

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,
Jarosław Jastrzębski, Rafał Mariusz Kaczmarek,
Jerzy Lewandowski, Oskar Mysior,
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,
Grzegorz Ochmiński, Jarosław Palasek,
Jan Radziński, Marek Suplat,
Tomasz Walczyk, Kazimierz Zygałło**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.drukpoltg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2011

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skręcania 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.**I i II strona okładki:**Brytyjski niszczyciel *Armada* w czasie wizyty
w Tulonie, 10 listopada 1958 r.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

W NUMERZE

Juliusz Tomczak

Pancernik wielkich nadziei – historia CSS
„Virginia”, część II

2

11

Alejandro A. Anca, Nikołaj W. Mitiuckow

Krążowniki Portugalii



Michał Jarczyk, Krzysztof Krzeszowiak

Jednostka torpedowa „Zieten”
Cesarskiej marynarki wojennej Niemiec

22

26

Aleksandr Aleksandrow, Siergiej Bałakin

„Asama” i kuzyni, część IV



Jarosław Jastrzębski

O potrzebie wyodrębnienia w nomenklaturze
okrętowej klasy „hydroplanowca”

37

42

Siergiej W. Patjanin

Od Sallum do Syrty. Flota w Kampanii
Północnoafrykańskiej lat 1940-1941

Rafał Mariusz Kaczmarek

„Lancastrian” nad Sassnitz

55

58

Andrij Kharuk

Niszczyciele typu „Battle”, część II



Wojciech Mazurek

Siły desantowo-amfibijne ZSRR po II wojnie
światowej, część III

68

78

Ireneusz Bieniecki

Charakterystyka jednostek pływających MBOP
w latach 1966-1991, część II

Aleksandr Mitrofanov

Lodołamacze Rosji, część V

90



Pancernik wielkich nadziei – historia CSS „Virginia” część II

Pierwszy bój pancerników

Kiedy wieczorem 8 marca 1862 roku zmęczeni bojem marynarze z CSS *Virginia* układali się do snu, dowodzący garnizonem Unii w Fort Monroe generał John E. Wool wysłał do sekretarza wojny, Edwina Stantona, alarmujący telegram: „Dzisiaj z Norfolk przyłynął *Merrimack* i około godziny drugiej po południu zaatakował *Cumberland* i *Congress*. Zatopił *Cumberland*, a *Congress* skapitulował. (...) Z pomocą przybył właśnie *St. Lawrence*. *Minnesota* jest na mieliźnie. Prawdopodobnie oba te okręty zostaną zdobyte. Taka jest opinia kapitana Marstona i jego oficerów. *Roanoke* znajduje się pod osłoną naszych dział. Uważa się, że *Merrimack*, *Jamestown* i *Yorktown* przejdą dziś w nocy obok fortu”. Sytuacja zmieniła się jednak radykalnie o godzinie 22:00, kiedy to na wody Hampton Roads przybył USS *Monitor*. Pancernik Unii natychmiast zajął pozycję umożliwiającą mu osłonę spoczywającej na mieliźnie *Minnesoty*¹.

Historia zaprojektowania i zbudowania USS *Monitor* zasługuje z pewnością na oddzielny artykuł, dlatego też przedstawimy tutaj tylko podstawowe informacje techniczne tej niezwykle oryginalnej konstrukcji. Wpływ na ostateczny kształt projektu *Monitora* wywarły w dużym stopniu doniesienia o konwersji *Merrimacka* i związany z tym pośpiech. Stępkę położono 25 października 1861 roku. Brak czasu zdecydował o niewielkich rozmiarach (179 stóp długości i 41,6 stóp szerokości) oraz wyporności (776 ton; z pełnym obciążeniem – 987 ton). Płytkie wody przybrzeżne stanów Konfederacji wymusiły z kolei zapewnienie jednostce niewielkiego zanurzenia, wynoszącego zaledwie 11 stóp. Najbardziej rewolucyjnym elementem konstrukcji federalnego pancernika była jednak obrotowa wieża, w której umieszczono całe uzbrojenie artyleryjskie okrętu – dwa 11-calowe (279 mm), gładkolufowe działa Dahlgrena. Wieża ta opancerzona była płytami żelaznymi o gru-

bości 8 cali (203 mm); pancerz burtowy miał grubość 4,5 cala (114 mm), pokładu – 2 cale (51 mm), a stanowiska dowodzenia – 9 cali (229 mm). Płyty pancerza miały grubość 1 cala (25 mm). Bardzo niska wolna burta sprawiała, że okręt stanowił trudny cel – na trafienia narażona była przede wszystkim wieża oraz stanowisko dowodzenia. Zaprojektowana również przez Ericssona maszyna parowa o mocy 320 koni mechanicznych, napędzająca pojedynczą śrubę, umożliwiała teoretycznie rozwinięcie prędkości 9 węzłów. Co ważne, *Monitor* był znacznie zwrotniejszy od konfederackiego pancernika. Wodowany 30 stycznia 1862 roku, okręt wszedł do służby zaledwie trzy dni przed swoim chrztem bojowym –

1. *Official records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion, Series I, Vol. 7: North Atlantic Blockading Squadron (March 8, 1862 – September 4, 1862)*, raport gen. mjr Woola, ss. 4-5 (odtąd: ORN, Wool, ss. 4-5. wszystkie użyte w tekście fragmenty pochodzą z 7 tomu I serii, dlatego podany będzie tylko autor raportu lub korespondencji); ORN, Fox, s. 6.

6 marca. Dowódcą okrętu został porucznik John L. Worden².

Virginia szycowała się do boju rankiem 9 marca pod rozkazami porucznika Catesby ap Roger Jonesa. Poranek był pogodny, wiała lekka bryza ze wschodu; do godziny 08:00 ustąpiła lekka mgła. Ranni w starciu poprzedniego dnia, w tym dowódca okrętu, *flag officer* Buchanan oraz porucznik Minor, zostali przewiezieni na brzeg. Zwolniło się w ten sposób miejsce w kajucie kapitańskiej – jedynym miejscu na ciasnym pokładzie pancernika, gdzie można było udzielić pomocy rannym. Konfederaccy marynarze zjedli śniadanie, pokrzepili się kilkoma łykami whiskey i około 07:30-08:00 rano porucznik Jones skierował pancernik w stronę *Minnesoty*, którą, jak dostrzegł, wspierała „żelazna bateria” – *Monitor*. Wygląd nowego przeciwnika nie był Południowcom całkiem obcy. Wiedzieli, że inżynier szwedzkiego pochodzenia, John Ericsson, zaprojektował dla marynarki wojennej Unii pancernik, który miał niebawem wejść do służby. Różnymi kanałami do konfederatów docierały też informacje o szczegółach konstrukcji nowej jednostki nieprzyjaciela. Nie stanowiło to większej trudności – dla przykładu, szczegółowy opis, przypisywany samemu Ericssonowi, pojawił się w „Scientific American” z 23 listopada 1861 roku. Piloci *Virginii* rzekomo już poprzedniego wieczoru dostrzegli sylwetkę *Monitora* na tle płonącego *Congressu*, jednakże pomimo tego, niektórzy członkowie załogi nie byli pewni, z czym dokładnie mają do czynienia. Midszypman Harden Littlepage wziął początkowo wieżę pancernika Unii za maszynę *Minnesoty*, ewakuowaną na tratwie z zagrożonego zdobyciem okrętu³.

Od początku starcia na niekorzyść *Virginii* działało jej głębokie zanurzenie. Jones chciał zbliżyć się możliwie jak najbardziej do unieruchomionej *Minnesoty*, jednak piloci, obawiając się wejścia na mieliznę, trzymali pancernik w odległości około 1 mili od federalnej fregaty. Siłą rzeczy ogień konfederackich artylerzystów skoncentrował się na fregacie, bowiem wieża *Monitora* stanowiła z tej odległości zbyt mały cel. Fregata odpowiedziała celnym ogniem ze swoich rufowych dział, a kapitan Van Brunt zwrócił się o pomoc do dowodzącego *Monitorem* kapitana Wordena. Artylerzystom z *Minnesoty* udało się trafić w krawędź dziobowej furty działowej, której urwany fragment zranił jednego z artylerzystów *Virginii*. Południowcy nie pozostali dłużni, i pociski z ich

pancernika spowodowały pożary na pokładzie *Minnesoty*. Wówczas to jednak *Monitor*, wykorzystując swoje płytkie zanurzenie, zajął pozycję pomiędzy unieruchomioną fregatą a *Virginią*, osłaniając tym samym okręt kapitana Van Brunta przed dalszymi ciosami. Następnie Worden skierował swój pancernik w stronę *Virginii*, trzymając przez pewien czas kurs prostopadły do niej, po czym wykonał zwrot i znalazł się burtą w burtę ze znacznie większym pancernikiem konfederatów. Widząc ten manewr, Jones postanowił skupić się na walce z wrogiem pancernikiem, rezygnując na razie z ostrzeliwania uszkodzonej *Minnesoty*. Drewniane okręty Dywizjonu Rzeki James, które, podobnie jak poprzedniego dnia, wspierały *Virginie*, wycofały się na bezpieczną odległość, pozostawiając plac boju okrętom pancernym⁴.

Pierwszy pocisk, wystrzelony z *Virginii* do przeciwnika pochodził z dziobowego, gwintowanego działu pościgowego. *Monitor* otworzył ogień o 08:45 i walka pomiędzy dwoma pancernikami trwała odąd przez około trzy i pół godziny. Działa federalnego okrętu nie strzelały zbyt szybko – każde z nich przemawiało co 7-8 minut – ale za to „niemal każdy strzał był celny”. Na pociski z dwóch 11-calówek *Monitora*, *Virginia* odpowiedziała pełną salwą burtową swoich gładkolufowych 9-calówek i gwintowanych dział Brooke’a kal. 6,4 i 7 cali. Chociaż odległość dzieląca wrogie okręty znacznie się zmniejszyła i artylerzyści Jonesa uzyskali trafienia w wieżę, pociski nie przebiły pancerza ani nie zablokowały wieży, a jedynie powodowały głębokie na kilka cali wgniecenia. Konfederaci próbowali nawet strzelać z broni, mierząc w otwory strzelnicze wieży federalnego okrętu – jeden z artylerzystów nabił i rozstawił na pokładzie bateryjnym gwintowane karabi-

ny Springfield, do użytku dla każdego, kto znalazłby okazję do celnego strzału. Główny inżynier *Virginii*, Henry Ashton Ramsay, tak opisał warunki panujące na pancerniku podczas bitwy: „Na naszym pokładzie artyleryjskim panuje krzątanina; spowity jest on dymem, wypełniony usmolonymi postaciami i twardymi komendami, podczas gdy na dole, w maszynowni i kotłowni, z szesnastu palenisk bucha ogień i dym, a przed nimi stoją strażacy, którzy niczym gladiatorzy szarpią chwytakami i ożogami, zwiększając swymi wysiłkami temperaturę spalania i gorąco. Hałas trzaskającego, ryczącego ognia i uciekającej pary; głośnie i mozolne drgania maszyn, wraz z dobiegającym z góry zgiełkiem bitwy oraz głuchym dudnieniem i wibracjami ogromnych mas żelaza które w nas uderzały, stwarzały scenę i dźwięki dające się porównać jedynie z wyobrażeniami poetów o czeluściach piekielnych”⁵.

2. Ericsson, John: „The Building of the ‘Monitor’” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War* (odtąd: B&L), vol. I, ss. 731-732; Silverston, Paul H.: *Civil War Navies, 1855-1883*, Routledge, New York 2006, s. 4; Nelson, James N.: *Reign of Iron. The Story of the First Battling Ironclads, the Monitor and the Merrimack*, Harper-Collins e-books 2004, s. 287.

3. ORN, Gassendi, s. 72; Wood, John Taylor: „The First Fight of Iron-Clads”, B&L, vol. I, s. 701; Canney, Donald L.: *The Old Steam Navy Vol II – The Ironclads, 1842-1885*, Naval Institute Press, Annapolis 1993, s. 25.

4. Curtis, Richard: *History of the Famous Battle Between the Iron-Clad MERRIMAC, C.S.N., and the Iron-Clad MONITOR, and the Cumberland and the Congress, of the U.S. Navy, March the 8th and 9th, 1862, As Seen by a Man at the Gun* (<http://cssvirginia.org/>); Colston, R. E.: „Watching the ‘Merrimack’”, B&L, vol. I, s. 714; ORN, Van Brunt, s. 11; Nelson, *Reign of Iron...*, s. 271.

5. White, E. V.: *The First Ironclad Naval Engagement in the World*, J. S. Ogilvie Publishing Company, New York 1906, ss. 25-26; „The First Fight of the Ironclads”, B&L, vol. I, s. 701; Ramsay, H. Ashton: „The Merrimack and the Monitor”, (w:) Worden, J. L.; Greene, S. Dana: *The Monitor and the Merrimack. Both Sides of the Story*, Harper & Brothers, New York & London 1912, ss. 50-51; Greene, S. Dana: „In the Monitor Turret”, B&L, vol. I, s. 723; Nelson, *Reign of Iron...*, s. 277.

Pokład bateryjny CSS *Virginia* podczas walki.

Ryc. „Battles & Leaders of the Civil War”, vol. II (1889)



Pomimo „*ewidentnych umiejętności pilota*”, *Virginia* manewrowała powoli i ostrożnie, w obawie przed wejściem na mieliznę. Oprócz czysto technicznych ograniczeń jej konstrukcji, dawały też o sobie znać uszkodzenia odniesione przez pancernik poprzedniego dnia. Przez otwór po urwanym taraniu wlewała się woda, a podziurawiony komin sprawiał, że trudno było utrzymać okręt pod parą. Dla kontrastu *Monitor*, dzięki lepszej manewrowości i mniejszemu zanurzeniu, był w stanie zająć dogodniejszą pozycję i wykryć słabe punkty przeciwnika. Okręty kilkakrotnie znajdowały się w odległości zaledwie 30-40 jardów od siebie, a wtedy *Virginia* nie mogła odpowiadać ogniem z racji niewystarczającego kąta pochylenia dział. Ostrożność i kunszt zawiodły jednak i konfederacki pancernik wszedł na mieliznę. Federalni artylerzyści nie byli jednak najwyraźniej świadomi najsłabszego punktu przeciwnika i szansy, jaką otrzymali dzięki unieruchomieniu *Virginii*. Zmniejszenie wyporności wskutek zużycia znacznej części zapasu węgla podczas działań 8 marca sprawiło, że ponad powierzchnię wody wystawała nieosłonięta pancerzem część kadłuba pancernika. Uwięziony na mieliznie okręt wystawiony był na ciosy. Załoga zdwoiła wysiłki, próbując za wszelką cenę go uwolnić: zamknięto zawory bezpieczeństwa, a palacze wrzucali do palenisk wszystko, co dało się spalić – naoliwione strzepy bawełny, kawałki drewna – „*zwiększając ciśnienie w kotłach do poziomu uznawanego za niebezpieczny w normalnych okolicznościach*”, jak wspominał Ramsay, który uznał, że „*zdawało się niemożliwe, by kotły wytrzymały ciśnienie, które w nich podnieśliśmy*”. Ryzyko nie poszło na marne i pancernik uwolnił się z mielizny⁶.

W tym momencie, około godziny 10:30, *Virginia* ruszyła w stronę *Monitora*, naj-

wyraźniej próbując go staranować. Pomimo ociężałości manewrów konfederackiego pancernika, którego zwrotność Wood porównał do „arki Noego”, atak ten zaskoczył porucznika Wordena. Jones zwątpił jednak w skuteczność ataku bez tarana i konfederacki pancernik tylko lekko zahaczył o burtę przeciwnika. Trudno powiedzieć, czy atak ten, gdyby doszedł do skutku, rozstrzygnąłby starcie. Porucznik Greene stwierdził, że – biorąc pod uwagę umiejscowienie tarana, o którym dowiedział się po wojnie z listu płk Wooda – trafiłby on w bardzo dobrze chronioną część kadłuba *Monitora* i jego zdaniem nie spowodowałby poważniejszych uszkodzeń. Co prawda przy wspomnianym mniejszym zanurzeniu *Virginii* taran powinien był trafić wyżej, jednakże jego utrata po uderzeniu w *Cumberland* poprzedniego dnia stawiała sens ataku pod znakiem zapytania. W wyniku tego manewru *Virginia* znalazła się pomiędzy *Minnesotą* a *Monitorem*, ale mały pancernik natychmiast ruszył na pomoc, mijając w niewielkiej odległości rufę okrętu Jonesa. Oddana w tym momencie salwa z obu 11-calówek *Monitora* trafiła przed stanowiskiem rufowego działu pościgowego, mniej więc w połowie wysokości kazamaty, powodując wgniecenia o głębokości 2-3 cali. Marynarze z obsad rufowych dział zostali zwaleni z nóg, krwawiąc z nosów i uszu. Wobec bliskości przeciwnika, Południowcy przygotowali nawet grupę abordażową, ale *Monitor* okazał się zbyt zwrotny, by zdołało przerzucić ją na jego pokład⁷.

Pancernik Unii dwu- lub trzykrotnie przerywał ogień i wycofywał się w stronę *Minnesoty*, żeby ostudzić działa i uzupełnić zapas amunicji w wieży. Przerwy w prowadzeniu ognia skłaniały Południowców do uznania, że ich pociski wyrządziły istotne szkody, jednak, pomimo problemów z mechanizmem obrotu wieży, *Monitor* pozostawał praktycznie niepokonany. Artylerzystów *Virginii* ogarniała bezsilność, tak odmienna od euforii towarzyszącej walce z poprzedniego dnia. Tuż przed próbą ataku taranowego Jones zszedł na pokład artyleryjski i zauważył obsadę dział w postawach „spocznij”. Dowódca okrętu spytał dowodzącego obsadą oficera: „*Dlaczego pan nie strzela, panie Eggleston?*” „*Cóż, nasz proch jest bardzo cenny*” – pa-

dła odpowiedź porucznika – „*i po dwóch godzinach nieprzerwanego strzelania stwierdziłem, że wyrządziłbym [Monitorowi] równie duże straty, pstrykając go co dwie i pół minuty kciukiem*.” Tenże porucznik Eggleston pozostawił opis trudności, jakie sprawiało jego artylerzystom strzelanie do wieży federalnego pancernika: „*(...) dwa 11-calowe działa były znakomicie chronione i w praktyce okazały się groźniejsze niż dziesięć naszych dział o kalibrze 6 do 9 cali, strzelających przez otwarte furty. Nigdy nie mogliśmy dostrzec jego dział, oprócz chwili, w której otwierały ogień. Następnie wieża obracała się powoli, ukazując nam swój zwarty bok i umożliwiając artylerzystom bezpieczne załadowanie [dział]*”⁸.

Ponieważ ani ostrzeliwanie wieży, ani próba taranowania nie przyniosły efektów, Jones nakazał skoncentrowanie ognia na sterówce nieprzyjacielskiego pancernika i krótko po 12:00 konfederaccy kanonierzy odnieśli sukces: dowodzona przez porucznika Wooda obsada rufowego działu pościgowego uzyskała bezpośrednie trafienie w wyznaczony przez dowódcę okrętu cel. W momencie oddania strzału pancernik był ponownie osadzony na mieliznie, ale *Monitor* zbliżył się na tyle, że lufa działła znajdowała się w odległości zaledwie 10 jardów od sterówki. Granat uderzył w szczelinę obserwacyjną, doprowadził do przesunięcia płyty pancernej dachu (która nie była przynitowana i utrzymywała się w miejscu tylko własnym ciężarem) i oślepił dowódcę federalnego okrętu. Dowodzenie przejął porucznik Greene i federalny pancernik wycofał się z akcji, aby oszacować straty. Ponieważ *Monitor* odpłynął na płytszą wodę, Jones nie mógł go ścigać. Pozwoliło to *Virginii* na ponowne skoncentrowanie uwagi na pozostającej na mieliznie, uszkodzonej *Minnesocie*. Fregata pozostawała poza zasięgiem bezpośredniego gładkolufowych 9-calówek, ale artylerzyści Egglestona strzelali ogniem czołgającym – pociski odbijały się od powierzchni wody. Znaczenie skuteczniejsza okazała się w tej sytuacji dziobowa gwintowana 7-calówka systemu Brooke’a. Około 11:00 dział to, którego obsadą dowodził porucznik Hunter Davidson, wystrzeliło do fregaty 11 granatów z odległości około 1 mili. Oprócz trafień we fregatę, których według Davidsona było 6, artyler-

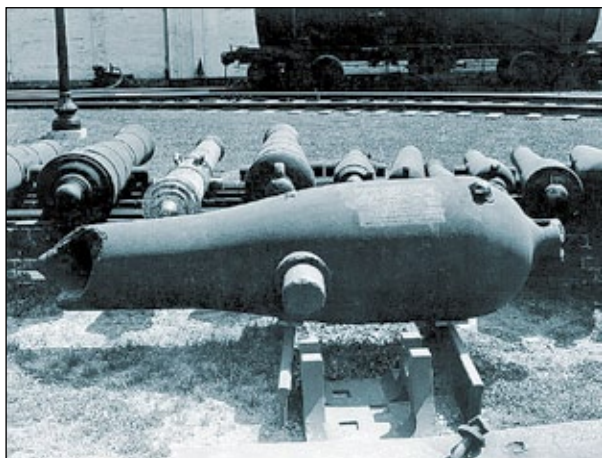
6. ORN, raport z fregaty *Gassendi*, s. 72; Ramsay, „The Merrimac and the Monitor”, ss. 51-53. W zależności od relacji, *Virginia* weszła tego dnia na mielizny dwu- lub trzykrotnie.

7. Greene, „In the Monitor Turret”, *B&L*, vol. I, s. 725; Greene pisze o przedniej części i jednym strzale; Wood, „The First Fight of Iron-Clads”, *B&L*, vol. I, s. 702.

8. ORN, raport z fregaty *Gassendi*, s. 72; Greene, „In the Monitor Turret”, *B&L*, vol. I, ss. 724-725; Wood, „The First Fight of Iron-Clads”, *B&L*, vol. I, s. 702; Nelson (relacja Egglestona), *Reign of Iron...*, s. 280.

Jedno z 9-calowych dział Dahlgrena, stanowiących uzbrojenie baterii burtowych *Virginii*. Być może jest to dział uszkodzone w walce z USS *Cumberland* 8 marca 1862 roku.

Fot. U.S. Naval Historical Center



rzystom udało się posłać jeden z pocisków prosto w kocioł krążącego w pobliżu fregaty holownika *Dragon*, w wyniku czego ta mała jednostka pomocnicza poszła na dno⁹.

Bój wygaśł około 12:30. Jones uznał, że groźny przeciwnik wycofał się i nie było sensu kontynuowania walki. Zarządził naradę i zwięźle przedstawił oficerom sytuację: „*Monitor zrezygnował z walki i uciekł na płyciznę; piloci nie mogą podprowadzić nas bliżej Minnesoty; okręt przecieka z powodu utraty tarana; załoga jest wyczerpana od tak długiej pracy przy działach; jest odpływ, tak więc jeśli nie odpłyniemy natychmiast, będziemy musieli pozostać tu całą noc. Proponuję wrócić do Norfolk w celu dokonania napraw.*” Spytani o opinię porucznicy uznali argumenty dowódcy, opowiadając się za odwrotem, jednakże porucznik Wood nie miał jeszcze dość walki. Chciał „*popłynąć do twierdzy Monroe i zniszczyć jankeskie okręty bądź też przepędzić je na pełne morze.*” Jones uznał jednak, że wobec siły przeciwnika lepiej będzie podjąć walkę po uzupełnieniu amunicji i naprawie uszkodzeń i skierował *Virginię* do portu¹⁰.

Pochwały, awanse i kontrowersje

Dowodzący siłami konfederackimi na Półwyspie Wirgińskim gen. mjr John B. Magruder przesłał Buchananowi w dzień po bitwie „*najserdeczniejsze gratulacje z powodu chwalebego i wspaniałego zwycięstwa, odniesionego nad wrogiem w ostatnią sobotę i niedzielę.*”, stwierdzając dalej, że uważa je za „*najwspanialsze osiągnięcie epoki*”. Z gratulacjami pospieszył też przyjaciel Buchanana, flag officer Josiah Tattnall. Również on nie szczędził superlatywów: „*Cale to wydarzenie nie ma sobie równych, rozślawi Twoje imię we wszystkich krańcach chrześcijańskiego świata, tak że będzie ono na ustach każdego człowieka, który ma do czynienia ze słoną wodą. (...) Mam nadzieję, że Kongres mianuje Cię admirałem i postawi na czele Marynarki.*” Życzenie Tatnalla spełniło się, bowiem Buchanan otrzymał awans na stopień admirała w sierpniu 1862 roku. Póki co, wkrótce po bitwie, (12 marca) Kongres Konfederacji wystosował oficjalne podziękowania dla Buchanana i załogi CSS *Virginia*, za „*niezrównane męstwo, okazane w niedawnym udanym ataku przeciwko siłom morskim wroga na wodach Hampton Roads.*” Mniej szczęścia do laurów zwycięstwa miał porucznik Catesby ap Roger Jones, któremu przyszło w udziale dowodzenie okrętem drugiego, znacznie trudniejszego dla *Virginii*, dnia bitwy. Jakkolwiek Buchanan nie zapomniał o pochvale porucznika w swoim raporcie, to Jones musiał odpyierać krytykę swojej decyzji o wycofaniu *Virginii* do Norfolk. W korespondencji z oficerami *Vir-*

ginii powtarzał argumenty przemawiające za decyzją o odpłynięciu do Norfolk, sugerując wręcz niekompetencję pilotów, która uniemożliwiała zbliżenie się do *Minnesoty*. Mallory wyraził później podobną opinię, ale był zdania, że popełnili oni błąd jedynie z poczucia wielkiej odpowiedzialności. Opinię wyrażone przez swojego dowódcę poparli porucznicy Davidson i Simms. Jones został nagrodzony awansem na komandora, ale w oficjalnym piśmie z Departamentu Marynarki nie było ani słowa o bitwie z 9 marca, co początkowo skłoniło urażonego oficera do odrzucenia zaszczytu. Ostatecznie jednak, po namowach Wooda i Buchanana, Jones przyjął awans.¹¹

Oczywiście trudno jest obronić stwierdzenie, że drugi dzień boju na Hampton Roads zakończył się zwycięstwem CS Navy. Z listu Davidsona do Jonesa wynika jasno, że przed wypłynięciem do boju nowy dowódca *Virginii* postawił sobie za cel zniszczenie lub zmuszenie do odwrotu nieprzyjacielskiego pancernika, mając świadomość, że bez tego nie uda mu się dokończyć dzieła zniszczenia drewnianych okrętów Unii. *Monitor* okazał się twardym przeciwnikiem i zaabsorbował *Virginię* na tyle, że nie była w stanie kontynuować niszczenia pozostałych jednostek Północnoatlantyckiego Dywizjonu Blokadowego. O ile więc pierwszy dzień bitwy należy uznać za zwycięski dla sił morskich Konfederacji, o tyle drugiego dnia, jakkolwiek bój pomiędzy głównymi okrętami przeciwników pozostał nierozstrzygnięty, to USS *Monitor* odniósł sukces i wypełnił postawione przed nim zadanie. Pamiętając o tym, warto pokusić się krótkie podsumowanie osiągnięć *Virginii* w dniu 9 marca.¹²

Konfederacki pancernik przystąpił tego dnia do walki w wysoce niezadowolającym stanie technicznym. W rezultacie w toku walki dały o sobie znać uszkodzenia odniesione poprzedniego dnia: wszystkim urwany taran, podziurawiony pociskami komin oraz dwa uszkodzone działa (aczkolwiek, jak wynika z raportu Buchanan, przynajmniej jedno z nich prowadziło ogień pomimo uszkodzenia). Pod tym względem, pomimo szeregu problemów wynikających z pospiesznego oddania jednostki do służby, *Monitor* prezentował się znacznie lepiej. Jones nie szczędził pochwał dla swoich ludzi: „*Postawa marynarzy była bez zarzutu; ich entuzjazm ledwie dawało się opanować. Podczas walki ciągle wiwatowali. Ich opanowanie i umiejętności były tym bardziej niezwykłe, że większość z nich po raz pierwszy znalazła się pod ogniem. Nie znali siebie nawzajem i nie znali ich oficerowie; przeszli tylko kilkudniowe przeszkolenie w obsłudze wielkich dział. W niemałym stopniu było to*

zasługą umiejętności i przykładu, jaki dawali oficerowie.” Załoga *Virginii*, jakkolwiek naprędce zebrana, była upojona zwycięstwem odniesionym poprzedniego dnia, najedzona, wypoczęta i znajdowała się z pewnością w lepszej kondycji, niż marynarze *Monitora*, którzy w większości nie spali i nie jedli ciepłego posiłku od 48 godzin, mieli za sobą ciężki rejs z Nowego Jorku czasie którego dwukrotnie ledwie uniknęli zatonięcia swojego okrętu, a przy tym ruszali do walki ze świadomością siły przeciwnika, nie mając przy tym żadnej gwarancji sprawności bojowej własnej jednostki. Podobnie jak w przypadku *Virginii*, również załoga federalnego pancernika nie miała czasu na zgranie i przeszkolenie na nowej jednostce.¹³

Dzięki raportowi naczelnego inżyniera na USS *Monitor*, Albana C. Stimersa, wiemy że artylerzystom porucznika Jonesa udało się trafić nieprzyjacielski pancernik 22 pociskami. Dwa z nich trafiły w sterówkę, 9 w wieżę, 8 w pancerz burtowy i 3 w pokład. Żadne z tych trafień nie spowodowało poważniejszych uszkodzeń. Najgroźniejsze w skutkach trafienie 68-funtowym pociskiem z gwintowanego działa kalibru 7 cali, który uderzył w sterówkę pod kątem 30°, spowodował pęknięcie i wgniecenie na głębokość ¾ cala jednej z żelaznych belek grubości 9 cali, tworzących jej konstrukcję. Trafienie tego samego rodzaju pociskiem w wieżę pod kątem 90° spowodowało jedynie głębsze wgniecenie (2¼ cala), ale nie doprowadziło do pęknięcia płyt pancerna.¹⁴ Straty zadane załodze *Monitora* spowodowane były ogłuszeniem po uderzeniach pocisków o pancerz. W ten sposób czasowo wyeliminowano z walki pięciu członków załogi, jednakże wszyscy oni powrócili do swoich obowiązków przed końcem starcia. Najcięższe obrażenia odniósł Worden, który utracił lewe oko i czasowo oślepl na prawe. Do tego należy dodać zatopienie holownika *Dragon* oraz trafienia w USS *Minnesota* – przynaj-

9. Greene, „In the Monitor Turret”, *Be&L*, vol. I, s. 726; Ramsay, „The Merrimac and the Monitor”, s. 55; ORN raport z fregaty *Gassendi*, s. 72; Eggleston, John R.: „Captain Eggleston's Narrative of the Battle of the Merrimac”, (w:) *Southern Historical Society Papers* (odtąd: SHSP), vol. 41 (1916), s. 166-178 (<http://cssvirginia.org/>); ORN, dziennik pokładowy USS *Minnesota*, s. 15

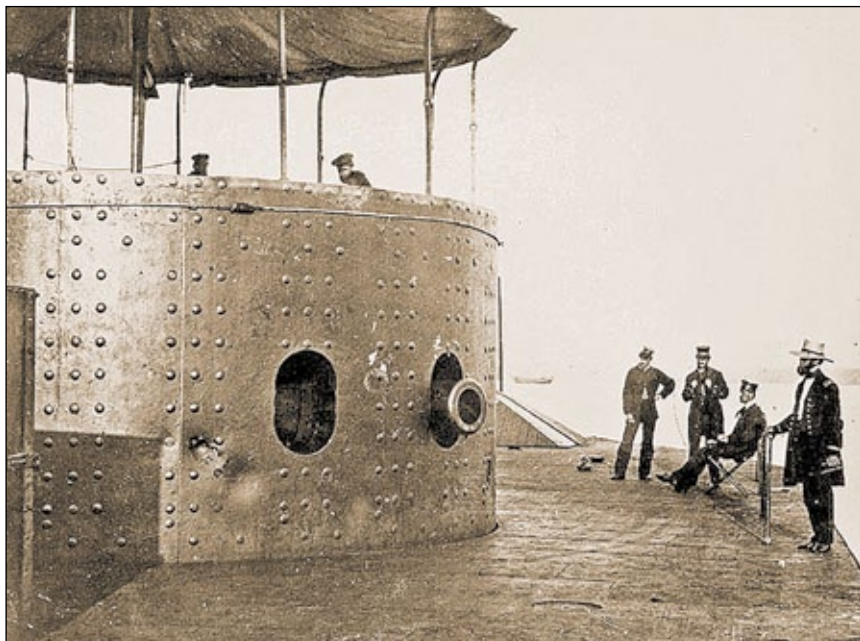
10. Eggleston, „Captain Eggleston's Narrative...”, SHSP, vol. 41 (1916), ss. 166-178 (www.cssvirginia.org); ORN, Jones, s. 59; Ramsay, „The Merrimac and the Monitor”, ss. 57-58.

11. ORN, Magruder, s. 58; ORN, Tattnall, ss. 57-58; ORN, Mallory, s. 62; ORN, uchwała Kongresu, s. 56; ORN, Buchanan, ss. 46-47; ORN, Jones, s. 60; ORN, Davidson, s. 61; ORN, Mallory, s. 761, korespondencja w sprawie awansu Jonesa: ORN, ss. 62-65.

