radziecką kraju dały się odczuć w Polskiej Marynarce Wojennej. „Tygodnik Ilustrowany” z 1922 r. tak opisywał służbę pierwszych okrętów Polskiej Marynarki Wojennej:

„Wszystkie jednostki Dywizjonu Ćwiczebnego ze względów przede wszystkim oszczędnościowych postawione zostały z dniem 1 października do rezerwy na leże zimowe w Gdańsku.

Z wiosną zaczynają one znów pływać, mając ściśle i krótko ograniczony czas żeglugi (ze względów oszczędnościowych)”<sup>19</sup>.

Po pogłębieniu, staraniem Dowództwa Wybrzeża, wejścia do Zatoki Puckiej udo-

stępiony został dla okrętów Dywizjonu Ćwiczebnego port w Pucku, który jednocześnie został jego całoroczną bazą. W tym czasie Port Puck był siedzibą Dowództwa Wybrzeża a następnie Dowództwa Floty. Na koniec główną bazą dowództwa i okrętów wojennych został nowo zbudowany port wojenny na Oksywiu.

Trawlowce regularnie patrolowały polskie wody terytorialne, uczestniczyły w licznych ćwiczeniach taktycznych, szkolono na nich również kolejnych marynarzy.

Ze względu na bardzo prymitywne wyposażenie nawigacyjne, rejsy szkolne zamykały się w trójkącie Gdynia-Gdańsk-Hel<sup>20</sup>.

Opinię na temat służby na okrętach trałowych przedstawił dowódca flotylli trałowców S. Mieszkowski<sup>21</sup> w 1946 r. na łamach „Gazety Morskiej”:

17. K. Mora, „Tygodnik ilustrowany”, nr 21 z dnia 20.05.1922, str. 329.

18. Rozkaz nr 145 z 29.10.1922 r.

19. Tamże, str. 330.

20. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980 Zarys Dziejów*, Warszawa 1992.

21. Oficer wachtowy ORP Rybitwa. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej w 1920 był ochotnikiem w 22 Pułku Piechoty. Podczas kampanii wrześniowej 1939 dowodził grupą kanonierek i ORP *General Haller*, następnie przebywał w niewoli niemieckiej. Po II Wojnie Światowej dowódca Flotylli Trałowców, następnie pełnił obowiązki komendanta Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Od 1947 pełnił funkcję szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej. W 1949 na krótko objął stanowisko zastępcy dowódcy Marynarki Wojennej ds. liniowych, by jeszcze w tym samym roku przyjąć funkcję dowódcy Floty. 20 października 1950 został aresztowany przez funkcjonariuszy Głównego Zarządu Informacji MON. Uduszony w dwa lata trwającym brutalnym śledztwie, skazany został 21 lipca 1952 przez Najwyższy Sąd Wojskowy na karę śmierci. Prezydent Bierut nie skorzystał z prawa łaski. Wyrok wykonano w Więzieniu Mokotowskim w Warszawie 16 grudnia 1952. Dokładne miejsce pochówku jest nieznane.



Fot. zbiory Stanisław Biela

„Nie ma chyba marynarza z Floty Polskiej, który by części swojego życia nie złączył ze stałym kadłubem trawlera.

Na trawlerach pierwszy raz zająłoby śruby pod stopami nowicjusza... Stara «Czajka», «Jaskółka», «Mewa» i «Rybitwa» wychowały pokolenia pierwszego narybku na swych statecznych, parowymi maszynami napędzanych kadłubach»<sup>22</sup>.

Należy również wspomnieć o pełnionej przez okręty trawlowe dosyć istotnej funkcji reprezentacyjnej – podejmowaniu na pokładach czy przewożeniu oficjalnych gości w postaci różnego rodzaju dostojników cywilnych oraz wojskowych. Służyły one również celom rozpowszechniania wśród lądowego społeczeństwa idei morskich obwożąc po zatoce wycieczki i szkoły (między innymi szkołę artylerii w Toruniu – 500 osób oraz akademików z całej polski przebywających w Gdyni)<sup>23</sup>.

Okręty odbyły również szereg rejsów z przedstawicielami misji zagranicznych. Przykładami są rejs z dziennikarzami skandynawskimi, wojskową misją z Finlandii lub radą portu gdańskiego ze szwajcarskim pułkownikiem de Reunierem na czele. Okręty dywizjonu nie brały udziału w rejsach zagranicznych ze względu na brak środków finansowych<sup>24</sup>.

Tym razem ujęcie *Jaskółki* i *Rybitwy*.



Śródokręcie torpedowca *Krakowiak*, za nim jednostki Dywizjonu Ćwiczebnego. Fot. zbiory Andrzej Szewczyk

W dzienniku zarządzeń nr 4 z 11 marca 1927 r. ogłoszono między innymi wyznaczenie porządku dla Dowódcy Dywizjonu Ćwiczebnego który miał kolor żółty.

W roku 1930 ogłoszono zarządzenie ustalające nowy podział jednostek pływających floty. Z dniem 01.04.1930 r. ustalono zmianę nazwy Dywizjonu Ćwiczebnego na Dywizjon Minowców w składzie:

- ORP *Komendant Piłsudski*;
- ORP *General Haller*;

- ORP *Krakowiak*;
- ORP *Jaskółka*;
- ORP *Czajka*;
- ORP *Rybitwa*;
- ORP *Podhalanin* (do czasu wcielenia do Dywizjonu Łodzi Podwodnych)<sup>25</sup>.

Pierwsze trawłowce należały do jednostek pośpiesznie budowanych w czasie I wojny światowej co wydatnie odbiło się na ich stanie technicznym. Okręty bardzo szybko zużywały się i w momencie kiedy ich remonty przestały być opłacalne Ministerstwo Spraw Wojskowych

zdecydowało o skreśleniu ich z dnia 12 października 1931 r. z listy floty<sup>26</sup>. Jedynym okrętem który pozostał była ORP *Mewa*. Okręt w lutym 1931 r. podczas sztormu, stojąc w Basenie Południowym portu w Gdyni został staranowany przez dźwig pływający który zerwał się z cum. Na skutek uszkodzeń zatonał. W dniu 23.03.1931 r. został wydobyty i wycofany ze służby jako trawowiec, po czym został wyremontowany i przebudowany na okręt hydrograficzny.



Fot. zbiory Andrzej Szewczyk

22. S. Mieszkowski, *Nasze ptaszka*, „Gazeta Morska” 1946 r.

23. K. Mora, „Tygodnik ilustrowany”, nr 21 z dnia 20.05.1922 str. 328.

24. K. Mora, „Tygodnik...” str. 329

25. Dziennik Zarządzeń nr 2 z 31.03.1930 r. dział I poz. 2.

26. Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych nr 31/31 pozycja 398 z 12 X 1931 r.

Do służby wszedł ponownie w 1934 r.<sup>27</sup> i wykonywał zadania aż do 14 września 1939 r. kiedy to został zatopiony przez niemieckie bombowce w porcie Jastarnia<sup>28</sup>.

Po skreśleniu z listy floty *Rybitwa* została przekazana Związkowi Harcerstwa Polskiego i służyła do roku 1934 jako hulk szkolny. *Czajka* została sprzedana firmie M. Kurecki w Gdyni i pływała jako statek towarowo pasażerski. We wrześniu 1939 r. zatopiono ją dla zablokowania Basenu Żeglarskiego. Po wydobyciu przez Niemców została pocięta na złom. *Jaskółka* została sprzedana firmie Neptun i pływała jako statek towarowy po Wiśle. Dalsze jej losy są nieznanne.

Sam Dywizjon Minowców oficjalnie tymczasowo zostaje rozwiązany we wrześniu 1932 r. OORP *Krakowiak* i *Podhalanin* przydzielone zostają tymczasowo do Dywizjonu Kontrtorpedowców. OORP *Komendant Piłsudski* i *Generał Haller* znajdujące się w rezerwie przydzielone zostały tymczasowo do Komendy Portu Wojennego w Gdyni<sup>29</sup>.

Na zakończenie należy podkreślić, że naczelne władze państwa w początkowej fazie istnienia Polskiej Marynarki Wojennej nie widziały przyszłości w związku naszego kraju z morzem. Długi czas zaborów skutecznie wypieścił myśl morską ze świadomości rządzących. Dopiero rozwinięcie handlu mor-

#### Dowódcy Dywizjonu Ćwiczebnego

Kmdr por. Hugo Pistel	– 28.11.1920 – 01.01.1922;
Kmdr por. Jan Stankiewicz	– 01.01.1922 – 01.03.1924
Kmdr por. Jerzy Łatkiewicz	– 01.03.1924 – 14.09.1924;
Kmdr por. Eugeniusz Solski	– 1924 – 1928
Kmdr por. Adam Mohuczy	– 1928 – 27.09.1932

skiego oraz budowa nowoczesnego portu morskiego w Gdyni spowodowało otwarcie się władz na problemy morskie. O prawdziwości powyższych twierdzeń może świadczyć fragment przytoczony przez Jerzego Kłossowskiego<sup>30</sup>:

„Na początku lata 1921 roku bawił w Pucku przejazdem premier Witos. Nie było żadnych powitań ani przyjęć. Witosowi towarzyszył admirał Porębski w gronie kilku osób. Komandora Świrskiego uprzedzono o tej wizycie w ostatniej chwili. Spotkanie nastąpiło w porcie puckim, do którego goście przybyli samochodami. W porcie stały dwa trałowce, ale na pokład okrętów nikt nie wszedł. Rozmowy odbyły się przy burcie trałowca ORP *Jaskółka*. Premier Witos popukał w burtę palcem i powiedział «To byłoby dobre do wozienia śledzi». Tak brzmiała jedyna publiczna wypowiedź premiera polskiego rządu w kolebce marynarki wojennej. Po tych słowach zapanowała cisza, jako wyraz trochę konsternacji a trochę oburzenia. Obecnych

przy tym kilku oficerów zacięło usta i przyjęło postawę skamieniałych posągów. Admirał Porębski zastosował unik dyplomatyczny gładząc wąsy. Komandor Świrski próbował wyjaśnić premierowi, co to jest za okręt wojenny, ale premier nie słuchał i skierował się do samochodu, nie żegnając się z nikim. Później incydent ten był szeroko komentowany zarówno przez oficerów jak i marynarzy, nie szczędzono przy tym niecenzuralnych epitetów w żargonie morskim. Zwłaszcza załogi trałowców nie mogły darować premierowi skojarzenia ich umiłowanego «ptaszka» ze śledziami, uznając to za zniewagę, której w odpowiednich okolicznościach nie puścili by płazem». ●

27. Dowódcą ORP *Pomorzanin* (poprzedni ORP *Mewa*) został kpt. mar. Wiktor Łomidze.

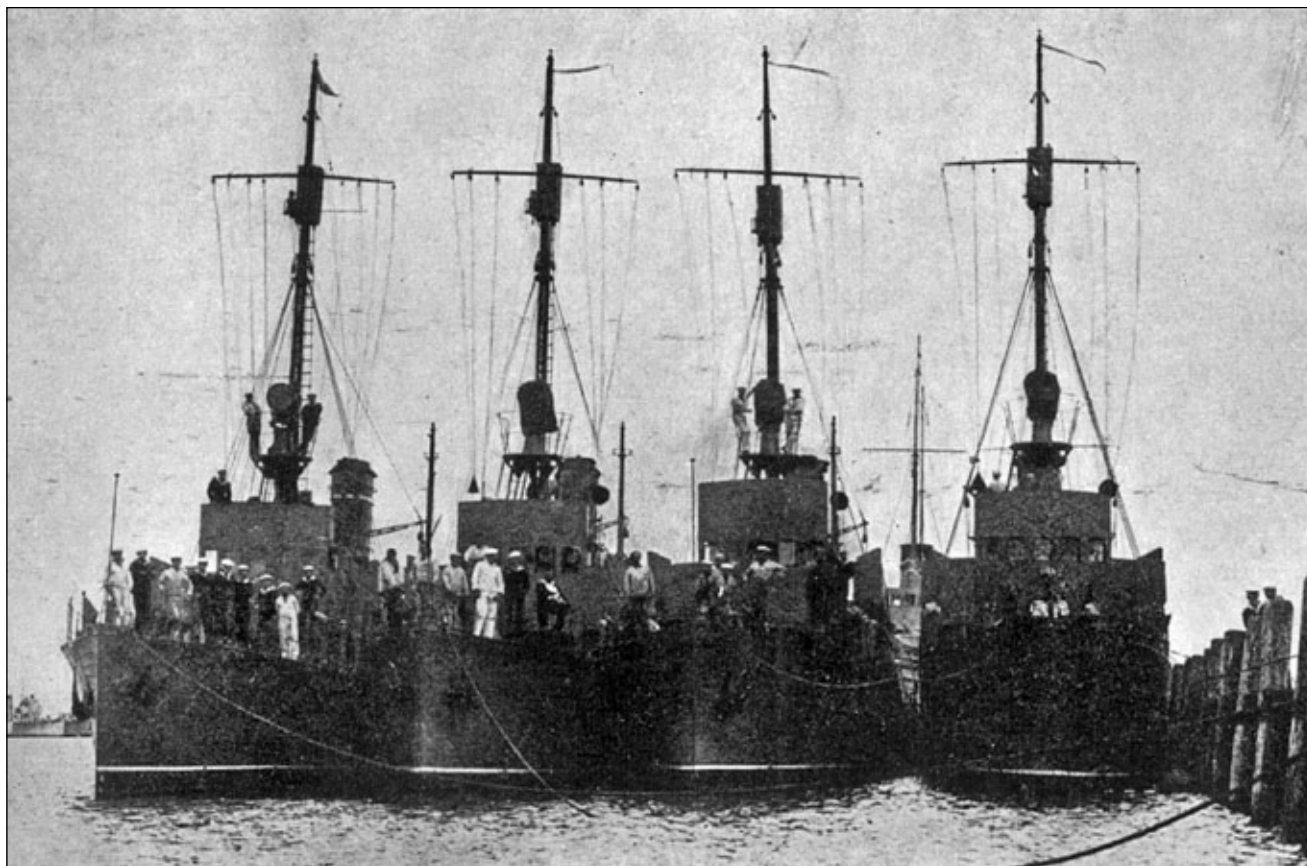
28. J. Piwoński, *Flota spod biało-czerwonej Warszawy* 1989.

29. Rozkaz nr 77 z 27.09.1932 r.

30. Kłossowski J., *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*, wydawnictwo MON Warszawa 1977 r. str. 166;

I ostatnie ujęcie grupowe Dywizjonu, za nimi widoczna jedna z kanonierek.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz







## Rosyjskie lodołamacze część II

### Flota lodołamaczy radzieckich w latach 1921-1941

Rządowi radzieckiemu udało się w 1921 roku odzyskać przejęte przez Brytyjczyków lodołamacze *Swiatoj Aleksandr Niewskij* (przemianowany na *Lenin*) i *Swiatogor* (przemianowany w 1927 roku na *Krasin*). W 1926 roku na Morze Azowskie przeszedł *Stiepan Makarow* (czyli były lodołamacz *Kniaź Pożarskij*, a w pewnym momencie *Lejtnant Szmidt*), gdzie był wykorzystywany do wprowadzania statków do portu w Mariupolu.

W tym samym czasie na Dalekim Wschodzie kanonierka *Krasnyj Oktjabr* (był to dawny lodołamacz portowy *Nadieżdnyj* we Władywostoku) odegrała bardzo ważną rolę w umacnianiu młodej radzieckiej władzy i suwerenności ZSRR na jego wschodnich i północnych granicach. Szczególnie znaczenie miał tu jej marsz w stronę Wypły Wrangla, położonej na granicy Morza Czukockiego i Wschodnio-Syberyjskiego, daleko za kołem polarnym.

Rosja uważała tę wyspę za swoje terytorium od 1823 roku, mimo pretensji ze strony USA, Kanady i Wielkiej Brytanii. Przecież ta wyspa, znajdująca się we wschodniej części Oceanu Północno-Lodowatego, prawie na styku kontynentu eurazjatyckiego i Ameryki, miała ważne znaczenie geostrategiczne. Pozwalała ona zapewnić kontrolę

nad żeglugą na północy, mogła także służyć za bazę przeładunkową dla firm i zakładów, które zajmowałyby się wielorybnictwem, polowaniem na fokę i inne zwierzęta dalekiej północy, wyprawianiem futer, kłów morsów, mięsa zwierząt i ryb. Z rozwojem lotnictwa i aeronautyki Wyspa Wrangla mogła stać się także wygodnym miejscem dla etapowych lądowań samolotów i sterowców, najkrócej przez nią z Europy do Ameryki. Opierając się na tych przesłankach, jeszcze we wrześniu 1916 roku, Rosja specjalną notą z załącznikiem, w postaci mapy, powiadomiła sojusznice i neutralne mocarstwa na świecie, że „wszystkie arktyczne wyspy, łącznie z Wyspą generała Wilkického, Ziemią Imperatora Nikołaja II (czyli Ziemią Północną), Wyspą Cesariewicza Aleksieja (czyli Mały Tajmyr), Wyspą Wrangla i innymi, znajdującymi się u azjatyckiego wybrzeża Rosji, pozostają nieodłączną częścią terytorium rosyjskiego i są północnym przedłużeniem Syberyjskiego kontynentalnego płaskowyżu”.

3 czerwca 1924 lata, dowództwo Sił Morskich Dalekiego Wschodu (MSDW) otrzymało dyrektywę Wyższego Dowództwa RKKF i Głównego Zarządu Hydrograficznego, żądającą w nieprzekraczalnym, krótkim terminie sformowania Specjalnej Ekspedycji Hydrograficznej na Wyspę Wrangla. Przyczyną dla tej wyprawy sta-

ła się wiadomość, że oprócz Brytyjczyków i Kanadyjczyków, którzy podnieśli na niej swoje flagi w 1921 roku i ogłosili własnością Wielkiej Brytanii, nadzieję na zajęcie tego terytorium zaczęli mieć i Amerykanie. Na Wyspie Wrangla pojawia się grupa osadników z USA, w celu stworzenia miejscowych zakładów przetwórczych. Podjęte przez ZSRR próby rozwiązania problemu kanałami dyplomatycznymi nie zakończyły się sukcesem. 2 kwietnia 1924 roku, minister spraw zagranicznych ZSRR R. Cziczewin w liście skierowanym na ręce E. Pancerzńskiego, pomocnika do spraw morskich Głównodowodzącego Sił Zbrojnymi Republiki Radzieckiej, pisał: „...Ekspedycję należy podjąć właśnie dla tego, by taką drogą formalnie zapewnić prawa ZSRR do tego terytorium. Trzeba podnieść naszą flagę na samej wyspie”.

Na czele tej szczególnie ważnej ekspedycji hydrograficznej miał stanąć znany rosyjski hydrograf-geodeta, były pułkownik korpusu hydrografów, a w ostatnim czasie naczelnik Zarządu Bezpieczeństwa Żeglugi Dalekiego Wschodu, Borys Dawydow. Będąc do momentu wybuchu rewolucji dowódcą statku hydrograficznego *Tajmyr*, prowadząc na jego pokładzie, w czasie ekspedycji na Oceanie Spokojnym, szereg badań dalekowschodnich i północnych wybrzeży od Morza Ochockiego, aż do rzeki Koły-



my, tworząc locje morskie (opisy tekstowe do posiadanych już map) dla tych akwenów. Przy okazji Borysowi Dawydowowi przekazano kanonierkę *Krasnyj Oktiabr* z załogą liczącą 80 oficerów i marynarzy, która miała za zadanie przeprowadzenia dodatkowo szeregu prac naukowo-badawczych.

Jednostka została zbudowana w Kopenhadze na zamówienie Rosji w 1896 roku jako lodołamacz dla obsługi portu we Władystoku. Została włączona w skład MSDW na cztery miesiące dla potrzeb ekspedycji skierowanej na Wyspę Wrangla. Podczas wojny domowej ta jednostka niejednokrotnie zmieniała swoich właścicieli: 29 listopada 1917 roku stała się własnością władzy radzieckiej, zaś 29 czerwca następnego roku została przechwycona przez wojska korpusu czeskiego, który przekazał ją białogwardzistom, zaś 31 stycznia 1920 roku ponownie trafiła do czerwonoarmistów. 26 maja 1921 roku znów znalazła się w rękach sił białej Rosji, by ostatecznie 25 października 1922 roku już ostatecznie przejść pod czerwoną banderę.

W bezprecedensowo krótkim czasie, jak na historię organizowania ekspedycji polarnych, wszystko trwało raptem około miesiąca, w czasie którego przygotowano zespół do rejsu. W zaleceniach kierownictwa MSDW, przekazanym dowódcy ekspedycji, dodatkowo podkreślono: „*Przy nieuchronnej konfrontacji, wywoływanej przeciwdziałaniem cudzoziemców (Amerykanów) podstawowym celem ekspedycji, jest działanie w zależności od faktycznego stosunku sił obu stron aż do zaareztowania załogi amerykańskiej jednostki. Jeżeli na wyspie znajduje się obca flaga, to należy ją usunąć...*”.

20 lipca *Krasnyj Oktiabr* opuścił Władystok i wziął kurs na Pietropawłowsk Kamczacki, dokąd przybył po sześciu dniach rejsu. 3 sierpnia *Krasnyj Oktiabr* osiągnął Zatokę Prowidienija na Czukotce. Tu maksymalne uzupełniono okrętowe zapasy węgla i słodkiej wody. Przy czym węgiel był nawet pobierany na górny pokład jednostki. 9 sierpnia, jednostka weszła na krótki czas do Zatoki Ławrientija, gdzie na pokład weszło trzech Czukczów -przewodników z dwoma zaprzęgami psów. Następnie, kanonierka udała się w dalszą drogę. Kiedy do wyspy pozostawało około 90 mil morskich, okręt napotkał lód wypiętrzony do 9°, co spowodowało,

że okręt został w nim zakleszczany. Pokonując te przeszkody, lodołamacz podszedł do wschodnich brzegów Wyspy Wrangla i w Zatoce Rogersa wysadził na brzeg część swojej załogi. 20 sierpnia 1924 roku na wyspie została podniesiona flaga państwowa ZSRR.

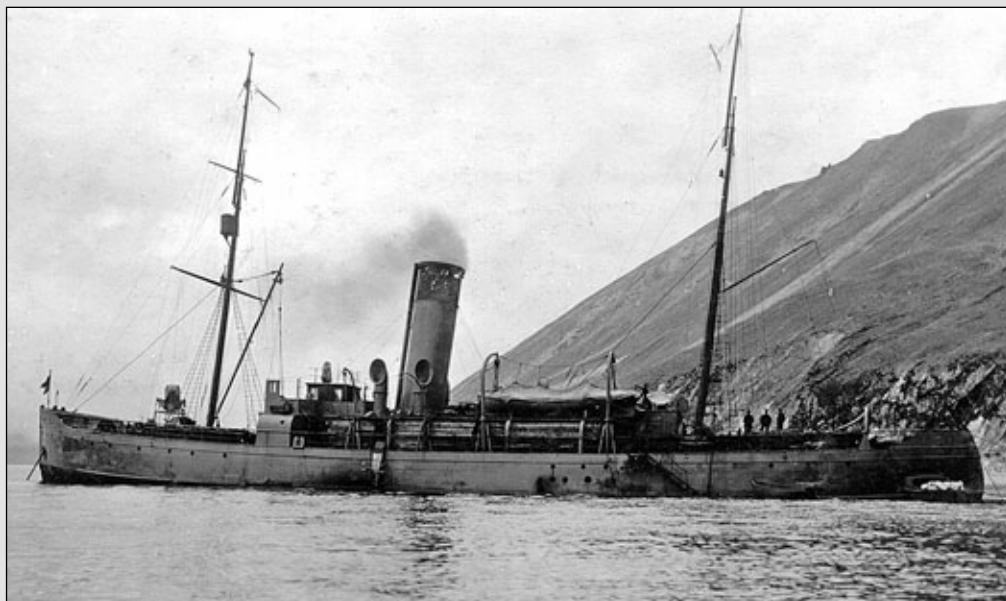
Następnie lodołamacz ruszył w kierunku zachodnim. W Zatoce Somnitielnoj odkryto zimowisko 13 amerykańskich Eskimosów, którym przewodził Amerykanin Wellsom. W wyniku kontroli, okazało się że nie posiadają oni żadnych dokumentów sankcjonujących ich pobyt w tym miejscu. Wszyscy okazali się pracownikami amerykańskiej firmy. Na wyspie znajdowała się wielka ilość skór niedźwiedzi polarnych, lisów polarnych i ślady innych bezprawnych działań Amerykanów. Podjęto decyzję o areztowaniu amerykańskich osadników i przeniesieniu razem z ich mieniem na pokład kanonierki. *Krasnyj Oktiabr* 23 sierpnia opuścił wyspę. Droga powrotna okazała się jeszcze trudniejsza. 25 września w cieśninie Longa niedaleko Półwysp Siewiernoj (obecnie Półwysp Szmidta) jednostka ponownie znalazła się w okowach potężnego lodu. Załoga lodołamacza zaczęła przygotowywać się do długotrwałego zimowania. Spuszczono już wodę z kotłów i systemów, rozebrano główne mechanizmy, gdy nagle w rezultacie gwałtownego sztormu, pojawiła się silna drobna fala, a w efekcie której pojawiła się możliwość manewrowania. Załoga podjęła decyzję przeciskania się przez lód. Zdecydowano się ponownie uruchomić maszyny okrętowe i napełnić kotły wodą oceaniczną. Już drugiego dnia tego marszu z braku węgla, załoga zaczęła rąbać drewno, deski i palić wszystkim co nadawało się do

spalenia. Do węgla dodawano smar maszynowy, by drewno, szmaty lepiej płonęły. Na drodze jednostki znajdowała się solidna pokrywa lodowa, a w zapasie pozostawało jedynie 14 ton węgla. Dryfujący lód poniósł jednostkę do osiedla Welen, gdzie załoga lodołamacza odkryła areztowany kanadyjski szkuner i rozebrała go na paliwo dla własnych potrzeb. Pozwoliło to na dalszy rejs i wyjście z lodów na czyste wody oceaniczne i dotarcie do Zatoki Prowidienija z zapasem paliwa na jedynie 25 minut dalszego rejsu, przy całkowitym braku słodkiej wody. Z Zatoki Prowidienija *Krasnyj Oktiabr* skierował się do Pietropawłowska Kamczackiego, gdzie załoga przeprowadziła niezbędny remont lodołamacza, uzupełniła zapasy i wyszła na ogarnięte sztormem Morze Ochockie, biorąc kurs na Władystok. Do macierzystego portu jednostka dotarła 29 października, gdzie urządzono jej uroczyste powitanie. Tam areztowani wcześniej Amerykanie zostali wysadzeni na brzeg i następnie przez Chiny powrócili do swojej ojczyzny.

Do Wyspy Wrangla próbowali przebić się i Amerykanie. 18 sierpnia z Nomu (Alaska) wyszedł amerykański parowy szkuner *Herman*, by zabrać futra przygotowane przez osadników na wyspie, a także podnieść nad wyspą ponownie flagę USA. Potężny lód przeszkodził urzeczywistnić ten plan, i *Herman* zdołał jedynie podejść do wyspy Gierald i na niej zatknąć amerykańską flagę.

Jesienią 1924 roku wiceminister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii Arthur Ponsonby wydał oświadczenie, na które długo czekano w Moskwie: „*Rząd Jego Królewskiej Mości nie rości sobie żadnych pretensji do Wyspy Wrangla*”.

Kanonierka *Krasnyj Oktiabr* (eks-lodołamacz *Nadieżdnyj*) u brzegów Wyspy Wrangla, fotografia wykonana 7 września 1924 roku.



Na cześć tego bohaterskiego rejsu na Wyspę Wrangla załoga kanonierki *Krasnyj Oktjabr* 30 lipca 1925 roku została nagrodzona Honorowym Rewolucyjnym Czerwonym Sztandarem WCIK ZSRR, a sam Borys Dawydow otrzymał złoty medal Rosyjskiego Towarzystwa Geograficznego. W dwa miesiące później, w związku ze śmiercią B. Dawydowa, jednostce nadano jego imię. W 1925 roku *Dawydow* został wyłączony ze składu WMF i przekazano go Ludowemu Komisariatowi Komunikacji. W 1941 roku został ponownie zmobilizowany i włączony w skład Floty Pacyfiku ZSRR.

W tym czasie rozpoczęło się aktywne opanowywanie Północnego Szlaku Morskiego przez Rosję Radziecką. Nastąpiła era radzieckich ekspedycji na Morze Karskie. Przy Syberyjskim Komitecie Rewolucyjnym, 2 kwietnia 1920 roku, został stworzony komitet do spraw wszechstronnego wyposażenia, udoskonalenia i badania Północnego Szlaku Morskiego. Zaczęła się organizacja Syberyjskiej Ekspedycji Zbożowej. Jej celem było zaopatrzenie w ziarno północnych guberni europejskiej części czerwonej Rosji. Oznaczało to, że koniecznym było zgromadzenie w ujściach syberyjskich rzek do miliona pudów zboża. W Archangielsku sformowano dwa zespoły statków. Dla zabezpieczenia ich przejścia przez najbardziej zalodzone rejony, w tym Cieśninę Jugorski Szar, wydzielono parowce ze wzmocnieniami przeciwlodowymi *Tajmyr* i *Pachtusow*. Pierwsza radziecka morską ekspedycja na wodach Syberii wyruszyła do Archangielska 8 sierpnia 1920 roku pod dowództwem kapitana M.W. Nikołajewa. Przywiezione do Archangielska zboże uratowało wówczas ludność radzieckiej Północy od śmierci głodowej. A w historii ta ekspedycja okazała się tą, która otworzyła regularne rejsy na zachodnim odcinku Północnego Szlaku Morskiego.

W sierpniu-wrześniu 1921 roku przeprowadzono pierwszą radziecką Karską ekspedycję towarową. Rada Pracy i Obrony przeznaczyła na nią 7 milionów rubli w złocie. Dla odbudowania rolnictwa na terenie Syberii zakupiono za granicą i dostarczono mieszkańcom Syberii wyposażenie rolnicze i inwentarz żywy, a w zamian z Syberii do Europy przywieziono grafit, azbest i futra. Jedenastu statkom, które wzięły udział w ekspedycji, towarzyszył lodołamacz z serii *Lenin*. Dowódcą ekspedycji został znany norweski polarnik kapitan Otto Sverdrup.

Następne, podobne ekspedycje poprowadzone do ujścia rzek Ob i Jenisej, stały się efektem regularnej pracy radzieckiej floty. Od 1923 roku rozpoczęły się morskie przewozy towarów także na wschodzie

kraju. Pierwszą tak zwaną Kołymską Ekspedycję, w czasach radzieckich, przeprowadzono pod dowództwem kapitana P.R. Miłowzorowa. Parowiec *Stawropol* z zakupionymi w Szanghaju towarami wyszedł z Władywostoka 21 lipca 1923 roku. Po drodze odwiedził Pietropawłowsk Kamczacki, Nowo-Mariński (obecnie Anadyr) i Zakotkę Prowidienija, a 9 sierpnia wyszedł on na Morze Czukockie. Mimo trudnych warunków nawigacyjnych w arktycznych lodach, *Stawropol* 30 sierpnia rzucił kotwicę w Dolnie -Kołymsko. W rezultacie tego rejsu Rada Pracy i Obrony wydała decyzję o organizacji regularnych rejsów do Kołymska.

Polarna ekspedycja na Morzu Karskim z 1924 roku przeszła do historii jako ważne wydarzenie dla historii opanowania Północnego Szlaku Morskiego, ale także jako jedna z pierwszych prób dostarczenia na światowy rynek syberyjskiego drewna. Wyprawy polarne dostarczyły z Wielkiej Brytanii i innych krajów europejskich na Syberię maszyny rolnicze i inwentarz żywy, papier, lekarstwa, towary kolonialne, olów i cynę. Podstawowym odbiorcą syberyjskich surowców stały się Niemcy. Do końca sezonu rejsów polarnych 1927 roku wszystkie trasy po Morzu Karskim i Barentsa obsługiwane były przez czternaście stacji radiowych, które dostarczały jednostki precyzyjnymi informacjami nawigacyjnymi.

W 1928 roku Rada Pracy i Obrony postanowiła utworzyć północnosyberyjską państwową spółkę akcyjną przemysłu i handlu „Komsiewieroput”, w celu wywozu wszelkich towarów eksportowych, które nie znajdowały innej drogi na rynki zagraniczne. 17 grudnia 1932 roku utworzony został Główny Zarząd Północnego Szlaku Morskiego. Jego pierwszym naczelnikiem został znany naukowiec O.D. Szmidt. Opierając się na doświadczeniu wypraw na Morze Karskie i do Kołymy, po kilku latach GZPMD zdecydował się zmienić podzieloną na dwie części trasę w jeden szlak dla arktycznej żeglugi morskiej. W 1920-1932 latach przewóz towarów na szlaku przez Morze Karskie wzrósł z 10,3 tysięcy ton do 97,3 tysięcy ton. W tym czasie Rosja Radziecka dysponowała 10 lodołamaczami (o mocy 3000 KM i więcej) łącznej mocy 51 000 KM.

Zgodnie z prawem ZSRR (a następnie i Federacji Rosyjskiej), a także „Zasadami żeglugi po trasach SMP” - „Północny Szlak Morski” – położony na wewnętrznych morskich wodach, wodach terytorialnych lub strefie ekonomicznej ZSRR, przyległych do północnego wybrzeża ZSRR, jest jego narodowym szlakiem transportowym, obejmującym przydatne trasy, punkty skrajne, których ograniczeniem na zachodzie było zachodnie wejście w cieśninę koło Nowej

Ziemi i południkiem, przechodzący na północ od Przylądka Zielania, a na wschodzie Cieśnina Beringa z równoleżnikiem 66°N i południkiem 168°58' 37"W. W należącej do Rosji części Arktyki, Północny Szlak Morski dzieli się na dwa odcinki – zachodni i wschodni. Ponieważ ruch statków na SMP prowadzony był także poprzez lodowe akweny wód przyległych do Morza Barentsa i Morza Beringa, za właściwe należy uważać wykorzystanie nazw „wschodni i zachodni akwen Arktyki”. Granica między tymi akwenami przechodzi przez południk 125°E.

Pierwsze pełne rejsy po trasie SMP z zachodu na wschód z jednym postojem zimowym w latach 1913-1915 dokonały parowce ze wzmocnieniami przeciwlodowymi *Tajmyr* i *Wajgacz* pod dowództwem B.A. Wilkickiego i P.A. Nowopaszennogo. W 1932 roku statek *Aleksandr Sibiria-kow* dokonał przejścia po całej trasie z zachodu na wschód, w ciągu jednego letniego okresu nawigacyjnego, idąc praktycznie po nie zalodzonym morzu. W 1934 roku lodołamacz *Fiedor Litke* po raz pierwszy w historii, w toku jednego rejsu przeszedł trasę północną ze wschodu na zachód – z Władywostoka do Murmańska.

*Fiedor Litke* zbudowany został w 1909 roku w Wielkiej Brytanii dla Kanady. Lodołamacz (otrzymał on nazwę *Earl Gray*) zimą pracował na pocztowo-pasażerskiej linii Quebec – Wyspy Księcia Edwarda, latem zaś chronił rybołówstwo nowofundlandzkie. Czasem służył jako jacht dla członków rodziny królewskiej. 1 listopada 1914 roku został zakupiony przez rząd rosyjski dla Zarządu Transportu Morskiego Okręgu Białomorsko-Murmańskiego. 9 stycznia 1917 roku lodołamacz zatonął na radzie Jokangi w rezultacie błędów nawigacyjnych. 15 czerwca 1917 roku został podniesiony z dna i przeholowany do Archangielska, gdzie miał przejść kapitalny remont. 26 października 1917 roku jednostka ta została zmobilizowana i w charakterze lodołamacza przyjęta w skład floty Północnego Oceanu Lodowatego. 1 kwietnia 1918 roku został on zwrócony poprzednim właścicielom. Latem 1918 roku został przechwycony w Archangielsku przez interwencyjne wojska Wielkiej Brytanii i białogwardystów. W marcu 1920 roku został porzucony przez białogwardystów na Morzu Białym w czasie ich ewakuacji z Archangielska i wkrótce ponownie przyholowany do Archangielska.

15 kwietnia 1920 roku w charakterze kłazownika pomocniczego został włączony najpierw w skład Białomorskiej Floty Wojennej, a 24 kwietnia 1920 roku – w skład Sił Morskich Morza Północnego. Od 14 czerwca do 2 lipca 1920 roku brał udział w ekspedycji ratunkowej skierowanej

ku lodołamaczowi Sołowiej Budimirowicz, zablokowanego przez pokrywę lodową na Morzu Karskim. 15 czerwca 1921 roku został rozbity i ponownie zwrócony flocie handlowej.

Tak opisuje lodołamacz *Litke* były członek jego załogi Ł. Z. Sieliworstow w swojej książce *Iz Pomorza w ocean*:

„We wszystkim był dobry lub, lepiej i dokładniej można powiedzieć, prawie we wszystkim, nasz zasłużony lodołamacz, lecz miał on jedną dość kłopotliwą cechę charakterystyczną. Bardzo raptownie, szybko i zamaszyście kołysał się na sztormowej fali. Przy rejsie burtą do fali, sternik na górnym mostku w żaden sposób nie mógł powstrzymać tego kołysania. Elegancki parszywiec nie przechylał się po prostu, a leciał z grzbietu fali z hukiem i skrzypem. Bardzo trudno było utrzymać koło sterowe w takich momentach. Sternik zwiślał na kole sterowym, konwulsyjnie czepiając się za rękojeści tego mocnego, dębowego, okutego mosiężnymi wzmocnieniami przyrządu. Co prawda, wszystko to trwało zaledwie kilka sekund, lecz często podświadomie powstawała obawa: «No, a jak urwie się koło sterowe?!». Wtedy – razem z nim wypadnie się natychmiast za burtę z górnego mostka. Ale zawsze kończyło się szczęśliwie – u Brytyjczyków wszystko konstruowane było porządnie, pewnie, na długie okrętowe życie.

A jakie przepiękne pomieszczenia były na «*Litke*»: wspaniała ładna, przestronna kajuta, wykończona przez Japończyków, w czasie jednego z remontów drewnem w kolorze jasnego orzechu, ornamentami i brązowymi inkrustacjami, obok znajdował się salonik-palarnia, pianino; mniej obszerna, lecz też doskonale wykończona, przytulna mesa, salon dla dowództwa w części dziobowej nadbudówki z ogromnymi oszklonymi szafami na książki, kolejnym pianinem i projektorem filmowym; piękny korytarz wyłożony dywanem, z wyczyszczonymi do złocistego błysku brązowymi klamkami na drzwiach, kłbowiska rurociągów, symetrycznie przeprowadzone po obu stronach korytarzy; polerowane poręcze z metalowymi nakładkami na przejściach po trapach. Tak, wszystko to było doskonale skonstruowane. I nie przeszkadzały nam ciasne, czteroosobowe kajuty dla załogi lodołamacza.

Ale trzeba zauważyć, że były i przykre niedogodności, które powodowały pewien życiowy dyskomfort na statku. To dziwne, lecz stocznicy brytyjscy, poświęcali nadzwyczajnie dużo uwagi i wysiłku wykończeniu wewnętrznych okrętowych pomieszczeń – salonów jadalnych, ozdób korytarzy i trapów, ale jak się zdaje, wcale nie zwracali poważniejszej uwagi na życiowo-ekonomiczne



Fiedor Litke w czasie przeglądu w doku. Uwagę zwraca kształt dziobu jednostki.

Fot. zbiory Siergiej Patjanin

pomieszczenia: kuchnie okrętowe, piekarnie, chłodnie, łazienki, łaznie, zwłaszcza te przeznaczone dla załogi. Jeśli mnie pamięć nie myli, na 18-20 dowódców była jedna łazienka i ani jednej dla załogi statku. A jedyna na statku łazienka wywoływała szereg narzekania. Było to ogromne puste pomieszczenie na dolnym pokładzie ze stalowymi przepierzeniami i chłodnym cementowym podłogą. W kątach znajdowały się krany z zimną wodą i cztery węże z ostrą parą, kilka grubych ławek i parę dziesiątków małych powgniatających misek.

Jakie panowały tam warunki, najlepiej było zobaczyć, kiedy po wachcie na morzu do tej łaźni wpadało więcej niż dwudziestu ludzi, zwłaszcza palacze okrętowych, mechaników, maszynistów, marynarzy. Łazienka od razu stawała się podobna do domu wariatów. Przede wszystkim otwierają się parowe zawory i pomieszczenie szybko zapełnia się dziko świszczącą w gumowych węzach parą. Widoczność – zero. Młodzi, nie milknący, czarni od węglowego pyłu palacze, korzystając z braku jakiegokolwiek widoczności, zaczynają chwytac wszystkich po kolei swoimi strasznie brudnymi rękoma. Rozchwytyją miski, wyrwywają sobie wzajemnie parowe węże. Kogoś już z lekka oparzyło, na innego «niechcący» wylano całą miskę zimnej jak lód, wody (woda była pobierana z morza w najlepszym wypadku miała 3-5° powyżej zera). Tu naprawdę pozostają przy życiu tylko silni. Ale przyzwyczajasz się do wszystkiego. Prawdę mówiła moja babcia: Przyzwyczajasz się, tak i w piekle będzie dobrze!.

Po remoncie kapitalnym, przeprowadzonym w Leningradzie w 1923 roku, *Litke* pełnił służbę na Morzach Czarnym i Azowskim, a w 1928 roku został przeniesiony na

Daleki Wschód. W ciężkich lodowych warunkach w 1929 roku marynarze lodołamacza *Litke* odbyli rejs do Wyspy Wrangla. Za ten rejs *Litke* został odznaczony orderem Czerwonego Sztandaru. W latach 1931/32 *Litke* dokonał pierwszego w historii zimowego rejsu po Morzu Ochockim, który trwał ponad 150 dni. Po tym wydarzeniu wziął on udział w północno-wschodniej ekspedycji w rejon rzekę Kołymy.

W końcu lat 20-tych i na początku 30-tych w północno-wschodnich okęgach ZSRR zostały odkryte bardzo bogate złoża złota i cyny. Dla zorganizowania ich wydobycia został stworzony zarząd „Dalstroj”, który znajdował się pod kontrolą NKWD. Dowóz zaopatrzenia dla tych oddalonych kopalni było możliwy tylko drogą morską – po zamarzającym Morzu Czuckockim i Morzu Wschodniosyberyjskim do ujścia rzeki Kołymy, a następnie statkami rzeczny. Latem 1932 roku na Kołymę została skierowana pierwsza ekspedycja pod kierunkiem znanego hydrograфа N. Jewgienowa, uczestnika ekspedycji z lat 1914-1915, w której brały udział *Tajmyr* i *Wajgacz*. W jej skład wchodziły lodołamacz *Fiedor Litke* (dowodzony przez kapitana N. Nikołajewa) i 7 pełnomorskich frachtowców, które holowały 26 statków rzecznych. Marynarze w tym rejsie mieli dostarczyć na Kołymę 13 000 ton różnych ładunków i ponad 1000 ludzi. Statki zostały zaopatrzone we wszystkie niezbędne zapasy na 14 miesięcy rejsu, ponieważ nie wykluczano konieczności przeziimowania jednostek w arktycznych lodach.

Lodołamacz *Fiedor Litke* wyszedł z Władywostoku 2 lipca z dwoma 500-tonowymi barkami na holu i skierował się na północ w stronę Przylądka Dieżniewa, gdzie

miał się on spotkać się z pozostałymi statkami ekspedycji. Do końca lipca jednostki biorące udział w wyprawie osiągnęły wody Zatoki Prowidienija. W 1932 roku na Morzu Czukockim i Morzu Wschodniosyberyjskim panowało nadzwyczaj duże zalodzenie. Lodolamacz prowadził statki na zachód, pokonując zaledwie po 12-25 mil na dobę. Większość statków została w czasie tego rejsu poważnie uszkodzone od zwałów lodu.

Dopiero 4 września udało się osiągnąć przylądek Miedwieżyj, około dwóch mil od zatoki Ambarczik, gdzie rozpoczął się wyładunek ludzi i towarów. Prace te komplikował brak jakichkolwiek urządzeń i budynków portowych. Wyładunek trwał tylko dwa dni. Musiał zostać przerwany, bowiem zaczął się wzmacniać wiatr od północy. Wkrótce osiągnął on siłę sztormu. Kiedy kutry podprowadzały do brzegu barki z ładunkiem, liny holownicze rwały się jak nici. Dalsze prace rozładunkowe musiały zostać przerwane, chociaż na brzeg trafiło mniej niż połowa dostarczonych na pokładach statków ładunków. Raz po raz nadchodziły zamiecie śnieżne, temperatura powietrza raptownie się obniżyła. Wszystkie te przejawy sygnalizowały, że zbliżała się zima polarna. Stało się jasnym, że w tych warunkach niemożliwym będzie powrót do Władywostoku. Kierownictwo ekspedycji podjęło decyzję, by przejść w rejon Zatoki Czaunskoj, gdzie jak sądzono statki mogły bezpiecznie przeczekać zimę polarną.

Przejsie na miejsce zimowania dokonywało się w warunkach potężnej pokrywy lodowej – czasem w ciągu czterogodzinnej wachty *Fiedor. Litke* zdołał posunąć się zaledwie na długość własnego kadłuba. Efektem walki z potężną pokrywą lodową było uszkodzenie części układu sterowniczego lodolamacza. 31 września *Litke* stanął na zimowanie w Zatoce Czaunskoj. Zima okazała się bardzo mroźną i śnieżną. Statek został zasypany śniegiem do poziomu drugiego pokładu i z zasypany śnieżnej sterczały tylko szczyty jego masztów. W ładowniach pozostawało zaledwie około 500 ton węgla – co mogło starczyć tylko na 6-7 dni pracy przy tak ciężkim zalodzeniu. Dlatego kotły były wygaszone i pomieszczenia okrętowe ogrzewano tylko kominkami, a słodką wodę otrzymywano z topniejącego lodu. Ciężko rozchorował się kierujący tą ekspedycją N. Jewgienow, którego zastąpił kapitan A. Boczek.

Pomimo tych trudnych warunków załoga nie upadała na duchu. Podjęte zostały remont kadłuba jednostki i jego mechanizmów. Na statku utworzono morskie technikum, które prowadziło zajęcia dla nawigatorów, mechaników, maszynistów i motorzystów. Do 1 maja 1933 roku po za-

kończeniu nauki różne morskie specjalności zdobyło 108 marynarzy. Zespół hydrograficzny w tym czasie badał i opisywał pobliskie wybrzeże. Część załogi zaangażowała się w pracę na rzecz ludności miejscowej – Czukczów. Okrętowi lekarze służyli im pomocą medyczną, dla miejscowych dzieci została zbudowana szkoła z internatem. Na pokładzie lodolamacza pojawił się nawet amatorski teatr lalek – Czukcze byli zachwyceni przygotowywanymi dla nich spektaklami.

W nocy z 1 na 2 lipca 1933 roku w kołtach lodolamacza podniesiono parę i jednostka ponownie rozpoczęła walkę z lodem. Zalodzenie morza było tak jak i poprzednio bardzo duże i drogę dla lodolamacza czasem trzeba było torować eksplozjami ładunków wybuchowych. Zdeformowała się jedna z wręg, nity zaczęły się łamać, co spowodowało pęknięcia części kadłuba i pojawienie się przecieków. Pomimo tych przeszkód zespół statków, wraz z lodolamaczem, zdołał się jednak przebić się z powrotem do Zatoki Ambarczika i wyładować tam na brzeg 6500 ton ładunku dla ludzi którzy zeszli tam na brzeg poprzedniego lata.

16 sierpnia *Litke* nareszcie opuścił zatokę i wyruszył na wschód, w stronę Cieśniny Beringa. 24 września lodolamacz doprowadził wszystkie powierzone mu statki Pierwszej Ekspedycji Kołymskiej do Zatoki Prowidienija. W tym czasie okazało się, że we wschodnich rejonach Arktyki w trudnej sytuacji znalazły się inne statki. W zwałach lodu utknął statek *Siewier*, który wracał po udanym rejsie w rejon ujściu Leny. Podobnie nie mógł na własną rękę przebić się przez lód statek *Anadyr*. W ciężkim lodowym dryfie u przylądka Serce-Kamień leżały parowce *Lejtnant Szmidi* i *Swierdłowski*, które wyszły z Władywostoka w rejon Kołymy w 1933 roku. Niefortunnie zakończył się także rejs *Czeluski*, który podjął próbę przejścia drogą północną po trasie wytyczonej przez *Sibiria* i *ko*. Miażdżony przez potężne zwały lodu *Czeluski*, nie był w stanie kontynuować rejsu co zmusiło go do położenia się w dryf. Pomóc im mógł tylko lodolamacz *Litke*.

9 października *Litke* wyszedł z Cieśniny Beringa, trzymając kurs na *Siewier*, *Anadyr*, *Czeluski* i parowce ekspedycji kołymskiej z 1933 roku. Gruba pokrywa lodowa pozwoliło na dojście tylko do przylądka Ikigur. Lodolamacz odniósł na tyle ciężkie uszkodzenia, że nie bardzo nadawał się do dalszej walki z lodem. 14 października *Litke* stanął na kotwicy u Przylądka Dieżniewa i do jednostek oczekujących jego pomocy skierowany został następujący radiotelegram:

„... Stan lodolamacza na następuje. Przeciaki przez dziobową ładownię i burtowe ła-

downie węglowe powiększyły się. Dla odpompowania wody pracują pompy awaryjne, jak również inne wirowe po sześć godzin każda, pozostałe urządzenia drenażowe – całą dobę. Wskutek utraty skrzydła śruby występuje groźne stukanie w prawej prowadnicy wału, wstrząsające cały statek i zmuszające do pracy maszyną główną tylko na małych, nie przekraczając 60 obrotach Uszkodzenie trzonu steru, awaria maszyny sterowej, ograniczają możliwość przekładania steru tylko do zakresu 12° na każdą burtę, wyłączając w ciężkim lodzie możliwość pracy wstecz. Podstawowa konstrukcja dziobowej części lodolamacza silnie zniekształcona przez uszkodzenie wręgów, szczeliny w arkuszach blach poszycia, uszkodzenie grodzi, osłabienie dużej liczby nitów, co nie pozwala na pokonywanie ciężkich lodów, zmusza do unikania uderzeń, czyniąc lodolamacz nieużytecznym. Wskutek silnego przecieku w dziobowej ładowni, środkowej i węglowych ładowniach burtowych, «*Litke*» znajdując się w Zatoce Prowidienija mógł przyjąć maksymalnie 600 ton węgla, gdy tymczasem, w toku pokonywania zwałów lodu zużywał 75 ton węgla na dobę. W tym czasie zapasów węgla na pokładzie lodolamacza «*Litke*» pozostało tylko 270 ton. Wskazany w komunikacie stan lodolamacza, jak również późna pora roku uniemożliwiła skierowanie jednostki do walki z potężnymi polami lodowymi i zmuszając nas, z przykrością, do zrezygnowania z dalszych prób udzielenia wam jakiegokolwiek pomocy w opuszczeniu wód Morza Polarne-go, dla uniknięcia niebezpieczeństwa, że sam lodolamacz «*Litke*» znajdzie się w sytuacji bez wyjścia”.

10 listopada z zablokowanego przez pokrywę lodową na Morzu Czukockim parowca *Czeluski* ponownie dotarła prośba o pomocy. Rankiem 11 listopada załoga *Litke*, który znajdował się nadal w Zatoce Prowidienija przez cały czas przeprowadzając remont kadłuba i mechanizmów, zebrała się na wiec. Trwał on niespełna 10 minut. Siedemdziesięciu oficerów i marynarzy lodolamacza jednogłośnie oświadczyło, że są gotowi podjąć marsz by udzielić pomocy *Czeluskinowi*. Na wiecu została przyjęta rezolucja:

„...Mimo wyjątkowego ryzyka, przy obecnym stanie technicznym lodolamacza, z bolszewickim tempem przeprowadzimy przygotowanie do wyjścia jednostki w Arktykę. Dołożymy wszelkich sił, by pod wypróbowanym kierownictwem naczelnika ekspedycji, kapitana i organizacji partyjnej udzielić pomocy «*Czeluskinowi*» i tym samym spełnić swoje zadanie dla opanowania Północnej Drogi Morskiej”.

*Litke* ruszył po zakończeniu bunkrowania. Węgiel ładowany był ręcznie na po-

Parowiec *Czeluskin* sfotografowany w jednym z portów.

Fot. zbiory Sergiej Patjanin

kład jednostki, ponieważ ładownie węglowe były zalewane wodą. Rankiem 12 listopada *Litke* wyszedł w morze i wziął kurs w stronę Wysp Diomida w Cieśninie Beringa. Przez kilka dni próbował on nieskutecznie przebić się przez potężne zwały lodu do *Czeluski*na. Zapasy węgla zmniejszały się, pompy osuszające ledwo radziły sobie z wdzierającą się do wnętrza kadłuba wodą. *Litke* otrzymał polecenie powrotu i 22 listopada lodołamacz rzucił ponownie kotwicę w Zatoce Prowidienija, a następnie skierował się na południe do Pietropawłowska Kamczackiego.

Zadania stawiane przed lodołamaczem *Litke* i przed jego załogą jeszcze się nie zakończyły. W tym czasie w północnej części Oceanu Spokojnego szalał potężny sztorm. Na sztorm wpadł wracający z arktycznego rejsu parowiec *Swierdłowski* ze 150 pasażerami na pokładzie, któremu kończyły się zapasy węgla i wody. *Litke* stał w Zatoce Awaczinskiej (Kamczatka) mając poważną awarię, pozbawiony był także prawie paliwa. Jednakże A.P. Boczek i N.M. Nikołajew, uzyskawszy informacje się o kłopotach *Swierdłowska*, zdecydowali się natychmiast wyruszyć w jego kierunku, by udzielić mu pomocy. Sztorm nie słabł. Wręcz odwrotnie, stawał się coraz groźniejszy. W tę straszną pogodę na wpół zatopiony lodołamacz podał hol powoli tonącemu statkowi. Sztorm przeszedł w huragan. *Litke* rzucało z burty na burtę tak, że i ta jednostka z trudem utrzymywała się na falach. Na jednostce zламаło bukszpryt. Otwory rur systemu usuwającego wodę, który ciągle starał się walczyć z jej nowymi ilościami, zostały zatłkane nieczystościami z wnętrza jed-

nostki i *Litke* zaczął tonąć. Do zatopionych już ładowni opuszczony został nurek, który oczyścił rury, pozwalając na odprowadzenie wody, przedłużając tym samym żywot lodołamacza. Dzięki temu jednostka doprowadziła *Swierdłowski* do Pietropawłowska Kamczackiego.

Po krótkim remoncie, lodołamacz kontynuował swój powrót do portu we Władywostoku. W efekcie tego 4 stycznia 1934 roku *Litke* przybył wreszcie do macierzystego portu. 16 miesięcy bardzo ciężkiego arktycznego pływania pozostało za nim.

Każdy rok przynosił nowe sukcesy w podboju arktycznych akwenów. W 1932 roku po raz pierwszy w historii trasę Północnego Szlaku Morskiego w czasie jednego rejsu przeszedł parowiec ze wzmocnieniem przeciwlodowym *Sibiriakow*. W następnym roku drogą *Sibiriakowa* wyruszył *Czeluskin*. Niemal u wejścia do Cieśniny Beringa, został uwięziony przez zwały lodu, a następnie przez nie zgnieciony. Ponad setka polarników, wraz ze stojącym na czele O.D. Szmidtem, znalazła się na dryfującej krze lodowej. Zostali oni uratowani przez samolot powstającego radzieckiego lotnictwa polarne-go. Piloci w czasie tej akcji ratowniczej dokonywali cudów odwagi. Siedmiu pilotów stało się z pierwszymi Bohaterami Związku Radzieckiego.

Rząd radziecki zdecydował się zmienić drogę morską, prowadzącą przez rejon wiecznych lodów, wzdłuż północnych brzegów Syberii, w magistralę regularnych przewozów morskich. Dla dokonania tej zmiany koniecznym było jednak nabycie odpowiedniego doświadczenia, zbudowanie statków, centrów radiowo-nawigacyjnych, portów,

stworzenie sieci stacji polarnych, zorganizowanie służby lodołamaczy i podjęcie wielu innych koniecznych działań. Utworzony na krótko przed tą decyzją Główny Zarząd Północnego Szlaku Morskiego zdecydował się w 1934 roku powtórzyć rejsy statków po całej arktycznej trasie, tym razem ze wschodu na zachód, z Władywostoka do Murmańska. Dla przeprowadzenia tej ekspedycji został wybrany lodołamacz *F. Litke*. Dowódcą ekspedycji został wyznaczony D.Z. Duplickij, zaś jego zastępcą do spraw naukowych został profesor W.J. Wize. Kapitanem lodołamacza w tym odpowiedzialnym rejsie mianowano N.M. Nikołajewa.

*Litke* przed wyruszeniem w rejs, przeszedł remont w Japonii, lecz jego jakoś budiła spo-

ro wątpliwości: kotły przeciekały, nitowania kadłuba były wykonane niedbale, poważne usterki stwierdzono w maszynowni. Robotnikom portu we Władywostoku, przyszło poprawić remont swojego statku, usuwając w krótkim terminie podstawowe błędy japońskich stocznio-wców. Część prac musiała zostać wykonana już w czasie samego rejsu.

28 czerwca 1934 roku lodołamacz opuścił port we Władywostoku i skierował się do Pietropawłowska Kamczackiego, gdzie na pokład przyjął 525 ton węgla, 700 ton słodkiej wody i żywność, w tym także żywe krowy i świny. Statek zapełnił się także i własnym „ogrodem zoologicznym” – kotami, psami i nawet burym niedźwiadkiem.

6 lipca *Litke* opuścił Pietropawłowsk, a 11 lipca przybył do Zatoki Prowidienija. Tu załadowało jeszcze na jego pokład dodatkowo 550 ton węgla. Teraz ładownie lodołamacza były przepełnione. Węgiel leżał nawet na pokładzie jednostki. Bunkrowanie węgla odbywało się własnymi siłami i w to w rekordowo krótkim czasie. Pracowała cała załoga i wszyscy uczestnicy ekspedycji.

W Zatoce Prowidienija na pokład lodołamacza przyjęto także samolot Sz-2. Jego załoga składała się z lotnika F.K. Kukanowa i mechanika pokładowego S.P. Kukwy, którzy wsławili się już późną jesienią 1933 roku. W tym czasie u przylądka Bilingsa zimowały parowce *Anadyr*, *Siewier* i *Chabarowski*. Zimowy postój przebiegał z kłopotami, okazało się, że źle zabezpieczono zapasy żywności dla ludzi. Wśród 168 pasażerów wielu zachorowało na szkorbut, a niektórzy nie mogli się nawet poruszać. Kukanow zdecydował się ewakuować chorych. Mimo złej pogody i postępujących ciemność, wy-



wiółł dziewięćdziesiąt osób na półwysp Szmida i Welen.

Po wyjściu w Morze Czukockie rozpoczęto od razu obserwacje naukowe. Co godzinę mierzono temperaturę powierzchni morza, pobierano próbki wody. W charakterze obserwatorów meteorologicznych występowali wszyscy współpracownicy ekspedycji polarnej. Powierzono im także obserwacje hydrometeorologiczne. Dokładnie obserwowano zachowania się statku w warunkach różnego falowania.

Już w pobliżu przylądka Ikigur po raz pierwszy napotkano rzadką pokrywę lodową. W tym dniu *Litke* przeszedł blisko miejsca zagłady *Czeluski*na oddając honory utraconej jednostce trzema sygnałami syreny okrętowej. Z biegiem kolejnych dni zaczęło się oziębzać. W ciągu dnia wiatr osiągnął 8 stopni w skali Beauforta, pokrywa lodowa znikła, lecz wzmocniło to tylko niepokój na pokładzie jednostki. Zaprojektowany do wykonywania rejsów w warunkach zalodzenia morza, *Litke* źle trzymał się na wysokiej fali. Fale zmyły zresztą z pokładu cały zmagazynowany na nim węgiel, z takim trudem załadowany w Zatoce Prowidienija.