12. ORN, Davidson, s. 60

13. ORN, Buchanan, s. 47; ORN, Buchanan (cytowany fragment raportu Jonesa), s. 46; Greene, „In the Monitor Turret”, *Be&L*, vol. I, s. 723; ORN, Fox, s. 98. 12 marca Fox wizytował *Monitora* i złożył podziękowania załozdce.

14. ORN, Stimers, ss. 26-27.



Wieża USS Monitor po bitwie; wyraźnie widoczne ślady po pociskach konfederackiego pancernika.
Fot. U.S. Naval Historical Center

mniej sześć, jeśli wierzyć porucznikowi Davidsonowi, a być może więcej, biorąc pod uwagę ilość trafień w ciągu obu dni bitwy, podanych przez dowódcę fregaty. W jego raporcie o stratach poniesionych przez fregatę w dniu 9 marca jest mowa o „poważnych uszkodzeniach”, jednym marynarzu zabitym i kilku rannych.¹⁵

Oględziny *Virginii* przeprowadzone przez Johna L. Portera po umieszczeniu jej w suchym doku, pozwoliły stwierdzić ilość trafień, jakie otrzymał pancernik w czasie dwóch dni walki. Spośród 97 śladów po pociskach zauważonych na pancerzu, 20 zidentyfikowano jako wyniki skutku trafień z „10-calowych [sic] dział Monitora.” Sześć spośród nich spowodowało pęknięcia zewnętrznej warstwy płyt pancernych; żaden z pocisków wystrzelonych przez drewniane okręty nie spowodował tego rodzaju uszkodzeń. Warstwa drewna pozostała wszędzie nienaruszona. Zdaniem Ericssona, nieefektywność ostrzału spowodowana była szeregiem czynników: artylerzyści Wordena mierzyli zbyt wysoko, *Monitor* nie został uzbrojony w działa 15-calowe, a ze znajdujących w jego wieży 11-calówek wystrzelano pociski przy użyciu mniejszych, niż to było możliwe, ładunków miotających; ponadto nie strzelano pociskami z kutego żelaza. Federalny pancernik zużył w czasie walki 41 pocisków, osiągając tym samym celność rzędu 50%, należy jednak pamiętać o minimalnych dystansach wymiany ognia w toku bitwy. Dla porównania, *USS Minnesota* zużyła 78 pocisków 10-calowych i 169 9-calowych, uzyskując tylko jedno groźne trafienie – w furtę działową. Nieudana próba staranowania *Monitora* doprowadziła do

uszkodzenia stewy dziobowej – ostra krawędź pancera burtowego federalnego pancernika rozciął żelazne pokrycie i naruszył dębinę. Brak szczegółowego raportu o stratach w ludziach w dniu 9 marca, ale w raporcie lekarza okrętowego z 8 marca jest mowa o 2 zabitych i 5 rannych, podczas gdy Jones wspomina ogółem o 2 zabitych i 19 rannych w walkach 8-9 marca.¹⁶

Żaden z okrętów pancernych nie zdołał więc poważnie uszkodzić swojego adwersarza. Okazało się, że nawet 9 i 11-calowe działa są niewystarczające do pokonania solidnego pancerna. Drugi dzień bitwy na Hampton Roads ukazał więc zarazem siłę żelaznego opancerzenia, jak i bezsilność artylerii morskiej. W dalszej perspektywie oznaczało to konieczność zastąpienia licznych baterii burtowych, złożonych z lżejszych dział, ciężkimi działami, umieszczonymi w mniejszych ilościach.

Zdobyc lub zniszczyć

Wpływ, jaki wiosną 1862 roku wywarła *Virginia* na przebieg działań morskich i lądowych na wschodnim teatrze wojny secesyjnej nie ograniczał się tylko do strat zadanych podczas dwóch dni walk. Sam fakt istnienia i obecności pancernika w Norfolk oraz ryzyko, że wypłynie znowu przeciwko okrętom i statkom nieprzyjaciela, spędzało sen z powiek dowódcom marynarki i sił lądowych Unii, jak również prezydentowi Lincolnowi i jego gabinetowi.

Pierwsze doniesienia o wydarzeniach z soboty wywołały panikę, która osiągnęła apogeum w dniu bitwy pancerników. 9 marca o 13:00 (a więc wkrótce po zakończeniu walki pomiędzy *Virginią* a *Monito-*

rem) przebywający w Waszyngtonie głównodowodzący wojsk Unii, gen. mjr George B. McClellan wysłał do gen. Woola w twierdzy Monroe telegram, w którym czytamy m.in.: „jeżeli rebelianci zdobędą całkowite panowanie na morzu, niemożliwym będzie utrzymanie przez pana Newport News (...). Dokonania *Merrimacka* całkowicie zmieniają sytuację. Jest wielce prawdopodobne, że zmienię cały plan kampanii dosłownie w przededniu jego realizacji.” Ów plan polegał na przerwaniu szkolonej i rozbudowywanej przez zimę Armii Potomaku na Półwyspie Wirgiński. Wojska federalne mogłyby dzięki temu zaskoczyć Południowców, pomaszerować szybko na ich stolicę, Richmond, i zdobyć ją, zanim z odsieczą przybędą oddziały generała Josepha E. Johnstona, stacjonujące w północnej Wirginii, bądź też stoczyć z nimi walną bitwę, która położyłaby kres rebelii. Klęska poniesiona przez *US Navy* w dniu 8 marca mogła przekreślić ten zamiar, stawiając pod znakiem zapytania bezpieczeństwo floty transportowej.¹⁷

Tego samego dnia po południu kapitan John A. Dahlgren wysłał do prezydenta Lincolna serię telegramów, poświęconych przygotowaniom na wypadek próby przedarcia się *Virginii* w górę Potomaku. Szykowano wypelnione kamieniami statki, którymi zamierzano przegrodzić rzekę oraz baterie brzegowe, równocześnie jednak Dahlgren zwrócił uwagę na zanurzenie konfederackiego pancernika, które jego zdaniem uniemożliwiłoby mu operowanie na tej rzece. Dobrze wyobrażenie o strachu przed konfederackim pancernikiem daje telegram generalnego kwatermistrza armii Unii, Montgomery’ego C. Meigsa, do pułkownika Ingallsa, pełniącego obowiązki kwatermistrza w Annapolis, w którym przedstawił on swoją oryginalną koncepcję pokonania *Virginii*: „Jeśli *Merrimack*, który dokonał takiego spustoszenia pod Newport News, spróbuje podjąć jakiekolwiek działania pod Annapolis, panuje przekonanie, że najlepszą obroną będzie atak przy użyciu pewnej liczby szybkich parowców, wypelnionych ludźmi, którzy powinni dokonać nagłego abordażu, strzelać przez furty lub kratownicę pokładu, wrzucać ładunki, granaty lub pociski w rury parowe; poświęcić parowce by zdobyć *Merrimack*”.

15. ORN, z dziennika *USS Minnesota*, s. 15; z kolei w ORN, Babcock, s. 87 jest mowa o 6 zabitych i 17 rannych w ciągu obu dni walk.

16. Brooke, John M.: „The Plan and Construction of the *Merrimack*”, *Be&L*, vol. I, s. 717; Nelson, *Reign of Iron...*, s. 299; Fuller, Howard J.: *Clad in Iron. The American Civil War and the Challenge of British Naval Power*, Praeger, Westport & London 2008, s. 89; ORN, Stimers, s. 26; ORN, Buchanan (cytowany fragment raportu Jonesa), s. 46.

17. ORN, McClellan, ss. 74-75.

ka. Jeżeli w ten sposób uda się przerzucić na pokład przeważające siły, straty w ludziach będą niewielkie, chociaż parowe transportowce mogą zostać zniszczone. Oczywiście parowce powinny zostać zaopatrzone w drabiny, kładki, bosaki i inny sprzęt abordażowy. (...) Awans i sowita nagroda czekają na każdego, kto go zdobędzie lub zniszczy.” Pomysł ten, jak świadczy podpis pod telegramem, zaaprobował sekretarz wojny, który wystosował też list do gubernatorów stanów wschodniego wybrzeża – Nowy Jork, Massachusetts i Maine – w którym nakazywał im poczynienie przygotowań obronnych, na wypadek pojawienia się tam konfederackiego pancernika. Sekretarz wojny powołał specjalny tajny komitet, który miał „opracować najlepszy plan szybkiego zdobycia lub zniszczenia Merrimacka.” Zadanie to uważał za priorytetowe, zaznaczając, że „całe bogactwo i potęga Stanów Zjednoczonych zostaną przeznaczone do osiągnięcia tego celu”, i apelując o pośpiech, bowiem „każda godzina zwłoki w zniszczeniu Merrimacka może przynieść niepowetowane szkody.”¹⁸

Wieczorem, wraz z pierwszymi doniesieniami o przebiegu walki pomiędzy pancernikami, nastroje wśród federalnych urzędników i dowódców poprawiły się. W wysłanym późnym wieczorem do gen. McClellana telegramie zastępca sekretarza ds. marynarki wojennej, Gustavus V. Fox wyraził nadzieję, że uszkodzenia zmuszą Virginie do zaniechania działań na przynajmniej kilka dni, przyznał jednak, że „trzeba by wiele szczęścia, byśmy się jej pozbyli.” Kiedy w poniedziałek 10 marca Virginia nie wypłynęła do walki, nastroje wśród unionistów wyraźnie się polepszyły. Telegram Foxa do sekretarza marynarki, Gideona Wellesa z tego dnia tchnie dużo większym optymizmem: „Merrimack nie pojawił się dzisiaj i panuje spokój. Monitor jest gotowy na jego przybycie.” Oględziny okrętu pozwoliły stwierdzić, że Południowcy nie zdołali go uszkodzić „nawet w najmniejszym stopniu i jest również gotowy do kolejnego starcia. Według jego oficerów i marynarzy spisał się zupełnie zadawalająco i wszyscy oni mówią o nim z najwyższym uznaniem.” Mimo to, biorąc pod uwagę nierozstrzygnięty charakter walki tego okrętu z Virginie, nadal poszukiwano alternatywnych sposobów zniszczenia pancernika konfederatów. Powołany przez sekretarza wojny komitet działał i jego członkowie skupili się na koncepcji wysłania przeciwko okrętowi nieprzyjaciela zaimprovizowanych taranowców. Watson sugerował użycie trzech dużych, szybkich parowców, które, po obciążeniu dziobów, zabezpieczeniu maszynowni drewnianymi osłonami i obsadzeniu złożonymi z ochotników załogami, miałyby

staranować Virginie. Z pomocą pośpieszył znany milioner, właściciel linii morskich i licznych parowców, Cornelius Vanderbilt. Oddał on do dyspozycji rządu drewniany, bocznokołowy transatlantyk pasażerski Vanderbilt (3360 BRT), który wszedł do służby jako taranowiec i został obsadzony specjalnie dobraną załogą.¹⁹

Równocześnie rozpatrywano skuteczność artylerii przeciwko pancernowi konfederackiej jednostki. Fox dopytywał się Dahlgrena o możliwość użycia do 11-calowych dział Monitora pocisków z kutego żelaza, a generał Wool w twierdzy Monroe domagał się utworzenia baterii brzegowych wyposażonych w działa kalibru 12 i 15 cali. Fox posunął się jeszcze dalej, stwierdzając że wnioskiem płynącym z niedzielnego starcia jest konieczność wprowadzenia dział 20-calowych. Nikt nie miał wątpliwości, że żaden z okrętów Unii oprócz Monitora nie jest w stanie nawiązać równorzędnej walki z Virginie, ale nawet pancernik okazał się niezdolny do zatopienia nieprzyjacielskiej jednostki. Pomimo pełnych optymizmu zapewnień o wysokim morale i pragnieniu powtórnego zmierzenia się w walce załogi Monitora, wielu oficerów pozostawało sceptycznych wobec próby sprowokowania starcia. „Wszyscy tutaj wierzą, że Monitor jest w stanie zatopić Merrimacka” donosił wizytujący federalny pancernik Fox, „ale będzie to straszliwa walka.”²⁰

12 marca zniecierpliwiony McClellan zażądał od Foxa gwarancji, że Virginia zostanie zneutralizowana. Wtórował mu szef służb inżynierskich Armii Potomaku, J. G. Barnard, który stwierdził, że „Możliwość ponownego pojawienia się Merrimacka paraliżuje ruchy tej armii (...)” i zapytywał o termin wejścia do służby „pływającej baterii Stevensa” – niewielkiej jednostki konstruowanej przez E.A. Stevensa po tym, jak w 1861 roku marynarka odrzuciła kolejny projekt dużego pancernika. Zastępca sekretarza marynarki udzielił pozytywnej, lecz oględnej odpowiedzi: „Monitor może zniszczyć Merrimacka w następnej walce, i jak uważam, dokona tego, ale jest to nadzieja, nie pewność.” Znacznie bardziej optymistycznie nastawiony był generał Wool, który pokładał wielką ufność w pancerniku Ericssona, oraz generał Irvin McDowell, który telegramował do McClellana po rozmowie z Foxem. Uspokojony McClellan przystąpił do realizacji swojego planu i 17 marca żołnierze pierwszej z dywizji piechoty Armii Potomaku weszli na pokłady transportowców w Aleksandrii. Statki te skierowały się następnie do twierdzy Monroe. Tego samego dnia flag-officer Goldsborough powiadomił Wellesa, że z uwagi na jej konstrukcję, Virginia nie jest w stanie

wypłynąć na pełne morze i obawy o bezpieczeństwo miast portowych Północy – Filadelfii, Nowego Jorku i Bostonu – są bezpodstawne.²¹

„Wszystko zależy od Virginii”

Stephen Mallory z niecierpliwością oczekiwał wiadomości o postępach napraw Virginii, które uważał za priorytet – obok konstrukcji nowej pancerniej kanonierki, prace nad którą trwały również wówczas w Norfolk – i 20 marca zażądał od flag-officera Forresta bieżących informacji na ten temat. Podobnie jak wcześniej, Forrest borykał się z brakiem siły roboczej i zmuszony był nawet prosić o czasowe zwolnienie robotników stoczniowych z obowiązku służby w milicji stanowej, któremu podlegali. Najwyraźniej jednak oficer ten nie wykazał się dostateczną energią w oczach sekretarza marynarki, bowiem 24 marca Mallory mianował kapitana Sydneya S. Lee komendantem stoczni marynarki wojennej w Norfolk; nie omieszczał przy tym przypomnieć Lee, że „trwające tam codziennie działania są najwyższej wagi dla dobra publicznego.”²²

21 marca, wobec dalszej rekonwalescencji Buchanana, nowym „dowódcą sił morskich na wodach Wirginii” został flag-officer Josiah Tattnall. Używanie określenia „stary wilk morski” wobec tego oficera zdaje się być jak najbardziej uzasadnione. Urodzony w 1794 roku Tattnall jako midszypmen brał udział w wojnie z Wielką Brytanią w latach 1812-1815. Następnie walczył na morzu podczas drugiej wojny z piratami berberyjskimi w 1815 roku oraz wojnie z Meksykiem w latach 1846-1848. Pełnił służbę u wybrzeży Afryki i Azji oraz na Morzu Śródziemnym. 26 marca 1861 roku wstąpił do CS Navy w randze kapitana. Charakter Tatnalla dobrze ilustruje epizod z czasów jego służby na wodach chińskich, kiedy to 25 czerwca 1859 dowodząc wycararterowanym parowcem wziął udział w walce przeciwko chińskim fortom Taku, atakowanym przez siły brytyjsko-francuskie. Swój czyn, stanowiący złamanie traktatu amerykańsko-chińskiego, uzasadnił stwierdzeniem

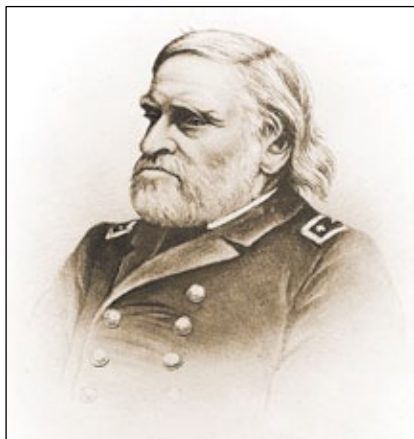
18. ORN, Dahlgren, ss. 76-77; ORN, Meigs, s. 79, ORN, Stanton, s. 80; ORN, Watson, s. 81.

19. ORN, Fox, s. 78; ORN, Fox, s. 86; ORN, Watson, s. 87; warto nadmienić, że właściwa nazwa okrętu – Virginia, nie Merrimack – pojawia się po raz pierwszy w oficjalnym telegramie federalnym z 11 marca, ORN, Fox, s. 90; ORN, Stanton, ss. 148-149; ORN, Tattnall, s. 223.

20. ORN, Fox, s. 93; ORN, Fox, s. 98.

21. ORN, McClellan, s. 99; ORN, Barnard, s. 99; Canney, *The Old Steam Navy Vol II.*, s. 73; ORN, Fox, s. 100; ORN, Wool, s. 100; ORN, McDowell, s. 102; McClellan, George B.: „The Peninsular Campaign”, *Be-L II*, ss. 167-168; Sears, Stephen W.: *To the Gates of Richmond. The Peninsula Campaign of 1862*, Mariner Books, New York 2001, ss. 19-20; ORN, Goldsborough, ss. 134-135.

22. ORN, Mallory, s. 748; ORN, Forrest, s. 748; ORN, Mallory, s. 748; ORN, Forrest, s. 752.



Josiah Tattnall. Fot. U.S. Naval Historical Center

„krew nie woda.” Cztery dni po otrzymaniu nowego przydziału, Tattnall otrzymał rozkaz od Mallory’ego: „Wynik niedawnego starcia na Hampton Roads zademonstrował zarówno ofensywny, jak i defensywny potencjał *Virginii*”. Polegając na doświadczeniu (i zapewne także opinii o agresywności i inicjatywie) *flag-officera*, sekretarz marynarki nie obarczył go szczegółowymi instrukcjami – *Virginia* miała być użyta tak, by „wyrządzić możliwie jak największe szkody nieprzyjacielowi.” Oczywiście niezwykle ważne było wyeliminowanie *Monitora*, ponieważ wówczas zatopienie „każdej innej jednostki będzie łatwym zadaniem.” Mallory wybiegał nawet dalej: „Zdobycie jednej lub więcej spośród parowych fregat pozwoli nam w krótkim czasie zduplikować *Virginie*.” Było to ambitne założenie, ale dokonanie tego pozwoliłoby zaradzić podstawowej bolączce, z jaką borykała się CS Navy – brak odpowiednio potężnej maszyneryi, zdolnej do napędzania jej pancerników. Celem osiągnięcia informacji o możliwościach pancernika, nowy dowódca miał skonsultować się z Buchananem; do listu dołączone zostały również rysunki *Monitora* wycięte z jankeskiej gazety.²³

Podobnie jak ich adwersarze z Północy, konfederaci wyciągnęli z niedzielnego starcia wnioski o charakterze technicznym, które przyniosły szereg ulepszeń na *Virginii*. Dzięki przezorności Mallory’ego, który już 8 marca nakazał przygotowanie zapasowych płyt pancerza, szybko zastąpiono uszkodzone nowymi – dwa dni później do Norfolk wysłano z walcowni 8 ton żelaza. Wzmocniono krawędzie okapu kazamaty i pokrywano ją dodatkową warstwą żelaznych płyt. Nie wiadomo, jak gruba była ta warstwa, ale do 4 kwietnia ogólna masa opancerzenia wzrosła o 248 tony (przed bitwą na Hampton Roads masa pancerza wynosiła 723 tony), jednak dalej występowały opóźnienia w dostawach żelaza, które sekretarz marynarki określił mianem „zbrod-

niczej opieszałości”. Wzrosła także siła ognia okrętu. Mallory nakazał przeprowadzenie testów pocisków z kutego żelaza do gwintowanych, pościgowych 7-calówek *Virginii*, produkowanych w Richmond i Norfolk. Testy wykazały, że pociski te były w stanie przebić pancerz *Monitora* z odległości 50 do 100 jardów. Sekretarz marynarki był jednak przekonany, że „stalowy taran *Virginii* będzie jej najpotężniejszą bronią ofensywną, tak przeciwko jednostkom drewnianym, jak i *Monitorowi*.”²⁴

Pomimo wysiłków Sidneya Lee i po nagłań Mallory’ego, pobyt *Virginii* w suchym doku przeciągał się. Tymczasem sytuacja wojsk konfederackich stawała się coraz cięższa. 4 kwietnia ponad 66 000 żołnierzy Armii Potomaku rozpoczęło marsz w górę Półwyspu Wirgińskiego. Gen. Magruder dysponował zaledwie 15 000 ludzi i rozpaczliwie potrzebował pomocy. Dzień wcześniej apelował on do Tattnalla o użycie *Virginii* do zaatakowania statków transportowych, które szły w kierunku popłynięcia w górę rzeki James lub też wysadzenia desantu na jej drugim brzegu: „(...) w każdym bądź razie konsekwencje mogą być katastrofalne. Wszystko zależy od *Virginii*.” Generał chciał, by pancernik w ciągu dnia zajmował stanowisko przy Sewell’s Point, a w nocy obok Newport News, uniemożliwiając tym samym transportowcom przepłynięcie rzeki James i chroniąc Norfolk. Działanie tego rodzaju było więc jak najbardziej w interesie Tattnalla, bowiem istniało realne zagrożenie utraty bazy morskiej wraz z jej infrastrukturą, której nie dałoby się na Południu odbudować. Tattnall odpisał, że następnego dnia wyruszy do boju ze wszystkim dostępnymi okrętami. Stan *Virginii* na podstawie opinii kapitana Lee przedstawił jako „lepszy niż wtedy, gdy po raz pierwszy opuściła stocznię.” Część kazamaty zyskała dodatkowe opancerzenie, zamontowano też taran, który był teraz lepiej zamocowany, niż 8 marca. Niestety, pancernik był nadal częściowo pozbawiony pancernych osłon furt działowych, co zdaniem Tattnalla stanowiło wielką niedogodność w świetle wydarzeń z 9 marca i doniesień Buchanana o przebieg wcześniejszego starcia. Nie widział możliwości przepłynięcia obok twierdzy Monroe bez osłon furt. Kapitan Lee meldował o zamontowaniu części osłon furt baterii burtowych dopiero 8 kwietnia. Ponadto okręt w dalszym ciągu trapił problem wadliwej maszyny parowej. 5 kwietnia Ramsay raportował o ich stanie „Na podstawie moich dawnych i obecnych doświadczeń z maszynami tej jednostki jestem zdania, że nie można na nich polegać. Podczas dwuletniego rejsu, kiedy przebywałem na pokładzie tego okrętu w służbie

Stanów Zjednoczonych, psuły się one ustawicznie w najbardziej nieoczekiwanych momentach. (...) Po jego powrocie główny mechanik donosił, że wszystkie eksperymenty mające na celu podniesienie ich wydajności i niezawodności zawiodły (...)” W rezultacie miały one zostać usunięte z fregaty, czemu przeszkodził wybuch wojny i jej przejście przez konfederatów. Oczywiście wymiana maszyny nie wchodziła w rachubę – jak pamiętamy, sama idea budowy *Virginii* w oparciu o kadłub *Merrimacka* podyktowana była w dużym stopniu możliwością wykorzystania jego maszyneryi. Najwyraźniej biorąc pod uwagę nie dające się wyeliminować słabości *Virginii*, a być może także nie dowierzając sile nowych pocisków do dział 7-calowych, Tattnall rozważał użycie jej tylko do związania *Monitora* walką, podczas gdy drewniane okręty CS Navy wysadzą na jego pokład grupy marynarzy, którzy mieli m.in. spróbować zatkać komin *Monitora* i w ten sposób wypłoszyć załogę z wieży i spod pokładu. Do realizacji tego planu nigdy nie doszło.²⁵

11 kwietnia okręty Tattnalla, w tym CSS *Virginia*, dokonały długo oczekiwanego wypadu. Przyniósł on sukces w postaci wzięcia przez CSS *Jamestown* trzech przyzów: brygów *Marcus* i *Saboah* oraz szkunera *Catherine T. Dix*. Przyczy te następnie odholowano przy pomocy CSS *Raleigh*. Południowcy zdobyli owe statki „niemal w zasięgu dział *Monitora*”, który pospieszył w kierunku konfederackich okrętów, lecz nie podjął walki. Sama obecność *Virginii* wystarczała, by pokrzyżować interwencję nie tylko drewnianych okrętów, ale także i federalnego pancernika. Następnego dnia konfederacki pancernik kotwiczył przy Sewell’s Point, mając w zasięgu wzroku nieprzyjacielskie jednostki. Tattnall miał świadomość, że wobec wzrastającego zagrożenia Norfolk nieprzyjacielskim atakiem, nie można dopuścić zbyt dalekim wypadem do jej odciążenia od tego portu, którego była zresztą najpewniejszą ochroną. Obawiał się ponadto, że uwikłanie *Virginii* w walkę z *Monitorem* umożliwi atak taranowcowi *Vanderbilt*. Tym samym rola konfederackiego pancernika stawała się coraz bardziej defensywna, co zresztą usankcjonował Mallory, zabraniając Tattnallowi podejmowania prób wypłynięcia poza fort Monroe bez

23. Patr.: Jones, Charles C.: *The Life and Services of Commodore Josiah Tattnall*, Morning News Steam Printing House, Savannah, 1878; incident pod Taku: s. 102 i nn; ORN, Mallory, s. 750; ORN, Mallory, s. 751.

24. ORN, Mallory, s. 762; ORN, Tattnall, s. 756; ORN, Mallory, s. 757-758; ORN, Mallory, s. 751.

25. ORN, Mallory, s. 755; Sears, *To the Gates...*, s. 35; ORN, Magruder, s. 755; ORN, Tattnall, s. 756; ORN, S.S. Lee, s. 762; ORN, Ramsay, ss. 758-759; ORN, Tattnall, ss. 756-757, 759-760.

specjalnego rozkazu z Departamentu Marynarki. Komandor W.N.W. Hewett z HMS *Rinaldo*, który miał okazję tego dnia obserwować *Virginie*, stwierdził że osiągała prędkość 7 węzłów i, co ciekawe, wykazywała się dobrą zwrotnością.²⁶

Virginia skutecznie paraliżowała więc posunięcia przeciwnika i angażowała po jego stronie poważne siły. Jak wspominał Ramsay, dla jej załogi był to wyczerpujący okres pełnego napięcia oczekiwania: „Znajdowaliśmy się w zasięgu wzroku wroga. (...) Kotły utrzymywaliśmy ciągle pod parą. Nasze kabiny pozbawione były wywietrzników, a do mesy oficerskiej nie przenikał ani jeden promień światła. Na górnym gretingu nie było miejsca, by się przespacerować – współczesne więzienie jest wygodniejsze. Czasami marynarze brodzili po znajdującym się pod powierzchnią wody pokładzie, co doprowadziło do powstania wśród czarnych przesądu, że załoga diabelskiego okrętu obdarzona jest zdolnością chodzenia po wodzie.” Czas działał jednak na niekorzyść konfederackiego pancernika. Od 9 kwietnia na wodach Hampton Roads pojawił się oryginalny okręt konstrukcji E. A. Stevensa – *Naugatuck* (192 tony, 1 gwintowane działo 150-funtowe, „opancerzenie” w postaci 20-calowej warstwy białego cedru). 21 kwietnia do służby wszedł kolejny okręt pancerny floty Unii – USS *Galena* (738 ton, 2 gwintowane działa 100-funtowe, 4 gładkolufowe działa 9-calowe, pancierz burtowy grubości 3,12 cala). Trzy dni później *Galena* zakotwiczyła obok twierdzy Monroe. Wobec wzmocnienia federalnych sił morskich oraz baterii brzegowych atak na flotę transportową zaopatrującą Armię Potomaku stawał się coraz mniej realny, co dostrzegł doradca wojskowy prezydenta Dávisa, gen. Robert E. Lee. Co gorsza, wobec rozwoju sytuacji na lądzie, pod znakiem zapytania stała możliwość dalszego utrzymania bazy moskiej w Norfolk. 27 kwietnia gen. Joseph E. Johnston, dowódca sił konfederackich obsadzających umocnienia pod Yorktown przegradzające Półwysp Wirgiński, poinformował komendanta garnizonu Norfolk gen. mjr Benjamin Hugera o konieczności poczynienia przygotowań do ewakuacji miasta i portu, przy czym „nieprzyjacielowi powinno się zostawić możliwie jak najmniej własności publicznej.” 3 maja wojska Johnstona opuściły fortyfikacje, porzuciły lub zniszczyły ciężką artylerię i rozpoczęły odwrót w górę Półwyspu a następnego dnia McClellan wysłał do Waszyngtonu telegram z wiadomością o zdobyciu Yorktown.²⁷

Ostatni rejs

Huger rozpoczął ewakuację już w dniu 1 maja, a *Virginia* przez kolejny tydzień

osłaniała port i rzekę James przed flotą Unii. Przez cały ten czas federalni pozostawali nieświadomi faktu, że Południowcy opuszczają swoją bazę morską. 8 maja do unionistów zbiegł pewien kapitan holownika i doniósł o ewakuacji. Okręty *flag-officera* Goldsborough niezwłocznie ruszyły do ataku przeciwko konfederackiej baterii brzegowej na Sewell's Point. Tattnall natychmiast wszedł na pokład *Virginii* i wyruszył przeciwko jednostkom wroga; było ich sześć, w tym *Monitor* i *Naugatuck*. Wiedług konfederackiego dowódcy, federalny zespół wycofał się na widok pancernika – Goldsborough stwierdził, że „*Merrimack* nie nawiązał walki z *Monitorem*, ani też nie zajął pozycji umożliwiającej zaatakowanie go przez nasze taranowce z jakąkolwiek szansą powodzenia (...)”, jednak Tattnall utrzymywał później, że ruszyła ona za wycofującymi się okrętami US Navy i podążyła z nimi aż dostała się pod ogień baterii brzegowej na sztucznej wysepce Rip Raps, u wejścia na Hampton Roads. Jak widać, *Virginia* nadal budziła obawy i dowództwo US Navy nie wykazywało chęci ryzykowania z nią starcia, nawet pomimo przewagi liczebnej. Również Tattnall nie mógł sobie pozwolić na nadmierną agresywność z powodu ryzyka staranowania swojej cennej jednostki, która, podobnie jak po zwycięstwie odniesionym dwa miesiące wcześniej, zakotwiczyła na noc przy Sewell's Point. Był to, jak się miało okazać, ostatni rejs bojowy *Virginii*.²⁸

9 maja odbyła się narada z udziałem reprezentujących generała Hugera przedstawicieli armii lądowej oraz oficerów CS Navy, spośród których oprócz Tattnalla obecni byli m. in. kapitan Sidney Lee i porucznik Catesby ap Roger Jones. Uzgodniono na niej, że *Virginia* powinna dalej osłaniać ewakuację Norfolk. Następnego dnia z *Virginii* nie dostrzeżono konfederackiej flagi, powiewającej dotąd nad Sewell's Point. Wysłany by rozeznac się w sytuacji porucznik flagowy John P. Jones, nie zastał w Norfolk ani generała Hugera, ani żadnego innego oficera armii lądowej. Stocznia marynarki płonęła, a oddziały federalne gen. Woola znajdowały się w odległości pół mili od miasta. Wracając na swój okręt, Jones spostrzegł, że bateria na Craney Island, której kanonierzy wiwatowali na cześć *Virginii* w dniu jej triumfu 8 marca, została opuszczona, podobnie jak pozostałe konfederackie baterie brzegowe. Jones powrócił na pancernik dopiero przed 19:00 i zaskoczony jego doniesieniami *flag-officer* zwrócił się do pilotów z pytaniem o możliwość ewakuacji pancernika w górę rzeki James. Ich zdaniem *Virginia* mogła dopłynąć w górę rzeki na 40 mil

od Richmond, jeśli uda się zmniejszyć jej zanurzenie do 18 stóp. Jak napisał później Tattnall: „Wezwałem wszystkich na pokład i wyjaśniłem im sytuację oraz wyraziłem nadzieję, że wypływając w górę rzeki zanim wróg zorientuje się w naszych zamiarach, może udać nam się zdobyć jego statki, które tam popłynęły, i skutecznie dopomóc w obronie Richmond, ale dokonanie tego wymagać będzie całej ich energii, by odciążyć okręt. Odpowiedzieli trzema okrzykami i natychmiast zabrali się do pracy.” Załoga *Virginii* pracowała przez pięć lub sześć godzin, ale ten ostatni wysiłek poszedł na marne.²⁹

Raport Tattnalla, sporządzony 14 maja, przepełniony jest goryczą i oskarżeniami wobec pilotów, którzy po odciążeniu pancernika, około 1 lub 2 nad ranem oświadczyli, że nawet z 18-stopowym zanurzeniem nie będzie on w stanie minąć mielizn pod Jamestown. Dowódca zarządał od głównego pilota, Williama Parrisha, wyjaśnienia tej zaskakującej deklaracji. Parrish stwierdził, że z takim zanurzeniem okręt przepłynąłby mielizny przy sprzyjających, wschodnich wiatrach, ale ponieważ od dwóch dni wiał wiatr zachodni, było to niemożliwe. Dla *Virginii* słowa te były równoznaczne z wrokiem śmierci, bowiem odciążony okręt nie był w stanie stanąć do walki. Po konsultacji z porucznikami Johnem P. Johnsem i Catesby ap Roger Jonesem, Tattnall postanowił zniszczyć okręt i „ocalić załogę dla przyszłej służby.” Ponieważ *Virginia* dysponowała tylko dwoma szalupami, ostatni spośród około 350 członków załogi opuścił pokład pancernika dopiero o wschodzie słońca. Pokład posypano wówczas prochem i strzępami bawełny. Ostatnie chwile okrętu, z którym Południe wiązało tak wielkie nadzieje, opisał nie kryjąc wzruszenia Ramsay: „Ciągle niepokonani, ścignaliśmy naszą obwisłą banderę, ozdobioną świeżym, zielonym laurem; z dumą zmieszaną ze smutkiem oddaliśmy ją na pastwę płomieni i roznieciliśmy ogień przy nabytych działach. Lont biegnący do magazynu i ostatni głęboki, niski, posępny, żalosny huk obwieścił naszym maszeru-

26. ORN, Tattnall, s. 223; ORN, Goldsborough, s. 219; ORN, Mallory, s. 224; ORN, Hewett, s. 225.

27. Soley, „Navy in Peninsular Campaign”, *B&L* vol. II, ss. 266-267; Ramsay, „The Merrimack and the Monitor”, s. 61; Sears, *To the Gates...*, ss. 45-46; Canney, *The Old Steam Navy. Vol II*, ss. 73-74; ORN, Chase, ss. 191-192; Silverston, *Civil War Navies...*, s. 11; ORN, dziennik pokładowy USS *Galena*, s. 705; *The War of the Rebellion: A Compilation of the Official Records of the Union and Confederate Armies* (odtąd: OR), Lee, Vol. XI, pt III, s. 469; OR, Johnston, Vol. XI, pt III, ss. 469-470; Sears, *To the Gates...*, ss. 61-65.