Przy Półwyspie Szmida *Litke* przez 10 dni był zablokowany przez potężną warstwę lodu. Dopiero 28 lipca statek zdołał uwolnić się i wyjść na otwarte wody, a 4 sierpnia podejść do zatoki Tiksi, gdzie załadowało 850 ton węgla z barek. Następnie lodołamacz wyruszył na pomoc zablokowanym przez zwały kry trzem parowcom Pierwszej Ekspedycji Leńskiej u Wysp Komsomolskiej Prawdy.

Do przejścia pozostało tylko pięć mil morskich, lecz pokonanie tego dystansu potrzebne zajęło pełnych pięć dni – w drodze znajdowały się bowiem pola lodowe, które nie ustępowały nawet wobec ładunków wybuchowych. Dopiero 17 sierpnia *Litke* udało się przebić się do zablokowanych przez zwały lodu jednostek, a następnie wyprowadzić je na wolne od zalodzenia otwarte wody.

Po dojściu do granicy lodu, jednostka stanęła na kotwicy. Starszy mechanik Z.I. Pierożkow przedstawił stan techniczny lodołamacza. Sprawa przedstawiała się gorzej, niż można było dotąd przypuszczać. 80 nitów okazało się wybitych, wiele zostało bez główek, większość osłabiona. W wielu miejscach rozeszły się szwy poszycia, w dziobnicy pojawiły się trzy szczeliny, częściowo było zerwane usztywnienie, a niektóre arkusze blach odstawały od dziobnicy. W ciągu doby jednostka nabrała 1125 ton wody, nie licząc tej, która wlewała się do całkowicie zatopionego forpiku. Nie pozostawało nic innego, jak zdecydować się na przeprowadzenie naprawy jednostki w oparciu

o własne siły i środki. W pracach remontowych wzięła udział większość uczestników rejsu. Mechanicy zdołali wyprodukować dla jednostki nowe sworznie. Skrajnik dziobowy został zalany cementem, zaś na szczelinę w dziobnicy wykonano nakładkę. Remont przywrócił jednostce zdolność pokonywania zwałów lodu średniej grubości.

W czasie, gdy usuwano uszkodzenia jednostki odniosła, F. Kukanow na swoim Sz-2 wykonał lot zwiadowczy w rejonie wschodniej części Cieśniny Wilkického i odnalazł tam pole lodowe szerokość około 15 mil. Było ono niemożliwe do przebycia dla lodołamacza, dlatego musiał przybyć mu na pomoc zasłużony lodołamacz *Jermak*, który wyrąbał w lodzie kanał od strony zachodu.

22 sierpnia *Litke* rzucił kotwice u przylądka *Czeluski*na. 24 sierpnia lodołamacz wyruszył w dalszą drogę, prowadząc za sobą jeden z trzech uwolnionych przez siebie u Wysp Komsomolskiej Prawdy statków i 2 września osiągnął Wyspę Dikson. Tu parowiec musiał się zatrzymać dla uwolnienia z okowów lodu statków, uczestniczących w operacji na Morzu Karskim. U ujścia rzeki Jenisej *Litke* zdjął z mielizny w rejonie Igarki przybyły po drewno angielski parowiec.

Wraz z dotarciem do Dikson parowca ze wzmocnieniem przeciwlodowym *Sadko*, który zwolnił z dotychczasowych zadań *Litke*, jednostka udała się do Murmańska. Końcowy etap rejsu przeszedł bez szczególnych przygód i 20 września *Litke* zaciągnął parowiec przy przystani portu w Murmańsku. Tak zakończył się drugi rejs, będący przejściem po całej trasie północnej, w toku jednego sezonu nawigacyjnego. Przy czym był to taki pierwszy rejs, który zakończył się bez większych awarii.

Nawigacja na trasie Północnego Morskiego Szlaku w 1935 roku była nadzwyczaj niefortunna – *Litke* i lodołamacze *Jermak*, *Krasin*, *Lenin* zdołały przeprowadzić tylko 4 parowce. Ale następny, 1936 rok, stał się znaczącą datą w historii opanowania Północnego Morskiego Szlaku. To w tym właśnie roku została przeprowadzona pierwsza EON (Ekspedycja Specjalnego Przeznaczenia), której celem było przeprowadzenie eskadry okrętów wojennych na Daleki Wschód. Po zakończeniu wojny domowej młoda republika radziecka praktycznie nie posiadała na Oceanie Spokojnym floty wojennej. W skutek tego cały ciężar ochrony ogromnych przestrzeni morskich spadł na nieliczne małe jednostki, przeznaczone do ochrony granic morskich. Japończycy mogli więc praktycznie bezkarnie prowadzić agresywną politykę połowu morskich zwierząt i ryb, często pod osłoną własnych jednostek bojowych Floty Cesarskiej. Japonia

nosiła się także z planami zaboru bogatych w zasoby naturalne okręgów radzieckiego Dalekiego Wschodu i Wschodniej Syberii. Wszystko to powodowało, że koniecznością stawało się stworzenia na Oceanie Spokojnym odpowiednio silnej floty wojennej. Niestety, budowa okrętów w pierwszej w tym regionie stoczni w Komsomolsku na Amurze dopiero się rozpoczynała i potrzebne okręty wojenne trzeba było przerzucić z Bałtyku.

Arktyczna flota wydzieliła dla przeprowadzenia tej operacji swoich najbardziej doświadczonych ludzi. Ewentualne wykorzystanie z sukcesem droga północnej dla przemieszczania okrętów wojennych, oznaczałoby ogromne podniesienie jej wartości dla państwa radzieckiego. O.J. Szmidt, ówczesny naczelnik Gławsiewmorput i wybitny badacz polarnik, w rozmowie z marynarzami floty, uczestnikami ekspedycji, przypominał sobie znane słowa uznanego naukowca D.I. Mendelejewa, powiedziane przez niego po pogromie pod Cuszimą eskadry admirała Rożestwieńskiego: „*Gdyby choć dziesiąta część tych sił, które zostały stracone pod Cuszimą, została przeznaczona na zdobycie bieguna, nasza eskadra, prawdopodobnie, przeszłaby do Władywostoku, omijając i Morze Niemieckie (chodzi o Morze Północne – przypis autora) i Cuszimę.*

- *Nam przychodzi naprawić ten historyczny błąd, do którego dopuściła Rosja Carska, – powiedział O.J. Szmidt. – Cuszima nie powinna się już powtórzyć... Północny szlak morski leży na naszych wodach terytorialnych, gdzie nikt nie przeszkodzi nam pływać, jak chcemy i dokąd chcemy. To jedyna wewnętrzna droga wodna, która zabezpiecza nam łączność z Dalekim Wschodem.*

Do przerzucania okrętów wojennych Północny Szlak Morski wykorzystano wtedy po raz pierwszy. To była trudna i odpowiedzialna operacja. Sądząc po prognozach atmosferycznych, na trasie oczekiwano poważnego pokrycia lodowego. Kierownictwo ekspedycji przerzucenia dwóch niszczycieli z Morza Białego do Władywostoku zostało powierzone O.J. Szmidtow. Jako kapitanów – instruktorów w przejściu Drogą Północną wyznaczono N.M. Nikołajewa i P.R. Miłowzorowa. Dla towarzyszenia niszczycielom przydzielono lodołamacz *Litke*, dwa zbiornikowce – *Lok-Batan* i *Majkop*, a także parowiec *Anadyr*.

2 lipca 1936 roku niszczyciele typu „*Nowik*” – *Stalin* (eks *Samson*) i *Wojkow* (eks *Lejtnant Iljin*) – opuściły Kronsztad. W ramach dokładnego przygotowania do „lodowego rejsu”, kadłuby jednostek zostały wzmocnione w takim stopniu w jakim było to możliwe. Były to jednostki stare ze stosunkowo cienkim poszyciem i każde zde-

zenie z potężnymi polarnymi lodami zapowiadało poważne naprężenia. Sukces operacji w dużym stopniu zależał od czujności i przewidywania marynarzy-polarników oraz dowództwa w czasie rejsu. Prawie miesiąc zszedł na przygotowanie i samo przejście jednostek przez niedawno zbudowany Kanał Białomorsko-Bałtycki. 31 lipca oba niszczyciele weszły na Morze Barentsa. Następnego dnia, towarzyszący im *Litke*, którym dowodził kapitan J.D. Chlebnikow, przybył do Matoczkin Szar. U przylądka Łazariewa do zespołu dołączyły także zbiornikowce.

Do wyspy Dickson zespół spotykał tylko pasy drobnego i rozbitego lodu, który bez problemu przewyżczały nawet niszczyciele, lecz na południku 80°N eskadra weszła w potężne, niemożliwe do przebycia zwały lodu. Koniecznością stała się pomoc lodołamaczy *Lenin* i *Jermak*, na które trzeba było poczekać. 9 sierpnia eskadra ponownie ruszyła w drogę, z trudem przewyżczając 8-9-metrowy lód. Czasami położenie raptownie pogarszało się. Zwały lodu uszczelniały się, zamykając drogę całej eskadrze. Wysyłani na zwiad powietrzny piloci doświadczeni w lotach nad Arktyką, nadaremnie szukali przejścia w polach lodowych. Marsz okrętów stawał się coraz bardziej powolnym i wreszcie, zupełnie stał się niemożliwy. Okręty zastopowywały zablokowane przez pola lodowe.

Szczególnie trudna była sytuacja na niszczycielach, ze względu na ich słabe kadłuby. By uniemożliwić nadmierne zablokowanie okrętów przez lód, starano się rozbijać zwały kry drobnymi ładunkami wybuchowymi. Dzięki temu wzdłuż burt jednostek powstawała kasa z drobnych odłamków lodu. Stworzyła ona poduszkę, sprzyjającą równomiernemu podziałowi siły nacisku lodu na kadłub jednostek.

2 września eskadra weszła w Cieśninę Wilkickiego. We wschodnim rejonie Arktyki warunki lodowe wydawały się korzystniejsze. *Litke* szybko przeprowadził eskadrę przez pokrywę lodową i 20 września ekspedycja podeszła do brzegów Czukotki. Naprzeciw niszczycielom wyszedł lodołamacz *Krasin* pod dowództwem M.P. Bielousowa. W ciągu dwóch dni eskadra w towarzystwie *Krasina* i *Litke* posuwała się wśród kry lodowej po wodach cieśniny Longa by w końcu zbliżyć się do skraju pokrywy lodowej.

W tym rejonie zespół napotkał szalejący sztorm. Sytuacja na niszczycielach stawała się rozpaczalna, zapasy paliwa dobiegały końca. Zdecydowano się jednak, pomimo sztormu skierować niszczyciele w samodzielny rejs w stronę bazy, a lodołamaczom nakazano powrócić w rejon wiecznych lodów i tam przeczekać sztorm. Już

po upływie jednej doby niszczyciele podeszły do Cieśniny Beringa. Paliwo w zbiornikach niszczycieli się kończyło się i w tej sytuacji do kotłów trafiły wszystkie dostępne drewniane przedmioty, wszystko co można było spalić. W charakterze paliwa wykorzystywano nawet... mąkę. Za pomocą wentylatora była wdmuchiwana do kotłów. Parę w nich udało się utrzymać na niezbędnym minimalnym poziomie i niszczyciele zdołały osiągnąć zatokę Ławrientieja. Wkrótce pojawiły się tam zbiornikowce *Moskwa* i lodołamacz *Litke*. Decyzją WCİK ZSRR wielu uczestników bohaterskiego rejsu zostało nagrodzonych orderami Związku Radzieckiego. Kapitanowi N.M. Nikołajewowi, któremu wcześniej przyznano Order Lenina, za ostatnią ekspedycję został odznaczony Orderem Czerwonej Gwiazdy.

Odtąd Północny Szlak Morski stał się głównym także dla jednostek niedostosowanych do poruszania się w lodach i nie posiadających tzw. „klasy lodowej”. W następnym roku potwierdził to rejs okrętów hydrograficznych *Ocean* i *Ochotsk*, które wyszły z Murmańska 31 lipca 1937 roku, a już 11 października osiągnęły port we Władywostoku. Jednocześnie jednak rok ten nie okazał się już tak udanym dla wielu innych statków, których ponad 20, zostało zmuszone do przezimowania w różnych punktach Północnego Szlaku Morskiego. W Archipelagu Franciszka Józefa w Zatoce Tichoj utkwily parowce *Rusanow*, *Roszał* i *Proletarij*. W Zatoce Dicksona zwały lodu zablokowały grupę statków do przewozu drewna. Dryfowały one w lodzie. Lodołamacz *Litke* znajdował się w Cieśninie Wilkickiego, zaś lodołamacz *Lenin* na Morzu Łaptiewów. W północnej części tego morza utkwily w lodzie parowce *Sadko*, *Małygin*, *Siedow*, *Kamczadał*. Lodołamacz *Krasin* stanął w Zatoce Hatangskoj. Zablokowania w zwałach lodu zdołał w roku 1938 roku uniknąć tylko lodołamacz *Jermak* (kapitan J.M. Sorokin). Mimo wszystkich trudności jakie go spotkały, „dziadek rosyjskiej floty lodołamaczy”, świetnie poradził sobie z nałożonymi na niego zadaniami. Przy tym *Jermak*, doszedł do 83°05'N, ustanawiając rekord zasięgu swobodnego pływającego na północy. Parowiec ze wzmocnieniami przeciwdowodowymi *Gieorgij Siedow* (kapitan Badigin), na którego pokładzie został uszkodzony system sterowania, wyrwał się z lodowych objęć dopiero po trzech latach wymuszonego dryfu w lodach północy. Na początku tego legendarnego dryfu kapitan jednostki miał skończonych zaledwie dwadzieścia osiem lat.

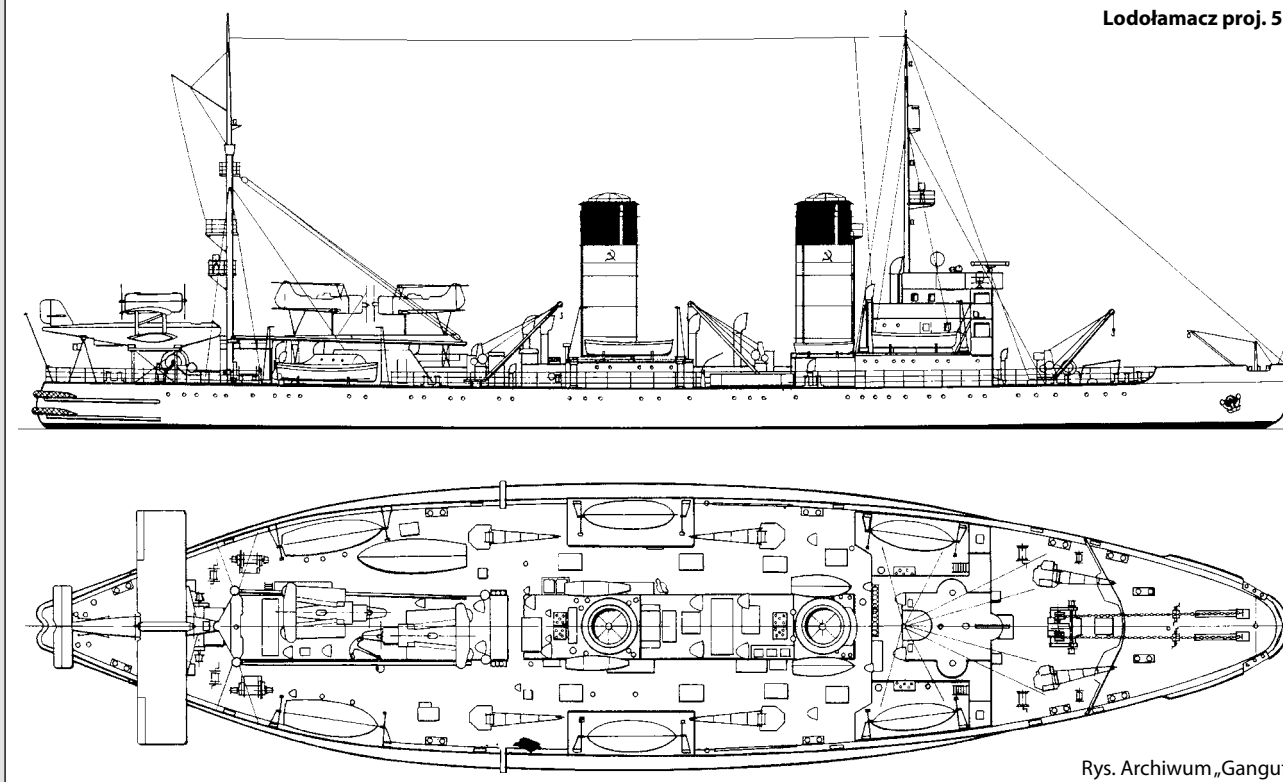
Intensywny wzrost przewozów Północnym Szlakiem Morskim i koniecz-

ność włączenie odkrytych na Północy bardzo bogatych zapasów metali kolorowych, węgla i innych cennych surowców kopalnych w gospodarkę narodową kraju, doprowadziło do wystąpienia braku nowoczesnych, potężnych lodołamaczy. Dlatego rząd radziecki podjął decyzję o rozpoczęciu projektowania, a następnie budowy nowych lodołamaczy w rodzinnych stocznich. Przyczyną takiej decyzji stała się także zagłada parowca *Czeluskin*. 24 lipca 1934 roku została przyjęta wspólna decyzja Rady Najwyższej ZSRR i Komitetu Centralnego WKP(b) „O przedsięwzięciach dla rozwoju Północnego Szlaku Morskiego i gospodarki północnej”. Program ten przewidywał wybudowanie czterech lodołamaczy typu *Krasin* po 10 000 ton każdy, dwóch kolejnych lodołamaczy wyposażonych w silniki dieslowskie po 12 000 ton każdy i dwóch pomocniczych lodołamaczy po 6000 ton każdy.

Grupa inżynierów-stoczników we współpracy z I. Smorgonskim opracowała założenia techniczne dla lodołamaczy napędzanych silnikami dieslowskimi o wyporności po 12-14 000 ton. Jednocześnie prowadzone były prace projektowe lodołamacza opartego o maszynownię parową wzorowaną na typie *Krasin*. Choć projekt lodołamacza o napędzie parowym nie odpowiadał wymaganiom Siewmorputu w zakresie jego autonomii, uznano jednak, że możliwe będzie zaprojektowanie i zbudowanie takich jednostek w porównywalnie krótszym terminie, niż jednostki o oczekiwanych parametrach technicznych. Stworzenie bowiem nowej potężnej siłowni dieslowskiej przez rodzimy radziecki przemysł, wymagało przeznaczenia znacznych nakładów czasu i środków. Tym niemniej, w lipcu 1934 roku rząd zlecił Ludowemu Komisarjatomu Przemysłu Ciężkiego (Narkomtiazprom) wybudowanie czterech lodołamaczy typu *Krasin* i dwóch kolejnych z siłownią dieslowską.

23 października 1935 roku w Stoczni Bałtyckiej w Leningradzie odbyło się położenie stępki pod dwa lodołamacze – *J. Stalin* i *W. Mołotow*. Pierwszy nit w kadłub prototypu wbił znany podróżnik polarnik, naczelnik Siewmorputu I.D. Papanin. W stoczni nikołajewskiej imienia A. Marti rozpoczęto budowę lodołamaczy *L. Kaganowicz* i *O.J. Szmidt* (w 1939 roku został on przemianowany na *A. Mikojan*), a Stoczni Admiralicji w Leningradzie – lodołamaczy o siłowniach dieslowskich *Kirow* i *Kujbyszew*. Niestety w związku z podjęciem realizacji, nowego dużego programu rozwoju Marynarki Wojennej ZSRR, zdecydowano wkrótce o zaprzestaniu budowy lodołamaczy o siłowniach dieslowskich.

Lodołamacz proj. 51



Rys. Archiwum „Gangut”

Lodołamacze typu *J. Stalin* istotnie różniły się od prototypu, nawet pod względem jego wyglądu zewnętrznego. Kadłub przedłużony został o 10 m, powiększono także nadbudówkę, co miało pozwolić bardziej komfortowo rozmieścić załogę i pracowników naukowych na pokładzie lodołamacza. Wnętrza mieszkalne i ogólnodostępne zaprojektowane zostały przez artystów, malarzy, architektów. Pomieszczenia ocieplono warstwą termoizolacją z korka o grubości 300 mm. Chłodnie zaplanowano tak by były w stanie przechowywać roczny zapas żywności, przewidziano nawet pomieszczenia do transportu żywych zwierząt. Dla prowadzenia prac naukowych prac przygotowano pracownię hydrologicz-

ną, chemiczną, biologiczną i inne dodatkowe laboratoria.

W odróżnieniu od *Krasina* główne maszyny parowe miały pracować nie na parze nasyconej, lecz z przegrzewem, co miało pozwolić zmniejszyć planowane zużycie paliwa do 0,15 kg/KM/h. Maszyny o mocy po 3350 KM były najpotężniejszymi ze zbudowanych w ZSRR. Czteropokładowe statki zostały podzielone na przedziały dwunastoma wodoszczelnymi grodziami, co gwarantowała niezatapialność jednostki nawet przy zalaniu dwóch dowolnych przedziałów. Na całej długości jednostka posiadała podwójne dno. 9 dolnych pasów poszycia wzmocnionych zostało dodatkową warstwą konstrukcyjną o grubości 42 milimetrów. Dla

przewodzenia rozpoznania lotniczego z pokładów lodołamaczy, zamierzano rozmieścić na nich trzy wodnosamoloty. Z koncepcji tej później zrezygnowano.

Pierwszy lodołamacz *J. Stalin* został zwodowany 29 kwietnia 1937 roku, a 23 sierpnia następnego roku wyszedł on w swój pierwszy arktyczny rejs. Do końca sierpnia 1941 roku zakończono budowę pozostałych lodołamaczy. Na zewnątrz dwie pary lodołamaczy można było odróżnić po kominach: na jednostkach ze stoczni leningradzkiej były one pionowe, zaś te z Nikołajewa z lekkim nachyleniem 1/12 do tyłu.

Wszystkie cztery lodołamacze znajdowały się w służbie przez długi czas. *A. Mikojan*, *Admirał Łazariew* (eks. *Ł. Kaganowicz*) i *Admirał Makarow* (eks. *W. Mołotow*) zostały skreślone ze stanu floty dopiero w końcu lat 60-tych XX wieku. Najdłużej działał lodołamacz *Sibir* (eks. *J. Stalin*). Statek ten po kapitalnej przebudowie, przeprowadzonej w 1958 roku we Władywostoku, przekazany został do złomowania dopiero w 1973 roku. W końcu lat 50-tych wszystkie cztery lodołamacze przeszły z węgla na paliwo płynne, co zwiększyło autonomię ich działania na morzu. W rufowej części jednostek stworzono także lądowiska, demontując przy tym grotmaszt. Powrócono częściowo więc do koncepcji wykorzystania z ich pokładów lotnictwa.

W swoim pierwszym arktycznym rejsie, w 1938 roku *J. Stalin* (kapitan W.I. Woronin) z powodzeniem przeprowadził zespół statków przez Morze Karskie. W końcu tego

#### Podstawowe techniczne dane lodołamaczy typu „J. Stalin” (projekt 51)

Długość maksymalna 106,7 m
Szerokość maksymalna 23,2 m
Zanurzenie 9,15 m
Wyporność pełna 11 242 ton
Prędkość maksymalna 15,5 węzłów
Załoga 115-138 oficerów i marynarzy
Typ głównych silników – parowe maszyny potrójnego rozprężenia
Moc maszyn głównych, 3 x 3350 KM
Liczba i typ kotłów parowych – 9 kotłów płomienicowo-płomieniówkowych, tzw. szkockich zawierających komorę zwrotną oddzielającą płomienicę od płomieniówek i kotłów parowozowych z płomienicami i płomieniówkami umieszczonymi pomiędzy wspólnymi ścianami sitowymi.
Zapasy węgla 9000 ton
Zasięg 6000 Mm
Autonomiczność 27 dób



rejsu polecono mu wyrwać z lodowej niewoli parowiec ze wzmocnieniami przeciwlodowymi *Siedow*, znajdujący się w dryfie, który swój polarny rejs rozpoczął się jeszcze 23 października 1937 roku.

Mimo późnej jesieni i nadzwyczaj ciężkich warunków do nawigacji w obliczu potężnych pól lodowych, w 1938 roku *Stalino* udało się dotrzeć do 83°N. Od *Siedowa*, który dryfował na północ od Wysp Nowosybirskich, oddzielało go zaledwie 50 mil morskich. Niestety zwartych pól lodowych nie udało się mu już przezwyciężyć. Uznano, że nie warto ryzykować utraty nowego lodołamacza i *Stalin* zawrócił. Miało to miejsce 29 sierpnia 1938 roku, *Siedow* zaś pozostał nadal w lodowym dryfie.

W następnym roku lodołamacz *Stalin* po raz pierwszy w historii morskiej żeglugi polarnej przeszedł Północnym Szlakiem Morskim z zachodu na wschód i z powrotem w jednym okresie nawigacyjnym, przeprowadzając dużą grupę statków. Na jego pokładzie znajdował się wtedy sztab transportu morskiego z naczelnikiem Gławsiewmorputu I.D. Papaninem. To on za pomocą łączności radiowej kierował wszystkimi operacjami transportowymi zarówno na zachodzie, jak i na wschodzie Arktyki. Lodołamaczem w tym czasie dowodził kapitan M.P. Białousow.

W samym końcu 1939 roku lodołamacz *Stalin* podjął znów próbę uwolnienia z lodowego dryfu parowca *Siedow*. Do tego czasu ten już legendarny statek, wmarznięty w pole lodowe, wyniesiony został w rejon Morza Grenlandzkiego. Dobiegał końca nieporównywalny z czymkolwiek

wiek dryf *Siedowa*, który trwał już ponad 800 dni. Piętnastu śmiałków na pokładzie statku z kapitanem K.S. Badiginym zebrało olbrzymi materiał naukowo-badawczy – w 39 punktach zdołano zmierzyć głębokość oceanu, wykonano 43 głębino-we wiercenia i 10 pomiarów prądów morskich, a w 78 punktach określono elementy ziemskiego pola magnetycznego. 29 sierpnia 1939 roku *Siedow* osiągnął najdalszy na północ punkt czasie tego dryfu – 86°40'N, 47°55'W, tym samym o 82 kilometry pobito rekord statku *Fram* Nansena. Ta ostatnia jednostka zbudowana została jednak specjalnie tak, by mogła dryfować w okowach pól lodowych – jajowata forma kadłuba ułatwiała wyciskanie się statku do góry przy lodowych zwarcjach, klasyczny zaś kadłub *Siedowa* nie był dostosowany do przemieszczania się przez takie zwały lodu. Pomimo tego, tylko w toku jesiennych miesięcy 1938 roku zdołał on wytrzymać przejście przez 51 zwałów kry!

Współczesnemu czytelnikowi trudno wyobrazić sobie, jaką uwagę całego kraju skupiał na sobie ten rejs, jaką popularnością, już po jego zakończeniu, cieszyła się ta historia!

Wtedy, w grudniu 1939 roku, do tego legendarnego statku dążył lodołamacz *J. Stalin*. Kierownikiem ekspedycji ratowniczej został wyznaczony sam I.D. Papanin, a lodołamaczem dowodził kapitan M.P. Białousow. Na morzu szalał sztorm. Lodołamaczowi, który posiadał, jak i wszystkie statki tego typu, krótkie kołysanie boczne, takie warunki pogodowe nie sprzyjały. Reakcja statku na sztorm, rozpoczęła się już

kilka dni po wyjściu z Murmańska w drogę na północ. Lodołamacz brał na pokład bardzo dużo ilości wody. Statek musiał nawet lec w dryf, który trwał trzy doby. Doszło w tym czasie do silnego oblodzenia nadbudówek. Statek otrzymał jakby dodatkowy ładunek, co powiększało jego zanurzenie, a z czasem pojawiał się także duży przechył. By przywrócić sprawność lodołamacza i zmniejszyć załodzenie, koniecznym stało się wypompowanie za burtę słodkiej wody, mając jednocześnie nadzieję, że uda się później uzupełnić jej zapas, na Spitzbergenie. Gdy było to tylko możliwe, marynarze zrywali lód z pokładów, nadbudówek, masztów, want. Przez silne uderzenia fal obłamane zostały dziobowe fałszyburt z obu stron. Z pokładu zerwało paradny trap, zmyło cały ładunek znajdujących się na nim beczek z paliwem. Zerwana została także i uniesiona w morskie odmęty szalupa motorowa.

Kiedy sztorm nadal trwał, *J. Stalin* doszedł do Spitzbergenu, uzupełnił tam zapasy okrętowe i znów wziął kurs na północ. W drodze bez przerwy napotykał on duże, zwarte pola lodowe. Jednostka, zależnie od zastanych warunków, albo przyspieszała marsz lub kładła się w dryf, oczekując zmiany wiatru i rozproszenia się zwałów lodu. Noc polarna sprawiała wszystkim bardzo duży kłopot, bowiem światło dzienne było całkowicie nieobecne i bez przerwy koniecznym okazywało się stosowanie oświetlenia reflektorami. Pewnego razu lodołamacz został ściśnięty przez dwa ogromne pola lodowe, co spowodowało podniesienie go w górę o 30 centymetrów. Kadłub jednostki o jajowatym kształcie wytrzymał to uderzenie pól lodowych. Sytuacja była jednak na tyle niebezpieczna, że został ogłoszony alarm. Podjęto decyzję by z ładowni wynieść na pokład cały awaryjny zapas żywności, zaopatrzenia i pozostałych rzeczy, na wypadek ewentualnej konieczności czasowego przemieszczenia się załogi statku na lód.

13 stycznia lodołamacz dotarł wreszcie do *Siedowa*. Natychmiast przystąpiono do uwolnienia śruby i steru *Siedowa*, które wmarzły w lód. Pracowano ręcznie i pośpiesznie, lecz to nie dało pozytywnego rezultatu. Wtedy by doprowadzić do uwolnienia śruby i steru, zdecydowano się na wykorzystanie gorącej wody z lodołamacza. Ta metoda okazała się efektywna, wkrótce śruba i ster zostały uwolnione. Nie udało się jednak pozbawić statku dodatkowego lodowej czaszy pod kadłubem. Liczono, że uda się stopniowo ją zlikwidować, prowadząc *Siedowa* na holu. Lecz również to nie dało spodziewanego efektu. Z taką, dodatkową, lodową poduszką, statek został do-

Ciekawe ujęcie od rufy lodołamacza *J. Stalin*. Na platformie widoczny samolot U-2 (w czasie wojny zwane Po-2) ze zdemontowanymi skrzydłami.  
Fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov



prowadzony do Spitzbergenu, gdzie ciepłe wody Gólfströmu zrobiły swoje. W efekcie tego do Murmańska *Siedow* mógł już płynąć samodzielnie. Trwała już wojna fińsko-radziecka, co powodowało infiltrowanie tego regionu przez jednostki nawodne i okręty podwodne.

Jednostkę uroczyście witano w Murmańsku, organizując następnie podróż delegacji do Moskwy pociągiem specjalnym. Prócz 15 „Siedowców”, w składzie delegacji znaleźli się także trzej ludzie z załogi lodołamacza. Przyjmowano ich jako bohaterów. Po wiecu na dworcu przewieziono ich samochodami prosto na Kreml. W drodze „podróżników północnych” ciepło witali Moskwanie, z balkonów domów zrzucano kwiaty. Na Kremlu zorganizowany został bankiet w obecności przywódców partii komunistycznej i rządu.

30 listopada 1939 roku wybuchł konflikt zbrojny między ZSRR i Finlandią. Zima 1939-40 okazała się być nadzwyczaj surowa i wkrótce Zatoka Fińska zaczęła pokrywać się lodem. Dla zabezpieczenia działania statków i okrętów Floty Bałtyckiej ZSRR oraz Ludowego Komisariatu Floty Morskiej podjęta została decyzja o przerwaniu lodołamacza *Jermak* z Północy na Bałtyk.

4 grudnia fiński konsulat w Göteborgu (Szwecja) zakomunikował, że radziecki lodołamacz *Jermak*, przemieszczający się z Murmańska na Bałtyk, przeszedł cieśninę Sund. Pojawienie się tego statku na wodach Zatoki Fińskiej znacznie podniosłoby efektywność działań okrętów Floty Bałtyckiej w warunkach zimowych i dlatego w tym samym dniu na polowanie wyszedł fiński okręt podwodna *Vetehinen*. Szóstej grudnia *Vetehinen* zajął pozycję na podejściach do Lipawy i następnego dnia w odległości 4-5 mil od portu fińskim podwodnikom ukazał się *Jermak*, lecz wobec złej widoczności wyjście na pozycję do ataku okazało się niemożliwe. Wkrótce wysokie maszty słynnego lodołamacza widoczne już były przy pomoście przystani portu i następnego dnia *Vetehinen* zdecydował się odejść do swojej bazy. W czasie swojego następnego rejsu, w dniach 12-15 grudnia, w rejonie na zachód od wyspy Dagö (Hiuma, inne nazwy est. *Hiiumaa*, szw. *Dagö* – wyspa dnia, fin. *Hiidenmaa* – ziemia diabła – jest to należąca do Estonii wyspa) *Vetehinen* znów próbował przechwycić *Jermaka*. I tym razem próba zakończyła się niepowodzeniem.

W 1940 roku radzieckie lodołamacze zabezpieczały przejście Północnym Szlakiem Morskim niemieckiego krążownika pomocniczego *Komet*. Ten rajder, jak przypuszczano miał zostać wykorzystany do walki z brytyjską żeglugą w głębokim zapleczu

przeciwnika – na Oceanie Spokojnym. Najkrótszą i najbezpieczniejszą drogą na ten akwen, wobec działań bojowych na Atlantyku, był Północny Szlak Morski. Niemieckiej ambasadzie w Moskwie postawione zadanie ustalenia stanowiska radzieckiego kierownictwa, w kwestii możliwości przemieszczania się niemieckich statków Północnym Szlakiem Morskim w obu kierunkach.

Radziecki rząd nie bez powodu obawiał się, że podobne przedsięwzięcie może zostać uznane jako pomoc jednej z walczących stron. Jednocześnie pakt o nieagresji zawarty pomiędzy ZSRR i Niemcami z października 23.08.1939 r. i inne oficjalne umowy, uczyniły stosunki między obydwojma państwami w takim stopniu poufnymi, że, mimo obaw, Moskwa zgodziła się w 1940 roku za sumę w 970 000 Reichsmarek przygotować i przeprowadzić niemiecki statek handlowy z wojskową załogą *Donau* (faktycznie był to krążownik pomocniczy *Komet*, o czym władze radzieckie oficjalnie nie były poinformowane) na Ocean Spokojny, Północnym Szlakiem Morskim.

Po raz pierwszy z prośbą o przeprowadzenie niemieckich statków północną trasą z wschodu na zachód, zwrócił się wiceminister spraw zagranicznych III Rzeszy Schulenburg do swojego radzieckiego kolegi jeszcze 8 października 1939 roku. Pytanie dotyczyło 35 statków handlowych pod niemiecką flagą, które wojna zastała w portach Pacyfiku. Z podobnymi prośbami Niemcy zwracali się niejednokrotnie i w kolejnych miesiącach. Na przykład, w końcu stycznia 1940 roku trwały rozmowy o przeprowadzeniu trzech zespołów: z zachodu na wschód statków, które po przyjęciu na swój pokład towarów na Dalekim Wschodzie, wróciłyby tą samą trasą do Niemiec i 26 statków z ładunkiem soi z Południowo-Wschodniej Azji, również do Niemiec. Do wszystkich tych prośb władze radzieckie odnosiły się przychylnie, lecz wymijająco, uprzejmie odpisując stronie niemieckiej.

W zasadzie ZSRR, jako państwo neutralne, nie mógł odmówić niemieckim statkom przemieszczania się po PSM, ponieważ przeczyłoby to podstawowym zasadom Międzynarodowego Prawa Morskiego. Zgodnie z nim, morza są otwarte, a takimi samymi jak wszystkie pozostałe były obszary wodne radzieckiej Arktyki, zawsze pozostające wolnymi dla przemieszczania się statków handlowych i okrętów wojennych. Władze niemieckie nie musiały uzyskiwać pozwolenia na przejście cieśninami Matoczkin Szar, Przesmyk Karski, Wilkického, Dmitrija Łaptiewa, ponieważ łączyły one otwarte morza. Przemieszczały się przez te akweny statki innych krajów, więc

z jakiej racji miano by blokować dostęp do nich dla jednostek niemieckich. Przykładowo, 4 października 1939 roku w porcie Igaraka nad rzeką Jenisej znajdowało się siedem zagranicznych statków, w tym pięć pod brytyjską flagą.

Obawiając się wszelkich nieprzewidzianych okoliczności, I.D. Papanin zwrócił się do ludowego komisarza spraw wewnętrznych Ł.P. Bierii:

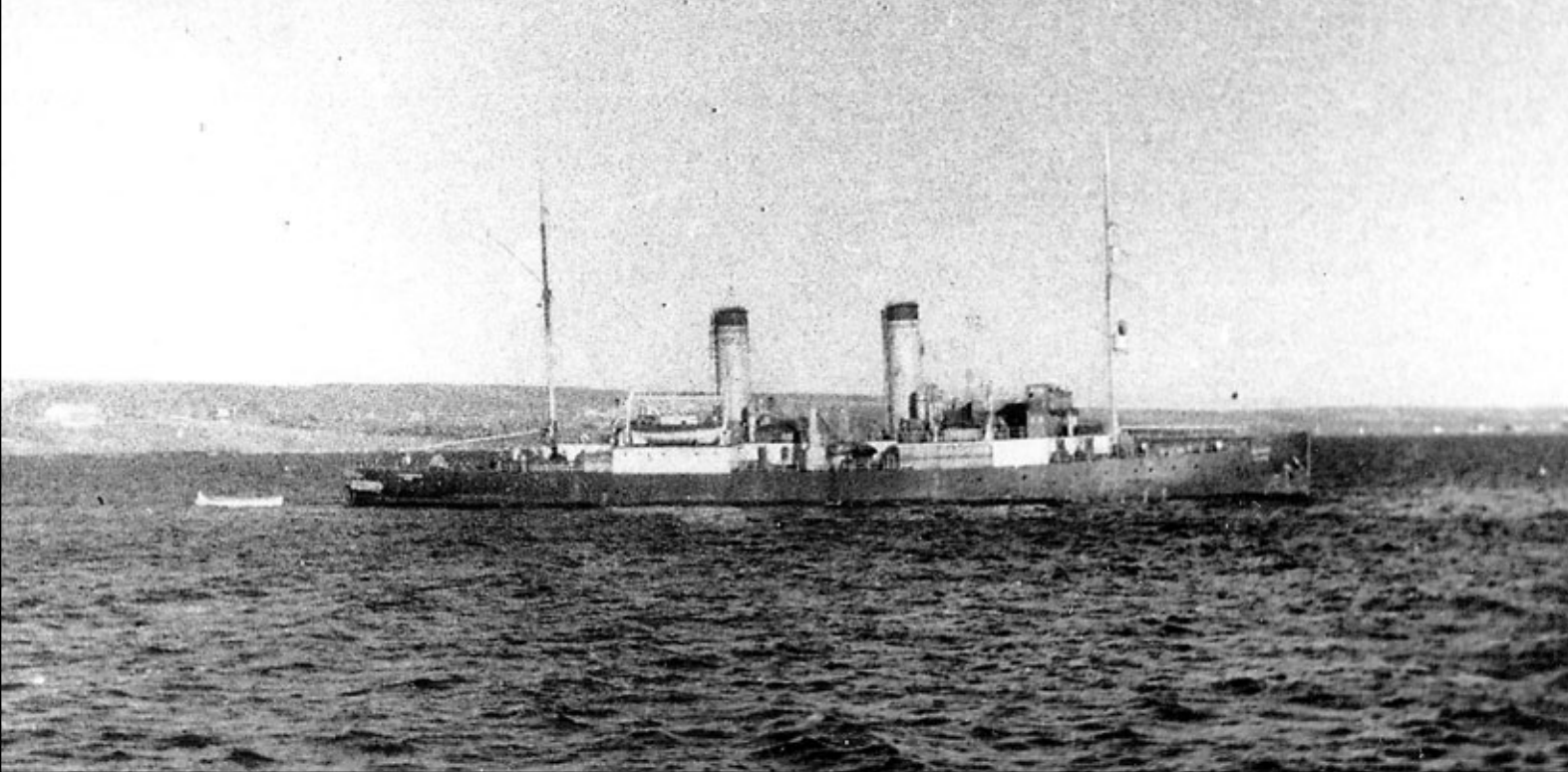
„W okresie nawigacyjnym 1940 roku do Gławsiewmorput złożono zapotrzebowanie na przejście dwóch niemieckich statków Północnym Szlakiem Morskim z zachodu na wschód. Nie mam wątpliwości, że wspomniane statki będą mieć na pokładach broń. Dlatego uważam za niezbędne posiadać na pokładzie lodołamaczy «J. Stalin» i «Krasin», przeznaczonych do przeprowadzenia tych statków, po dwa karabiny maszynowe z odpowiednim zapasem naboju i po jednym oficerze, który miałby za zadanie przeszkolić załogę w obsłudze takowego sprzętu i dowodzić w wypadku jego życia”.

Na prośbę tę przyszła jednak negatywna odpowiedź.

3 czerwca 1940 roku *Komet* wyszedł z Gdyni i skierował się na północ. Dotąd był to frachtowiec *Ems*, zbudowany w 1936 roku. Teraz został on przekształcony się w krążownik pomocniczy o wyporności 7500 ton, uzbrojony w dobrze zamaskowane sześć dział 150 mm, jedno działo 60 mm, sześć działek przeciwlotniczych i sześć wyrzutni torpedowych. Oprócz tego, *Komet* był także wyposażony w dwa wodnosamoloty, kuter torpedowy, przygotowany także do stawiania min, których zapas na pokładzie wynosił 270 sztuk. Załoga składała się z 270 oficerów i marynarzy. Rajderem dowodził doświadczony marynarz, podróżnik i hydrograf komandor Robert Eysen.

Wzdłuż wybrzeża Norwegii krążownik pomocniczy szedł, maskując się pod nazwą radzieckiego parowca *Siemion Dieżniew*. W rejonie Przylądka Północnego R. Eysen otrzymał wiadomość od administracji Gławsiewmorputu o dacie rozpoczęcia rejsu drogą północną na 4-6 sierpnia. Teraz już jako niemiecki transportowiec *Donau*, rajder podszedł do wyspy Kołgufew. Prawie miesiąc znajdował się on w Zatoce Peczerskiej, codziennie zmieniając miejsce swojego zakotwiczenia. Ten czas wykorzystywany został dla przeprowadzenia obserwacji hydrologicznych i meteorologicznych, zdjęć wybrzeża i przygotowania bojowego załogi.

14 sierpnia R. Eysen uzyskał zgodę wejścia w cieśninę Matoczkin Szar w celu spotkania się tam z lodołamaczem *Lenin*. Tu na pokład niemieckiego statku przeszli dwaj doświadczeni piloci – D.N. Siergijewskij (starszy) i A.R. Karelskij. W radzieckich do-



Lodołamacz *Lenin* (eks-Swiatoy Aleksandr Newskij), który przeprowadzał przez lody Arktyki niemiecki krążownik pomocniczy *Komet* w początkowym okresie operacji. Fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

kumentach *Donau* otrzymał nazwę kodową „Lichtier”.

25 sierpnia do statku podszedł lodołamacz *Lenin*. Postępując za lodołamaczem, *Komet* prawie nie spotykając niebezpiecznych pól lodowych, przeszedł cieśniną Wilkickiego na Morze Łaptiewów, gdzie został przejęty przez lodołamacz *J. Stalin*, który był wcześniej zajęty eskortowaniem przemieszczającego się na wschód okrętu podwodnej *Szcz-423*, przeprowadzanego z Murmańska na Pacyfik w celu wzmocnienia Floty Oceanu Spokojnego. Zgodnie z wersją rosyjskiego historyka, autora książek o tematyce politycznej i wojskowej I.L. Bunicza, ten okręt podwodny, gdyby uznano to za konieczne, miała, po otrzymaniu odpowiedniego sygnału, storpedować niemiecki statek.

Po zaproszeniu ze strony kapitana *J. Stalina* M.P. Bielousowa, komandor R. Eyssen w towarzystwie tłumacza i Siergijewskiego zwiedził lodołamacz. Zaznajomiono go z nawigacyjnymi poprawkami do wcześniej przekazanej stronie niemieckiej, radzieckiej morskiej mapy No 2637 z 1940 roku, z prognozą wielkości zalodzenia i na zakończenie – z kulinarnymi zdolnościami kucharza i rosyjską wódką.

Wzajemne zrozumienie stron poprawiło się, lecz nie miano już żadnych wątpliwości co do prawdziwego przeznaczenia *Donaua*. Te nowe okoliczności przekazał kierownictwu „Gławsiewmorput, szef operacji przeprowadzania statków w zachodnim sektorze Arktyki M. I. Szewielew. Radzieccy piloci doskonale zorientowali się także, co do prawdziwego przeznaczenia statku, o czym później dokładnie zreferowali w sprawozdaniu, skierowanym do odpowiednich władz radzieckich.

Potężne pole lodowe szerokość koło 200 mil udało się pokonać do 27 sierpnia 1940 roku. Odpowiedzi z Gławsiewmorput na swój radiotelegram Szewielew do tego czasu nie otrzymał. Statki ponownie wyszły na wody czyste od lodu. Tu *Stalin* przekazał na niemiecką jednostkę wiadomość, że dalej na wschód aż do cieśniny Sannikowa (między wyspą Kotielnyj i Wyspami Lachowskimi) droga jest otwarta i opuścił *Kometa*.

Obchodząc nieduże lodowe pola i łamiąc młody lód, rajder wyszedł na wody Morza Wschodnio-Syberyjskiego. Bardziej na wschód od Wysp Miedwieżych spotkał się z niedawno wprowadzony do służby lodołamacz *Kaganowicz* z szefem operacji morskich we wschodnim sektorze Arktyki kapitanem A.P. Mielechowym na pokładzie. Pozostawał do przejścia najtrudniejszy fragment rejsu z rejonami, w których znajdowały się wyjątkowo potężne pola lodowe. W nocy z 31 sierpnia na 1 września zaczęła się walka z lodem i blokującym jednostki, padającym w ogromnych ilościach śniegiem przy huraganowym wietrze. *Kaganowicz* musiał kilkakrotnie podchodzić do *Kometa*, by odłupywać przywierające pola lodowe. To o tej nocy R. Eyssen wspominał: „Tej nocy nigdy nie zdołam zapomnieć. Mróz, wiatr, ogromna ilość padającego śniegu. Siły one strach wśród ludzi odpowiedzialnych za ster i napęd... Posłuszeństwa odmawiały maszyny. Bezradny dryf. Ja już od 22 godzin na mostku. Znowu okropna ciemność – i to w warunkach takie potężnej warstwy lodu!” Cztery godziny trwał remont maszyny sterowej. Przez cały ten czas *Komet* bezradnie dryfował w potężnej krze.

Po przejściu bardzo trudnego fragmentu trasy o długości 60 mil morskich, jednostki

wyszły 1 września na prawie czyste od lodu wody w rejonie wyspy Ajon we wschodniej części Morza Wschodniosyberyjskiego. Tu *Kaganowicz* położył się w dryf, po czym A.I. Mielechow na szalupie podszedł do *Kometa*, i po wejściu na pokład, powiadomił Eyssena o tym, że otrzymał polecenie naczelnika Gławsiewmorputu I. D. Papanina by nie podejmował dalszego rejsu na wschód i ma przeprowadzić *Donaua* z powrotem, ponieważ w Cieśninie Beringa zauważono amerykańskie okręty patrolowe i okręty podwodne.

R. Eyssen próbował przekonać A.P. Mielechowa do zmiany decyzji, ale polecenie naczelnika Gławsiewmorputu I.D. Papanina nie podlegało jakimkolwiek zmianom. Wówczas dowódca rajdera oświadczył, że podlega tylko rozkazom z Berlina i z pomocy lodołamaczy oraz usług pilotów dłużej już nie będzie korzystał. Długotrwała dyskusja zakończyła się bez większych pozytywnych rezultatów. Tego samego wieczoru pod osłoną gęstej mgły *Komet* wziął kurs na wschód. Przed ponownym podjęciem rejsu Eyssen, skierował poniższe oświadczenie by zdjąć wszelką odpowiedzialność z radzieckich pilotów i kapitanów lodołamaczy:

„Ja, komandor niemieckiej marynarki wojennej R. Eyssen, kapitan niemieckiego statku, który na podstawie porozumienia z rządem radzieckim został przeprowadzony w okresie nawigacyjnym 1940 roku z zachodu na wschód Północnym Szlakiem Morskim, oświadczam:

Zawiadamiono mnie ustnie o dyrektywie pana Papanina odprowadzenia statku z powrotem na zachód w związku z tym, że w Cieśninie Beringa pojawiły się zagraniczne okręty, które mogą zauważyć mój statek.



Ponieważ rozporządzam pełnomocnictwami z Berlina, postanawiam działać wedle własnego uznania, niezależnie od poleceń z Berlina lub Moskwy, wyruszać o godzinie 23:00 (czasu moskiewskiego) 2 września 1940 roku kursem wschodnim na własną rękę, przy czym odpowiedzialność za wszystkie możliwe skutki przyjmuję na siebie.

Na przekór wszystkim waszym protestom, kategorycznie rezygnuję z oczekiwania na wszelkie dalsze decyzje i nalegam na to, by piloci Siergijewskij i Karelskij, których zadania uważam za wykonane, zostali zdjęci ze statku. Inaczej wysadzę ich na brzeg tam, gdzie będą sobie oni tego życzyć.

Nie mam żadnych pretensji w co do dotychczasowego przeprowadzania statku. Przeciwnie, chciałbym podkreślić, że wszystkie moje prośby były realizowane, we wszystkich pytaniach, związanych z rejssem, piloci wychodzili naprzeciw moim oczekiwaniom, za co wyrażam swoją wdzięczność.

Zatoka Czaunskaja, 2 września 1940 roku. Dowódca statku, Komandor Robert Eyssen”.

Lodołamacz Kaganowicz przez pewien czas towarzyszył Kometowi i wkrótce zakomunikował, że po rozmowach z Moskwą wszystkie sprzeciwy zostały anulowane. R. Eyssen podziękował radzieckim pilotom za dotychczasową pracę i dostarczył ich na lodołamacz. Dalej na wschód Niemcy wyruszyli już na własną rękę i w nocy z 5 na 6 września przeszli Cieśninę Beringa.

Odległość od Matoczkin Szar do Cieśniny Beringa (ponad 3300 mil, z tego 720 mil w pokrywej lodowej) *Komet* przeszedł w rekordowo krótkim czasie – 23 dob, łącznie z 8 dobowymi postojami na kotwicy w oczekiwaniu na bardziej przychylne warunki lodowe oraz lodołamacze. Przed tą wyprawą najszybsze przejście radzieckich statków tą samą trasą zajęło 26 dni. Umożliwienie tak szybkiego przejścia *Kometa* stało się możliwe tylko dzięki doświadczeniu Gławsiew-morputu, zgromadzonemu do tego czasu, a także doskonałemu rzemiosłu pilotów i kapitanów lodołamaczy radzieckich.

Bezprzykładowy rejs dookoła świata *Kometa*, który trwał 516 dni, skończyło się 30 listopada 1941 roku w Hamburgu. Łupem rajdera padło ogółem 10 statków o łącznym tonażu 64 300 ton.

Otrzymane przez *Kometę* dane o radzieckich stacjach polarnych w Arktyce, organizacji ich łączności radiowej, rezultaty przeprowadzonych sondażu głębokości w cieśninach zostały uogólnione przez niemieckich specjalistów i już w 1941 roku wydane jako załącznik do „Regulaminu o warunkach pływania na wodach arktycznych”. To w znacznej mierze miało sprzyjać prowadzeniu operacji przez flotę niemiecką na morskich szlakach w rejonie

Arktyce, zwłaszcza w początkowym okresie wojny.

W tym czasie także po raz pierwszy na Daleki Wschód wykorzystując Północny Szlak Morski przeprowadzono okręt podwodny. 14 marca 1940 roku N.G. Kuzniecowa przekazał W.M. Mołotowowi raport: „Możliwość wykorzystania okrętów Floty Północnej jako rezerwy dla Floty Pacyficznej z wykorzystaniem przemieszczania ich po Północnym Szlaku Morskim” z żądaniem przeprowadzenia operacji przebazowania w 1940 roku w celach zgromadzenia doświadczonych jednostek okrętów podwodnej typu „Szcz” ze składu Floty Północnej na Ocean Spokojny

20 maja 1940 roku Komitet Obrony ZSRR przyjął decyzję o przeniesieniu jednego okrętu podwodnego z Floty Północnej na Ocean Spokojny. W związku z tym rozpoczęło się przygotowanie okrętu podwodnego *Szcz-423* (w dokumentach występuje on jako „statek «Barka»”) do przejścia przez wody Arktyki. Kadłub jednostki został wzmocniony drewniano-metalowymi elementami, brązowe śruby zastąpiono przez stalowe ze zmienionymi, skróconymi łopatom, zdjęto dziobowe steru poziome, a także przeprowadzone niektóre inne zmiany konstruktywne, które uznano za konieczne dla przeprowadzenia tej operacji. 22-24 lipca w Zatoce Motowskiej (Półwsep Kolski) przeprowadzone zostały próby wszystkich mechanizmów i zespołów okrętu podwodnej.

5 sierpnia 1940 roku *Szcz-423* pod dowództwem doświadczonego podwodnika kapitana 3 rangi I.M. Zajdulina wyszła z bazy w Polarnym i wyruszyła w drogę.

Według danych rozpoznania lodowego, w południowo-zachodniej części Morza Karskiego znajdowała się pokrywa lodowa, dlatego okręt poszła przez cieśninę Matoczkin Szar, gdzie spotkała się z lodołamaczem *Lenin* i transportowcem *A. Sierow*. Razem jednostki te utworzyły 10-tą ekspedycję specjalnego przeznaczenia (EON-10). Tu zaś za pomocą brygady remontowej z transportowca z jednostki zdjęto rufowe steru poziome.

12 sierpnia na Morzu Karskim sytuacja lodowa się skomplikowała, w efekcie czego koniecznym było nawet wstrzymywanie dalszego rejsu. Po przybyciu do Dikson zostały przeprowadzone oględziny stanu kadłubów i mechanizmów jednostek tej ekspedycji przez nurków. Do stanu *Szcz-423* nie było szczególnych uwag, ale na transportowcu *A. Sierowa* odkryto uszkodzenie jednej łopaty śruby okrętowej. Po pracach remontowych, 17 sierpnia EON-10 wyruszył dalej na wschód. Po czystym morzu, wolnym od pól lodowych, okręt podwodny szła na własną rękę, a przez cieśni-

nę Wilkickiego – pod osłoną lodołamacza *J. Stalin*. Na tym odcinku grubość lodu osiągała 3-4 metry. Przy zwarciach lodowe bryły naciskały na kadłub łodzi, wywołując przechył do 10°. Wszyscy wolni od wachty marynarze oczyszczali wąski oblodzony pokład. Niska temperatura powietrza i mroźna woda morska, wysoka wilgotność we wnętrzu jednostki, komplikowały warunki życia na okręcie.

Wkrótce transportowiec *A. Sierow* stracił jeszcze 2 łopaty śruby okrętowej. Przyszło, w zatoce Tiksi przeładować mienia ekspedycji na statek motorowy *Wołga*, który miał w dalszej części rejsu zastępować w składzie EON-10 transportowiec *A. Sierow*. 31 sierpnia rejs ponownie został podjęty. W rejonie Wysp Miedwieżych, ze względu na potężny, wieloletni lód, koniecznością okazało się skorzystanie z pomocy lodołamacza *L. Kaganowicz*. W niektórych rejonach lodołamacze przeprowadzały *Szcz-423* i *Wołgę* pojedynczo, na krótkim holu. Tak minięto Cieśninę Longa i jednostki weszły na Morze Czukockie. Dalej ekspedycja pomyślnie osiągnęła Cieśninę Beringa, gdzie oczekiwały ją okręty podwodne Floty Pacyfiku *L-7*, *L-8* i *L-17*. 9 września ekspedycja weszła do Zatoki Prowiedienija, kończąc tym samym przejście Północnym Szlakiem Morskim. W dalszym rejsie jednostki weszły do portów w Pietropawłowsku Kamczackim i Sowieckiej Gawani by ostatecznie *Szcz-423* osiągnął 17 października 1940 roku Zatokę Żłoty Róg. Za rufą pozostało 7227 mil morskich, a z nich 681 – po polach lodowych.

Ponieważ operacja EON-10 pokrywała się czasowo z przemieszczeniem *Kometa*, wywołało to przypuszczenia o ich wzajemnym związku. Pojawiały się opinie, jakoby *Szcz-423* miał skrycie kontrolować przejście niemieckiego rajdera wzdłuż radzieckich północnych brzegów i w razie wystąpienia jakiegokolwiek wojskowej lub politycznej konieczności szybko i potajemnie go zatopić. A w razie niepowodzenia takiej operacji, w rezerwie pozostawały jeszcze trzy inne okręty podwodne, oczekujące na niemiecką jednostkę u wyjściu z Cieśniny Beringa. Problem polegał na tym że, *Szcz-423* ewidentnie nie nadawał się do takiej roli. Brak sterów poziomych pozbawiało okręt możliwości zanurzania się, to jest działania w skrytości, a improwizowany pas chroniący przed zwałami kry lodowej, nie pozwalał korzystać z aparatów torpedowych.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej Franz  
Korekta: Maciej S. Sobański,  
Michał Jarczyk

Krzysztof Dąbrowski



# Chilijskie krążowniki między wojnami – niezrealizowane plany

Marynarki wojenne państw Ameryki Łacińskiej są same w sobie niezwykle interesującym, a stosunkowo mało znanym tematem. Rozwój flot tych krajów warunkowany jest przez szereg czynników będących wypadkowymi ich położenia, sytuacji ekonomicznej, rywalizacji z sąsiadami i czasem wybujałych ambicji. Na kształt marynarek duży wpływ ma sytuacja gospodarcza, która w zależności od koniunktury powoduje całkowity zastój, ogranicza możliwości jedynie do zakupu demobilu z innych flot bądź pozwala nabywać okręty na zamówienie, których charakterystyki są niejednokrotnie unikatową wypadkową trendów w światowym budownictwie wojennomorskim i specyficznych dla danego kraju wymagań.

Rozwój MW Chile w dużym stopniu determinowany był (po części jest nadal) rywalizacją i sporami z Argentyną. W zależności od sytuacji sąsiada i własnej Chile zamawiało – własny przemysł stoczniowy nie był w stanie dostarczyć odpowiednich jednostek – okręty w stoczniach zagranicznych. W klasie krążowników szczególnie pomyślnym okresem był koniec XIX wieku. Dzięki dobrej koniunkturze gospodarczej (szczególnie eksport surowców) chilijska

flota wzbogaciła się w tamtym okresie o liczne krążowniki, były to: *Arturo Prat* i *Esmeralda* (odsprzedane Japonii gdzie otrzymały nazwy *Tsukushi* i *Idzumi*), *Presidente Errázuriz*, *Presidente Pinto*, *Blanco Encalada*, *Ministro Zenteno*, *Chacabuco*, *Esmeralda* (drugi okręt o tej nazwie) oraz *General O'Higgins*.

Chilijska rywalizacja z Argentyną nabrała nowego wymiaru wraz z pojawieniem się w Ameryce Południowej drednotów. W okresie międzywojennym pod względem dużych i średnich okrętów nawodnych równowaga sił wyraźnie przechyliła się na korzyść Argentyny. Flota tego kraju dysponowała dwoma amerykańskiej budowy okrętami liniowymi *Rivadavia* i *Moreno*, a dodatkowo jeszcze wzbogaciła się o dwa zamówione we Włoszech krążowniki *25 de Mayo* i *Almirante Brown*. Tymczasem chilijska MW posiadała tylko jeden okręt liniowy *Almirante Latorre* – został on podczas I wojny światowej wraz z nieukończonym okrętem siostrzanym *Almirante Cochrane* przejęty przez Wielką Brytanię (obydwie jednostki budowały brytyjskie stocznie). O ile *Latorre* zwrócono po wojnie zamawiającemu to *Cochrane* ukończono

no dla Royal Navy jako lotniskowiec *Eagle*. W klasie krążowników sytuacja przedstawiała się nie lepiej, a nawet gorzej, gdyż stan posiadania obejmował kilka jednostek pochodzących z końca XIX w., które jak na okres międzywojenny były już zupełnie przestarzałe. Wobec oczywistej dysproporcji sił liniowych – jeden okręt chilijski na dwie jednostki argentyńskie – w MW Chile opracowała koncepcję taktyczną stoczenia ewentualnej walki swojego pojedynczego okrętu liniowego z liczącym dwie jednostki zespołem argentyńskim. Polegając na większym kalibrze i donośności artylerii głównej *Almirante Latorre* zamierzano w pierwszej kolejności zneutralizować ogniem z dystansu 20 000 m jeden argentyński okręt liniowy, a następnie skrócić dystans do 14 000 m celem zniszczenia drugiego. Oczywiście było, że drugi argentyński okręt liniowy nie będzie beczynnie przyglądał się zagładzie pierwszego. Tak więc by zrealizować plan bitwy i umożliwić *Latorre* wyeliminowanie nieprzyjacielskich okrętów jednego po drugim należało znaleźć sposób na przynajmniej tymczasowe związanie walką jednego z nich. Uznano, że może tego dokonać jeden lub jeszcze lepiej dwa krążow-

niki ciężkie z działami kal. 203 mm. Jedyny „drobny szczegół”, który nie pozwalał cieszyć się znalezieniem optymalnego rozwiązania polegał na braku choćby jednego takiego okrętu w składzie chilijskiej MW.

Konieczność pozyskania nowego krążownika ciężkiego, a jeszcze lepiej dwóch okrętów tej klasy mogących stanowić jednorodny taktycznie zespół, rodziła naturalnym biegiem sprawy pytanie o wykonawcę. W tym kontekście należy wspomnieć, że Chile było w swoim czasie bodaj najbardziej anglofilskim krajem Ameryki Łacińskiej. Orientacja probrytyjska była również silna we flocie, a jednym z jej głównych rzeczników był wiceadm. Reyes del Rio. Jak łatwo się domysłać był on zwolennikiem zamówienia nowych okrętów w brytyjskich stoczniach. Niemniej rozważano również inne opcje. Ze swej strony chilijski attache morski we Włoszech kpt. Troncoso wskazywał na możliwość (wręcz za tym lobbował) zbudowania jednostek w Italii przez stocznice Ansaldo. Włoska firma robiła sobie w związku z tym duże nadzieje na poważne zamówienie, do tego stopnia, że przygotowała dla Chile wstępny projekt krążownika o następujących charakterystykach: wyporność 6000 ton, prędkość maksymalna 30 węzłów i uzbrojenie składające się z dziewięciu dział kal. 152 mm (3 x III), czterech dział plot. kal. 102 mm oraz sześciu wyrzutni torped kal. 533 mm (2 x III), całość miały dopełniać dwa wodnosamoloty. Oferta zo-

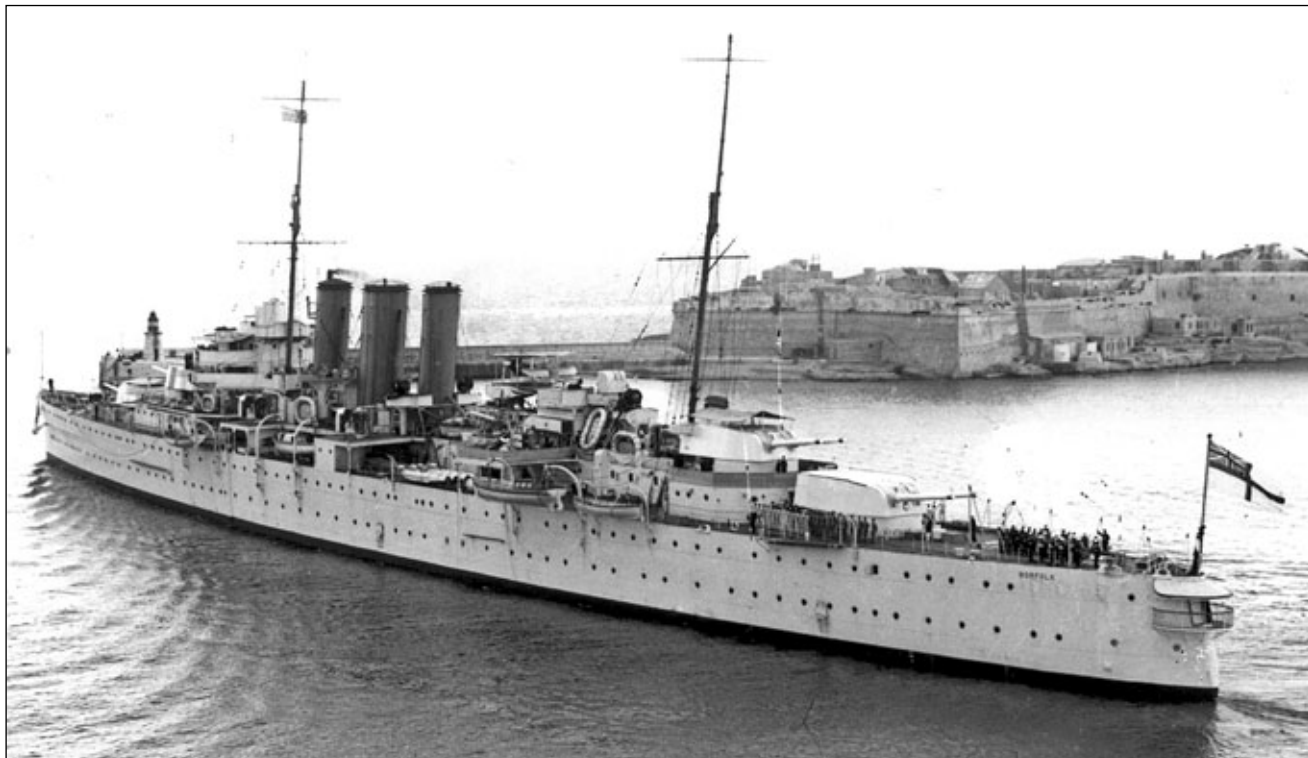
stała jednak odrzucona gdyż nie był to pożądaný przez Chile krążownik ciężki. Ponadto wiceadm. del Rio będący „wrogiem nr 1” opcji włoskiej podnosił, że argentyńskie krążowniki wybudowane przez Ansaldo są zbyt lekkiej konstrukcji. O ile w literaturze przedmiotu często wskazywano na tę wadę pochodzących z Italii okrętów, to odrębną kwestią jest, czy Chilijczyk nie przenosił wrodzonej przedstawicielom swej nacji niechęci do Argentyny (co za tym idzie jej floty i okrętów) na wytwory stoczni z Półwyspu Apenińskiego. Nie bez znaczenia pozostaje również nie do końca naświetlony lecz prawdopodobnie istotny czynnik brytyjskich zakulisowych wpływów. Albion był poważnie zaniepokojony ewentualnym kontraktem z Włochami. Nad Tamizą uważano, że okręty zostaną zbudowane za włoski (ewentualnie również niemiecki) kredyt, który Chile będzie spłacać dostawami miedzi oraz nitratów. Takiego zastrzyku surowców dla gospodarek państw faszystowskich Brytyjczycy sobie nie życzyli i prawdopodobnie Londyn użył swych wpływów w Chile by do transakcji nie dopuścić. Trudno dziś stwierdzić który czynnik przeważał (być może ich kombinacja) w każdym razie włoską ofertę odrzucono.

Rozważając kwestie zagranicznego zamówienia krążowników koniecznym jest również brać pod uwagę czynnik umów międzynarodowych wiążących główne potęgi morskie, które dzięki posiadanemu zaple-

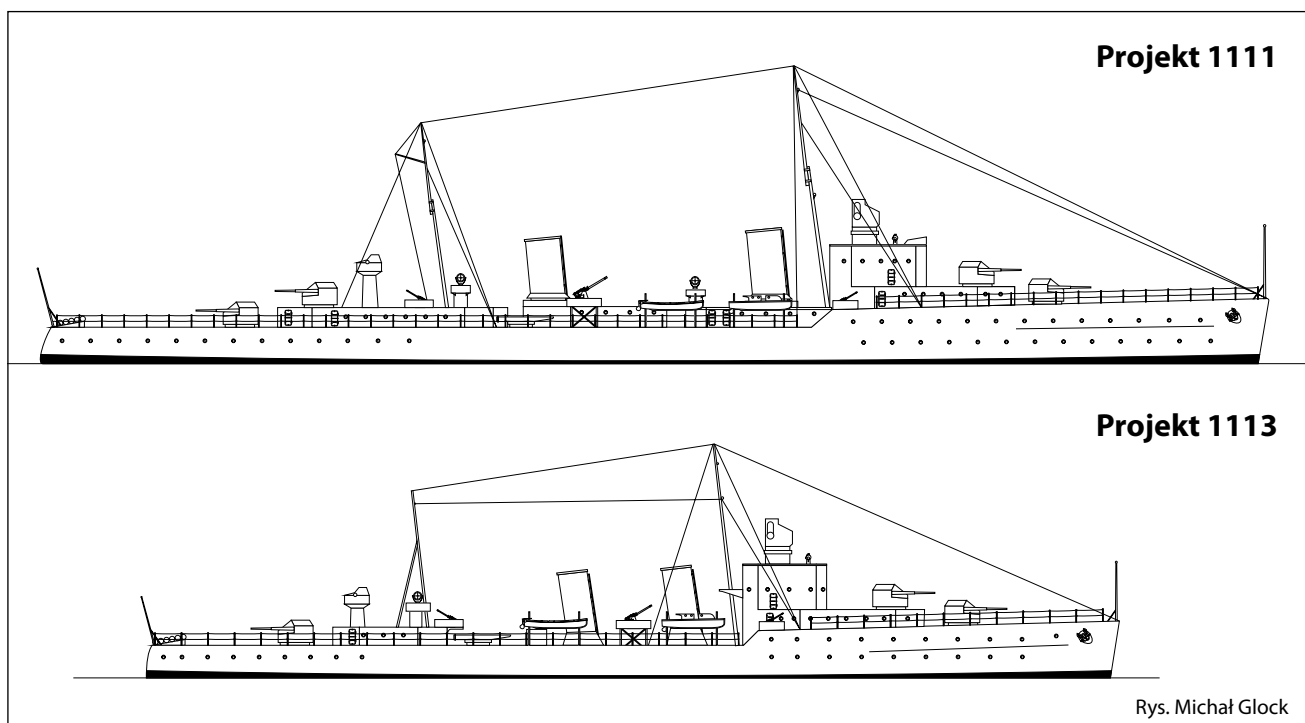
czu stocznioowemu i doświadczeniu w budownictwie wojenno-morskim były zarazem głównymi potencjalnymi dostawcami okrętów. W szczególności duże znaczenie miał Drugi Traktat Londyński podpisany w marcu 1936 r. przez Wielką Brytanię i jej dominia oraz USA i Francję. Z omawianego punktu widzenia najważniejszym postanowieniem traktatu był zakaz budowy krążowników ciężkich i to zarówno na potrzeby własnych flot jak też na zamówienie zagraniczne. Choć do traktatu nie przystąpiło kilku ważnych „graczy”, to jednak sądzono, że nadal będzie możliwe utrzymywanie pewnych limitów i nie nakręcanie spirali zbrojeń morskich poprzez działania dyplomatyczne. Zasadniczym celem było oczywiście utrzymanie równowagi między największymi potęgami morskimi ale miało też na uwadze ograniczenie ambicji mniejszych państw, tak by wygaszać lokalne konflikty – brak środków do realizacji wojowniczych intencji automatycznie hamował ewentualne zapędy „kałużowych Nelsonów”.

Jak gdyby nie zważając na powyższe czynniki Chile było zdecydowane zamówić u zagranicznego wykonawcy krążownik (krążowniki) ciężki, tym bardziej, że jednostki takie były kluczowe do zrealizowania chilijskiej koncepcji stoczenia bitwy morskiej z najważniejszym potencjalnym przeciwnikiem. Probrytyjskie nastawienie powodowało, że mimo oczywistych prze-

Brytyjski krążownik ciężki *Norfolk* w porcie La Valetta na Malcie w 1937 roku. Jego ulepszona wersja z trzema wieżami działowymi kal. 203 mm spełniała sen z powiek chilijskiej admiralicji.  
Fot. zbiory Leo van Ginderen







Rys. Michał Glock

szkód natury politycznej i prawnej (traktaty wiążące Wielką Brytanie) zamówienie planowano ulokować nad Tamizą. Kwestie budowy pożądanego przez Chile jednostek omawiano podczas wizyty brytyjskiego krążownika *Exeter* pod flagą komandora Harwooda w Valparaíso. Dnia 9 października 1937 r. odbyło się spotkanie z Brytyjczykami, podczas którego ze strony chilijskiej MW wystąpił kpt. Carlom Torres (szef wydziału amunicyjnego – był taki – w chilijskim ministerstwie marynarki) oraz dowódca okrętu liniowego *Almirante Latorre* kpt. Juan Rodriguez. Chilijscy wyłożyli swoje racje i zakomunikowali chęć zamówienia krążownika ciężkiego, a być może kilku okrętów tej klasy w Wielkiej Brytanii. W tym czasie dysponowano już wstępnym projektem krążownika ciężkiego przedstawionym przez stocznice John Brown. Jednostka miała mieć wyporność 8600 ton, prędkość maksymalną 32 węzłów i zasięg 8000 mil morskich (rzecz jasna przy mniejszej prędkości ekonomicznej). Jako uzbrojenie główne przewidywano sześć dział kal. 203 mm w potrójnych wieżach (2 x III), co jest o tyle ciekawe, że Brytyjczycy budowali krążowniki ciężkie z działami kal. 203 mm wyłącznie w zdwojonych wieżach. Działa miały mieć kąt podniesienia zamykający się w granicach +70°/-10°, zaś wieże sektor ostrzału 160° w kierunku każdej z burt. Artylerie główna miała uzupełniać osiem dział kal. 120 mm na zdwojonych stanowiskach (4 x II) w następującym ustawieniu: po jednej parze dział w superpozycji za wieżami dział kal. 203 mm oraz po dwa działa (jedno stanowisko) na każdej z burt. Jako

alternatywne uzbrojenie artyleryjskie proponowano silną baterię ciężkich dział plot. składającą się z aż dwunastu armat kal. 105 mm jednak taka konfiguracja uzbrojenia w sposób oczywisty różniła się z chilijskimi oczekiwaniami. Lekkie uzbrojenie plot. miało obejmować osiem działek kal. 40 mm (4 x II) i tak sam liczb kal. 20 mm oraz dwa nacie km. plot. kal. 7 mm, swego rodzaju „uzbrojeniem” miały być cztery działka salutowe kal. 47 mm. Przewidziano również silne uzbrojenie torpedowe w postaci ośmiu wyrzutni torped kal. 533 mm (2 x IV) oraz rozbudowane wyposażenie lotnicze z katalpą i hangarem dla aż czterech wodnosamolotów. Opancerzenie miało obejmować pas burtowy grubości 140 mm zabezpieczający śródkręcie i barbety dział głównego kalibru oraz 25,4 mm wzdłuż dziobu względnie rufy, wieże artylerii głównej 203 mm, 152 mm i 127 mm (płyta czołowa, powierzchnie boczne i dach odpowiednio), barbety 152 mm (50 mm w najniższej części), 102 mm tarcze (maski) dział kal. 120 mm oraz 203 mm i 102 mm główne stanowisko dowodzenia (pow. boczne i dach odpowiednio). Jak nietrudno sobie wyobrazić ewentualność budowy krążowników ciężkich przez brytyjską stocznice dla zagranicznego odbiorcy wbrew brytyjskim zobowiązaniom traktatowym wywołała w Foreign Office (bryt. odpowiednik ministerstwa spraw zagranicznych) niemal burzę. Wielka Brytania była jednym z głównych beneficjentów ograniczeń traktatowych i ich ścisłe przestrzeganie pozwalało Royal Navy na zachowanie pozycji najsilniejszej floty świata (na równi z US Navy) bez potrzeby anga-

żowania się w wyniszczający pod względem ekonomicznym wyścig zbrojeń. Ewentualne złamanie zobowiązań stanowiłoby precedens będący wymarzoną pretekstem do odrzucenia ograniczeń przez inne państwa – to zaś godziło w najżywośniejsze interesy Wielkiej Brytanii.

W międzyczasie do gry wszedł inny uczestnik. Traktatami nie były związane państwa skandynawskie w tym Szwecja. Nie mając prawnych przeszkód i korzystając z chilijskiej „koniunktury na krążowniki” szwedzka stocznia Gotaverken przedstawiła 7 października 1937 r. wstępne specyfikacje krążownika ciężkiego dla Chile. Proponowany okręt miał mieć wyporność 9000 ton i rozwijać prędkość 31 węzłów; posiadać uzbrojenie artyleryjskie składające się z sześciu dział kal. 203 mm w trzech zdwojonych wieżach (miał je wraz z działami dostarczyć Bofors) oraz artylerie plot. obejmującą cztery działka kal. 40 mm (brak danych o artylerii średniego kalibru); uzbrojenie lotnicze uzupełniało sześć wyrzutni torped kal. 533 mm. Poza planowanym pasem pancerna na linii wodnej o grubości 127 mm brak innych danych o zakładanym opancerzeniu. Nie jest również do końca jasnym, co spowodowało, że z zamówienia krążownika (krążowników) u szwedzkiego wykonawcy zrezygnowano (nieoficjalne działania Brytyjczyków mogą mieć wiele z tym wspólnego), pozostaje jednak faktem, iż dalszych rozmów w tym zakresie ze Skandynawami nie prowadzono.

Oczywiście nie oznacza to, że starań o wejście w posiadanie krążownika ciężkiego poniekąd, gdyż cały czas liczono na

firmy brytyjskie. Niecały miesiąc po otrzymaniu szwedzkiej oferty, 5 listopada 1937, w chilijskim Ministerstwie Marynarki odbyła się konferencja na której zdecydowano o zwróceniu się do Vickersa o budowę aż trzech krążowników, zarazem sugerowano jednak, że chodzi o tylko dwie jednostki, z których jedną mogłaby zbudować stocznia John Brown. Jako ciekawostkę warto odnotować, że przy okazji doszło do scysji między przedstawicielami obydwu brytyjskich firm – ostatecznie agent handlowy reprezentujący Browna musiał „położyć uszy po sobie” by nie narażać wchodzących w „delikatną” fazę negocjacji. Lecz również tym razem zamówienia na krążowniki ciężkie nie udało się sfinalizować, gdyż ze swej strony Brytyjczycy (szczególnie czynniki oficjalne) starali się nakłonić stronę chilijską do nabycia krążowników lekkich typu *Southampton* – mając to na względzie w Portsmouth udostępniono szefowi chilijskiej misji morskiej kontradm. Rogersowi do zwiedzania krążownik *Glasgow*. Mimo starań gospodarzy prezentacja nie zrobiła większego wrażenia gdyż południowoamerykańscy goście byli zainteresowani wyłącznie krążownikiem z działami kal. 203 mm. Jednak ostatecznie cała sprawa „umarła śmiercią naturalną” gdy wobec zdecydowanego sprzeciwu brytyjskich organów decyzyjnych w Chile zdano sobie

sprawę, że na budowę krążownika ciężkiego nie można liczyć.

Pomimo oczywistego fiaska prób pozyskania wymarzonego okrętu z „ośmiociałówkami” stan posiadania MW Chile jeśli chodzi o jednostki klasy krążownik przedstawiał się na tyle źle, że kraj ten zdecydował się pod koniec 1938 r. lub w 1939 r. na zamówienie krążowników lekkich, również w Wielkiej Brytanii. Wychodząc na przeciw tym oczekiwaniom firma Vickers przedstawiła dwa alternatywne projekty krążowników – większego oznaczonego 1111 oraz mniejszego 1113, których główne uzbrojenie stanowiły najnowsze wówczas brytyjskie działa uniwersalne kal. 133 mm. Dla większej przejrzystości przewidywane dane okrętów przedstawiono tabelarycznie poniżej.

W związku z powyższym firma Vickers zwróciła się pisemnie do Admiralicji z prośbą o wyrażenie zgody na dostarczenie okrętów zagranicznemu odbiorcy i o zaakceptowanie uzbrojenie ich w zdwojone działa kal. 133 mm. Według wstępnego harmonogramu prac zabudowa maszyn a następnie uzbrojenia głównego miała się rozpocząć pod koniec 1941 r. zaś ukończenie jednostek planowano na 1943 r. Zamiary te przekreślił wybuch II wojny światowej, która wykluczyła budowę w brytyjskich stoczniach okrętów wojennych dla państwa nie

biorących udziału w zmaganiach po stronie Aliantów.

Zaistniała sytuacja wymusiła na MW Chile utrzymywania „pływającego muzeum morskiego” w postaci pochodzących jeszcze z ostatniej dekady XIX krążowników *Blanco Encalada*, *Chacabuco* oraz *General O'Higgins* aż do końca II wojny światowej a nawet dłużej. Dopiero w okresie powojennym nabyto w Stanach Zjednoczonych dwa lekkie krążowniki typu *Brooklyn*, które pod chilijską banderą otrzymały nazwy *O'Higgins* i *Capitán Prat*.

Na tym można by skończyć całą opowieść o nieudanych chilijskich zabiegach zmierzających do pozyskania w okresie międzywojennym krążowników. Trudno jednak uciec od sformułowania choćby kilku uwag końcowych. Jest kwestią wielce dyskusyjną czy chilijski plan wystawienia jednego okrętu liniowego wspartego krążownikami przeciwko dwóm argentyńskim okrętom liniowym (o udziale w bitwie również argentyńskich krążowników Chilijczycy jakby zapomnieli) miał jakiegokolwiek szanse powodzenia. Niemniej faktem jest, że wiele flot w różnych okresach próbował użyć krążowników jako substytutu pancernika, lecz właściwie nigdy i nigdzie nie przyniosło to całkowicie zadowalających rezultatów. Rozważając konkretne chilijskie uwarunkowania, to warto odnotować, że choć kwestia braku krążowników istniała przez właściwie cały okres międzywojenny do prawdziwej „eksplozji aktywności” doszło dopiero jesienią 1937 r. Jak się wydaje istotnym (choć zapewne nie jedynym) czynnikiem, który ostatecznie przesądził o fiasku starań pozyskania pożądanego jednostek było kurczowe trzymanie się Wielkiej Brytanii jako jedynej możliwości ich dostawcy. Wobec niechęci Londynu, motywowanej prawnymi i politycznymi względami, do uczynienia zadość chilijskim życzeniom były one od samego początku właściwie skazane na niepowodzenie. Całość można by jeszcze okraszyć uwagami o tym, że nierozsądnym jest wiązać zbyt duże nadzieje z jakimś odległym krajem, który na dodatek zupełnie inaczej postrzega hierarchię ważności swoich interesów lecz być może to już wnioski zbyt daleko idące. W każdym razie opisane wydarzenia stanowią ciekawy przyczynek do opisu historii flot południowoamerykańskich. ●

### Bibliografia

1. Scheina Robert, *Latin America: A Naval History 1810–1987*, Annapolis 1987.
2. Roskill Stephen, *Naval Policy between the Wars*, Londyn 1976.
3. Morris Roger, *The Treaties and the Minor Navies. The Case of the Chilean Cruiser*, „Warships”, No 159, December 2008.

Projekt	1111	1113
wyporność standardowa	6000 t	3600 t
wyp. z 50% paliwa	6500 t	3980 t
wyp. pełna	7000 t	4360 t
długość całkowita	166,116 m*	131,8260 m
dł. pomiędzy pionami	156,972 m	127,4064 m
dł. na linii wodnej	164,592 m	130,4544 m
szerokość szer. maks.	15,5448 m	13,4112 m
	15,6718 m	13,5017 m
wys. do pokład. główny	8,8392 m	8,0712 m
zan. przy wyp. standard.	4,4702 m	3,8100 m
zan. przy wyp. normalnej	4,7498 m	4,0894 m
uzbrojenie	8 x 133 mm (4 x II) 4 x 40 mm (2 x II) 6 x 25,4 (3 x II) 6 w.t. 533 mm (2 x III) 4 miotacze bomb głębinowych 2 zrzutnie b.g.	6 x 133 mm (3 x II) 4 x 40 mm (2 x II) 6 x 25,4 (3 x II) 4 w.t. 533 mm (1 x IV) 4 miotacze bomb głębinowych 2 zrzutnie b.g.
opancerzenie pokładu	25,4 mm	brak
pancerz burtowy	50,8 – 63,5 mm	brak
moc maszyny	80 000 KM	70 000 KM
liczba kotłów	4	4
liczba wałów	4	4
prędkość maks.	34,5 węzłów	36 węzłów
prędk. przy wyp. normalnej	33,75 w.	34,5 w.
zasięg / prędkość	5000 mil morskich / 14 w.	5000 mil morskich / 14 w.
*oryginalne wymiary podane w stopach i calach. W powyższej tabeli zastosowano powszechnie przyjęty przelicznik 1 stopa = 0,3048 m (30,48 cm) zaś 1 cal = 25,4 mm		



część III

# Niszczyciele typu „Tribal”

## Ostatnie operacje na europejskich wodach

W maju 1943 roku, po ukończeniu kursu przygotowania bojowego, w skład floty weszły pierwsze kanadyjskie „Tribale” – *Iroquois* (kmdr por Holms) oraz *Athabaskan* (kmdr por Miles). Pierwsza akcja niszczy-cieli był udział w operacji zaopatrzenia garnizonu Szpicbergenu. W końcu czerwca okręty wzmocniły grupę eskortową „B1”. 11 lipca *Iroquois* uczestniczył w ratowaniu ludzi z wojskowych transportowców *California* i *Duchess of York*, zatopionych na Atlantyku przez bombowce dalekiego zasięgu Fw-200 „Condor”.

W tym czasie nastąpił decydujący przełom w Bitwie o Atlantyk. Wzrost liczebny alianckich sił przeciwpodwodnych, udoskonalenie ich taktyki i coraz bardziej widoczna przewaga techniczna, pozwoliły na przejście do działań ofensywnych. Główna uwaga Brytyjczyków została skierowana na to, aby uniemożliwić przerwanie się niemieckich okrętów podwodnych z Zatoki Biskajskiej, gdzie mieściły się ich główne bazy, na otwarty Atlantyk.

W dniu 25 sierpnia na Biskajach została rozwinięta 1 Support Group (pol. grupa wsparcia) w składzie: słupy *Egret* i *Pelican* oraz fregaty *Jed*, *Rother*, *Spey* i *Evenlode*. Po dwóch dobach dołączyły do nich niszczyciele *Grenville* (?) i *Athabaskan*. Ich przy-

bycie pozwoliło na zorganizowanie poszukiwań na południe od Finisterre, gdzie 28 sierpnia grupę atakowało 18 bombowców Do-217E ze składu II/KG 100 uzbrojonych w szybujące bomby Hs-293. Bomby te posiadały silnik odrzutowy, uruchamiany po oddzieleniu się od samolotu, który mógł je naprowadzać na cel drogą radiową. Prędkość przelotu bomby sięgała 54-720 km/godz., a waga ładunku wybuchowego wynosiła 440 kg. Było to bardzo niebezpieczna broń dla słabo chronionych okrętów, co potwierdziła w tym dniu. Ciężkie uszkodzenia w wyniku trafienia szybującą bombą odniósł *Athabaskan*, a flagowy słup *Egret* eksplodował i poszedł na dno z niemal całą załogą.

Remont *Athabaskana* trwał do grudnia. Do tego czasu do służby weszły jednak *Haida* i *Huron*. Wraz z weteranem arktycznych wód – *Ashanti*, kanadyjskie niszczyciele uczestniczyły w eskortowaniu 4 konwojów do Północnej Rosji, jednak wkrótce w związku z oczekiwanymi działaniami we Francji, zostały przerzucone na wody Kanału La Manche. Tam dotarły również z Morza Śródziemnego *Tartar*, *Eskimo* i *Nubian*. W dniu 21 stycznia 1944 roku wszystkie „Tribale” zostały włączone do 10 Flotylli Niszczycieli, której dowództwo objął kmdr B. Jones.

W czasie pierwszego półroczia flotylla bazowała przede wszystkim w Plymouth i operowała w zachodniej części Kanału La Manche. Okręty walczyły z niemieckimi kutrami torpedowymi, naruszały nieprzyjacielskie linie komunikacyjne, ochraniały przybrzeżne konwoje, stawiały miny i ubezpieczały działania trałowców, przy czym większość wyjść w morze przeprowadzano w nocy.

Wieczorem 25 kwietnia *Haida*, *Athabaskan*, *Ashanti* i *Huron* patrolowały z krążownikiem *Black Prince* wybrzeża Bretanii. Na północny wschód od wysp Les Sept Iles radary Brytyjczyków wykryły 3 nawodne cele w odległości około 16 kabli. *Black Prince* wystrzelił pocisk oświetlający w którego świetle cele rozpoznano jako duże niemieckie torpedowce typu „Elbing”. Na tym w zasadzie zakończył się udział *Black Prince’a* w starciu, a niszczyciele tymczasem zwiększyły prędkość i ruszyły na przeciwnika. Wracające z operacji minowej *T 24*, *T 27* i *T 29* zostały całkowicie zaskoczone. Już w pierwszej minucie *T 27* został trafiony w rufę, co zredukowało jego prędkość do 12 węzłów, tym niemniej jednak zdołał dotrzeć do bazy. *T 24* odpowiadał ogniem z dział rufowych, jednak szybko został trafiony pociskiem kal. 120 mm który zniszczył dalmierz, rozbił kabinę radiową i wywołał pożar, zlikwidowany szybko przez



grupy awaryjne. Torpedowiec odpalił salwę torped, dzięki czemu zdołał oderwać się od prześladowców i osiągnąć Saint-Malo. Jedynie *T 29* nie zdołał uniknąć walki. Trafienie pocisku w przedział maszynki sterowej zaklinowało ster i niesterowany okręt wykonując cyrkulacje zbliżył się do Aliantów. Obsługi dział *Haidy* i *Athabaskana* sądzą, że Niemcy zamierzają taranować, otwarły huraganowy ogień. Trafione zostały przedziały kotłowni i maszynowni, wybuchy pocisków strąciły za burtę dalmierz, działa Nr 3 i Nr 4, dziobową wyrzutnię torpedową, rozbiły mostek, zabijając znajdującego się na nim dowódcę torpedowca (kpt. mar. Grund). Zastępca dowódcy okrętu i zarazem oficer torpedowy, kpt. mar. Bachmann († 26.04.1944 r.), po przejściu komendy rozkazał opuścić jednostkę. Mimo rozkazu ocalały „Vierling” kontynuował ogień do Kanadyjczyków. *Haida* i *Athabaskan* odeszły na północ, pozostawiając Brytyjczykom możliwość dobicia pokonanego wroga, jednak do godz. 03:00 rano ten pozostawał jeszcze na powierzchni, w związku z czym wszystkie 4 „Tribale” powróciły, aby zatopić płonące szczątki *Elbinga*. Do unieruchomionego celu wystrzelono 15 (!) torped, bez żadnego trafienia, po czym znów zagrzmiały działa. O godz. 03:20 *T 29* poszedł na dno.

Dla ocalałych niemieckich torpedowców spotkanie z kanadyjskimi „Tribalami” okazało się nie ostatnim. Wieczorem 28 kwietnia *T 24* i *T 27* wyszły w morze, zamierzając pod osłoną nocy przeskoczyć do Brestu, na północ od Roskoff drogę zagroziły im *Haida* (kmdr por. H.C. De Wolf) i *Athabaskan* (kmdr ppor. Stubbs). Dzięki przewadze w radiolokacji, czynnik zaskoczenia był znów po stronie Kanadyjczyków, jednak trzeba zauważyć, że nie mogli go z sensem wykorzystać. Bój zaczął się o godz. 04:12, gdy *Haida* wystrzelił pocisk oświetlający. Niemcy z miejsca wykonali zwrot na południe, stawiając zasłonę dymną, a *T 24* odpalił salwę 6 torped. W gorączce bitwy jedna wyrzutnia została skierowana w stronę przeciwną od tej w której znajdował się przeciwnik, za to torpeda z drugiej znalazła swoją ofiarę. Kanadyjczycy właśnie rozpoczęli zwrot w lewo, gdy o godz. 04:17 niemiecki „podarek” uderzył w rufową część *Athabaskana*. Po sekundzie eksplodowały rufowe komory amunicyjne. Położenie okrętu stało się beznadziejne, jednak tonął on dostatecznie powoli (ostatecznie skrył się pod wodą po 25 minutach), co pozwoliło na uratowanie sporej części załogi. Straty wyniosły jednak 128 marynarzy i oficerów.

W tym czasie niemieckie torpedowce rozeszły się, każdy w swoją stronę. Pozwoliło to, że *T 24* przebił się na wschód (następnego dnia podniósł z wody 47 rozbitków oca-

łałych z *Athabaskana*). Samotny *Haida* ruszył w pogoń za *T 27*, który nie bacząc na uszkodzenia odniesione w pierwszej fazie starcia uchodził z pełną prędkością w kierunku południowo - wschodnim. Okręt miał by także szanse na ucieczkę, gdyby nie 2 nowe trafienia. Fatalnym okazało się trafienie w przedział kotłowni oraz duża wyrwa poniżej linii wodnej. Następnie *Haida* dosłownie zasypał przeciwnika pociskami z niewielkiej odległości. O godz. 06:35 niemiecki okręt wszedł na mieliznę w pobliżu niewielkiej wyspy Île Vierge. Artylerzyści „Tribala” przez cały czas kontynuowali ogień, na torpedowcu eksplodowała podręczna amunicja i wybuch pożar. Uznając swoją misję za zakończoną, kanadyjski niszczyciel odszedł z pola walki, po czym *T 27* został opuszczony przez załogę. Ostatecznie jego kadłub został zniszczony przez brytyjskie kutry torpedowe i lotnictwo.

W tym przypadku działania dowódców niszczycieli poddano ostrej krytyce. Atakować słabszego przeciwnika w sprzyjających okolicznościach i zdołać przy tym utracić własny okręt – to w końcu piątego roku wojny nie mieściło się w głowie. Kanadyjczycy otrzymali naganę za szablonową taktykę i rezygnację z użycia torped. Brytyjski historyk Michael Whitley pisał: „trzeba było z żalem zauważyć, że niemieccy marynarze reagowali na sytuację znacznie szybciej”.

Łądowanie w Normandii rozpoczęło się rankiem 6 czerwca. Alianckie siły desantowe podeszły do brzegu przy wsparciu silnych zespołów floty, składających się z 6 okrętów liniowych, 23 krążowników i 104 niszczycieli. Niemieckie dowództwo morskie mogło przeciwstawić tej armadzie jedynie nader mizerne siły, wobec czego klęska Niemców na morzu była nieunikniona. Tym nie mniej jednak, wieczorem 8 czerwca niszczyciele *Z 32*, *Z 24* i *ZH 1* (eks-holenderski *Gerard Callenburgh*) oraz torpedowiec *T 24* wyszły z Brestu by atakować jednostki desantowe. Wkrótce po północy niemiecki zespół natknął się na niszczyciele 10 Floty, ubezpieczające zachodni wylot Kanału La Manche. Doszło do starcia, które przeszło do historii jako bitwa pod Ushant (francuska nazwa to Ouessant), choć doszło do niej 60 Mm na północny wschód od tego punktu.

Szyk brytyjskiej floty tworzyły dwie grupy. Przodem w szyku torowym szły *Tartar* (pod flagą kmdr B. Jonesa), *Ashanti*, *Haida* i *Huron*, za nimi w pewnej odległości posuwał się drugi dywizjon: polskie niszczyciele *Błyskawica* i *Piorun*, a następnie *Eskimo* i *Javelin*. Mimo wielonarodowego składu, zespół był dobrze zgrany, a poza tym posiadał pełną przewagę ogniową. Dziesięciu działom kal. 150 mm,

pięciu kal. 120 mm i 4 działom kal. 105 mm Niemców alianci mogli przeciwstawić 42 działa kal. 120 mm i 20 kal. 102 mm, a 30 wyrzutni torpedowych – 40. Przy czym udział drugiego dywizjonu w bitwie był bardzo krótkotrwały, co nieco wyrównywało bilans sił.

Początkowo przeciwnicy nawiązali ze sobą kontakt radarowy. O godz. 01:23 czołowy *Tartar* zmienił kurs na 5 rumbów w prawo, co pozwoliło Niemcom zauważyć „Tribale” na tle księżycowej poświaty. Niemiecki zespół ruszył na północ, aby uchwycić czoło brytyjskiej kolumny i po 2 minutach *Z 32*, *Z 24* i *ZH 1* odpaliły po 4 torpedy z dystansu 20-25 kabli. Wcześniej takie rozpoczęcie starcia na pewno przyniosłoby Niemcom efektowny sukces, lecz obecnie Anglicy podsłuchiwali ich łączność radiową i znali rozkazy okrętu flagowego. Po unikięciu nieprzyjacielskich torped *Tartar* wystrzelił pocisk oświetlający. Rozpoczęła się wymiana ognia artyleryjskiego, w trakcie którego *Z 32* szybko został dwukrotnie trafiony, w tym w przedział kotłowni. Odłamki uszkodziły antenę radiową, a dowódca zespołu (von Bechtolstein) utracił łączność z pozostałymi okrętami. Na niewielkim *ZH 1* dwa pociski uszkodziły główny przewód parowy wysokiego ciśnienia oraz jeden z przedziałów kotłowni, co pozbawiło jednostkę możliwości ruchu. Kanadyjskie niszczyciele ześrodkowały ogień na *Z 24* i równie szybko uzyskały trafienia. Zmniejszenie dystansu między okrętami pozwoliło na zaangażowanie całej artylerii, w tym także automatycznych dział plot. Po postawieniu zasłony dymnej, *Z 24* i pozostający nieuszkodzony *T 24* zaczęły uchodzić w kierunku południowo zachodnim. *Haida* i *Huron* kontynuowały pościg do granicy nieprzeładowanych pół minowych.

Niemiecka flotylla poniosła straty i poszła w rozsypkę, lecz aliancki szyk został także naruszony. Pozostałe we dwóch, *Tartar* i *Ashanti*, walczyły z flagowym *Z 32*. O godz. 01:42 *Tartar* został nieoczekiwanie nakryty celnymi salwami, otrzymał 2 trafienia i czasowo wyszedł z akcji. Niemiecki niszczyciel próbował przerwać się na północ, gdzie napotkał drugi dywizjon brytyjskiej floty, wykonał więc zwrot i znów wszedł w kontakt z parą „Tribali”. Pojedynek artyleryjski nie trwał długo, jednak *Tartar* zdążył otrzymać pojedyncze trafienie pociskiem kal. 150 mm i znacznie zmniejszył prędkość, tracąc parę<sup>1</sup>. Brytyjczycy strzelali celnie: *Z 32* został trafiony 3 pociskami z *Ashanti* (kmdr ppor. Bar-

1. Na *Tartarze* uszkodzony został główny przewód parowy i zniszczony fokmaszt. Remont uszkodzeń trwał do początków lipca.

nes), który obszedł flagowiec i rzucił się na nim, gdy z dymu wyłoniła się sylwetka *ZH 1*. Jego artylerzyści z jedyne go sprawnego dziobowego dwulufowego dział (według innych źródeł z rufowego) otwarli ogień do *Tartara*, a z rufowej wyrzutni torpedowej odpalono pojedynczo znajdujące się w niej jeszcze 4 torpedy, lecz bez skutku. Przybyły w międzyczasie *Ashanti* storpedował unieruchomiony okręt. Eksplozja oderwała część dziobową, ale okręt nadal odgryzał się z ostatniego, sprawnego lewoburtowego Vierlinga ustawionego na noku mostka. Ciężko trafiony okręt był już nie do uratowania, więc dowódcach, kmdr ppor. Barkow (+) wydał rozkaz przygotowania ładunków wybuchowych, w postaci bomb głębinowych, czym się zajął I oficer, kpt. mar. Rieger. Poza tym *Ashanti* nie przerywał intensywnego ognia artyleryjskiego. O godz. 02:40 *ZH 1* wyleciał w powietrze i zatonął. Brytyjczycy z 14 Escort Group wyłowili 140 członków załogi, a dalszych 27 z oficerem artylerii morskiej, por. mar. Hansenem dotarło w szalupie na wybrzeże francuskie.

W tym czasie uszkodzony *Z 32* przeszedł za rufą *Tartara* i *Ashanti*, ale około godz. 02:50 natknął się na powracających na miejsce boju Kanadyjczyków. Przez 1,5 godziny *Haida* i *Huron* ścigali przeciwnika, uchodzącego na wschód z prędkością 31 węzłów, przy tym odgryzającego się ogniem artyleryjskim i torpedowym. Dopiero około godz. 05:00 w wyniku licznych trafień *Z 32* zmniejszył prędkość, a o 05:15 po awarii prawej turbiny i zużyciu zapasu amunicji, wyrzucił się na mieliznę w pobliżu wyspy Île de Batz (załoga przejęta następnego dnia przez patrolowce 2 flotylli). Ostatnie słowo w jego zniszczeniu przypadło maszynom myśliwsko-bombowym „Beaufighter” Royal Air Force.

Po pogromie flotylli niszczycieli Niemcy nie posiadali już dużych jednostek w Zachodniej Francji. Bitwa 9 czerwca 1944 roku była ostatnim starciem, w którym „Tribale” walczyły z przeciwnikiem równej klasy. To jednak, nie zmieniało zadania, jakim było oczyszczenie przybrzeżnych wód z nieprzyjacielskich okrętów, w związku z czym 10 Flotylla wychodziła w morze niemal codziennie, co pozwoliło na osiągnięcie nowych zwycięstw.

13 czerwca *Ashanti* i *Piorun* atakowały między Saint Malo a wyspą Jersey niemiecki konwój przybrzeżny ochraniający przez trałowce *M 83*, *M 133*, *M 206*, *M 343*, *M 412*, *M 422*, *M 424*, *M 432*, *M 442* i *M 452*. W krótkim nocnym starciu *M 83* został zatopiony, *M 343* wyrzucił się na brzeg, a pozostałe jednostki odniosły mniej istotne uszkodzenia. Ze strony alianckiej uszkodzony został *Piorun*.

21 czerwca w zachodniej części Kanału La Manche *Haida* i *Eskimo* atakowały bombami głębinowymi okręt podwodny *U 971* (OL Walter Zeplien) zmuszając jednostkę do wynurzenia się na powierzchnię i biorąc do niewoli jej załogę.

W nocy 28 czerwca w starciu koło wyspy Jersey *Eskimo* i *Huron* zatopiły trałowce *M 4611* (eks-*Etienne Rimbart* oraz uszkodziły patrolowce *V 213* (eks-*Claus Bolten*), przy czym *Eskimo* został nieznacznie uszkodzony trafieniem pocisku kal. 76 mm w przedział dziobowej kotłowni.

Trzy dni później w czasie kolejnego patrolu w rejonie wyspy Ushant (Ouessant) doszło do kolizji *Eskimo* i *Javelin*. Oba niszczyciele zostały poważnie uszkodzone i wymagały remontu w doku.

4 lipca *Tartar* i *Ashanti* ostrzelały cele lądowe w rejonie Lanion, a w nocy 9 lipca *Tartar* i *Huron* zaatakowały w pobliżu Wysp Normandzkich kilka niemieckich uzbrojonych trawlerów, jednak zostały odpędzone ogniem baterii nabrzeżnych<sup>2</sup>.

W nocy 14-15 lipca *Tartar*, *Haida* i *Blyskawica* dokonały wypadu na rejon Lorient – do wysp Île de Croix. Tym razem ofiarą padły ścigacze okrętów podwodnych *Uj 1420* (eks-*Eylau*) i *Uj 1421* (eks-*Delta II*).

Wkrótce Brest, Lorient, Nantes i Saint Nazaire zostały zablokowane od strony lądu. Podstawowy rejon działań 10 Flotylli przeniósł się do Zatoki Biskajskiej. 5 sierpnia zespół w składzie lekki krążownik *Belona* i niszczyciele *Tartar*, *Ashanti*, *Haida*, *Iroquois* wyszedł na poszukiwanie nieprzyjaciela. W pobliżu wyspy Île-de-Yeu zauważono konwój. Wykorzystując moc swych dział, Brytyjczycy i Kanadyjczycy zatopili trałowce *M 263*, *M 486*, dozorowca *V 414* (eks-*Sachsenwald*) oraz przybrzeżny parowiec *Otto* (217 BRT). Eskortowiec *SG 3* (eks-francuski *Sans Pareil*) zdołał uciec, uszkadzając *Haidę*. Następnego dnia został jednak zatopiony przez lotnictwo u ujścia Żyromy.

W nocy 14 na 15 sierpnia lekki krążownik *Mauritius*, niszczyciele *Ursa* i *Iroquois* zaatakowały niemiecki konwój składający się z przerywacza zagród minowych *Sp 157* (*Tellus*, 1495 BRT), tendra lotnictwa morskiego *Richthofen*, torpedowca *T 24* oraz trałowców *M 275* i *M 385*. W rezultacie ataku *Sp 157* poszedł na dno, *M 275* został ciężko uszkodzony, a *Richthofen* wyrzucił się na brzeg. Po stronie alianckiej jedynie *Iroquois* został nieznacznie uszkodzony przez odłamki.

W nocy 23 sierpnia ten sam zespół rozbił jeszcze jeden konwój. Tym razem zatopiono, ocalały z poprzedniego starcia, *M 385* i dozorowce *V 702* (eks-*Memel*), *V 717* (eks-

-*Alfred III*), *V 729* (eks-*Marie Simon*) oraz *V 730* (eks-*Michel Francois*)<sup>3</sup>.

Wkrótce wypadu przzerwano, zastępując je regularnymi patrolami. 30 -31 sierpnia *Haida* i *Iroquois* eskortowały francuski krążownik *Jeanne D'Arc* w czasie przejścia do Cherbourg. 4-6 sierpnia *Iroquois* eskortował do Halifax pasażerski liniowiec *Queen Mary*, a 29 i 30 września wysadzał grupy desantowe koło Les Sables. Końcówka roku 1944 była chyba najspokojniejszym okresem w wojennej karierze „Tribali”. Na okrętach przeprowadzano remonty. Natomiast *Nubian*, który ukończył długotrwały remont, w połowie listopada uczestniczył w rajdzie lotniskowców na Trondheim, a następnie zabezpieczał lotniskowce w trakcie działań przeciwko *Tirpitzowi*.

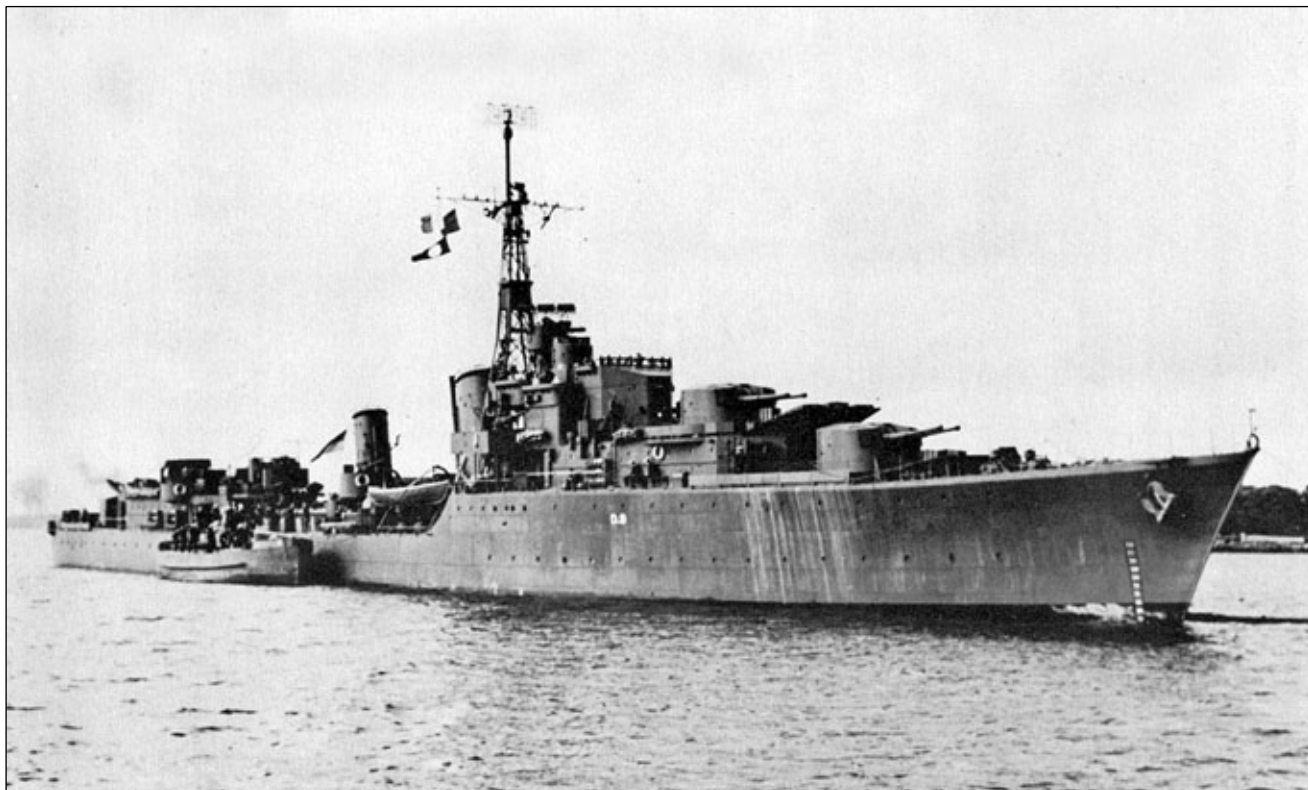
W początkach nowego, 1945 roku *Tartar*, *Eskimo* i *Nubian* odeszły na Daleki Wschód, a na europejskich wodach pozostały jedynie kanadyjskie „Tribale”. W marcu *Haida* i *Iroquois* osłaniały lotniskowce eskortowe w trakcie kolejnego rajdu na Trondheim. Od 16 kwietnia do 8 maja *Haida*, *Huron* i *Iroquois* znajdowały się na wodach arktycznych, eskortując konwoje „JW-66”/„RA-66”. Informacja o zakończeniu działań wojennych w Europie dotarła do nich na podejściu do Scapa Flow. W dniu 13 maja *Iroquois* przybył do Oslo w składzie honorowej eskorty następcy tronu księcia Olafa, skąd wyruszył do Kopenhagi przyjąć kapitulację resztek niemieckiej floty nawodnej. W tym czasie jednostki „bliźniacze” przebywały w Bergen, gdzie w alianckie ręce przekazano ocalałe niemieckie okręty podwodne. 10 czerwca 1945 roku *Haida*, *Huron* i *Iroquois* powróciły do Kanady, aby przejść niezbędny remont i przebrojenie pod kątem działań na Pacyfiku, gdzie trwały wówczas jeszcze walki.

### „Tribale” w wojnie z Japonią

Opóźnienie gotowości australijskich „Tribali” sprawiło, że weszły one do służby, gdy wojna zaczęła zbliżać się do wrót kontynentu. Latem 1942 roku prototypowy *Arunta* (kmdr por. Morrow) zakończył kurs szkolenia bojowego i włączył się do działań przeciwko Japończykom. Pierwsze swoje za-

2. W pracy Rohwera J. i Hümmelchen G., *Chronology of the War at Sea 1939-1945* podano, że w nocy 8 lipca *Tartar* i *Huron* zatopiły w rejonie Wysp Normandzkich trałowce *M 4601* i *M 4605*, co potwierdzają inne źródła. Zgodnie z pracą Grönera E. *M 4601* (dawny holenderski *Elisabeth*), został wycofany ze składu floty 28 sierpnia 1944 r., a po wojnie zwrócony właścicielowi, zaś *M 4605* (eks-*Arie*) 8 czerwca został uszkodzony przez lotnictwo w Granville i zatopiony 29 lipca. Poza tym w dzienniku bojowym 10 Flotylli nie odnotowano udziału w starciach 7-8 lipca.

3. M. Brice i Bryce. Rohwer podają, że w bitwie zatopiony został także *V 720* (eks-*Neubau-307*) jednak wg informacji E. Grönera okręt ten nie został ukończony.



Australijski *Bataan* w 1945 roku, krótko po wejściu do służby.

Fot. zbiory Athur D. Baker III

danie wykonał w końcu sierpnia – wraz ze słupem *Swan* dostarczył posiłki z Port Moresby do Zatoki Mili, gdzie trwały zacięte walki. Wkrótce niszczyciel odniósł swoje pierwsze zwycięstwo. Rankiem 29 sierpnia japoński okręt podwodny *Ro 33* storpedował niewielki parowiec *Mamutu*. Wysłany na poszukiwania *Arunta* wykrył jednostkę 10 Mm na południowy zachód od Port Moresby i zatopił ją bombami głębinowymi.

W okresie późniejszym australijskie „Tribale” operowały w południowo-zachodniej części Oceanu Spokojnego w składzie amerykańskiej 7 Floty, wspierającej wojska gen. D. Mac Arthura i zajmowały się eskortowaniem wojskowych konwojów, przerzutami amerykańskich pododdziałów oraz wsparciem ogniowym. Przykładowo, 22-23 października *Arunta* i *Stuart* wysadziły baon piechoty na wyspie Goodenough (Solomon), opuszczonej przez Japończyków. W dniach 9-10 stycznia *Arunta* ewakuowała z Timoru do Port Darwin 282 żołnierzy i 31 cywilów.

W marcu 1943 roku *Arunta* i nowy *Warramunga* (kmdr por. Deschaineux) weszły w skład 74 Task Force, którym dowodził kontradm. Crutchley. Wcześniej jednak doszło już do przełomu w wojnie na Pacyfiku i głównym zadaniem sojusznicznych sił morskich stało się przeprowadzanie operacji desantowych. Australijskie okręty zabezpieczały i wspierały ogniowo desanty na wyspie Nowa Georgia (23 czerwca – 4 lipca 1943 r.), w Arawe (wyspa Nowa Brytania 13 grud-

nia), na przylądku Gloster (29 grudnia), na Saidor (Nowa Gwinea 2 stycznia 1944 r.), na wyspie Los Negros (Wyspy Admiralicji, 29 lutego), w rejonie portów Hollandia i Aitape (Nowa Gwinea, 24 kwietnia), na wyspie Biak (Nowa Gwinea, 25 maja). Szczególnie trudny był desant na Arawę. Choć przeciw 500 Japończykom stanowiącym garnizon, skierowano 4750 żołnierzy, pierwsza fala desantu została odrzucona z dużymi stratami i dopiero kolejna próba zakończył się sukcesem. W lipcu 1944 zespół prowadził ostrzał japońskich pozycji pod Aitape. W nocy 20 lipca *Warramunga* wraz z amerykańskimi kutrami torpedowymi *PT 144* i *PT 149* zniszczył pod Karawopa 3 japońskie barki desantowe. 15 września *Australia*, *Shropshire*, *Arunta* i *Warramunga* wspierały desant na wyspie Morotai – ostatnim punkcie przed lądowaniem na Filipinach.

17 października *Arunta* i *Warramunga* weszły do Zatoki Leyte w składzie sił zabezpieczenia (grupa operacyjna TG.77.3), a w dniu lądowania – 20 października – wspierały ogniem północną grupę desantu. W czasie słynnego nocnego boju w Cieśninie Surigao 24-25 października *Arunta* działał wraz z amerykańskimi niszczycielami *Beale* i *Killen*, jako flagowiec dywizjonu. Niszczyciele znajdowały się w centralnej części cieśniny, a ich atak okazał się czwartym z kolei, jednak nie odniósł żadnych rezultatów. *Arunta* odpalił swoje torpedy do japońskiego niszczyciela *Shigure*, nie uzyskał jednak trafień.

Półtora miesiąca odpoczynku i „Tribale” powróciły do swej normalnej działalności. 15-24 grudnia zabezpieczały w składzie TG.77.3 desant na wyspie Mindoro, a w dniach 2-8 stycznia 1945 roku w składzie TG. 77.2 uczestniczyły w operacji desantowej w Zatoce Lingayen, od której zaczęło się wyzwolenie Luzonu. Tam, w dniu 6 stycznia *Arunta* został uszkodzony przez samolot myśliwsko-bombowy A6M „Zero”. Zrzuciona 100 kg bomba trafiła bezpośrednio w sterówkę. Dowódca okrętu, kmdr por. Buchanan został wyrzucony falą eksplozji za burtę, jednak nie odniósł poważniejszych obrażeń. Usuwanie zniszczeń zajęło na miejscu 5 godzin, lecz później niszczyciel odszedł na niezbędny remont do Sydney i do połowy maja nie brał udziału w działaniach bojowych.

Z początkiem nowego roku do wojny z Japonią włączyły się niszczyciele 10 Floty. W lutym *Tartar* (kmdr Jones), *Eskimo* ((kmdr ppor. Sinclair) i *Nubian* (kmdr ppor. Brodrick), które przybyły do Trincomalee i dołączyły do brytyjskiej Wschodniej Floty. Bojowy debiut na nowym teatrze działań wojennych odbył się 11 marca, gdy *Eskimo* wraz z niszczycielem *Roebuck* i indyjskimi słupami *Cauvery* i *Jumny* zabezpieczał operację amfibijną na wybrzeżu Birmy. Ku wielkiemu zalogi załóg „Tribali” nie danym im było uczestniczyć w zniszczeniu ciężkiego krążownika *Haguro* – w nocy 16 maja zatopiły go niszczyciele innej floty. Do swego rodzaju rekompensaty doszło po prawie miesiącu.



5 czerwca 1945 r. 10 Flotylla w składzie *Tartar*, *Eskimo*, *Nubian*, *Paladin* i *Penn* wyszła z Trincomalee z zadaniem zwalczania japońskiej żeglugi między Nikobarami a Sabangiem, dokąd Japończycy ewakuowali swoje wyspiarskie garnizony. Wieczorem 11 czerwca brytyjski okręt podwodny *Trident* naprowadził „Tribale” na nieprzyjacielski konwój w rejonie Penangu (*Paladin* i *Penn* odłączyły się i prowadziły działania samodzielnie). O godz. 05:26 Brytyjczycy dostrzegli przeciwnika, który okazał się samotnym statkiem *Kurashio Maru*<sup>4</sup>. Torwarzyszący ścigacz okrętów podwodnych *Ch-57* został szybko zatopiony przez artylerię *Nubiana*, a następnie *Eskimo* posłał na dno statek salwą 2 torped. Było to ostatnie zwycięstwo „plemion” w bitwie morskiej.

Służba w tropikach stała się surowym doświadczeniem dla załóg brytyjskich „Tribali”. Nic dziwnego, przecież w swoim czasie zostały one przystosowane do działań w Arktyce. W lipcu 1945 kmdr Jones skierował do dowódcy Wschodniej Floty specjalny raport, w którym opisywał warunki bytowe na okrętach swojej flotyli. „*Kabina d-cy nie posiada żadnej wentylacji, iluminatory zasłonięte osłonami od wiatru, co powoduje niewyobrażalną gorączkę. Wyciąg wentylacji z przekładni przechodzi przez pomieszczenie lazaretu, które niemiłosiernie się nagrzewa.... W trakcie otwierania magazynów żywności na pokładzie mieszkalnym rozchodzi się bardzo nieprzyjemny zapach. W nocy z powodu konieczności zachowania zaciemnienia temperatura w kubicach dochodzi do 70°C. Pomieszczeni radaru typ 293, znajduje się nad przedziałem kotłowni No 1, wysoka temperatura powoduje awarie urządzeń. Żaden z okrętów nie posiada urządzeń do schładzania wody pitnej*”. Jedyny wyjątek stanowił *Eskimo*, na którym w czasie ostatniego remontu usprawniono wentylację pomieszczeń mieszkalnych.