28. Sears, *To the Gates...*, s. 90; ORN, Goldsborough, s. 331; ORN, Tattnall, s. 335; Soley, „The Navy in Peninsular Campaign”, *B&L*, vol. II, s. 268.

29. ORN, Tattnall, s. 337.

jącym w oddali ludziom, że ich dzielny okręt przestał istnieć.”³⁰

* * *

Więści o zniszczeniu *Virginii* dotarły do Richmond 12 maja i wywołały one „taki smutek i gniew w Konfederacji, jakiego jeszcze nie doświadczono podczas tej wojny.” Okręt, nazywany żelaznym diademem Południa, jak napisał po wojnie jeden z redaktorów gazety „Richmond Examiner”, Edward A. Pollard, „wywalczył dla nas pierwsze zwycięstwo morskie, był przedmiotem dumy, niemal uwielbienia mieszkańców Południa. Zwykło się o nim mówić, że wart był 50 000 żołnierzy w polu.” Okoliczności zniszczenia pancernika były kontrowersyjne, a świadectwa dowódcy okrętu oraz pilotów – sprzeczne, wobec czego Departament Marynarki powołał komisję śledczą, która miała rozstrzygnąć kwestię odpowiedzialności za jego los. Komisja ta oczyściła Tattnalla z zarzutów i uznała, że w zaistniałych okolicznościach nie było sposobu ocalenia pancernika. Generał Joseph E. Johnston, który dowiedział się o zagładzie pancernika dopiero 14 maja, stwierdził w swoich wspomnieniach, że to właśnie utrata *Virginii* i wynikające z niej uzyskanie panowania na rzece James przez US Navy, skłoniły go do nakazania odwrotu jego sił za rzekę Chickahominy.³¹

Na drodze federalnej floty stał tylko konfederacki Fort Darling, umiejscowiony na mierzącym 110 stóp urwisku (Drewry’s Bluff) przy zakolu rzeki James i wyposażony w 8 dział. Choć ich okręt przestał istnieć, członkowie załogi *Virginii* otrzymali jeszcze jedną szansę zmierzenia się z wrogiem, bowiem na mocy rozkazu Mallory’ego mieli oni wzmocnić garnizon Fortu Darling. Dowodzony przez komandora Johna Rodgersa zespół okrętów Unii (*Monitor*, *Galena*, *Naugatuck*, *Aroostook* i *Port Royal*) dostał się pod celny ogień dział brzegowych oraz wspierającej je kanonierki CSS *Patrick Henry*. Po trwającej ponad trzy godziny walce okręty Rodgersa zostały odparte – najbardziej ucierpiała, trafiona 44 razy, USS *Galena*; pancernik ogarnął pożar i zaczął on nabierać wody. Podobnie jak 9 marca, *Monitor* nie ucierpiał zbyt wiele od ognia konfederackich dział, ale zbyt niski kąt podniesienia jego dział uniemożliwił mu skuteczny ostrzał baterii brzegowych na urwisku. Mimo to, zwycięska obrona Fortu Darling w dniu 15 maja 1862 roku była dla załogi *Virginii* swego rodzaju rewanżem za utratę ich okrętu. W liście do porucznika Catesby’a ap Roger Jonesa, Buchanan napisał: „Jedno jest pewne: zniszczenie *Virginii* ocaliło Richmond, bowiem gdyby was wszystkich

nie było na urwisku [Drewry’s Bluff], *Richmond* zostałby ostrzelany, a być może i zdobyty. (...) Z całą pewnością wszyscy spełniłście tam dobrze swój obowiązek, i gdybym tylko wyleczył się z ran tak szybko, jak oczekiwałem, poprosiłbym o dowództwo nad oficerami i marynarzami mojego dawnego dywizjonu.” Choć sam pancernik nie mógł już bronić stolicy Konfederacji, nadal czyniła to jego załoga.³²

Kariera CSS *Virginia* nie była długa – od wypłynięcia w pierwszy rejs bojowy w dniu 8 marca 1862 roku, do jej zniszczenia 11 maja tegoż roku, minęły zaledwie dwa miesiące. Niewiele jednak okrętów wojennych może poszczycić się taką sławą, jak ten konfederacki pancernik. *Virginia* była pierwszym okrętem pancernym, który wziął udział w bitwie morskiej i zarazem uczestnikiem pierwszego starcia pomiędzy dwoma pancernikami. Przez kolejne dwa miesiące od bitwy na Hampton Roads, dzięki samej swej obecności, popartej zasłużoną reputacją groźnego przeciwnika, paraliżowała działania Północnoatlantyckiego Dywizjonu Blokadowego US Navy, wywierała wpływ na działania Armii Potomaku, wywoływała panikę w położonych nad Atlantykiem stanach Unii i dawała społeczeństwu Konfederacji nadzieję na zwycięstwo na morzu, skuteczną obronę wybrzeży, a nawet złamanie nieprzyjacielskiej blokady. *Virginia* nie spełniła wszystkich pokładanych w niej nadziei, ale wywalczyła dla CS Navy jej największe zwycięstwo morskie, a doświadczenia wyniesione z jej konstrukcji pomogły w budowie kolejnych okrętów pancernych konfederackiej floty. ●

Bibliografia

Źródła

1. Official records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion (ORN) Washington 1894-1922.
2. The War of the Rebellion: A Compilation of the Official Records of the Union and Confederate Armies (OR) Washington 1880-1901.
3. Colston, R. E.: „Watching the ‘Merrimac’” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
4. Curtis, Richard: *History of the Famous Battle Between the Iron-Clad MERRIMAC, C.S.N., and the Iron-Clad MONITOR, and the Cumberland and the Congress, of the U.S. Navy, March the 8th and 9th, 1862, As Seen by a Man at the Gun* (<http://cssvirginia.org/>)
5. Eggleston, John R.: „Captain Eggleston’s Narrative of the Battle of the Merrimac”, (w:) *Southern Historical Society Papers*, vol. 41 (1916), s. 166-178 (<http://cssvirginia.org/>)
6. Ericsson, John: „The Building of the ‘Monitor’” (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
7. Greene, S. Dana: „In the Monitor Turret”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
8. Johnston, Joseph E.: *Narrative of Military Operations*, D. Appleton & Co., New York, 1874.

9. McClellan, George B.: „The Peninsular Campaign”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. II.
10. Phillips, Dinwiddie B.: „Notes on The Monitor/Merrimac Fight”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.
11. Pollard, Edward A.: *Southern History of the War. The Second Year of the War*, Charles B. Richardson, New York 1864.
12. Ramsay, H. Ashton: „The Merrimac and the Monitor”, (w:) Worden, J. L.; Greene, S. Dana: *The Monitor and the Merrimac. Both Sides of the Story*, Harper & Brothers, New York & London 1912.
13. Soley, James Russell: „The Navy in the Peninsular Campaign”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. II.
14. White, E. V.: *The First Ironclad Naval Engagement in the World*, J. S. Ogilvie Publishing Company, New York 1906.
15. Wood, John Taylor: „The First Fight of Iron-Clads”, (w:) *Battles & Leaders of the Civil War*, vol. I.

Opracowania

1. Canney, Donald L.: *The Old Steam Navy Vol I – Frigates, Sloops and Gunboats, 1815-1885*, Naval Institute Press, Annapolis 1990
2. Canney, Donald L.: *The Old Steam Navy Vol II – The Ironclads, 1842-1885*, Naval Institute Press, Annapolis 1993.
3. Fuller, Howard J.: *Clad in Iron. The American Civil War and the Challenge of British Naval Power*, Praeger, Westport & London 2008.
4. Gardiner, Robert (red.): *Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship*, Conway Maritime Press, London 1992.
5. Jones, Charles C.: *The Life and Services of Commodore Josiah Tattnall*, Morning News Steam Printing House, Savannah, 1878.
6. MacBride, Robert: *Civil War Ironclads. The Dawn of Naval Armor*, Chilton Books, Philadelphia and New York
7. Nelson, James N.: *Reign of Iron. The Story of the First Battling Ironclads, the Monitor and the Merrimack*, Harper-Collins e-books 2004.
8. Roberts, William H.: *Now for the Contest. Coastal & Oceanic Operations in the Civil War*, University of Nebraska Press, Lincoln and London 2005.
9. Sears, Stephen W.: *To the Gates of Richmond. The Peninsula Campaign of 1862*, Mariner Books, New York 2001.
10. Sharf, J. Thomas: *History of the Confederate States Navy*, Joseph McDonough, Albany (N.Y.) 1894.
11. Silverston, Paul H.: *Civil War Navies, 1855-1883*, Routledge, New York 2006.
12. Symonds, Craig L.: *The Civil War at Sea*, Praeger, Oxford 2009.

30. Ramsay, „The Merrimac and the Monitor”, ss. 63-64.

31. Pollard, Edward A.: *Southern History of the War. The Second Year of the War*, Charles B. Richardson, New York 1864, s. 26; ORN, Mallory (sprawozdanie komisji śledczej), ss. 787-788.; Curtis, *History of the Famous Battle...* (bardzo negatywny obraz wydarzeń z 11 maja i obrona pilotów); Johnston, Joseph E.: *Narrative of Military Operations*, D. Appleton & Co., New York, 1874, ss. 127-128.

32. Sears, *To the Gates...*, s. 93-94; ORN, Mallory, s. 799; ORN, Buchanan, ss. 788-789.s



Krażowniki Portugalii

Portugalskie natarcie okazało się absolutnym zaskoczeniem dla strony niemieckiej. Część ziem na południe od rzeki Rovuma¹ na niemiecko-portugalskiej granicy we wschodniej Afryce, Niemcy przejęli jeszcze w roku 1892, nie bacząc na protokół z 1886, który oddawał je Portugalii. Od tej pory Portugalczycy szukali jedynie sprzyjającej okazji, by odzyskać to, co zgodnie z prawem uważali za swoje. Po zajęciu około 45 ha, wojska oparły się o brzeg rzeki i natarcie samoistnie zatrzymało się. W dalekiej Afryce nastąpiła wojna pozycyjna.

20 maja płk Moura Mendesa podjął próbę kontynuacji natarcia i sforsowania rzeki. Dla wsparcia Portugalczycy mogli przydzielić jedynie niewielkie siły, którymi dysponowała kolonialna administracja Mozambiku: krążownik *Adamastor* i kanonierkę *Chaimite*. Przy czym gwoździ sprawiedliwości, trzeba zaznaczyć, że trafili na poważnego przeciwnika w postaci dział okrętowych krążownika *Königsberg*.

21 maja, zgodnie z planem, działa głównego kalibru *Adamastora* zaczęły ostrzeliwać niemieckie pozycje, a gdy te nie odpowiadały, 2 kutry z krążownika, uzbrojone każdy w dział kal. 37 mm, holując uzbrojone w karabiny maszynowe szalupy, dotarły do nieprzyjacielskiego brzegu. Odpowiada-

jąc na gęsty ogień broni maszynowej i ręcznej przeciwnika, grupa desantowa dowodzona przez ppor. Maia Rebelo wyskoczyła na brzeg. Pozbawiony jednak wsparcia sił głównych desant zmuszony był do opuszczenia przyczółka.

Dwa dni później, marynarze *Adamastora* podjęli nową próbę rozpoznania bojem. Desant, dowodzony przez ppor. Rodriguesa Janeiro znów czekało niepowodzenie. Tym razem, na brzegu pozostały ciała 3 zabitych marynarzy.

Przewidując podobny rezultat prób w przyszłości, marynarze naciskali na przeprowadzenie wspólnej operacji z siłami lądowymi. Do ataku 27 maja postarano się przygotować starannie. W tym czasie działa kal. 150 mm z krążownika i kal. 105 mm baterii brzegowych próbowały stworzyć coś na kształt wału ogniowego, aby z pomocą pokładowych i improwizowanych środków pływających żołnierze i marynarze mogli osiągnąć przeciwny brzeg. Zaś to, co stało się później, nie sposób nazwać inaczej, jak katastrofą. Ukryci w dżungli Niemcy podpuścili Portugalczyków blisko, po czym sami otworzyli ogień i po krótkim, ale krwawym starciu, zepchnęli nacierających do wody.

Bohater poprzednich wypadów, Rodrigues Janeiro bohatersko poległ, próbując

wyprowadzić swoich ludzi spod ostrzału. Ranny Maia Rebelo wpadł do rzeki i jego ciało, wyniesione na morze, wyłowili marynarze z *Adamastora*. Dowództwo nad desantem przejął ppor. Prestes Salgueiro, który kosztem nadludzkich starań zdołał rozpocząć ewakuację powierzonych mu ludzi. Nieoczekiwanie dostrzegł ciężko rannego por. piechoty Ferreirę. Dzielny podporucznik wziął rannego na plecy i zdołał z nim pokonać rzekę i powrócić do swoich.

Ten epizod, który w skali europejskiej wojny zasłużyłby, co najwyżej na drobną wzmiankę, wprowadził administrację Mozambiku w stan frustracji. Tymczasem załoga *Adamastora* żegnała się ze swymi poległymi. Łącznie w trakcie 3 akcji stracono 4 zabitych, 18 rannych i 5 zaginionych, co okazało się największymi bojowymi stratami portugalskiej floty w czasie I wojny światowej!

Choć po upływie miesiąca Portugalczycy powtórzyli próbę sforsowania Rovumy i nawet zdołali umocnić się na jej lewym brzegu, to jednak musieli się szybko ewakuować, bowiem Niemcy nieoczekiwanie przekroczyli granicę w rejonie jeziora Niasa (obec-

1. Rovuma (Ruvuma) – rzeka w Afryce, stanowi rzekę graniczną między Mozambikiem a Tanzanią.

nie na terytorium Malawi) i bardzo szybko posuwali się w głąb kraju.

I znów istotną rolę w operacji odegrały marynarze. *Adamastor* i *Chaimite* wspierały własne oddziały ogniem artyleryjskim, a grupy desantowe portugalskiego krążownika i jego środki pływające odegrały ważną rolę w przerzucie wojsk na lewy brzeg, jak i późniejszą ewakuacji ich z powrotem.

Był rok 1916 i do zakończenia światowego konfliktu pozostały jeszcze długie dwa lata. Tym nie mniej jednak, było jasne, że ostateczny los Trójpřzymierza został już przesądzony. W tej sytuacji przystąpienie Portugalii w roku 1916 do wojny wszyscy bez wyjątku uznali za próbę odzyskania terenów na prawym brzegu rzeki Rovuma.

Dla polityka końca XIX wieku podobna postawa Portugalii wyglądałaby, co najmniej dziwnie. Na przestrzeni wieków, praktycznie aż do tego czasu, niewielkie pirenejskie królestwo zawsze na pierwsze żądanie udzielało wszelkiej niezbędnej pomocy swemu „starszemu bratu” w osobie Wielkiej Brytanii, będąc praktycznie „etatowym” sojusznikiem Władczyni Mórz. By zrozumieć przyczyny tak kardynalnej zmiany portugalskiej polityki trzeba cofnąć się ćwierć wieku wstecz, przy okazji prezentując, w jaki sposób Portugalia stała się właścicielem jedynych krążowników w całych swych dziejach.

Do początku lat 90 XIX wieku Afryka była praktycznie podzielona między wielkie mocarstwa i z uwagi na brak nie podbitych jeszcze ziem, wymagała dokonania nowego podziału. A Portugalia, która z zgodnie z uczciwą oceną historyków odkryła świat i jeszcze w czasie Wielkich Odkryć opanowała ogromne kolonie w Angoli i Mozambiku. W połowie lat 80 XIX wieku osiągnięto porozumienie, pozwalające Portugalii kolonizować afrykańskie ziemie między atlantyckim a indyjskim wybrzeżem Afryki, tak by stworzyć potężne terytorium między Angolą a Mozambikiem. Z uwagi jednak na ograniczony potencjał wojskowy proces kolonizacji uległ spowolnieniu, więc w latach 1889-1890 Brytyjczycy sami zajęli ziemie nad brzegami rzeki Zambezi i jeziorem Niasa (terytorium obecnej Zambii, Zimbabwe i Malawi).

* * *

Generalnie ten niewielki kolonialny incydent miał daleko idące następstwa: pogrzebał przyjazne wcześniej relacje angielsko-portugalskie i wprowadził oba pirenejskie królestwa w stan swego rodzaju szoku. Co ciekawsze, Brytyjczycy niezmiennie występowali jako gwarant portugalskiej „suwerenności”!

Wkrótce Hiszpania po raz kolejny dokonała korekty swego programu budownic-

stwa okrętowego, przykładowo rezygnując z prostego kopiowania siódmego krążownika typu *Infanta Maria Theresa* na korzyść solidniejszej jednostki, przyszłego *Emperadora Carlota V*. Królewski dekret z 20 marca 1890 r. w sąsiedniej Portugalii wprowadził w życie największy w całych dziejach program budownictwa okrętowego, obejmujący 4 pancerniki obrony wybrzeża i aż 10 krążowników o wyporności od 3400 do 4500 t oraz prędkości ponad 20 węzłów!

W wyjaśniającej notatce ministra marynarki Portugalii mowa jest, że 2 krążowniki przeznaczone są do działań w rejonie Azorów, po 1 – w Angoli, na Południowym Atlantyku, we wschodniej Afryce, w tym w Mozambiku i w końcu na Pacyfiku, zabezpieczając nadzór nad Macao i Timorem. Pozostałe krążowniki miały pozostawać w Lizbonie w celu realizacji różnego rodzaju zadań bądź remontu przez oceanicznymi rejsami. Program uzupełniała ogromna liczba kanonierek, torpedowców i innych niezbędnych jednostek.

W dodatku, pod względem gospodarczym kraj znajdował się w głębokiej zapaści! Już w styczniu 1891 r. w Porto wybuchło zdławione przez władze powstanie, zaś w następnym roku oficjalnie ogłoszono o bankructwie systemu bankowego Portugalii, a państwo przestało spłacać procenty od 2/3 swego długu narodowego.

W tej sytuacji nie było mowy o finansowaniu budowy nowych okrętów z budżetu, ale do zbiórki środków przystąpiły organizacje społeczne. W rezultacie trwającej 8 lat narodowej zbiórki zdołano uzyskać sumę odpowiadającą 538 tys. dolarów. Ponad połowę zebranej kwoty przeznaczono na budowę we Włoszech krążownika, przyszłego *Adamastora*.

W tym czasie stanowiska ministra marynarki Portugalii zajmował energiczny Jacinto Cândido da Silna, który potrafił przeciąć wadliwą praktykę „samofinansowania” floty i dosłownie postawić pytanie o państwowym udziale w programach budownictwa okrętowego. Środki trzeba było jednak oszczędzać, a apetyty przyhamować, by przystąpić do budowy krążownika II klasy. Zgodnie z planem krążowniki kolonialne powinny dysponować uzbrojeniem wystarczającym dla przeciwstawienia się „standardowym” stacjonarom wielkich mocarstw, jednak nie wychodząc poza granice ekonomicznie uzasadnionej wyporności. Tym samym krążownikami I klasy miały jedynie te, przeznaczone do stacjonowania w Lizbonie.

Przyjmując jako wzorzec znajdujące się już w budowie *Adamastora*, ogłoszono międzynarodowy konkurs, którego zwycięzca otrzymywał zamówienie na dwa

krążowniki pod warunkiem przekazania kompletu dokumentacji technicznej stronie portugalskiej. W oparciu o tą dokumentację zamierzano przystąpić do budowania dalszych jednostek w państwowej stoczni Lizbony, przeznaczając specjalne środki na jej niezbędną modernizację. W ten sposób flota otrzymała jeszcze 2 krążowniki francuskiej budowy – *São Gabriel* i *São Rafael*.

Oba projekty, francuski i włoski były tym samym niemal identyczne pod względem parametrów taktyczno-technicznych, przy czym stocznie starały się wykorzystywać w projekcie wszystkie rezultaty uzyskane przy budowie krążowników dla własnych planów, jak i zagranicznych odbiorców.

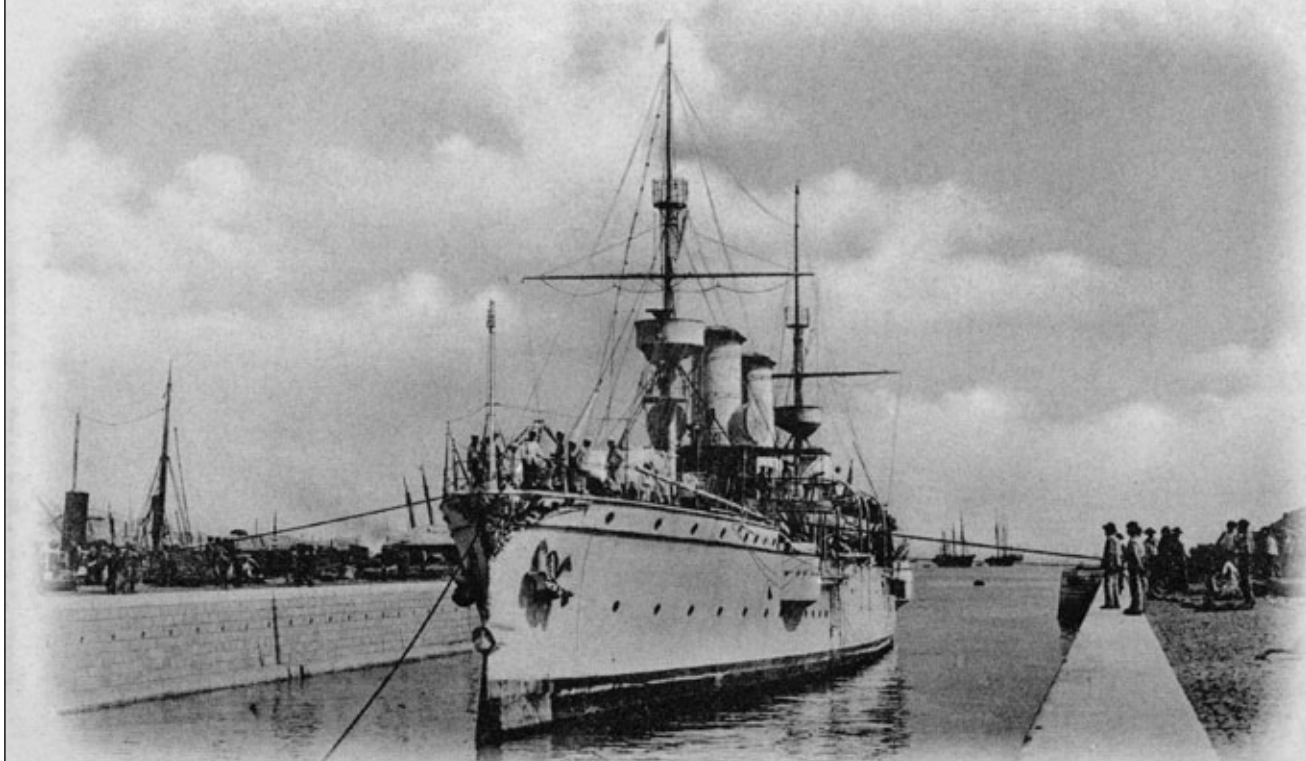
Standardowa wyporność obu typów nie przekraczała 1800 t, a maksymalna prędkość 17-18 węzłów. Uzbrojenie po 2 działa kal. 150 mm i 4 szybkostrzelne kal. 120 mm. Szczegóły, w których jednostki różniły się między sobą. Poza wpływem lokalnej, krajowej architektury, okręty różniły się całą zawartością wewnętrzną włącznie z siłownią i konstrukcją kadłuba. Jednostki francuskiej budowy były nieco większe od włoskiej, ale za to wolniejsze. Uzbrojenie tych pierwszych stanowiły długolufowe działa Caneta, a drugich krótkie typu Kruppa. W okresie późniejszym trzeba było wymienić działa głównego kalibru *Adamastor*, aby zapewnić ich standaryzację z uzbrojeniem, zamontowanym na innych okrętach.

Czynnikiem dodatkowym dla niewielkiego portugalskiego budżetu był fakt nie osiągnięcia zakładanej prędkości przez obie francuskie jednostki. Zamiast kontraktowych 17,5 węzła osiągały one ledwie 15 węzłów. Liczne zmiany i modernizacje mocno opóźniły uzyskanie przez krążowniki gotowości. Dodatkowo jeszcze strajk w Hawrze zmusił stocznię do wypłaty Portugalii ponad miliona franków kary umownej.

Francuskim projektem, z relatywnie silnym uzbrojeniem przy umiarkowanej cenie, zainteresowano się w sąsiedniej Hiszpanii. Z niewielkim opóźnieniem w stosunku do portugalskiej dwójki, w Hawrze przystąpiono do budowy jeszcze jednego krążownika tego typu – przyszłego hiszpańskiego *Rio de la Plata*.

W tym samym czasie w Lizbonie pełną parą szły przygotowania do położenia stępki pod kolejne 4 krążowniki „francuskiego” typu. W celu adaptacji francuskiego projektu pod portugalskie wymagania, a także w celu zapewnienia pomocy technicznej przy budowie jednostek w Portugalii, trzeba było skierować tam francuskiego inżyniera Alphonse'a Croneau'a.

Dzięki zmniejszeniu uzbrojenia, mocy siłowni i obniżeniu prędkości do 16 węzłów, zdołano otrzymać całkiem kompak-



Adamastor w lizbońskim doku przygotowywany do przeglądu podwodnej części kadłuba.

Fot. zbiory Tomasz Walczyk

towy okręciak o wyporności 1300 t. Przy czym, ładnie wyglądało to jedynie na papierze, a po wszystkich poprawkach wyporność pełna przekroczyła 1600 t. Uzbrojenie krążownika składało się ze standardowych dział kal. 150 mm Canet, przy czym ich liczbę zwiększono do 4. Burtową artylerię uzupełniała para szybkostrzelnych dział kal. 100 mm.

Finansowe kłopoty i polityczne komplikacje spowodowały korekty w planach portugalskiego budownictwa okrętowego. Zbudowano raptem jeden okręt – *Reinę Donę Amélie*, który był pierwszą stalową jednostką portugalskiej budowy, a równocześnie ostatnim w historii Portugalii krążownikiem.

Najbardziej okazałym krążownikiem Portugalii został jednak jedyny krążownik I klasy *Don Carlos I*. Początkowo ministerstwo, pragnące widzieć w roli obrońcy Lizbony najnowsze okręty typu „Armstrong”, proponowało zbudowanie we Włoszech wraz z *Adamastorem* jednostki o wyporności 3600 t i prędkości 22 węzły. Jacinto Cândido da Silva naciskał jednak na zamówienie w stoczni Armstrong pełnowartościowej jednostki odpowiadającej japońskiemu typu *Yoshino*. W styczniu 1897 r. podpisano z wspomnianą stoczną kontrakt na budowę okrętu o wyporności 4200 t. Przy prędkości 22 węzły przysły *Don Carlos I* miał być uzbrojony w 4 działa kal. 150 mm i 8 szybkostrzelnych kal. 120 mm.

Jak już wspomnieliśmy wcześniej, te 5 krążowników stało się jedynymi jednostkami tej klasy w całych dziejach Portugalii, nie zdołano więc wykształcić tradycji ich nazewnictwa. Prototypowy okręt otrzymał imię starożytnego greckiego giganta – ducha morza Adamastosa, w portugalskim

brzmieniu – Adamastora. Obcojęzyczną w końcu nazwę można było łatwo wyjaśnić. Adamastor był głównym bohaterem znanego poematu „*Luziada*” klasyka portugalskiej literatury Luisa de Camoensa, który odkrycie morskiej drogi do Indii przedstawił jako walkę Vasco da Gamy z Adamastorem. Czytelnikom Jules Verne imię Camoensa jest dobrze znane – właśnie na *Luziadzie* roztagoniony Paganel z książki „*Dzieci kapitana Granta*” nauczył się języka portugalskiego zamiast hiszpańskiego. Francuska para krążowników otrzymała nazwy na cześć najbardziej „popularnych” w Portugalii chrześcijańskich świętych – archaniołów Gabriela i Rafała. W końcu ostatnia para jednostek otrzymała nazwy na cześć rodziny panującej – króla Don Carlosa I i jego małżonki królowej Dony Amélie.

Tymczasem, w dniu 12 lipca 1896 r. w Livorno w stoczni „Fratelli Orlando” uroczście wodowano prototypowy portugalski krążownik. 2 sierpnia 1897 na *Adamastorze* podniesiono portugalską banderę, a na jutro jednostka wyruszyła z Włoch do Lizbony. Wydarzenia w Hawrze doprowadziły do powstania praktycznie rocznego opóźnienia. *São Gabriela* i *São Rafaela*, które zostały wodowane w tym samym dniu – 5 maja 1898 r. Równocześnie w dniu 10 września 1900 r. podniosły też banderę, by 22 września wspólnie rzucić kotwicę w Lizbonie. W tym samym dniu co „bliźniaki z Hawru”, 5 maja 1898 w Newcastle wodowano także *Don Carlosa I*. 21 czerwca następnego roku na pokładzie parowca *Pero de Alenquer* do Szkocji przybyła załoga jednostki, która 8 lipca podniosła portugalską banderę i wkrótce wyruszyła do ojczyzny. Jakościową odnowę floty portugalskiej zakończyła *Reinha Doña Amélia*. Okręt wodo-

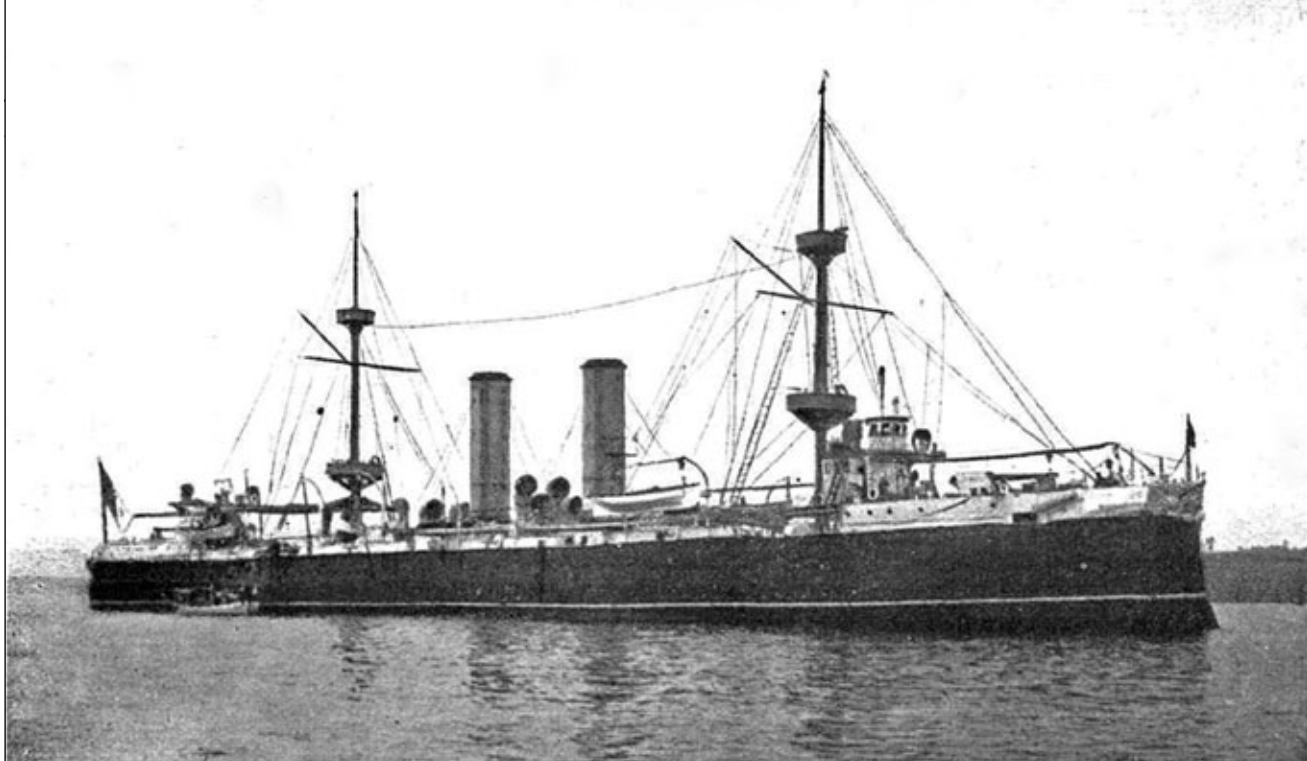
wano 10 kwietnia 1899, a 23 maja 1901 włączono w skład floty.