Zwieńczeniem bojowego szlaku „Tribali” na Pacyfiku był dzień 28 sierpnia, gdy *Wararunga* (kmdr Clark) i dopiero co oddany do służby *Bataan* (kmdr por. Burrell) przybyły do Zatoki Tokijskiej na uroczystość podpisania kapitulacji Japonii. A 2 września *Tartar* uczestniczył w kapitulacji japońskie-go garnizonu w Singapurze.

### Rezultaty działań bojowych

W latach II wojny światowej niszczyciele typu *Tribal* działały na wszystkich TDW i brały udział we wszystkich głównych operacjach Royal Navy. Norwegia, Kreta, polowanie na *Bismarck*a, konwoje arktyczne i maltańskie, Normandia, Leyte – tę listę można by kontynuować. W latach wojny *Nubian* został uhonorowany 13 „Battle Honours” (odpowiednik amerykańskich

„Battle Star”) – więcej niż jakikolwiek inny brytyjski okręt, za wyjątkiem słynnego *Warspite*!

Unikalne bojowe walory „Tribali” określiły charakter ich bojowego zastosowania. Jednostki częściej niż niszczyciele innych typów, wykorzystywane były do samodzielnych operacji, głównie przeciwko okrętom nawodnym i statkom. Najlepsze tego przykłady – druga bitwa pod Narwikiem i działania na Kanale La Manche w roku 1944. W okresie wojny „Tribale” zniszczyły 34 statki i jednostki pomocnicze o łącznym tonażu 38 tys. BRT, 2 niszczyciele, 2 torpedowce, 4 okręty podwodne, 5 trałowców i 18 małych jednostek bojowych (w większości uzbrojonych trawlerów), a uwzględniając sukcesy odniesione wspólnie z innymi okrętami do listy trzeba by dopisać jeszcze 10 statków (ponad 25 tys. BRT), 2 lekkie krążowniki oraz 12 niszczycieli i torpedowców.

Z 23 uczestniczących w wojnie niszczycieli typu utracono 13 (57%). To wcale nie dziwi, biorąc pod uwagę ich niezmiernie aktywne wykorzystywanie, poza tym podstawowa część strat przypada na najtrudniejszy dla Wielkiej Brytanii okres, gdyż po roku 1942 utracono raptem 1 niszczyciel. Biorąc pod uwagę przyczyny strat, to na lotnictwo przypadało 6 jednostek (46%), okręty podwodne – 3 jednostki (23%), okręty nawodne – 2 (15%), awarie i artyleria nadbrzeżna – po 1 (8%). W ten sposób „Tribale” sprawdziły na sobie działanie różnego rodzaju uzbrojenia, demonstrując przy tym całkiem wysoką żywotność. Trafienie torpedy, z reguły nie prowadziło do natychmiastowego zatonięcia okrętu: *Eskimo* szczęśliwie je przeżył, do zatopienia *Mohawka* niezbędna była druga torpeda, a *Somali* i *Cossack* poszły na dno po wielogodzinnym holowaniu, gdy osłabiony wybuchami kadłub nie wytrzymał dodatkowych sztormowych naprężeń. Były również przypadki utraty części dziobowej (*Eskimo*) bądź rufowej (*Nubian*) kadłuba, poderwania się na minie akustycznej czy trafienia szybującą bombą, po których niszczyciele wracały do służby.

### Powojenne modernizacje

Powojenna kariera brytyjskich „Tribali” okazała się krótka. Nadmierne bojowe wykorzystywanie okrętów nie mogło nie pozostawić wpływu na ich stan techniczny. Kontynuacja służby w charakterze pełnowartościowej jednostki wymagała w związku z tym gruntownego remontu, a osłabiona wojną ekonomia Wielkiej Brytanii nie mogła pozwolić sobie na utrzymywanie dużej floty, która posiadała dostateczną liczbę bardziej nowoczesnych niszczycieli. Do końca 1948 wszystkie 4 ocalałe niszczyciele, których wiek ledwie przekroczył 10 lat, zo-

stały sprzedane na złom. Kanadyjskim i australijskim „Tribalom” los zgotował dłuższy żywot i udział w jeszcze jednej wojnie.

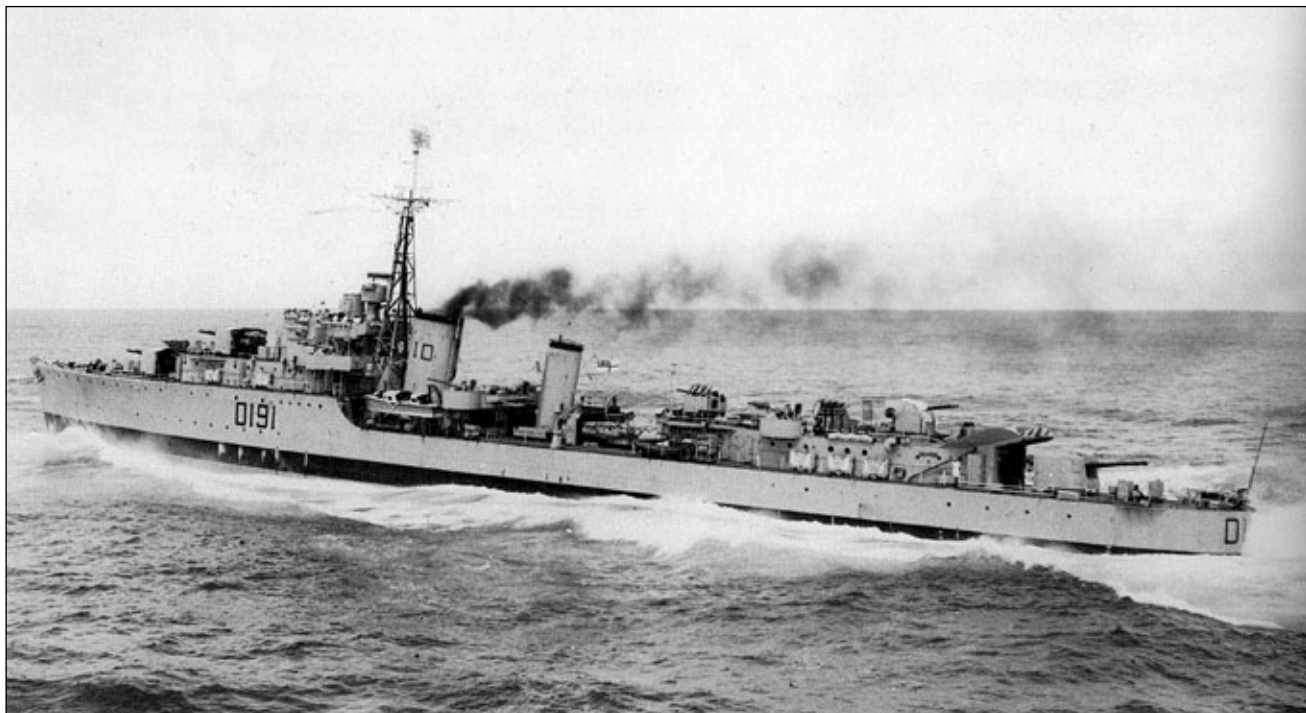
Wejście do służby drugiej serii kanadyjskich niszczycieli rozciągnęło się w czasie na 2,5 roku. Przy ich budowie wykorzystano już wojenne doświadczenia. *Micmac* i *Notka* otrzymały wysokie maszty kratownicowe z radarami typu 242 i radionamiernikami HF/DF (radar typu 293 został przy tym przeniesiony na rufę) oraz nowe stabilizowane punkty dowodzenia i dalmierzy. Uzbrojenie artyleryjskie zostało zachowane (3 x 2 kal. 120 mm i 1 x kal. 102 mm), jednak środki bliskiej obrony plot. zostały znacznie ulepszone. W zamian poczwórnego „pom-pomu” na rufowej nadbudówce ustawiono 2 podwójnie sprzężone Boforsy wyposażone we własne tachometryczne dalecełowniki. Na platformie między kominami ustawiono jeszcze 2 pojedyncze działa kal. 40 mm na łożach Mk V, na dziobowym mostku – 2 podwójnie sprzężone Oerlikony na identycznych łożach. Uzbrojenie torpedowe i zop pozostało bez zmian, jednak stanowisko kierującego wyrzutnią torpedową otrzymało osłonę.

Dwa ostatnie niszczyciele – *Athabaskan* (II) i *Cayuga* posiadały zunifikowane uzbrojenie plot. składające się z 4 podwójnie sprzężonych dział kal. 102 mm, lecz z 2 podwójnie sprzężonych dział kal. 40 mm, pozostało tylko 1. Do kierowania ogniem służył dalecełownik Mk VI, wyposażony w nowy radar typu 275 z 2 parabolicznymi antenami.

*Iroquois*, *Haida* i *Huron* w listopadzie 1945 zostały skierowane na generalny remont, w którego trakcie zamontowano nowe stanowiska dowodzenia, kratownicowe maszty, a usunięto przestarzałe radary typ 271 i „pom-pomy”.

Zgodnie z pokojową organizacją niszczyciele zostały rozdzielone między Atlantyką i Pacyfiką Floty (liderem tej ostatniej przez długi czas był *Cayuga*), przy czym w składzie floty rzadko kiedy wszystkie „Tribale” znajdowały się równocześnie. Od końca lat 40 zaczęto stopniowo przezbrajać okręty na niszczyciele eskortowe (DDE), przy czym zmieniano ich numery burtowe. Przede wszystkim wzmocniono uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych. Na pokładzie rufowym zamontowano 2 trzylufowe raketowe miotacze bg „Squid”, przy tym przedłużono rufową nadbudówkę aby uzyskać miejsce na przechowywanie zapasu bomb, jednocześnie zdemontowano działło ze stanowiska „Y”. Co prawda zmodernizowany jako pierwszy *Micmac* utracił parę

4. W szeregu źródeł wymieniany jako pomocniczy dozorca.



Jeszcze raz *Bataan* lecz tym razem w latach 50. z nowym radarem i działkami Boforsa kal. 40 mm.

Fot. zbiory Athur D. Baker III

dziobowych dział, zamiast którego otrzymał 1 „Squida” i poczwórnie sprzężone automatyczne działa kal. 40 mm.

Lekkie uzbrojenie plot. niszczycieli początkowo modernizowano, lecz w latach 1953-1954 okręty przeszły II etap modernizacji i otrzymały zunifikowane uzbrojenie (na *Athabaskan* i *Nootka* prace trwały w 1954-1955). Teraz na wszystkich kanadyjskich „Tribalach” w części dziobowej znajdowały się 2 podwójnie sprzężone działa kal. 102 mm, a na rufowym pokładzie ustawiono amerykańskie automatyczne działa plot. kal. 76 mm. Uzbrojenie uzupełniały 4 pojedyncze działa Bofors, 2 „Squidy” oraz wyrzutnia torpedowa. Zamontowano niewysokie kratownicowe maszty z najnowszymi urządzeniami radiolokacyjnymi produkcji amerykańskiej oraz kołpaki na kominach. W wyniku modernizacji wyporność wzrosła do 2200/2800 t, maksymalna prędkość spadła do 32 węzłów, a etatowa załoga liczyła 240 marynarzy i oficerów.

Na australijskich niszczycielach *Arunta* i *Warramunga* przeprowadzono analogiczne prace, choć w mniejszym zakresie. Na rufie ustawiono miotacz „Squid”, rufową nadbudówkę przedłużono, a działa na stanowisku „Y” zdemontowano. Usunięto przestarzałe „pom-pom”, a ich miejsce ustawiono dodatkowe podwójnie sprzężone działa kal. 40 mm. W rezultacie uzbrojenie artyleryjskie składało się z 4 dział kal. 120 mm (2 x 2), 2 dział kal. 102 mm (1 x 2) i 8 dział kal. 40 mm (2 x 2, 6 x 1). Odnowiono wyposażenie radiolokacyjne. Po modernizacji okręty posiadały następującą

charakterystykę: wyporność standard 2012 t, prędkość 32 węzły, zasięg 1700 Mm (przy prędkości 20 węzłów), załoga 293 ludzi. Choć zabrzmiało to dziwnie, ostatni z serii – *Bataan*, nie został zmodernizowany, w tym przypadku ograniczono się jedynie do zamiany „pom-pomów” na Boforsy.

### Wojna w Korei

W dniu 24 czerwca 1950 roku północnokoreańska armia przekroczyła 38° równoleżnik i rozpoczęła szybkie natarcie na południe. Po dwóch dniach ONZ zatwierdził militarne wsparcie Korei Południowej, która padła ofiarą agresji. I wkrótce w konflikt zaangażowało się ponad 10 państw. Z uwagi na fakt, że działania wojenne rozgrywały się na półwyspie, siły morskie odgrywały w nim ważną rolę.

W odpowiedzi na prośbę Amerykanów, Kanada i Australia skierowały na koreańskie wody zespoły swoich okrętów. W ich składzie znalazło się kilka „Tribali”. W początkach lipca do dyspozycji dowódcy amerykańskich sił morskich na Dalekim Wschodzie wiceadm. Turnera Joya przekazano *Bataana* (kmdr por. Marks). 30 lipca do japońskiego portu Sasebo przybyły kanadyjskie niszczyciele *Cayuga* (kmdr Brock), *Athabaskan* (kmdr por. Welland) i *Sioux*. W końcu 6 sierpnia z Sydney wyszedł *Warramunga* (kmdr McNicholl).

Do połowy września amerykańskie i południowokoreańskie wojska zostały stłoczone na wąskim przyczółku Pusan i przeszły do obrony. Jednak rozpoczęta 15 września operacja desantowa w Inchon (Czemul-

po) zmieniła przebieg całej wojny. W czasie tej operacji wszystkie 4 „Tribale” wschodziły w skład sił blokady i zabezpieczenia. 20 września *Cayuga* i *Athabaskan* wraz z południowokoreańskimi okrętami *PC 704*, *AMS 506* i *AMS 507* przeprowadziły operację dywersyjną w pobliżu Kunsan. Zadanie jednostek sprowadzało się do zniszczenia ważnego mostu przez zalew. Jednak grupa desantowa z *AMS 507* została rozbita przez Koreańczyków z Północy, a trzydniowy ostrzał przez artylerię okrętową nie przyniósł rezultatów i most musiało ostatecznie zniszczyć lotnictwo. W początkach października *Warramunga* i *Athabaskan* wspierały wysadzanie desantu pod Wonsan, jednak do końca miesiąca powróciły na zachodnie wybrzeże. Oba okręty tak często działały wspólnie, że ostre języki marynarzy „przechrzcieli” je na *Athamunga* i *War-rabaskan*.

W końcu października zwycięstwo sił ONZ zdawało się nieuchronnym, jednak pojawienie się wojsk chińskich, spowodowało kolejny ostry zwrot w przebiegu działań wojennych. W początkach grudnia Amerykanie musieli ewakuować swoje przyczółki zdobyte w Północnej Korei. Zespół, w którego skład wchodziły wszystkie 4 „Tribale”, otrzymał samodzielne zadanie – ewakuację Nampo (Czinnampo). Tak opisują wspomnianą operację M. Cagle i F. Manson: „*Okręty przeszły w ciemnościach 30 mil trasą przetrąlowaną w płytkiej rzecznej delcie. Na czele zespołu szedł kanadyjski Cayuga, a za nim kanadyjskie Athabaskan i Sioux oraz australijskie Warramunga*

i Bataan, zaś kolumnę zamykał amerykański niszczyciel Forrest Royal. Te 6 niszczycieli z trudem przebijają się przez wzburzone morze do ujścia rzeki Tedongan, mając za zadanie zapewnienie wsparcia artyleryjskiego i zabezpieczenia plot. w czasie załadunku. D-ca zespołu kmdr Broke początkowo zamierzał pokonać ujście rzeki za dnia, jednak, gdy otrzymał informację, że przy ewakuacji Nampho obowiązuje grafik, zdecydował się na nocny marsz w górę rzeki... w egipskich ciemnościach po ilastym, przetratowanym torze wodnym, którego szerokość nie przekraczała miejscami 450 m... Po tym jak ostatni transportowiec opuścił port, Broke postanowił pozostać w rejonie nabrzeży jeszcze przez noc, a następnego ranka rozkazał pozostałej ludności cywilnej opuścić strefę wojenną. Dopiero po tym okręty otwały ogień do niechronionych doków, wyposażenia portowego magazynów”. Ewakuację zakończono do 5 grudnia, a wywieziono łącznie 7700 ludzi. Amerykańscy autorzy zapomnieli jednak wspomnieć, że w toku tej operacji Warramunga mimo wszystko wszedł na mieliznę i odniósł nieznaczne uszkodzenia.

Niszczyciele powróciły do swej normalnej działalności – prowadzenia blokady morskiej. Pod wieloma względami morską blokadą Północnej Korei, trwającą ponad 3 lata, miała niezwykle charakter: okrętom przyszło prowadzić walkę z rybołówstwem, polować na pociągi i samochody, prowadzić ostrzał artyleryjski wojsk przeciwnika na lądzie. Zachodnie wybrzeże Półwyspu Koreańskiego, którego blokada spoczywała na Royal Navy i flotach dominiów, stanowiło trudny nawigacyjnie rejon z mnóstwem

wysp, ilastych mielizn i podwodnych skał, silnymi prądami i dużymi pływami. Wiele miejsc było dogodnych do stawiania zapór minowych, poza tym Koreańczycy z Północy nierzadko puszczali miny z prądami rzek. Przykładowo, tylko w dniu 27 września Athabaskan zniszczył w pobliżu Kunsan 5 pływających min. Niebezpieczeństwo stanowiły także tropikalne tajfuny. 5 listopada Cayuga i Athabaskan w czasie przejścia z Sasebo do Hongkongu trafiły na tajfun „Clara” i odniosły uszkodzenia.

17 maja 1951 roku Athabaskan i Cayuga powróciły do Kanady, przy czym pierwszy z nich przeszedł w czasie służby 60 000 Mm na koreańskich wodach. W czerwcu odszedł na remont Bataan, a później do domu powrócił Warramunga. Do lata 1951 roku linia frontu na półwyspie ustabilizowała się w rejonie 38° równoleżnika i rozpoczęły się rozmowy o przerwaniu ognia, jednak działania wojenne prowadzone były jeszcze przez 2 lata. Cayuga (pod flagą dowódcy kanadyjskiej Floty Pacyfiku kontradm. Cererya oraz Athabaskan ponownie przybyły na wody Korei już we wrześniu. 10 października brytyjski zespół w składzie lotniskowiec Sydney, krążownik Belfast i 5 niszczycieli (w tym Cayuga) przeprowadził lotniczo - artyleryjskie uderzenie na Wonsan. Rozpoznanie wykryło tam duże zgromadzenie wojsk przeciwnika, któremu ogień artyleryjski wyrządził znaczne szkody. 14 października Belfast, Athabaskan i lotniskowiec Unicorn zostały uszkodzone przez tajfun „Ruf” na Morzu Południowochińskim, Cayuga zaś 30 tego miesiąca doznała uszkodzeń bojowych. W czasie wymiany ognia

z bateriami nadbrzeżnymi w pobliżu wyspy Sokto (na zachód od Nampho) okręt został trafiony kilkoma pociskami kal. 105 mm i 76 mm. Jeden przebił burtę, zniszczył kuter pokładowy, na szczęście jednak nie spowodował strat w ludziach. Końcówkę roku Kanadyjczycy spędzili w rejonie ujścia rzeki Jalu. 20 grudnia Cayuga zmienił holenderski niszczyciel Van Galen, a Athabaskan wraz z ponownie przybyłymi Warramungą i Bataanem operował w początkach roku 1952 głównie na wschodnim wybrzeżu. Wg słów Cagle’a i Mansona „meldunki i dzienniki bojowe tego okresu świadczą o tym, że wojna nabrała szarego, powszedniego charakteru”

9 lipca Athabaskan odszedł do Kanady, a w sierpniu koreańskie wody opuścili także Australijczycy.

Później u brzegów Korei operowały Iroquois i Nootka, a Athabaskan był jedynym „Tribalem”, który przebywał w strefie wojennej trzeci raz. 29 października 1952 r. na jego pokładzie do Tokio przybył szef sztabu marynarki wojennej Kanady wiceadm. Rollo Mainguy. Po tym wydarzeniu niszczyciel przez dłuższy czas znajdował się w składzie sił blokady. Poza tym zdołał także wejść do swego rodzaju „Stowarzyszenia polujących na pociągi” – w nocy 25 czerwca 1953 roku jego artyleria pokładowa zniszczyła skład kolejowy na południe od Songi.

\* \* \*

Wojna w Korei była najbardziej znaczącym epizodem w powojennej karierze „Tribali”. Australijczycy zrezygnowali ze swoich niszczycieli w końcu lat 50-tych, gdy

Tym razem kanadyjski Haida po modyfikacjach sfotografowany w 1953 roku.

Fot. „Warship International”







Jeszcze raz *Haida*, lecz w końcowym okresie służby.

Fot. Marius Bar

wszystkie zostały odstawione do rezerwy (choć *Arunta* został oddany na złom dopiero po dziesięcioleciu. Kanadyjskie okręty kontynuowały służbę do początku lat 60-tych, jednak gdy ich wiek dobiegł do 20 lat i one zostały uznane za beznadziejnie przestarzałe. Do naszych dni przetrwał jedynie *Haida*. W początku 1964 zamierzano oddać okręt na złom, jednak na skutek presji klubu weteranów północnych konwojów, jednostkę przekazano prywatnemu towarzystwu „Haida Incorporated” w celu przekształcenia w muzeum. 24 sierpnia 1964 niszczyciel przybył do Toronto, gdzie został na trwale przycumowany przy VI nabrzeżu. W roku 1995 w związku 50 rocznicą zwycięstwa na pokładzie *Haida* gościła delegacja rosyjskich weteranów – uczestników polarnych konwojów. W początkach roku 2004 niszczyciel-muzeum przeprowadzono na nowe miejsce postoju w mieście Hamilton.

## Powojenne losy okrętów

### Royal Navy

- *Ashanti*, odstawiony do rezerwy 24.06.1945, w 1949 skreślony z listy floty i sprzedany na złom firmie „West of Scotland Shipbreaking”, 12.04.1949 przybył do Trun na złomowanie.
- *Eskimo*, skreślony z listy floty 14.04.1948, w 1949 sprzedany na złom firmie „West of Scotland Shipbreaking”, 27.06.1949 przybył do Trun na złomowanie.
- *Nubian*, w grudniu 1947 skreślony z listy floty i sprzedany na złom firmie „T. W. Ward”, 25.06.1949 przybył do Brighton-Ferry na złomowanie.

- *Tartar*, odstawiony do rezerwy w marcu 1946, w 1948 skreślony z listy floty i sprzedany na złom firmie „J. Cashmore”, 22.12.1948 przybył do Newport na złomowanie.

### Royal Canadian Navy

- *Athabaskan*, w styczniu 1950 przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy (DDE 219), w 1958 przeszedł remont kapitalny, w grudniu 1967 skreślony z listy floty, 21.04.1969 sprzedany na złom do Włoch, w lipcu 1969 przybył do La Spezia na złomowanie.
- *Cayuga*, w listopadzie 1949 przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy (DDE 218) od 13.12.1960 do 03.08.1961 przeszedł kapitalny remont w Halifax, gdzie 14.03.1961 został uszkodzony w wyniku pożaru, 27.02.1964 skreślony z listy floty i sprzedany na złom firmie „Marine Salvage Inc.”, Port Colburn (prowincja Ontario), a następnie odsprzedany brytyjskiej firmie „Shipbreaking Industries Ltd.”, 06.10.1964 przybył do Faslane na złomowanie.
- *Haida*, remont listopad 1945 – lipiec 1947, w lutym 1952 przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy (DDE 215), 11.10.1963 odstawiony do rezerwy, 21.08.1964 przekazany „Haida Inc.” w celu przeróbki na muzeum, 24.08.1964 przybył na miejsce postoju w Toronto i otrzymał numer burtowy G 63, w początku 2004 r. przeprowadzony do Hamilton.
- *Huron*, remont od listopada 1945 do lutego 1950, w styczniu 1950 przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy (DDE 216) 15.11.1958 w czasie manewrów NATO

uszkodzony w wyniku kolizji z francuskim niszczycielem *Maillé-Brézé*, 30.04.1963 odstawiony do rezerwy, 28.06.1965 sprzedany na złom do Włoch, 20.08.1965 przybył do La Spezia na złomowanie.

- *Iroquois*. Remont listopad 1945 – lipiec 1947. We wrześniu 1951 przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy (DDE 217) 24.10.1962 odstawiony do rezerwy, w 1966 sprzedany na złom do Hiszpanii, w październiku 1966 przybył do Bilbao na złomowanie.

- *Micmac*, w październiku 1949 przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy (DDE 214). 31.03.1964 skreślony z listy floty i sprzedano na złom firmie „Marine Salvage Inc.”, Port Colburn (prowincja Ontario), a następnie odsprzedany brytyjskiej firmie „Shipbreaking Industries Ltd.”, 06.10.1964 przybył do Faslane na złomowanie.

- *Nootka*, w styczniu 1950 przeklasyfikowano na niszczyciel eskortowy (DDE 213), 06.02.1964 skreślony z listy floty i sprzedany na złom firmie „Marine Salvage Inc.” Port Colburn (prowincja Ontario), a następnie odsprzedany brytyjskiej firmie „Shipbreaking Industries Ltd.”, 14.10.1964 przybył do Faslane na złomowanie.

### Royal Australian Navy

- *Arunta*, w maju 1953 przeklasyfikowany na niszczyciel pop (D 130), w 1957 odstawiony do rezerwy, w 1968 skreślony z listy floty sprzedany na złom firmie „China Steel Corporation” (Taipei, Tajwan), 13.02.1969 holowany przez japoński statek *Toko Maru* zatonał 60 Mm na wschód od Cieśniny Broken.

• *Bataan*, w lutym 1952 przeklasyfikowany na niszczyciel pop (D 191), 07.11.1954 odstawiony do rezerwy, w 1957 skreślony z listy floty i sprzedany na złom firmie „Messrs. T. Car & Co” (Sydney), złomowany w 1958.

• *Warramunga*, w lutym 1952 przeklasyfikowany na niszczyciel pop (D 123), 07.12.1959 odstawiony do rezerwy, w styczniu 1963 sprzedany na złom do Japonii, złomowany w 1963. ●

**Autor wyraża wdzięczność S.A. Bałakowowi (Moskwa) i A.J. Kuzniecowski (Niżnij Nowgorod) za udostępnione materiały i okazaną pomoc.**

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański  
Korekta i uzupełnienia strony  
niemieckiej Michał Jarczyk**

## Bibliografia

1. Brice M.H., *The Tribals, Biography of a Destroyer Class*, London 1971.
2. Brown D., *Warship Losses of World War II*, London 1971.
3. Busch F.-O., *Kampf um Norwegens Fjorde*, Preetz 1964.
4. Campbell J., *Naval Weapons of World War II*, London 1985.

5. Conway's *All the World Fighting Ships 1922-1945*, London 1985.
6. Dickens P., *Narvik. Battles In Fjords*, London 1974.
7. Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 Bd 1-8*, Bonn 1982-1993.
8. Kennedy L., *Pursuit – The Sinking of the Bismarck*, London 1974.
9. Lenton H.T., *British and Empire Warships of the Second World War*, London 1998.
10. March E.J., *British Destroyer. A. History of Development (1892-1953)*, London 1966.
11. Mordal J., *Narvik*, Paris 1960.
12. Pack S.W.C., *Night Action off Cape Matapan*, London 1973.
13. Pertek J., *Rajdy niemieckich pancerników*, Poznań, 1989.
14. Rohwer J., *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945*, München 1968
15. Rohwer J., Hümmelchen G., *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Annapolis 1992.
15. Thomas D.A., *With Ensigns Flying*, London 1958.
16. Thomas D.A., *Crete 1941*, London 1972.
17. Vian P., *Action This Day*, London 1960.
18. Whitley M.J. *Destroyer! German Destroyers In World War II*, London 1983.
19. Whitley M.J. *Destroyers of World War II*, London 1988.
20. Wynn K., *U-Boat Operations of the Second World War Vol. 1-2*, London 1997-1998.
21. Belli W.A. Penzin K., W. *Wojennyje diejstwija*

*w Atlantyk i na Sriedziemnom morie*, Moskwa 1967.

22. Bragadin M.-A., *Italianskij flot wo Wtoroj Mirowoj wojnie* tłum. z angl. Jekatierinburg 1997.
23. *Britanskije esmincy w boju* pod red. M. Morozowa cz. 2-3, Morskwa 1997- 1998.
24. Granowski J., Morozow M., Daszian A., *Giermanskije esmincy w boju* cz. 1-2, Moskwa 1995.
25. Granowski J., Morozow M., *Potieri korabiej osnovnych bojowych klassow wo Wtoroj Mirowoj wojnie*, cz. 1-2, Moskwa 1995.
26. Granowski J., *Cel – Korabli Jego Wielicestwa*, cz. 1-2, Moskwa 1996.
27. *Kampanii wojny na Tichom Okieanie*, tłum. z angl. Moskwa 1956.
28. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawocznik po inostrannym flotam*, Moskwa 1966.
29. Cagle M., Mason F., *Morskaja wojna w Koreje*, tłum. z angl. Moskwa 1962.
30. Morison S.E., *Wtorzenije wo Franciju i Germaniju*, tłum. z angl. Moskwa 1963.
31. Olczy-Oglu N., *Esmincy*, „Sudostrojenije” 1938, No 8-10.
32. Roskill S., *Flot i wojna*, tłum. z angl. T 1-3, Moskwa 1967-1974.
33. Smith P.K., Walker E., *Diejstwija Maltinskich udarnych sojedinenij*, tłum. z ang.. Jekatierinburg 1996.
34. Suprun M.N., *Lend-lease i siewiernyje konwoji 1941-1945 gg.*, Moskwa 1997.

## SUPPLEMENT



Kanadyjski krążownik pomocniczy *Prince David* na Bermudach w 1941 r. Uwagę zwraca bojowy kamuflaż jednostki. Fot. zbiory Mike Russell



## Siły desantowo-amfibijne ZSRR po II wojnie światowej

### Część I – Wojenne doświadczenia

Okręty desantowe to dość rzadcy goście łam specjalistycznych periodyków morskich do jakich zaliczają się, a istnieją na polskim rynku wydawniczym od już ponad dwudziestu lat „Okręty Wojenne”. Dla autorów-okrętoznawców<sup>1</sup> i marynistów jednostki te nie są tak „atrakcyjne”, jak typowo bojowe okręty uderzeniowe oraz ich udział w konfliktach zbrojnych. Jednostki desantowe to jeden z najmłodszych rodzajów okrętów wojennych we wszystkich flotach, których błyskawiczny rozwój nastąpił stosunkowo niedawno, bo dopiero podczas II wojny światowej. Choć tematyka operacji desantowych jest ściśle związana z szeroko rozumianymi sprawami wojenno-morskimi i stanowią one od ponad 60 lat obiekt badań naukowo-wojskowych zarówno w dziedzinie sztuki wojennej jak i techniki wojskowej, to przyćmiewają je inne, typowe dla morskiego rodzaju sił zbrojnych zagadnienia operacyjno-taktyczne i związane z nimi rodzaje sił morskich oraz typy okrętów.

Autorzy publikujący na łamach „Okrętów Wojennych” przybliżali czytelnikom przede wszystkim bieżące, współczesne konstrukcje „desantowców” w tym radziec-

kich, stanowiących przedmiot artykułu. Trudu takiego podjęli się m.in. Jan Front<sup>2</sup> i Jacek Jarosz<sup>3</sup> a ostatnio Paweł G. Lusta<sup>4</sup> z Rosji. Do dziś informacje dotyczące omówionych przez nich okrętów o ile chodzi o dane techniczne pozostają aktualne, jednak można je uzupełnić o nowe fakty historyczne dotyczące przebiegu ich służby tym bardziej, że od wymienionych publikacji Fronta i Jarosza upłynęło już kilkanaście lat. Jednostki desantowe prezentowano

1. Określenie okrętoznawca autor proponuje w zamian za angielskojęzyczne shiplover. Wyraz ten zaadoptował się w polskim słownictwie specjalistycznym, czy jednak musimy go akceptować? Zdaniem autora należy dążyć do znalezienia w języku polskim jego odpowiednika lub odpowiedników, oddających w pełni treść i kontekstowe znaczenie słowa. Zdaniem autora słowo shiplover, oznaczającego nie kochanka okrętów, jak może tłumaczyć słowo osoba nie zorientowana i jak najpewniej pojmują je nie wtajemniczeni w sprawy wojenno-morskie, lub jako „miłośników” i bardziej poprawnie wielbiciele albo znawców tematyki okrętowej osób, należy zastąpić rodzimym – okrętoznawcą, a w odniesieniu do tematyki stricte historycznej właściwym może być termin okrętoznawstwo historyczne (w odniesieniu do historyka marynisty specjalizującego się w konstrukcjach okrętowych – historyk okrętoznawstwa). Tak pojęta formuła wyrazu pozwalałaby w pełni zaistnieć okrętoznawstwu jako dziedzinie jednej z nauk pomocniczych historii jaką jest bronioznawstwo. W tym miejscu autor prosi czytelników i autorów publikacji zamieszczanych w „Okrętach

również na łamach innych czasopism wojskowych. Z opublikowanych materiałów wyróżniają się tu monografia Jarosława Ciślaka dotycząca jednostek klasy „Północny”, zamieszczona w miesięczniku „Morza, Statki i Okręty”<sup>5</sup> oraz Tomasza Szulca i Marcina Schiele poświęcone głównie jednostkom klasy „Zubr”<sup>6</sup> i innym na poduszce powietrznej. Pełne omówienie tylko polskiej bibliografii w tym względzie znacznie rozszerzałoby artykuł, stąd autor ograni-

Wojennych” o opinie na ten temat, a zespół redakcyjny o umożliwienie pisemnej wypowiedzi i udostępnienie łam magazynu do wymiany poglądów na ten temat.

2. J. Front, *Made in Poland „Ropucha”*, „Okręty Wojenne” nr 1/1993, s. 72-75.

3. J. Jarosz, *Rosyjskie okręty desantowe typu Aligator*, „Okręty Wojenne” nr 11/1994, s. 53-55.

4. P.G. Lusta, *Radzieckie okręty desantowe projektu 188*, „Okręty Wojenne” nr 4/2010, s. 93-94.

5. J. Ciślak, *Okręty desantowe projektów 770/771/773/776*, „Morza, Statki i Okręty” nr 3/1998, s. 58-69.

6. T. Szulc, *Zubr z bliska*, „Nowa Technika Wojskowa” nr 5/2004, s. 56-60; idem *Rosyjskie poduszki desantowe wojskowe. Część I*, „Nowa Technika Wojskowa” nr 4/2001, s. 55-59; idem, *Rosyjskie poduszki desantowe wojskowe. Część II*, „Nowa Technika Wojskowa” nr 5/2001, s. 57-60; idem, *Rosyjskie poduszki desantowe wojskowe. Część III*, „Nowa Technika Wojskowa” nr 6/2001, s. 58-63; M. Schiele, *Rosyjskie poduszki desantowe typu Zubr* (proj. 1232.2), „Raport” nr 8/1998, s. 32-35.



Kutry desantowe projektu 165 w czasie desantu w Cemeskiej buchtie.

Fot. zbiory Siergiej Patjanin

cza się tylko do wymienienia kilku najlepszych monografii pomijając publikacje przyczynkarskie. Informacje o radzieckich okrętach desantowych oraz organizacji sił desantowo-amfibijnych ZSRR po II wojnie światowej znalazły się również w niemieckiej prasie wojskowej<sup>7</sup> i opracowaniach książkowych jak choćby pracy Ulricha Schulz-Torge<sup>8</sup>.

### Środki desantowe ZSRR w latach 1941-1945

Wielka Wojna Ojczyźniana, jak był propagandowo określany i jest do dziś w Rosji okres lat 1941-1945, była dla ZSRR sprawdzianem zwartości państwa oraz wszystkich jego struktur odpowiedzialnych za bezpieczeństwo kraju i obywateli. Egzamin ten w początkowym okresie działań wojennych nie wypadł pomyślnie dla ZSRR, ujawnił słabe przygotowanie armii do wojny oraz daleko posuniętą niekompetencję dowódców różnego szczebla. Stan ten po części wynikał z czystek przeprowadzonych przez Józefa W. Stalina pod koniec lat 30. w RKKA (ros. Roboczno-Krestianska Krasnaja Armia – pol. robotniczo-chłopska armia czerwona). Rozsypujące się pod kolejnymi uderzeniami dywizje, korpusy i armie nie były w stanie stawić skutecznego oporu najeźdźnej masie wojsk niemieckich i ich sojuszników. Na skrzydłach olbrzymiego frontu od pierwszych godzin niemieckiej ofensywy do walki przystąpiła radziecka flota.

W pierwszym okresie wojny siły bloku antyradzieckiego wykonały szereg desantów na Morzu Bałtyckim o znaczeniu taktycznym. Również będące w strategicznym odwrocie, oraz po ustabilizowaniu się obronnego ugrupowania frontu, jednostki radzieckie prowadziły na Bałtyku taktyczne działania desantowe dla osiągnięcia niewielkich doraźnych celów lub poprawy położenia walczących na nadmorskim kierunku wojsk. Podobne działania realizowały również Flota Północna oraz flotyle śródlądowe (rzeczne i jeziorne).

Wraz z rozwojem sytuacji i przejmowaniem przez siły zbrojne ZSRR inicjatywy ilość desantów wzrosła. Prowadzono je na różną skalę, zarówno jako samodzielnie wysadzane tylko przez siły morskie i wchodzącą w ich skład piechotę morską, dywersyjno-rozpoznawcze rajdy na tyły lub skrzydła przeciwnika oparte o wybrzeże oraz również taktyczne lecz o większym zasięgu i celach, jak i liczniejszym składzie we współdziałaniu z wojskami lądowymi. Ogółem

Tabela 1. Radzieckie desanty morskie w latach 1941-1945						
L.P.	Flota (Flotylla)	Rodzaj desantu (operacji)				Razem
		Operacyjno-strategiczny	Operacyjny	Operacyjno-taktyczny	Taktyczny	
1.	Flota Północna	-	-	2	11	13
2.	Flota Bałtycka	-	3	2	21	26
3.	Flota Czarnomorska	1	5	-	12	18
4.	Flota Oceanu Spokojnego i Flotylla Północna	-	1	2	6	9
5.	Flotylla Ładoska	-	1	-	6	7
6.	Flotylla Oneska	-	-	-	3	3
7.	Flotylla Wołżańska	-	-	-	1	1
8.	Flotylla Dnieprzańska	-	-	-	9	9
9.	Flotylla Kaspijska	-	1	-	-	1
10.	Flotylla Azowska	-	-	-	6	6
11.	Flotylla Dunajska	-	-	-	20	20
12.	Flotylla Amurska	-	-	-	12	12
Łącznie		1	11	6	107	125
Źródło: J. P. Abramow, <i>Czernyje diawoly. Morskaja piechota w Wielikoj Oteczestwiennoj Wojnie 1941-1945</i> , Moskwa 2008, s. 127.						

w latach 1941-1945 radzieckie siły zbrojne wykonały 125 desantów, w tej liczbie najwięcej Flota Bałtycka. Poza operacją kerczeńsko-teodozjańską na froncie wschodnim siły radzieckie wysadziły jeszcze 11 desantów w skali operacyjnej i 6 desantów operacyjno-taktycznych<sup>9</sup>. W największej ra-

dzieckiej kerczeńsko-teodozjańskiej operacji desantowej wzięło udział około 40 000 żołnierzy ponad 200 jednostek pływających i 600 samolotów<sup>10</sup>. Operacja ta poprawiła położenie radzieckich wojsk na południowej flance olbrzymiego frontu w pierwszym niepomyślnym dla ZSRR okresie wojny.

7. Jetzt auch grosse Panzerlandungsschiffe der Roten Flotte, „Soldat und Technik” nr 5/1967, s. 269; S. Breyer, Sowjetische landungsschiffe der „Alligator“-Klasse, „Soldat und Technik” nr 12/1971, s. 696-699; idem, Von MP-2bis zu „Polnocny”, „Soldat und Technik” nr 11/1974, s. 609-615; idem, Die sowjetische POMORNIK – Klasse Grösste Luftkissenfahrzeuge der Welt, „Soldat und Technik” nr 12/1986, s. 704-705; Rusland: Luftkissen-Landungsfahrzeug POMORNIK – Klasse, „Soldat und Technik” nr 14/1995, s. 243-244 i in.

8. U. Schulz-Torge, *Die sowjetische Kriegsmarine*, Band 3, Bonn 1981.

9. J.P. Abramow, *Czernyje diawoly. Morskaja piechota w Wielikoj Oteczestwiennoj Wojnie 1941-1945*, Moskwa 2008, s. 127.

10. Wydzielone do przeprowadzenia operacji siły

morskie Floty Czarnomorskiej, Flotylii Azowskiej i Bazy Morskiej Kercz dysponujące 2 krążownikami, 6 niszczycielami, 1 dozorcem, 6 kutrami artyleryjskimi, 1 stawiaczem min i 9 trałowcami, 20 kutrami torpedowymi, 30 kutrami dozorowymi i 2 trałowymi zabezpieczyły 101 różnych jednostek transportowych. Na ich pokładach przewieziono 40 419 żołnierzy, 434 dział i moździerze, 43 czołgi lekkie, 330 samochodów, 1760 koni i 1400 ton zaopatrzenia. Z powietrza działania wspierać miało 661 samolotów lotnictwa frontowego i morskiego. W I rzucie desantu wysadzono 18025 żołnierzy i 88 dział oraz 6 czołgów. Zob. I. Statjuk, *Kerczeńsko-Feodosijskaja desantnaja operacja 1941-1942*, Moskwa 2007, s. 40-45; M. Morozow, A. Płatonow, W. Gonczarow, *Desanty Wielikoj Oteczestwiennoj Wojny*, Moskwa 2008, s. 61-168.

Jeden z radzieckich tendrów – „doraźnych” środków desantowych z załadowanym desantem na jeziorze Ładoga.

Fot. zbioru Siergiej Patjanin



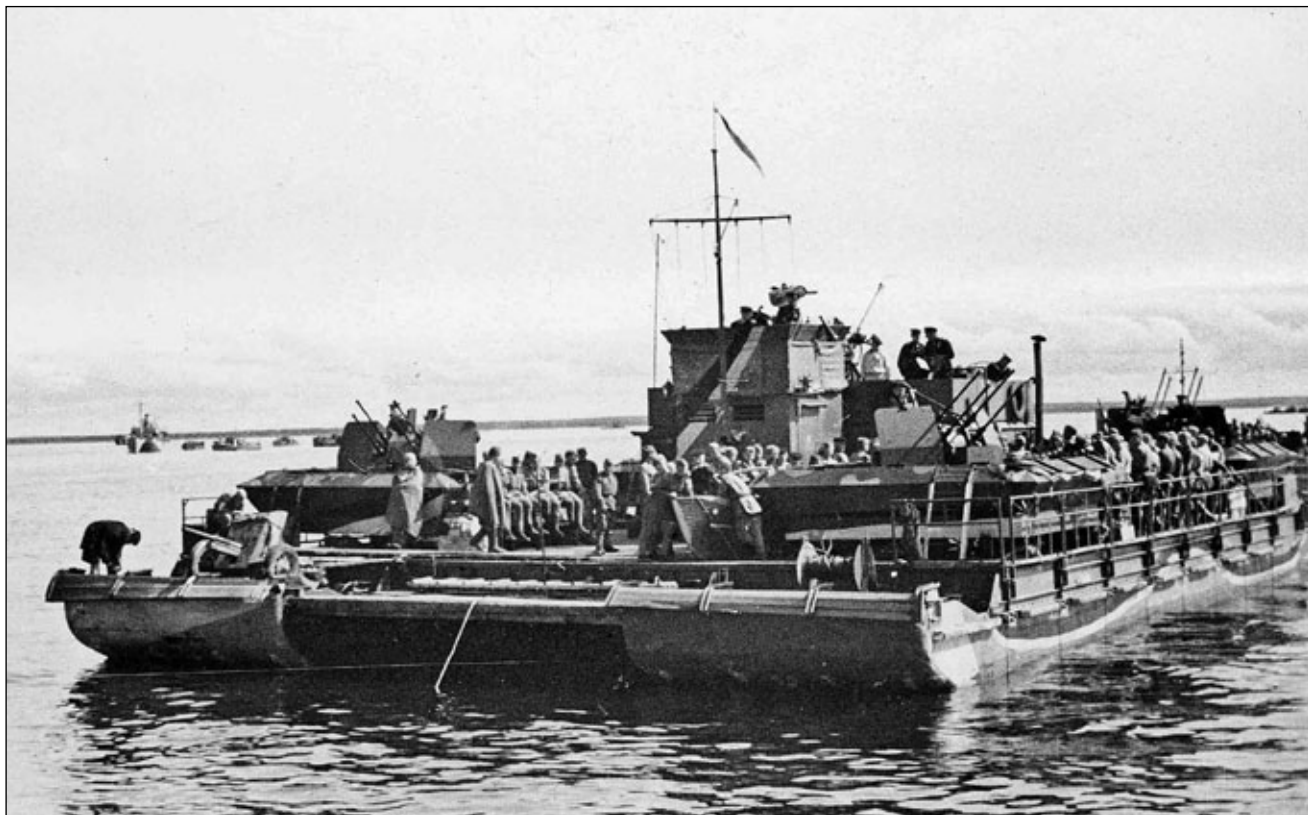


Tabela 2. Zestawienie zbiorcze środków desantowych radzieckich sił morskich w latach 1941-45				
Kraj pochodzenia	Typ jednostki	Ilość	Łącznie	Uwagi
USA	„LCM” Barka Desantowa Pojazdowa	2	49	Jednostki dostarczone w ramach umowy Leand – Lease w latach 1943-1945 r.
	„LCV” Barka Desantowa Pojazdowa	2		
	„LCP” Barka Desantowa Piechoty	2		
	„LCI” Barka Desantowa Piechoty	13		
	„LCT” Barka Desantowa Czołgów	30		
	„F” Duża Barka Desantowa	24		
Niemcy	„Siebel” Prom Desantowy	1	33	Jednostki zdobyte na Morzu Bałtyckim, Czarnym na Dunaju oraz na Jeziorze Ładoga
	„DB-51” Kuter Desantowy	8		
	„DB-71” Kuter Desantowy	8		
Japonia	„DMB” Samobieżna Barka Desantowa „Iwan Borysow” przebudowane na trałowce bazowe	12	248	W większości przebudowane do potrzeb wojskowych zmobilizowane jednostki cywilne
ZSRR	„G” Barka Desantowa bez napędu	2		
	„A” Barka Desantowa bez napędu	1		
	„DB, pr. 165” Samobieżna Barka Desantowa	4		
	„Tender” Samobieżna Barka Desantowa	99		
	„SB” Samobieżna Barka Desantowa	126		
	„SB” Samobieżna Barka Desantowa	4		

Źródło: opracowanie własne na podstawie S.S. Bieieżnoj, *Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945. Sprawocznik*, Moskwa 1988, s. 361-386.

DB-51 na Ładodze. Ta ciekawa konstrukcyjnie jednostka to zdobyty niemiecki prom typu „Siebel”. Fot. zbiory Witali Kostriczenko

W desantach tych w zależności od wyznaczonych im celów brały udział wszystkie rodzaje sił zbrojnych lub jedynie, o czym wspomniano marynarka wojenna. Uczestniczyło w nich od kilkuset do kilkudziesięciu tysięcy żołnierzy.

Przystępując do wojny w 1939 r. ZSRR nie dysponował środkami desantowymi ani wyspecjalizowanymi wojskami piechoty morskiej. Mimo dość dobrego przygotowania teoretycznego polegającego na opracowaniu i wprowadzaniu do użytku w siłach morskich ZSRR dokumentów oraz regulacji dotyczących działań desantowych, nie znalazły one przełożenia na praktyczne umiejętności wojsk ani wyprodukowanie odpowiedniego sprzętu. W MW ZSRR wydano w latach 30 dwa regulaminy (*Bojowej ustaw morskich sił RKKA-30 (BU MS RKKA-30 i BUMS RKKA-37)* zawierające teorię działań desantowych, dodatkowo w 1940 r. wprowadzono do użytku *Nastawienie po wiedzeniu morskich operacji NMO-40*<sup>11</sup>. Oprócz opracowań wprowadzonych do użytku służbowego w ZSRR wydano m. in. w 1931 r. pracę *Desantnaja operacija (operatywno-taktyczeskij ocerk)*, autorstwa B. B. Żerwie, w 1934 r. książkę I.S.

11. M. Morozow, A. Piatonow, W. Gonczarow, *Desanty wielkiej oteczestwiennoej wojny*, Moskwa 2008, s. 203.

Tabela 3. Dane taktyczno-techniczne wybranych typów środków desantowych eksploatowanych w ZSRR w latach 1941-1945

Typ środka rodzaj pochodzenie	Wyporność (tony)	Wymiary (metry) długość szerokość zanurzenie	Prędkość (w/h)	Zasięg (MM)	Moc silników (KM)	Uzbrojenie Ilość kaliber	Załoga	Ilość jednostek i ich numery *
„SB” Samobieźna Barka Desantowa ZSRR	720	69,5 x 14,5 x 0,92	6	1900	280	2 x 7,62 mm	18	4 SB 1; SB 2; SB 3; SB 4
„F” Duża Barka Desantowa Niemcy	250	51,3 x 6,5 x 1,2	10/7	700	396	1 x 76,2 mm 1 x 45 mm 3 x 12,7 mm	32	24 BDB 1-16; BDB 20-21; BDB 25-29; DB 50.
„LCT” Barka Desantowa Czołgów USA	286	36,4 x 10 x 0,9	8/6	700	375	2 x 20 mm	19	13 DS 11-20 DS-101, DT 1; DT 2
„DB-71” Kuter Desantowy Japonia	150	-	-	-	-	-	-	8 DB 71-78
„DMB” Barka desantowa ZSRR *	20	13,6 x 3,8 x 0,4	8/4	180	102	-	4	12 DMB 2-13

Źródło: opracowanie własne na podstawie S.S. Bieżejnoj, *Korabli i Suda WMF SSSR 1928-1945. Sprawocznik*, Moskwa 1988, s. 361-386.

\* niektórym z jednostek w trakcie służby zmieniano numery.

Isakowa, *Desantnaja operacja*, oraz w 1940 r. dwutomowe *Wiedienije morskich operacji* zawierające teorie desantów pióra W.A. Pietrowskiego<sup>12</sup>. Wymienieni autorzy byli pracownikami naukowymi słynnej Woroszyłówki – wyższej uczelni wojskowej przygotowującej kadry dla RKKA.

W latach 40. siły morskie ZSRR również nie dysponowały typowymi etatowymi środkami desantowymi własnej konstrukcji, eksploatując przede wszystkim szereg zaadaptowanych, zmobilizowanych pływających samobieźnych i holowanych barek oraz barкасów wykorzystywanych w żegludze przy-

brzeżnej i śródlądowej. Było to rozwiązanie noszące znamiona tymczasowości podjętowane koniecznością posiadania środków dla zapewnienia przewozu desantów, głów-

12. A.B. Morin, *Bolszyje desantnyje korabli tipa „Woroneżskij Komsomolec” pr. 1171*, „Tajfun” nr 47/2005, s. 2.

Desantowanie armatohaubicy 152 mm z pokładu amerykańskiej barki „LCT” na Wyspach Kurylskich. Jedna z „transz” amerykańskich środków desantowych trafiła do ZSRR przez Alaskę i zasiłowała Flotę Oceanu Spokojnego.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





nie sprzętu bojowego i koni. Wcielone masowo do floty jednostki częściowo uzbrojono, wprowadzono na nich regulaminy służby morskiej i wraz z całymi składami osobowymi podporządkowano poszczególnym flotom. Ogółem wg różnych danych ZSRR dysponował w latach wojny ponad 300 różnymi środkami desantowo – przeprawowymi w większość proveniencji krajowej, ale również i zdobycznymi oraz otrzymanymi od aliantów w ramach umowy leand-lease<sup>13</sup>. Kilkadziesiąt jednostek stanowiły zdobyczne barki niemieckie i japońskie<sup>14</sup>.

Najwartościowszymi środkami były otrzymane z USA jednostki klasy LCT (Landing Craft Tank) i LCI (Landing Craft Infantry), projektowane od samego początku jako jednostki do działań desantowych. Nie ustępowały im zdobyczne niemieckie promy desantowe typu MFP (Marinefährrahm) znane i w Polsce<sup>15</sup>.

Poza 4 jednostkami typu „SB” oraz 12 „DMB”, radzieckie najliczniej występujące zmobilizowane barki typu „DB” i „Tender” trudno było zaliczyć do typowych desantowych jednostek bojowych.

Z braku odpowiednich środków znacząca część z radzieckich desantów odbyła

się bez udziału etatowych środków desantowych. Rolę ich wzięły na siebie przede wszystkim lżejsze okręty bojowe, a w sytuacjach szczególnych nawet krążowniki i niszczyciele. Nieduże desanty dywersyjne i rozpoznawcze na Bałtyku wysadzane były głównie z małych jednostek bojowych wszystkich typów i klas. O ile przy wysadzaniu niedużych desantów o ograniczonych zadaniach, rozwiązanie takie było skuteczne i celowe ze względu na prędkość uzyskiwaną przez okręty bojowe umożliwiającą szybkie osiągnięcie rejonów lądowania oraz równie błyskawiczną ewakuację wojsk po wykonaniu zadań, to w wypadku działań większych sił wraz ze sprzętem ciężkim i środkami transportu było niewystarczające. Okręty bojowe miały niedużą powierzchnię załadunkową ograniczoną elementami konstrukcyjnymi i uzbrojeniem oraz nie zapewniały zaokrętowanemu desantowi elementarnych warunków sanitarno-higienicznych, nie mówiąc o wypoczynku. Przy niedużych odległościach między rejonem załadunku a lądowania desantu i krótkim kilkugodzinnym czasie przejścia morzem niedogodności były do zaakceptowania, jednak

w wypadku dłuższego niż doba pobycie desantu na pokładzie stawało się uciążliwe i dla załogi i dla zaokrętowanego wojska. Inną z wad tego rozwiązania było ograniczenie możliwości użycia uzbrojenia okrętu w razie konieczności natychmiastowego podjęcia walki z przeciwnikiem powietrznym lub morskim.

(ciąg dalszy nastąpi)

12. A.B. Morin, *Bolszye desantnyje korabli tipa „Woroneżskij Komsomoлец” pr. 1171*, „Tajfun” nr 47/2005, s. 2.

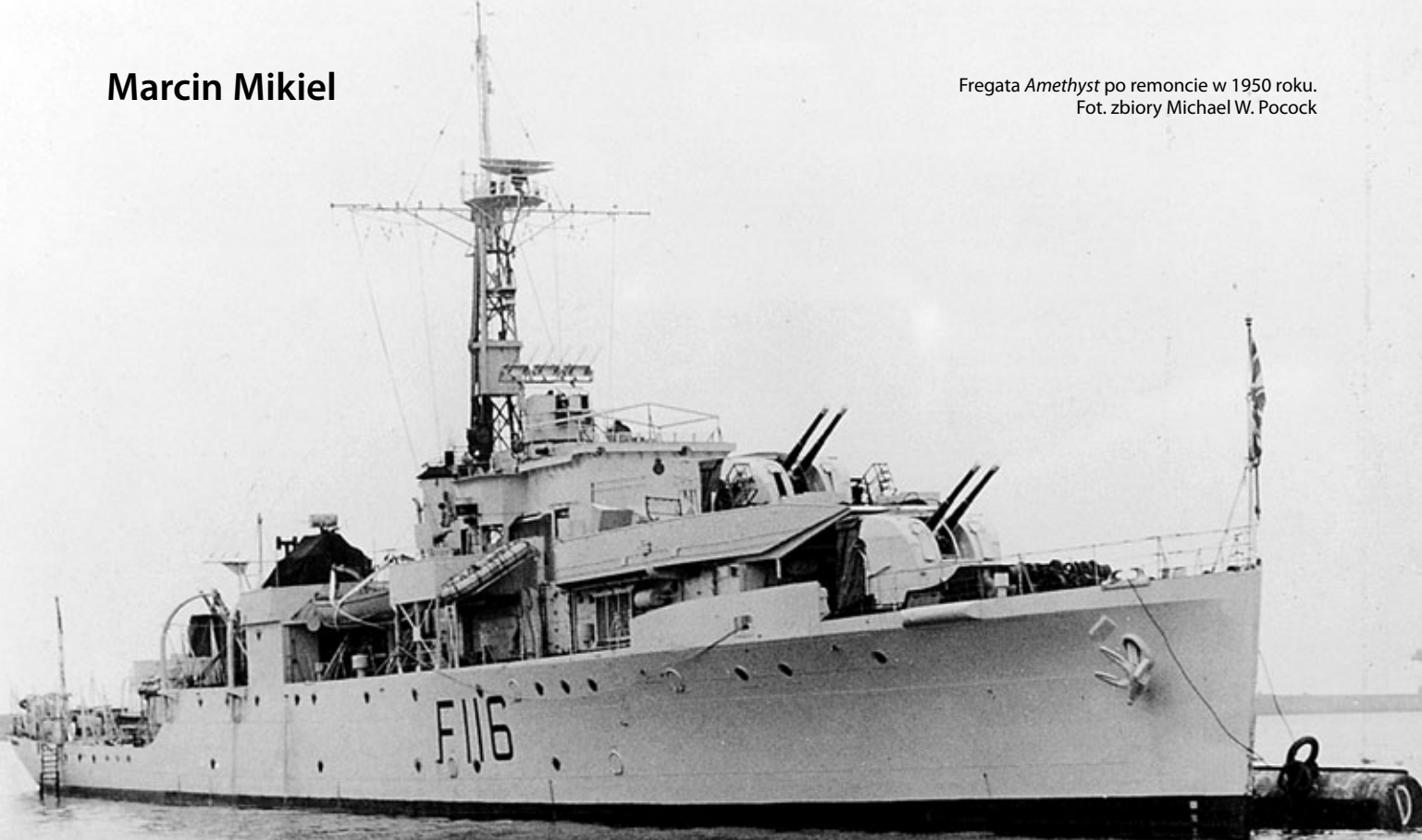
13. Wg różnych opracowań w ramach umowy Lend-Lease ZSRR otrzymał od 49 do 105 jednostek desantowych różnych typów. Zob. A.M. Wasiliew, G.P. Zlobin, J.W. Skorochod, *Współczesne desanty morskie*, Warszawa 1972, s. 48, podali iż alianci przekazali radzieckim siłom morskim 105 okrętów i barek. Wg innych radzieckich danych, floty ZSRR otrzymały jedynie 49 barek desantowych typu LCT, LCI i LCM. Zob. S.S. Bierieżnoj, *Korabli i Suda WMF SSSR 1928-1945. Sprawocznik*, Moskwa 1988, s. 363, 366, 384. Inny stan – 75 jednostek typów LCT (6), LCVP, LCM(2) oraz LCM(3) przekazanych przez USA podają źródła amerykańskie. Zob. N. Friedman, *U.S. Amphibious ships and craft. An illustrated design history*, Annapolis 2002, s. 482 – 491.

14. Sprzęt zdobyty i wcielony do końca wojny stanowiło 41 różnych barek, kutrów i 1 prom desantowy. Zob. S.S. Bierieżnoj, *Korabli...*, s. 361 – 363, 384 – 385.

15. Zob. W. Mazurek, *Flotylla Okrętów Desantowych w strukturze Marynarki Wojennej w latach 1951-1964*, „Okręty Wojenne” nr 3/2009, s. 77- 91.

Niemiecka barka desantowa typu „MFP” należała do najliczniej eksploatowanych w radzieckich flotach zdobycznych środków desantowych. Tutaj widoczne ćwiczenia jednej z nich na Bałtyku w 1946 roku.  
Fot. zbiory Witalij Kostriczenko





# Incydent na Jangcy

Schyłek chińskiej wojny domowej stał się tłem niezwykle ciekawego wydarzenia, w które uwikłane zostały okręty brytyjskiej Floty Dalekowschodniej. Wydarzenie to, stosunkowo dobrze opisane w literaturze anglosaskiej, jest słabo znane polskim czytelnikom i nie doczekało się licznych publikacji. Do dziś budzi ono gorące dyskusje balansujące pomiędzy pochwałą bohaterstwa postawy bezpośrednich uczestników, a zarzutami o zdradę, jakiej dopuścić miał się rząd Zjednoczonego Królestwa. Niniejszy artykuł stanowi próbę przybliżenia wybranych aspektów niezwyklej epopei fregaty HMS *Amethyst*.

Korzenie incydentu sięgają pierwszej połowy XIX wieku, gdy grupy brytyjskich kupców działające w ramach Kompanii Wschodnioindyjskiej podjęły próby przełamania ograniczeń w handlu z Chinami. W rezultacie doszło do konfliktu Wielkiej Brytanii, a następnie kilku mocarstw zachodnich z Krajem Środka rządzonego przez dynastię mandżurską. Działania zbrojne prowadzone w kilku etapach przeszły do historii jako Wojny Opiumowe (1839-1842, 1856-1858 oraz 1859-1860) i zakończyły się dotkliwą porażką Chińczy-

ków. Rezultatem było otwarcie możliwości handlu w większości chińskich portów przy bardzo niskich stawkach celnych oraz utrata kontroli nad Hongkongiem. Istotne też, że traktat pokojowy podpisany w Tienlinie<sup>1</sup> dawał brytyjskim okrętom prawo do swobodnej żeglugi po wodach terytorialnych Chin i możliwość nieograniczonego zawiązania do wszystkich chińskich portów pod warunkiem, iż obecność ta nie będzie związana z wrogimi zamiarami. Oznaczało to kres czasów izolacji Kraju Środka.

Na tym nie skończyły się problemy państwa trapionego problemami gospodarczymi i zacofaniem. Dotkliwe porażki w konfliktach z Francją (1884-1885) i Japonią (1894-1895) niosły następstwa nie tylko w postaci utraty wpływów oraz kontroli nad znacznymi obszarami, lecz co gorsza prowadziły do zmniejszenia prestiżu i zachwiały pozycję Chin na arenie azjatyckiej. Interwencja mocarstw zachodnich oraz Japonii i stłumienie w latach 1900-1901 Powstania Bokserów dały obraz słabości Kraju Środka. Wszystkie te wydarzenia jednoznacznie wskazywały, że cesarstwo chyli się ku upadkowi. Ostatecznie los przypieczętowany został przez ruchy demokratyczne zwiastujące rychłą zmianę ustroju. Stało

się już w 1911 r. w następstwie powstania w Wuchang, które zapoczątkowało Rewolucję Xinhai. Republika nie przetrwała jednak zbyt długo i po okresie walk o wpływy i prób wprowadzenia dyktatury przez Yuan Shikaia, stała się zlepkim mniej lub bardziej zależnych prowincji, w których władzę samodzielnie sprawowali przywódcy wojskowi.

Scentralizowanie władzy nastąpiło po tzw. Wyprawie Północnej (1926), gdy na czele sił nacjonalistycznych stanął młody generał Czang Kaj-szek. Niestety, nie oznaczało to końca problemów Chin, bo już w następnym roku doszło do rozłamu w Partii Narodowej (Kuomintang) oraz do konfliktu nacjonalistów ze zwolennikami Komunistycznej Partii Chin<sup>2</sup>. Był to początek wieloletniej wojny domowej, w której komuniści przeważnie byli stroną w defen-

1. W artykule zastosowano transkrypcję pinyin z pominięciem oznaczenia tonów. Od tej reguły odstąpiono w sytuacji, gdy istnieją polskie egzonimy (Tienclin, Nankin, Szanghaj, Jangcy) oraz oficjalne spolszczenia nazwisk (Czang Kaj-szek).

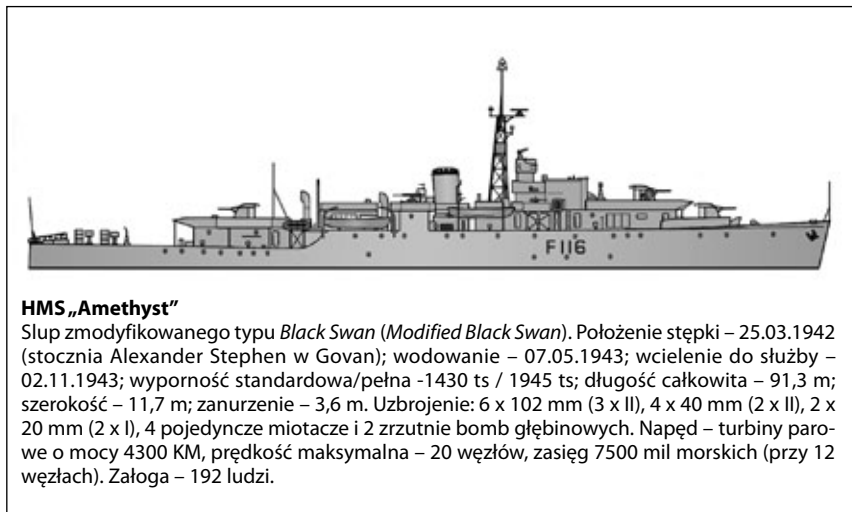
2. W dalszej części artykułu dla rozgraniczenia obu stron wojny domowej użyto określeń: nacjonaści (oficjalne siły Republiki Chińskiej) i komuniści (siły rebeliantów skupione wokół Komunistycznej Partii Chin). Wprawdzie nieściśle, ale nacjonaści będą też określani jako siły Kuomintangu.

sywie. Dopiero osłabienie sił Czang Kaj-szeka w następstwie działań w ramach drugiej wojny światowej dało im szansę na osiągnięcie sukcesu militarnego. Bratobójczy konflikt rozgorzał ponownie w 1946 roku. Po początkowych sukcesach nacjonalistów, latem 1948 roku inicjatywę przejęli komuniści dowodzeni przez z Mao Zedonga. W wyniku dwóch udanych ofensyw zajęli pozycje wyjściowe do ataku na Nankin. Tym samym zagrożone zostały zarówno interesy gospodarcze (choć miały zdecydowanie mniejsze znaczenie niż na początku wieku), jak i bezpieczeństwo obywateli Wielkiej Brytanii oraz innych państw. Takie było tło incydentu będącego tematem niniejszego artykułu.

\* \* \*

Pod koniec 1948 roku w Nankinie przebywało na stałe 126 poddanych króla Jerzego VI. Wśród nich ambasador Sir Ralph Stevenson i 49 pracowników ambasady, personel konsulatów oraz 53 osoby cywilne, w tym dziecięci. Potrzeba zapewnienia im należytej ochrony, a jednocześnie umożliwienia szybkiej ewakuacji całej grupy narzucała oczywisty wniosek, że najbardziej nadającym się do tego środkiem będzie jednostka pływająca marynarki wojennej. W związku z powyższym, w listopadzie 1948 roku dyżur w Nankinie rozpoczął pierwszy okręt Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Co symptomatyczne, był nim HMS *Amethyst* – główny bohater późniejszych wydarzeń<sup>3</sup>.

22 marca 1949 roku do Nankinu na kolejną zmianę dyżuru okrętowego przybył niszczyciel HMS *Consort*. Dostarczył on 2250 galonów (około 10228 l) oleju napędowego oraz inne zapasy niezbędne do prawidłowego funkcjonowania ambasady Wielkiej Brytanii. Na jego pokładzie znajdowało się również zaopatrzenie dla przedstawicielstw dyplomatycznych Australii, Kanady i Szwajcarii. Oprócz zadania ochrony okręt pełnił też rolę węzła łączności ambasady przesyłając i odbierając meldunki radiowe pomiędzy Nankinem, a Szanghajem i Hongkongiem. Niszczyciel miał pozostać w porcie do 12 kwietnia, kiedy to zaplanowano złuzowanie go przez australijską fregatę HMAS *Shoalhaven*, która 24 marca przybyła do Szanghaju. Drastycznie pogarszająca się sytuacja wewnętrzna w Chinach, rozpoczęcie przez komunistów kolejnej ofensywy i groźba eskalacji działań wojennych doprowadziły do tego, że na początku kwietnia doszło do spotkania ambasadorów Wielkiej Brytanii i Australii. Z uwagi na fakt, iż Canberra stanowczo sprzeciwiała się wykorzystaniu swoich okrętów do akcji wymagających użycia siły, podjęto decyzje o dokonaniu



**HMS „Amethyst”**

Slup zmodyfikowanego typu *Black Swan* (*Modified Black Swan*). Położenie stępki – 25.03.1942 (stocznia Alexander Stephen w Govan); wodowanie – 07.05.1943; wcielenie do służby – 02.11.1943; wyporność standardowa/pełna -1430 ts / 1945 ts; długość całkowita – 91,3 m; szerokość – 11,7 m; zanurzenie – 3,6 m. Uzbrojenie: 6 x 102 mm (3 x II), 4 x 40 mm (2 x II), 2 x 20 mm (2 x I), 4 pojedyncze miotacze i 2 rzutnie bomb głębinowych. Napęd – turbiny parowe o mocy 4300 KM, prędkość maksymalna – 20 węzłów, zasięg 7500 mil morskich (przy 12 węzłach). Załoga – 192 ludzi.

podmiany *Consorta* przez kolejny okręt Royal Navy. 7 kwietnia Sir Ralph Stevenson skierował w tej sprawie stosowne zapytanie do wiceadmirała Alexandra Maddena, który pod nieobecność admirała Patricka Brinda, pełnił obowiązki dowódcy brytyjskiej Floty Dalekowschodniej. Następnego dnia podjął on decyzję o przygotowaniu fregaty HMS *Amethyst* do rejsu w górę Jangcy. Okręt miał podmienić *Consorta* 20 kwietnia 1949 roku. Data ta nie była przypadkowa. Dowództwo brytyjskie wiedziało o upływającym w tym dniu terminie ultimatum, jakie komuniści postawili siłom rządowym<sup>4</sup>. Zawierało ono żądanie natychmiastowego złożenia broni, a w przypadku odmowy zagrożono przekroczeniem Jangcy i rozpoczęciem ofensywy na szerokim froncie. Opierając się na danych z wywiadu agenturalnego admirał Madden doszedł do wniosku, iż natarcie najprawdopodobniej nastąpi 21 kwietnia. W związku z powyższym postanowił wykorzystać tę krótką przerwę operacyjną na dokonanie podmiany okrętów. Dowództwo chińskiej marynarki poinformowało admirała, że od 9 kwietnia siły rządowe nie są w stanie zagwarantować bezpieczeństwa żeglugi po Jangcy i wszelki ruch okrętów Jego Królewskiej Mości odbywa się na ich własne ryzyko.

\* \* \*

*Amethyst* przybył do Szanghaju w dniu 16 kwietnia i jego załoga rozpoczęła ostateczne przygotowania do rejsu w kierunku Nankinu. Na pokład przyjęto dużą ilość żywności i innych zapasów na wypadek gdyby nie doszło do kolejnej rotacji okrętów dyżurnych.

Rankiem 19 kwietnia, w momencie gdy zapasy okrętowe oczekującego niszczyciela były na wyczerpaniu, fregata *Amethyst* odcumowała od nabrzeża i rozpoczęła blisko dwustumilowy marsz w górę rzeki. Dowódca okrętu, komandor podporucznik<sup>5</sup> Bernard Skinner otrzymał wyraźny roz-

kaz unikania sytuacji mogących prowadzić do uwikłania w działania wojenne. Zasady użycia siły obejmowały jedynie samoobronę w przypadku bezpośredniego ataku na brytyjską jednostkę.

Manewrując prędkościami do 12 węzłów fregata dotarła w godzinach popołudniowych w rejon miasta Jiangyin. Tu została zatrzymana przez nacjonalistyczną kanonierkę, z której nadano sygnał nakazujący rzucenie kotwicy na redzie portu. Okazało się, że według informacji, jakie posiadały siły rządowe, zgoda na przejście *Amethyst* do Nankinu wystawiona była na dzień 20 kwietnia. W związku z powyższym fregata miała spędzić noc na kotwiczowisku<sup>6</sup>, gdzie znajdowało się pięć chińskich kanonierek. Dowódca flagowej *Yixian*<sup>7</sup>, wyznaczył

3. W późniejszych miesiącach do Nankinu zjawiały kolejne okręty: niszczyciel HMS *Constance* (grudzień 1948), który jednocześnie ewakuował personel przedstawicielstwa dyplomatycznego Czechosłowacji, fregata HMS *Alacrity* (styczeń 1949), niszczyciel HMS *Concord* (styczeń 1949), fregata HMS *Black Swan* (styczeń 1949) i ponownie HMS *Concord* (marzec 1949).

4. Pierwotnie termin upłynięcia ultimatum wyznaczono na 17 kwietnia, a następnie przesunięto go o trzy dni.

5. Kwestie tłumaczenia stopni oficerskich Royal Navy budzą gorące dyskusje. Jest to następstwem zarówno innej genezy owych stopni w porównaniu do floty polskiej, jak i różnicy w ich liczbie. Pomimo wyraźnych historycznych przesłanek do „zaniżenia” rangi angielskich oficerów, w tekście przyjęto następujące odpowiedniki: Commander = komandor porucznik, Lieutenant-Commander = komandor podporucznik, Lieutenant = porucznik marynarki.

6. Nawet przy braku sprzeciwu ze strony nacjonalistów wątpliwym wydaje się by komandor Skinner ryzykował trudne nawigacyjnie przejście do Nankinu w ciemnej porze doby.

7. Duża kanonierka zwodowana w listopadzie 1930 roku w Szanghaju. W literaturze najczęściej spotykana pod nazwą *Yat Sen*. Wyporność standardowa 1520 ton; długość 82,3 m; szerokość 10,5 m; zanurzenie 3,4 m; prędkość 20 w; załoga 173 oficerów i marynarzy; uzbrojenie 1 x 152 mm, 1 x 140 mm, 4 x 76 mm, 2 x 47 mm. W 1938 roku ciężko uszkodzony *Yixian* został zdobyty przez Japończyków i przebudowany na szkolny okręt artyleryjski *Atada* (uzbrojenie zredukowano do 3 x 76 mm i 2 wkm). Po zakończeniu wojny zwrócony Chinom. Ten bardzo ciekawy okręt był różnie klasyfikowany, m.in. również jako lekki krążownik, niszczyciel lub slup.



fregacie miejsce postoju i polecił wygasić światła nawigacyjne oraz zaciemnić okręt. Komandor Skinner podporządkował się poleceniom chińskiego oficera. Był to poważny błąd. Zaciemnienie okrętu niebiorącego udziału w działaniach wojennych, w ocenie obsad posterunków obserwacyjnych Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (ChALW) mogło wydać się jasnym sygnałem, że współpracuje on z zakotwiczonymi w pobliżu kanonierkami nacjonalistów.

Słońce weszło kwadrans po piątej, a wraz z nim załoga fregaty rozpoczęła wykonywanie manewru odtowiczenia. Podniesiono dodatkową banderę wojenną i okręt wolno ruszył w górę rzeki. Delikatna mgła, która pojawiła się tuż przed świtem, zaczęła stopniowo gęstnieć i chiński pilot poradził Skinnerowi by przeczekał niekorzystne warunki na kotwicy. O 06:38 dowódca podjął decyzję o zastopowaniu maszyn. Po około godzinie mgła wreszcie przerzedziła się i fregata wznowiła rejs rozwijając 11 węzłów. Od 08:00 załoga znajdowała się w podwyższonej gotowości, a większość stanowisk bojowych była obsadzona. Według późniejszej relacji porucznika Sturta Hetta trening działoczników obsad stanowisk artylerii głównego kalibru mógł być jednym z czynników, które spowodowały późniejsze wydarzenia.

O 08:30 okręt dotarł w rejon silnej koncentracji wojsk komunistów. Komandor Skinner nakazał zwiększyć prędkość do 16 węzłów. Praktycznie w tym samym momencie z północnego brzegu Jangcy oddano 10 wystrzałów z armat średniego kalibru, lecz z uwagi na fakt, iż pociski padały w znacznej odległości od fregaty, należałoby uznać je za strzały ostrzegawcze. Dowódca okrętu rozwinąć dodatkowe znaki przynależności państwowej. Dwie ogromne płachty grubego płótna z wizerunkiem brytyjskiej flagi przyozdobiły obie burty fregaty na wysokości śródokręcia. Zanim zdołano namierzyć cele dla własnej artylerii, ogień chińskich armat ustał. Na HMS *Amethyst* uznano, że



Żołnierz ChALW wypatrujący wroga, fotografia z 1948 roku. Fot. „Life”

było to następstwem dostrzeżenia znaków przynależności państwowej i nie podejmowano żadnych dodatkowych działań. Okręt kontynuował podróż w górę rzeki docierając około 09:20 w rejon Sanjiang Ying<sup>8</sup>. Tu, dokładnie o wpół do dziesiątej, ogień otworzyła kolejna bateria połowa komunistów. Tym razem był to bezpośredni ostrzał fregaty, a celność chińskich artylerzystów była wysoka. Już drugi z wystrzelonych pocisków trafił w sterówkę ciężko raniąc stojącego za sterem starszego bosmana Rosslyna Nichollsa, który upadając obrócił koło sterowe na lewą burtę.

Kolejne dwa pociski trafiły w pomost bojowy zabijając lub raniąc całą jego obsadę. Krwawiący komandor Skinner wydał rozkaz otwarcia ognia, lecz już chwilę później zaczął tracić przytomność. Dowódzenie przejął jego zastępca i oficer artylerii por. mar. Geoffrey Weston. Pomimo, że sam był poważnie ranny (odłamek wielkości pudelka zapalek tkwił w jego płucu), starał się zapanować nad dramatyczną sytuacją. Kolejne pociski trafiły fregatę niszcząc generatory prądotwórcze i pozbawiając zasilania cały centralny system kierowania ogniem. Weston rozkazał dać całą wstecz na obu silnikach, lecz uszkodzony prawoburtowy telegraf maszynowy zablokował się w pozycji cała naprzód. Chociaż obsada maszynowni poprawnie zinterpretowała dziwne ustawienie telegrafów jako awarię to zanim podjęto intuicyjną decyzję o zastopowaniu obu maszyn upłynęły cenne sekundy. Pierwszy odstawiono steru silnik. W połączeniu z wychyleniem lewy na lewą burtę, co nieskutecznie próbował skontrolować mat Leslie Frank, doprowadziło to tak znacznego zboczenia z bezpiecznego kursu, że o 09:35 fregata wbiła się w muliste dno Jangcy. Okręt osiadł na mieliźnie 150 metrów od brzegu Rose Island<sup>9</sup>. Jedenaście minut później nadano dramatyczny sygnał: „*Jestem pod silnym ostrzałem. Osiadłem na mieliźnie na przybliżonej pozycji 31°10'N, 119°50'E. Duża liczba ofiar.*”

Zdając sobie sprawę z powagi sytuacji porucznik Weston zarządził ewakuację załogi. Wykorzystując jedyną ocalałą łódź okrętową podjęto próbę przetrzucenia rannych, podczas gdy pozostali mieli próbować wpław dostać się na brzeg wyspy. Nieprzerwany ogień wojsk chińskich utrudniał wszelkie ruchy i jedynie 63 osoby zdołały opuścić ostrzeliwany okręt. Działo X zostało zniszczone ogniem armat chińskich, a jedynie sprawne nie mogło prowadzić ognia z uwagi na fakt, iż baterie połowe ChALW znajdowały się w martwym sektorze ostrzału. Unieruchomienie fregaty i brak oporu ze strony brytyjskiej doprowadziły do wstrzymania ognia. Na HMS *Amethyst* zginęło 17



*Amethyst* ostrzeliwany przez ChALW tuż po wejściu na mieliżnię u brzegów Rose Island. Kadr z filmu wojennego „Yangtze Incident”.

osób, a 25 było ciężko rannych (wśród nich dowódca okrętu). Okręt otrzymał 53 trafienia pociskami kalibrów od 37 do 105 mm.

W Nankinie sygnał z *Amethysty* został odebrany przez radiostację niszczyciela *Consort*. Sir Ralph Stevenson polecił wysłać pilną depeszę do władz komunistycznych z żądaniem natychmiastowego wstrzymania ognia. Ambasador stanął też przed nieładnym dylematem. Czy wysłać niszczyciel by chronił fregatę i podjął próbę odholowania jej do Szanghaju? Wówczas obywatele brytyjscy w Nankinie zostaliby całkowicie pozbawieni ochrony. Ostatecznie, nie czekając na odpowiedź komunistów, skontaktował się z admirałem Maddenem, który o 10:53 wydał rozkaz dowódcy *Consorta* (kmdr por. Ian Greig Robertson), by jak najszybciej udzielił pomocy uszkodzonej jednostce. Polecenie zostało wykonane niemal natychmiast i niszczyciel ruszył w dół rzeki szybko zwiększając prędkość. Robertson był zdecydowany podjąć ryzyko marszu po rzece z prędkością 29 węzłów. Odpowiednie rozkazy popłynęły do maszynowni. Do dnia dzisiejszego, żaden duży okręt nie rozwinął na Jangcy takiej prędkości jak HMS *Consort* rozcinający swoim dziobem wody rzeki 20 kwietnia 1949 roku. Na flaglinkach okrętu powiewały trzy bandery wojenne i siedem brytyjskich flag narodowych. Około 13:45 niszczyciel dotarł w rejon starcia i natychmiast dostał się pod ogień armat komunistów. Z uwagi na występujące w czasie pokoju ograniczenie liczebności załogi na ostrzał odpowiadały jedynie trzy z czterech armat *Consorta*. Pół godziny później, nadal bez poważniejszych uszkodzeń, niszczyciel dotarł do uszkodzonej fregaty i rozpoczął podejście w celu podania holu.

8. Leży bezpośrednio na wschód od miejsca gdzie Huai He wpada do Jangcy.

9. Jest to jedyny wyjątek od zasady opisanej w pierwszym przypisie. Zachowanie pisowni angielskiej wynika z faktu, że prawdopodobnie wysępka nie miała swojej oficjalnej nazwy w języku chińskim (jedynie Malcolm Murfett podaje Xin Sha, na co nie znaleziono potwierdzenia), a tłumaczenie nazwy chińskiej wyspy z języka angielskiego na język polski wydaje się ponadto komplikować sprawę.

Wówczas otrzymał trzy bezpośrednie trafienia pociskami kalibru 105 mm. Komandor Robertson podejmował nieskuteczne próby nawiązania łączności z załogą *Amethysty*. Fregata wydawała się opuszczona, a na jej pokładzie nie dostrzeżono nikogo, kto mógłby odebrać hol. W rzeczywistości porucznik Hett (odpowiedzialny za obsadę manewrowe) nakazał marynarzom by do czasu, gdy będzie możliwe podanie lub przyjęcie holu ukrywali się przed ogniem komunistów wykorzystując elementy nadbudowy okrętu. Ciągły ostrzał, pod jakim znajdował się *Consort*, utrudniał obserwację i właściwą ocenę intencji załogi fregaty<sup>10</sup>. Wkrótce pociski baterii komunistów zniszczyły sterówkę niszczyciela oraz kolejno działa A i B. Ocalali marynarze obsadzili milczącą dotychczas wieżę Y. Okręt przeszedł na sterowanie awaryjne i podjął dwie kolejne, nieudane próby podejścia do HMS *Amethyst* i podania holu.

Ostrzał chińskich baterii wzrastał się z każdą minutą. Ograniczone zdolności manewrowe, dziesięciu zabitych i rosnąca liczba rannych członków załogi spowodowały, że komandor Robertson (sam ranny odłamkiem) podjął decyzję o zaniechaniu dalszych prób podania holu. Nie widząc możliwości udzielenia pomocy fregacie zamierzał przerwać akcję i spróbować przedrzeć się do Szanghaju.

Odwrót odbywał się pod ciągłym ogniem kolejnych baterii polowych ChALW, lecz szczęście sprzyjało załodze niszczyciela. Po dwóch i pół godzinie od rozpoczęcia walki *Consort* stracił kontakt bojowy z przeciwnikiem. Ogółem wystrzelono 240 pocisków kalibru 114 mm oraz rozchodowano 25% zapasu amunicji małego kalibru. Niszczyciel został trafiony 68 pociskami różnego kalibru i odniósł poważne uszkodzenia. Zginęło 10 członków załogi, a kolejnych 39 było rannych. Za kwadrans piąta po południu okręt rzucił kotwicę pod Jiangyin.

Tymczasem na fregacie porucznik Weston czynił starą się zapanować nad dramatyczną sytuacją. Wysłany na ląd podporucznik Monaghan ustalił, że wszystkie 63 osoby, które opuściły okręt, zostały przewiezione w głąb lądu przez wojska nacjonalistów. Westonowi zależało na powrocie tych, którzy nie byli ranni, ale okazało się to chwilowo niewykonalne (ostatecznie w ogóle nie powrócili na okręt). Dysponując jedynie połową załogi Weston postanowił podjąć działania mające na celu uwolnienie dziobu z piaszczystego dna. Kwadrans po północy przebalastowano okręt i wykorzystując podniesienie się poziomu wody<sup>11</sup> udało się uwolnić fregatę z objęć mulistego dna rzeki. Manewrując niewielką prędkością Weston wyprowadził *Amethyst* poza zasięg chiń-

skich armat i rzucił kotwicę by przeczekać noc.

\* \* \*

Wiadomość o ostrzeleniu fregaty do admirała Maddena w momencie, gdy podążał on do Szanghaju na pokładzie ciężkiego krążownika HMS *London*. Okręt wyszedł z Hongkongu 17 kwietnia i obrał kurs na chiński port, gdzie miał wziąć udział w uroczystościach związanych z obchodami dnia świętego Jerzego (23 kwietnia) patrona Anglii.

Natychmiast po odczytaniu depeszy admirał zwołał wysokich rangą oficerów na naradę, podczas której przedstawił zamiar wejścia krążownikiem na Jangcy, dotarcia do uszkodzonej fregaty i zapewnienia osłony akcji holowniczej. Zadanie wzięcia *Amethysty* na hol zrealizować miała fregata HMS *Black Swan* (okręt flagowy 3. Dywizjonu Fregat) stacjonująca wówczas w Szanghaju<sup>12</sup>. Madden liczył, iż sama obecność mierzącego blisko dwieście metrów krążownika wywoła efekt psychologiczny, który zniechęci wojska komunistów do podjęcia jakichkolwiek wrogich działań. Ciężkie armaty *Londona* miały być gwarantem powodzenia misji w razie komplikacji.

Admirał Madden polecił wysłać depeszę do dowódcy fregaty *Black Swan* (kmdr Alan D. H. Jay) nakazującą mu wyjść w jak najkrótszym czasie z Szanghaju<sup>13</sup> i kierować się na kotwiczowisko w pobliżu Jiangyin. Okręt rzucił cumy około 10:30 i rozpoczął realizację nakazanego zadania. Tymczasem około 14:00 na wysokości Wusong na krążownik zaokrętowano dwóch chińskich pilotów. Na pilotówce, która dobiła do burty okrętu znajdował się również W. Sadbury – Anglik posiadający – jeszcze z czasów przedwojennych – duże doświadczenie związane żegluga po Jangcy. Zgodził się dołączyć do wyprawy na prośbę dowódcy HMS *London* (komandor Peter Cazalet), który obawiał się, że w obliczu wymiany ognia nie będzie mógł w pełni polegać na niedoświadczonych Chińczykach. Po odcumowaniu pilotówki oba brytyjskie okręty rozwinęły prędkość około 16 węzłów i skierowały się w górę rzeki by krótko po 19:00 zakotwiczyć pod Jiangyin. Na kotwiczowisku znajdowało się kilka okrętów nacjonalistycznej marynarki wojennej oraz uszkodzony HMS *Consort*, któremu udzielono niezbędnej pomocy. Z uwagi na straty oraz stan techniczny okrętu, admirał Madden podjął decyzję o odesłaniu niszczyciela do Szanghaju.



Krążownik *London* został ostrzelany pomimo wyraźnego, a wręcz przesadnego oznakowania przynależności państwowej.  
Fot. HMS London 1947-1949 Association

Brytyjskie okręty spędziły całą noc zakotwiczone pod Jiangyin. W tym czasie na *Black Swan* uzupełniono zapas paliwa. Wraz ze świtem rozpoczęto przygotowania do podniesienia kotwic. O godzinie 06:15 manewr odkotwiczenia został zakończony i niewielki zespół ruszył w górę rzeki z prędkością 15 węzłów. Kolejny postój na kotwicy miał miejsce w pobliżu pławy Bate Point i trwał od 08:00 do 10:26. Czas ten wykorzystano na przygotowanie okrętów do akcji. Na *London* wywieszono olbrzymie brytyjskie flagi, które pokryły nadbudówkę w rejonie pomostu bojowego od strony dziobu i po obu burtach. Podobnie uczyniono ze ścianami hangaru stanowiącego przedłużenie nadbudówki. Kolejne cztery Union Jacki podniesiono na flaglinkach masztu dziobowego, a dalsze dwa na maszcie głównym. Oznakowanie uzupełniała bandera wojenna podniesiona do topu masztu i umieszczona pod nią biała flaga wielkich rozmiarów. Zatem, nie mogło być żadnych wątpliwości co do przynależności państwowej oraz intencji misji krążownika.

Scenariusz misji ratunkowej zakładał, że krążownik ruszy przodem rozwijając prędkość nie mniejszą niż 20 węzłów, a fregata będzie się utrzymywać w odległości zmniejszającej ryzyko uszkodzenia, lecz umożliwiającej wkroczenie do akcji gdyby zaszła

10. Natomiast na fregacie jedyny ocalały sygnalista Dennis Roberts był ranny w głowę i stracił oko. Pomimo to nadawał sygnały światłem z prośbą o pomoc lekarską oraz o ustanowienie łączności radiowej na częstotliwości 2990 kHz. Oba sygnały nie zostały odczytane na niszczycielu, prawdopodobnie z uwagi na bitewny zgiełk i oślepiające Słońce.

11. Na Jangcy pływy notowane są nawet 750 km od ujścia rzeki.

12. Pierwotnie Madden chciał użyć holownika *Sea Eagle*, ale poinformowano go, że jednostka będzie gotowa do działań dopiero następnego dnia.

13. Dodatkowo na *Black Swan* zaokrętowano lekarza z fregaty HMAS *Shoalhaven*, tej która pierwotnie miała zamienić *Consorta*. Porucznik chirurg Newton Chalk na kotwiczowisku pod Jiangyin udzielał pomocy rannym z niszczyciela, a następnie przetransportowany został na pokład *Londona*.

taka konieczność (w praktyce były to około 2-3 mile morskie). Ewentualne ciosy miał przyjąć na siebie *London*, choć admirał liczył, że do tego nie dojdzie. Załogi miały się znajdować w stanie alarmu bojowego, lecz bez zewnętrznych oznak podniesienia gotowości bojowej. Armaty krążownika miały być ustawione w położeniu zerowym (skierowane na dziób i rufę). Zgoda na otwarcie ognia obejmowała jedynie samoobronę w przypadku ostrzelania przez baterie komunistów. Na podstawie przeprowadzonej korespondencji radiowej Madden wiedział już, że *Amethyst* ma sprawny napęd i że nie ma szyfrów (zniszczono je po wydaniu rozkazu do opuszczenia okrętu), więc o 09:57 kazał nadać otwartym tekstem, by za godzinę fregata ruszyła z maksymalną prędkością w dół rzeki.

Z takimi ustaleniami okręty podniosły kotwice i o 10:26 wznowiły marsz ku uszkodzonemu *Amethystowi*. Krążownik szybko rozwinął 20 węzłów zostawiając w tyle wolniejszą fregatę. Widoczność była dobra, toteż oznakowanie i niepowtarzalna, blisko dwustumetrowa sylwetka krążownika sprawiała, że możliwość niewłaściwej identyfikacji przez komunistów była niewielka. Pomimo tego już 10 minut później, na wysokości wioski Liuweijiang, pierwsze armaty polowe ChALW rozpoczęły ostrzał brytyjskiego okrętu. *London* został trafiony kilkoma pociskami kalibru 75-105 mm, a jego ciężkie armaty natychmiast odpowiedziały ogniem. Walka trwała zaledwie cztery minuty i była jedynie preludem dla dalszych wydarzeń. O 11:04, idący z prędkością ponad 20 węzłów (niektóre źródła podają, że aż 25 węzłów) krążownik dotarł w rejon wioski Guojiangzhang, gdzie po raz kolejny został ostrzelany. Tym razem prócz armat średniego kalibru do akcji włączyły się też świetnie zamaskowane chińskie baterie przeciwpancerne. Okazały się one niesłychanie groźne dla wielkiego krążownika, gdyż pociski (kal. 37 mm) wystrzeliwane z dużą prędkością początkowo przebiegały pancierz ciężkich wież artyleryjskich (grubości zaledwie jednego cala).

*London* otrzymał też kilka trafień (głównie pociskami kalibru 75 mm) w hangar i nadbudówkę. Wzrost liczby poległych i rannych oraz dystans, jaki nadal dzielił krążownik od fregaty *Amethyst* stał się przyczyną wstępnych rozważań o zaniechaniu kontynuowania misji. Decyzję tą przypieczętowało trafienie w pomost bojowy o godzinie 11:06. Rozrywający się pocisk zabił jednego z chińskich pilotów, ranił nawigatora, oficera wachtowego i dowódcę okrętu. Uszkodzone zostały urządzenia łączności wewnątrzokrętowej, dlatego też dowódca nawiązał kontakt z zapasowym stanowi-



Pierwszy chiński pocisk trafił *London* w wieżę „B” lecz nie zdołał przebić jej pancerza (z lewej), jeden z kolejnych uszkodził dalmierz główny i antenę radiolokatora. (z prawej). Fot. zbiory Marcin Mikiel



skiem dowodzenia (ZSD) zlokalizowanym na rufie i polecił przekazać do maszynowni by dać całą wstecz na obu prawoburtowych śrubach. Potem na krótki moment dowódca utracił łączność z ZSD, a cały zwrot wykonany został pod kontrolą obsady stanowiska rufowego. W tym czasie chińskie baterie unieruchomiły trzy spośród czterech wież armat kalibru 203 mm na krążowniku (sprawna pozostała jedynie wieża X), co w znacznej mierze było zasługą uszkodzenia mechanizmów obrotowych przez pociski przeciwpancerne małego kalibru. Należy podkreślić, że wymiana ognia odbywała się na dystansie nieprzekraczającym 1000-1500 metrów, zatem długi na prawie 200 i wysoki na 6 metrów kadłub *Londona* oraz jego masywna nadbudówka były wręcz idealnym celem.

O 11:14 zwrot na kontrkurs został zakończony i z prędkością 15 węzłów uszkodzony krążownik rozpoczął odwrót (*London* znajdował się wówczas zaledwie 19 mil morskich od *Amethysty*). Sześć minut później przywrócono sprawność urządzeń głównego stanowiska dowodzenia na pomoście bojowym, więc dowódca na krótko przekazał obowiązki swojemu zastępcy, komandorowi porucznikowi Hodgesowi. Po opatrzeniu ran Cazalet ponownie objął dowodzenie.

W drodze powrotnej krążownik był ostrzeliwany przez co najmniej pięć baterii polowych, spośród których trzy dotychczas nie angażowały się w walkę. Na okręcie wybuchł niegroźny pożar, z którym szybko uporały się dobrze wyszkolone grupy awaryjne. Ostatecznie ogień przerwano o godzinie 13:40, czyli ponad trzy godziny od rozpoczęcia starcia. W tym czasie krążownik znajdował się pod ostrzałem przez 48 minut, a jego armaty wystrzeliły łącznie 155 pocisków kalibru 203 mm i 449 pocisków 102 mm. Zużyto także 2625 sztuk amunicji do dział małego kalibru. Według rapor-

tu, który 28 kwietnia w zastępstwie rannego dowódcy okrętu złożył komandor porucznik John Hodges, trudno oszacować rezultaty ostrzału. Niemniej podkreślił on, że baterie polowe nie były dobrze zamaskowane i osiągnięto wysoką celność (co najmniej 8 bezpośrednich trafień pociskami kalibru 203 mm). Całkowicie inaczej było z bateriami przeciwpancernymi, które dzięki doskonałemu kamuflażowi praktycznie pozostały niewykryte. Ich obecność potwierdzały jedynie trafienia, jakie otrzymał okręt.

Na krążowniku, w który trafiło 28 pocisków różnych kalibrów, zginęło 15 członków załogi, chiński pilot oraz pan Sadbury, którego nie udało się odnaleźć (być może któryś z wybuchów wyrzucił go za burtę okrętu). Ponadto 12 marynarzy było ciężko, a 45 lekko rannych. Fregata *Black Swan*, która również znalazła się pod ostrzałem (otrzymała 4 trafienia) nie odnotowała ofiar śmiertelnych ani poważnie rannych wśród swojej załogi (jedynie pięciu marynarzy odniosło lekkie obrażenia).

*Amethyst* zgodnie z rozkazem był gotowy do ucieczki, lecz Weston czekał, aż dostrzegą krążownik. Słyszac odgłosy kanonady kazał podnieść kotwicę i 11:30 okręt ruszył w stronę środka rzeki. Natychmiast odezwały się armaty ChALW i – wobec niepewności co do czasu przybycia *Londona* – zmusiły fregatę do powrotu na pozycję. Niepewność Westona rozwiązała depesza odebrana o 12:15. Jej treść nie zostawiała złudzeń: „Przykro mi, ale nie możemy pomóc wam dzisiaj. Będziemy jeszcze próbować.”

\* \* \*

Niepowodzenie misji ratunkowej okrętów Royal Navy sprawiło, że ostatnią nadzieją na udzielenie jakiegokolwiek pomocy uszkodzonemu *Amethystowi* stały się łodzie latające 88. dywizjonu Królewskich Sił Powietrznych (RAF). Już 20 kwietnia





London w ciągu 48 minut, gdy znajdował się od ostrzału, został trafiony „zaledwie” 28 razy, ale wystarczyło to by unieruchomić 3 z 4 wież artylerii głównej. Fot. zbiory Marcin Mikiel

przed południem sygnał wzywania pomocy odebrano w bazie lotniczej Kai Tak w Hongkongu. Lokalne dowództwo sił powietrznych poleciło natychmiast rozpocząć przygotowania wszystkich dostępnych maszyn do udzielenia pomocy fregacie. Pierwsza z sześciu łodzi latających typu Short „Sunderland” (numer ML772, litera kodowa D) była gotowa już popołudniu, ale wystartowała dopiero 21 kwietnia o 07:25 po uszczegółowieniu zadania i zgromadzeniu niezbędnych zapasów dla załogi uszkodzonego *Amethysta* (łącznie ok. 200 kg). Maszyną dowodził kpt. pil. Ken Letford, a prócz siedmioosobowej załogi na pokład zabrano dwóch lekarzy (w związku z informacją, że lekarz okrętowy por. Alderton zginął w czasie ostrzału) i dwóch spadochroniarzy brytyjskiej armii, których zadaniem miało być wykonanie precyzyjnego zrzućtu medykamentów w razie niemożności wodowania w pobliżu uszkodzonej fregaty.

Gdy o 11:10 łódź latająca zbliżyła się do rejonu incydentu, zauważono brytyjski krążownik i fregatę (błędnie rozpoznaną jako niszczyciel). Z uwagi na silny ostrzał artylerii komunistów, kapitan Letford otrzymał polecenie skierowania maszyny do Szanghaju, gdzie wodował o 12:05. Po uzupełnieniu paliwa, pozostając w stanie gotowości, załoga oczekiwała na dalsze rozkazy. Krótko po lunchu do Szanghaju dotarła wiadomość, że okręty musiały zawrócić, a sytuacja na fregacie jest dramatyczna. Łódź latająca natychmiast wystartowała i krótko po 16:00 dotarła w pobliże

uszkodzonego okrętu. Jeszcze w trakcie lotu obaj lekarze (kpt. Fearnley z RAFu oraz por. mar. Morgan chirurg z Royal Navy) obawiając się, że nie będzie czasu by przeładować wszystkie lekarstwa, zapakowali najpotrzebniejsze z nich do dwóch podręcznych torb. Dowódca „Sunderlanda” wykonał kontrolny przelot i nie zauważwszy zagrożenia rozpoczął podejście do wodowania. Łódź zatrzymała się około 100 metrów od fregaty i Letford kazał rzucić kotwicę. Po chwili do burty „Sunderlanda” dobił niewielki sampan, który dowiózł podporucznika Monaghana, artylerzystę z *Amethysta*. Oficer wspiął się na pokład i zdał szybki raport z sytuacji. Ledwie zdążył wypowiedzieć kilka zdań, a z północnego brzegu Jangcy odezwała się broń maszynowa komunistów. Letford rozkazał odciąć kotwicę, a sam rozpoczął gorączkowe przygotowania do startu. Widząc to kpt. Fearnley, nie zastanawiając się chwycił zawczasu przygotowane torby z lekami i wyskoczył przez właz wprost na pokład odpływającego już sampantu. Załoga „Sunderlanda” zamknęła włazy i maszyna szybko wystartowała wraz z Monaghanem i większością medykamentów na pokładzie. Fearnley dostał się na pokład fregaty i po zapoznaniu się z sytuacją zajął się rannymi. Pomagał mu kapitan Zhu Wei, lekarz przysłany przez władze nacjonalistyczne. Niestety lekarstwa i środki przeciwbólowe, które Fearnley zabrał z „Sunderlanda” były praktycznie jedynymi, jakie pozostały na pokładzie fregaty. Pełniący obowiązki dowódcy por. mar. Weston, został poproszony o podejście bliżej brzegu, gdyż

konieczna była natychmiastowa ewakuacja ciężko rannych. Wkrótce fregata podniosła kotwicę i przeszła niecałą milę w górę rzeki, by zatrzymać się w rozwidleniu Jangcy tworzącym wyspę Yangzhong<sup>14</sup>. Zhu Wei zorganizował transport rannych na brzeg i obiecał zapewnić im opiekę szpitalną, a następnie transport drogą lądową do Szanghaju. Okręt opuścili wszyscy ci, których rany wykluczały możliwość dalszego wykonywania zadań na fregacie. Wśród nich znalazł się nieprzytomny dowódca okrętu<sup>15</sup>. Jedynie porucznik Weston, pomimo rozległej rany klatki piersiowej, stanowczo odmówił opuszczenia okrętu. Na nic zdały się rady lekarzy i zapewnienia porucznika Hetta, że zajmie się załogą. Nowy dowódca oświadczył, że póki jest zdolny dowodzić to pozostanie na stanowisku.

Krótko po północy 22 kwietnia porucznik Weston otrzymał meldunek, że komuniści przekroczyli rzekę i dotychczasowe miejsce postoju nie jest już bezpieczne. Po raz kolejny podniesiono kotwicę, lecz tym razem dowódca postanowił bardziej oddalić się od zagrożonego rejonu. *Amethyst* zatrzymał się dopiero o 02:30 po przejściu o omacku 8 mil morskich w górę Jangcy.

Tymczasem w Szanghaju przygotowano do ponownego lotu maszynę kapitana Letforda. Tym razem, prócz niezbędnych zapasów, na pokład przyjęto też ośmiu członków personelu marynarki wojennej, którzy mieli pomóc w ewentualnym usprawnieniu mechanizmów na fregacie. Łódź latająca wystartowała o 12:40 i po dotarciu w rejon incydentu oraz krótkim poszukiwaniu okrętu, który zmienił miejsce postoju, wodowała w jego pobliżu. Tym razem z pokładu „Sunderlanda” rzucono gumową łódź dinghy przywiązaną sznurem, by przyspieszyć powrót z fregaty. Ledwie rozpoczęto wyładunek, a z północnego brzegu odezwała się artyleria i broń maszynowa ChALW. Wyglądało na to, że komuniści są wszędzie. Letford, czując się odpowiedzialnym za swoją załogę, nie ryzykował. Długi na 25 m i wysoki na ponad 3 m kadłub „Sunderlanda” był bardzo łatwym i wrażliwym na ostrzał celem. Maszyna uniosła się w powietrze zostawiając na wpół zatopioną dinghy.

Kapitan Letford nie dawał za wygraną i 23 kwietnia podjął kolejną próbę dotarcia do uszkodzonego okrętu. Tym razem głównym celem było przeprowadzenie dokładnego rozpoznania sytuacji w rejonie in-

14. Druga co do wielkości wyspa na Jangcy. Jej powierzchnia to około 230 km<sup>2</sup>.

15. Komandor Skinner zmarł w nocy od odniesionych ran. Po niełatwej podróży do Szanghaju jego ciało oddane zostało na wieczną wachłę głębynom Morza Wschodniocchińskiego w tradycyjnej ceremonii pogrzebu morskiego na pokładzie HMS Consort.

cydentu. Po dotarciu w pobliże miasta Jingjiang (dziś Zhenjiang) pilot zaobserwował, że fregata przemieściła się kolejne 3 mile w górę rzeki i kotwiczyła nieopodal wejścia do Wielkiego Kanału (Da Yunhe). Również tym razem lotnicy nie cieszyli się spokojem zbyt długo. Ponownie ogień otworzyły karabiny maszynowe ChALW. Trafiony został m.in. główny zbiornik paliwa oraz przełącznik nawigacyjny. Letford pośpiesznie zawrócił łódź latającą i nie bez trudu o 12:30 dotarł do Szanghaju.

Na wieść o uszkodzeniach z bazy Kai Tak wystartował drugi „Sunderland” (numer NJ176, litera kodowa F). Nie wziął on jednak udziału w incydencie, gdyż z uwagi na dramatyczną sytuację na froncie 25 kwietnia dowództwo floty podległej rządowi Kuomintangu podjęło decyzję o całkowitym wycofaniu swoich okrętów z Jangcy. Od tego dnia na rzece całkowicie dominowali komuniści, pomimo faktu, iż ich flota przedstawiała nader skromny potencjał. Również tego samego dnia NJ176 powrócił do Hongkongu dołączając do pozostałych maszyn 88. Dywizjonu RAF. Odtąd załoga HMS *Amethyst* była zdana wyłącznie na siebie.

\* \* \*

W czasie gdy na fregacie rozgrywały się dramatyczne chwile, brytyjski attaché morski w Nankinie komandor Vernon Donaldson wezwał swojego zastępcę i powierzył mu misję zorganizowania pomocy dla załogi ewakuowanej z *Amethyst*. Komandor podporucznik John Kerans jeszcze nie spodziewał się, że zadanie to sprawi, iż jego nazwisko pojawi się na kartach historii.

21 kwietnia Kerans oraz zastępca attaché wojskowego podpułkownik Raymond De-war-Durie ruszyli w podróż jeepem i pokonawszy 110 km po wyboistych drogach, późnym popołudniem dotarli do Jingjiang. Noc spędzili w kwaterach regionalnego dowództwa zlokalizowanego we wiosce Dagangzhen. Tu komandor dowiedział się, że wysłany przez nacjonalistów doktor Zhu Wei zorganizował transport rannych do szpitala. Wczesnym rankiem, dzięki pomocy sił rządowych, pierwsza grupa brytyjskich marynarzy zjawiała się w Dagangzhen. Wykorzystując pełnomocnictwo otrzymane od dowódcy floty Kuomintangu komandor Kerans załatwił dołączenie jednego wagonu sypialnego do ostatniego pociągu jadącego z Jingjiang do Szanghaju. Miał on zabrać rannych ewakuowanych z uszkodzonej fregaty. Kolejną ważną informację przekazał oficer łączności chińskiego dowództwa. Marynarze, którzy opuścili okręt, gdy wszedł on na mieliznę u brzegu Rose Island, znajdowali się w oddalonym o ponad 20 kilometrów Wujin (dziś Changzhou). Niestety z uwagi na trwającą ofensywę ChALW i przecięcie komunikacji, nie mogli oni powrócić na okręt. Im również nakazano ewakuację do Szanghaju.

22 kwietnia po południu komandor Kerans na pokładzie kutra desantowego nacjonalistów dotarł na uszkodzoną fregatę. Wiedział już, że dowódca okrętu nie żyje, a gdy zorientował się w stanie zdrowia porucznika Westona zwolnił go z obowiązków przejmując dowodzenie okrętem<sup>16</sup>. Porucznik jako ostatni ranny opuścił fregatę i w towarzystwie chińskich sanitariuszy udał się do Jingjiang (patrz dalej: ramka).

Po zakończeniu ewakuacji pod komendą Johna Keransa pozostało 66 członków załogi fregaty, 8 chińskich mesowych oraz kapitan Fearnley z RAF-u. Co trzeci marynarz nie miał skończonych dwudziestu lat. Poległych pochowano w wodach Jangcy zgodnie z ceremoniałem morskim, a następnie okręt przeszedł niecałą milę w dół rzeki i na dobre zakotwiczył w pobliżu wejścia do Wielkiego Kanału. 23 kwietnia oczywistym stało się, że fregaty nie uda się odbić posiadanymi siłami, a eskalacja działań zbrojnych leżała w sprzeczności zarówno z intencjami rządu Jego Królewskiej Mości, jak i z podpisanym *Porozumieniem Moskiewskim* (zawarto w nim deklarację o nieingerowaniu w sprawy wewnętrzne Chin). Okręt uwięziony na Jangcy stał się niewygodnym problemem dla rządu Clementa Attlee. Jedną z pierwszych depeesz, jaką komandor Kerans otrzymał z dowództwa Floty Dalekowschodniej, miała dość zaskakujące brzmienie: „Bezpieczeństwo załogi okrętu jest obecnie najistotniejsze. Przygotować się do ewakuacji i zatopienia okrętu. Meldować gotowość.”

Do 25 kwietnia udana ofensywa ChALW niemal całkowicie odcięła wojska Republiki Chińskiej znajdujące się w rejonie incydentu. Dowódca floty Kuomintangu podjął desperacką próbę przedarcia się okrętami do Szanghaju i zaproponował Keransowi by fregata dołączyła do zespołu chińskich kanonierek. Komandor stanowczo odmówił, gdyż oznaczałoby to otwarte przyłączenie się do jednej z walczących stron, co stało w sprzeczności z intencjami brytyjskiego rządu.

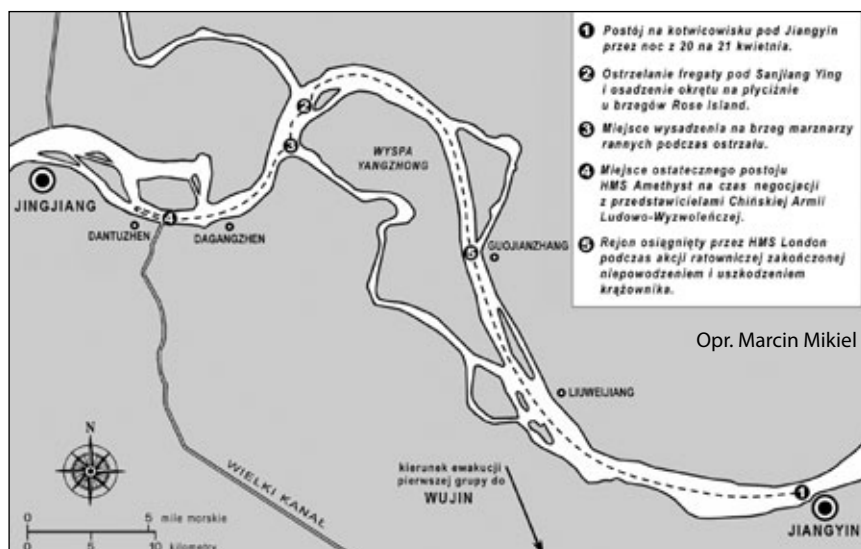
W zaistniałej sytuacji opuszczenie okrętu byłoby równoznaczne ze znalezieniem się na terytorium innego państwa, a postawa władz komunistycznych ewidentnie wskazywała, że obecność ta nie będzie mile widziana. Okręt był swoistym schronieniem dla brytyjskich marynarzy i jego zatopienie nie miało by nic wspólnego z bezpieczeństwem załogi, o którym mówił wcześniej wspomniany rozkaz. Wydaje się, że samozatopienie okrętu byłoby na rękę brytyjskiemu

Łódź latająca „D-Dog” pod dowództwem kpt. Letforda dwukrotnie wodowała w pobliżu uszkodzonej fregaty, lecz za każdym razem trafiała pod ogień armat i karabinów ChALW.

Fot. 88th Squadron Association



16. John Kerans choć początkowo służył w komórkach wywiadowczych, miał też doświadczenie okrętowe. Pod koniec drugiej wojny światowej był zastępcą dowódcy niszczyciela HMS *Icarus*, a następnie dowodził niszczycielem eskortowym HMS *Blackmore*. Po zakończeniu działań wojennych do stycznia do września 1947 roku dowodził fregatą HMS *Widemouth Bay*. Zwolniono go ze stanowiska na skutek decyzji sądu wojskowego, który przeprowadził dochodzenie m.in. w związku z pijackimi ekscesami załogi fregaty podczas postoju na Malcie oraz zgodą na przechowywanie alkoholu na pokładzie okrętu. Orzeczone, że dowódca wykazał się niedostateczną dbałością o dyscyplinę. W grudniu 1947 roku powrócił do wywiadu i otrzymał przydział do dowództwa w Hongkongu. W następnym roku został przeniesiony do korpusu dyplomatycznego i skierowany na placówkę do Nankinu. Posada ta była dla Keransa swoistą drugą szansą, ale komandor Donaldson nie był zadowolony z pracy swojego zastępcy. Kariera Keransa utknęła w martwym punkcie.



rządowi i nie należy wykluczać, że wspomniana depesza miała podłoże polityczne, a jej celem było szybkie wyjście z kłopotliwej sytuacji.

Trudno jednoznacznie zakwalifikować charakter pobytu HMS *Amethyst* w rejonie wioski Dantuzhen. Oficjalnie brytyjscy marynarze nie byli jeńcami wojennymi, nie można też mówić o internowaniu, a eksterytorialność okrętu została uszanowana. Najbardziej odpowiednim byłby termin „areszt”, przy czym to czy należałoby uzupełnić go o słowo „bezwzględny” zależało głównie od tego, która strona oceniała zdarzenie.

Sprawa incydentu została poruszona 26 kwietnia 1949 roku na posiedzeniu w Izbie Gmin. Premier Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Clement Attlee stał przed wielce trudnym zadaniem wybrnięcia z kłopotliwej sytuacji. Z jednej strony naciski przeciwników politycznych domagających się stanowczej reakcji na atak komunistów, a z drugiej konieczność odpięrania pojawiających się na forum międzynarodowym zarzutów o ingerowanie w sprawy wewnętrzne Chin. Attlee zapewniał o neutralnym stanowisku Wielkiej Brytanii i stanowczo odrzucał sugestie jakoby udzielano pomocy wojskowej rządowi Republiki Chińskiej. Na reakcję komunistów nie trzeba było długo czekać. 30 kwietnia rzecznik Dowództwa ChALW wygłosił oświadczenie, w którym odniósł się również do zapewnień brytyjskiego premiera. W sarkastyczny sposób wyraził zdziwienie, iż Attlee nie wiedział o przekazaniu nacjonalistom lekkiego krążownika HMS *Aurora*.<sup>17</sup>

W ostatecznym rozrachunku należy stwierdzić, że sprawa została dyskretnie „zamieciona pod dywan” i toczyła się własnym życiem. Dzisiaj coraz częściej można się spotkać z kierowanymi pod adresem ówczesnego rządu laburzystów, zarzutami

o zdradę i porzucenie *Amethyst* na pastwę losu. Z całą pewnością działania podejmowane przez władze brytyjskie były mało stanowcze i nieskuteczne, ale powojenny świat był już wyraźnie podzielony na dwa przeciwstawne bloki, a każde zaognienie sytuacji mogło mieć niespodziewany przebieg. O tym, że rozwiązywanie incydentów morskich na forum międzynarodowym ciągnie się latami, Wielka Brytania przekonała się po wydarzeniach w Cieśninie Koryfu w 1946 roku<sup>18</sup>.

Przez pierwsze tygodnie maja 1949 roku negocjacje pomiędzy przedstawicielem ChALW, a dowódcą *Amethyst* sprowadzały się do zapewnienia poszanowania brytyjskiej bandery przy jednoczesnym ostrzeżeniu, że każde ruchy okrętu bez zgody władz komunistycznych spotkają się z reakcją zmierzającą do zatrzymania fregaty uznanej za naruszydla chińskich wód wewnętrznych. Ośiem spotkań z dowódcami niższego szczebla odbyło się na brzegu w pobliżu miejsca postoju okrętu lub na jego pokładzie. Dopiero 18 maja rozmowy nabrały bardziej oficjalnego charakteru. Prowadzone były przeważnie w regionalnym dowództwie ChALW w mieście Jingjiang. Jakkolwiek stojący na jego czele generał Yuan Zhongxian pojawił się na kilku spotkaniach to główny ciężar negocjacji przyjął na siebie oficer polityczny pułownik Kang Maozhao. W ogólnym zarysie, pułownik domagał się przyznania, że brytyjski okręt wtargnął na wody wewnętrzne Chin i spowodował wymianę ognia. Podkreślił także, że władze komunistyczne nie były informowane o ruchach okrętu Royal Navy i nigdy nie wyrażały jakiegokolwiek zgody na rejsy po Jangcy. Ponieważ rząd reprezentujący Komunistyczną Partię Chin nie utrzymywał stosunków dyplomatycznych z żadnym krajem posiadającym swoje ambasady w Nankinie, to uzyskanie

takiej zgody było niemożliwe. Zatem wszelkie ruchy brytyjskich okrętów uznane były za nielegalne. Komandor Kerans zgodził się z Kiangiem, że fregata znalazła się na wodach chińskich bez stosownego zezwolenia (które w zaistniałej sytuacji i tak było niemożliwe do uzyskania), lecz stanowczo sprzeciwił się twierdzeniu o umyślnym wtargnięciu z wrogimi zamiarami i działaniu przeciwko suwerenności Chin. Wielka Brytania nie znajdowała się w stanie wojny i była pokojowo nastawiona do obu walczących stron, a obecność okrętów miała jedynie zapewnić bezpieczeństwo i możliwość ewakuacji poddanych Jego Królewskiej Mości.

Wszystkie działania pułownika Kanga miały finalnie doprowadzić do obciążenia brytyjskiego rządu za śmierć ponad 250 chińskich żołnierzy (niekiedy podawana jest dokładna liczba 252). Komandor Kerans postępował bardzo ostrożnie i wszystkie decyzje konsultował drogą radiową z dowództwem w Hongkongu. Łącznie podczas 11 spotkań, z których większość odbyła się na przełomie czerwca i lipca 1949 roku, nie udało się wypracować kompromisu. Dla załogi uwięzionej fregaty były to ciężkie tygodnie, w czasie których zmagali się z pogodą (a zwłaszcza rosnącymi temperaturami), niedostatkami żywności, lekarstw, a także ze znużeniem i brakiem perspektyw na wydostanie się z pułapki. Nikłe pozory normalności zapewniały okrętowe czworonogi: suczka Peggy i kot Simon. Zławsza ten ostatni stał się pupilem załogi, dzięki swej niezłomnej postawie i tępieniu plagi szczurów szybko zyskał powszechne uznanie i szacunek. Nawet komandor Kerans, choć nie znosił kotów, docenił małego myśliwego i skierował wniosek o wyróżnienie go Medalem Dickina<sup>19</sup>. Pośród 54 zwierząt odznaczonych w latach

17. W marynarce Republiki Chińskiej służył jako *Chongqing*. Warto w tym momencie wspomnieć, że nie był to jedyny brytyjski okręt, jaki zasilili skład sił morskich Kuomintangu. Przykładem może być niszczyciel eskortowy *Linfu*, czyli eks HMS *Mendip* wydzierzawiony nacjonalistom w maju 1948 roku.