* * *

Jest rzeczą zrozumiałą, że najnowszym krążownikom wyznaczono w pierwszym rządzie funkcję reprezentacyjną. Na dowód ich aktywności przedstawimy wykaz działań krążowników w ciągu kilku lat.

Już w roku 1898 *Adamastor* wyruszył w długi rejs zagraniczny, którego celem było podniesie prestiżu Portugalii. Odwiedził Brazylię, Urugwaj, Argentynę, Angolę i Wyspy Zielonego Przylądka. W kwietniu 1900 królewska rodzina wybrała *Don Carlosa I* w charakterze swego jachtu w czasie wizyty na Maderze. 9 kwietnia tego roku, gdy okręt pełnił funkcję przedstawiciela Portugalii w czasie obchodów 400 odkrycia Brazylii, jego pokład w Rio de Janeiro odwiedził prezydent Brazylii.

Prezentacja najsilniejszej i największej jednostki portugalskiej floty na najwyższym poziomie zakończyła się sukcesem. Brazylijskie gazety zgodnie pisały o symbolu odrađającej się portugalskiej mocy, mimo, że pod względem liczebnym jak i jakościowym flota dawnej kolonii już dawno dopędziła i przegoniła swoją dawną metropolię. Jedyną łyżką dziegciu w świątecznym, prawie miesięcznym pobycie w Brazylii, było 8 dezertarów. Dopiero w połowie czerwca jednostka powróciła do stolicy Portugalii. Niemal natychmiast okręt otrzymał nowe zadanie. Już w sierpniu złożył wizytę w Ferrolu, gdzie jego pokład odwiedziła hiszpańska rodzina królewska. W październiku tego roku *Don Carlos I* dostarczył portugalską parę królewską do Porto, gdzie odsłonięto pomnik Henryka Żeglarsza. Wśród uczestniczącej w uroczystości międzynarodowej



Krążownik *Don Carlos I* w 1900 roku.

Fot. zbiory Mikołaj W. Mitiuckow

dowej eskadrze znajdował się także krążownik *São Rafael*.

W styczniu 1901 r. jednostka reprezentowała Portugalię w czasie parady morskiej z okazji pogrzebu królowej Wiktorii w Portsmouth. W czerwcu tego roku cała eskadra towarzyszyła rodzinie królewskiej w czasie wizyty na Maderze i Azorach. Jachtowi *Amélia* towarzyszyły krążowniki *Don Carlos I*, *São Gabriel* i *Reinha Doña Amélia*. W końcu niemal dokładnie rok później, w czerwcu 1902 r. właśnie *Don Carlos I* i *Reinha Doña Amélia* by dowieźć na morską paradę z okazji koronacji króla Edwarda VII w Spithead, księcia Luisa Filippa, kuzyna nowego brytyjskiego monarchy.

Jednak nie tylko „pogrzebów i chrzcin” jak mówią na Półwyspie Iberyjskim, pełna była biografia portugalskich krążowników. Właśnie to *Don Carlos I* został wybrany do przeprowadzenia pierwszych prób z telegrafem bez drutu (radiem). Warto zaznaczyć, że w tej materii Portugalczycy zareagowali bardziej operatywnie od sąsiedniej Hiszpanii, rozpoczynając próby w roku 1902, raptem 3 lata po analogicznych działaniach w Anglii i Francji, a 2 lata wcześniej niż Hiszpanie. Krążownik mógł się także poszczycić pierwszą daleką łącznością w początkach roku 1910, w czasie pobytu w Argentynie z okazji obchodów jubileuszu 100-lecia jej niepodległości. W następnym roku 1911, jako pierwszy w Portugalii, krążownik, którego nazwę w tym czasie zmieniono na *Almirante Reis* otrzymał najnowsze dalmierze optyczne.

* * *

Warte wzmianki jest także udział okrętów w „misjach humanitarnych”, jak mówimy to obecnym językiem. Rzecz jasna

i na tym polu najjaśniej wśród wszystkich błyszczą „bezrobotny” *Don Carlos I*, bowiem pozostałe okręty prowadziły przede wszystkim nieleką służbę kolonialną. Bodaj najsłynniejszą stała się misja z końca roku 1905 związana z epidemią na Maderze, gdzie ogłoszono kwarantannę, co spowodowało otwarte niezadowolenie mieszkańców. Wówczas na wyspę wysłano krążownik. Wszystkie te wydarzenia zeszły jednak w cień innego. Rzecz w tym, że wśród ludzi na pokładzie okrętu znalazła się rodzina dyrektora laboratorium bakteriologicznego António Rego. W dniu 26 stycznia 1906 r. jego żona urodziła na pokładzie okrętu syna, któremu na cześć jednostki nadano imię Carlos – w przyszłości znanego w Portugalii kmdr Carlosa Figueira Rego.

W tym czasie pozostałe krążowniki brały udział w operacjach bojowych. W początku XX wieku, w Portugalii rozpoczęto na szeroką skalę akcję przeciwko handlowi niewolnikami, kwitnącemu do tego czasu w Afryce. W 1902 r. rozpoczęto akcję wprowadzania porządku prawnego w Mozambiku, w czym aktywnie uczestniczył dywizjon Oceanu Indyjskiego. W czasie operacji w Barué wyróżnił się *São Gabriel*, a w Naburi i Simucu – jego bliźniak *São Rafael*. Dwa lata później identyczną operację przeprowadzono w Angoli, tym razem z udziałem dywizjonu Południowego Atlantyku. Tym razem w kampanii w Cuamato „wyróżniły się” *São Gabriel* i *Reinha Doña Amélia*.

W roku 1903 *Reinha Doña Amélia* wsparła siłą zgniecenie strajku w Doru. Krążowniki wzięły też udział w działaniach po drugiej stronie barykady. W kwietniu 1906 po wybuchu powstania na pancerniku *Vasco da Gama*, jedyną załogą, która przyłączyła się do powstańców była obsada *Don*

Carlosa I. Po tym, gdy władze dały odczuć, że na gwałt odpowiedzą gwałtem, buntownicy poddali się.

Tymczasem intensywna eksploatacja i praktycznie całkowity brak niezbędnych remontów doprowadziły do zauważalnego pogorszenia się stanu technicznego krążowników. W 1905 wycofano *Reinhę Doñę Amelię*, a w ślad za nią, zaraz po zdławieniu buntu *Don Carlosie I* został rozbrojony i skierowany do stoczni, w której pozostał na remont kapitalny.

We wrześniu 1907 odnowiony krążownik wraz ze wszystkimi najcenniejszymi jednostkami portugalskiej floty (*Don Carlos I*, *São Rafael*, pancernik *Vasco da Gama* i torpedowiec *Tejo*) utworzył dywizjon treningowy floty portugalskiej.

W tym czasie sytuacja polityczna i ekonomiczna w Portugalii uległa gwałtownemu pogorszeniu. 28 kwietnia 1908 został zabity król Carlos i następca tronu książę Luis Filipp. W październiku 1909 rozpoczęło się powstanie we flocie i armii. Wszystkie te wydarzenia doprowadziły do tzw. Rewolucji Październikowej 1910 roku, w której istotną rolę odegrała marynarka wojenna, mimo że *Reinha Doña Amélia* odbywała rejs na Daleki Wschód, a *São Gabriel* na pacyficzne wybrzeże Ameryki. Tym samym w Lizbonie w październiku 1910 r. pozostały jedynie *São Rafael*, *Don Carlos I* i *Adamastor*.

* * *

W nocy 2 października 1910 republika nie podjęła decyzję o zbrojnym wystąpieniu przeciwko monarchii o świcie 4 października. Do tego czasu, aresztując swoich oficerów, do powstańców przyłączyły się załogi *Adamastora* i *São Rafaela*. Załogą pierwszego kierował cieszący się zaufaniem komitetu

rewolucyjnego por. José Mendes Cabeçadas, a drugiego por. Tito de Morais.

Umownym sygnałem do rozpoczęcia wystąpień były 3 wystrzały z krążownika *Adamastor*, oddane w kierunku królewskiego pałacu rankiem 4 października. Uzbrojony lud pod dowództwem ppor. Machado Santusa ruszył niezwłocznie na koszarę 16 pułku piechoty. W mieście rozpoczęła się wymiana ognia między republikanami a gwardią narodową. Mimo, że do powstania przyłączyły się 16 Pułk Piechoty *São Rafael*, załoga *Don Carlosa I* powstańcy przyjęli pozycję wyczekującą.

W końcu rewolucjoniści zdołali wziąć pod kontrolę kluczowe pozycje w mieście i mogli zwrócić swoją uwagę na niepokorny krążownik. Około godz. 22:00 na pokład jednostki weszli posłańcy komitetu rewolucyjnego na czele z por. José Carlosem da Maia i rozpoczęli aktywne działania przeciw pozostającej wiernych królowi grupie oficerów. W rezultacie d-ca krążownika i 3 oficerów zostało zabitych, a biało-błękitna królewska bandera nad *Don Carlosie I* została ostatecznie opuszczona. Następnego dnia załoga jednostki mogła już kierować 70 swoich marynarzy do składu zbiorowego oddziału morskiego. Rankiem 11 października, po złamaniu oporu ostatnich wiernych monarchii oddziałów, ogłoszono Republikę Portugalii.

W odróżnieniu od podobnych wydarzeń w Rosji, rewolucja kosztowała Portugalie wszystkiego 76 zabitych i około 300 rannych. Z 800 oficerów pozostających w służbie w momencie rewolucji, jedynie 16 skierowano do rezerwy. Jednym z pierwszych dekretych nowych republikańskich władz była zmiana nazw okrętów, których

nazwy podkreślały reakcyjny charakter zrzuczonego reżimu. W grudniu 1910 r. *Don Carlos I* otrzymał imię poległego przywódcy rewolucji adm. Cândido dos Reisa, a *Reinha Doña Amélia* przemianowano na *República*.

Z uwagi na fakt, że szereg państw zwlekało z uznaniem nowych władz Portugalii, kilka okrętów wysłano w dalekie zagraniczne rejsy. Już 31 października 1910 „krążownik rewolucji” *Adamastor* wyruszył w rejs ku brzegom Ameryki Południowej, by władze Brazylii, Argentyny i Urugwaju pospieszyły się z nawiązaniem stosunków dyplomatycznych z republikańską Portugalią, będąc tym samym pierwszą portugalską jednostką prezentującą republikańską banderę w tych państwach.

Załoga *São Gabriela*, która w chwili rewolucji znajdowała się w Cavite (Filipiny) poparła zmiany polityczne w ojczyźnie, wobec czego podjęto decyzję o przeprowadzeniu szeregu wizyt w krajach Azji, tak, że w sumie okręt opłynął świat dookoła. Przykładowo zaś przyjsie na Timor pozwoliło na podporządkowanie miejscowej administracji republikańskim władzom.

* * *

Tymczasem sytuacja polityczna w samej metropolii rozwijała się w nienajlepszym kierunku. Radzieckie podręczniki historii widziały w tym aktywizację ruchu robotniczego w świecie nadciągającej rewolucji proletariatu. Współcześnie jednak portugalscy historycy nazywają wydarzenia lat 1911-1914 intrygami rojalistów. Tak czy inaczej w kraju rozpoczęła się faktycznie wojna domowa. W rezultacie zapadła decyzja o powrocie do metropolii wszystkich krążowników, które zaczęto dość aktywnie

angażować w operacje bojowe. Dla 2 jednostek te działania zakończyły się żalosnymi następstwami.

Rankiem 21 października 1911 z powodu złej widoczności *São Rafael* wszedł na podwodną skałę w rejonie ujścia rzeki Ave koło Vila do Conde. Przebicie dna okazało się fatalne i krążownik poszedł na dno. Trybunał wojenny, rozpatrujący materiały sprawy, po prawie siedmioletnim dochodzeniu wydał werdykt uniewinniający d-cę okrętu i starszych oficerów.

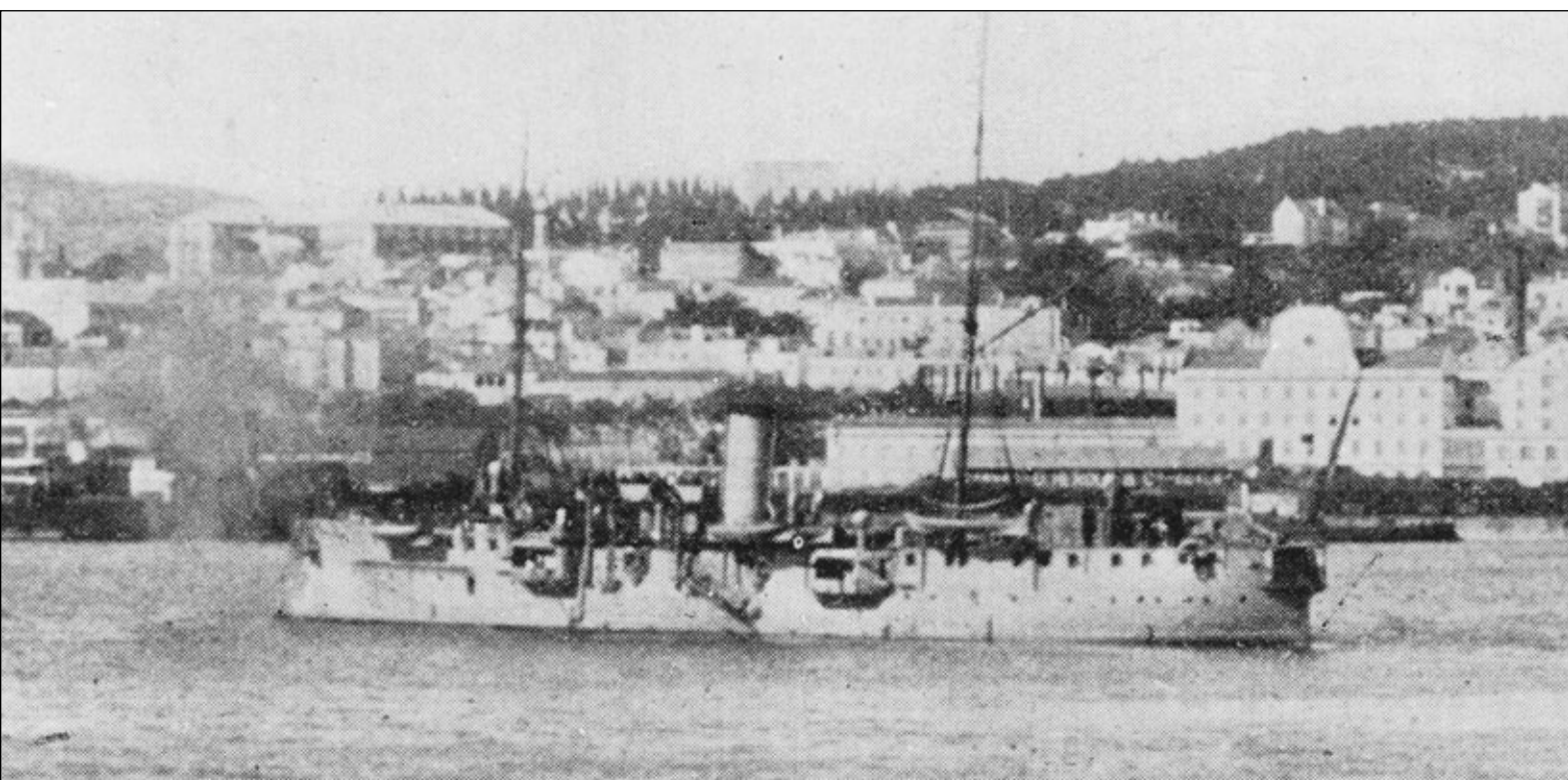
W następnym roku, dosłownie, w obchodzony w Portugalii Dzień Floty, 8 lipca, *Almirante Reis* wszedł na mieliznę w pobliżu miasteczka Esposende. Gdy okazało się, że jednostka nie może zejść z mielizny o własnych siłach, wezwano kanonierkę *Limpopo*. Wszystko zakończyło się jednak pomyślnie, po 4 godzinach, przekazując na kanonierkę część ładunków i wykorzystując przypływ, udało się sprowadzić krążownik na głęboką wodę.

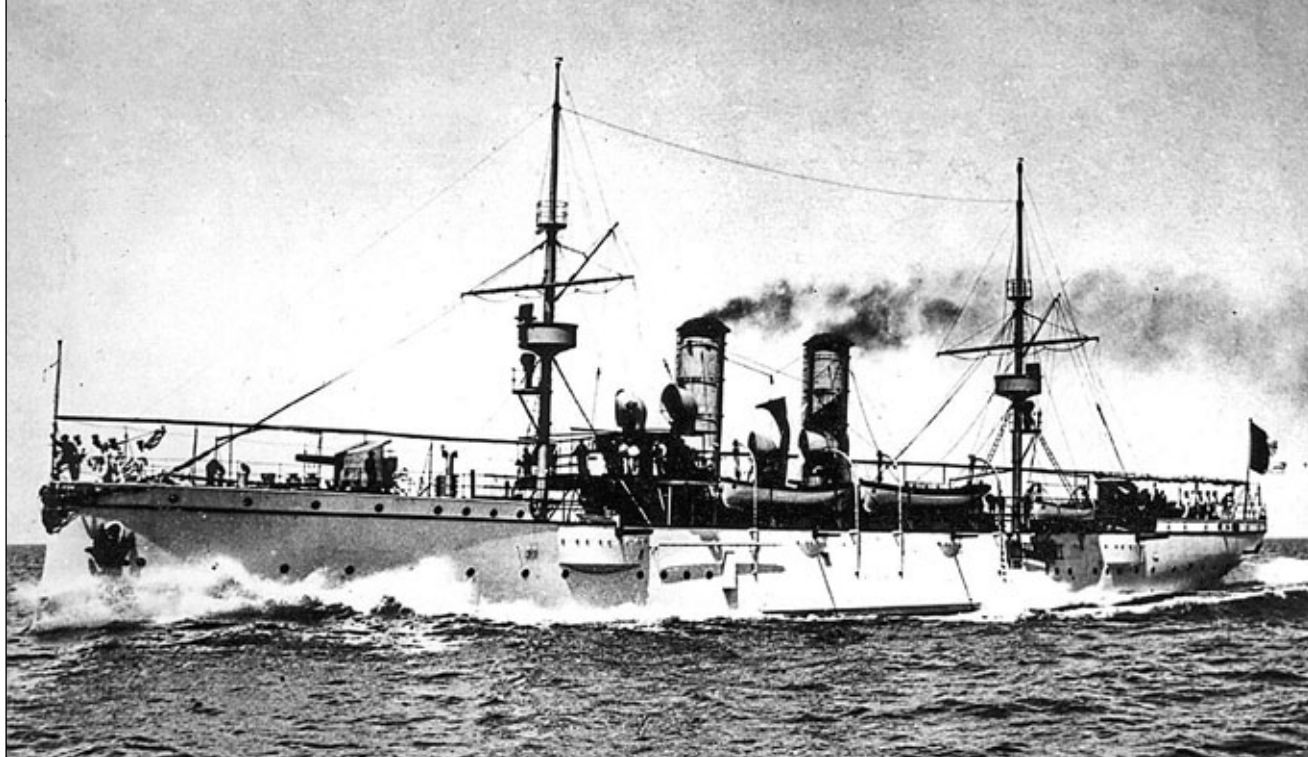
Wybuch światowego konfliktu spowodował, że Portugalia obawiając się o swoje kolonie, podjęła kroki by wzmocnić obecność w obszarach zależnych. *Adamastor*, *São Gabriel* i *Almirante Reis* resztę 1914 i cały rok 1915 poświęciły na eskortowanie transportów z wojskiem do Angoli i Mozambiku.

Pozostająca w metropolii *República* weszła w skład dywizjonu treningowego morskiej obrony, na którym spoczął obowiązek nadzorowania neutralności, co doprowadziło do tragedii. 3 sierpnia 1915 r. okręt wszedł w morze i o godz. 07:00 wszedł na mieliznę w pobliżu plaży Consolação, na południe od miasta Peniche. Po 6 godzinach na miejsce tragedii dotarł holownik *Bérrio* i jednostka ratownicza *Walkirian*,

Krażownik *São Rafael* w czasie „rewolucji październikowej” 1910 roku w Lizbonie.

Fot. zbiory Tomasz Walczyk





Adamastor w czasie swojej aktywnej kolonialnej służby.

Fot. zbiory Achille Rastelli

jednak w tym przypadku próby ściągnięcia na głęboką wodę nie przyniosły rezultatu. Sztorm, który nadszedł wkrótce spowodował, że dalsze prace ratownicze okazały się bezcelowe. W dniu 20 sierpnia *República* została skreślona ze stanu floty. Rada wojenna na swoim posiedzeniu, która rozpatrywała okoliczności zdarzenia, po 2,5 miesiąca od katastrofy, uniewinniła d-cę krążownika od wszelkich zarzutów.

Po wielu wątpliwościach i wahaniach, Portugalia przystąpiła w końcu do wojny. Z uwagi na fakt, że jedyna wspólna granica z Niemcami przebiegała na terytorium Mozambiku, w maju 1916 roku przeprowadzono tam wspomnianą już na wstępie serię operacji, w których wyróżnił się *Adamastor*. Już po zakończeniu wojny, jako jedyny z portugalskich krążowników, okręt specjalnym dekretem władz został nagrodzony Orderem Militar da Torre Espada (pol. Wojenny Order Miecza i Baszty), a jego bandera z zacerowanymi dziurami po niemieckich pociskach, trafiła do muzeum marynarki wojennej w Lizbonie, gdzie pozostaje eksponowana po dzień dzisiejszy.

Tym samym w końcu 1916 roku *Adamastor* pozostał jedynym sprawnym technicznie krążownikiem. W związku z tym w czasie niemieckiego natarcia w północnym Mozambiku, właśnie na jego pokład dostarczono cały zapas złota kolonii, a sam krążownik pozostawał w stanie gotowości do wyjścia na morze na pierwszy rozkaz.

São Gabriel przywitał wojnę w Angoli. Z uwagi na fakt, że niemiecka kolonia na obszarze obecnej Namibii już padła, jego obecność nie obfitowała w szczególne wydarzenia. W kwietniu 1918 jednostka zmieniła w roli stacjonera w Mozambiku *Adamastora* odchodzący na remont do me-

tropolii. Z uwagi na fakt, że stan techniczny starego krążownika przedstawiał wiele do życzenia, po powrocie do metropolii w lutym 1922 jednostkę rozbrojono, a 22 stycznia 1925 skreślono z listy floty.

Jeszcze krótsza okazała się kariera *Almirante Reis*. Choć w roku 1915 po utracie *Repúbliki* jednostkę włączono w skład dywizjonu treningowego morskiej obrony, jednak działanie to miało jedynie czysto formalny charakter. W styczniu 1916 okręt wyszedł w morze z pancernikiem *Vasco da Gama* po raz ostatni, po czym znów trafił do rezerwy. Czasy wojenne sprawiły, że brak niezbędnego remontu odbił się na stanie części technicznej jednostki. W pierwszej kolejności niezbędna była wymiana zużytych walczaków kotłowych, która mogła dać jednostce drugie życie. Gdy jednak w roku 1917 przeprowadzono te kosztowne, jak na warunki Portugalii prace, okazało się, że stan okrętu nie uległ poprawie. W warunkach politycznej i ekonomicznej niestabilności podjęto decyzję o rozbrojeniu okrętu i skreśleniu jej ze stanu dywizjonu. W roku 1918 okręt rozbrojono, a w miesiącu kwietniu przeznaczono na pływający hulk dla oficerów i marynarzy. W końcu, 22 stycznia 1925 dawny krążownik skreślono ze stanu floty i miesiąc później sprzedano prywatnej holenderskiej firmie, która odholowała go do Holandii.

Dalszy los okrętu jest pełen zagadek i tajemnic. Najbardziej kompetentny portugalski historyk A. Rodrigues da Costa twierdzi, że solidnym kadłubem starego krążownika zainteresowało się dowództwo Królewskiej Marynarki Wojennej Holandii. Po niedługich rozmowach dawny portugalski krążownik przekazano do dyspozycji floty, w której składzie poszedł na dno pod nie-

mieckimi bombami w czasie II wojny światowej. Holenderskie źródła podobnych informacji nie potwierdzają, ale też im nie zaprzeczają.

Tak czy inaczej, ostatnim krążownikiem Portugalii został prototypowy *Adamastor*. W czasach powojennych, gdy wydawało się nastąpił wieczny pokój, jednostka powróciła do swych zwyczajnych obowiązków stacjonera. Poza tym w roku 1926 krążownik reprezentował Portugalię w czasie Światowej Wystawy w Filadelfii. I jakby do dziwnie nie brzmiało, stary okręt uczestniczył w jeszcze jednej wojnie. W czasie interwencji Japonii w Chinach, jednostka wysadziła w Szanghaju oddział desantowy dla ochrony znajdującej się tam portugalskiej kolonii.

W latach 1930-tych już całkiem przestały i zużyty okręt stał praktycznie bez ruchu na redzie Makao, coraz bardziej rdzewiejąc i niszcząc. Tam zastał go dekret z 18 czerwca 1932 r. „degradowujący” jednostkę o dwie rangi do awiza drugiej klasy. Rzecz jednak w tym, że działanie to miała jedynie charakter czysto formalny, bowiem w tym czasie okręt nie przedstawiał już żadnej wartości bojowej.

Prawdopodobnie swą niebywale długą biografią jednostka stanowiła problem dla władz, które po prostu nie wiedziały, co z nią zrobić. Z jednej strony, względy ekonomiczne wymagały powrotu *Adamastora* do metropolii by wykorzystać znajdujące się na jego pokładzie materiały wojenne zgodnie z przeznaczeniem, z drugiej przeprowadzenie prawie przeżartego przez rdzę kadłub trasą liczącą 8000 Mm na drugi koniec świata stanowiło trudne przedsięwzięcie. Ostatecznie ministerstwo marynarki pozwoliło zaryzykować i krążownik wyruszył w swą ostatnią drogę.

Nie mające sobie równych przejście rozpoczęło się 8 marca 1933 r. Załoga transportowa na czele z kmdr por. Medeiros przez całe 3 miesiące pozostawała w stanie stałego psychicznego obciążenia. Trzeba było przez cały czas nie tylko dosłownie cudem reanimować gasnące kotły, ale także prowadzić ciągłą walkę o utrzymanie żywotności okrętu. Nawet idąc ze wszystkimi pracującymi kotłami prędkość nie przekraczała 4 węzłów! Dopiero 1 lipca 1933 *Adamastor* rzucił kotwicę w Lizbonie, a już w 2 miesiące później rozpoczęło się rozbieranie bohaterkiej jednostki. W dniu 16 października 1933 r. *Adamastor* skreślono z listy floty i po ostatecznym demontażu wyposażenia w kwietniu następnego roku sprzedano na licytacji na złom.

* * *

Opowieść o krążownikach Portugalii można by właściwie już zakończyć, gdyby nie jeszcze jeden okręt – biały kruk portugalskiej floty *Vasco da Gama*. Budowę jednostki rozpoczęto jako pancernik obrony wybrzeża, jednak po przebudowie w roku 1903 zgodnie z oficjalną portugalską klasyfikacją uważana ją za krążownik.

Wobec braku własnych możliwości budowy podobnej jednostki, *Vasco da Gama* został zamówiony w Wielkiej Brytanii w stoczni „Thames Iron Works”. Jednostkę wodowano 1 grudnia 1875 r., a już 15 lipca następnego roku okręt rzucił kotwicę w Lizbonie.

Zgodnie z oficjalnie głoszoną doktryną *Vasco da Gama* miał pełnić rolę pływającej baterii u ujścia rzeki Tag, w rezultacie, czego otrzymał najpotężniejsze w dziejach Portugalii działa, jakie zamontowano na okrętach – ładowane odprzodowo typu Armstrong kal. 260 mm. W centralnej kazamacie wycięto 4 ambrazury, tak, że oba działa mogły prowadzić ogień tak w dziobowych jak i rufowych sektorach.

* * *

Rzecz znamienna, okręt w czasie swej długiej kariery, nie zdołał powąchać prochu. Za to funkcje reprezentacyjne jako najsilniejszej jednostki portugalskiej floty, wykonywał w pełnym zakresie. Przy czym, co ciekawe, pierwszym zadaniem pancernika był powrót do Wielkiej Brytanii, którą odwiedził z wizytą już w roku 1877.

W latach 80 XIX wieku pancernik odbył bardzo ważną dla polityki zagranicznej podróż do Tangeru, a w roku następnym do Tunisu. Ta ostatnia wizyta miała istotne znaczenie, bowiem pokazywała uznanie tego obszaru jako francuskiego protektoratu, co w istotny sposób upraszczało francusko-portugalskie relacje.

W 1888 na pokładzie *Vasco da Gama* przebywał się książę Luis w czasie wizyty na Wystawie Światowej, która odbywała się w Kanadzie, a w 1892 pancernik uczestniczył w uroczystościach, poświęconych 400-leciu odkrycia Ameryki. Później od-

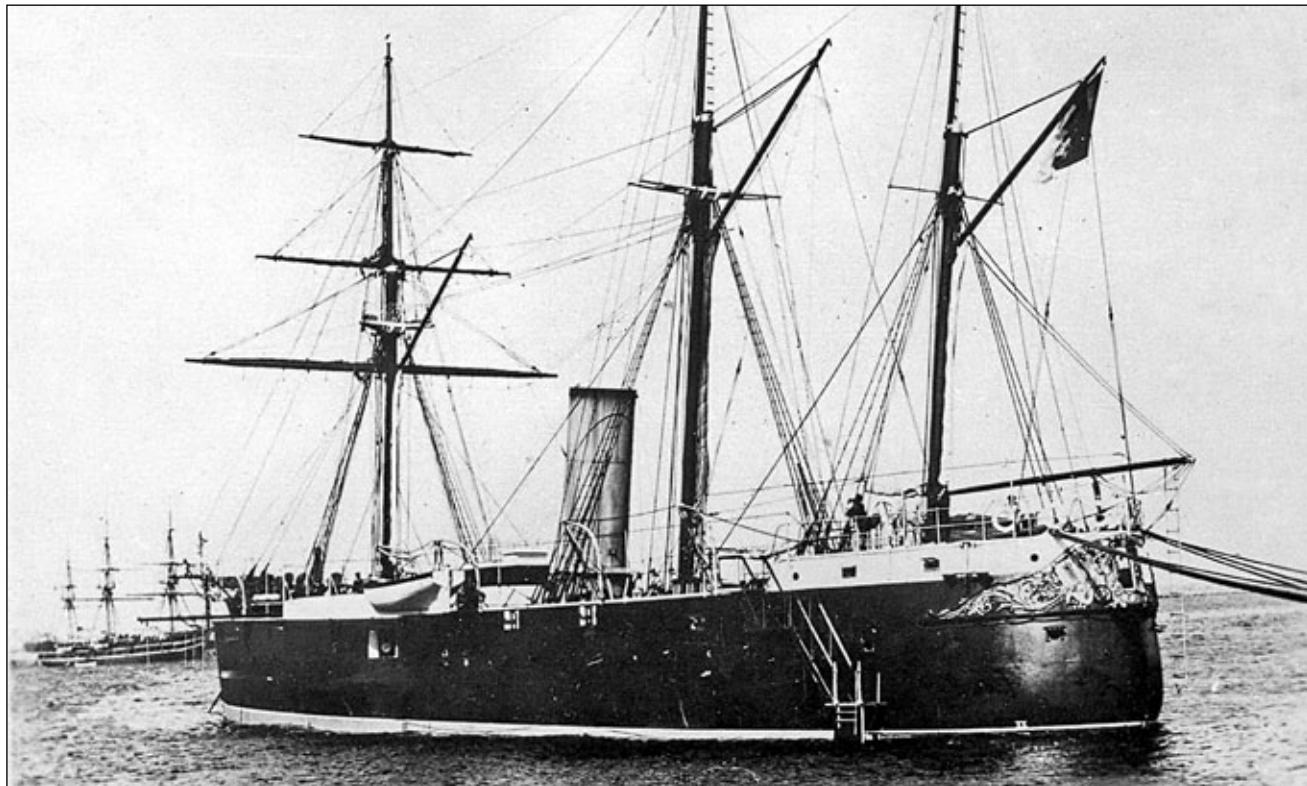
wiedził Kilonię w związku z otwarciem Kanału Kilońskiego i uczestniczył w szeregu drobniejszych akcji. W roku 1895 ogromne znaczenie miały odwiedziny w Goa, gdzie główny kaliber pancernika stał się ważnym argumentem wobec rozpoczętego powstania. W tym czasie na arenie światowej zaszło szereg już wspomnianych wydarzeń, które znalazły swe odbicie w biografii *Vasco da Gama*. W przyjętym ogromnym, jak na portugalskie warunki, programie budownictwa okrętowego, proponowano zbudowanie od razu 4 pancerników obrony wybrzeża dla obrony Lizbony. Z uwagi jednak na fakt, że Portugalia znajdowała się w permanentnym finansowym dołku, trzeba było oszczędzać i w związku z tym władze zdecydowały się gruntowną modernizację jedyne portugalskiego pancernika.