18. Incydent morski pomiędzy Wielką Brytanią, a Albanią obejmujący wydarzenia zarówno poprzedzające jak i następujące po wejściu dwóch niszczycieli Royal Navy na miny na wodach Cieśniny Koryfu w dniu 22 października 1946 roku. Śmierć poniosło 44 brytyjskich marynarzy, a sprawa przed Radą Bezpieczeństwa ONZ i Międzynarodowym Trybunałem Sprawiedliwości ciągnęła się aż do 15 grudnia 1949 roku. Pomimo ostatecznego werdyktu, strony konfliktu osiągnęły porozumienie dopiero w maju 1992 roku (sic!).

19. Medal Dickina (*Dickin Medal*) jest nadawanym zwierzętom odznaczeniem, uznawanym za odpowiednik Krzyża Wiktorii (*Victoria Cross*) – najwyższego brytyjskiego orderu za męstwo w czasie działań wojennych. Tłumaczenie nazwy medalu na język polski jest nieco mylące, gdyż odmiana nazwiska sugeruje pochodzenie od mężczyzny, podczas gdy ustanowiony został w 1943 roku przez Marię Elizabeth Dickin, założycielkę pionierskiej organizacji charytatywnej na rzecz pomocy chorym zwierzętom.



1943-1949, Simon jest jedynym przedstawicielem kotów.

\* \* \*

Już na początku maja komandor Kerans zaczął zastanawiać się nad wariantami ucieczki. Rozwagał możliwość upodobnienia sylwetki *Amethysty* do licznych eks-amerykańskich okrętów desantowych<sup>20</sup>, które często miały fregatę. Spodziewając się, że bez zajęcia załoga szybko podupadnie na duchu, zaczął zlecać pozornie zbędne prace. Jednocześnie chciał poprawić stateczność poprzeczną jednostki i zmniejszyć jej zanurzenie. W tym celu rozpoczęto demontaż uszkodzonych fragmentów nadbudowy, urządzeń umieszczonych na maszcie oraz przyrządów kierowania ogniem. Opróżniono te zbiorniki paliwa, które wcześniej wypełniono wodą, a w zamian zalano dziobowe zbiorniki balastowe i magazyn amunicji wieży X, która i tak była zniszczona. Przygotowano również dużą liczbę brezentowych płacht pomalowanych na czarno. Umieszczone w odpowiednich miejscach miały zapewnić kamuflaż zmieniający sylwetkę okrętu.

Chińska wojna domowa wkroczyła w nowy etap, gdy 27 maja 1949 roku komuniści zdobyli Szanghaj. Wówczas stało się jasne, że jeżeli ucieczka ma się powieść to portem docelowym będzie Hongkong, a na pomoc pozostałych brytyjskich okrętów będzie można liczyć dopiero po minięciu fortów Wusong i Baoshan.

Dzięki dużym zapasom żywności mała załoga fregaty mogła narzekać jedynie na monotoność posiłków i ścisłe racjonowanie wody słodkiej. Z początkiem lipca sytuacja się zmieniła, a wizja szybko pustoszących magazynów wymusiła na dowódcy okrętu podjęcie decyzji o ograniczeniu racji żywnościowych o połowę.

Głównym problemem decydującym o możliwości ucieczki był stan zapasów paliwa. Po ostrzelaniu przez chińskie baterie w dniu 21 kwietnia oraz po utracie części paliwa podczas schodzenia z mielizny na fregacie znajdowało się go około 270 ton. Zniszczenie generatora prądotwórczego sprawiło, że koniecznym stało się uruchamianie mechanizmów głównych (nie rzadziej niż co 3 doby) po to by zapewnić właściwe warunki w chłodniach i magazynach prowiantowych, a także by podładować baterie akumulatorów zapewniających awaryjne oświetlenie 24V w okresach braku zasilania z sieci okrętowej.

Jak się szybko okazało, bez uzupełnienia zapasów paliwa nie było mowy o próbie powrotu na otwarte morze. Wówczas przedstawiciele ambasady brytyjskiej w Nankinie rozpoczęli przygotowania do przetrans-

portowania na *Amethyst* całych zapasów ropy zgromadzonych w tamtejszych magazynach przy przystani Hogee. 11 lipca od 05:00 do 16:00 niemal cała załoga zaangażowana była w przeładunek paliwa z barki na okręt. Łącznie w szaleńczym tempie do zbiorników przelano zawartość 294 beczek (równowartość 54 ton). Komuniści nie utrudniali załodze załadunku, co według komandora Keransa wynikało z przeświadczenia pułkownika Kanga o tym, że kotły fregaty opalane były węglem.

Kolejnym problemem dowódcy okrętu było obsadzenie wachty radiowej. Po 21 kwietnia na pokładzie został tylko jeden radiotelegrafista. Na barkach marynarza Jacka Frencha spoczęła odpowiedzialność za odbieranie i nadawanie depesz do dowództwa w Hongkongu. W ciągu 101 dni drogą radiową wysłano z fregaty aż 265 wiadomości. Z końcem lipca French wykazywał poważne objawy zmęczenia fizycznego i psychicznego, a jego zdolność do poprawnego odczytywania depesz gwałtownie spadała.

Komandor Kerans nie mógł zwlekać z podjęciem decyzji. Miał wycieńczoną załogę, której liczebność wynosiła 40% stanu etatowego. Niezwykle ryzykownym wydawało się nawigowanie okrętem po niemalże pozbawionej oznakowania rzece i do tego w nocy, bo przy stałym zagrożeniu ostrzałem jedynie ta pora doby dawała cię szansy na powodzenie ucieczki. Ponad 150 mil morskich po terytorium potencjalnego przeciwnika. W przypadku starcia Kerans mógł liczyć jedynie na dwie armaty kalibru 102 mm na stanowisku B oraz na lewoburtowego Oerlikona kal. 20 mm. Pozostałe działa były zniszczone<sup>21</sup>.

Pobieżne kalkulacje wskazały, że po 1 sierpnia na okręcie nie będzie już wystarczającej ilości paliwa by uciec z Jangcy. Dokuczliwe upały przyspieszyły podjęcie decyzji. Kerans, z nikim nie dzieląc się przemyśleniami, wstępnie określił termin ucieczki na 30 lipca. Pięć dni wcześniej okręt musiał zmagać się z sztormową pogodą, jaka przyniósł szalejący tajfun Gloria. „Udział” tajfunu w incydencie należy postrzegać wielowymiarowo. Choć uszczuplił on zapasy paliwa do zaledwie 55 ton, to oswoił chińskich obserwatorów z faktem częstego uruchamiania siłowni o różnych porach. Ponadto spowodował poniesienie się poziomu wody w rzece, co dawało większe szanse na uniknięcie wejścia na mieliznę.

W sobotę 30 lipca 1949 roku tuż po kolacji Kerans wręczył matowi Lesliemu Frankowi (czasowo mianowanemu na bosmana) listę z nazwiskami członków załogi, którzy mają się stawić w kabinie dowódcy o 19:40. Punktualnie w nakazanym czasie zebrani zostali poinformowani, że koman-



Rzadko spotyka się fotografię z wnętrza okrętu. Tą przedstawiającą mesę *Amethyst* wykonano podczas pobytu w Kure w 1946 roku.

Fot. zbiory Marcin Mikiel

dor zamierza podjąć próbę ucieczki jeszcze tej nocy. Wydano stosowne rozkazy<sup>22</sup> i następne dwie godziny upłynęły na końcowych przygotowaniach do rejsu. Rozłączono ogniwa łańcucha kotwicznego tuż za stoperem, a odcinek do kluzu pokryto grubą warstwą smaru. Przygotowano do podniesienia wykonane wcześniej brezentowe ekrany mające upodobnić fregatę do okrętu desantowego komunistów.

Odkotwiczenie zaplanowano na 22:00, ale dowódca okrętu postanowił odczekać jeszcze kilkanaście minut, by Księżyc skrył się za chmurami<sup>23</sup>. Wówczas zdarzył się niemalże cud. Od strony Jingjiang ukazał się idący w dół rzeki, w pełni oświetlony mały statek pasażerki *Kiang Ling*<sup>24</sup>. Kerans postanowił wykorzystać okazję i śladem chińskiej

20. Przekazane chińskiej marynarce wojennej przez Stany Zjednoczone, a w toku działań wojennych zdobyte przez komunistów.

21. Lewoburtowego Boforsa kal. 40 mm w ogóle nie było na pokładzie od samego początku incydentu. Armatę zdano do przeglądu podczas pobytu w Hongkongu.

22. Między innymi Kerans wyznaczył bosmana Alferda White'a jako osobę, która miała przejąć dowodzenie w przypadku śmierci dowódcy oraz porucznika Hetta. Na fregacie było jeszcze dwóch oficerów, ale żaden z nich nie miał doświadczenia związanego z nawigacją i prowadzeniem okrętu (Fearnley był lekarzem, a Strain mechanikiem).

23. Tej nocy zachód Księżyca nastąpił miał dopiero o godzinie 00:18, choć w raporcie wpisano 23:15.

24. Pojemność 1458 BRT, długość 69,7 m, szerokość 12 m, zanurzenie 3m. Zbudowany w 1906 r. w stoczni Kawasaki jako japoński *Woo-Ling Maru*, w 1946 r. przekazany Chinom w ramach reparacji wojennych. Po ostrzelaniu nie został odbudowany. Według doniesień chińskiej prasy, na statku zginęło kilkuset ludzi, lecz faktyczna liczba ofiar to około 40 zabitych. Być może w najbliższej przyszłości sprawa *Kiang Ling* zostanie szczegółowej opisana w formie krótkiego suplementu do niniejszego artykułu.

### Niezwykłe przygody porucznika Geoffrey'a Westona

22 kwietnia, po przekazaniu dowodzenia komandorowi Keransowi, Geoffrey Weston opuścił okręt około 17:00 jako ostatni ewakuowany członek załogi. Niestety, ostatni pociąg do Szanghaju opuścił już Jingjiang. Porucznik znalazł się w lokalnym dowództwie nacjonalistów, skąd odebrał go pułkownik Dewar-Durie. Jeepem dojechali do stacji kolejowej gdzie stał jeszcze opóźniony pociąg do Nankinu, ostatni jaki w ogóle zaplanowano przed spodziewanym przerwaniem komunikacji. Weston wyruszył w podróż sam. Pułkownik poprosił jednego z kolejarzy by zwrócił uwagę na rannego porucznika. Pociąg nigdy nie dotarł do Nankinu, bo nacjonaści zniszczyli już główny dworzec. Weston był bardzo osłabiony i większą część podróży przespał. Gdy obudził się późną nocą pociąg stał, a wagon był pusty. Porucznik nie był zdolny do samodzielnego poruszania się, więc pozostało mu oczekiwanie, że ktoś go znajdzie. Faktycznie, z brytyjskiej ambasadą wyruszył major Cook, który po kilkugodzinnych poszukiwaniach znalazł porucznika w opuszczonym pociągu na stacji Hu Bing. Stan zdrowia Westona był naprawdę zły, więc natychmiast przewieziono go do szpitala uniwersyteckiego w Nankinie. Tam okazało się, że odłamek przebił płuco na wylot i uszkodził wątrobę. Lekarze stwierdzili, że operacja usunięcia szrapnela jest na tyle skomplikowana, że bezpieczniej będzie ją przeprowadzić w szanghajskiej klinice, po ustabilizowaniu stanu zdrowia porucznika. W związku z tym zarezerwowano mu miejsce w ostatnim samolocie odlatającym do Szanghaju 24 kwietnia o 16:00. Niestety, rankiem stan zdrowia Westona pogorszył się i nie był on zdolny do podróży. Tego samego dnia późnym popołudniem komuniści zajęli Nankin i wszelkie połączenia zostały przerwane. Komandor Donaldson zabrał ze szpitala mundur porucznika i Weston kontynuował hospitalizację jako pan Weston, obywatel brytyjski. Po trzech tygodniach, w czasie których usunięto odłamek i podreperowano zdrowie pacjenta, mógł on opuścić szpital. Od 12 maja Weston został czasowo przydzielony do nadal funkcjonującego ataszatu morskiego w Nankinie. Niemal natychmiast porucznik przedstawił komandorowi Donaldsonowi propozycję przedostania się na pokład fregaty żeglując w dół rzeki wraz z załogą jednego z dużych chińskich sampanów. Ze względu na ryzyko (obcokrajowcy nie mogli opuszczać Nankinu), a także na obawy o pogorszenie stanu zdrowia Westona (co byłoby dodatkowym kłopotem na fregacie) attache odmówił. Gdy 27 maja komuniści zdobyli Szanghaj wznowiono połączenia kolejowe. W następnym miesiącu częściowo zniesiono restrykcje dla obcokrajowców i 30 czerwca Weston zgodnie z rozkazem Donaldsona wyruszył do Szanghaju. Tam przeszedł szereg specjalistycznych badań i lekarze orzekli, że jego stan zdrowia jest dobry. Zależało mu by powrócić do swoich podwładnych uwięzionych na Jangcy. Nie wątpił, że Kerans ma wystarczające doświadczenie dowódcze, ale to on, a nie komandor znał okręt jak i jego załogę niemal jak własną kieszeń. Pomimo młodego wieku (27 lat), nie był żółtodziobem i miał już na swoim koncie Krzyż za Wybitną Służbę (Distinguished Service Cross) za udział w akcjach na Morzu Śródziemnym w 1944 roku. Nie bez trudu udało mu się zdobyć od lokalnej policji 24-godzinną przepustkę na opuszczenie Szanghaju. Rankiem 8 lipca dotarł pociągiem do Jingjiang, gdzie spotkał się z bardzo nieprzychylnym przyjęciem przez lokalnych przedstawicieli władz komunistycznych. Sytuacja była na tyle napięta, że ani Kerans, ani Weston nie podjęli się próby wyproszenia u komunistów zgody na dołączenie do załogi okrętu, a tym bardziej nie zaryzykowali „przemycenia” porucznika na pokład fregaty. Ostatecznie Weston został odesłany z powrotem do Szanghaju. Kerans nie omieszkiał obrócić wydarzeń na swoją korzyść i przesłał krytyczną notatkę do pułkownika Kanga, w której wyraził swoje oburzenie związane z całkowitym brakiem dobrej woli ze strony Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej. Weston opuścił Szanghaj skrycie na pokładzie sampanu krótko po brawurowej ucieczce HMS Amethyst. Stateczek został zatrzymany przez okręt nacjonalistów, utrzymujących blokadę morską ujścia Jangcy. Dowódca chińskiej jednostki początkowo nie chciał dać wiary niezwyklej opowieści Westona, ale ostatecznie zgodził się dostarczyć go na pokład najbliższego okrętu Jego Królewskiej Mości.

jednostki bezpiecznie przejść przez płycizny na odcinku, którego map nie było na fregacie. O 22:12 zwolniono łańcuch kotwiczny i nieoświetlony *Amethyst* rozpoczął marsz za swoim niczego nie świadomym przewodnikiem. Kilka mil dalej zauważono patrołowców komunistów stojący przy północnym

brzegu rzeki. *Kiang Ling* wzbudził też zainteresowanie posterunków obserwacyjnych ChALW, z których wystrzelono racie by zidentyfikować statek. Niestety, w blasku opadających rac dostrzeżono też fregatę, która niemal natychmiast została ostrzelana i trafiona w śródkręcie. Kerans wydał rozkaz

„Cała naprzód” i fregata szybko zwiększyła prędkość do 19 węzłów doganiając i mijając zaledwie o metry swojego dotychczasowego przewodnika, który wykonał nagły zwrot w lewo. Teraz to *Kiang Ling* omyłkowo stał się celem ostrzału komunistów, którzy po zorientowaniu się w sytuacji przerwali ogień. Fregata była już daleko poza zasięgiem chińskich armat.

Kerans obawiał się, że zaalarmowani komuniści zorganizują blokadę pod Jiangyin. Fregata dotarła tam godzinę po północy 31 lipca i została niecelnie ostrzelana jedynie przez kuter patrolowy oraz baterię przeciwlotniczą. Krótko przed trzecią nad ranem, gdy fregata znajdowała się zaledwie 40 mil morskich od ujścia rzeki, na jej drodze pojawiła się niewielka chińska dżonka rybacka. Zbyt późno zauważono niebezpieczeństwo, przez co zabrakło czasu na manewr antykolizyjny i *Amethyst* rozpoznał chińską jednostkę.

Dwie godziny później na drodze do wolności stały już tylko chińskie forte w ujścia Jangcy (Wusong i Baoshan). W tym miejscu należy wspomnieć, że po latach dzięki odtajnieniu dokumentów dowiedziano się, że na scenie incydentu pojawił się jeszcze jeden okręt, którego rolę dotychczas uważano za marginalną. To niszczyciel HMS *Concord* dowodzony przez komandora porucznika Nigela Rodney'a, wysłany – jak wcześniej sądzono – wyłącznie na powitanie fregaty i uzupełnienie jej paliwa. W rzeczywistości *Concord* zgodnie z otrzymanym rozkazem naruszył chińskie wody terytorialne i podszedł aż pod Wusong, gdzie w razie konieczności miał spełniać rolę przynęty i odciągnąć ogień fortów od uszkodzonej fregaty<sup>25</sup>.

O 05:12 radar *Concorda* wykrył *Amethyst* 7 mil morskich na zachód od czekającego niszczyciela. Trzydzieści minut później dostrzeżono fregatę w odległości 3 mil morskich. Pomimo obaw komandora Keransa nie zaobserwowano żadnej aktywności ze strony komunistów. Nie włączono potężnych reflektorów by poszukiwać uciekiniera, a armaty fortów milczały. Z *Amethysta* na *Concorda* nadano sygnał „Nigdy –

25. Fakt ten zatajono by nie zaognić stosunków z władzami tworzącej się Chińskiej Republiki Ludowej (ostatecznie jej utworzenie proklamowano dopiero w październiku 1949 r.). Jeszcze 31 lipca z *Concorda* na *Cossacka* zabrano dziennik nawigacyjny – jedyny dokument potwierdzający naruszenie chińskich wód terytorialnych. Co ciekawe, 6 października 1949 r. czasie konferencji prasowej w Hongkongu admirał Brind przez nieostrość wspominał o obecności *Concorda*, za co spotkała go repymenda ze strony rządu i przełożonych. Po odtajnieniu akt środowiska kombatanckiego podjęły próbę przekonania Admiralicji, by uznała udział *Concorda* w incydencie (chodziło głównie o nadanie oku z napisem YANGTZE 1949 do odznaczenia General Service Medal). Admiralicja uznała, że udziału niszczyciela nie można porównywać do kontaktu bojowego, jaki miały pozostałe okręty oraz łódź latająca i wniosek oddaliła.

powtarzam – nigdy żaden okręt nie był milej witany”, a zaraz po nim kolejny do dowódcy Sił Dalekowschodnich o treści „Dołączylem do floty na południe od Woo-Sung. Brak ofiar i uszkodzeń. Boże, chroń Króla”. Po 101 dniach izolacji załoga była wreszcie wolna.

Okręty wyszły poza chińskie wody terytorialne i – po nieudanej próbie zakotwiczenia – punktualnie w południe zacumowały burtą w burtę. Fregata pobrała 147 ton paliwa<sup>26</sup> oraz żywność, a na jej pokład na czas przejścia do Hongkongu zaokrętowano porucznika Trevora Granta oraz sygnalistę i telegrafistę z *Concorda*. O 20:00 rzuceno cumy i okręty skierowały się na otwarte morze. Tu czekał niszczyciel *Cossack* (okręt flagowy 6. flotylli niszczycieli), który przejął eskortowanie fregaty do Hongkongu.

Po powrocie do kraju wszyscy uczestnicy wydarzeń na Jangcy zostali owacyjnie przyjęci. 16 listopada 1949 roku odbyła się parada załóg i uroczysta audyencja u króla w pałacu Buckingham. Uczestnikom incydentu nadano liczne odznaczenia, w tym 3 Ordery za Wybitną Służbę (Kerans, Robertson i Cazalet).

\* \* \*

Jak incydent przedstawiała Komunistyczna Partia Chin? W wielkim uproszczeniu wyglądało to następująco. W trakcie kwietniowej ofensywy ChALW i uderzenia, jakie wyprowadzono z północnego brzegu Jangcy, marynarka wojenna reakcyjnego rządu narodowego została wsparta ogniem artylerii czterech brytyjskich okrętów, które bezprawnie weszły na wody wewnętrzne Chin. Jeden z okrętów został unieruchomiony nieopodal Jingjiang, a pozostałe

zmuszono do ucieczki. Brytyjski negocjator, oficer działający z polecenia dowódcy Floty Dalekowschodniej, stanowczo odrzucił możliwość przyznania się do napaści na wojska ChALW i uznania Wielkiej Brytanii winną śmierci 252 chińskich żołnierzy. W trakcie przedłużających się negocjacji fregata *HMS Amethyst* uciekła z miejsca postoju używając bezbronny statek *Kiang Ling* jako tarczy. Na strzały ostrzegawcze ze strony ChALW Brytyjczycy odpowiedzieli bezpośrednim ostrzałem pozycji wojsk chińskich. Następnie, zwiększając prędkość i taranując liczne dżonki, fregata przedarła się na otwarte morze.

Gdzie zatem leży prawda? Jak zwykle gdzieś pośrodku, a incydent na Jangcy w pewnym sensie wywołany był nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności, których tło stanowiła chińska wojna domowa.

\* \* \*

Co dalej działo się z głównym bohaterem opisywanej historii? Po powrocie do Wielkiej Brytanii okręt przeniesiono do rezerwy na czas remontu. W następnym roku fregatę przywrócono do służby i skierowano ponownie na Daleki Wschód, gdzie w latach 1951-1952 brała udział w wojnie koreańskiej w składzie grupy zabezpieczenia zachodniego wybrzeża. W maju 1951 roku osłaniała trawłowce oczyszczające tor wodny prowadzący do Chinnampoo, głównego portu przyjmującego zaopatrzenie dla wojsk walczących na lądzie. 22 października 1951 roku fregata ruszyła na ratunek pilotowi zestrzelonego myśliwca „Sea Fury” (nr VX728) z australijskiego lotniskowca *Sydney* (typ *Majestic*). Porucznik Knapstein zo-

stał podjęty w pobliżu rzeki Han przez łódź pokładową fregaty.

*HMS Amethyst* został wycofany ze służby w 1953 roku, ale trzy lata później czekało go jeszcze jedno i tym razem ostatnie zadanie. Okręt zagrał sam siebie w filmie wojennym „Yangtze Incident” (w Stanach Zjednoczonych wyświetlany pod tytułem „Battle Hell”). Na pokładzie fregaty nakręcono wszystkie sceny statyczne. Z uwagi na fakt, że siłownia okrętu była już trwale unieruchomiona, do scen w ruchu wykorzystano dublera w postaci fregaty *HMS Magpie*, a kadry nakręcono na rzece Orwel. Niestety, wiele scen zostało przekolorowanych, a kilka jest kompletną fikcją, co znacznie obniża wartość historyczną filmu.

Fregatę pocięto na złom w 1957 roku – roku premiery filmu o niej. ●

### Bibliografia (ważniejsze pozycje)

1. Murfett M.H., *Hostages on the Yangtze. Britain, China, and the Amethyst Crisis of 1949*, Annapolis 1991
2. Lucas Phillips C.E., *Escape of the Amethyst*, Londyn 1958
3. Farndale N., *Last Action Hero of the British Empire. Cdr John Kerans 1915-1985*, Londyn 2001
4. Scurrrell Ch., *HMS Amethyst and the Yangtze Incident of 1949, Pamphlet No 9, Plymouth Maritime Heritage*, Plymouth 2002
5. Kubiak K., *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej*, KiW, Warszawa 2007
6. Mikiel M., *Incydent na rzece Jangcy*, Miniatury morskie, wydawnictwo VIK 2008
7. Raporty komandorów Hodgesa, Keransa, Robertsona oraz kapitana Jeffersona.

26. Przed rozpoczęciem tankowania w zbiornikach *Amethysta* było zaledwie 7 ton paliwa.

*Amethyst* w drodze powrotnej do ojczyzny przechodzi 13 października Kanał Sueski.

Fot. zbiory Marcin Mikiel







# Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

*Ranger* sfotografowany w zatoce Chesapeake w dniu 22 lipca 1957 roku na kilka dni przed wejściem do służby. Okręt ten był pierwszym lotniskowcem, w którego projekcie od początku zastosowano skośny pokład do lądowania.

Fot. zbiory Artur D. Baker III

## Charakterystyka okrętów

### Kadłub, obrona bierna i wyposażenie

Koncepcyjnie jednostki typu *Forrestal* stanowiły pomniejszoną wersję niezbudowanych „superlotniskowców” typu *United States*. Okręty miały kadłuby o charakterystycznie pochylonych dziobnicach i obudowanym dziobie oraz pawężowe rufy, które na drugiej parze jednostek zostały również obudowane. Ich długość na linii wodnej przy zanurzeniu standardowym wynosiła 301,75 m. Maksymalne długości kadłubów wynosiły: dla *Forrestal* – 316,69 m, *Saratoga* – 318,52 m, a *Ranger* i *Independence* – 319,13 m<sup>1</sup>. Szerokość okrętów wynosiła 39,42 m na linii wodnej oraz 76,18 m na poziomie pokładu hangarowego, w miejscu usytuowania galerii pokładu lotniczego. Galerie te znajdowały się na wysokości 12,19 m powyżej linii wodnej, przy czym minimalna wysokość wolnej burty okrętów wynosiła 6,63 m. Konstrukcyjne linie wodne lotniskowców zostały zaprojektowane w odległości 10,31 m od ich płaszczyzny podstawowej. Wysokość kadłubów okrętów wynosiła 29,67 m, co dzięki wolnej burcie na dziobie sięgającej 18,75 m (ponad 6,2% długości na K LW) zapewniało suchą że-

glugę (brak rozbryzgów w dziobowej części pokładu lotniczego) praktycznie w każdych warunkach pogodowych. Dodatkowo, dla stabilizacji kołysań bocznych lotniskowce typu *Forrestal* otrzymały stępki przeciwperechylowe usytuowane na obłach śródkręcia lewej i prawej burty pomiędzy wręgami Nr 89 i Nr 167. Współczynnik pełnotliwości kadłubów okrętów wynosił 0,601, a pełnotliwości owręża 0,978. Zgodnie z założeniami projektowymi wyporność standardowa lotniskowców została założona na 59 900 ton. Projektowa wyporność maksymalna *Forrestal* wynosiła 75 870 ton, a wyporność przy zanurzeniu 10,29 m – 76 614 ton.

Kadłuby lotniskowców typu *Forrestal* posiadały cztery pokłady ciągłe, przy czym pokład główny stanowił jednocześnie pokładem hangaru. Poniżej pokładu czwartego zaprojektowano dwa pokłady nieciągłe w rejonie śródkręcia – pokłady pierwszej i drugiej platformy. Ponad pokładem głównym w częściach dziobowych okrętów zlokalizowano z kolei dodatkowe dwa półpokłady, które we wnętrzach sponsonów podpierających pokład lotniczy przechodziły w platformy. Najwyższym był pokład lot-

niczy, pod którym na całej jego powierzchni usytuowano pokład galeryjny. Łącznie z pokładami nadbudówki wyspowej dawało to 18 poziomów ponad płaszczyzną podstawową okrętów. Jednostki otrzymały na całej długości podwójne dno, które rozciągało się pomiędzy drugimi grodziami wzdłużnymi lewej i prawej burty. Odstęp wręgowy, łącznie 250 wręgów oraz 9 wręgów (A-J) nawisu dziobnicy przed pionem dziobowym, na których oparto kadłuby wynosił 1,22 m. Części rufowe kadłubów lotniskowców typu *Forrestal* zostały podparte w osiach symetrii krótkimi skegami rozciągającymi się od wręgu Nr 190 do wręgu Nr 218½. W częściach dziobowych okrętów i rufowych ponad skegami zastosowano wręgi pośrednie. Jednostki podzielono na 20 przedziałów wodoszczelnych zawierając łącznie ponad 2 tys. pomieszczeń, z czego ponad 1,2 tys. było wodoszczelnych. Łączna masa kadłuba *Forrestal* wynosiła 39 828 ton, a masa jego wyposażenia 7756 ton.

Ochronę bierną lotniskowców typu *Forrestal* stanowił układ czterech pokładów

1. Wg *Jane's Fighting Ships*. Niektóre roczniki podają długość całkowitą 316,69 m dla pierwszych trzech okrętów typu, i 318,97 m dla *Independence*.

pancernych oraz system wzdłużnych grodzi przeciwtorpedowych. Chronionymi były pokłady: lotniczy, który miał grubość 45 mm, galeryjny o grubości 25 mm, główny (hangarowy) mający grubość 38 mm i takiej samej grubości pokład trzeci poniżej. Duża szerokość kadłubów jednostek, umożliwiła zastosowanie na nich systemu obrony przeciwtorpedowej podobnego do stosowanego wcześniej na amerykańskich okrętach liniowych, a zastosowanego po raz pierwszy jeszcze na pancernikach projektu 1916, tj. dreadnotach typu *Tennessee*. Opierał się on na kilku niewielkiej grubości, dzięki czemu elastycznych, grodziach wzdłużnych rozdzielających przyburtowe przestrzenie kadłubów na kilka przedziałów. Zewnętrzne z nich zawsze pozostawały puste, a środkowe mogły być wypełniane cieczą absorbującą energię ew. wybuchu. Lotniskowce typu *Forrestal* otrzymały więc na całej niemal długości kadłubów układ wzdłużnych grodzi przeciwtorpedowych. Pierwsze z tych grodzi wznosiły się od wewnętrznej krawędzi obła do pokładu powyżej głównego /hangarowego, a następne dwie od dna do pokładu poniżej niego. Czwarta z grodzi, która była pancerną o grubości 76 mm sięgała od dna do pokładu lotniczego. Ostatnia, piąta gródź wznosiła się od dna do wysokości pokładu trzeciego. Przestrzenie pomiędzy grodziami mogły być wypełniane paliwem, stanowiąc dodatkowe zbiorniki zapasowe, albo wodą balastową lub mogły pozostawać puste. Taki naprzemienny układ pełnych i pustych przestrzeni pozwalał osłabiać falę uderzeniową ewentualnego wybuchu torpedy, absorbując jego energię oraz wychwytywać powstałe w wyniku eksplozji jej główicy odłamki i szczątki rozrywanych elementów kadłuba.

Wypożyczenie kotwiczne lotniskowców typu *Forrestal* stanowiły po dwie kotwice o masie 30,5 tony, obsługiwane przez dwa kabestany kotwiczne usytuowane w przedniej części górnego półpokładu dziobowego. Każdy z ich łańcuchów kotwicznych składał się z 1128 ogniów, z których każde miało masę 163 kg. Łańcuchy były składowane w dwóch, walcowych komorach łańcuchowych o średnicach po ~2,61 m. Ich konstrukcje posadowione na fundamentach ustawionych na dnie podwójnym wznosiły się do pokładu głównego, a osie symetrii znajdowały się na odstępach wręgowych: 10½ i 13½.

Lotniskowce typu *Forrestal* otrzymały bogaty zestaw łodzi ratunkowych i roboczych, które dla *Saratoga* stanowiło: pięć łodzi uniwersalnych o długości 15,24 m i pojemności 150 osób każda, cztery łodzie pasażerskie o długości 12,19 m i pojemności po 43 osoby, z których jedna była admi-

rałską, trzy motorówki o długości 12,19 m i pojemności po 75 osoby oraz dwa motorowe welboty o długości 7,93 m i pojemności po 22 osoby. Duże łodzie były przechowywane w trzeciej (rufowej) części hangaru, a ich wodowania po wystawieniu na podnośnik lotniczy Nr 4 dokonywano za pomocą dźwigu (wykorzystywanego także do obsługi samolotów i śmigłowców), którego dopuszczalne obciążenie robocze wynosiło 22,7 Tony. Welboty zostały podwieszone na platformach usytuowanych na obydwu burtach w rufowych częściach kadłuba, na żurawikach służących także do ich wodowania. Wzdłuż kadłuba okrętu rozmieszczone były wytyki o długościach po 9,14 m, które umożliwiały komunikację ze zwodowanymi łodziami. Środki ratunkowe okrętu uzupełniały 204 pneumatyczne tratwy 25-osobowe usytuowane wokół galerii otaczającej pokład lotniczy. Łącznie, jednostka dysponowała miejscami w środkach ratunkowych dla 5,1 tys. osób.

#### Rozplanowanie pokładów i nadbudówki<sup>2</sup>

Największym spośród pokładów wewnętrznych jednostek typu *Forrestal* był usytuowany bezpośrednio pod pokładem lotniczym pokład galeryjny. Jego powierzchnię rozdzielono dwoma równoległymi do siebie pasażami biegnącymi przez znaczną jego długość – od wręgu Nr 49 na dziobie do wręgu Nr 207 w części rufowej okrętu. W skrajnym, dziobowym przedziale pokładu galeryjnego usytuowane zostało rezerwowe stanowisko dowodzenia, za którym zlokalizowano przedziały załogowe z kubrykami, mesami i pomieszczeniami sanitarnymi. Następny, usytuowany w kolejnej strefie odporności ogniowej, kompleks stanowiły przedziały pomieszczeń oficerskich, w które wkomponowane zostały pomieszczenia łączności z radiokabiną i kabiną dekryptażu, dwa pomieszczenia gotowości lotników oraz warsztat elektroniczny. W części przedniej pokładu galeryjnego znajdowały się również pasażerze dziobowych lotniczych katapult startowych oraz pomieszczenia urządzeń je zasilających: akumulatorów pary i napędów powrotnych wózków, napędu deflektorów podmuchu, pompownię, a także kabiny sterowania i obsługi katapult. Następny kompleks pomieszczeń funkcjonalnych pokładu galeryjnego stanowiły pomieszczenia sztabowe oraz dowodzenia okrętu włącznie z kabinami dowódców, ich biurami, kambuzami, mesami i pentrami. Dalej usytuowano min. centrale dowodzenia, radiolokacji, wykrywania i śledzenia, biuro meteorologiczne, kontroli ruchu nawodnego i powietrznego, biura planowania lotów, uderzeń powietrznych, interpre-

tacji fotograficznej, radionadajników, kolejne pomieszczenie gotowości lotników, a także kabiny oficerskie oraz kubryki podoficerskie i załogowe z pomieszczeniami sanitarnymi. W lewoburtowej części pokładu galeryjnego na śródkręciu znajdowały się pasażerze oraz pomieszczenia urządzeń obsługi katapult pokładu skośnego. Dalszą część pokładu galeryjnego zajmowały biura dywizjonów lotniczych, kolejne pomieszczenia gotowości oraz przedzielone strefą odporności ogniowej pomieszczenia załogowe i podoficerskie. Dalej w kierunku rufy zostały usytuowane pomieszczenia mechanizmów i napędu aerofiniszermów włącznie z warsztatem i biurem ich obsługi oraz warsztat lotniczego wyposażenia spadochronowego. Część rufową pokładu galeryjnego zajmowały kubryki załogowe z sanitariatami, a także sale szkoleniowe.

Poniżej pokładu galeryjnego znajdował się górny półpokład (drugi), w której części dziobowej usytuowano pomieszczenie obsługi cumowniczej i kotwicznej. Zamontowano w nim cztery kabestany linowe oraz dwa kotwiczne, siedem pólów cumowniczych oraz bębny linowe i zespoły zbloczy kierunkowych. Na jego burtach znajdowało się sześć kluz, a dwie kolejne służyły do obsługi lin z dziobu. Za przedziałem cumowniczym zlokalizowano kabiny oficerskie i pomieszczenie warsztatu wyposażenia lotniczego, za którymi kończyła się dziobowa strefa odporności ogniowej, a dalej kubryki podoficerskie i załogowe wraz z węzłami sanitarnymi. W części tego pokładu usytuowanej w lewoburtowym sponsonie oprócz kubryków załogowych znajdowały się magazyny samolotowych zaczepów uzbrojenia, warsztat telewizyjny, biura dowódcy szkolenia, informacji publicznej, oficera prawnego i żandarmerii okrętowej. Rufową część pokładu zajmował magazyn zaopatrzenia, a w prawoburtowym sponsonie znajdowało się min. biuro działu mechanicznego, warsztat kontroli uszkodzeń oraz zespół warsztatów naprawczych wyposażenia lotniczego. Centralną część pokładu od wręgu Nr 74 do wręgu Nr 233 zajmowała wolna przestrzeń hangaru.

W dziobowej części półpokładu dolnego zlokalizowano magazyn bosmański, za którym znajdowały się kubryki załogi, biuro działu pokładowego oraz zastępcy dowódcy ds. okrętowych. We wnętrzach tych pomieszczeń usytuowano napędy znajdującej się wyżej pary przednich kabestanów, a dalej przedział napędów kabestanów tylnych oraz hamulce kabestanów kotwicznych. Za nim znajdował się kompleks kubryków załogo-

2. Na podstawie planu ogólnego lotniskowca *Saratoga*.



Fotografia *Ranger* wykonana w dniu 9 lipca 1957 roku w Hampton Roads. Doskonale widoczny potężny sponson podpierający lewoburtową krawędź pokładu skośnego oraz odmienny, zamknięty kształt rufy będący wyróżnikiem drugiej pary lotniskowców typu *Forrestal*. Fot. zbiory Artur D. Baker III

wych z pomieszczeniami sanitarnymi. Następne pomieszczenia zajmowały min.: trzy warsztaty naprawcze wyposażenia lotniczego, pomieszczenie lotniczej kontroli antykorozyjnej, magazyn butli z tlenem i azotem, pomieszczenie testów wyposażenia oraz magazyn wyposażenia pomocniczego. Centralną część, podobnie jak na pokładzie wyżej zajmowała wolna przestrzeń hangaru, za którą znajdowały się wolne przestrzenie warsztatów remontowych odrzutowych silników lotniczych oraz lotniczych systemów pneumatycznych i hydraulicznych. W części drugiego półpokładu usytuowanej w lewoburtowym sponsonie oprócz kubryków załogowych znajdowały się magazyny samolotowych zaczepów uzbrojenia, pomieszczenie lotniczej kontroli antykorozyjnej, biura dywizjonów lotniczych oraz warsztat rurarski. W prawoburtowym sponsonie znajdowała się min. poczta okrętowa, warsztat ciesielski, magazyn cieczy palnych, a także biura działów: bezpieczeństwa okrętu, bieżącej obsługi samolotów, obsługi hangaru i piechoty morskiej.

Skrajny, dziobowy przedział pokładu głównego zajmował magazyn bosmański za którym usytuowano magazyny butli gazów palnych oraz CO<sub>2</sub>, a dalej przedział napędów kabestanów kotwicznych. Za nim zlokalizowano biuro zaopatrzenia i produkcji wyposażenia lotniczego, dalej kompleks warsztatów lotniczych z narzędziownią, warsztatem elektrooptycznym, elektrycz-

nym, uzbrojenia artyleryjskiego samolotów oraz wyposażenia lądowania samolotów z jego biurem. Przestrzeń ta stanowiła dziobową strefę odporności ogniowej. Centralną część pokładu głównego od wręgu Nr 59 do wręgu Nr 235 zajmował pokład hangaru. W jego lewoburtowej, przedniej części zlokalizowano pomieszczenia sprzężarek oraz napełniania i magazynowania butli z tlenem i azotem. Pomiędzy lewą ścianą hangaru, a prawą burtą na śródkręciu zlokalizowano szereg pomieszczeń, wśród w kierunku rufy były: biura działów, pomieszczenia szkoleniowe dywizjonów lotniczych, magazynki, schronienia dla załogi oraz stanowiska tankowania samolotów. W lewoburtowej części rufowej zlokalizowano pomieszczenia wytwornic, sprzężarek oraz napełniania i magazynowania butli z tlenem i azotem, laboratorium analiz oleju lotniczego oraz warsztaty naprawcze katapultowanych foteli samolotowych, wyposażenia tlenowego oraz maszyn pisarskich. Przestrzeń hangaru zamykały od strony rufy pomieszczenia warsztatów remontowych odrzutowych silników lotniczych oraz lotniczych systemów pneumatycznych i hydraulicznych. W pomieszczeniach pomiędzy prawą burtą, a prawą ścianą hangaru zlokalizowano min. warsztaty naprawcze: spalinowych silników tłokowych, ogumienia i podwozi samolotów, wózków widłowych, laboratorium kontrolne i testów nieniszczących, mieszalnię farb, ciemnię, magazyny uzbrojenia cwi-

czebnego i chłodziw ciekłych, a także biura pokładowe, koordynatora obrony przeciwawaryjnej, dowódcy obrony przeciwpożarowej oraz rejestracji i kontroli zainstalowania uzbrojenia lotniczego. Na wysokości tylnych kanałów wylotowych spalin zlokalizowane zostały dwa pomieszczenia spalarek śmieci, a dalej w kierunku dziobu min. biura działów okrętowych, stacja tankowania samolotów oraz warsztat akumulatorów wózków widłowych. W skrajnych rufowych, odkrytych (na *Forrestal* i *Saratoga*) częściach pokładów głównych zlokalizowano urządzenia cumownicze (po dwie wciągarki, polery i przewłoki), a dalej na każdej z burt po jednym kabestanie, dwa polery i trzy przewłoki. Wzdłuż burt śródkręcia rozmieszczone było po 5 zestawów polerów i przewłok (5 na prawej i 3 na lewej burcie) oraz po dwa stanowiska bunkrowania w morzu, a także skrzynki przyłączeniowe zasilania elektrycznego z lądu. W dziobowych częściach pokładów głównych na prawych burtach zlokalizowano główne trapy wejściowe do pomieszczeń wewnętrznych okrętów.

Pierwszym z przedziałów usytuowanego poniżej pokładu drugiego był skrajnik dziobowy, za którym znajdował się magazyn ogólnokrętowy z wkomponowanymi w jego przestrzeń walcowymi konstrukcjami komór łańcuchowych. Dalej znajdował się kompleks pomieszczeń załogowych i podoficerskich z kubrykami, po-

mieszczaniami sanitarnymi, czterema mesami, głównym kambuzem załogowym Nr 1, zmywalnią naczyń i piekarnią Nr 1. W przednią część tego kompleksu wkomponowano przestrzeń dziobowego pomieszczenia wysokoprężnego generatora awaryjnego i portowego. Ponieważ mesy załogowe pełniły także funkcję pomieszczeń, w których montowano w całość elementy uzbrojenia, przechodzące przez nie szyby podnośników uzbrojenia były wyposażone w drzwi umożliwiające ich transport. Na lewej burcie kompleksu załogowego znajdował się kubryk podoficerów piechoty morskiej, za którym zlokalizowano biura działów zaopatrzenia oraz uzbrojenia. Dalej usytuowano pomieszczenie obsługi i pasaż transportowy uzbrojenia, magazyn ogólnokrętowy, biuro działu wykonawczego, maszynownia usytuowanej wyżej kabestanu oraz laboratorium badawcze oleju i wody. Zespół przedziałów następnej strefy ogniowej stanowiły usytuowane przy burtach maszynownie podnośników lotniczych Nr 1 i Nr 2 oraz okrętowy kompleks medyczny. W rejonie tym zlokalizowane były także biura działów zaopatrzenia, mechanicznego, remontowego oraz bezpieczeństwa. Kolejny zespół pomieszczeń stanowiły min. biura działu wykonawczego (administracyjne i osobowe włącznie z archiwum akt personalnych), dywizjonów lotniczych, okrętowego radcy prawnego, a także dwa pomieszczenia gotowości lotników. W kompleks ten wkomponowano także wolną przestrzeń pomieszczenia drugiego wysokoprężnego generatora awaryjnego i portowego, a także klatkę ze schodami ruchomymi kończącymi się na poziomie pokładu galeryjnego. Następny zespół stanowiły pomieszczenia oficerskie z kabinami, mesami, kambuzem, pentrą i zmywalnią naczyń, pomieszczeniem wypoczynku. Znajdowały się tutaj także kabiny i biura pierwszego zastępcy dowódcy okrętu oraz dowódców działów wykonawczego i mechanicznego. Przy prawej burcie zlokalizowano maszynownię podnośnika lotniczego Nr 3 oraz usytuowanego powyżej kabestanu, a także warsztat naprawy napędów. Następny zespół pomieszczeń stanowiły cztery mesy załogowe wykorzystywane także do montażu uzbrojenia, pomieszczenie wypoczynkowe oraz dwa dywizjonowe pomieszczenia gotowości lotników. Tutaj miały też początek drugie schody ruchome, których klatka kończyła się na poziomie pokładu galeryjnego. Na lewej burcie zlokalizowano także biura obsługi samolotów, a na burcie prawej maszynownię usytuowanego powyżej kabestanu i magazyn butli z azotem. W następnej strefie ogniowej znajdowały się mesy załogowe z kam-

buzem załogowym Nr 2, przygotowalnią warzyw i piekarnią Nr 2 oraz biblioteka, a także na lewej burcie biura działów wykonawczego i śledczego. Na burcie prawej znajdowała się maszynownia podnośnika lotniczego Nr 4 oraz kubryk załogowy. Rufową część pokładu drugiego zajmowały pomieszczenia załogowe, z wieloosobowymi kubrykami, pomieszczeniami sanitarnymi i socjalnymi. W przypawieżowych pomieszczeniach skrajnika rufowego znajdowały się min. awaryjne stanowiska sterowe maszyn lewo- i prawoburtowej, warsztat naprawy podnośników uzbrojenia, a przy burtach maszynownie kabestanów usytuowanych na pokładzie wyższym. Pokład drugi był podzielony na 9 stref odporności ogniowej.

*Saratoga* w dniu 4 czerwca 1956 roku u wejścia do Nowego Jorku na fotografii doskonale ilustrującej dla czego niefortunne usytuowanie lewoburtowego podnośnika lotniczego w przedniej części pokładu skośnego uniemożliwiało praktycznie jego wykorzystanie podczas prowadzenia operacji lotniczych.

Fot. zbiory Artur D. Baker III







Lotniskowce typu *Forrestal* otrzymały zamknięte dzioby o wysokiej wolnej burcie, których kształt zapewniał suchą żeglugę praktycznie w każdych warunkach pogodowych. Tutaj *Independence* na fotografii wykonanej w New York Naval Shipyard w dniu 2 marca 1959 roku. Zaokrąglone kształty sponsonów przednich stanowisk artylerii uniwersalnej były doskonale widocznym wyróżnikiem tego okrętu. Fot. zbiory Artur D. Baker III

tatem naprawczym sprzętu fotograficznego. Za nimi znalazły się pomieszczenia chorążych z kabinami, mesą i kubrykiem. Następny zespół przedziałów stanowiły warsztaty działu maszynowego: mechaniczny z narzędziownią, elektryczny, automatyki procesu spalania, kuźnia, a także biuro działu remontów mechanicznych. W rejonie tym zlokalizowano także pomieszczenie awaryjnego i portowego spalinowego zespołu prądotwórczego Nr 2. Dalej znajdowały się kabiny oficerskie, a w pomieszczeniach przyburtowych magazyny: zaopatrzenia lotniczego, podoficerski i dentystyczny. Kolejny kompleks stanowiła pralnia okrętowa z suszarnią, pomieszczeniem przyjmowania odzieży, magazynkiem pralniczym, warsztatem krawieckim, a także magazyny zaopatrzenia oraz maszynownia klimatyzacji, a na prawej burcie maszynownia podnośnika lotniczego Nr 3. Dalej znajdowały się następne były kubryki załogowe oraz zespół pomieszczeń podoficerskich z kambuzem, pentrą, mesą, zmywalnią naczyń, pomieszczeniem do odpoczynku, kubrykami i sanitariatami. Oprócz magazynów zaopatrzenia, uzbrojenia, butli azotu i sprężarki, na lewej burcie tej strefy zlokalizowano także areoszt okrętowy z czterema celami. Następny zespół pomieszczeń stanowiły kubryki załogowe z sanitariatami, za którymi usytuowano magazyny prowiantu suchego oraz wkomponowane w ich przestrzeń pomieszczenie agregatu awaryjnego Nr 3. Na prawej burcie zlokalizowano maszynownię pod-

nośnika lotniczego Nr 4. Dalej w kierunku rufy znajdowały się kubryki i sanitariaty załogowe, magazyny ogólnookrętowe oraz magazyn maszynowy (rury, zawory i części zamienne), a także dwa pomieszczenia siłowych zespołów zasilających usytuowane poniżej maszyny sterowe. Pokład trzeci był podzielony na 9 stref odporności ogniowej.

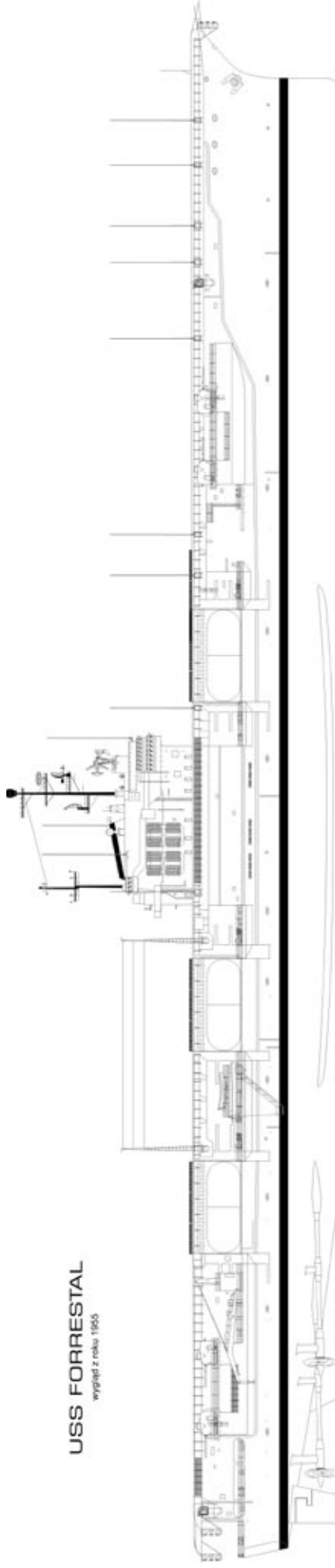
W dziobowej części pokładu czwartego poza skrajnikiem znajdował się magazyn ogólnookrętowy z wkomponowanymi w jego przestrzeń walcowymi konstrukcjami komór łańcuchowych. Dalej znajdowały się chłodnie prowiantowe oraz dwa magazyny prowiantu suchego. Przedziały kolejnej strefy odporności ogniowej zajmowały magazyny uniwersalne, w których kompleksie usytuowano magazyn głowic rakietowych. W kolejnym kompleksie znajdował się usytuowano następny magazyn uniwersalny, obok którego na prawej burcie zlokalizowano pomieszczenie żyrokompasu, za którym zlokalizowano biura kontroli zapasów okrętowych. Dalej znajdowały się przedziały kanałów wylotowych kotłów, w które wkomponowano min. pomieszczenia tablic rozdzielczych każdej z siłowni, biuro działu maszynowego, warsztat kotłowy, magazyny maszynowe, maszynownię klimatyzacji, a także magazyn uzbrojenia lotniczego w ostatnim z tych przedziałów. Za przedziałami kanałów spalin usytuowano kolejne magazyny uniwersalne, przed którymi na lewej burcie zlokalizowano pomieszczenie drugiego żyrokompasu. Kolejne zespoły

pomieszczeń zawierał różnego przeznaczenia magazyny: uniwersalne, zaopatrzenia, części zamiennych, wyposażenia lotniczego, boi hydrolokacyjnych, medyczne, obrony przeciwdroczymicznej i ubiorów specjalnych oraz wyposażenia pododdziału piechoty morskiej. W przestrzeń magazynów wkomponowane zostało pomieszczenie agregatu awaryjnego Nr 3, a w części rufowej dwa pomieszczenia maszyn sterowych. Pokład czwarty był podzielony również na 9 stref odporności ogniowej.

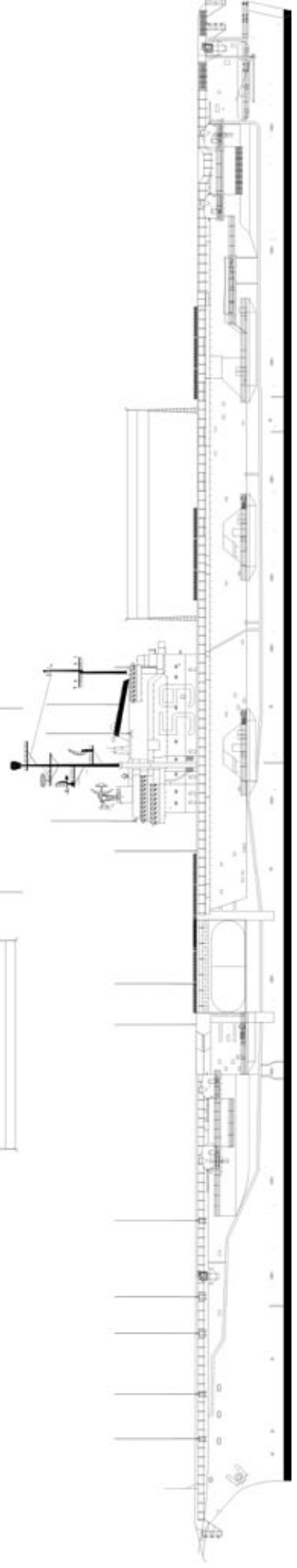
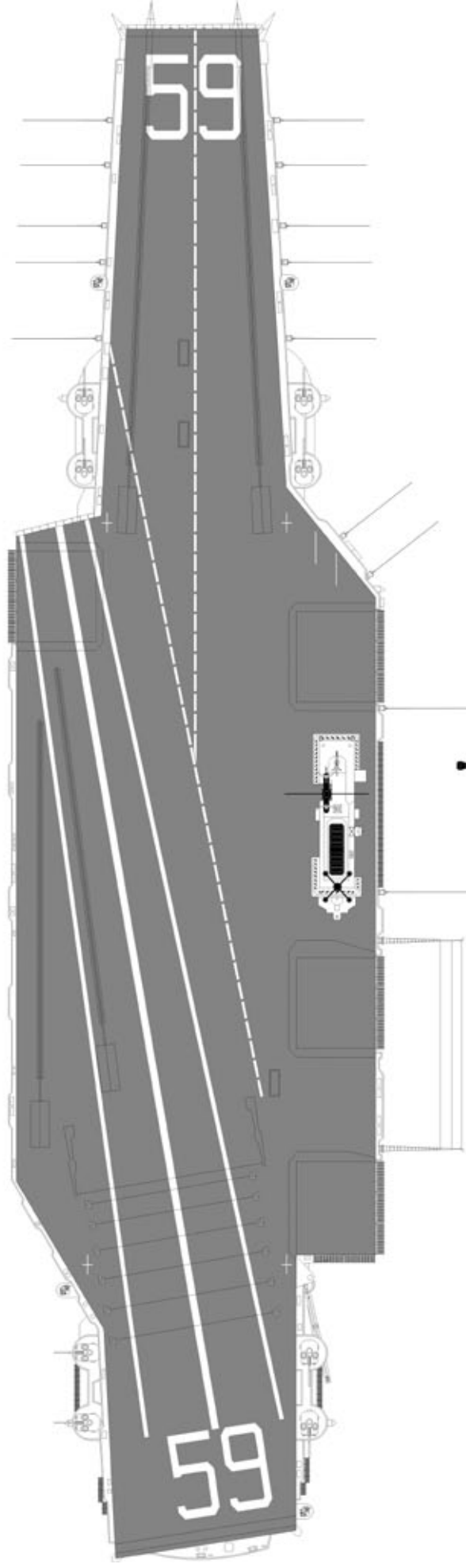
Część dziobowa pierwszej platformy zawierała wysoki zbiornik balastowy, za którym znajdowały się walcowe konstrukcje komór łańcuchowych, a dalej magazyn cieczy palnych oraz maszynownię klimatyzacji i usytuowanych wyżej chłodni prowiantowych. Za nimi, aż do przedniej grodzi przedziałów siłowni znajdowały się magazyny uniwersalne. Poza pomieszczeniami siłowni znajdował się magazyn artyleryjski, chłodzone magazyny prowiantowe i magazyn prowiantu suchego, a dalej magazyn uzbrojenia lotniczego. Pierwsza platforma była podzielona na 9 stref odporności ogniowej. W przedniej części drugiej platformy usytuowano, podobnie jak wyżej zbiornik szczytowy i komory łańcuchowe. Dalej znajdowały się zbiorniki paliwa diesla, za którymi do przedziałów siłowni zlokalizowano magazyny prowiantu suchego i uniwersalne. Za pomieszczeniami siłowni znajdował się kolejny magazyn uniwersalny, za którym zlokalizowano ma-

# USS FORRESTAL

wygląd z roku 1955



Rys. Tomasz Grotnik





*Forrestal* w burtowym ujęciu na innej z fotografii wykonanych 29 września 1955 roku. Widoczne otwory umożliwiające przemieszczanie samolotów pomiędzy przednią częścią hangaru a obsługującymi ją dziobowymi podnośnikami lotniczymi.  
Fot. zbiory Artur D. Baker III

gazyny amunicji lotniczej oraz broni ręcznej załogi okrętu i pododdziału piechoty morskiej. Kolejne przedziały w kierunku rufy jednostki zajmowały maszynownie klimatyzacji i zlokalizowanych wyżej magazynów chłodzonych, a także pompownie. Na poziomie dna wewnętrznego, w dziobowej części lotniskowca zostały usytuowane trzy pompownie oraz magazyn wyposażenia lotniczego, a dalej osłonięte zbiorniki paliwa lotniczego. W części rufowej na poziomie dna wewnętrznego zlokalizowano min. rufowy zespół zbiorników paliwa lotniczego oraz pompownię wody pitnej, maszynownię klimatyzacji, kolejną pompownię i magazyny: materiałów izolacyjnych, uzbrojenia lotniczego oraz broni ręcznej. Druga platforma była podzielona na 8 stref odporności ogniowej.

Lotniskowce typu *Forrestal* otrzymały charakterystyczne dla okrętów tej klasy nadbudówki wyspowe. Zostały one zlokalizowane na śródkręciach pomiędzy wręgami Nr 114 i 141, przy prawych krawędziach pokładów lotniczych tak, że ich osie symetrii znajdowały się w odległości 28,85 m od osi symetrii pokładów lotniczych, a konstrukcje wystawały poza obrysy kadłubów. Nadbudówki miały po siedem kondygnacji, a ich bryły o planie 34,14 m na 7,46 m wznosiły się na wysokość 14,33 m ponad pokłady lotnicze i 46,33 m ponad płaszczyznę podstawowe kadłubów. Dzięki stosunkowo dużej objętości oprócz pomieszczeń związanych z tradycyjną funkcją kierowania

i dowodzenia okrętem w nadbudówkach znalazły się centrale bojowe i kontroli lotów oraz stanowiska naprowadzania myśliwców. W bryły nadbudówek zostały wkomponowane pojedyncze kominy, którymi poprowadzono parami (siłownie Nr 1 i Nr 4 oraz Nr 2 i Nr 3) kanały odprowadzające gazy spalinowe ze wszystkich kotłów. Kominy okrętów przykryte były niewielkimi, skośnymi kapami pochylonymi ku rufie. Miejsce usytuowania nadbudówek oraz kształt kominów lotniskowców typu *Forrestal* pozwalały na zminimalizowanie zadymiania ich pokładów lotniczych. Dodatkowo, w bryły nadbudówek wyspowych wkomponowane zostały także kanały dolotowe powietrza do kotłów, których wloty w postaci ośmiu prostokątnych otworów o wymiarach 1,98 m na 3,05 m usytuowano na prawych ich ścianach.