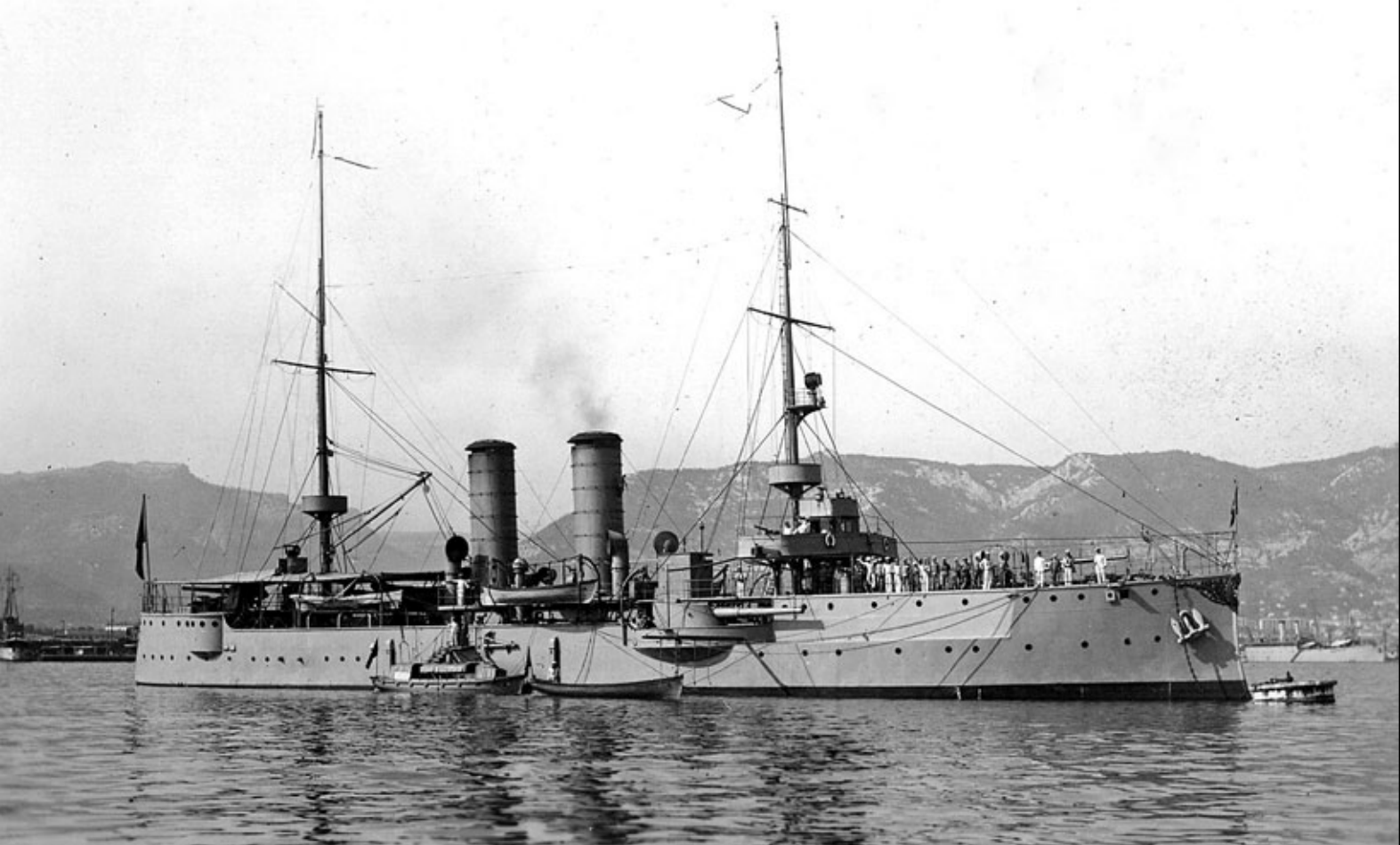
25 października 1901 pancernik przybył do Livorno, gdzie w stoczni „Fratelli Orlando” zamierzano przeprowadzić naprawę poważną modernizację, której nie przeszedł żaden portugalski okręt w całej historii.

Kadłub jednostki podzielono na 2 części, między którymi zamontowano dodatkowy przedział, co zwiększyło całkowitą jego długość o prawie 10 metrów. Cała konstrukcja powyżej pokładu bateryjnego, włącznie z kazamatami została zdemontowana, a zastąpiono ją w pełni nowoczesną nadbudówką. Jednak najważniejsze, okręt otrzymał najnowsze mechanizmy i szybkostrzelną artylerię, w tym 2 działa kal. 203 mm. Zde-

Pancernik obrony wybrzeża *Vasco da Gama* w początkowym okresie służby.

Fot. zbiory Achille Rastelli





Krażownik *Vasco da Gama* po gruntownej modernizacji, która diametralnie zmieniła archaiczną sylwetkę okrętu, w Zatoce Genueskiej podczas prób odbiorczych.
Fot. zbiory Achille Rastelli

cydowane zwiększenie prędkości i zasięgu zmusiło Portugalię do podjęcia unikalnego w historii kroku. Odnowiony pancernik stał się ...krażownikiem. Teraz bez dodatkowego etapowego bunkrowania mógł on osiągnąć afrykańskie kolonie. W końcu 1903 r. na nowym-starym portugalskim krażowniku podniesiono banderę.

Choć to brzmi dziwnie, *Vasco da Gama* od razu wyruszył na Daleki Wschód do Makau. Rząd nie dysponował „wolnymi” okrętami, a w Chinach rozpoczęły się masowe rozruchy, wymagające ochrony portugalskich interesów. Po dwumiesięcznym postoju Szanghaju jednostka w końcu powróciła do metropolii.

Wkrótce jednak okazało się, że najpotężniejsza jednostka Portugalii jest groźniejsza dla własnej władzy niż potencjalnych wrogów. W kwietniu 1906 na *Vasco da Gama* po raz pierwszy doszło do buntu załogi, co wciągnęło okręt w otymety politycznej walki.

W roku 1909 krażownik udzielił pomocy poszkodowanym w słynnym trzęsieniu ziemi w Messynie, po czym wyruszył na Daleki Wschód. Właśnie na Timorze do załogi dotarła informacja o październikowej rewolucji w Portugalii. Powrót do ojczyzny przeciągnął się do stycznia 1911, jednak załogę od razu pochłonęła walka polityczna. Przy tym, w odróżnieniu od podobnych przykładów w innych państwach, *Vasco da Gama* „wyróżnił się” aktywnymi działaniami po obu stronach barykady. W roku 1912 dzia-

łał czynnie przeciwko rojalistom na północy kraju, za to zakończone sukcesem powstanie wywołane 14 maja 1915 przez kmdr por. Leotte'a do Rego pokrzyżowało plany ustanowienia dyktatury przez gen. Pimenta de Castro.

W dniu 5 lipca 1915 *Vasco da Gama* został flagowcem dywizjonu morskiej obrony, obejmującym praktycznie wszystkie gotowe do działań siły metropolii w warunkach toczącego się światowego konfliktu. W związku z tym, gdy 6 grudnia 1917 w Lizbonie rozpoczęło się powstanie pod kierownictwem mjr Sidonio Paisa, *Vasco da Gama* nie tylko nie poparł buntowników, ale nawet kilkukrotnie ostrzelał ich pozycje.

7 lipca 1925 r, gdy główne siły portugalskiej floty znajdowały się w San José de Ribamar, kontrolę nad *Vasco da Gama* próbowali przejąć powstańcy pod dowództwem kmdr por. José Mendes Sebecadasa Juniora. Mimo początkowych sukcesów, do końca dnia powstanie zostało zduszone. W kwietniu 1931 ciężkie działa dawnego pancernika znów okazały się argumentem do zdławienia powstania na Maderze.

Misje reprezentacyjne okręt nadal wypełniał w pełnym zakresie. W roku 1922 wziął udział w uroczystościach poświęconych jubileuszowi pierwszego człowieka, który opłynął świat, Juana Sebastiana Elcano. W czasie uroczystości pokład jednostki odwiedził król Hiszpanii Alfonso XIII. W sierpniu 1932 jednostka była głównym

uczestnikiem uroczystości z okazji 500-lecia odkrycia Azorów.

Sądząc na podstawie dziennika pokładowego jednostki, jej ostatni rejs miał miejsce między 12 a 30 stycznia 1933 r., po czym okręt odstawiono do rezerwy. Niespiesznie rozbierany i pozbawiany wyposażenia okręt został 25 listopada 1936 sprzedany na złom firmie z Glasgow, kończąc tym sposobem prawie 60-letnią służbę w charakterze „białego kruka” portugalskiej floty.

* * *

W rezultacie nieprawdopodobnego wysiłku Portugalia zdołała w końcu XIX wieku zbudować 5 krażowników oraz przebudować *Vasco da Gama*. O ile nie liczyć dużych kanonierek i słupów klasyfikowanych ze względów politycznych jako krażowniki, ta szóstka była jedynymi w historii Portugalii prawdziwymi krażownikami. Dwa z sześciu okrętów tej klasy zatonięły, co stanowiło niezwykle wysoki procent. Poza faktem, że do zatonięcia doszło w czasie światowego konfliktu, to uznanie tych strat za bojowe wiąże się jednak z dużą dozą umowności.

Don Carlos I niewątpliwie wyróżniał się z całej szóstki. Był najsilniejszą i najlepszą jednostką swojej klasy. W chwili wejścia do służby dysponował najsilniejszymi kotłami wodnorurkowymi na świecie! Być może, los okrętów w jakim stopniu określają nazwy, które noszą. Najpotężniejszy portugalski krażownik w pierwszej połowie swej służby no-

sił imię zabitego przez terrorystów monarchy, a w drugiej – lidera republikanów, którego śmierć na dzień przed rewolucją wywoływała wiele pogłosek. Do chwili obecnej nie wiadomo, czy było to zabójstwo czy samobójstwo. Także krążownik nie zdołał wypełnić żadnego z nałożonych na niego zadań, dla których został zbudowany. Co więcej trzeba było go wycofać ze służby dokładnie w momencie, gdy potrzeba taka wystąpiła!

I na odwrót, przeciętne i niczym się nie wyróżniające pod względem technicznym krążowniki II klasy zarekomendowały się z najlepszej strony, wykazując swą przydatność do wszelkich zadań. W związku z tym, nieprzypadkowo Portugalczycy, gdy przystąpili do powojennej reorganizacji floty, praktycznie powtórzyli ich techniczne założenia na jednostkach kolonialnych! Rzecz jasna, w tym czasie światowe budownictwo morskie jednostek klasy krążowników zrobiło ogromny krok w przód, tak, że dla nowych okrętów znaleziono skromniejszą klasyfikację jako „awizo I klasy”.

Adamastor (Portugalia, 1896)

Wyporność: 1729 t,
Długość 74 m, szerokość 10,7 m, zanurzenie 4,65 m,
Siłownia: dwuwałowa o mocy 4000 KM, prędkość 18 węzłów, zasięg 7200 Mm, zapas węgla 420 t.
Opancerzenie: pokład 30 mm, stanowisko dowodzenia 70 mm.
Uzbrojenie: 2 x 150 mm, 4 x 105 mm, 4 x 76 mm, 2 działka małokalibrowe, 3 wyrzutnie torpedowe.
Załoga: 237 ludzi.

São Gabriel (Portugalia, 1898)

Wyporność: 1771 t.
Długość: 73,8 m, szerokość 10,8 m, zanurzenie 4,34 m,
Siłownia: dwuwałowa o mocy 4000 KM, prędkość 17,5 węzła, zasięg 4500 Mm, zapas węgla 300 t.
Opancerzenie: pokład 19-25 mm, stanowisko dowodzenia 64 mm.
Uzbrojenie: 2 x 150 mm, 4 x 120 mm, 10 działek małokalibrowych, 1 wyrzutnia torpedowa.
Załoga 242 ludzi.
Zbudowano 2 jednostki: *São Gabriel* i *São Rafael*

Reinha Doña Amélia (Portugalia, 1899)

Wyporność: 1630 t.
Długość: 75 m, szerokość 11,8 m, zanurzenie 4,45 m.
Siłownia: dwuwałowa o mocy 5000 KM, prędkość 20 węzłów, zasięg 4200 Mm, zapas węgla 322 t.
Opancerzenie: pokład 30-37 mm, stanowisko dowodzenia 51 mm.
Uzbrojenie: 4 x 150 mm, 2 x 100 mm, 4 działka małokalibrowe, 2 wyrzutnie torpedowe.
Załoga 273 ludzi.

Don Carlos I

Stocznia: Armstrong, Whitword & Co, Elswick, wodowany 05.05.1898
Wyporność: 4186 t
Wymiary: 109,98 x 14,40 x 5,33 m
Siłownia: 2 wały, 12 500 KM + 22 węzły, 6000/10 000 Mm (węgiel 700/1000 t)
Opancerzenie: pokład 38 mm, skosy 110 mm

Uzbrojenie: 4 x 152 L/45 BL, 8 x 127 L/45 QF, 16 x 57 QF, 2 x 37 QF, 2 karabiny maszynowe, 5 wyrzutni torpedowych kal. 356 mm
Załoga: 473 ludzi

Vasco Da Gama

Stocznia: Thames Iron Works/Orlando, wodowany 01.12.1875
Wyporność: 2972 t
Wymiary: 70,86 x 12,19 x 6,27 m
Siłownia: 2 wały, 6000 KM + 15,5 węzła? Mm (węgiel 300 t)
Opancerzenie: pas burtowy 254-102 mm, barbety 197 mm
Uzbrojenie: 2 x 203 L/40 BL, 1 x 150 L/45 BL, 1 x 76 QF, 8 x 57 QF
Załoga: 259 ludzi

Początkowo posiadał parametry: 2384 t, 60,96 x 145,17 x 5,79 m, 3000 KM, prędkość 10,3 węzła, opancerzenie żelazny pas burtowy 229-102 mm, bateria 254-152 mm, uzbrojenie: 2 x 260 L/22 BL, 1 x 150 L/22 BL, 4 x 65 BL, załoga 232 ludzi.

Remont kapitalny i modernizacja przeprowadzona w stoczni Orlando w latach 1901-1903. Planowano zamontowanie 4 dział kal. 203 mm w barbetach, chronionych panczerem 197 mm, 4 dział 120 mm, 8 kal. 47 mm i 2 kal. 37 mm, jednak później zdecydowano się na lżejszy wariant uzbrojenia i bardziej nowoczesną artylerię. ●

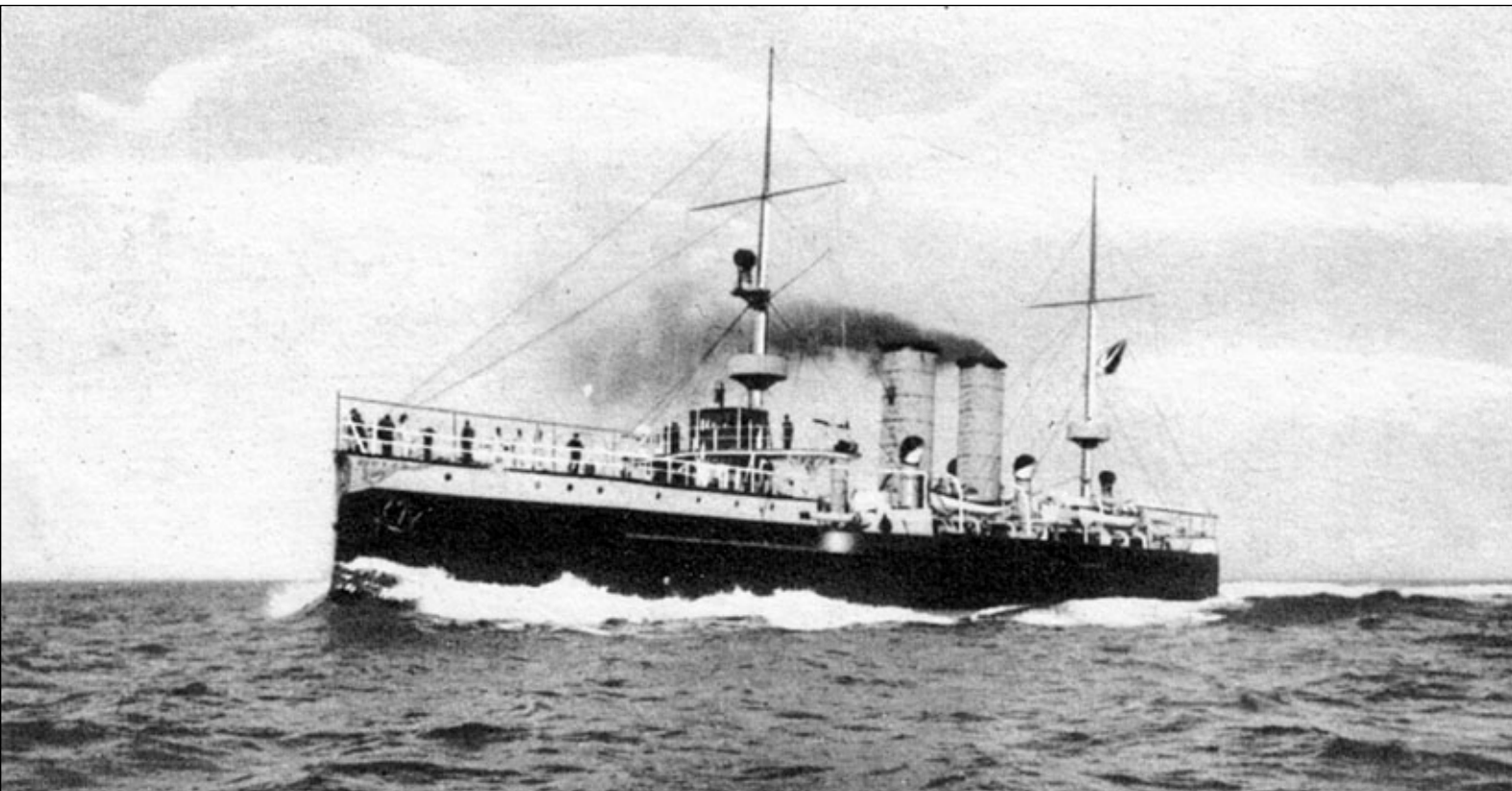
Tłumaczenie z języka rosyjskiego

Maciej S. Sobański

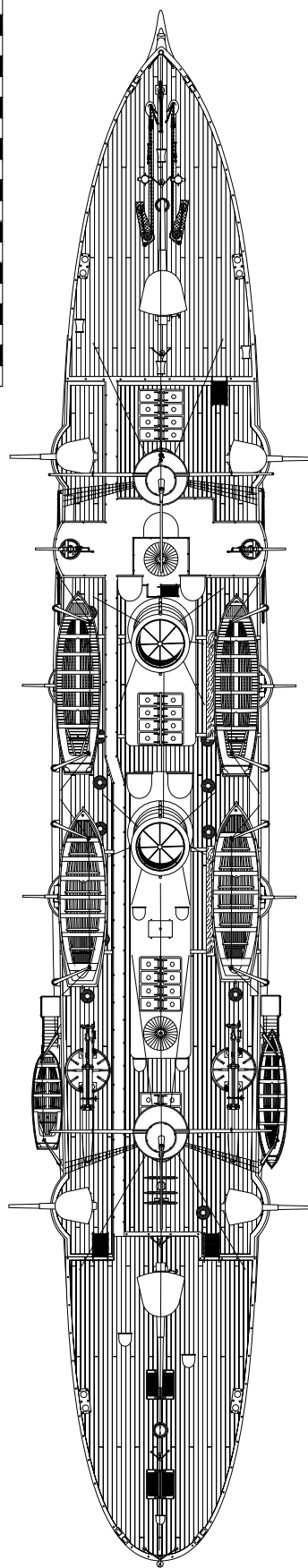
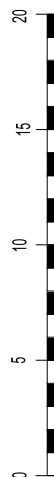
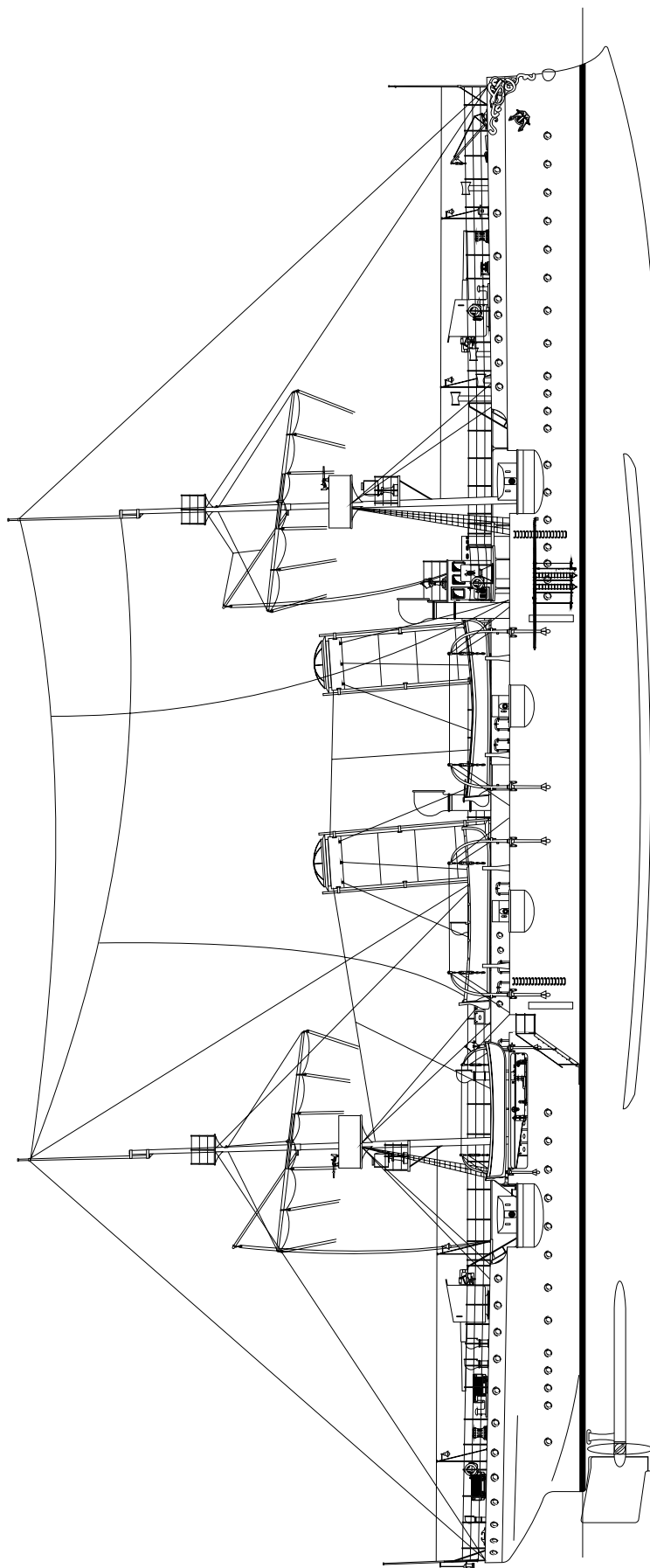
Korekta Michał Jarczyk

Vasco da Gama w końcowym okresie służby.

Fot. zbiory Tomasz Walczyk

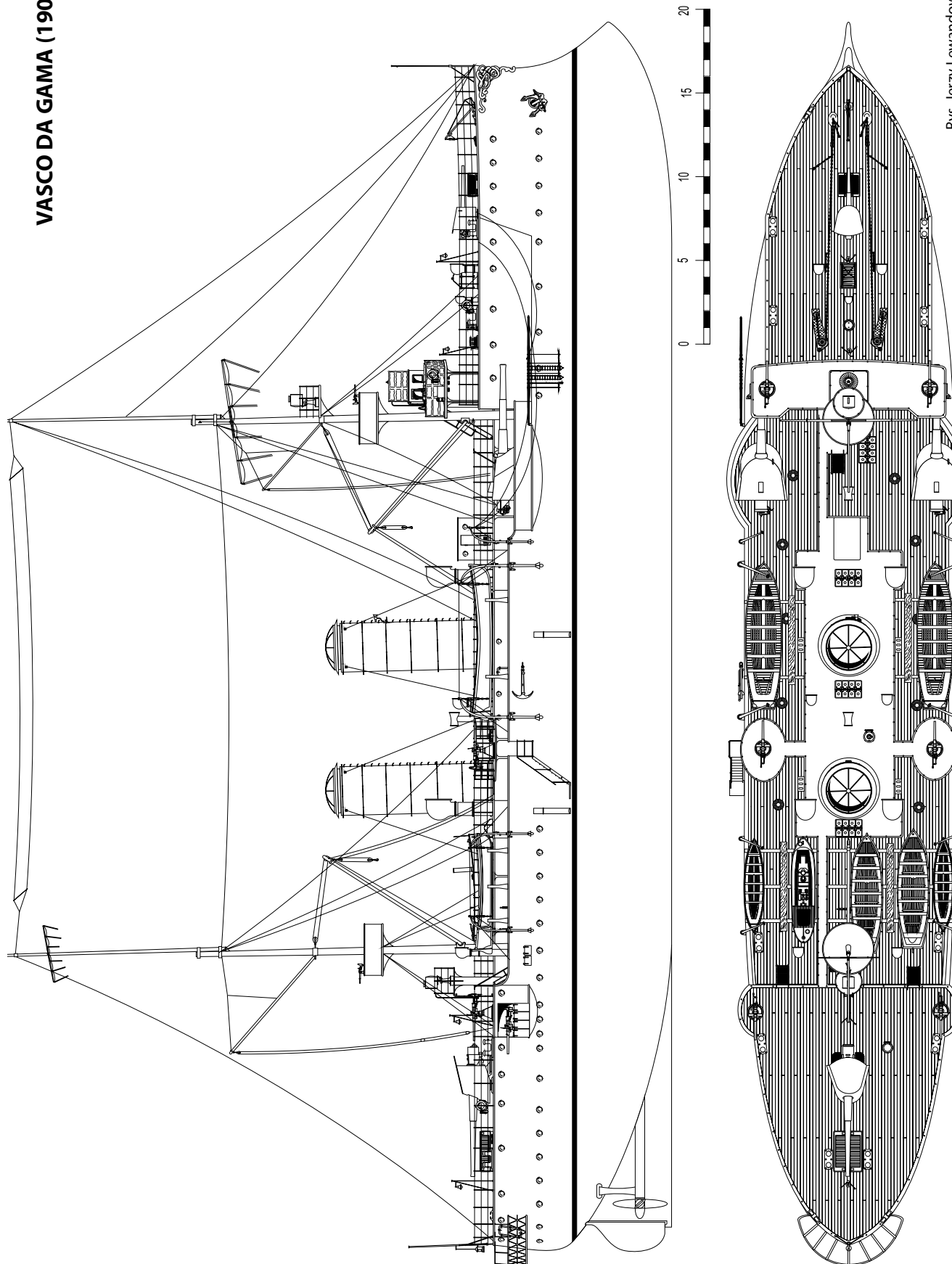


ADAMASTOR (1896)

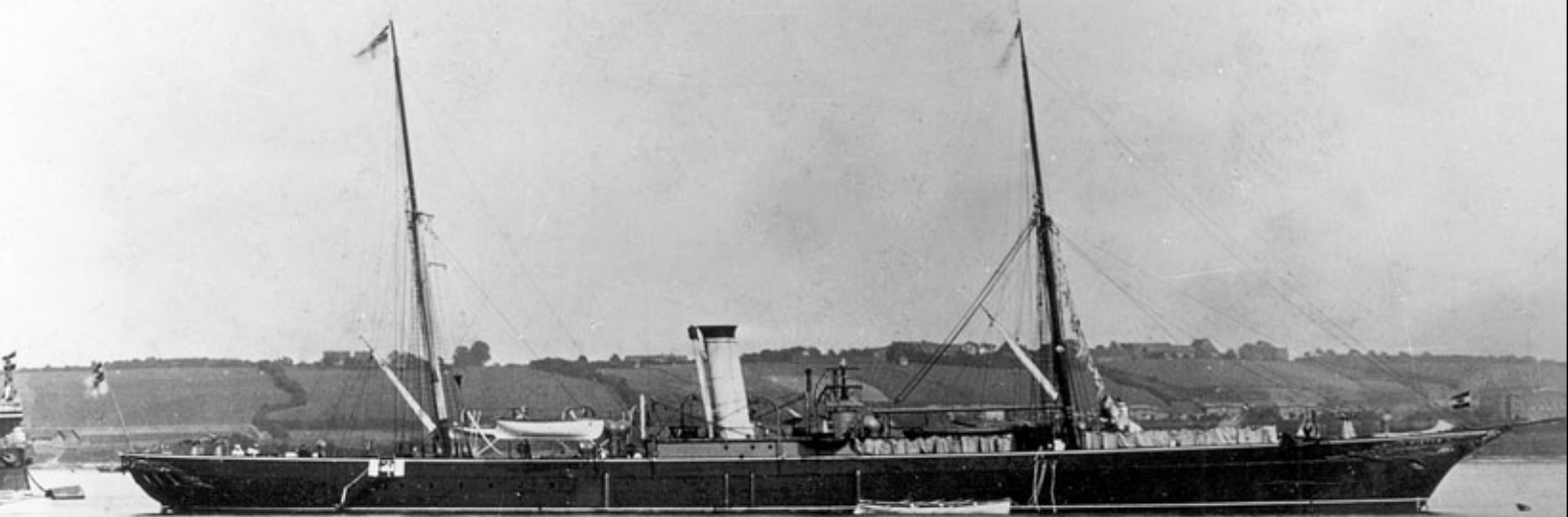


Rys. Jerzy Lewandowski

VASCO DA GAMA (1903)



Rys. Jerzy Lewandowski



Jednostka torpedowa „Zieten” Cesarskiej marynarki wojennej Niemiec

Opracowany w roku 1872 przez von Stoscha¹ plan rozbudowy floty w formie memorandum, przewidywał posiadanie w składzie floty, oprócz torpedowców i parowców torpedowych przeznaczonych do operowania na wodach przybrzeżnych, również budowę większych i oceanicznych „okrętów torpedowych” (nm. Torpedoschiffe) typu *Ulan*. Ponieważ w tych czasach niemieckim stoczniom brakowało jeszcze doświadczenia w konstruowaniu takiej klasy jednostek, zlecenie, w roku 1875, na budowę, według własnych planów, otrzymała brytyjska stocznia Thames Iron Works w Londynie, która jeszcze w tym samym roku, w lipcu, położyła pod niego stępkę.

Podczas ceremonii chrztu, która odbyła się 09.03.1876 r., nowej jednostce nadano nazwę *Zieten*². Zgodnie z wyobrażeniami preferowanymi w owym czasie przez ekspertów, w sprawie napędu, zdecydowano się zainstalować na nim, oprócz maszyn firmy Penn & Sons, również takielunek charakterystyczny dla szkunera.

Po próbach stoczniowych, *Zieten*, został z dniem 01.08 wcielony do służby, jedenaście tego miesiąca wszedł do Wilhelmshaven, gdzie zamontowano na jego pokładzie uzbrojenie. W połowie września przydzielono mu miejsce kotwiczenia, które od tej pory do wycofania ze służby (17.11) znajdowało się na poligonie torpedowym w Friedrichsort³.

Ze służby w roku 1877 r. (30.06 – 02.10) warta odnotowania jest tylko data 18.09, kiedy to jednostka, w obecności von Stoscha, odbyła próbne strzelanie torpedowe do tarczy z odległości 7,3 hm, która trafiła, a następnie na pełnej prędkości odpaliła jeszcze dwie, również celne. W dniu 03.10 *Zieten*a wycofano ze służby.

W maju 1878 roku ówczesny kpt. mar. Tirpitz⁴, po przedłożeniu Komisji Doświadczałnej ds. Broni Torpedowej (Versuchskommission) swojego memorandum na temat dalszego rozwoju broni torpedowej, otrzymał komendę nad *Zietenem*, z poleceniem zajęcia się dalszymi pracami nad rozwinięciem tej ciągle jeszcze znajdującej się w powijkach broni. 06.05 okręt ponownie wyszedł w morze na próby w okolicy Friedrichsortu/Wik. Niezależnie od pełnienia funkcji dowódcy okrętu, Tirpitz zajął się również kształceniem fachowego personelu, mającego obsadzić nowe jednostki wyposażone w broń torpedową.

Po wzięciu udziału w ceremonii wodowania korwety pancerniej *Bayern*, która miała miejsce 13.05, Tirpitz zatopił w Kilonii, za pomocą ostrej już torpedy, przekształconą w prom, byłą szalupę artyleryjską, co się odbyło w obecności zgromadzonych na

pokładzie awiza *Grille (II)* delegacji członków Reichstagu, którzy przybyli na zaproszenie szefa admiralicji von Stoscha, gdyż w ten sposób chciał odpowiednio zainteresować osoby, a szczególnie liberałów, owych „wrogów Rzeszy”, jak ich określał, sprawami

1. Generał i admirał à la suite Korpusu Oficerskiego Marynarki Albrecht von Stosch * 20.04.1818 r. Koblenz (Koblenz); Starszy Kwatermistrz 2. Armii. 05.1866–09.1866 r.; generał-major 15.06.1866 r.; Pour le Mérite 17.09.1866 r.; dyrektor Akademii Wojskowej – Wydział Ekonomii przy Ministerstwie Wojny. 09.1866–07.1870 r.; generał-porucznik 26.07.1870 r. Generalny Intendent Armii 07.1870–07.1871 r.; w tym samym czasie również szef sztabu generalnego armii lądowej, wielki arcyksiążę Meklemburga, 11.1870–12.1870, szef sztabu generalnego armii okupacyjnej we Francji 07.1871–10.1871, pruski minister stanu i szef admiralicji 01.01.1872–20.03.1883, gen. piechoty 22.03.1875, admirał 22.09.1875 r., emerytura 20.03.1883, † 29.02.1896 Oestrich nad Renem.

2. Hans Joachim von Zieten (1699 – 1786), pruski generał kawalerii, zasłużony na polu reorganizacji konnicy, walczył przysługując się m.in., do wygrania bitwy pod Torgau z Austriakami w roku 1860.

3. Okręt w okresie zimowym, kiedy nie odbywały się ćwiczenia floty był wycofywany ze służby, ponownego wcielenia dokonywano na wiosnę roku następnego (październik – maj).

4. Docenił to po wielu latach Tirpitz, który podsumował dwunastoletni okres rządów von Stoscha, choć jego oponenti mu zarzucali, „że w jego czasach marynarka nasiąkała zbyt wojskowym komiśniactwem, stwierdził „On (Stosch) wyprowadził znowu Niemcy na pełne morze, dołączając do niej, gdzie kiedyś królowała Hanza”! za Hildebrand-Röhr-Steinmetz, *Die Deutschen Kriegsschiffe, Biographien – ein Spiegel Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Mundus Verlag Ratingen, (8 tomów w jednym opasłym tomisku) b.d.w., tom 1 str. 29 a (przyp. red.).

morskimi, gdyż ci już wkrótce mieli zadecydować o sumach z budżetu, które parlament miał wyasygnować na rozbudowę floty.

Następnie testowano efekty trafień ostrymi torpedami; najpierw w kadłuby drewniane, które zabezpieczano jednak płytami z żelaza i po tych testach opracowano plan, aby na wyposażeniu dużych okrętów bojowych znalazły się również bajbity z wyrzutniami torpedowymi. Głównym jednak celem był nadal rozwój tej broni właściwej, czyli torpedy.

Z wydarzeń roku 1879 (05.05 – 07.10) wymienić należy atak (26.06.) na skreślone z listy floty awizo *Preußischer Adler*, który zatonął po trafieniach dwiema ostrymi torpedami.

W roku 1880 (03.05 – 15.10) *Zieten* pod pełną parą zatopił (28.07) w Zatoce Heikendorfa, z odległości 400 metrów byłą korwetę bocznokołową *Barbarossa*. W tym też roku skończyła się kariera *Zieten*a jako doświadczalnej jednostki torpedowej, gdyż okazała się być zbyt ciasna dla kadetów i zastąpił ją korwetą pancernopokładową *Blücher*.

W roku 1881 poddano go generalnemu remontowi, 27.06 został ponownie oddany do służby i 16.08 jako awizo rozpoczął dalszą służbę w eskadrach floty. W tym też roku wziął udział w wielkiej paradzie morskiej w Zatoce Kilońskiej, a na jego pokładzie przebywał 17.09 cesarz Wilhelm I z feldmarszałkiem hrabią von Moltke, który 01.10 udał się w rejs studyjny na wyspę Arsen, stojąc na czele pewnej komisji. 31.01.1882 r. *Zieten* przeklasyfikowany został z „okrętu IV klasy” na „jednostkę I klasy”, ale do służby wszedł dopiero 14.08 i po pięciu dniach, 19. wyruszył wraz fregatą *Gneisenau* (I) i kanonierką *Cyclop* (II) na wody Lewantu, aby tam zastąpić, podczas trwającej wojny brytyjsko – egipskiej, przebywające tam dotąd jednostki. *Zieten* zastąpił 30.09 w Aleksandrii kanonierkę *Habicht* (II), ale już 14.10, po uspokojeniu się sytuacji, obrał kurs powrotny do Niemiec i po zawinięciu do kilku portów śródziemnomorskich zawinął do Kilonii, gdzie 25. wycofano go ze służby.

Zieten okazał się być potrzebny dopiero w roku 1885, kiedy jako awizo dołączył z dniem 15.11 do sformowanego w Kilonii dywizjonu rezerwowego (cztery korwety pancerne typu *Sachsen*, w służbie od 1884 r.), ale oficjalnie do służby go nie przekazano. W roku 1886 *Zieten* towarzyszył w okresie 30.07 – 29.09 w charakterze awiza Eskadrze Manewrowo – Pancerniej podczas ich ćwiczeń na Morzu Północnym i Bałtyku. W roku 1887 po remoncie i zamontowaniu nowych kotłów (wg Grönera nowe kotły zostały zainstalowane dopiero w 1891 r.) ograniczono się tylko do prób.

Od końca stycznia do końca lutego roku 1888 jednostka towarzyszyła znowu jako awizo przy Eskadrze Manewrowo-Pancerniej, biorąc również udział w wizycie cesarza Wilhelma II w Rosji i w dniu 20.09 została ponownie wycofana ze służby.

W 1889 r. (01.05 – 25.09), *Zieten* udał się razem z Eskadrą Ćwiczebną i cesarzem Wilhelmem II z wizytą do Anglii.

W roku 1890 (02.05 – 01.10) służba trwała nieprzerwanie, m.in. miała miejsce podróż cesarza Wilhelma II do Norwegii (09 – 26.07). Podczas służby w roku 1891 (01.05 – 25.09) w składzie floty utopili się w nocy 08/09.08, I oficer jednostki, kpt. mar. Ludwig i lekarz okrętowy (por. służby medycznej), dr Preis, którzy wybrali na przejażdżkę łódką, w okolicach Sopotu (Zoppot). 26.06 *Zieten* pospieszył z pomocą pancernikom (byłej fregacie pancerniej) *Kaiser* (I) i *Deutschland* (I), które utknęły na mieliźnie w Zatoce Puckiej. W roku 1892 (30.04

– 30.09), okręt wchodził w skład I Dywizjonu Eskadry Manewrowej i tym samym zakończył się drugi okres służby. Nastąpił teraz okres bezczynności, trwający do wiosny roku 1897.

Po przeprowadzonym w tym roku remoncie i przebrojeniu, w dniu 16.03.1897 r. przywrócony został do służby i zastąpił awizo *Meteor* (II), służące do tej pory jako okręt ochrony rybołówstwa i aby wykonywać związane z tym zadania musiał uzupełnić, będąc po raz trzeci w swej historii przeklasyfikowany, swoje wyposażenie, co nastąpiło w Wilhelmshaven, załoga rekrutowała się głównie z zamieszkałych w pobliżu, aktywnych rybaków. Jego rejsy wiodły teraz na łowiska położone u wybrzeży Morza Północnego, Danii, Norwegii, Szkocji, Anglii, Holandii i Belgii, głęboko na wody Kattegatu, Skagerraku, Kanału La Manche, a na północy do wysokości Szetlandów i Wysp Owczych, Hebrydów, Islandii oraz po Mo-

Wodowany/stocznia

09.03.1876 r. w Thames Iron Works w Blackwall koło Londynu

Klasa:

jednostka torpedowa (Torpedofahrzeug)

1881 r. awizo

1876 – 1898 r. okręt doświadczalny, tender

1899 r. lekki krążownik (Kleiner Kreuzer)

1904 r. jednostka specjalna

1897 (9) – 1914 r. okręt ochrony rybołówstwa

(do 31.01.1882 – okręt IV klasy, następnie okręt I klasy.)

1914 – 1919 okręt ochrony wybrzeża

Załoga

87 – 113 ludzi (wg Grönera 88/6 – 99/7 ludzi, jako okręt ochrony rybołówstwa 104/7)

Dane techniczne

Wyporność maksymalna: 1170 t/ projektowane: 1001 t/ 716 BRT

Wymiary: 79,40/ 69,5 x 8,53 (8,56) x 3,80/ 4.63 x 5,64 m

Napęd: dwie poziome 2 cylindrowe parowe maszyny tłokowe, podwójnego rozprężenia (HDE) J. Penn & Sons o mocy 1807/ 2000 (na próbach osiągnięto 2376) KM w maszynowni, 171 obroty. Pierwotnie sześć kotłów cylindrycznych J. Penn & Sons, od 1891 Kaiserl. Werft, Kilonia (12 palenisk/ 5,33 atm./ pow. grzewcza 716 – 699 m²) w kotłowni.

Zasięg pływania: 1770 Mm/ 9 w

Prędkość: 15,9/ 16 (na próbach 16,3) węzłów

Poj. bunkrów: 130/120 ton

Dwumasztowiec, ożaglowanie typu szkuner (pow. żagli 355 m²), następnie żaglowiec gąflowy

Kadłub konstrukcji żelaznej, osiem grodzi wodoszczelnych, jedna prądnica 67 Volt o mocy 10 kW, dwie śruby o średnicy 3,05 (2,75) m, jeden ster.

Uzbrojenie

6 działek rewolwerowych, 2 wyrzutnie torpedowe kal. 381 mm (dziobową z opuszczaną kłapą zamykającą dziobnicę i rufową) z zapasem 10 torped Whiteheada).

od roku 1900: 6 [4] armat szybkostrzelnych kal. 50 mm L/40 (864 pocisków); brak wyrzutni torpedowych; 49 min.

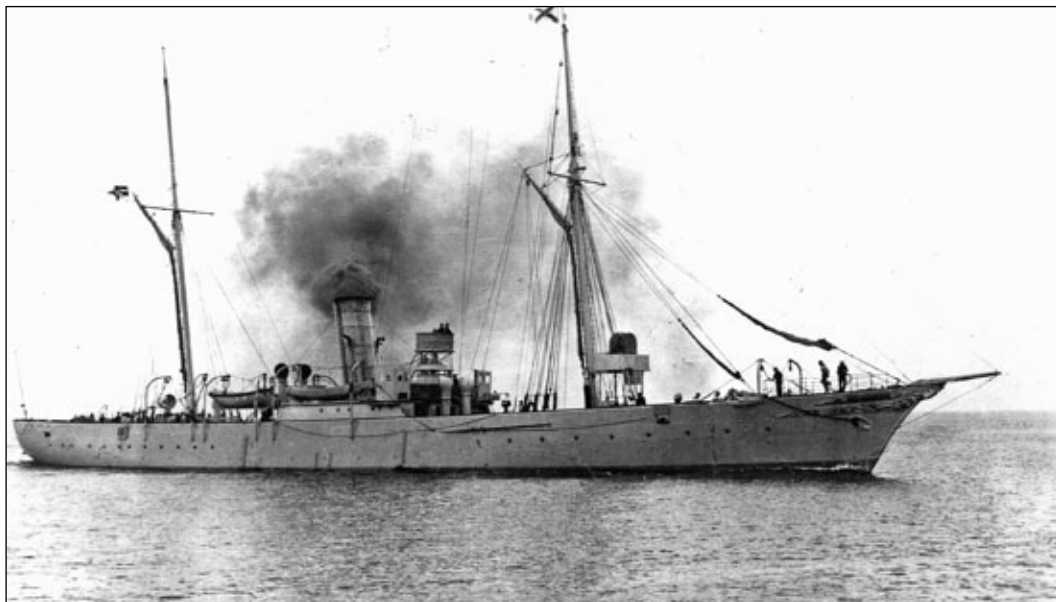
Koszt zakupu: 1 635 000 DM

H. Bouchard w wydanej w 1889 r. pracy pod tytułem *Torpilles et torpilleurs des nations etrangeres* podaje:

wyporność: 975 t; wymiary: 73,45 x 8,53 x 4,35 m; załoga: 111 ludzi; dwie trójplatawowe śruby; moc maszyn:

2350 KM; zapas węgla: 150 t; prędkość 16,36 w. Uzbrojenie: 4 działa 120 mm; 4 działka rewolwerowe;

2 dziobowe wyrzutnie torpedowe umieszczone 1,8 m pod wodą i 2 pokładowe, zapas: 6 torped Schwarzkopf, model duży, 580 cm długości. Koszt zakupu okrętu wyniósł 1 608 460 DM.



Zieten w ujęciu z 1902 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

rze Północnym oraz na akwenach połowowych na Doggerbanku, Hornsrev i Fischer-Bank (to obszar Morza Pomocnego na zachód od wybrzeży Danii), a także w okolicach Helgolandu i Zatoki Niemieckiej. Zadanie okrętu polegało głównie na udzielaniu pomocy niemieckim i zagranicznym jednostkom rybackim, na polu medycznym, jeżeli zachodziła potrzeba konsultacji lekarskiej, czy usunięciu powstałych szkód technicznych oraz wymiany informacji na temat obszarów połowów i ilości złowionej ryby, ale to ostatnie tylko w przypadku jednostek niemieckich. Na wodach terytorialnych *Zieten* wykonywał również zadania policji morskiej, jak na przykład zapobiegnięciu odłowom, na niedozwolonych akwenach, dokonywanych przez jednostki obcych bander, a w razie konieczności uciekając się do zajęcia takiego statku, czy kutra i odholowania ich w kierunku brzegu a następnie przekazania kompetentnym instancjom policyjnym na lądzie. W okresach zimowych jednostka przebywała ze zredukowaną załogą w Wilhelmshaven, lecz ze służby nie był wycofywany.

Kilka przykładów długiej służby *Zieten*a, kiedy coś się działo.

Dnia 06.04.1897 r. *Zieten* wchodzi do służby jako okręt ochrony rybołówstwa. Na początku czerwca powołano, kiedy znajdował się w Wilhelmshaven, do życia na jego pokładzie, w porozumieniu z Niemieckim Związkiem Morskim ds. Rybołówstwa (Deutscher Seefischerei-Verein), szkołę kształcąca przyszłych rybaków, a adepti szkoleni byli przez kompetentnego oficera wachtowego w dziedzinie nawigacji, prawa morskiego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, znajomości trybu życia fauny morskiej, łatania i cerowania sie-

ci rybackich. W dniu 20.06 *Zieten* posłużył jako meta w pewnych zawodach wioślarskich urządzonych na Łabie. Między 30.06 a 05.07 przebywał w pobliżu Ostendy, gdzie doszło do spotkania dowódców duńskiego *Groensundu*, brytyjskiego *Harty'ego*, belgijskiego *Ville D'Ostende'a*, holenderskiego *Bonaire'a* i francuskiego *Ibisa*, którego celem było uzgodnienie wytycznych dla opracowania jednorodnego systemu informacyjnego. Od 22.09 jednostka razem z mającym być użytym w tym samym celu awizem *Pfeil (II)*, znajdowała się w Wilhelmshaven, gdzie na początku października dokonano podziału ich stref operacyjnych, na wschodnią i zachodnią część Morza Północnego, na których im później przyszło działać. 29.11 *Zieten*a wycofano ze służby.

W roku 1898 przewidziano go do przeprowadzenia dłuższej wyprawy naukowej do północnej części Oceanu Lodowatego, która się jednak nie odbyła, gdyż stwierdzono, że wybrana jednostka nie bardzo się do tego celu nie nadaje.

15.03.1901 r. nastąpiło ponowne wcielenie do służby. Koło Islandii dokonano prób z nowo opracowanym włokiem holowanym po dnie, celem wybadania najkorzystniejszych miejsc połowowych i pory połowu. W dniu 02.08 nadarzyła się okazja do świętowania 25 rocznicy pełnienia służby w szeregach cesarskiej floty. Następnie jednostce powierzono wypełnienie pewnej misji specjalnej, która polegała na eskorcie konwoju składającego się ze statków handlowych, na pokładach, których przewożono oddziały wojskowe IX Korpusu Armii udające się na wyspę Amrum, gdzie miały odbyć się manewry.

Z wydarzeń roku 1902 (27.06), jako najciekawsze, wymienić można wsparcie *Zie-*

tena przez kanonierkę pancerną *Bremse* (1884 – 1910), do których dołączyły następnie pancerniki *Baden* i *Württemberg*, stanowiące daleką osłonę ćwiczących desantowanie się na wyspę Borkum oddziałów wojskowych.

Od roku 1903 w odbywających się manewrach *Zieten* ponownie pełnił rolę przewodnika flotylli, otoczony rojem torpedowców. W roku 1905 jednostka uczestniczyła w jesiennych manewrach całej floty. Rok 1906 minął bez

jakiś specjalnych wydarzeń.

W roku 1907 nastąpił podział Morza Północnego na trzy strefy połowowe, co miało na celu szybkie zlokalizowanie znajdujących się tam jednostek rybackich.

Między 25.08 – 07.09 w czasie manewrów okręt należał do grupy jednostek zaopatrzeniowych.

W roku 1908, w trakcie trwających, w dniach 31.08 a 12.09 manewrów, odbyły się w Berlinie (11.08) zawody balonowe im. Gordona Bennetta, niektórych uczestników silny wiatr zniósł nad wody Morza Północnego, gdzie wodowały. *Zieten* należał do grupy jednostek poszukujących niebezpieczeństw.

W roku 1909, jednostka wchodziła od połowy sierpnia do zespołu jednostek zaopatrzeniowych. W czasie ciężkiego sztormu (03.12) *Zieten* wraz z torpedowcem *S 61* poszukiwali zaginionego kutra rybackiego oraz jego załogę.

Rok 1910 minął na generalnym remoncie, bez potrzeby wycofania ze służby.

W roku 1911 r., jednostka przeprowadzała testy w komunikowaniu się ze znajdującymi się w morzu kutrami rybackim za pomocą bezprzewodowej telegrafii.

W roku 1912 *Zieten* „aresztował” kilkanaście brytyjskich kutrów rybackich, łowiących w niedozwolonym rejonie, przekazując je kompetentnym władzom na lądzie.

Rok 1913 nie przyniósł żadnych wydarzeń, które warte by były jakiegś wzmianki, natomiast w roku 1914 złapano w niewłaściwym miejscu kolejną brytyjską jednostkę rybacką.

W dniu 01.08.1914 r. *Zieten*a włączono do flotylli zabezpieczenia portów na rzece Jade i Wezerze. W lipcu 1918 r. stał się jednostką flagową stacjonującą na Łabie flo-

tylli patrolowców, którą to rolę sprawowała do końca działań wojennych. W grudniu 1918 r. zredukowano załogę okrętu. Dwa miesiące później *Zieten* rozpoczął służbę jednostki pilotowej w okolicy latarniowca Doggerbank – Süd, jako eskortowiec grup okrętów podwodnych kierujących się, zgodnie z postanowieniami podpisanego w Compiègne zawieszenia broni, z Wilhelmshaven do brytyjskiego Harwich (24 – 27.03). W tym też czasie okręt podlegał rozkazom Dowódcy Sił Morskich Morza Północnego (Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee = BSN).

05.07.1919 r., po 43 latach, licząc od daty pierwszego oddania do służby, ten zasłużony okręt został ostatecznie wycofany z linii, co daje mu zaszczytne drugie miejsce, za awizem *Grille* (1857 r.) na liście najdłużej służących okrętów w historii floty niemieckiej. W dniu 06.12.1919 r. jednostkę skre-

ślono z listy a 18.04.1921 r. sprzedano ją za 655 000 DM na złom do Wilhelmshaven. ●

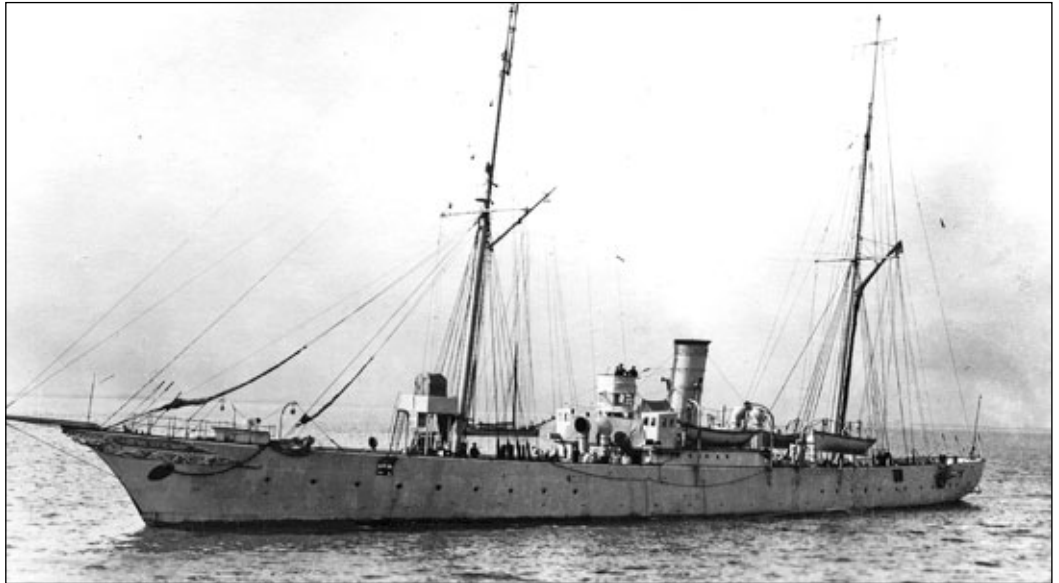
Bibliografia

1. Fock H., *Schwarze Gesellen, Band 1, Torpedoboote bis 1914*; Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford, 1979.
2. Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945; Band 1 – Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote*; Bernard & Graefe Verlag Koblenz 1983.

3. Hildebrand-Rohr-Steinmetz, *Die Deutschen Kriegsschiffe, Biographien – ein Spiegel Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Mundus Verlag Ratingen b.d.w.

4. Bouchard H., *Torpilles et torpilleurs des nations étrangères suivi d'un atlas des flott cuirasses étrangères*; Berger-Levrault et Co, Libraires-éditeurs Paris 1889.

5. Trubicyn S.B., *Eskadriennyje minonoscy i minonoscy Germanii (1871-1918 gg.)*; Sankt Petersburg, 2000.

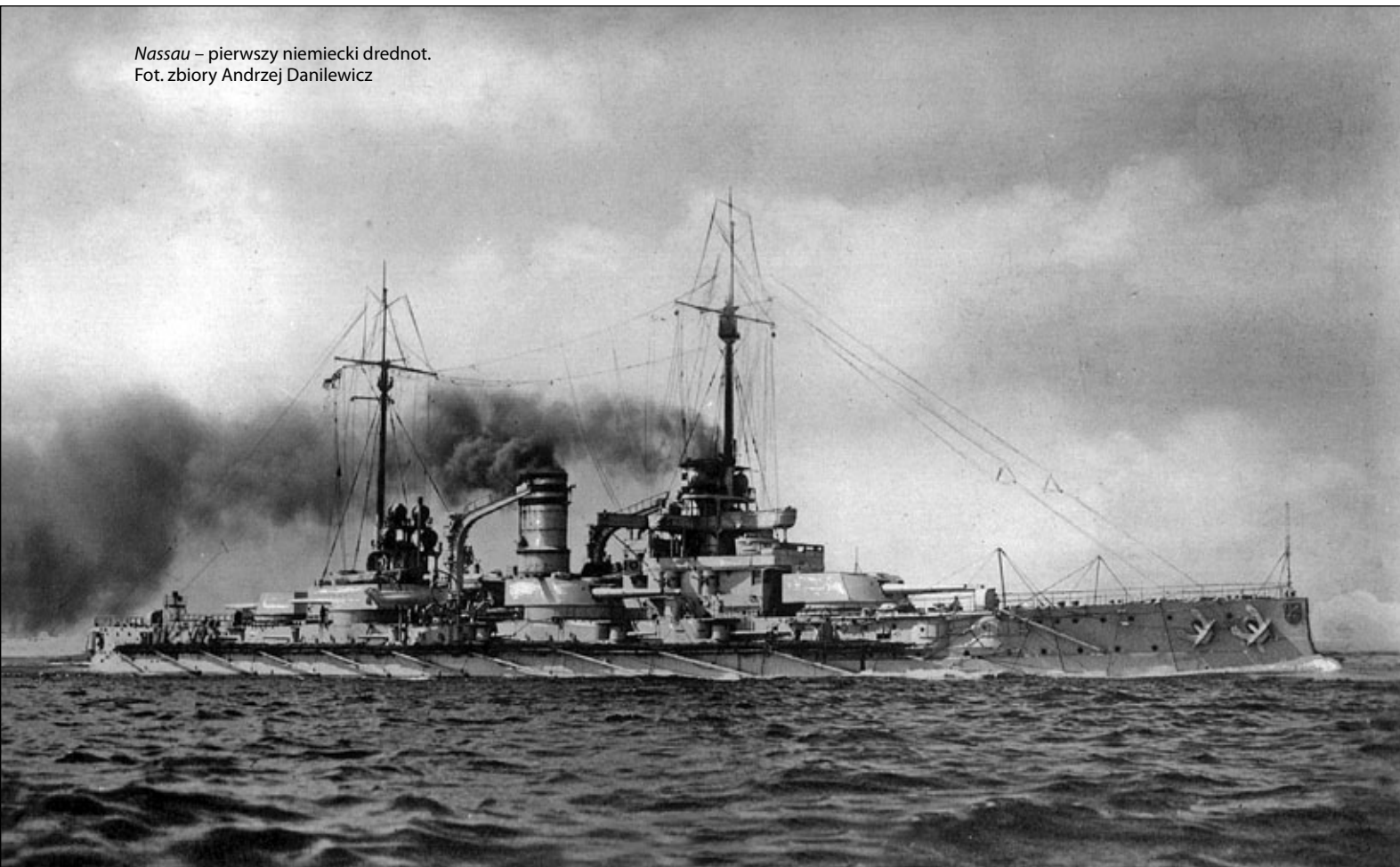


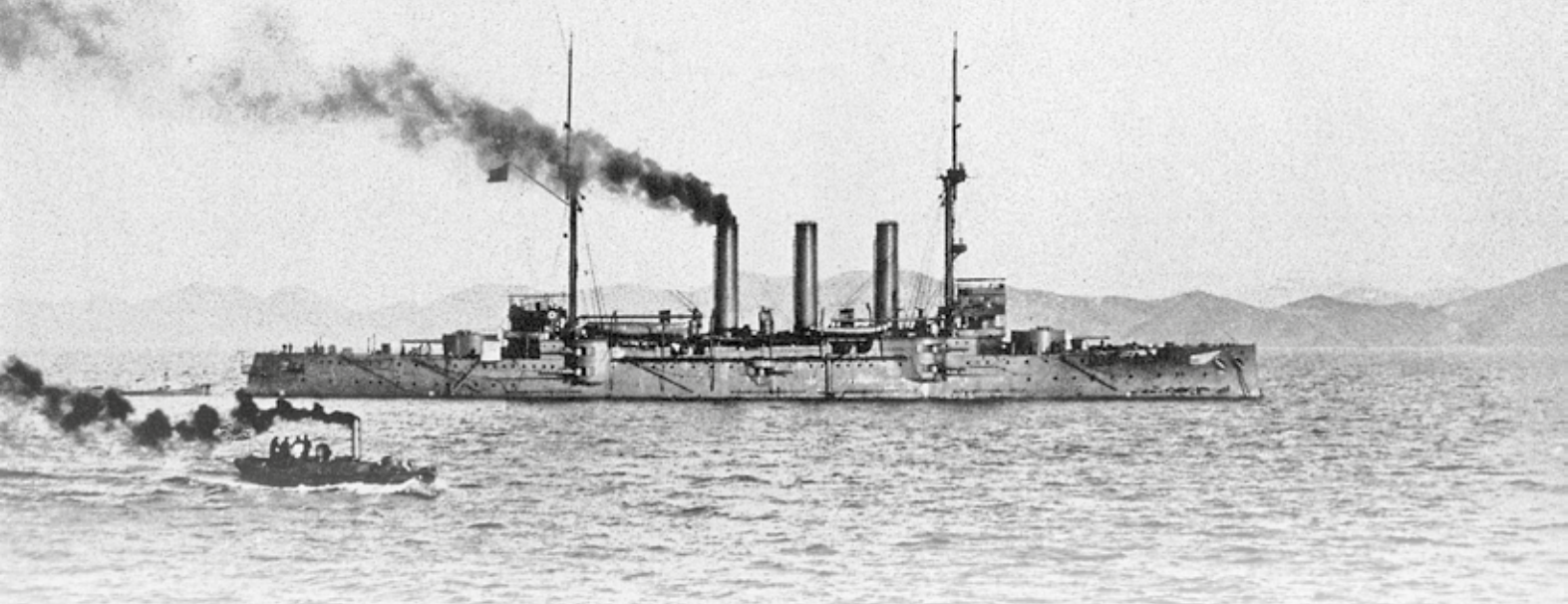
I ostatnie ujęcie pochodzące z roku 1908.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

FOTOKOLEKCJA

Nassau – pierwszy niemiecki dreadnot.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





„Asama” i kuzyni

część IV

Bitwa pod Cuszimą

Dla japońskich krążowników pancernych bitwa pod Cuszimą, która rozegrała się w dniach 27-28 (14-15) maja 1905 r. były rzeczywiście wspaniałym czasem. Przebieg samej bitwy prezentowało już wiele książek i artykułów, a szczegółowa jej analiza zajmuje nie jedną setkę stron, stąd też zajmujemy się jedynie rolą, jaką odegrały w niej prezentowane już okręty. Trzeba zaznaczyć, że sama bitwa w dużej mierze możliwa była dzięki umiejętnej pracy radiotelegrafistów *Azумы*, którzy przekazywali informacje zwiadowców na *Mikasie*. Ustawione w jednym szyku z pancernikami, *Asama* i jej „bliźniaki” miały swój udział w osiągniętym sukcesie. Tym razem ich solidne uzbrojenie zostało wykorzystane w 100%, dając admirałowi Tōgō kolosalną przewagę w liczbie dział średniego kalibru. Grad pocisków z tych dział niszczył technikę i zabijał ludzi, powodował pożary na rosyjskich okrętach i utrudniał im przez to walkę.

Wystarczy powiedzieć, że w ciągu 2 dni walk działa japońskich krążowników pancernych *Programu 1895-1896* wystrzeliły 915 pocisków kal. 203 mm, 3716 kal. 152 mm i 3480 kal. 76 mm. Precyzyjnych danych o zużyciu amunicji przez poszczególne jednostki brak, jednak wiadomo, że *Azuma* zużyła 173 pociski kal. 203 mm, 719 kal. 152 mm i 752 kal. 76 mm. Z drugiej strony krążowniki odniosły poważne uszkodzenia, większe niż w poprzednich starciach (za

wyjątkiem *Iwate*, który oberwał solidnie od *Riurika*).

Nieziemny flagowiec wiceadmirała Kamimury – *Izumo*, został trafiony 9 pociskami dużego i średniego kalibru. Pierwszy z nich eksplodował o godz. 14:36 na górnym pokładzie śródkręcia obok działa Nr 5, przebijając osłonę z marynarskich koji. W wyniku eksplozji rannych zostało 6 ludzi (2 ciężko i 4 lekko). Kolejny pocisk trafił krążownik o godz. 15:14, przebił burtę i eksplodował na pokładzie baterijnym, raniąc 4 ludzi. Kaliber pocisku oceniono na 305 mm. Między godz. 19:19 a 19:27 kolejny pocisk kal. 305 mm przebił pokłady górny baterijny, przeleciał wzdłuż opancerzenia i przez przewód kominowy trafił do przedziału kotłowni. Na szczęście dla Japończyków jednak nie eksplodował. Na okręcie zginęło 3 marynarzy, a ranny został pchor. Kukubari, cywil i 32 marynarzy.

Iwate, na którym podniósł swoją flagę kontradmirał Shimamura, został trafiony 17 pociskami (wg japońskich danych 2 kal. 305 mm, 3 kal. 203 mm, 2 kal. 152 mm, 1 kal. 120 mm, 5 kal. 76 mm oraz mniejszego kalibru. O godz. 14:34 pocisk kal. 120 mm trafił rufową część krążownika i eksplodował w kabine oficerskiej, raniąc 4 ludzi. Po kolejnych 5 minutach pocisk kal. 305 mm eksplodował w pomieszczeniach zajmowanych przez d-cę, również raniąc 4 ludzi. O godz. 16:19 pocisk osiągnął bom ładunkowy grotmasztu. Jego odłamki raniły marynarza.

Dwa pociski kal. 203 mm¹¹ przebiły burtę nieco powyżej linii wodnej. Przez powstałe przebicia zaczęła do wnętrza kadłuba przenikać woda, w rezultacie, czego niektórych pomieszczeniach jej poziom sięgał 0,6 m (2 stopy). Przebiły został także komin. Na pokładzie rannych zostało 15 członków załogi (główny mechanik, inż. Matsuzaki oraz 14 marynarzy i podoficerów). Zabitych nie było, jednak jeden z marynarzy zmarł w walce w okrętowym lazarecie.