Na poziomach pokładów lotniczych nadbudówek wyspowych zlokalizowane zostały centrale obsługi samolotów oraz pomieszczenia załogi służbowej, a w tylnych ich częściach pomieszczenia wypadkowej drużyny ratowniczo-reмонтowej. Kolejne poziomy zajmowały począwszy od dziobu pomieszczenie lotniczego wyposażenia nawigacyjnego, pomieszczenia stacji radiolokacyjnych Nr 3 i Nr 4, a za kanałami spalin pomieszczenie stacji radiolokacyjnych Nr 6 oraz pomieszczenie wentylatorów powietrza Nr 2. Na następnych poziomach zlokalizowano pomieszczenie stacji radiolokacyjnych Nr 1, sztabową kabinę morską

z sanitariatem, a z tyłu pomieszczenie stacji radiolokacyjnych Nr 5. Trzecie poziomy nadbudówek zajmowały: flagowe pomosty dowodzenia, kabiny morskie: szefa sztabu oraz oficerów nawigacyjnego i operacyjnego z sanitariatami, a za kanałami spalin rufowe stanowiska obrony powietrznej. Na kolejnych poziomach zlokalizowano pomosty nawigacyjne, kabiny: nawigacyjne, planowania nawigacyjnego i morskie dowódców okrętu, rezerwowe stanowiska dowodzenia na prawych burtach oraz rezerwowe stanowiska kontroli lotów na burtach lewych. Następne poziomy nadbudówek zajmowały licząc od dziobu: przednie stanowiska obserwacji nawodnej, kabiny łączności UHF Nr 1, toalety oraz magazynki sygnalizacyjne. W rufowych częściach tych pokładów umiejscowiono główne stanowiska kontroli lotów. Na najwyższych poziomach nadbudówek wyspowych usytuowano pomieszczenia stacji radiolokacyjnych Nr 2.

W centralnych częściach nadbudówek wyspowych lotniskowców typu *Forrestal* usytuowano masywne maszty kolumnowe o wysokości 39,93 m, będące wspornikami dla anten stacji radiolokacyjnych oraz radiokomunikacyjnych. Dwie pierwsze jednostki typu w tylnej części nadbudówek zostały wyposażone także w drugie maszty kolumnowe, które w początkowym okresie służby były jednymi z wyróżników tych

3. Moce urządzeń napędowych podano w angielskich koniach parowych, zgodnie z formułą przeliczeniową 1 HP = 1,0139 KM

okrętów. Maszty były składane dla ułatwienia prowadzenia operacji lotniczych, a także umożliwienia przechodzenia okrętom pod mostem Brooklińskim w Nowym Jorku, co było jednym z głównych wymagań projektowych ówczesnych okrętów amerykańskich.

### Siłownie i właściwości nautyczne

Ze względu na to, że budowa *Forrestal* odbywała się pod presją czasu i istniała obawa o brak materiałów niezbędnych do wykonania urządzeń energetycznych pracujących w parowym obiegu cieplnym o wyższych parametrach, obiegi turboparowe jego siłowni zostały zaprojektowane na parametrach charakterystycznych dla okresu II wojny światowej, tj. pary przegrzanej o ciśnieniu 42 kG/cm<sup>2</sup> i temperaturze 454 °C. Skutkiem tego projektowa moc maszyn lidera typu wynosiła 260 000 KM<sup>3</sup> na wałach, co miało pozwolić okrętowi na osiąganie projektowej prędkości 32 węzłów. Ponieważ odpowiednie materiały okazały się dostępne, pozostałe trzy lotniskowce zostały wyposażone w siłownie o parametrach współczesnych obiegów parowych, tj. o ciśnieniu pary 84 kG/cm<sup>2</sup> i temperaturze 510°C. Dzięki temu, przy nieco tylko większej masie, moc ich napędu głównego wzrosła do 280 000 KM na wałach pozwalając na założenie prędkości projektowej większej o jeden węzeł. Znacznie niższy był także ich jednostkowy współczynnik zużycia paliwa. Siłownie lotniskowców typu *Forrestal* były największymi zaprojektowanymi do tej pory w światowym budownictwie okrętów wojennych.

Lotniskowce typu *Forrestal* zostały wyposażone w cztery turbos zespoły napędowe produkcji Westinghouse Co. o mocach nominalnych po 65 000 KM na liderze typu oraz po 70 000 KM na pozostałych jednostkach. Każdy z turbos zespołów głównych poprzez mechaniczną przekładnię redukcyjną i łożysko oporowe napędzał indywidualną linię wałów z pięcioskrzydłową śrubą o średnicy 6,4 m. Do zasilania okrętowej sieci elektrycznej prądu przemienneo o napięciu 440 V i częstotliwości 60 Hz okręty otrzymały po osiem turbogeneratorów pomocniczych o mocach po 1500 kW oraz po trzy spalinowe, wysokoprężne zespoły prądowców o mocach po 1000 kW wykorzystywane do celów portowych i awaryjnych.

Dla zasilania w parę turbos zespołów głównych i pomocniczych zaprojektowano kotłownię złożoną z ośmiu kotłów produkcji firmy Babcock & Wilcox. Każdy z trójwalczakowych kotłów wodnorurkowych wyposażono w rozdzieloną, podwójną komorę spalania oraz łączący się w jeden, wspól-

ny wylot gazów spalinowych. Przewidziano osobno ogrzewane przegrzewacze pary, podgrzewacze wody zasilającej oraz zdmuchiwacze sadzy. Energię cieplną do komór spalania każdego z kotłów dostarczało po dziewięć palników olejowych, w tym pięć w przestrzeni pary nasyconej i cztery w obszarze przegrzewaczy. Kotły *Forrestal* produkowały, jak już wspomniano, parę przegrzaną o ciśnieniu 43 kG/cm<sup>2</sup> i temperaturze 454°C, a kotły pozostałych trzech okrętów typu parę o przegrzaną o ciśnieniu 84 kG/cm<sup>2</sup> i temperaturze 510°C. Wszystkie urządzenia pomocnicze kotłów zlokalizowano w ich siłowniach. Kanały wylotowe spalin każdego z kotłów były wprowadzone na poziom pokładu czwartego gdzie w przedziałach nadsiłownianych biegiły odchyłone parami ku prawej burcie. Na poziomie pokładu trzeciego sparowane kanały z każdej siłowni wznosiły się ku górze, aby na poziomie pokładu drugiego ponownie zostać skierowanymi ku burcie prawej przechodząc pionowo przez przedziały przyburtowe na pokładzie głównym. Na poziomie dolnego półpokładu kanały par kotłów z każdej siłowni łączyły się i parami dla siłowni przednich i tylnych odchyłyły ponownie na prawą burtę zostając wyżej wprowadzone do jednego komina, wkomponowanego w bryłę nadbudówki wypowej.

Inaczej niż na lotniskowcach typu *Midway*, gdzie maszynownie zostały usytuowane naprzemiennie z kotłowniami, zespoły urządzeń energetycznych lotniskowców typu *Forrestal* zabudowano w czterech autonomicznych siłowniach głównych (oznaczanych od dziobu ku rufie numerami: 1, 4, 2 i 3) oraz dwóch pomocniczych (Nr 1 i 2). Każda z siłowni głównych zawierała: dwa kotły parowe i zasilane przez nie: turbos zespół napędowy z przekładnią redukcyjną oraz turbogenerator wraz z przynależnymi im urządzeniami pomocniczymi, a także centralę manewrowo-kontrolną ich sterowania. W dwóch siłowniach pomocniczych zamontowane były po dwa turbogeneratory, a w siłowni Nr 2 także zespół pięciu wyparowników. Główna centrala kierowania siłowniami znajdowała się nad siłownią pomocniczą Nr 2 na pokładzie czwartym. Na poziomie tego pokładu, w każdym przedziale nadsiłownianym zlokalizowano także pomieszczenia elektrycznych tablic rozdzielczych. W przypadku awarii centrali głównej, rolę awaryjnej centrali sterowania siłowniami mogła przejmować centrala manewrowo-kontrolna skrajnej siłowni rufowej (Nr 3).

Główne urządzenia energetyczne okrętów zgrupowane zostały w zasadniczych częściach śródokręcia jednostek zajmując 85,3 m na długości kadłubów pomiędzy

wręgami Nr 97 i Nr 167. Siłownie stanowiło sześć niezależnych przedziałów, z których pierwszy od dziobu (wręgi 97-106) był siłownią pomocniczą, dalej znajdowały się jedna za drugą dwie siłownie główne (wręgi 106-119 i 119-132), kolejna siłownia pomocnicza (wręgi 132-141) oraz następna para siłowni głównych (wręgi 141-154 i 154-167). Turbos zespoły zamontowane w dziobowych siłowniach głównych (Nr 1 i Nr 4) napędzały zewnętrzne wały śrubowe, a w dwóch rufowych siłowniach głównych (Nr 2 i Nr 3) wały wewnętrzne. Urządzenia napędowe każdej pary siłowni były usytuowane w planie odbicia lustrzanego tak, że turbos zespoły zamontowane w przednich (Nr 1 i Nr 2) z pary przyległych do siebie siłowni napędzały wały prawoburtowe, a turbos zespoły z tylnych par siłowni (Nr 4 i Nr 3) lewoburtowe wały śrubowe. Wszystkie te przedziały znajdowały się wewnątrz osłony biernej w postaci zespołu grodzi wzdłużnych. Awaryjne/portowe wysokoprężne zespoły prądowców zlokalizowane zostały, jak już wspomniano, poza siłowniami w trzech przedziałach pomiędzy wręgami Nr 29-38, 124-132 oraz 198-207. Dwukondygnacyjne pomieszczenia dwóch pierwszych zespołów awaryjnych usytuowano na poziomach pokładów trzecich, a trzeciego zespołu na poziomie pokładu czwartego.

Urządzenia sterowe lotniskowców typu *Forrestal* stanowiły trzy zespoły wykonawcze złożone z płetw sterowych, poruszających je hydraulicznych maszyn nurnikowych oraz zasilających maszyny pompowych zespołów siłowych. Pierwszy ze sterów o pojedynczej, podwieszanej płetwie o powierzchni około 24 m<sup>2</sup> został usytuowany tuż za skegiem, z osią obrotu na wręgu Nr 220. Pary sterów zasadniczych o płetwach zrównoważonych mających powierzchnie po około 45 m<sup>2</sup> i masy po 45,7 tony każda, usytuowano na odstępie wręgowym 240½ w strumieniach nadających śrub napędowych okrętów. Poruszające płetwy maszyny sterowe zlokalizowane zostały w pomieszczeniach usytuowanych w skrajnych, rufowych częściach pokładów czwartych pomiędzy wręgami 237 i 244. Bezpośrednio nad nimi, na pokładach trzecich usytuowano pomieszczenia zasilających je hydraulicznych zespołów siłowych.

Masa mechanizmów siłowni lotniskowców typu *Forrestal* w stanie suchym wynosiła 6351 ton. Oleje smarne maszyn ważyły 168 ton, a ciężar pozostałych mediów wykorzystywanych w siłowniach wynosił 466 ton. Zapas rezerwowej wody kotłowej sięgał 625 ton, a paliwa do silników wysokoprężnych 163 tony. Zainstalowane wyparowniki umożliwiały produkcję do 760 ton



wody słodkiej na dobę. Normalny zapas paliwa ciężkiego, który wynosił około 8700 ton miał zapewniać okrętom uzyskiwanie zasięgu 12 000 Mm przy prędkości 20 węzłów. Podczas prób morskich *Forrestal* osiągnął prędkość 32,88 węzła przy mocy na wałach 251 460 KM.

## Wyposażenie lotnicze

Zgodnie z założeniami projektowymi podstawową siłę uderzeniową lotniskowców typu *Forrestal* miała stanowić grupa powietrzna oparta na ciężkich pokładowych samolotach bombowych. Projektowo, w jej skład miały wchodzić 32 bombowce Douglas A3D „Skywarrior” z niewielką osłoną myśliwską w postaci np. 8 samolotów McDonnell F3H „Demon”. Zasadniczą osłonę powietrzną takiej grupie bojowej miały zapewniać myśliwce bazujące na innych lotniskowcach zespołów uderzeniowych. Projektowa łączna masa samolotów grupy powietrznej lotniskowców typu *Forrestal* została założona na 1016 ton.

Jednostki typu *Forrestal* otrzymały pokłady lotnicze o wymiarach: 310,29 m na 72,24 m, które w rozszerzonych swych częściach na śródokręciach były podparte masywnymi sponsorami. Na ich lewoburtowych powierzchniach wyznaczono przeznaczone zasadniczo do lądowania pokłady skośne, odchylone od płaszczyzny symetrii kadłuba o 10,5° na lewą burtę. Łączne powierzchnie pokładów lotniczych każdego z okrętów wynosiły po około 23 225 m<sup>2</sup>.

Jednopakładowe hangary lotniskowców typu *Forrestal* miały długość 225,55 m i rozciągały się pomiędzy wręgami Nr 59 i 234. Ich szerokość wynosiła od 30,79 m (w najwęższym miejscu – w pobliżu kanałów wylotowych spalin z kotłowni) do 36,58 m, a prześwit od 7,62 m do 10,08 m w miejscu najwyższym. Miały powierzchnię po około 6968 m<sup>2</sup> i objętość sięgającą 70 490 m<sup>3</sup>. Przy normie takiej jak dla lotniskowców typu *Midway* wynoszącej 830 m<sup>3</sup>/samolot, umożliwiało to parkowanie do 84 maszyn. Przestrzeń hangaru była podzielona na trzy części<sup>4</sup> grodziami usytuowanymi na wręgach Nr 119 i Nr 177. Części pierwsza i druga, numerowane od dziobu, były przeznaczone do hangarowania samolotów i śmigłowców, a część trzecia zasadniczo pełniła funkcje magazynowe – ustawiono w niej min. łodzie okrętowe. W przypadku pożaru części hangarów mogły być odseparowywane od siebie przegrodami ognio- wymi wykonanymi ze zbrojonego azbestu. Ich zamykanie mogło następować w czasie krótszym niż 30 sekund od podania sygnału z każdego z dwóch stanowisk obro- ny przeciwpożarowej.

Zgodnie z założeniami projektowymi lotniskowce typu *Forrestal* miały być wyposażone w cztery katapulty parowe. Dwie z nich – ciężkiego typu C-7 – miały być usytuowane w dziobowych częściach pokładów lotniczych i w założeniach miały służyć do wystrzeliwania najcięższych maszyn grup lotniczych. Dwie lżejsze katapulty typu C-11, które były zlokalizowane w środkowych częściach pokładów lotniczych miały wystrzeliwać lżejsze maszyny wielkości myśliwców. Po przeprojektowaniu lotniskowców i wyposażeniu ich w pokłady skośne, planowaną wcześniej katapultę prawoburtową przeniesiono na burtę lewą w część pokładu skośnego usytuowaną na powiększonym sponsonie. Osie obydwu znajdujących się tam teraz katapult przecinały się więc w przedniej części pokładu skośnego w miejscu, w którym zaprojektowano uprzednio podnośnik lotniczy. Uniemożliwiało to równoczesne starty samolotów z obydwu katapult, ale możliwe były starty sekwencyjne w niewielkim interwale czasowym. Podczas projektowania *Kitty Hawk* – kolejnego typu lotniskowców amerykańskich – Biuro Lotnictwa zaproponowało ujednolicenie typów katapult do czterech ciężkich C-7 na wszystkich nowych jednostkach lotniczych. Rozwiązanie takie zastosowano także na dwóch okrętach typu *Forrestal* zbudowanych w ramach środków budżetowych lat finansowych 1954 i 1955, tj. na *Ranger* i *Independence*. Ze względu na znaczne zaawansowanie procesu budowy, na liderze typu oraz *Saratoga* pozostawiono katapulty w konfiguracji projektowej, tj. po dwie C-7 w części dziobowej pokładu lotniczego oraz po dwie C-11 w przedniej części pokładu skośnego.

Obydwa typy katapult parowych zastosowanych na lotniskowcach typu *Forrestal* zostały zaprojektowane przez konstruktorów brytyjskich. Do ich zasilania wykorzystywano parę przegrzaną o ciśnieniu 43 kG/

cm<sup>2</sup> i temperaturze 454°C. Katapulty typu C-7 miały bieżnię o długości 74,68 m i mogły nadawać samolotom o masie do 45 ton przyspieszenie 5 g. Na końcu bieżni odpowiadało to prędkości 220 km/h. Katapulty parowe typu C 11 miały bieżnię o długościach po 70,11 m umożliwiając start maszyn o ciężarze do 35 ton. Do zatrzymywania lądujących samolotów lotniskowce typu *Forrestal* wyposażono w zestawy aerofiniszery typu Mk 7 Mod.1 złożone z 6 lin hamujących z siłownikami hydraulicznymi. Aerofiniszery te mogły zatrzymywać na dystansie 50 m maszyny o masie do 35 ton.

Przemieszczanie samolotów pomiędzy hangarem, a pokładem lotniczym zapewniały cztery podnośniki o długości 19,20 m i szerokości 15,85 m oraz udźwigu 36 ton. Po trzy z nich (Nr 1, Nr 3 i Nr 4) zostały usytuowane na prawoburtowych krawędziach pokładów lotniczych okrętów w taki sposób, że każdy z nich mógł obsługiwać jedną z trzech przestrzeni przeciwniowych hangaru. Podnośniki Nr 2 usytuowano w przednich częściach pokładów skośnych, co w późniejszej praktyce prowadzenia operacji lotniczych uniemożliwiało ich wykorzystanie. Przetaczanie maszyn pomiędzy podnośnikami, a wnętrzem hangaru umożliwiały prostokątne otwory burtowe o szerokości 19,51 m i wysokości 7,64 m zamykane dwudzielnymi, przesuwными wrotami z blachy o grubości 13 mm.

Do przemieszczania amunicji i elementów uzbrojenia lotniczego pomiędzy magazynami, a miejscami ich instalowania na samolotach i śmigłowcach służyły dwa zespoły podnośników. Zespół dolny składał się na *Saratoga* z ośmiu podnośników, których szyby zaczynały się w okolicach magazynów we wnętrzu okrętu i w większości kończyły na poziomie pokładu hangarowego. Szyby zespołu podnośników górnych,

4. „Hangar Bay” No.1, No.2 i No.3.

Podnośniki uzbrojenia lotniczego <i>Saratoga</i>		
Nr podnośnika	Usytuowanie – wręgi	Poziomy podnoszenia
Podnośniki dolne		
1	46-50	platforma Nr 2 → pokład Nr 2
1A	49-52	platforma Nr 1 → pokład Nr 3
2	69-74	platforma Nr 2 → pokład główny/hangarowy
3	84-89	dno podwójne → pokład główny/hangarowy
4	87-91	dno podwójne → pokład główny/hangarowy
5	167-170	platforma Nr 1 → pokład Nr 2
6	180-185	platforma Nr 2 → pokład główny/hangarowy
7	188-192	platforma Nr 2 → pokład główny/hangarowy
Podnośniki górne		
1	46-50	pokład Nr 4 → pokład lotniczy
2	59-63	pokład Nr 3 → pokład lotniczy
3	167-171	pokład Nr 3 → pokład lotniczy



Uzbrojenie artyleryjskie lotniskowców typu *Forrestal* stanowiły działa uniwersalne kalibru 127 mm L/54, których pojedyncze stanowiska zlokalizowano parami na dużych sponsonach burtowych poniżej pokładu lotniczego. Do ich kierowania służyły dalecełowniki Mk 56 usytuowane na sponsonach przed lub za nimi. Tutaj *Saratoga* na fotografii z wykonanej w dniu 4 czerwca 1956 roku u wejścia do Nowego Jorku. Fot. zbiory Artur D. Baker III

których na pokładzie *Saratoga* było trzy, zaczynały się na niższych pokładach okrętu i kończyły się na poziomym pokładzie lotniczego – dwa pomiędzy bieżniami przednich katapult startowych, a trzeci w okolicy podnośnika lotniczego Nr 3. Zespoły podnośników górnych i dolnych były podzielone na usytuowane w częściach dziobowych i rufowych lotniskowców tak, że ich szyby w tych rejonach przebiegały w pobliżu. Umożliwiało to przeładunek elementów uzbrojenia samolotów zarówno na pokładzie hangaru, jak i na wspólnych poziomach innych pokładów, gdzie w mesach załogowych dokonywano jego montażu po przetransportowaniu w stanie zdemontowanym z magazynów.

Magazyny amunicyjne grup powietrznych lotniskowców typu *Forrestal* mieściły uzbrojenie i amunicję lotniczą o łącznej masie 1675 ton. Zapas paliwa lotniczego mieścił się w osłoniętych zbiornikach o pojemności – 2840 m<sup>3</sup>. Taka ilość amunicji oraz paliwa dla samolotów pozwalała na zabezpieczenie działalności operacyjnej zaokrętowanych na lotniskowcach typu *Forrestal* grup powietrznych bez uzupełniania zapasów przez osiem dób, przy założeniu 3-4 uderzeń powietrznych na dobę wykonywanych przez wszystkie ich maszyny.

### Uzbrojenie

Projektowe uzbrojenie artyleryjskie lotniskowców typu *Forrestal* stanowiły działa uniwersalne kalibru 127 mm L/54, które zostały uprzednio zastosowane na lotniskow-

cach typu *Midway*. Armaty te były pierwotnie projektowane jako artyleria pomocnicza niezbudowanych pancerników typu *Montana*. Ich konstruowanie rozpoczęło w 1939 roku, a pierwsze egzemplarze znalazły się na uzbrojeniu floty sześć lat później. Działa te usytuowano w nowych, pojedynczych wieżach typu Mk 42, zastosowanych po raz pierwszy na krążowniku dowodzenia *Northampton*<sup>5</sup> (CLC-1). Każdy z lotniskowców typu *Forrestal* był uzbrojony w osiem stanowisk artylerii uniwersalnej, usytuowanych po dwa na masywnych sponsonach wzdłuż galerii obydwu burt w częściach dziobowych i rufowych, w taki sposób aby ogień armat każdej burty pokrywał całą przestrzeń dookólną okrętów nie ograniczając możliwości prowadzenia operacji lotniczych z ich pokładów. Dla zmniejszenia zjawiska zalewania przez fale podczas pływania przy wysokim stanie morza *Ranger* otrzymał sponsony dziobowe o nieco innym kształcie (bardziej zaokrąglone) niż na pierwszej parze okrętów. Jeszcze mocniej zaokrąglone zostały sponsony dziobowe na *Independence*.

Będące rozwinięciem uniwersalnych armat kalibru 127 mm L/38, działa typu L/54 miały lufy o długości przewodu 6,858 m (54 kalibry) i ważyły po 2,55 tony bez mechanizmu zamkowego. Na długości 5,820 m ich przewody lufowe miały gwint o skoku 1/25 kalibrów. Zespoły komory nabożowej armat miały pojemność 13,525 dm<sup>3</sup>. Bagietkowe zamocowanie za pomocą śrub o przerwanym gwincie, umożliwiało wy-

mianę luf bez demontażu innych części i mechanizmów dział. Amunicja dział 127 mm L/54 była dwuczęściowa i składała się z pocisków o długości 0,660 m (ich masa różniła się w zależności od typu) oraz miedzianych łusek o długości 0,836 m, które łącznie z ładunkiem miotającym miały masę 15,663 kg. Ładunki prochowe o masach 8,626 kg nadawały pociskom energię wylotową około 1047 tm, przy ciśnieniu początkowym wielkości 29 134 kG/cm<sup>2</sup> i prędkość wylotową 808 m/s. Odrzut dział wynosił 0,4476 m i był kompensowany oporopowrotnikiem pneumatycznym o ciśnieniu początkowym 126 kG/cm<sup>2</sup>. Żywotność luf zakładano na około 3070 strzałów. Po każdym z wystrzałów lufy dział były przedmuchiwane sprężonym powietrzem z systemu eżektora gazowego o ciśnieniu 12,3 kG/cm<sup>2</sup> i wydajności ~14 dm<sup>3</sup>/s. Dzięki lufom o większej długości zasięg nowych armat sięgał 23 700 m przy elewacji 47°, a pułap przy strzelaniu przeciwlotniczym wynosił dla elewacji 85° ponad 15 700 m.

Działa uniwersalne kalibru 127 mm L/54 lotniskowców typu *Forrestal* były zamontowane na pojedynczych, zautomatyzowanych stanowiskach artyleryjskich Mk 42, skonstruowanych i początkowo produkowanych przez FMC<sup>6</sup> z centralą w Filadelfii

5. Patrz artykuł w „OW” Nr 5/2006

6. W okresie II wojny FMC (Food Machinery Corporation) budowała min. amfibie desantowe LVT (Landing Vehicle Tracked) dla Armii i Piechoty Morskiej USA. Później istniejące stanowiska Mk 42 były obsługiwane, a nowe budowane przez United Defense Corporation.

w stanie Pensylwania. Każde ze stanowisk Mk 42 składało się z dwóch komponentów: górnej części wieżowej oraz podpokładowej części magazynowo-ładunkowej. W części wieżowej znajdowały się: zespół automatycznego dosyłacza amunicji, przyrządy celownicze i odpalania dział oraz usuwania łusek po wystrzale. Część dolna zawierała dwa układy podawania amunicji (prawo- i lewostronny), które mogły pracować niezależnie i zamiennie. Każdy z układów, produkowanych pierwotnie w Bazie Uzbrojenia Morskiego w Louisville w stanie Kentucky, stanowiły dwa bębny, w których magazynowane było po dwadzieścia pocisków i dwadzieścia łusek z ładunkami miotającymi. Podczas cyklu ładowania bębny mogły obracać się wspólnie (przeważnie), albo niezależnie, co umożliwiało wybór rodzaju pocisku. Łuski i pociski były parowane w dolnym podnośniku amunicji tak, że do części wieżowej podawane były kompletne naboje. Tam były podnoszone na górnym podnośniku i obracane na tacę załadowniczą, po której były wsuwane do komory naboje. Ładowanie możliwe było przy każdym kącie podniesienia dział. Po odpaleniu pocisku łuski były automatycznie usuwane z wnętrza wieży, a ew. niewypały usuwano półautomatycznie. System napędzany był pneumatycznie, przy czym dolny układ podawania pocisków był zasilany powietrzem o ciśnieniu 70 kG/cm<sup>2</sup> z wykorzystaniem akumulatora o pojemności 36 dm<sup>3</sup>, układ górny powietrzem o takim samym ciśnieniu poprzez akumulator o pojemności 107 dm<sup>3</sup>, a układ ładowania dział z akumulatorem o pojemności 17 dm<sup>3</sup> był zasilany powietrzem o ciśnieniu 56 kG/cm<sup>2</sup>. Jedynym obsługiwany manualnie element systemu ładowania dział w wieżach typu Mk 42 było umieszczanie pocisków i łusek z ładunkami miotającymi na magazynowych bębnach obrotowych. Dzięki zastosowaniu automatycznego systemu ładowania szybkostrzelność dział 127 mm L/54 na stanowisku Mk 42 sięgała 40 strzałów na minutę.

Wieża Mk 42 była posadowiona na podstawie o średnicy 4,013 m i miała długość 4,788 m, szerokość 3,810 m oraz wysokość maksymalną 6,400 m od płaszczyzny pokładu na którym była ustawiona. Wysokość trzpienia obrotowego dział wynosiła

2,140 m ponad płaszczyznę pokładu, a odległość wylotu lufy 6,833 m od osi obrotu wieży, co dawało całkowitą jej długość 9,652 m. Działa w wieżach Mk 42 mogły być podnoszone w granicach od -15° do +85°, przy czym zmiana ich elewacji mogła odbywać się z prędkością do 25° na sekundę. Wieże na *Forrestal* mogły obracać się na burty o ±180° od płaszczyzny symetrii kadłubów, przy czym obrót wieży mógł odbywać się z prędkością do 40° na sekundę. Masa całkowita stanowiska Mk 42 łącznie z układami podawania amunicji wynosiła od 66,5 tony do 83,4 tony w zależności od konstrukcyjnych rozwiązań szczegółowych, a masa części obrotowej bez amunicji 50,5 tony. Kierowanie ogniem dział uniwersalnych 127 mm L/54 na stanowiskach Mk 42 mogło odbywać się zdalnie poprzez system dalecełowników, albo miejscowo przez dwóch celowniczych. Mieli oni swe stanowiska bojowe w górnych częściach wież pod przezroczystymi w częściach przednich kopułami, zwanymi żargonowo „żabimi oczami”. Lewy z celowniczych naprowadzał dział na cele nawodne, a prawy na cele powietrzne<sup>7</sup>. Pojedyncze stanowisko Mk 42 było obsługiwane łącznie przez 20 artylerzystów.

Masa uzbrojenia lotniskowców typu *Forrestal* wynosiła 780 ton.

## Urządzenia kierowania i kontroli ognia

Do kierowania artylerią uniwersalną kalibru 127 mm pierwsza para lotniskowców typu *Forrestal* otrzymała po cztery dalecełowniki typu Mk 56. Zostały one rozmieszczone na poziomie galerii otaczającej pokład lotniczy tak, aby pokrywały przestrzeń dookoła okrętów. Po dwa z nich usytuowano więc na każdej burcie w ich częściach dziobowych przed stanowiskami artyleryjskimi, którymi kierowały. Kolejne dwa zamontowano w częściach rufowych jednostek – prawoburtowy za stanowiskami działowymi, a lewoburtowy w rogu skosu pokładu lotniczego – przed stanowiskami kierowanymi za jego pomocą. Druga para lotniskowców typu *Forrestal* została wyposażona w nowszego typu dalecełowniki: *Ranger* – Mk 69, a *Independence* – Mk 68. Po dwa ich zespoły zostały usytuowane w środkowych częściach górnych pokładów

nadbudówek wyspowych, po jednym z każdej strony. Dodatkowo, po cztery skrajne wieże dział 127 mm były wyposażone w indywidualne stacje radiolokacyjne kierowania ogniem (GUNAR).

Dalecełowniki Mk 56 zostały zaprojektowane do kierowania ogniem dział uniwersalnych przy strzelaniu do celów nawodnych oraz powietrznych poruszających się z prędkościami poddźwiękowymi. Ich zadaniem było wypracowanie szybkich (max. w ciągu 2 s) rozwiązań balistycznych i przekazywanie wypracowanych nastaw do naprowadzanych stanowisk działowych. W skład systemu dalecełownika Mk 56 wchodziła stacja radiolokacyjna Mk 35 wykorzystywana do automatycznego śledzenia odległości, namiaru i elewacji celu, służąca do obsługi konsola Mk 4 oraz dwa elektro-mechaniczne przeliczniki artyleryjskie. Pierwszy z nich – Mk 42 służył wykonywaniu obliczeń balistycznych, a za pomocą drugiego – Mk 30 wyznaczano i zadawano parametry ustawienia dział w elewacji i kierunku. Radary Mk 35, które pracowały w paśmie X<sup>8</sup> o częstotliwości 8÷9,6 GHz (1,5÷3,75 cm), były wyposażone w paraboliczne anteny AS-515A/SPG o średnicy 122 cm. Generowały wiązkę o szerokości stożkowej ±1,5°, skanując spiralnie obszar o ±6° przy czym maksymalna moc ich trwającego 0,1 μs impulsu wynosiła 50 kW. Zasięg stacji Mk 35 wynosił od 229 m do 27 430 m. Systemy dalecełowników Mk 56 pozwalały prowadzić obserwację w kątach widzenia do 30° oraz śledzić z odległości 15 Mm obiekty powietrzne na wysokości do 3050 m oraz nawodne wielkości niszczyciela. Umożliwiały naprowadzanie dział artylerii uniwersalnej kalibru 76 mm na cele poruszające się z prędkością maksymalną do około 1160 km/h w odległości nieprzekraczającej 13 700 m. Masa dalecełownika Mk 56 wynosiła 8685 kg.

Obsada każdego z dalecełowników Mk 56 składała się z dwóch osób, z których jedna obsługiwała urządzenia radioelek-

7. W późniejszym okresie eksploatacji stanowiska celowniczych przeciwlotniczych w wieżach Mk 42 były zwykle demontowane, ze względu na praktyczny brak możliwości miejscowego naprowadzania dział na szybko poruszające się cele powietrzne.

8. Wg oznaczeń stosowanych do lat 70-tych XX w.

Pociski dział uniwersalnych kalibru 127 mm L/54

Pocisk		Mk 41	Mk 41	Mk 41	Mk 48	Mk 42
Rodzaj	---	Przeciwlotniczy	Przeciwlotniczy	Burzący	Oświetlający	Przeciwpancerny
Masa	kg	31,384	31,505	31,448	24,670	31,751
Ładunek	kg	3,570	3,515	3,515	-----	0,971
Zapalnik	---	Zbliżeniowy	Z opóźnieniem nastawianym mechanicznie	Uderzeniowy	-----	Uderzeniowy



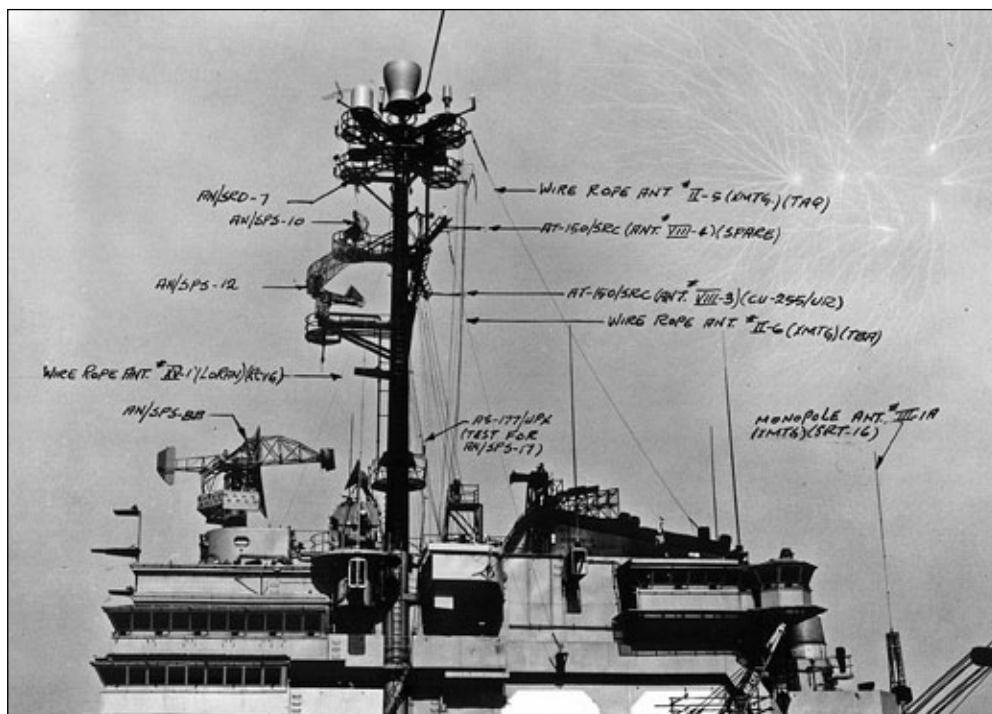
troniczne, a druga urządzenie optyczne. Śledzenie celów mogło się odbywać optycznie za pomocą celowników teleskopowych oraz na ekranie radaru, a także automatycznie przy pomocy stacji radiolokacyjnej Mk 35. Zmierzone wielkości kątowe oraz wyznaczona w dalocelowniku linia widzenia celu, były stabilizowane w poziomie oraz ustalane za pomocą żyroskopów, stanowiących wyposażenie systemu dalocelownika. Dane te były przesyłane do konjugatora Mk 42, który przeliczał wartości kątowe na liniowe, wprowadzał poprawki oraz przysyłał wyznaczone rzeczywiste wielkości kąta naprowadzania do przelicznika Mk 30 zadającego nastawy układu wykonawczego stanowiskom działowym.

Dalocelowniki Mk 68 powstały na początku lat pięćdziesiątych XX wieku stanowiąc rozwinięcie konstrukcji najbardziej rozpowszechnionych w latach II wojny światowej amerykańskich systemów kierowania artylerii uniwersalnej – Mk 37. W skład dalocelowników Mk 68, które zostały specjalnie zaprojektowane do kierowania ogniem dział uniwersalnych kalibru 127 mm L/54, wchodziły zespoły górne z antenami radarów SPG-53 śledzenia celów, przeliczniki artyleryjskie oraz żyroskopowe układy stabilizacyjne. Zespoły górne były zamontowane w dużych jarzmach, które obracając się na sworzniach pozawalały na ich stabilizowanie w płaszczyźnie pionowej z linią celowania. Od 1958 roku w systemach dalocelowników Mk 68 stosowane były hybrydowe, elektroniczno/elektromechaniczne przeliczniki Mk 47 oraz trójwymiarowe aparaty fotograficzne dla celów balistycznych. Połączenia mechaniczne pomiędzy głównymi podzespołami dalocelowników Mk 68 umożliwiały łatwe ich rozłączanie oraz ponowne ich łączenie.

Sprzężone ze stacjami radiolokacyjnymi SPG-48 dalocelowniki Mk 69 były lżejszymi przyrządami celowniczymi, przeznaczonymi specjalnie dla mniejszych okrętów takich jak fregaty lub niszczyciele eskortowe. Były jednak mniej efektywnymi niż systemy dalocelowników Mk 68.

### Urządzenia radiolokacyjne

Lotniskowce typu *Forrestal* otrzymały bogaty zestaw stacji radiolokacyjnych. Dzięki wyposażeniu w nadbudówkę wy-



Górna część nadbudówki wyspowej *Independence* z opisanymi typami anten urządzeń radioelektronicznych. Widoczne pomosty kierowania i dowodzenia okrętu oraz kontroli operacji lotniczych z tyłu, a także lewy dalocelownik Mk 68 artylerii uniwersalnej. Fotografia wykonana w New York Naval Shipyard w dniu 19 marca 1959 roku. Fot. zbioru Artur D. Baker III

spową znacznych gabarytów możliwy był na niej montaż konstrukcji wsporczych dużych anten wysokościomierzy radiolokacyjnych SPS-8A lub SPS-8B (*Independence*) oraz masywnego masztu kolumnowego, na którym znalazły się anteny radaru dozoru powietrznego SPS-12, stacji kontroli ruchu lotniczego SPN-6, a także na topie taktyczny system wspomagania nawigacji lotniczej TACAN<sup>9</sup>. *Independence* jako pierwszy z lotniskowców typu otrzymał radar dozoru powietrznego SPS-37, który został zamontowany na specjalnym wsporniku usytuowanym z prawej strony nadbudówki wyspowej. Na drugich dużych masztach kolumnowych *Forrestal* i *Saratoga* zamontowano anteny systemów przeciwdziałania radioelektronicznego. W tylnej części górnej pokładu nadbudówek okrętów zlokalizowano, przykryte niewielkimi kopułami, anteny stacji radiolokacyjnych precyzyjnego kierowania lotnictwa SPN-8 wykorzystywanych zwykle podczas sprowadzania na pokłady samolotów przy złej pogodzie.

Wysokościomierze radiolokacyjne SPS-8A produkcji General Electric Co. z Syracuse w stanie Nowy Jork pracowały w paśmie S z częstotliwością 3 GHz emitując impulsy o szerokości 1 μs, z częstotliwością powtarzania 500 lub 1000 impulsów na sekundę. Miały duże anteny o wymiarach 4,27 m x 1,22 m w kształcie „skórki pomarańczy”, wyposażone w promieniki tubowy i płat balansowy z tyłu. Nie były

one stabilizowane, dzięki jednak ruchomemu promiennikowi możliwe było uzyskanie wystarczającej precyzji pomiaru kąta przewyższenia celu. Skanowały w pełnym azymucie 360° w elewacji od 0° do 36°. Stacje SPS-8A umożliwiły obrazowanie obiektów znajdujących się w odległości niemal 150 km na pułapie ponad 3000 m. Całkowita masa zestawu antenowego wynosiła 1780 kg, a całości stacji SPS-8A – 5198 kg.

Zestawy SPS-10 konstrukcji Sylvania Electric Products Co. były wysokiej rozdzielczości stacjami radiolokacyjnymi dozoru powietrznego i nawodnego. Pracowały w paśmie C z częstotliwością 5,5 GHz emitując dwa główne impulsy o częstotliwości 0,25 μs i 1,30 μs wiązką o szerokości 1,2-1,5°. Były wyposażone w urządzenia rozpoznawcze „swoi-obcy” pracujące na częstotliwości 1020-1120 MHz. Miały siatkowe anteny paraboliczne o wymiarach 0,61 m x 3,35 m oraz promienniki tubowe na wysięgnikach usytuowanych poniżej dolnej krawędzi anteny. Mogły dokonywać skutecznego pomiaru odległości na poziomie horyzontu, dzięki czemu możliwe było wykrywanie celów wielkości peryskopu okrętu podwodnego z odległości około 14,5 tys. metrów, przy zasięgu stacji ponad 60 tys. metrów. Całkowita masa zestawu wynosiła około 689 kg.

Stacje radiolokacyjne dozoru powietrznego typu SPS-12 były produkowane przez Radio Corporation of America z Camden

9. TACTical Air Navigation



## Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

w stanie New Jersey. Pracowały w paśmie L z częstotliwością 1,25-1,35 GHz emitując wiązkę o szerokości 30°. Posiadały duże paraboliczne anteny o wymiarach 5,18 m x 1,83 m o konstrukcji podobnej do anten radarów SPS-6, ale bez płyt balansowych z tyłu. Szerokość zestawu antenowego łącznie z tubą promiennika wynosiła 2,59 m, a jego wysokość 2 97 m. Mogły wykrywać cele powietrzne z odległości przeszło 165 km na pułapie przekraczającym 12 200 m.

Radary dozoru powietrznego typu SPS-37 produkcji Westinghouse Electric Corporation były wyposażone w anteny kratownicowe o wysokości 3,35 m i rozpiętości 6,09 m, które stanowiło 28 dipoli rozmieszczonych w czterech poziomych rzędach po siedem. Na górnych ich krawędziach były zwykle montowane anteny systemów rozpoznania „swój-obcy”. Stacje SPS-37 pracowały w pasmach fal metrowych (UHF) i mogły obrazować cele powietrzne w odległości do około 580 km.

*Independence* na fotografii wykonanej w maju 1959 roku podczas jednego z rejsów ćwiczebnych przed osiągnięciem gotowości bojowej. Na pokładzie samoloty jego grupy powietrznej: w części dziobowej myśliwce McDonnell F3H-2 „Demon” i ciężkie bombowce uderzeniowe Douglas A3D „Skywarrior”, dalej bombowce Douglas AD-6 „Skyraider”, Douglas A4D-2 „Skyhawk” i myśliwce Vought F8U-1 „Crusader” oraz śmigłowiec Vertol/Piasecki HUP-2 „Retriever”.

Projektowe dane taktyczno-techniczne lotniskowca *Forrestal* (CVA-59)

Wyporność:	standardowa 59 900 ton; pełna 75 870 ton
Wymiary:	długość: 316,69 m całkowita; 301,75 m na KLW szerokość: 76,20 m całkowita; 39,44 m na KLW zanurzenie: 10,31 m
Maszyny główne:	4 turbozespoły parowe Westinghouse, 8 kotłów parowych Babcock & Wilcox
Moc maszyn	260 000 KM
Prędkość:	32 węzły
Zasięg:	12 000 Mm przy 20 węzłach
Grupa lotnicza:	32 bombowce A3D, 12 myśliwców F3H
Uzbrojenie:	8 dział uniwersalnych 127 mm L/54 (8 x I)
Załoga:	123 + 2641 (morska) oraz 237 + 1675 (lotnicza)

Stacje radiolokacyjne SPN-8 produkcji Bendix Aviation Corporation z Baltimore w stanie Maryland były pokładowymi systemami kontroli podchodzenia do lądowania zaprojektowanymi do naprowadzania samolotów z odległości od około 6 mil do około 120 m przed pokładem lotniskowca. Pracowały w paśmie X z częstotliwością 8,5-9,6 GHz. Emitowały impulsy o mocy 40-

60 kW, o szerokości 0,25  $\mu$ s, z częstotliwością 400-4000 impulsów na sekundę. Były wyposażone w anteny będące częścią paraboli o wymiarach 0,35 m x 1,55 m, które skanowały poziomo sektor o kącie mniejszym niż 100°, z częstością 3 razy na sekundę. Anteny były osłanianie kopułami o średnicy 2,13 m i wysokości 2,59 m. Całkowita masa zestawu wynosiła około 285 kg.



### Załogi i autonomiczność okrętów

Zgodnie z założeniami projektowymi lotniskowców typu *Forrestal* przewidywano, że liczba członków ich załóg morskich będzie składała się ze 123 oficerów oraz 2641 podoficerów i marynarzy. Liczebność personelu okrętowej grupy lotniczej została określona łącznie na 237 oficerów oraz 1675 podoficerów i szeregowych. Dla takiej liczebności personelu przewidziano magazyny prowiantowe na 1300 ton zapasów żywnościowych oraz zbiorniki wody pitnej o pojemności 1220 ton. Zmagazynowane zapasy umożliwiały serwowanie do 10,5 tys. posiłków dziennie i pozwalały na uzyskiwanie 90-dniowej autonomiczności okrętów.

Jednostki otrzymały miejsca do spania dla 428 oficerów, 268 podoficerów, 4157 szeregowych członków załóg morskich i lotniczych, 63 żołnierzy piechoty morskiej oraz 5 wyższych oficerów sztabowych. Dodatkowe 5 koi usytuowano w kabinach morskich. Lotniskowce typu *Forrestal* wyposażono w kompleks medyczny zlokalizowany w części dziobowej pokładu drugiego zajmujący przedziały na wysokości przednich podnośników lotniczych. W kompleksie tym usytuowano gabinety lekarskie i, specjalistyczne dla badań wzroku, słuchu i laryngologiczne, laboratorium medyczne i aptekę, a także pięć gabinetów dentystycznych. Zlokalizowany w nim szpital posiadał salę operacyjną z przyległą do niej salą septyczną, salę intensywnej terapii oraz sale dla obłożnie chorych dysponujące 34 łózkami wraz z zespołem sanitariatów. Pomieszczenia załogowe okrętów zlokalizowane były niemal na wszystkich górnych pokładach okrętów do pokładu trzeciego włącznie, z wyjątkiem pokładu hangarowego. Szeregowi członkowie załóg oraz podoficerowie okrętów spali w wieloosobowych kubrykach wyposażonych w trzypoziomowe koje, a chorążowie i oficerowie w jedno- lub dwuosobowych kabinach. Mesy i kambuzy, oddzielne dla załóg szeregowych, podoficerów, chorążych i oficerów zlokalizowane były w różnych częściach pokładów drugich i trzecich jednostek. Załogi dysponowały pomieszczeniami socjalnymi, wśród których były biblioteki, siłownie, kluby i kaplice okrętowe, a także poczta i zakłady usługowe. Dla załogi były wydawane gazetki oraz biuletyny informacyjne i okolicznościowe. Objętość klimatyzowanych pomieszczeń lotniskowców typu *Forrestal* wynosiła po ok. 1050 m<sup>3</sup>. Do dyspozycji załogi każdego z okrętów, w różnego rodzaju pomieszczeniach służbowych i mieszkalnych było ponad 2,3 tys. telefonów.



Myśliwiec McDonnell F3H-2N „Demon” startujący z katapulty *Forrestal* – fotografia wykonana w kwietniu 1956 roku. .  
Fot. zbiory Seweryn Fleischer

### Samoloty projektowanej grupy lotniczej lotniskowców typu *Forrestal* McDonnell F3H (F-3) „Demon”

Jednomiejscowy, jednosilnikowy myśliwiec pokładowy Marynarki Stanów Zjednoczonych. Koncern McDonnell Aircraft Co. opracował projekt samolotu F3H jako ofertę na prowadzony przez Marynarkę w 1949 roku konkurs na odrzutowy myśliwiec przechwytujący, mający być następcą samolotów McDonnell F2H „Banshee”. Pierwszy lot prototypowego XF3H-1 miał miejsce 7 sierpnia 1951 roku, a pierwszą maszynę bojową dostarczono do dywizjonu VF-14 w dniu 7 marca 1956 roku. F3H „Demon” były jedynymi jednosilnikowymi myśliwcami zaprojektowanymi dla Marynarki przez McDonnella. Konstruktorzy koncernu stoczyli przy tym długą i ostatecznie przegraną walkę z ich napędem, stosując silniki turboodrzutowe różnych typów. Choć maszyny te mają trwałe miejsce w historii lotnictwa morskiego, nigdy nie spełniły pokładanych w nich nadziei. Ich wytwarzanie zakończono w listopadzie 1959 roku, a ostatni z wyprodukowanych 519 samolo-

tów został dostarczony Marynarce 8 kwietnia 1960 roku. Kariera myśliwców McDonnell F3H „Demon” w lotnictwie US Navy była krótka. Jednostki w nie uzbrojone brały udział w akcjach bojowych jedynie podczas kryzysów libańskiego i Quemoy w 1958 roku, przy czym samoloty tego typu całkowicie wycofano ze służby już w sierpniu 1964 roku.

Myśliwce McDonnell F3H „Demon” serii -1 były napędzane silnikami Westinghouse: początkowo J40-WE-8 o ciągu 3124 KG (4557 KG – z dopalaniem), później J40-WE-22 i -22A o ciągu 3255 KG (4730 KG). Ze względu na kłopoty z silnikami J40 maszyny serii -2 otrzymały nowy napęd – silniki turboodrzutowe Allison J71-A-2 o ciągu 4340 KG (6250 KG z dopalaniem). Zwiększono także z 41,06 m<sup>2</sup> do 48,22 m<sup>2</sup> powierzchnię ich skrzydeł. Uzbrojenie samolotów w tej wersji stanowiły 4 stałe działka kalibru 20 mm z zapasem 600 pocisków. Na czterech zaczepach podskrzydłowych i dwóch podkadłubowych maszyny te mogły przenosić łącznie do 2604 kg uzbrojenia i wyposażenia. Mogły to być np. 4 poci-

#### Podstawowe dane taktyczno-techniczne McDonnell F3H2 „Demon”

wymiary	rozpiętość 10,77 m; długość 17,97 m wysokość 4,44 m
napęd	jeden silnik Allison J71-A-2 o ciągu nominalnym 4340 KG i maksymalnym (z dopalaniem) 6250 KG
uzbrojenie	4 działka 20 mm; uzbrojenie o łącznej masie do 2604 kg
masa	własna 9240 kg; bojowa 13 217 kg maksymalna startowa 16 926 kg
prędkość	maksymalna 1152 km/h na poziomie morza; 1035 km/h na wysokości 10 668 m
zasięg	normalny 1900 km; maksymalny 2200 km
pułap	praktyczny 13 000 m

## Podstawowe dane taktyczno-techniczne Douglas A3D-2 „Skywarrior”

wymiary	rozpiętość 22,09 m; długość 22,77 m; wysokość 6,95 m
napęd	dwa silniki Pratt & Whitney J57-P10 o ciągu nominalnym 4767 KG i maksymalnym 5623 KM
uzbrojenie	2 działka 20 mm; bomby i miny o łącznej masie do 4340 kg
masa	własna 16 091 kg; bojowa 26 634 kg; maksymalna startowa (katapulta) 32 682 kg maksymalna lądowania (aerofiniszery) 21 266 kg
prędkość	maksymalna lotu poziomego 982 km/h przelotowa 837 km/h
zasięg	maksymalny 3381 km
pułap	praktyczny 12 495 m

ski N-7 „Sidewinder” i/lub dwa odrzucane, podkadłubowe zbiorniki paliwa o pojemności 1,015 m<sup>3</sup> każdy. Wersja ...2M była przystosowana do odpalania czterech pocisków N-2 „Sparrow I” (od września 1962 roku N-6 Sparrow III”). Myśliwce McDonnell F3H „Demon” były produkowane także w wersjach: ...N – uniwersalnej, przystosowanej do działania w każdych warunkach atmosferycznych oraz ...P – rozpoznania fotograficznego. Projektowana seria -3 myśliwców „Demon”, których napęd miały stanowić silniki General Electric J73-GE-3 o ciągu 3993 KG (5599 KG z dopalaniem) nigdy nie weszła do produkcji seryjnej. Przeznaczone dla tej serii płatowce wyposażono w silniki J71.

### Douglas A3D (A-3) „Skywarrior”

Dwusilnikowy pokładowy bombowiec uderzeniowy Marynarki Stanów Zjednoczonych. Projekt samolotu powstał na zamówienie, którego specyfikację w styczniu 1948 roku przedstawił Szef Operacji Floty. Wymagania Marynarki do-

tyczyły budowy pokładowego bombowca uderzeniowego dalekiego zasięgu, zdolnego do przenoszenia ładunku bomb o łącznym ciężarze 4340 kg. Jego podstawowym zadaniem miało być atakowanie celów nawodnych. Maszyna miała być także zdolna do przenoszenia uzbrojenia jądrowego o masie łącznej 4356 kg, na odległość do 3700 km. Przetarg na budowę takiego samolotu wygrał koncern Douglas, z którym pierwszy kontrakt Marynarka podpisała w dniu 29 września 1949 roku. Pierwszy lot prototypowej maszyny XA3D-1 odbył się w dniu 22 października 1952 roku. Dostawa pierwszego bombowca dla dywizjonu bojowego VAH-1 miała miejsce w dniu 31 marca 1961 roku. Ogromny, jak na samolot pokładowy szybko zyskał przydomek „wieloryba”. Produkcję bombowców Douglas A3D „Skywarrior” zakończono w styczniu 1961 roku, przy czym łącznie zbudowano 282 maszyny tego typu.

Bombowiec uderzeniowy Douglas A3D „Skywarrior” posiadał konwencjonalną półskorupową konstrukcję kadłuba i od-

chylone do tyłu skrzydła w układzie górno-  
płata. Skrzydła miały całkowicie metalowe poszycie i powierzchnię 71,54 m<sup>2</sup>. Napęd samolotu stanowiły dwa, usytuowane w gondolach podskrzydłowych, turbodoładowe silniki Pratt & Whitney J57-P10, o ciągu po 5623 KG. Silniki były maszynami o przepływie osiowym i podwójnych wirnikach. Każdy z nich miał długość 4,013 m i średnicę 1,014 m. Bombowce A3D były także wyposażone w 12 silników odrzutowych o ciągu 1953 kG, które służyły do wspomaganie startu. Samolot posiadał trójkątowe podwozie, które podobnie jak mechanizm składania skrzydeł, usterzenie ogonowe, kłapy i mechanizm ustawiania siły ciągu silników były napędzane hydraulicznie. Załogę bombowca stanowiło trzech ludzi: pilot-dowódca, II pilot-bombardier oraz strzelec-nawigator. Maszyny w wersji A3D-2 (A-3B) były ponadto wyposażone w system przeciwdziałania poślizgom podczas hamowania, automatyczne ustawianie slotów krawędzi natarcia oraz przystosowane do pełnienia roli powietrznego zbiornikowca. Ich załogę stanowiły 4 osoby. Uzbrojenie artyleryjskie samolotów stanowiły dwa, usytuowane w części ogonowej działka lotnicze kalibru 20 mm M3, z zapasem 500 pocisków dla każdego z nich. Maszyny mogły przenosić do 4340 kg bomb i min w różnych konfiguracjach. I tak przykładowo: mogły to być bomby burzące 12 po 217 kg; 6 po 434 kg; 4 po 868 kg lub 8 bomb przeciwpancer-  
nych o ciężarze po 694 kg; miny morskie: 12 Mk 50 (po 217 kg); 6 Mk 36 (po 434 kg); 4 Mk 25 lub Mk 39-0 (po 868 kg). Do kierowania bomb służył daleceownik radarowy AN/ASB-1A. Maszyny posiadały bogate wyposażenie radiolokacyjne i radiowe.

Samoloty Douglas A3D „Skywarrior” były produkowane w następujących wersjach: ...Q (E...) – przeciwdziałania radioelektronicznego; ...P (R...) – rozpoznania fotograficznego; T... – szkolna; V... – transportowa; K... – zbiornikowiec powietrzny; EK... – uniwersalna (TACOS – zbiornikowiec powietrzny / samolot przeciwdziałania radioelektronicznego / uderzeniowy); NR.... – platforma testowa dla systemów naprowadzania pocisków rakietowych „Harpoon” i „Cruise”; ER... – wsparcia elektronicznego zespołów floty.

(ciąg dalszy nastąpi)

Ciężki bombowiec uderzeniowy Douglas A3D-2 „Skywarrior” startujący z pokładu *Forrestal* – fotografia wykonana podczas oddelegowania okrętu na Morze Śródziemne jesienią-zimą lat 1958/59. Fot. zbiory Seweryn Fleischer







# „Dziesięciotysięczniki”

## Drobnicowce motorowe typów B54 i B454

### Część II: Warianty, budowa i losy

Zgodnie z pierwotnym projektem typu B54 (B54-I) zbudowano tylko dwa statki: „pierworodnego” *Marcelego Nowotkę* oraz *Bolesława Bierut*a. Kolejne jednostki należały już do wariantów rozwojowych. Pierwsza modyfikacja (B54-II) okazała się zarazem jedną z dwóch najliczniejszych – w latach 1957-1958 zbudowano łącznie siedem statków (pięć dla PRL i dwa dla ZSRR). W wariantcie B54-III powstało pięć jednostek (wszystkie dla PRL) – trzy w 1959 w Gdańsku oraz dwa, rok później, w Szczecinie. Do dwóch podtypów należało tylko po jednym statku: B54-IV (*Reymont* w 1958) oraz B54-VII (*Lelewel* w 1962). Wariant B54-V obejmował pięć statków, zbudowanych w latach 1959-1960 dla ZSRR. Taka sama liczba jednostek powstała również (w latach 1962-1963) według projektu B54-VI – po jednym dla PRL (*Konopnicka*) i spółki chińsko-albańskiej, a następnie trzy (zwdowane w Gdańsku, a ukończone przez gdyńską Stocznę im. Komuny Paryskiej) dla Kuby (te oznaczono jako modyfikacja B54-VIa).

Wariant B54-VIII (wywodzący się bezpośrednio z B54-III) był drugim spośród dwóch najliczniejszych – zgodnie z nim w latach 1960-1962 zbudowano pięć statków dla PRL (z czego dwa w Szczecinie) oraz dwa dla... Szwajcarii. Wreszcie w ramach podtypu B54-X (który jako jedyny powstał w pełni poza Stoczną Gdańską, tzn. w Szczecinie<sup>1</sup> radzieckiemu armatorowi

na przełomie 1961/1962 dostarczono dwie jednostki.

Jednostki typu B454 były kolejnym etapem rozwoju B54, wydzielonym już jako oddzielny projekt, wykonany w Gdańsku pod nadzorem inż. Eugeniusza Haciskiego. Zgodnie z nim zbudowano (w Szczecinie, w latach 1962-1966) pięć statków w trzech wariantach – trzy dla Indonezji oraz dwa dla PRL. Autorami modyfikacji byli szczecińscy projektanci: inż. Władysław Szeterlak (B454-IV) oraz inż. Roman Lis (B454-V). Pieczę nad budową wspomnianej piątki sprawowali technolog Eugeniusz Urbaś oraz budowniczy mgr inż. Janusz Wasilkowski.

Ogółem w ramach projektów B54 i B454 powstało 41 statków (22 dla Polski, 9 dla ZSRR oraz 10 dla pozostałych państw). 30 jednostek zbudowano w Stoczni Gdańskiej (z czego trzy ukończono w Gdyni), a 11 w Stoczni Szczecińskiej.

#### Konstrukcja

Wcześniejsze warianty projektu B54 miały kadłub spawany, z poprzecznym układem wiązań. W wersjach B54-VIII i X wprowadzono spawanie łączone z nitowaniem, a w B54-IV układ wiązań był mieszany. Inne różnice (podtypów VIII i X) w stosunku do wcześniejszych wersji polegały m.in. na zastosowaniu dwunożnych masztów (w kształcie odwróconej litery „V”), mechanicznych pokryw lukowych, oraz zainstalowaniu klimatyzacji.