Najmniej uszkodzony został *Tokiwa*. Jednostkę dosięgnął 1 pocisk kal. 152 mm oraz 8 małego kalibru. Najbardziej niebezpieczne było trafienie pocisku kal. 76 mm, które trafiło działo kal. 76 mm Nr 12. Odłamki raniły 4 ludzi. Na krążowniku zginął marynarz, śmiertelnie ranny odłamkami pocisku, który eksplodował w wodzie, a dalszych 14 członków załogi odniosło rany.

Yakumo otrzymał 7 pocisków: 1 kal. 305 mm, 4 kal. 152 mm oraz mniejszego kalibru. Przebiły został górny pokład, komin i fokmaszt. Uszkodzony został kuter parowy, w którego dziób trafił o godz. 15:24 pocisk małego kalibru. Jego odłamki zabiły 2 ludzi, a raniły dalszych 6, w tym jedne-

11. Jeśli oczywiście wierzyć japońskim danym, to w ich okręty trafiało zadziwiająco wiele pocisków kal. 203 mm. Tyle tylko, że działami tego kalibru wśród okrętów II Eskadry Oceanu Spokojnego dysponował jedynie krążownik *Admirał Nachimow*. Trudno uwierzyć by użył on aż tak dużej liczby trafień. Prawdopodobnie jednak Japończycy oceniali kaliber eksplodujących rosyjskich pocisków na oko.

go śmiertelnie. Kolejnych 4 członków załogi raniły odłamki pocisku małego kalibru, który eksplodował w kabinie na prawej burcie, 50 minut wcześniej, o godz. 14:34. W sumie uszkodzenia krążownika nie były jednak poważne.

Znacznie poważniejsze okazały się jednak uszkodzenia *Asamy*. Jednostce przypadł honor jako pierwszej opuścić sztyk bojowy. O godz. 14:27 rosyjski pocisk kal. 305 mm uderzył w rufę okrętu, uszkadzając napęd steru. Jego naprawa zajęła mniej niż 10 minut, a w tym czasie okręt stracił z oczu swój zespół. Gdy poszukiwał swego zespołu, nieoczekiwanie trafił pod skoncentrowany ostrzał kilku rosyjskich jednostek. O godz. 14:37 pocisk kal. 305 mm rozerwał się na prawej burcie w kabinie d-cy, po raz kolejny uszkadzając napęd steru. O godz. 14:59 pocisk kal. 76 mm dosięgł przedni mostek, raniąc marynarza. Około godz. 15:10 w rufę trafiły jeszcze kolejne 2 „niespodzianki” kal. 305 mm. Odłamki jednego z nich zniszczyły bufet d-cy, przechodząc przez zewnętrzne poszycie lewej burty na wysokości linii wodnej. Przez przebicie do wnętrza kadłuba zaczęła napływać woda, w rezultacie, czego okręt nabrał 1,5 m przegłębienia na rufę. Na środkowym pokładzie poziom wody dochodził do kolan. W wyniku eksplozji zginął marynarz, kolejnych 6 zostało rannych (1 śmiertelnie, 4 ciężko i 1 lekko). Po 10 minutach pocisk kal. 76 mm wybuchł na pokładzie od strony lewej burty, unieszkodliwiając dalszych 5 członków załogi (1 zabity, 4 rannych). O godz. 15:39 pocisk kal. 152 mm zniszczył kabinę rewizora (kwatermistrza), raniąc 2 ludzi. Drugi pocisk pozosta-



Asama proprowadzi ogień z dziobowej wieży artylerii głównej w czasie Bitwy Cuszimskiej.

Fot. „Ships of the World”

wił niewielki ślad na dolnej krawędzi pionowego pancerza rufowej wieży głównego kalibru. Około godz. 16:08 kolejny pocisk kal. 152 mm wybuchł u podstawy komina, powodując uszkodzenie i przerwę w pracy kotła. W rezultacie *Asama* zdołał dołączyć do zespołu dopiero po godz. 17:00. Łącznie krążownik dosięgło 12 pocisków (3 kal. 305 mm, 2 kal. 203 mm lub 254 mm, 5 kal. 152 mm i 2 kal. 76 mm). Straty wśród załogi okazały się relatywnie niewielkie: zginęło 4 ludzi (w tym bosman Sakai), a 12 zostało rannych.

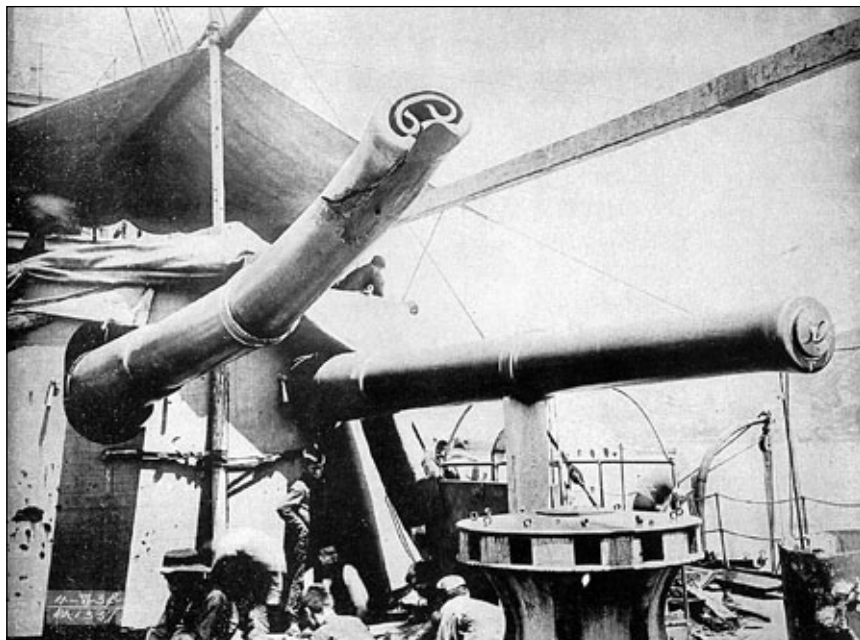
Azumę rosyjska artyleria trafiła 15 pociskami, w tym 11 dużego i średniego kalibru (6 kal. 305 mm, 1 kal. 203 mm lub 254 mm, 4 kal. 152 mm) oraz 4 małego (76 mm

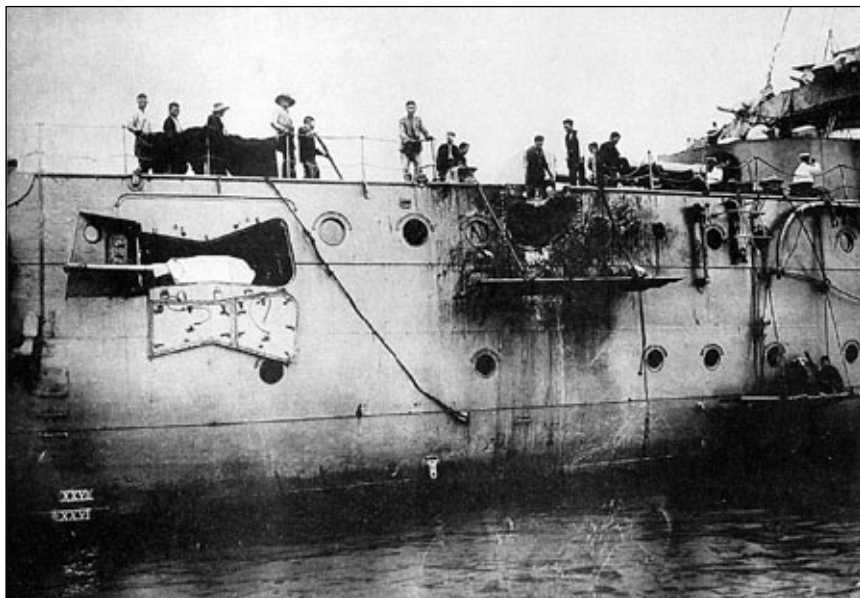
i mniejszy). O godz. 14:27 duży odłamek pocisku kal. 305 mm oderwał kawał lufy o długości 0,6 m działa kal. 152 mm w górnej rufowej kazamacie prawej burty. 2 ludzi zostało rannych (1 ciężko i 1 lekko). Równocześnie pocisk kal. 152 mm przebił prawą burtę, jednak nie eksplodował, lecz zabił łącznika i ranił marynarza. O godz. 14:37 pocisk kal. 305 mm uderzył w styk między pionowym pancerzem a dachem rufowej górnej kazamaty prawej burty, powodując powstanie przebicia okazałych rozmiarów. Eksplodujący pocisk uszkodził łożo działa kal. 152 mm, które już wcześniej utraciło część lufy oraz wybił całą obsługę. 6 ludzi zginęło na miejscu, a kolejny został ranny. Ranny został także starszy oficer krążownika Tōgō Shizunosuke i 8 ludzi, znajdujących się na rufowym mostku. O godz. 14:47 inny pocisk kal. 305 mm uderzył w lufę rufowego działa głównego kalibru, wyginając ją w widoczny sposób. Następnie pocisk zrykoszetował na górnym pokładzie, przebijając go oraz burtę, przez którą wpadł do morza nie eksplodując. Po drodze ranił 4 ludzi. Do momentu uszkodzenia z działa kal. 203 mm oddano raptem 19 strzałów. O godz. 16:44 uległo rozerwaniu jedno z dział kal. 76 mm (12 funtowych), zginął przy tym marynarz, a drugi został ranny. O godz. 16:44 pocisk kal. 152 mm przebił na wylot obie burty i wpadł do morza nie eksplodując. Ogółem na okręcie zginęło 10 marynarzy i podoficerów, a rany poza starszym oficerem odniósł pchor. Takenaka, starszy bosman Nakamura oraz 27 podoficerów i marynarzy.

Straty wśród załóg i odniesione uszkodzenia nie przeszkodziły jednak wszystkim 6 krążownikom pancernym wziąć udział w finalnym akcie dramatu. Rankiem 28 (15) maja praktycznie cała Połączona Flot okrążyła niedaleko wyspy Takeshi-

Azuma po Bitwie Cuszimskiej. Zniszczona rosyjskim pociskiem 305 mm jedna z armat rufowej wieży artylerii głównej.

Fot. „Ships of the World”





Uszkodzenia pociskiem 305 mm na *Iwate*.

Fot. „Ships of the World”

ma resztki II Eskadry Oceanu Spokojnego, którymi w tym czasie dowodził kontradmirał N.I. Niebogotow, zmuszają je do poddania się.

Okolo godz. 17:00 *Iwate* i *Yakumo* dopadły uszkodzony pancernik obrony wybrzeża *Admirał Uszakow*. Kontradmirał Shimamura, którego flagowcem był *Iwate* zaproponował rosyjskiej jednostce opuszczenie bandery. D-ca pancernika podjął jednak bój z przeważającymi siłami nieprzyjaciela. Japońskie krążowniki pancerne otworzyły ogień z dystansu 9000 m, stopniowo podchodząc do przeciwnika. Po 45 minutach *Admirał Uszakow* poszedł na dno, jego załoga widząc nieskuteczność prowadzonego ognia artyleryjskiego, otwarła kingstony by jednostka nie wpadła w ręce nieprzyjacie-

Tokiwa w pięknym burtowym ujęciu z 1906 roku.

la. Rosyjski okręt został trafiony 2 pociskami kal. 203 mm i 3 kal. 152 mm.

Końcowy okres wojny

Po bitwie pod Cuszimą japońska flota uzyskała niepodzielne panowanie na całym teatrze działań wojennych. Pozostające we Władywostoku rosyjskie krążowniki nie stanowiły już żadnego zagrożenia. Pozwoliło to na zmniejszenie składu japońskich zespołów, przy równoczesnym zwiększeniu ich liczby. 14 (1) czerwca 1905 r. Połączona Flota została przeformowana – w jej skład wchodziły teraz 4, a nie jak dotychczas 3. Floty. W składzie 2. Flotyli 2. Floty wiceadmirała Kamimury pozostały jedynie 4 krążowniki – *Izumo*, *Iwate*, *Asama* i *Tokiwa*. *Yakumo* i *Azuma* wraz z krążownikami

Nisshin i *Kasuga* stanowiły 5. Flotyllę 3. Floty wiceadmirała S. Kataoki.

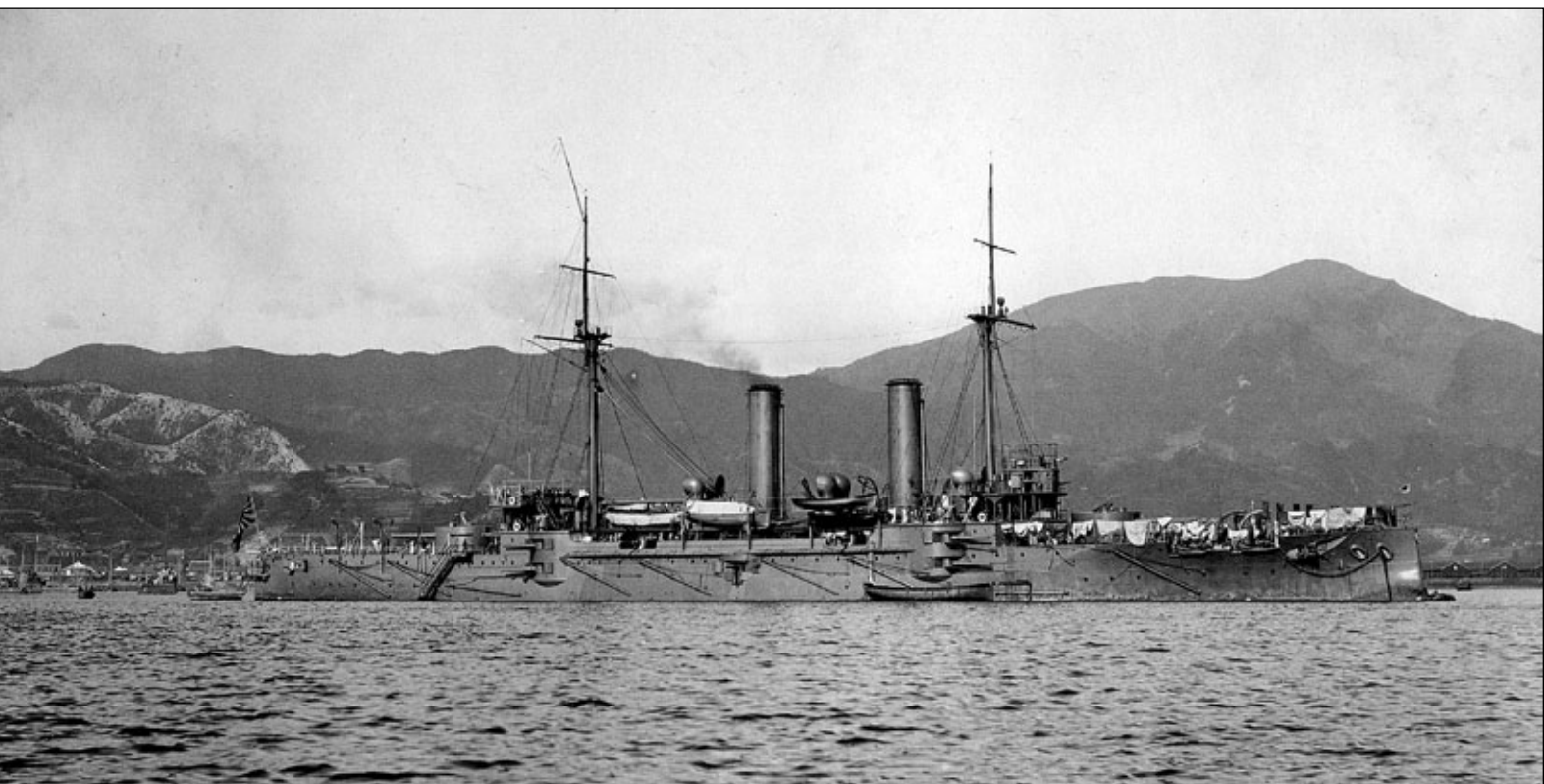
W ostatnich miesiącach wojny krążowniki pancerne pełniły służbę oddzielnie. W lipcu-sierpniu 5. Flotylla zabezpieczała lądowanie japońskiego desantu na Sachalinie, a także pełnił służbę patrolową w czasie walk na wyspie. *Yakumo* pełnił funkcję jednostki flagowej wiceadmirała Kataoki. *Azuma* 7 sierpnia dostarczył oddział desantowy, w tym baterię artylerii, na przylądek Tsunaicha (południe Sachalina), a 3 dni później kutry parowe krążownika wspierały natarcie ogniem dział kal. 47 mm i karabinów maszynowych, a w dniu 16 sierpnia wysadziły kolejny desant.

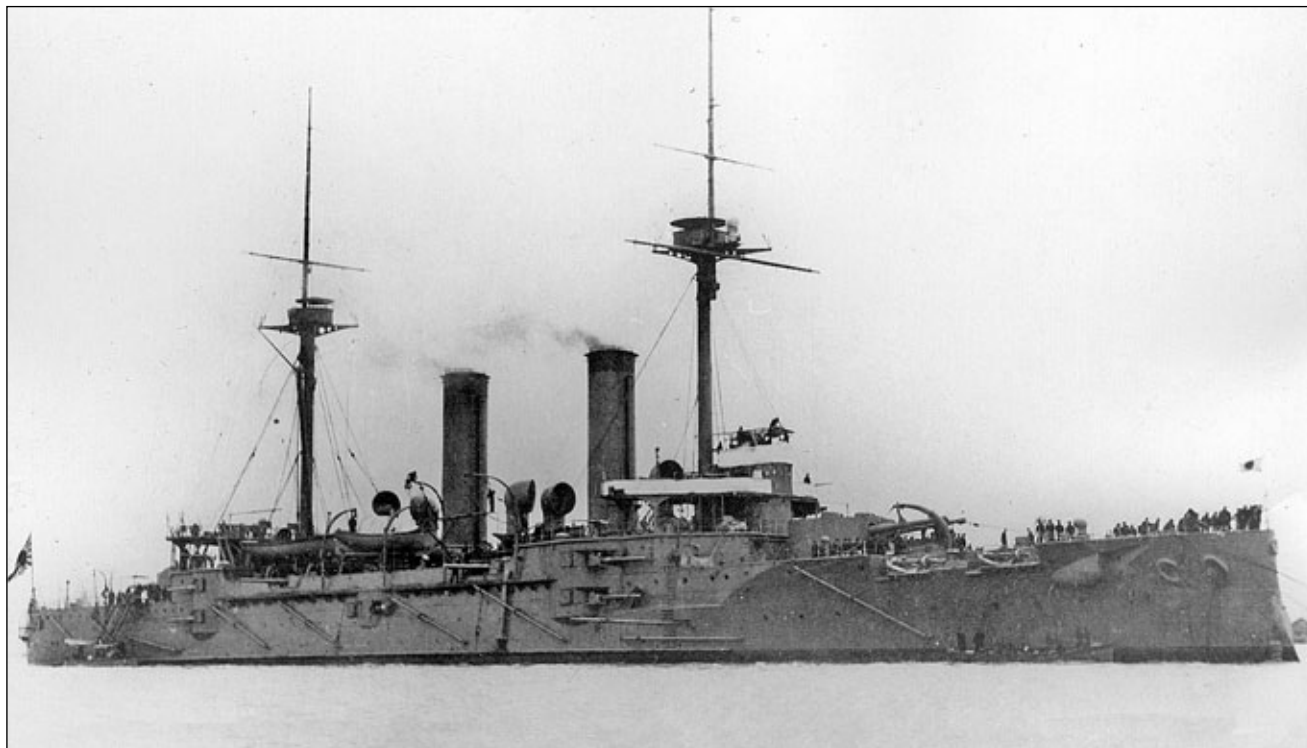
Krążowniki pancerne 2. Flotyli, po błyskawicznym zakończeniu remontu uszkodzeń bojowych, pełniły latem służbę patrolową w Cieśninie Koreańskiej, włączając się od czasu do czasu do konwojowania transportowców wojskowych zmierzających na północ Korei¹². W połowie lipca *Izumo*, *Iwate* i *Tokiwa* eskortowały transportowce *Girai Maru*, *Hokuriku Maru* i *Seoka Maru* od cieśniny Cuszima do Songijn. W sierpniu analogiczną operację eskortową 7 transportowców realizowały *Izumo*, *Tokiwa* i *Asama* (*Iwate* 18 lipca odszedł na remont do Sasebo).

W dniu 5 września (23 sierpnia) Rosja i Japonia zawarły pokój. Dwa tygodnie później, 18 (5) września, na redzie w pobli-

12. W pracy „Rosyjsko-japońska wojna: od Władywostoku do Cuszimy” (Moskwa, AST, 2004) stanowiącej przedruk 3 i 4 tomu japońskiego opracowania „Opis działań bojowych na morzu 37-38 r. Meiji”, przedstawiono szczegółowo działania krążownika *Izumo* pod Sachalinem i Kuryłami. Rzecz jednak w tym, że to ewidentna pomyłka: w japońskim oryginale jest mowa nie o *Izumo*, lecz krążowniku III klasy *Izumi*.

Fot. „Ships of the World”





Asama w Kobe w latach 1908-1910.

Fot. „Ships of the World”

zu koreańskiego portu Rasin miały miejsce rozmowy o rozgraniczeniu linii granicznej na morzu i stopniowym przejściu do trybu pokojowego. Na czele japońskiej delegacji stał szef sztabu Połączonej Floty kontradmirał Shimamura, który przybył na pokładzie krążownika *Iwate*, eskortowanego przez krążownik pancernopokładowy *Niitaka* oraz niszczyciele *Oboro* i *Akebono*. Ze strony rosyjskiej na miejsce spotkania przybył kontradmirał K.P. Essen z krążownikami *Rossija*, *Bogatyr* i torpedowcami *Brawy* i *Gromkij*. W czasie wizyty na *Iwate* znajdujący się na kutrze parowym rosyjski oficer zdążył dostrzec na prawej burcie japońskiego krążownika, w rejonie trupu rufowego, 8 starannie zaspawanych przebić, a po powrocie sporządził odpowiedni szkic. Było to pierwszy dowód, na to, że rosyjskie pociski przy trafieniu w cel posiadały niewielkie działanie niszczące, bądź nie eksplodowały wcale.

W czasie ogromnej parady morskiej, jaka odbyła się 14 października 1905 r. dla uczczenia zwycięstwa Japonii nad Rosją, *Asama* wystąpił w szaczonej roli cesarskiego jachtu. Cesarz Mutsuhito ze swą liczną świtą przybył na krążownik około godz. 10:00 i przebywał na jego pokładzie przez 5 godzin. W tym czasie *Asama* obeszła sztyk udekorowanych okrętów Połączonej Floty (na redzie Jokohamy znajdowało się ogółem 165 jednostek, nie licząc statków oraz zaproszonych na uroczystości jednostek *Royal Navy* i *U.S. Navy*), przy czym admirał Tōgō osobiście opowiadał *Mikado* o udziale każ-

dego okrętu w wojnie, wymieniając jego dowódców i wyróżniających się oficerów. Po zakończeniu przeglądu i uroczystym obiedzie, cesarz udał się do Tokio, a japońscy marynarze świętowali jeszcze nieprzerwanie przez 2 dni.

Długowieczne krążowniki

Po cesarskim przeglądzie, mocno zużyte okręty *Teikoku Kaigun* zaczęto w kolejności kierować do stoczni w celu przeprowadzenia kapitalnego remontu, a ich załogi otrzymały długo oczekiwane urlopy. 20 grudnia 1905 r. Połączona Flota została rozformowana, a na jej miejsce pojawiły się 1. i 2. Flota, a także zespół szkolny i zespół Południowych Chin.

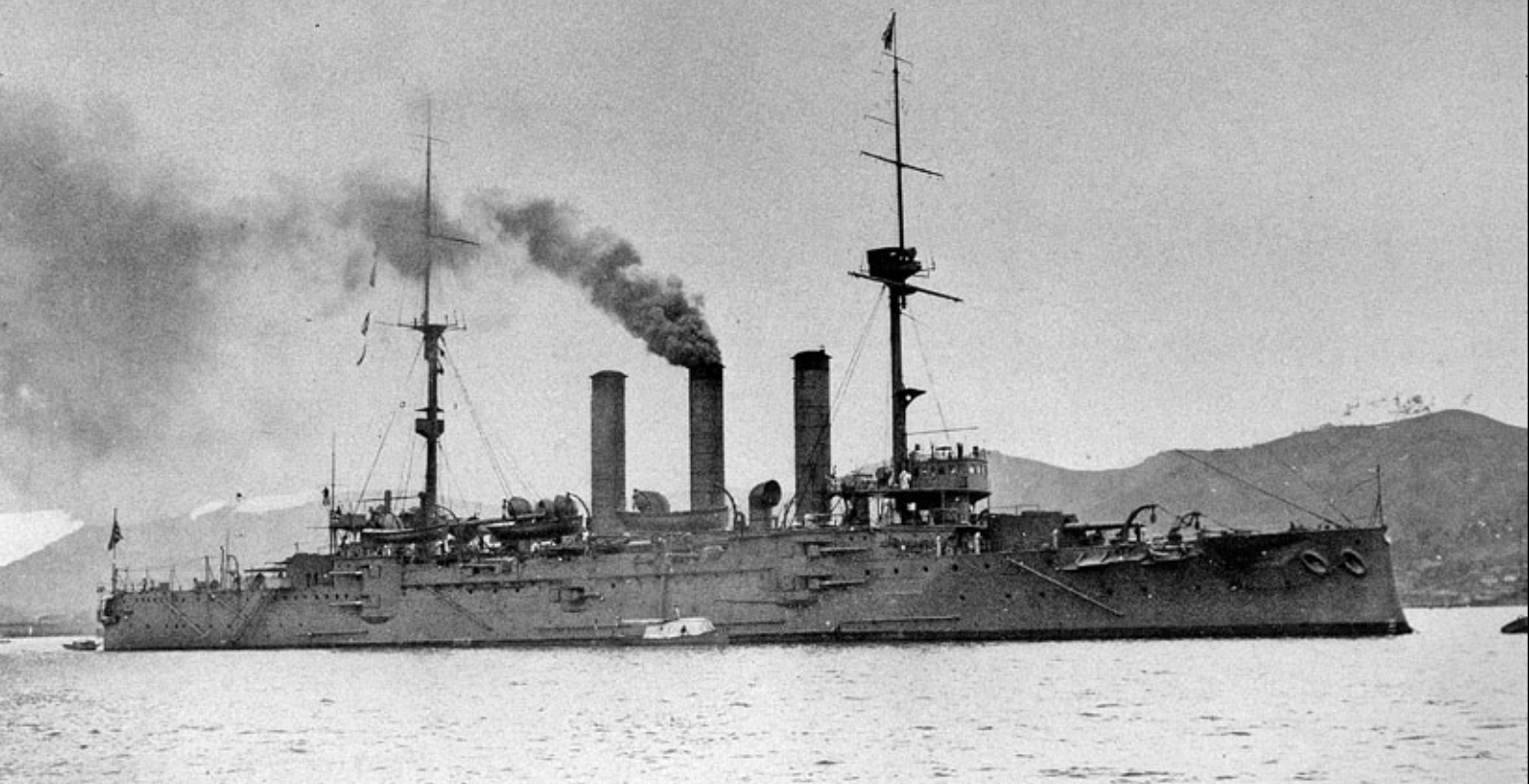
Japońskie krążowniki pancerne *Programu 1895-1896* pozostawały okrętami pierwszej linii niemal do wybuchu I wojny Światowej. Jednak po wejściu do służby 4 jednostek typów *Tsukuba* i *Ibuki*, uzbrojonych w działa kal. 305 mm, ich wartość bojowa mocno się zmniejszyła. Oddanie do służby w roku 1912 krążownika liniowego *Kongō* uświadomiło wszystkim, że *Asama* i „bliźniacy” definitywnie zestarzały się moralnie.

Tym niemniej jednak krążownikom – weteranom pisana była jeszcze bardzo długa kariera. W roku 1910 *Tokiwa* przeszedł modernizację, w trakcie której wymieniono stare kotły cylindryczne na 16 nowych systemu Miyabara. Z dniem 1 czerwca tego roku *Asama* został czasowo włączony do składu eskadry szkolnej akademii mor-

skiej w Yokosuka. W październiku jednostka przyjęła na pokład kadetów i wraz z krążownikiem pancernopokładowym *Kasagi* wyruszyła w pięciomiesięczny rejs ku brzegom Północnej i Środkowej Ameryki. W tym czasie maksymalna prędkość krążownika szacowana była na 16 węzłów. W kwietniu 1912 r. w skład eskadry szkolnej wszedł *Azuma*, który odbył potem rejs szkolny do Australii wraz z krążownikiem *Soya* (eks-rosyjski *Wariag*). W kolejny daleki rejs, trwający od kwietnia do sierpnia 1914 r. *Azuma* wyruszył wraz z *Asama*, ponownie przydzielonym do składu szkolnej eskadry. Tym samym dawne krążowniki Kamimury rozpoczęły opanowywać nowy dla siebie rodzaj działań, który przez następne dwa i pół dziesięciolecia stał się bodaj czy nie podstawowym.

Do I wojny światowej Japonia przystąpiła po stronie Ententy w dniu 23 sierpnia 1914 r. Pierwszą poważną operacją *Teikoku Kaigun* było oblężenie i szturm niemieckiej twierdzy Tsingtau. Do realizacji tego zadania sformowano specjalnie 2. Flotę wiceadmirała Kato, której 1. i 2. Flotyllę wyposażono w zdobyczne rosyjskie pancerniki, a 3. Flotyllę w krążowniki pancerne *Iwate* (flagowiec kontradmirała Totsunaya), *Yakumo* i *Tokiwa*. Udział wspomnianego dywizjonu w walkach o Tsingtau był jedynie czysto symboliczny.

Krążowniki *Izumo* i *Asama* w początkowym okresie wojny prowadziły na obszarze Oceanu Spokojnego poszukiwania niemieckiej eskadry wiceadmirała von Spee.



Izumo w czasie I wojny światowej.

Fot. „Ships of the World”

Latem 1914 r. *Izumo* znajdował się w Meksyku, gdzie zapewniał „ochronę japońskich interesów” w ogarniętym wewnętrznymi niepokojami kraju. Z chwilą wybuchu wojny przeciw Niemcom krążownik wyruszył na południe w kierunku Wysp Galapagos, w nadziei przechwycenia znajdującego się w ich pobliżu krążownika *Leipzig*. *Asama* wszedł w skład 1 Eskadry Południowego Morza. W dniu 14 września okręt dowodzony przez kmdr Ioshioku Hansaku wyszedł z Jokosuki by wspierać desant na Marinach i Karolinach, pozostających we władaniu Niemiec. 25 października wzięto kurs na Hawaje i wraz z okrętem liniowym *Hizen* (eks-rosyjski *Retwizan*) blokowano Honolulu, gdzie ukryła się stara niemiecka kanonierka *Geier*. W dniu 8 listopada kanonierka została internowana przez Amerykanów, a Japończycy zdjęli blokadę i ponownie wyruszyli na poszukiwania eskadry admirała von Spee. Do tego czasu w składzie eskadry znalazły się i krążowniki, wcześniej operujące pod Tsingtao, przy czym *Tokiwa* zdążył jeszcze zaliczyć Ocean Indyjski, gdzie próbował odnaleźć krążownik *Emden*. Cały wysiłek Japończyków nic jednak nie dał. Niemieckie okręty opuściły Pacyfik, a japońskie krążowniki pancerne nie zdołały oddać w kierunku nieprzyjaciela ani jednego wystrzału.

22 listopada zespół okrętów w składzie krążowniki *Izumo* (pod flagą kontradmirała Moriyama Keizaburo), *Asama* i okręt liniowy *Hizen* rzucił kotwicę w Zatoce Magdalena u wybrzeża Meksyku. Pozostawał

tam przez następne 2 miesiące, bowiem nie można było wykluczyć, że w tym rejonie może pojawić się niemiecki krążownik pomocniczy *Prinz Eitel Friedrich* i wymykający się Brytyjczykom krążownik *Dresden*. Przy czym Japończycy chcieli utworzyć na meksykańskich wodach swoją tymczasową bazę – podobną do tej, utworzonej w 1904 r. na wyspach Elliot. Jednym z nadających się do tego celu miejsc była pusta zatoka Puerto San – Bartolome na wybrzeżu Półwyspu Kalifornijskiego. W celu rozpoznania kontradmirał Moriyama skierował *Asamę* i rozkaz ten omal nie okazał się wyrokiem dla krążownika.

W dniu 31 stycznia 1915 r. przy wejściu do zatoki San – Bartolome, w czasie sztormu *Asama* wszedł na nieoznaczoną na mapie rafę i rozerwał dno. Długość przebiccia wynosiła około 5 m (15 stóp), okręt przyjął wiele wody i osiadł na kamieniach. Do godz. 16:00, około 2 godz. po awarii, przedziały kotłowni było całkowicie zatopione, a okręt pozbawiony energii elektrycznej. Radiogramu o awarii nie wysłano od razu, a teraz pozbawiony energii nadajnik nie pracował. Znajdujący się w pobliżu brytyjski węglowiec *Lena* radiostacji nie posiadał, w związku, z czym wieści o awarii dotarły do amerykańskiego portu San Diego dopiero 2 lutego¹³.