#### Wymiary

Zasadniczo wszystkie warianty rozwojowe typu B54 (oraz typ B454) charakteryzowały się takimi samymi wymiarami, co wersja pierwotna. Jedynie podtypy V i VI miały większą szerokość (141,9 m) oraz średnie zanurzenie (odpowiednio 8,75 i 9 m). Natomiast jeden statek wariantu VIII (*Hanka Sawicka*) oraz statki typu B454 były dłuższe (odpowiednio dł. maks. 154,1 i 153,98 m, rej. 146,9 i 146,7 m).

#### Napęd

W wariantach B54-II oraz IV-V silnik Fiat 688D zastąpiono podobnym, również 8-cylindrowym modelem C758S. Natomiast w wersji III oraz jej pochodnych (VI-VIII i X), a także na statkach typu B454, zainstalowano silniki 6-cylindrowe (spalinowe, dwusuwowe, jednostronnego działania, nawrotne). Szczegóły techniczne wszystkich zastosowanych modeli przedstawiono w tabeli. Na wszystkich jednostkach obu typów zamontowano podobne śruby (o średnicy 5,28 m). Średnie dzienne zużycie paliwa wynosiło od 26 do 32 ton.

#### Prądnice

Na większości statków projektu B54 zainstalowano elektrownie na prąd stały, o napięciu 230V. W wariantach I, V-VI oraz

1. Projektantem B54-X był mgr inż. Stefan Kowalewicz, który wcześniej sprawował również pieczę nad budową w Szczecinie statków wariantu B54-VIII.



Silniki						
Warianty	Nazwa	Moc	Prędkość obrotów/min. (rpm)	Średnica cylindra i skok tłoka (mm)	Prędkość maks. (w.)	Zasięg (Mm)
B54-I oraz <i>Stefan Okrzeja</i>	Fiat Torino 688D	8000 KM (5880 kW)	125	680×1200	17	20 000
B54-II, IV, V	Fiat C758S			750×1320	17,3	12 500
B54-III, VIII, X	HCP-Sulzer 6RSAD76 <sup>2</sup>	7800 KM (5741 kW)	119	760×1550	16,5-17	17 500
B54-VI, VII, B454	HCP-Sulzer 6RD76					12 000 (B54-VII 12 500)

Ładownice				
Wariant	Pojemność ładunkowa (m <sup>3</sup> )		Szerokość luków między zrębnicami (m)	
	dla ziarna	dla bali	przed nadbudówką	za nadbudówką
B54-I	18 016	17 015	6,9×6,5, 10×6,5, 14,4×6,5	14,4×6,5, 8,1×6,5
B54-II	17 885	16 900	7,5×6,5, 8,5×6,5, 11,6×6,5	13,5×6,5, 13,5×6,5
B54-III (gdańskie)			7,5×6,5, 14,4×6,5, 12,3×6,5	13,1×6,5, 8,5×6,5
B54-III (szczecińskie)	17 694	16 726		
B54-IV	15 981	14 165	7,5×6,5, 13,6×6,5, 11,5×6,5	14,8×6,5, 8,4×6,5, 3×3
B54-V	18 043	17 042	7,5×6,5, 11,6×6,5, 11,6×6,5	13,5×6,5, 13,5×6,5
B54-VI	18 578	16 796	b.d.	
B54-VIa	18 565	16 783		
B54-VII	19 597	15 554		
B54-VIII	17 754	16 720	7,5×6,5, 13,4×6,5, 11,3×6,5	13,8×6,5, 8,4×6,5
B54-X	19 154	17 731	b.d.	
B454	18 536	17 237		

VIII były to trzy (I, V) lub cztery (VI, VIII) zespoły prądotwórcze o mocy 250 kW każdy (łącznie 750-1000 kW), natomiast w wersjach II-III oraz VII trzy zespoły po 320 kW (razem 960 kW). Jedynie w podtypie B54-IVB zainstalowano prądnice wytwarzające prąd stały (o napięciu 400V) – dwie po 320 kW i jedną o mocy 200 kW (łącznie 840 kW).

#### Ładownice i zbiorniki

„Nowotki” posiadały pięć ładowni – trzy (nr 1-3) przed nadbudówką, oraz dwie (nr 4-5) za nią. Jedynie „rodzynek” wariantu B54-VI posiadał na rufie szó-

stą, niewielką ładownię. Bliższe dane nt. ładowności poszczególnych wersji przedstawia tabela. W późniejszym okresie dla wybranych jednostek obliczono również pojemność kontenerową – dla podtypu B54-II wyniosła ona 76 TEU, a dla B54-X 66 TEU.

Wyposażenie ładunkowe we wszystkich wariantach było stosunkowo podobne. Składało się z: jednego ciężkiego żurawia bomowego (o dopuszczalnym obciążeniu roboczym 50-60 ton), jednego 25-tonowego, dwóch 10-tonowych, dwunastu-czternastu 5-tonowych, oraz 16 wciągarek ładunkowych.

Zbiorniki wody pitnej mieściły ok. 200 ton, co przy średnim zużyciu (5½-7 ton na dobę) zapewniało zapas na ok. 25-40 dni.

#### Załoga

Liczebność załogi (oraz koi dla pasażerów) należała do najbardziej zmiennych, zależąc nie tylko od wariantu, ale także od armatora. Ogółem załoga statków typów B54 i B454 liczyła od 37 do 56 osób (najczęściej 46-47). W tabeli przedstawiono znane informacje, dotyczące lat 50-60.

B54-I	47 marynarzy (później 44) i 12 pasażerów
B54-II	42 marynarzy i 12 pasażerów (statki radzieckie: 41 marynarzy oraz 29 kursantów i pasażerów); 67 koi
B54-III	37 marynarzy i 12 pasażerów; 67 koi
B54-IV	46 marynarzy i 6 pasażerów
B54-V	47 marynarzy i 12 pasażerów
B54-VI	46 marynarzy i 12 pasażerów
B54-VIa	51 marynarzy
B54-VII	52 marynarzy
B54-VIII	47 marynarzy i 4 pasażerów; 60 koi
B54-X	41 marynarzy, 8 kursantów i 5 pasażerów
B454	47 marynarzy i 6 pasażerów

2. Na licencji holenderskiej firmy Werkspoor NV Rotterdam. *Jan Matejko* i *Diwnogorsk* otrzymały silniki nielicencyjne, tzn. wyprodukowane w Holandii. „HCP” to skrót nazwy Zakładów Przemysłu Metalowego „H. Cegielski” w Poznaniu.

Konopnicka typu B54-VI posiadała już wiele zastosowanych ulepszeń w stosunku do jednostki prototypowej.

Fot. Mike Lennon





Marceli Nowotko na redzie jednego z arabskich portów.

Fot. Mike Lennon

Typ B54, podtypy I do VII (zbudowane w Stoczni Gdańskiej)			
Legenda do tabel: 1 - numer budowy, numer IMO, numer lokalnego rejestru, kolejne kody wywoławcze; 2 - daty budowy (położenie stępki, wodowanie, oddanie do eksploatacji, ew. podniesienie bandery – jeśli wykonane w innym dniu); 3 - pojemność brutto (BRT), netto (NRT), nośność (DWT); 4 - nazwy, armatorzy i los statku.			
1	2	3	4
B54-I/1 5220928 PRS 11651 SPKB	31.1.1955 15.11.1955 31.10.1956 6.11.1956	6660 3668 10 273	Marceli Nowotko (Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia), pływał na linii dalekowschodniej, 14.9.1957 jako drugi polski statek (pierwszym był 1.3.1935 <i>Dar Pomorza</i> ) zawinął do Japonii (Jokohama) <sup>3</sup> ; 9.7.1976 zderzył się we mgle, na wysokości latarni Rozewie, z niemieckim statkiem <i>Sleipner</i> <sup>4</sup> ; 8.2.1980 sprzedany na złom w Moji (Japonia) firmie Nissho Iwai Corp. z Osaki, 13.2.1980 wyruszył na złomowanie do Kaohsiungu (Tajwan), dotarł tam 29.2, 76-77 315, 78-79 467
B54-I/2 5047596 PRS 11652 SPKY, SYUY	13.9.1955 19.4.1956 30.3.1957 5.4.1957	6674 3670 10 420	<i>Bolesław Bierut</i> (PLO) <sup>5</sup> , pływał na linii dalekowschodniej; 5.6.1967 zablokowany podczas przechodzenia przez Kanał Sueski <sup>6</sup> , 16.5.1975 uwolniony, 6.6 wyruszył z Port Saidu na holu do Grecji (początkowo planowano złomowanie), ale 7.1975 sprzedany: <i>Fay III</i> (Faynav Shipping Co. SA, Pireus, manager Grecomar Shipping Agency Ltd. <sup>7</sup> ); 19.2.1982 przybył na złomowanie do Bombaju

3. Pierwszym dowódcą *Marcelego Nowotki* był kpt. ż.w. Michał Niczko (1904-1961), znany jako Dalaj Lama z powieści Karola Borchardta. Kpt. Niczko zmarł 9.1.1961 na pokładzie *Bydgoszczy* (7299 BRT), kilka godzin po wyruszeniu statku w dziewiczy rejs.

4. Zbud. 1965 jako *Marwa*, 499 BRT, armator M.s. Sleipner Hinrich Kahrs Reederei. Trzy dni później (9.7) *Sleipner* został zniesiony na brzeg koło Rozewia, a 21.8 przełamał się wpół podczas sztormu.

5. Podczas wodowania (które odbyło się w trochę po-

nad miesiąc od śmierci patrona), kadłub zatął się na pochylni i przez kilka godzin nie chciał spłynąć do wody.

6. Tego dnia nad brzeg kanału dotarły wojska izraelskie, co skłoniło Egipcjan do zablokowania go blokadami. W tym czasie na kanale znajdowało się 14 statków (wt. właśnie polskie dziesięcioletniaki *Bolesław Bierut* oraz *Djakarta*), które zostały skierowane na Wielkie Jezioro Gorzkie (al-Buhajra al-Murra al-Kubra) i tam postawione na kotwicy. Unieruchomione statki nazywano – od pokrywającego je pyłu pustynnego – „żółtą flotą”.

Polskie statki utworzyły parę pod nieformalną nazwą „Djakbier”, później połączoną z brytyjskimi *Port Invercagill* (10192 BRT, zbud. 1958) i *Scottish Star* (9996 BRT, zbud. 1950) w „Djakbiporst”. Początkowo załogi całej czternastki łączyło dość bogate życie towarzyskie (w 1968 zorganizowano nawet nieformalną olimpiadę), jednak po ok. trzech-czterech latach na jeziorze pozostały jedynie kadłubowe obsady.

7. Gecomar zakupił również trzy inne statki „żółtej floty”, wt. nw. *Djakartę*.

Dosyć zaniedbany *Bolesław Bierut* sfotografowany w Kanale Kilońskim.

Fot. via Carl Jeske





Tym razem *Stefan Okrzeja* sfotografowany w Aleksandrii.

Fot. Mike Lennon

B54-II/3 5339858 PRS 11658 SPLA	31.12.1955 31.7.1956 17.8.1957 17.7.1957	6620 3684 10 273	<i>Stefan Okrzeja</i> (PLO), 28.4.1958 zainaugurował linię towarową do Ameryki Północnej, potem przeniesiony na linię dalekowschodnio-australijską; 1979 <i>Hong Kong Truth</i> (Excel Maritime SA, Hongkong, prawdopodobnie tylko na ostatni rejs), 12.1979 przybył na złomowanie do Kaohsiungu
B54-II/4 5181627 SPLS	20.8.1956 30.1.1957 28.9.1957	6629 3671 10 273	<i>Kapitan Kosko</i> <sup>8</sup> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej, 20.6.1960 jako pierwszy polski statek zawiązał do Korei Północnej (Namp'o); 12.1.1979 przybył na złomowanie do Hongkongu, pocięty przez firmę Fuji Marden & Co. Ltd.
B54-II/5 5116646 SPMF	5.12.1956 10.5.1957 21.12.1957	6784 3801 10273	<i>Florian Ceynowa</i> <sup>9</sup> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 6.3.1981 <i>President Osmeña</i> <sup>10</sup> (Philippine President Lines Inc., Manila, Filipiny); 1983 <i>Lucky 14</i> (nazwa nadana na ostatnią podróż), od 26.5.1983 złomowany w Karaczi (Pakistan)
B54-II/6 5128053 SPMP	11.2.1957 23.7.1957 28.2.1958 24.12.1957	6785 3800 10 316	<i>Generał Sikorski</i> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 30.5.1978 przybył na złomowanie do Glasgow, pocięty przez firmę W.H. Arnott Young & Co. Ltd. w pobliskim Dalmuir

8. Kpt. ż.w. Stanisław Kosko (ur. 1898), od 1937 dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Zmobilizowany podczas kampanii wrześniowej w stopniu por.

mar., został dowódcą ORP *Gdynia*. Ranny 2 września w nalocie bombowym, zmarł pięć dni później w szpitalu.

9. Florian Ceynowa (1871-1881), kaszubski działacz

narodowy i językoznawca.

10. Sergio Osmeña y Suico (1878-1961), prezydent Filipin w latach 1944-1946.

*Florian Ceynowa* w gali banderowej, zapewne w czasie jednego z ówczesnych świąt państwowych.

Fot. Mike Lennon







Reymont pracowicie podążający do swojego portu docelowego.

Fot. via Carl Jeske

B54-II/7 5265394 SPMY, ...	3.8.1957 24.12.1957 21.5.1958 3.3.1958	6785 3793 10 316	<i>Fryderyk Chopin</i> (PLO); 1959 przekazany nieodpłatnie Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu „Chipolbrot”, pod banderę ChRL: <i>Heping 50/和平五十</i> <sup>11</sup> ; 26.4.1960 <i>Orlik</i> (Československá Námořní Plavba, Praga, Czechosłowacja) <sup>12</sup> ; 17.1.1967 odsprzedany ChRL, 11.2.1967 <i>Lintong</i> / 临潼 (COSCO Guangzhou <sup>13</sup> ), 19.5 formalnie sprzedany Chinom przez Czechosłowację (za 29,3 mln koron), 1992 skreślony
B54-IV/8 5293664 SPNE	17.10.1957 10.3.1958 31.8.1958 4.9.1958	6606 3713 10 276	zwdowany jako <i>Władysław Reymont</i> , przed ukończeniem przemianowany: <i>Reymont</i> („Chipolbrot”, bandera polska); 16.4.1979 w trakcie rejsu z Gdyni do Rostocku, 10 nm od Bornholmu, zniszczony przez pożar (który wybuchł w maszynowni; zginęło 2 marynarzy); po odholowaniu do Gdyni odbudowę uznano za nieopłacalną, 19.6.1979 statek został przyprowadzony przez holownik ratowniczy <i>Jantar</i> (PRO) do Bilbao (Hiszpania) i tam złomowany (od 9.1979) przez firmę Hierros Ardes
B54-II/9 5206142 M-26096 UIWY	31.12.1957 21.5.1958 28.11.1958	9935 5420 11 050	<i>Leninogorsk</i> / Лениногорск <sup>14</sup> (Żegluga Czarnomorska (CzMP) <sup>15</sup> , Odessa <sup>16</sup> ); latem 1962 wziął udział w operacji „Anadyr” <sup>17</sup> ; 25.7-11.8.1962 przewiózł (z Sewastopola do Matanzas) 390. samodzielny dywizjon raketowej artylerii brzegowej, wraz z kompleksem „Sopka” i raketami R-12; 1986 <i>Ingurlies</i> / Ингуриец <sup>18</sup> , w tym samym roku sprzedany na złom w Szanghaju
B54-II/10 5333608 M-26097 UJVR	15.3.1958 21.7.1958 31.12.1958	9935 5420 11 050	<i>Solnecznogorsk</i> / Солнечногорск <sup>19</sup> (CzMP); pływał na linii dalekowschodniej, m.in. do Wietnamu; w 1986 prawdopodobnie wykonał ostatni rejs, potem odstawiony jako hulk (w Odessie?) i tam złomowany na przełomie 1994/95

11. Chiń. héping – ‘pokój’.

12. Zakupiony za 62,1 mln koron. Pod czechosłowacką banderą odbył 30 rejsów (gl. do Chin) o łącznej długości 295 tys. mil. Do 1962 pływał z chińską załogą. Statkiem dowodził kolejno kapitanowie: Jakub Frey (przedwojenny absolwent szkoły morskiej w jugosłowiańskim Bakarze), NN (Rosjanin), Radomir Novotný oraz Pavel Trnka (absolwenci szkoły morskiej w Warnie z 1956 i 1959 roku).

13. Chińskie statki zostały 8.1961 włączone do floty nowoutworzonego armatora państwowego, China Ocean Shipping Co. (chiń. Zhongyuan Jituan, skrót COSCO), z portem macierzystym w Szanghaju lub Kantonie.

14. Miasto w Tatarskiej ASSR (ob. Tatarstan).

15. Ros. Черноморское морское пароходство (ЧМП), ukr. Чорноморське морське пароплавство, ang. Black Sea Shipping Co. (BLASCO).

16. Na przełomie lat 60. i 70. port macierzysty radzieckich B54 został przeniesiony do Iljiczewska (ob. Il’icziwsk), ok. 20 km na południe od Odessy.

17. Oznaczenie operacji obejmującej rozmieszczenie przez ZSRR na Kubie rakiet balistycznych, lotnictwa bombowego oraz jednostek osłonowych.

18. Inguri – rzeka w Gruzji.

19. Miasto w obwodzie moskiewskim.

*Leninogorsk* był pierwszym statkiem typu B-54 zbudowanym dla ówczesnego Związku Radzieckiego.

Fot. Mike Lennon





*Jan Matejko* był pierwszym statkiem wyposażonym w silnik wysokoprężny zbudowany w kraju. Uwagę zwraca ładunek pokładowy statku. Fot. Rolf Meinecke

B54-III/11 5169605 PRS 110659 SPNH	26.5.1958 8.10.1958 30.5.1959	6748 3690 10 183	<i>Jan Matejko</i> (PLO), był wyposażony w pierwszy polski silnik okrętowy (licencyjny) Sulzer-Cegielski, pływał na linii dalekowschodniej; 1983 Polskie Towarzystwo Okrętowe SA (PTO), Gdynia; 24.6.1986 sprzedany na złom firmie Lurex Enterprise w Sitakund k. Chittagong (Bangladesz)
B54-III/12 5003112 SPNM	28.7.1958 1.12.1958 30.6.1959 4.7.1959	6718 3670 10 190	<i>Adolf Warski</i> <sup>20</sup> (PLO), pływał na liniach dalekowschodniej oraz indyjsko-pakistańskiej; 22.1.1983 wycofany i odstawiony w Kalkucie, 24.2 sprzedany (za pośrednictwem Eckhardt & Co. Marine GmbH z Hamburga) tamtejszej firmie Sunrise Shipbreaking International; w międzyczasie rozpoczęto złomowanie (wykonawca Chowdhuri Shipbreaking Co.)
B54-III/13 5103273 SPNW	13.10.1958 12.2.1959 30.9.1959	6718 3670 10 190	<i>Emilia Plater</i> (PLO), pływał na liniach indyjsko-pakistańskiej i dalekowschodnio-australijskiej; 21.12.1984 sprzedany na złom firmie China National Metals & Minerals Imports & Exports Corp. z Szanghaju (za pośrednictwem japońskiej Nisho Iwai Corp.)
B54-V/14 5047716 M-26401 UJYP	11.12.1958 3.4.1959 16.11.1959	9935 5420 11 250	<i>Bolszewik Suchanow</i> / Большевик Суханов <sup>21</sup> (CzMP); 8.1962 wziął udział w operacji „Anadyr” (poszedł na Kubę z ładunkiem 8803 t pszenicy i 5 ciężarówkami wojskowymi), po powrocie ponownie skierowany w 10.1962 (z 7 kontenerami sprzętu wojskowego), pod koniec miesiąca zawrócony do kraju; 1985 złomowany w ZSRR
B54-V/15 5088849 M-26403 UJYQ	23.2.1959 20.7.1959 22.12.1959	9935 5420 11 250	<i>Deputat Łuckij</i> / Депутат Луцкий <sup>22</sup> (CzMP), pływał na linii wietnamskiej; 1986 <i>Worskla</i> / Ворскла <sup>23</sup> ; 1987 złomowany w ChRL
B54-VIII/16 5273169 SPPB	22.4.1959 29.9.1959 31.3.1960 20.4.1960	6914 3785 9951	<i>Pekin</i> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 1965 podczas postoju w Hongkongu doszło do pożaru juty w ładowni (ogień udało się ugasić dopiero po kilku dniach); 1984 sprzedany firmie Asia Lian Enterprise Ltd. z Hongkongu, 6.12.1984 przybył na złomowanie do Dalian (ChRL)

20. Adolf Warski (wł. Warszawski, 1868-1937), polski działacz komunistyczny, poseł na Sejm I kadencji (1926-1928), stracony w ZSRR. W latach 1959-1990 jego imię nosiła Stocznia Szczecińska.

21. Nikołaj Nikołajewicz Suchanow (wł. Himmer, 1882-1940), rosyjski rewolucjonista i ekonomista, prześladowany w latach 30. i rozstrzelany. Nadanie jego imienia statkowi było objawem tzw. odwilży chruszczowskiej.

22. Aleksiej Nikołajewicz Łuckij (1883-1920), rosyjski rewolucjonista, działał w Mandżurii i w gubernii amurskiej. Aresztowany przez Japończyków i skazany na śmierć. Wyrok wykonano poprzez spalenie żywcem w kotle parowozu.

23. Rzeka w Rosji i na Ukrainie, dopływ Dniepru.

*Pekin* – weteran linii dalekowschodniej.

Fot. Mike Lennon





Radziecki *Liesozawodsk* był czynnym uczestnikiem operacji „Anadyr” w 1962 roku.

Fot. Mike Lennon

B54-VIII/17 5141902 SPPM	27.7.1959 23.12.1959 30.6.1960 2.7.1960	6914 3785 9953	<i>Hanoi</i> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 1.3.1983 sprzedany na złom w Chittagong, pocięty przez firmę Saleh Zarina Ltd. na plaży Bhatiyari
B54-V/18 5271006 M-26483 UVZV	5.10.1959 23.2.1960 7.9.1960	10078 5448 11 250	<i>Partizan Boniwur</i> / Партизан Бонивур <sup>24</sup> (CzMP); 9-10.1962 wziął udział w operacji „Anadyr”, przewożąc z Nikołajewa do Mariel na Kubie transportery rakiet (zamaskowane jako... traktory) i 350 żołnierzy; w 1973 „wystąpił” w komedii <i>Byli sobie trzej kawalerowie</i> (reż. M. Grigorjew); 3.1982 spłonął u nabrzeża w Cherso-niu (pożar wybuchł w zapełnionej koprą ładowni); skreślony i w 1983 przekazany na złomowanie do Walencji (Hiszpania)
B54-V/19 5201245 M-26484 UQIR	30.12.1959 30.4.1960 11.11.1960	9820 5261 11 250	<i>Łabińsk</i> / Лабинск <sup>25</sup> (CzMP); w 11.1962 brał udział w przewiezieniu wycofanych instalacji rakietowych z Kuby do ZSRR (zabrał 2 rakiety); 4.2.1987 przybył na złomowanie do Gadani Beach (Pakistan)
B54-V/20 5206996 M-26495 UQIS	1.3.1960 25.6.1960 17.12.1960	9820 5261 11 250	<i>Liesozawodsk</i> / Лесозаводск <sup>26</sup> (CzMP); latem 1962 dwukrotnie wziął udział w operacji „Anadyr”: 7.1962 przewiózł z Murmańska do Mariel personel skierowany do sformowania bazy okrętów podwodnych, a 8.1962 z Bałtyjska 4 kutry <sup>27</sup> i śmigłowiec; 1983 postawiony jako stacjonarny statek szkolny w Odessie, 1986 skreślony z Rejestru Morskiego ZSRR; w 1997 nakręcono na nim część zdjęć do włosko-amerykańskiego filmu <i>1900: człowiek legenda</i> (reż. G. Tornatore); obecnie statek stoi przy Mołu Potapowskim, należy do Centrum Szkolenia Specjalistów Transportu Morskiego <sup>28</sup>

24. Witalij Borisowicz Boniwur (1902-1922), bolszewicki partyzant na Dalekim Wschodzie, poległ podczas wojny domowej. Urodził się w Warszawie, w rodzinie żydowskiego jubilera.

25. Miasto w kraju krasnodarskim.

26. Miasto w kraju nadmorskim, nad rzeką Ussuri.

27. Prawdopodobnie kutry torpedowe proj. 183 „Bolszewik”, ew. proj. 123 „Komsomolec”.

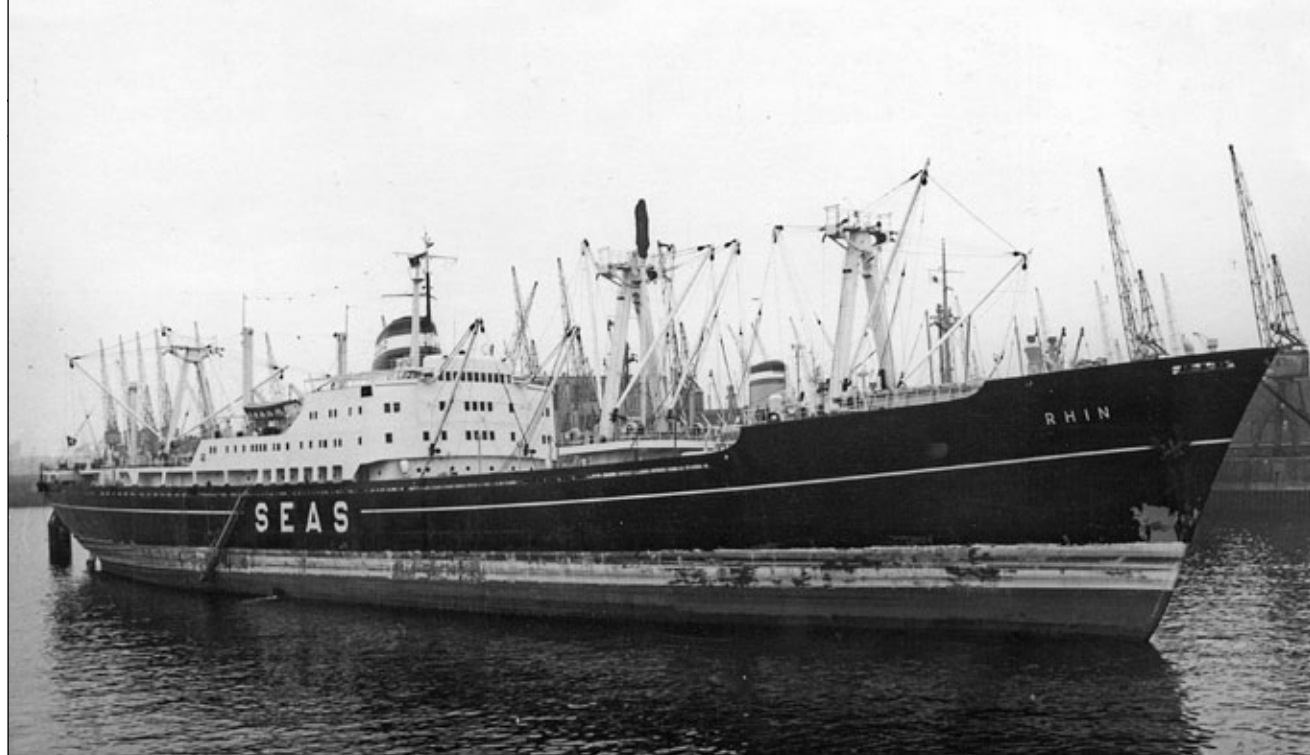
28. Ukr. Навчальний центр фахівців морського транспорту.

*Hanoi* – kolejny weteran linii dalekowschodniej.

Fot. Mike Lennon







Dla odmiany Szwajcarki *Rhin* w Lizbonie w 1966 roku.

Fot. Gustav Södecke

B54-VIII/21 5090969 SPQE, SYUQ	5.5.1960 1.9.1960 3.5.1961 8.5.1961	6915 3785 9953	<i>Djakarta</i> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 5.6.1967 zablokowany podczas przechodzenia przez Kanał Sueski (zob. <i>Bolesław Bierut</i> ); 16.5.1975 uwolniony, sprzedany: <i>Manina III</i> (Maninav Shipping Co. SA, Pireus, manager Grecomar Shipping Agency Ltd.); 30.8.1981 podczas rejsu z Konstancy do Port Saidu (z ładunkiem cementu) rozbił się, został opuszczony przez załogę, i zatonał u brzegów greckiej wyspy Kinaros (36° 59' N 26° 16' E); wrak nadal pozostaje w miejscu katastrofy, z masztami i bomami nad powierzchnią
B54-VIII/22 5293975 № 65 HBDO, FNTL, 3ECQ, HSCB	27.6.1960 29.11.1960 31.7.1961 1.9.1961	7969 4420 10 157	zwodowany jako <i>Charles L.D.</i> , przed ukończeniem przemianowany: <i>François L.D.</i> (Louis Dreyfus & Cie., Dunkierka, Francja); nieodebrany przez armatora, sprzedany: 9.1961 <i>Rhône</i> (Bernina Hochsee-Schiffahrts AG, Chur, Szwajcaria, port macierzysty Bazylea, manager Suisse-Outremer SA de Gérance et d'Affrètement Maritimes, Genewa); 15.5.1964 wszedł na mieliznę w pobliżu Porto Alegre (Brazylia), zdjęty 27.5; 11.1.1967 <i>Ablon</i> (Compagnie de Navigation d'Orbigny, La Rochelle, Francja, port macierzysty Brest); 1979 <i>Maritime Optimum</i> (Dart Shipping Co. Inc., Panama); 1982 Thai International Maritime Enterprises Ltd., Bangkok; 27.4.1986 sprzedany na złom firmie China National Metals & Minerals Import & Export Corp. z Huangpu (ChRL)
B54-VIII/23 5293858 № 66 HBDS, FNTK, ...	5.9.1960 7.1.1961 30.9.1961 2.11.1961	7969 10 157	<i>Rhin</i> <sup>29</sup> (Bernina... jw.); 25.10.1966 <i>Luchon</i> <sup>30</sup> (Compagnie de Navigation d'Orbigny); 3.1980 <i>Paramount</i> (Belle Shipping Co. SA, Panama); 12.7.1983 przybył na złomowanie do Bombaju, cięcie rozpoczęło 11.1983
B54-VI/24 5416204 SPQI, BOPM	12.12.1960 17.4.1961 30.6.1963	9690 5730 11 779	zwodowany jako <i>Maria Konopnicka</i> ; 13.12.1961 na wyposażonym w stoczní statku wybuchł pożar (zginęło 22 robotników <sup>31</sup> ), który opóźnił budowę; ukończony jako <i>Konopnicka</i> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 1.1.1976 przekazany nieodpłatnie do „Chipolbroku”, 1979 przeszedł pod banderę ChRL jako <i>Yixing</i> / 宜兴; 30.10.1980 podczas remontu w stoczni w Szanghaju na statku doszło do eksplozji i pożaru (sic!), 1982-83 odbudowany jako <i>Zhenxing</i> / 振兴 (Shanghai Haixing Shipping Co. Ltd.), istniał w 1995
B54-VI/25 5161990 ..., BODS	14.1.1961 7.6.1961 30.4.1962	9107 5370 10 293	<i>Guoji</i> / 国际 (China-Albania Shipping Co.); 1963 przeszedł pod banderę albańską: <i>Internacional</i> <sup>32</sup> ; 1978 po likwidacji spółki <sup>33</sup> wrócił pod banderę ChRL jako <i>Chicheng</i> / 赤城 (COSCO Shanghai); istniał w 2003
B54-VII/26 5205801 SPRU	10.6.1961 22.11.1961 26.11.1962	7817 4285 10 266	<i>Lelewel</i> <sup>34</sup> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej w czarterze „Chipolbroku”; 1.1.1976 przekazany nieodpłatnie temu armatorowi; 20.12.1983 przybył na złomowanie do Huangpu (ChRL)

29. Rhône i Rhin – fr. nazwy rzek Rodan i Ren.

30. Ablon, Luchon – miejscowości we Francji.

31. Eugeniusz Antosik, Władysław Bereza, Kazimierz Bujnowski, Hubert Dawidowski, Jan Grudziński, Ryszard Hyra, Tadeusz Kaczor, Jan Kania, Włodzimierz

Korol, Stanisław Korzeniewski, Leon Labuda, Mieczysław Lisiak, Michał Nikonowicz, Stanisław Nowicki, Zdzisław Nowosad, Józef Rułko, Józef Runowski, Zygmunt Szczepanowski, Jan Tałanda, Klemens Zieliński, Wiktor Zychlak oraz jeden NN.

32. Chiń. guóji, alb. internacional – ‘międzynarodowy’.

33. Spowodowanej zerwaniem stosunków przez Albanię (i dalszą izolacją tego kraju).

34. Joachim Lelewel (1786-1861), polski historyk i działacz niepodległościowy.



Lśniący nową farbą, na niniejszej fotografii, *Lelewel* był ostatnim statkiem typu B-54.

Fot. A. Duncan

Typ B54-VIa (zwodowane w Stoczni Gdańskiej, ukończone w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni)			
B54-VIa/27 5415286 CLCR	7.9.1961 30.12.1961 31.12.1962	9735 5689 11 888	<i>Comandante Camilo Cienfuegos</i> <sup>35</sup> (Empresa Consolidada de Navegación Mambisa, Manzanillo, Kuba); 1988 <i>Ciudad de Cienfuegos</i> (nazwa tymczasowa), 8.4.1988 przybył na złomowanie do Chittagong, 25.4 cięcie rozpoczęła firma J.S. Engineering (Pvt.) Ltd. z Sitalpuru
B54-VIa/28 5415717 CLYQ	9.1.1962 7.7.1962 30.4.1963	9732 5689 11 767	zwodowany jako <i>Comandante Andrés Gonzáles</i> <sup>36</sup> , przed ukończeniem przemianowany: <i>Gonzáles Lines</i> (Empresa Consolidada de Navegación Mambisa, Caibarién); 25.12.1986 przybył na złomowanie do Puerto de Santa Maria k. Kadyksu (Hiszpania)
B54-VIa/29 6021446 CLYR	19.7.1962 30.10.1962 22.8.1963	9732 5689 11 787	<i>Aracelio Iglesias</i> <sup>37</sup> (Consolidada de Navegación Mambisa, Cienfuegos); 17.3.1970 w trakcie rejsu z Nuevitas do Hajfongu (z ładunkiem cukru) wszedł na skały u wschodniego wejścia do Cieśniny Hajnańskiej (20° 27' 30" N 110° 49' 30" E) i przełamał się wpół

35. Camilo Cienfuegos Gorriarán (1932-1959), kubański rewolucjonista, po zwycięstwie rewolucji gubernator prowincji Camagüey. Zginął podczas samotnego lotu nad M. Karaibskim.

36. Andrés Gonzáles Lines (1917-1961), kubański komunista, oficer marynarki wojennej. Po 1959 został szefem Biura ds. Morskich (w stopniu kapitana korwety), założył m.in. kubańską państwową spółkę armatorską (www. Nave-

gación Mambisa). Zginął 6 maja 1961 dowodząc kutrem torpedowym *R-43* (eks am. typu PT), wraz z całą załogą tegoż (jednostka zatonała w niewyjaśnionych okolicznościach).

37. Aracelio Iglesias Díaz (1901-1948), komunista kubański.

*Gonzáles Lines* był jedną z trzech jednostek typu B54-VIa zbudowanych dla Kuby. Fotografia wykonana w Rotterdamie 10 marca 1964 roku. Fot. Rudi Kleyn





Janek Krasicki typu B54-III w jednym z portów.

Fot. Mike Lennon

Typ B54, podtypy III, VIII i X (zbudowane w Stoczni Szczecińskiej <sup>38</sup> )			
B54-III/101 5169887 SPPO	10.12.1958 29.9.1959 18.6.1960 25.6.1960	6904 3756 10 086	Janek Krasicki <sup>39</sup> (PLO) <sup>40</sup> , pływał na linii dalekowschodniej; 1983 PTO; 22.9.1984 sprzedany w Singapurze firmie China National Metals & Minerals Import & Export Corp., 9.10 przybył na złomowanie do Xinkang (ChRL)
B54-III/102 5214058 SPPP	8.6.1959 30.4.1960 29.11.1960	6904 3756 10 086	Ludwik Solski <sup>41</sup> (PLO) <sup>42</sup> , pływał na linii indyjsko-pakistańskiej, a potem dalekowschodniej; 3.7.1984 sprzedany na złom w Kaohsiungu, od 13.8 pocięty tam przez firmę Tai Yuan Steel & Iron Co. Ltd.
B54-VIII/103 5276915 PRS 110668 SPQN	5.12.1959 19.11.1960 30.6.1961	6923 3788 10 124	Phenian (PLO), ochrzczony przez Kim Liza (żonę ambasadora KRL-D w PRL); pływał na linii dalekowschodniej; 1983 PTO; 15.6.1986 sprzedany Seven Seas Ltd. w Karaczi (Pakistan), 12.7 przybył na złomowanie do Gadani Beach (pocięty przez firmę Noor International)
B54-X/104 5090842 M-26505 UQHI	10.6.1960 31.3.1961 24.11.1961	8843 4713 10 568	Diwnogorsk / Дивногорск <sup>43</sup> (CzMP); 8.1962 wziął udział w operacji „Anadyr” (na trasie Bałtyjsk-La Isabella przewiózł część 213 gwardyjskiego pułku myśliwskiego), ponownie wysłany 10.1962 (z Sewastopolu do Matanzas, przewiózł część sprzętu 51 dywizji rakietowej), pod koniec miesiąca dotarł na Kubę (jako jeden z ostatnich niezawróconych statków), 11.1962 zabrał 4 rakiety z powrotem do ZSRR; od 11.5.1972 do 6.3.1973 uwięziony przez amerykańską zagrodę minową w Hajfongu (DRW) <sup>44</sup> ; 1986 złomowany w Huangpu

38. Od 18.2.1959 noszącej imię Adolfa Warskiego.

39. Jan Krasicki (1919-1943), komunista, podczas sowieckiej okupacji kolaborant we Lwowie (komsomolec), potem członek PPR i GL, zabójca Bolesława Mołojca. Matką chrzestną statku była Maria Krasicka, matka Jana.

40. Janek Krasicki był pierwszym statkiem zwodowanym na odbudowanej dawnej pochylni (W1) stoczni

Vulcan-Werft (potem zbudowano na niej wszystkie pozostałe statki typu B54 serii szczecińskiej oraz B454). Zrazem mieścił w sobie milionową tonę nośności zwodowaną przez polski przemysł okrętowy po wojnie, co zostało odpowiednio wówczas uczczone.

41. Ludwik Solski (wł. Sosnowski, 1855-1954), aktor i reżyser teatralny.

42. Pierwszy statek zbudowany w Polsce za pomocą metody blokowej.

43. Miejscowość w kraju krasnojarskim (od 1963 miasto).

44. Stał obok polskiego drobnicowca Józef Conrad, zbombardowanego 20.12.1972 podczas amerykańskiego nalotu.

Phenian na redzie jednego z arabskich portów.

Fot. zbiory Peter Tschursch





Radziecki *Diwnogorsk* to kolejny uczestnik operacji „Anadyr” w czasie której przewoził na Kubę rakiety średniego zasięgu.

Fot. Mike Lennon

B54-X/105 5230571 M-26506 UQHJ	11.1.1961 31.8.1961 30.1.1962 25.1.1962	8843 4713 10 568	<i>Miednogorsk / Медногорск</i> <sup>45</sup> (CzMP); latem 1962 dwukrotnie wziął udział w operacji „Anadyr”: 7-8 i 8-9.1962 w dwóch rejsach przewiózł z Teodozji na Kubę część 701 pułku 10 dywizji obrony plot. (dow. płk G. Rzewskij); na przełomie 1986/87 złomowany w Gadani Beach
B54-VIII/106 5141627 SPSB	27.5.1961 20.1.1962 30.6.1962	6944 3873 10 093	<i>Hanka Sawicka</i> <sup>46</sup> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej i australijskiej; 1983 sprzedany firmie China National Metals & Minerals Import & Export Corp., 25.11.1983 przybył na złomowanie do Beihai (ChRL)

**Typ B454, podtypy I, IV i V (zbudowane w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego)**

B454-I/1 5308512 PKUU	18.11.1961 30.5.1962 30.11.1962	6813 3763 10 487	<i>Sam Ratulangie</i> <sup>47</sup> (Djakarta Lloyd PT Perusahaan Pelayaran Samudera <sup>48</sup> ), matką chrzestną była żona prezydenta Indonezji, Hartini Soekarno <sup>49</sup> ; 8.1982 wycofany i sprzedany na złom, 20.9 przybył do Chittagong, od 21.10 pocięty przez firmę Elias Brothers na plaży Bhatiyari
B454-I/2 5404744 PKUV	10.3.1962 10.10.1962 31.12.1962	6813 3763 10 487	<i>Hadji Agus Salim</i> <sup>50</sup> (Djakarta Lloyd, Indonezja), 3.1983 przybył na złomowanie do Alang (Indie), pocięty przez firmę Gupta Steel

45. Miasto w obwodzie orenburskim.

46. Hanna Sawicka (wł. Szapiro, 1917-1943), komunistka, członkini PPR i GL, organizatorka Związku Wal-ki Młodych.

47. Saul Samuel Jozias Ratulangie (1890-1949), indonezyjski działacz niepodległościowy, w latach 1927-1937 członek Volksraadu (parlamentu Indii Holenderskich), 1945-1946 gubernator Sulawesii, potem prześladowany przez Holendrów.

48. W 1972 roku w języku indonezyjskim przeprowadzono reformę ortografii (tzw. *Ejaan Yang Disempurnakan*), zgodnie z którą „dj” zamieniono na „j”, stąd od tego czasu stolica Indonezji (a wraz z nią nazwa wymienionej spółki) jest znana jako Jakarta.

49. Hartini (1924-2002), z którą Soekarno ożenił się w 1953, była początkowo jego drugą żoną, a na pierwsze miejsce „awansowała” po rozwodzie prezydenta z Fatmawati (matką Megawati Sukarnoputri, prezydent Indo-

nezji w latach 2001-2004). Fatmawati zachowała jednak status pierwszej damy. Później Soekarno ożenił się jeszcze z pięcioma kobietami, ale tylko jedna – właśnie Hartini – pozostała przy nim po obaleniu go w 1966 roku. Była matką dwóch synów, Taufana i Bayu (ogółem Soekarno miał dziewięć dzieci).

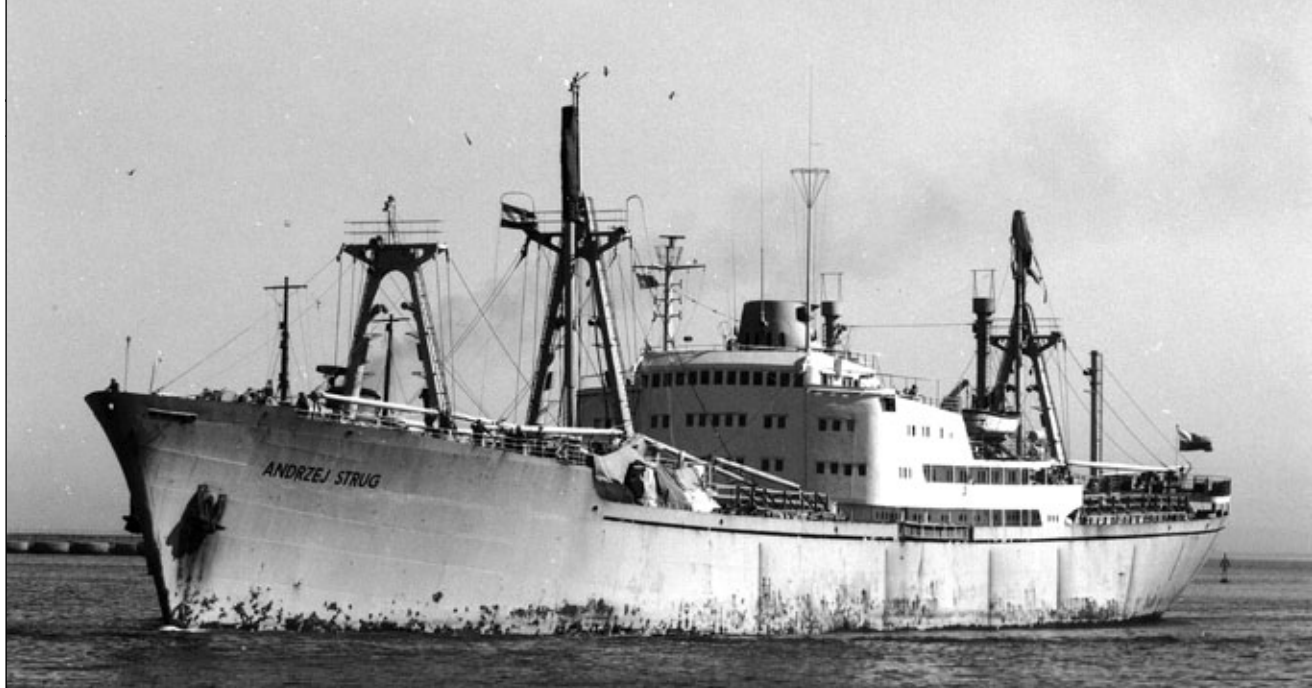
50. Agus Salim (1884-1954), indonezyjski działacz niepodległościowy, 1947-1949 minister spraw zagranicznych.

Radziecki *Miednogorsk* w ciekawym malowaniu.

Fot. Mike Lennon







Andrzej Strug typu B454 w końcowym okresie służby pod polską banderą.

Fot. Mike Lennon

B454-IV/3 6403072 PRS 110791 SPSX	28.8.1962 15.5.1963 8.9.1963	6919 3937 10 446	<i>Andrzej Strug</i> <sup>51</sup> (PLO), pływał na linii dalekowschodniej; 1983 PTO; 21.2.1985 sprzedany w Singapurze <sup>52</sup> na złom, od marca pocięty w Dalian (ChRL)
B454-IV/4 6402688 PRS 110792 SPTG, YNAA	18.5.1963 2.10.1963 29.12.1963	6919 3930 10 430	<i>Władysław Broniewski</i> (PLO), matką chrzestną była Wanda Broniewska (żona po-ety); pływał na linii dalekowschodniej; 1983 PTO; 5.1985 <i>Carlos Fonseca Amador</i> <sup>53</sup> (Naviera Nicaraguense SA „NANICA”, Corinto, Nikaragua), 1986 C.F.A.; 5.1988 C.F.A. I (bandera Panamy, na ostatnią podróż), 30.10 przybył (na holu) na złomowanie do Kaohsiungu
B454-IV/5 6417827 BDGJ, BOLY, BWCR	24.6.1963 4.1.1964 27.7.1965 1.2.1966	6888 3906 10 400	zwodowany jako <i>Henryk Jendza</i> <sup>54</sup> (PLO), w trakcie budowy sprzedany ChRL jako <i>Qianjin</i> / 前进 (China Ocean Shipping Co., Guangzhou), 1985 Guangzhou Ocean Shipping Co. (COSCO Guangzhou); 1991 statek szkolny: <i>Yuhua</i> (Jinei Navigation School, Xiamen), 1993 Xiamen Cheng Yi Shipping Co.; później ponownie przekazany Jinei Navigation School, wykazywany przez rejestry w 2005 roku
B454-V/6 6415295 PKRI	16.11.1963 30.5.1964 14.10.1964	6866 3797 10580	<i>Johannes Latuharhary</i> <sup>55</sup> (Djakarta Lloyd); 1983 Court Shipping Co. Ltd., La Valetta (bez zmiany nazw, na ostatnią podróż); 26.9 sprzedany w Singapurze na złom, pod koniec roku przybył na pocięcie do Szanghaju

51. Andrzej Strug (wł. Tadeusz Galecki, 1871-1937), pisarz i publicysta, działacz niepodległościowy i socjalistyczny. Matką chrzestną statku była Nelly Galecka-Strugowa, wdowa po Andrzeju.

52. Wg innych danych – w Hongkongu.

53. Carlos Fonseca Amador (1936-1976), nikaragu-

ański rewolucjonista, założyciel Sandinistowskiego Frontu Wyzwolenia Narodowego (FSLN).

54. Henryk Jendza (ur. 1921) był dyrektorem Stoczni Szczecińskiej od 1950 do przedwczesnej śmierci 27 lipca 1962 r. Potem jego imię nadano innemu statkowi tam zbudowanemu (B516-IV/9). Matką chrzestną obu jed-

nostek była Maria Jendza, matka Henryka.

55. Johannes „Nani” J. Latuharhary (1900-1959), indonezyjski działacz niepodległościowy, 1950-1955 gubernator Moluków (pierwszy). Wdowa po nim, Henriette, była matką chrzestną statku.

Ciekawe ujęcie *Władysława Broniewskiego* pod balastem.

Fot. Mike Lennon





Indonezyjski *Hadzi Agus Salim* sfotografowany w grudniu 1977 roku na rzece Św. Wawrzyńca w okolicy kanadyjskiego miasta Varennes.

Fot. „Ship Spotting”

### Bibliografia (do obu części):

1. Z. Bastl, *Padesát let Československé Námořní Plavby*, Praha 2009.
2. Chądzyński W., Piskorz-Nałęcki J., Sobecki W., *Stocznia Szczecińska*, Szczecin 1998.
3. Dehmel H., *Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. w latach 1930-1950*, Gdańsk 1962.
4. Gill E., *Pierwsze polskie statki parowe i twórcy ich napędu głównego*, „Nautologia”, nr 133 (1/2000).
5. Gnapiński R., Maciejewicz O., *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego*, Szczecin 1989.
6. *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1972.
7. *Historie námořní plavby*, www.namorniplavba.cz.
8. Kolicki S., Miciński J., *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.
9. Leszczyński R., *Ginące frachtowce*, t. 1, Gdańsk 2007.
10. „Lloyd's Register of Ships” 1968/69, 1995/96.
11. „Marine News”, 1957-1998.
12. „Morze”, 1958-1964.
13. Paczeński J., Czarnecki S., *M/s „Marceli Nowotko” na próbach*, „Budownictwo Okrętowe”, nr 5/1957.
14. Piwowoński J., *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989.
15. „Polski Rejestr Statków” 1957/58, 1985.
16. *Polskie Linie Oceaniczne w latach 1951-1978: studium ekonomiczne*, Gdańsk 1980.
17. „Регистровая книга морских судов СССР” 1964/65, 1976/77.
18. Starke T., *Register of Merchant Ships built in 1956-1958*, Gravesend 2000.
19. Tschursch P., *Die sowjetische Handelsflotte von 1945 bis 1991, Bd. 1 (Stückgutfrachtschiffe über 10.000 tdw)*, Rostock 2007.
20. Wojciechowski H., *Stocznia Gdańska: fakty i liczby*, Gdańsk 1968.
21. Zabiello E., *Budowa statków w polskim przemyśle okrętowym w latach 1949-1982*, „Nautologia”, nr 86 (2/1987). ●

Na zakończenie jeszcze raz radziecki *Leninogorsk*, lecz tym razem w kolorze.

Fot. Eilhart Buttkus







Ujęcie z pokładu dziobowego *Aurory*. Fot. Siergiej Bałakin

## Maciej S. Sobański

Decyzja o pozbawieniu *Aurory* szkieletowej załogi, a co zatem idzie statusu okrętu „bojowego” wywołała w Rosji szeroką falę dyskusji i komentarzy, których ton wynikał z reguły z politycznego zaangażowania ich uczestników. Najbardziej, a zarazem najgłośniej w obronie krążownika wystąpili komuniści z KPRF Giennadij Ziuganowa, dla których okręt był niejako świętym symbolem rewolucji, a szerzej, to chyba i całej minionej świetności. Zresztą okręt pozostaje nadal symbolem rosyjskiej, ale i radzieckiej floty, dla przeważającej większości kadry współczesnej marynarki wojennej, co znalazło nawet swój wyraz w oficjalnym komunikacie mówiącym o zachowaniu krążownika – symbolu, tyle tylko, że już wyłącznie jako obiektu muzealnego.

Swoją akces względem *Aurory*, po jej wycofaniu ze stanu floty złożyła także Nachimowska Szkoła Marynarki Wojennej, a precyzyjniej Stowarzyszenie Nachimowskie, organizacja społeczna, skupiająca jej dawnych absolwentów i współpracowników.

# „Aurora” – problemów ciąg dalszy

Przysłowiowe „czarne chmury”, jakie zbierały się nad *Aurorą* po przesławnym, zakończonym skandalem przyjęciu, jakie odbyło się na pokładzie zabytkowego krążownika w dniu 6 czerwca 2009 roku, doprowadziły jednak w końcu do decyzji kierownictwa marynarki wojennej Rosji, której obawiali się wszyscy, a mianowicie definitywnego przekreślenia istniejącego do tej pory statusu jednostki.

Jak zakomunikował w końcu października 2010 roku przedstawiciel sztabu marynarki wojennej, sławny okręt Nr 1 rosyjskiej floty – krążownik *Aurora* ma zostać pozbawiony etatowej załogi, liczącej aktualnie (jesień 2010) 48 ludzi, w tym 6 oficerów i 12 miczmanów (chorążych). Zgodnie z dyrektywą, podpisaną przez dowódcę marynarki wojennej Rosji adm. Władimira Wysockiego, załoga okrętu ma zostać oficjalnie rozformowana z dniem 1 grudnia 2010, choć z drugiej strony jak dotąd nie został jeszcze opracowany żaden szczegółowy plan przeprowadzenia tych działań i brzydko mówiąc „zagospodarowania” pozyskanego tą drogą personelu.

Krążownik ma pozostać jedynie okrętem-muzeum jako filia Centralnego Muzeum Marynarki Wojennej w Sankt Petersburgu, zachowując przy tym (choć już tylko nieoficjalnie) status okrętu Nr 1 rosyjskiej floty. To właśnie, kwalifikowany jak zgodnie

podkreślają wszystkie źródła, cywilny personel wspomnianego muzeum ma przejąć pieczę nad *Aurorą* po zabranii z jej pokładu etatowej załogi.

Jak nieoficjalnie poinformował jeden z dawnych członków załogi okrętu, zmiana jego oficjalnego statusu pozwoli z jednej strony na ułatwienie dostępu na jego pokład, a z drugiej, a z drugiej, co zdaje się być argumentem równie, a może nawet istotniejszym, umożliwi zarabianie na zabytku pieniędzy, bowiem obecnie wstęp na *Aurorę* jest, a może raczej był bezpłatny!

Zresztą argumenty o rzekomych oszczędnościach, jakie mają być osiągnięte w związku ze zdjęciem krążownika ze stanu marynarki wojennej, są bardzo chętnie podnoszone, mimo że, że tak naprawdę nie bardzo posiadają pokrycie w faktach. Trzeba bowiem pamiętać, że aż 30 członków dotychczasowej załogi stanowią marynarze i podoficerowie, w znakomitej większości z zasadniczej służby wojskowej (nadal jeszcze obowiązującej w Rosji), których miesięczny żołd wynosi około 600 rubli czyli odpowiednik 20 dolarów amerykańskich. Jest to na tyle oszłamiająca kwota, że zapewne nie uda się w Sankt Petersburgu znaleźć nawet marnej sprzątaczk, gotowej czyścić pokład, a co dopiero mówić o niezbędnych specjalistach technicznych.

Kroki te pozostają zapewne w związku z zamiarem władz przeniesienia w niedalekiej przyszłości szkoły, w pobliżu siedziby której znajduje się miejsce postoju (jak chcą niektórzy „wiecznego”) krążownika, z Sankt Petersburga do Kronsztadu.

Zresztą ubiegających się o schedę w postaci słynnego okrętu jest więcej, bowiem zainteresowanie jednostką jako niezmiernie cennym zabytkiem rosyjskiej myśli technicznej wyraziła również Zjednoczona Korporacja Stoczniowa, grupująca stocznie produkcyjne, biura projektowe oraz przedsiębiorstwa związane z przemysłem stoczniowym, która pragnie przejąć samodzielnie pieczę nad *Aurorą*.

Zatem, choć wszystko wskazuje, że zapadł już ostateczna decyzja o definitywnym wycofaniu *Aurory* ze składu rosyjskiej marynarki wojennej, to jednak dalsze losy historycznego krążownika nadal pozostają jeszcze wielką niewiadomą i zapewne będzie tak co najmniej do wiosny 2011 roku. Należy mieć tylko nadzieję, że *Jutrzenka* (niekoniecznie rewolucji!), do której w jej ponad stuletnich dziejach szczególnie uśmiechało się już po wielokroć, przetrwa i te obecne zawirowania, bo przecież mimo wszystko stanowi nie tylko kawał historii budownictwa okrętowego, dziejów samej Rosji, ale po części także świata i to bez względu na wszelkie konotacje wydarzeń, których była uczestnikiem. ●





## LAPPEDYKKEREN – „okręt” szkolny Królewskiej Marynarki Wojennej Danii

Od 1956 do 2008 podstawowe szkolenie kadr wstępujących do duńskiej Królewskiej Marynarki Wojennej odbywało się na terenie ośrodka szkoleniowego Auderød położonego nad brzegiem największego duńskiego jeziora Arresø, około 50 kilometrów na północny-zachód od Kopenhagi.

Ośrodek zbudowano w konkretnym celu – miał on zapewnić kadetom wstępującym

do służby w marynarce pełen zakres podstawowych szkoleń.

Jednym ze specjalnych obiektów znajdujących się na jego terenie był „okręt” szkolny LAPPEDYKKEREN. Nie był to prawdziwy okręt, a jedynie atrapa o długości 36 i szerokości 8 metrów, zbudowana po to, by kadeci mogli na niej poznać podstawowe terminy morskie. Co to

sterburta, a co bakburta, gdzie jest dziób, a gdzie rufa, jak salutować przy wchodzeniu na pokład, jakie nazwy mają różne liny cumownicze i pachołki – tego i wielu innych rzeczy dowiadywali się przyszli marynarze na pokładzie LAPPEDYKKERENA. Zastosowanie atrapy stojącej na lądzie pozwalało zaoszczędzić wiele czasu, gdy po podstawowym szkoleniu, re-

Grupy kadetów współzawodniczą na pokładzie LAPPEDYKKERENA w 1962 r.

Fot. H. Rørskov







Król Frederik (Fryderyk) IX (w stopniu admirała) przeprowadza inspekcję LAPPEDYKKERENA, w czasie wizyty w ośrodku szkoleniowym Auderød, 4 lipca 1967 r.

Fot. Danish Armed Forces Library

i torpedowców typu *Krieger* (po roku 1952 jednostki przeklasyfikowano na patrolowce). Oba typy kończyły służbę pod koniec pięćdziesiątych.

W 2008 ośrodek Auderød został zamknięty z powodu redukcja wydatków, a podstawowe szkolenie personelu marynarki wojennej przeniesiono w rejon północnej Jutlandii, gdzie w pobliżu bazy w Frederikshavn położony jest inny ośrodek treningowy Królewskiej Marynarki Wojennej.

Nagle okazało się, że LAPPEDYKKEREN jest zbędny, jednak jego historia jeszcze się nie zakończyła. Znajdujące się Frederikshavn muzeum fortyfikacji – Bangsbo Fort zdecydowało się „przygarnąć” LAPPEDYKKERENA. W 2008 jednostkę pocięto na sześć części, a następnie załadowano na trzy niskopodwoziowe przyczepy, które wyruszyły z ośrodka Auderød, kierując się do jej nowej przystani.

Zgodnie z planem LAPPEDYKKEREN, znajdujący się w muzeum fortyfikacji Bangsbo Fort, ma wyglądać jak nowy latem roku 2011. ●

**Tłumaczenie z języka angielskiego  
Kazimierz Zygałło**

kruci otrzymywali przydziały na prawdziwych okrętach.

Nazwa LAPPEDYKKEREN w języku duńskim oznacza perkoza, jednak „lappe”

może również znaczyć „poskładany z części zapasowych”, co dokładnie oddaje istotę jednostki. Została ona bowiem zmontowana z fragmentów trałowca typu *Søløven*

LAPPEDYKKEREN w ośrodku szkoleniowym Auderød I w 1994 r.

Fot. Bo Fønss