12 lutego do Puerto San – Bartolome dotarł krążownik *Izumo*, a w ślad za nim krążownik *Chitose* i transportowiec *Konan Maru*. 19 lutego wszedł krążownik *Tokiwa* i jednostka ratownicza *Kamakura Maru*,

a po kolejnych 5 dniach jednostka ratownicza *Kanto* (eks-rosyjski statek *Mandżuria*) z grupą specjalistów i 250 robotnikami z Japonii. Prace ratownicze prowadzone były z ogromną trudnością, do 14 kwietnia zdołano zdjąć z *Asamy* 1200 t różnych ciężarów, a z jego niemal całkowicie zatopionego kadłuba wypompować 6764 t wody. Badanie wykazały, że dno okrętu zostało zdeformowane praktycznie na całej powierzchni, w przedziale dziobowej kotłowni odkryto dziurę w wymiarach 7,8 x 0,9 m, a w rufowej – 2,1 x 0,1 m. Otwory zaślepiono stalowymi arkuszami i cementem (tego ostatniego zużyto 150 t), a w dniu 8 maja krążownik udało się zdjąć z kamieni. Do sierpnia przywrócono mu pracę kotłów i *Asama* mógł teraz poruszać się samodzielnie z prędkością 6 węzłów. O pokonaniu oceanu nie mogło być jednak mowy, bowiem jednostka wymagała dokowania. Realizacja tego w USA była niemożliwa ze względów politycznych (Stany Zjednoczone przestrzegały jeszcze zasad neutralności), w związku z tym *Asama* został skierowany do Kanady, do brytyjskiej bazy morskiej Eskimo. W dniu 23 sierpnia krążownik wraz *Chitose* i *Kaito* opuścił San – Bartolome. Uszkodzona jednostka przeciekała jak przysłowiowe rzeszoto, pompy pracowały bez przerwy, usuwając

13. Warto zaznaczyć, że w znanym opracowaniu H. Jentschury, D. Junga, P. Mickela – *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945* mówi się o dwukrotnym wejściu *Asamy* na mieliznę – 3.12.1914 i 31.1.1915 w zatoce San-Bartolome. Informacja ta jest oczywiście błędna, a w rzeczywistości dotyczy to wydarzeń z 31 stycznia.

700-800 t wody na godzinę. Tym niemniej w dniu 4 września zespół szczęśliwie osiągnął miejsce przeznaczenia. W doku brytyjskiej bazy do dna zamontowano 43 dodatkowe stalowe łaty, a 21 października *Asama* wraz z *Kaito* wyruszył z Kanady do Japonii. Kadłub nadal nie był szczelny i do wewnętrznych przedziałów przesączało po około 100 t wody na godzinę. Na szczęście dla Japończyków, w czasie oceanicznego przejścia, udało się uniknąć silnych sztormów i 18 grudnia 1915 r. uszkodzona jednostka osiągnęła Jokosukę. Tam kontynuowano remont, który trwał do marca 1917 r. W jego trakcie poza naprawą kadłuba, wymieniono również kotły na 16 typu Miyabara, podobnie jak wykonano to wcześniej na *Tokiwa*.

W dalszych działaniach bojowych I wojny światowej japońskie krążowniki pancerne praktycznie nie brały udziału. Co prawda, w roku 1917 *Nisshin* przeszedł na Morze Śródziemne, a później dołączył do niego *Izumo*. Przez pewien czas okręty działały wspólnie z *Royal Navy*, jednak faktyczna ich funkcja ograniczała się do „prezentowania bandery”.

Pozostałe krążowniki pancerne pierwszego pokolenia od lat 1916-1917 wykorzystywano wyłącznie w charakterze okrętów szkolnych, które co roku przeprowadzały dalekie rejsy z kadetami do brzegów Ameryki i Australii, a także ku południowym wyspom Pacyfiku. W roku 1920

Tokiwa i *Azuma* przecięły Ocean Indyjski i przez Kanał Sueski dotarły do Morza Śródziemnego.

Z dniem 1 września 1921 r. krążowniki pancerne *Programu 1895-1896* zostały oficjalnie przeklasyfikowane na jednostki obrony wybrzeża, przy czym nadal kontynuowały służbę w charakterze okrętów szkolnych. W sierpniu 1921 r. *Izumo* i *Yakumo*, biorąc na pokład po 150 kadetów, pokonały Ocean Spokojny i przez Kanał Panamski przeszły na Atlantyk, a w czasie prac Konferencji Waszyngtońskiej odwiedziły porty wschodniego wybrzeża USA. Później wyruszyły do Europy i przez Ocean Indyjski powróciły do Japonii, opływając świat w ciągu 7,5 miesiąca.

Dawne krążowniki pancerne kontynuowały coroczne rejsy aż do wybuchu II Wojny Światowej. Do roku 1939 *Asama* odbył 12 dalekich rejsów szkolnych, *Yakumo* – 14, *Iwate* – 16, *Izumo* – 6, *Azuma* – 5, a *Tokiwa* – 3.

W początku lat 20 XX wieku krążowniki zostały częściowo rozbrojone. Przykładowo na *Azumie* pozostały 4 x 203 mm, 8 x 152 mm, 4 x 76 mm oraz 1 działko kal. 76 mm plot. i 4 wyrzutnie torpedowe. Do roku 1930 podobnym zestawem uzbrojenia dysponowały wszystkie okręty serii.

Krążownik *Tokiwa* został w latach 1922-1924 przebudowany na stawiacz min. Zdemontowano jego rufową wieżę, a pomieszczenia pod pokładem przystosowano do

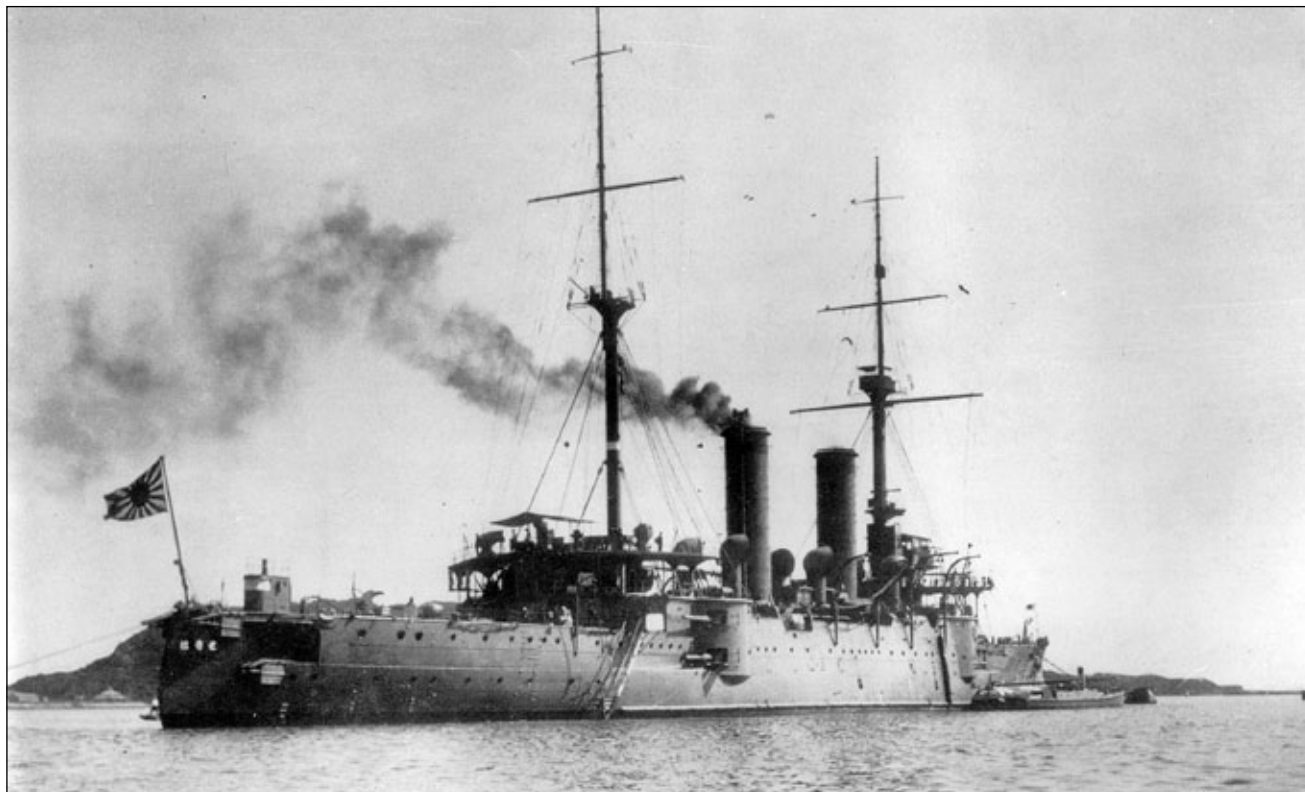
przechowywania min. 2 tory minowe położono na pokładzie górnym, a kolejne 2 na baterijnym. Okręt mógł zabrać łącznie 300 min morskich. W skład jego uzbrojenia artyleryjskiego wchodziły 2 x 203 mm, 8 x 152 mm i 2 x 76 mm, 1 x 76 mm plot i 3 kamy. *Tokiwa* powrócił do służby w marcu 1924 r., jednak jego dzieje przesłaniała tragedia. W sierpniu 1927 r. na pokładzie doszło do eksplozji miny, która spowodowała detonację jeszcze kolejnych dwóch, znajdujących się obok. Dawny krążownik został poważnie uszkodzony; zginęło 38 członków załogi. Okręt pozostawał w remoncie do kwietnia 1928 r., a po dalszych 2 latach został odstawiony do rezerwy i unieruchomiony w Sasebo.

Nader intensywna służba krążowników – weteranów wymagała odnowienia ich przestarzałego i mocno zużytego układu napędowego. W roku 1927 na *Yakumo* zamiast 24 kotłów Belleville zamontowano 6 nieco nowszych typu Yarrow z mieszanym systemem opalania, zdemontowanych w trakcie modernizacji z krążownika liniowego *Haruna*. W roku 1931 analogiczny remont przeszedł *Iwate* (również otrzymał 6 kotłów

14. Nazwa „Kampon” stanowi skrót od „Kansai Honbu” (Departament Techniczny) i często bywa pisana jako „Kanpon”. Jednak hieroglif „kan” przez słowem rozpoczynającym się od znaków „m”, „b” i „p”, dźwięczy jak „kam”. Przykładowo, słowo pokład po japońsku to „kampan”, a nie „kanpan” (wg. B. P. Ławrientiew *Samouczitel japońskiego języka*, Moskwa, „Nauka”, 1982, s. 28).

Tokiwa po przebudowie na stawiacz min, dobrze widoczna prawoburtowa zrzutnia min.

Fot. „Ships of the World”



Rejsy eskadry szkolnej w latach 1909-1939			
Rocznik akademii morskiej	Okręty	Daty rejsów	Trasa (wyjście z Jokosuki)
36	<i>Aso, Soya</i>	14.03-07.08.1909	Hawaje-Ameryka Północna
37	<i>Aso, Soya</i>	01.02-03.07.1910	Australia-Azja Południowowschodnia
38	<i>Asama, Kasagi</i>	16.10.1910-06.03.1911	Hawaje-Ameryka Północna i Środkowa
39	<i>Aso, Soya</i>	25.11.1911-28.03.1912	Australia-Azja Południowowschodnia
40	<i>Azuma, Soya</i>	05.12.1912-21.04.1913	Australia-Azja Południowowschodnia
41	<i>Asama, Azuma</i>	20.04-11.08.1914	Hawaje-Ameryka Północna
42	<i>Aso, Soya</i>	20.04-25.08.1915	Australia-Azja Południowowschodnia
43	<i>Azuma, Iwate</i>	20.04-22.08.1916	Australia-Azja Południowowschodnia
44	<i>Yakumo, Tokiwa</i>	05.04-17.08.1917	Hawaje-Ameryka Północna, Południowy Pacyfik
45	<i>Asama, Iwate</i>	02.03-06.07.1918	Hawaje-Ameryka Północna, Południowy Pacyfik
46	<i>Azuma, Tokiwa</i>	01.03-26.07.1919	Australia-Azja Południowowschodnia
47	<i>Azuma, Tokiwa</i>	24.11.1919-20.05.1920	Azja Południowowschodnia, Suez, Morze Śródziemne
48	<i>Asama, Iwate</i>	21.08.1920-02.04.1921	Ameryka Południowa, Południowy Pacyfik
49	<i>Izumo, Yakumo</i>	20.08.1921-04.04.1922	Panama, Wschodnie wybrzeże USA, Europa, Azja Południowowschodnia
50	<i>Asama, Izumo, Iwate</i>	26.06.1922-08.02.1923	Brazylia, Ameryka Północna i Środkowa
51	<i>Azuma, Iwate, Yakumo</i>	07.11.1923-05.04.1924	Australia-Azja Południowowschodnia
52	<i>Azuma, Izumo, Yakumo</i>	10.11.1924-04.04.1925	Ameryka Północna
53	<i>Iwate</i>	10.11.1925-06.04.1926	Australia-Azja Południowowschodnia
54	<i>Izumo, Yakumo</i>	30.06.1926-17.01.1927	Morze Śródziemne
55	<i>Asama, Iwate</i>	30.06-06.12.1927	Ameryka Północna, Wschodnie wybrzeże USA
56	<i>Izumo, Yakumo</i>	23.04-03.10.1928	Australia-Azja Południowowschodnia
57	<i>Asama, Iwate</i>	01.07-27.12.1929	Zachodnie i Wschodnie wybrzeże Ameryki Północnej

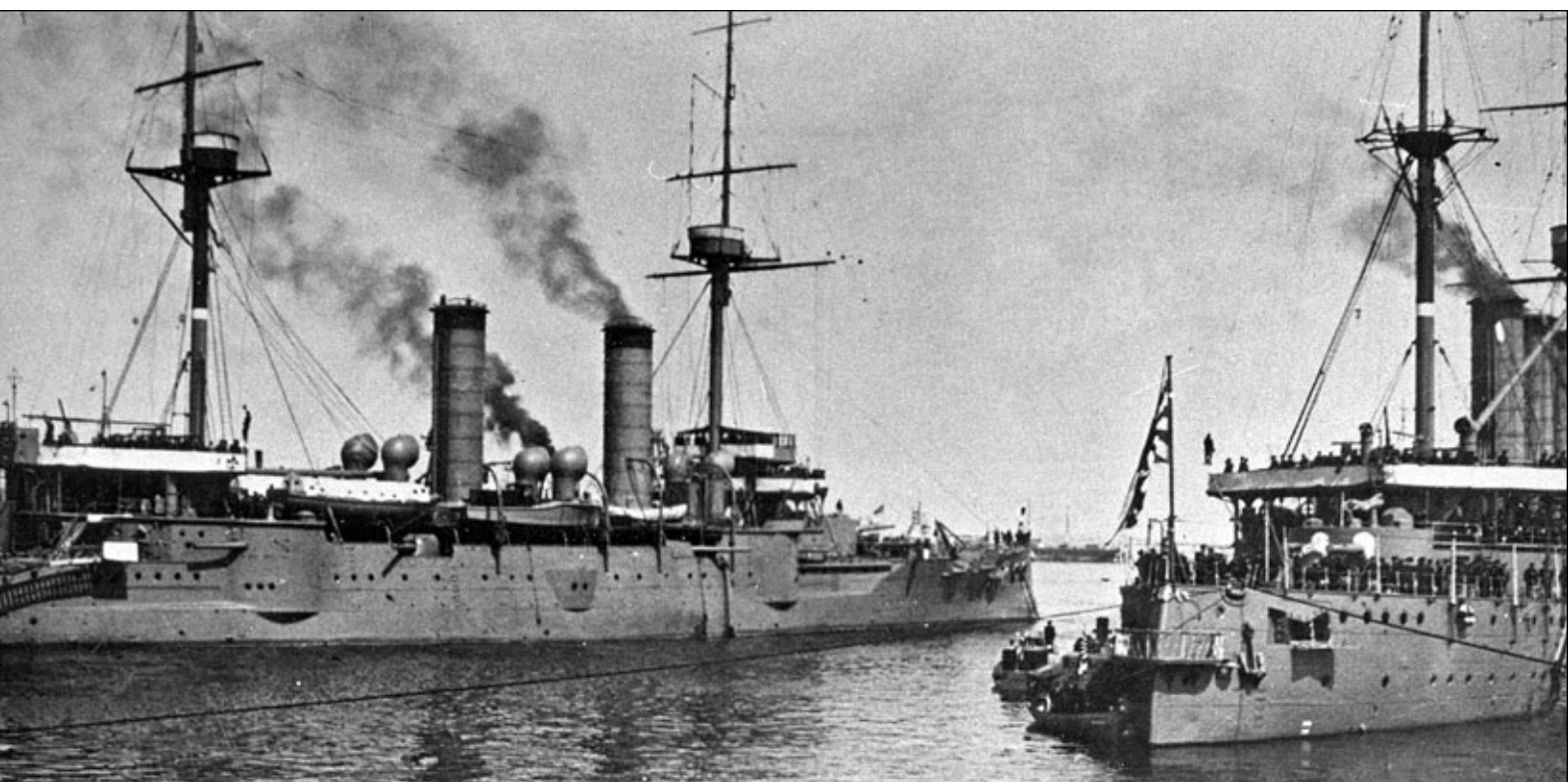
Asama i Iwate w trakcie jednego z rejsów szkolnych w pierwszej połowie lat 30.

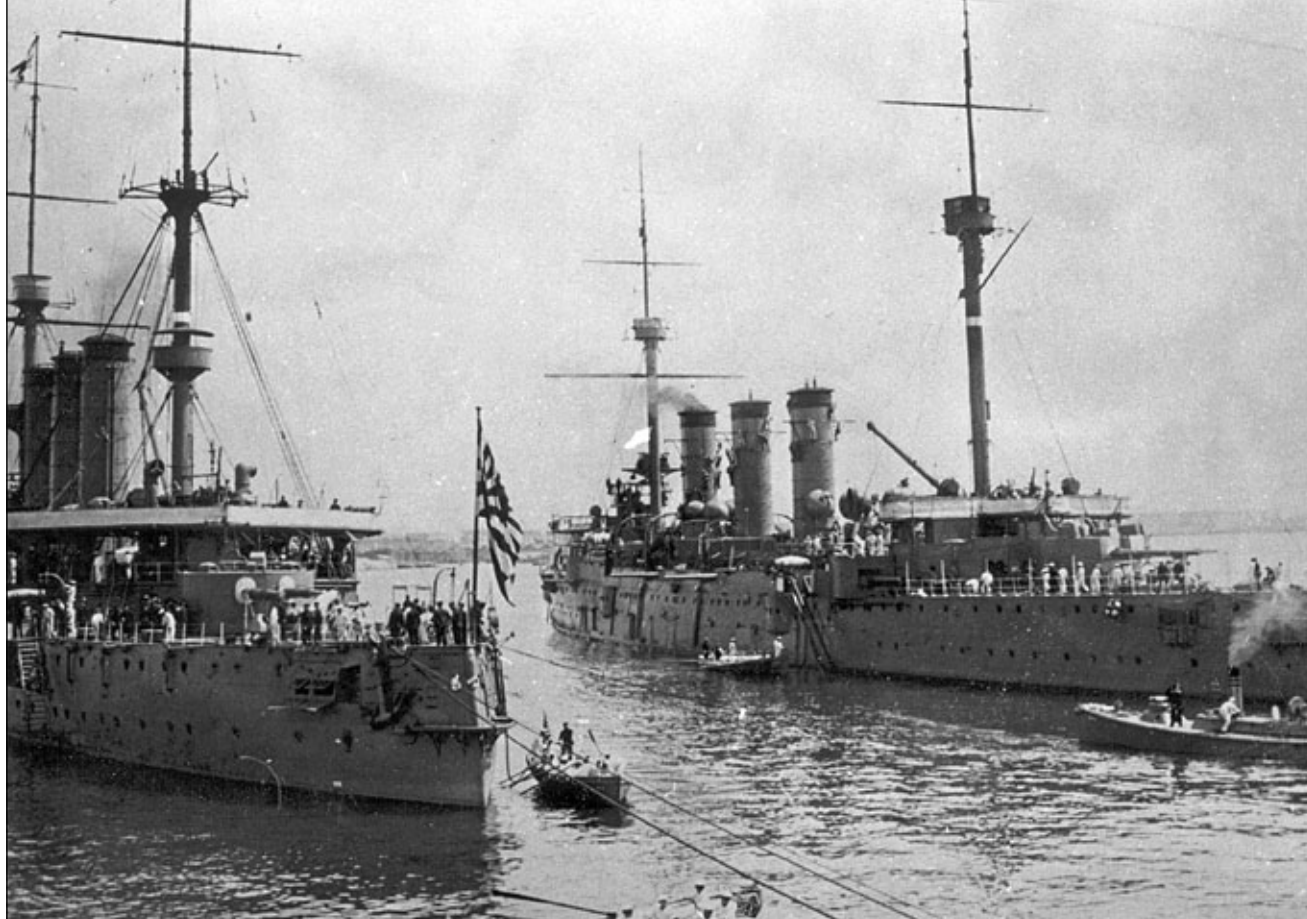
Yarrow), a w 1935 – *Izumo* (6 kotłów typu Kampon¹⁴).

Moc siłowni na wszystkich 3 okrętach zmniejszyła się do 7000 KM, a prędkość maksymalna do 16 węzłów. Pełna wyporność *Izumo* w czasie prób w roku 1935 wynosiła 10 692 t. Maksymalny zapas paliwa na okręcie to – 1405 t węgla i 324 t paliwa płynnego, a odpowiednio na *Yakumo* – 1210 t i 306 t. W latach 1937-1938 przeprowadzono modernizację znajdującego się w rezerwie *Tokiwa*, jego 16 kotłów typu Miyabara zastąpiono 8 typu Kampon. Równocześnie z okrętu zdemontowano dziobową wieżę, a liczbę przyjmowanych min zwiększono do 500.

W latach 1930-tych najbardziej wyraziście „biografia” przypadła w udziale *Izumo*. Jednostka od 20 czerwca 1931 r. była flagowcem tzw. „Chińskiej floty” (2 eskadry specjalnej) i z reguły znajdował się w Szanghaju. Był się świadkiem tzw. „incydentu szanghajskiego”, który stał się prologiem prowadzonej na dużą skalę wojny cesarskiej Japonii przeciwko Chinom. Poważne ofiary i negatywny osąd agresji przez opinię światową zmusiły Tokio do zawarcia zawieszenia broni. W pięć lat później, w lipcu 1937 r. japońskie wojska znów napadły na rządzone przez Kuomintang Chiny. W walkach w Szanghaju krążownik *Izumo* znalazł się w samym centrum wydarzeń. Stara artyleria flagowca (4 x 203 mm i 8 x 152 mm) okazały się całkiem efektywne przy strzelaniu do

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Tym razem Iwate z Yakumo w czasie rejsu szkolnego, druga połowa lat 30.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

Rejsy eskadry szkolnej w latach 1909-1939			
58	Izumo, Yakumo	05.03-16.08.1931	Morze Śródziemne
59	Asama, Iwate	01.03-14.07.1932	Australia-Azja Południowowschodnia
60	Iwate, Yakumo	06.03-27.07.1933	Ameryka Północna i Środkowa
61	Asama, Iwate	15.02-26.07.1934	Morze Śródziemne
62	Asama, Yakumo	20.02-22.07.1935	Australia-Azja Południowowschodnia, Hawaje
63	Iwate, Yakumo	09.06-20.11.1936	Wschodnie wybrzeże Ameryki
64	Iwate, Yakumo	07.06-19.10.1937	Morze Śródziemne
65	Iwate, Yakumo	06.04-29.06.1938	Azja Południowowschodnia, Południowy Pacyfik
66	Iwate, Yakumo	16.11.1938-30.01.1939	Azja Południowowschodnia
67	Iwate, Yakumo	04.10-20.11.1939	Hawaje, Południowy Pacyfik

Uwaga: Asa – eks-rosyjski krążownik *Bajan*, Soya – eks-rosyjski krążownik *Wariag*

celów brzegowych i odegrała ważną rolę w wsparciu japońskiego desantu. Szczególnie mocno od ognia *Izumo* ucierpiał oddział chińskich ochotników, broniące dzielnicy Putun. Chińskie lotnictwo między 14 a 16 sierpnia 1937 r. trzykrotnie próbowało zbombardować stojący na rzece Huangho krążownik, jednak żadna z bomb nie dosięgła celu. Wówczas 17 sierpnia okręt zaatakowały 4 kutry torpedowe (Nr 1-4: 2 z nich 14 tonowe, były angielskiej budowy, a pozostałe 2, 18 tonowe – włoskiej. Kuter Nr 4 z uwagi na awarię silnika nie wyszedł na strzał, natomiast pozostałe 3 zbliżyły się do nieprzyjaciela i odpaliły 5 torped. Jedna z torped eksplodowała uderzając w burtę, 2 zatonięły, a pozostałe 2 trafiły w rozciągniętą wzdłuż burty *Izumo* sieć przeciwtorpedową, przy czym jedna z nich eksplodowała. Krążownik odniósł niewielkie uszkodzenia, wy-

magające tym niemniej szybkiego remontu. Wszystkie 3 atakujące kutry torpedowe zatonięły: Nr 1 został zatopiony przez Japończyków w chwili odpalenia torped, Nr 2 przy wykonywaniu zwrotu siadł na mieliznie i także został rozstrzelany, a Nr 3 utracił sterowność i roztrzaskał się przy zderzeniu z kamiennym nabrzeżem. Ich utrata nie była jednak daremna, bowiem Japończycy musieli odprowadzić *Izumo* w dół rzeki dla przeprowadzenia remontu przy burcie bazy pływającej. Krążownik powrócił na swoją pozycję dopiero 23 sierpnia, a wojska chińskie zyskały chwilę niezbędnego wytchnienia. Utrzymać miasta jednak i tak Chińczycy nie zdołali.

Izumo pozostawał w Szanghaju do końca 1943 roku. W tym czasie na jego konto zaliczone zostało jeszcze jedno (zresztą nader wątpliwe) zwycięstwo. W nocy 8 grud-

nia 1941 r. – od razu po komunikacie o ataku na Pearl Harbor, Japończycy rozpoczęli działania przeciw znajdującym się w Szanghaju Brytyjczykom i Amerykanom. O ile stojącą na rzece amerykańską kanonierkę *Wake* udało się opanować abordażem bez jednego wystrzału (jej d-ca znajdował się na brzegu, załoga spała, a wachtowy został zaskoczony i rozbrojony), to z brytyjską kanonierką *Peterel* chwyt ten się nie udał. Jej d-ca kmdr ppor. rez. S. Polkinghorn, który otrzymał w przeddzień tajną informację z konsulatu o możliwym ataku, ogłosił alarm bojowy. Japończycy przedstawili propozycję poddania się, jednak Polkinghorn odmówił. Wówczas krążownik *Izumo*, znajdujący się w odległości 1100 m od *Peterela*, otworzył ogień z dział kal. 203 mm. Jednocześnie brytyjski okręciak był ostrzeliwany z ustawionych na przeciwnym brzegu dział połowych kal. 75 mm. Brytyjczycy desperacko odpowiadali ogniem z karabinów maszynowych, lecz był to gest 310 tonowej kanonierki, pozbawionym jakiegokolwiek ochrony i stanowiącym łatwy cel. Po 20 minutach jednostka zmieniła się w płonące szczątki, które zerwały się z beczek i dryfowały z prądem. Wkrótce *Peterel* zatonął. Zginęło 6 członków jego załogi, a liczni, w tym d-ca, zostali rannych. Tak „odwdzięczyli” się samuraje, przekonani o własnej niezwyciężoności, swym niedawnym nauczycielom – Brytyjskiemu Imperium, które nader chętnie pomagało swym dalekowschodnim sojusznikom w walce z Rosją.

Wszystkie 6 krążowników pancernych pierwszego pokolenia dotrwało do czasów II wojny światowej, co prawda nie wszystkie z nich pozostawały w stanie technicznej sprawności. *Asama* w nocy 13 października 1935 r., po raz drugi w swej karierze, weszła na nieoznaczoną na mapie skałę, tym razem w cieśninie Kurushima na Morzu Wewnętrznym. Uszkodzenia okazały się bardzo poważne i przeprowadzanie długotrwałego remontu przestarzałej jednostki nie miało żadnego sensu. W związku z tym krążownik całkowicie rozbrojono i odstawiono w Kure w charakterze stacjonarnej jednostki szkolnej. W sierpniu 1942 r. *Asama* został przeholowany do Shimoseki, gdzie pełnił służbę w charakterze szkolno-artyleryjskiego stacjonarnego tendra do końca wojny. Dawny krążownik-patriarcha został sprzedany na złom w sierpniu 1946 r. i ostatecznie rozebrany na złom w stoczni Hitachi w Innoshima do końca marca następnego roku.

Jeszcze wcześniej unieruchomiono *Azumę*. Z powodu złego stanu technicznego mechanizmów okręt od 1921 r. praktycznie nie wychodził w morze, a 1 października 1927 r. został oficjalnie przeklasyfikowany w okręt szkolny bez własnego napędu morskiej szkoły technicznej w Maizuru. Dawny krążownik został całkowicie rozbrojony w roku 1941 i przekształcony w tender. 18 lipca 1945 znajdował się w Jokosuce, gdzie stał się celem bomb amerykańskiego lotnictwa pokładowego. Silnie uszkodzony okręt osiadł na gruncie został porzucony w na wpół zatopionym stanie.

Tokiwa w roku 1940 został reaktywowany z rezerwy i ponownie wcielony do floty w charakterze szkolnego stawiacza min. Dawny krążownik postawił za rufą nie jeden tysiąc min, a wiosną 1942 r. jednostka znajdowała się w składzie zespołu działającego na Morzu Koralowym i w pobliżu Wysp Salomona. W końcu wojny okręt aktywnie wykorzystywano do stawiania obronnych zapór minowych, między innymi w rejonie Cuszimy, bowiem Japonia oczekiwała możliwego wtargnięcia Amerykanów. Do roku 1945 uzbrojenie artyleryjskie *Tokiwy* składało się z 4 dział kal. 152 mm w kazamatach na górnym pokładzie, 1 dział kal. 76 mm plot., 2 dział plot. kal. 40 mm tzw. „pom-pomów”, 10 podwójnie sprzężonych i prawdopodobnie 10-15 pojedynczych automatycznych dział kal. 25 mm. Poza tym na rufie ustawiono zrzutnie bomb głębinowych i stelaże dla 80 bomb. Dodatkowo stary krążownik wyposażono w 2 radiolokatory: „schodkową” antenę radaru typu 13 umieszczono na grotmaszcie, a „gramofony” stacji typu 22 – na platformie przed fokmasztem. Tak solidne wyposażenie radiolokacyjne na okręcie zbudowanym w XIX wieku – przypadek rzeczywiście bezprecedensowy!

W maju 1945 r. *Tokiwa* wszedł na minę, jednak utrzymał się na powierzchni i został wyremontowany w stoczni w Maizuru. W dniu 9 sierpnia, niemal bezpośrednio po zakończeniu remontu, stał się ofiarą amerykańskiego nalotu i ponownie został poważnie uszkodzony. Jedną z bomb trafiła w ma-

szynownię, okręt osiadł na dnie w pobliżu Ominato i został porzucony przez załogę.

Najbardziej jednak niewiarygodną metamorfozę przeszły pozostałe 3 krążowniki – *Izumo*, *Iwate* i *Yakumo*. W lipcu 1942 r. okręty te, zaliczane do jednostek obrony wybrzeża, ponownie uznano za, tym razem ciężkie krążowniki. Przy czym ich maksymalna prędkość w owym czasie sięgała od 9 do 12 węzłów! Mało tego, latem 1944 zostało wydane zamówienie na pełne przebrojenie tych jednostek, godnych w tym czasie, co najwyżej muzealnych eksponatów. Tym niemniej, do wiosny 1945 z krążowników zdjęto wieże dział kal. 203 mm (działa głównego kalibru przeznaczono na wzmocnienie obrony nadbrzeżnej wysp japońskich), a w ich miejsce na podwyższonych platformach zamontowano po 2 sprzężone podwójnie działa plot. kal. 127 mm. Ze starego uzbrojenia na każdym okręcie pozostały tylko po 4 działa kal. 152 mm w kazamatach na górnym pokładzie. Artyleria plot. obejmowała 1 (na *Iwate* – 3) dział plot. kal. 76 mm oraz od 9 do 14 luf automatycznych dział kal. 25 mm. Poza tym na *Izumo* znajdowały się jeszcze 2 wkm-y kal. 13,2 mm.

Wypada, co prawda zaznaczyć, że zmiana oficjalnego statusu krążowników-weteranów, w żadnym stopniu nie wpłynęła na ich zadania. Wszystkie okręty nadal pełniły funkcję jednostek szkolnych. *Izumo* i *Iwate* były przydzielone do szkoły morskiej w Etajima, a *Yakumo* do bazy morskiej w Kure. Pierwsze 2 okręty zatonęły na redzie Kure pod amerykańskimi bombami

Iwate zatopiony na redzie Kure 24 lipca 1945 roku przez amerykańskie lotnictwo, fotografia powojenna.

Fot. U.S. Navy





Izumo na redzie Kure przewrócony na burtę po nalocie 28 lipca 1945 roku, fotografia powojenna.

Fot. U.S. Navy

odpowiednio 28 i 24 lipca, przy czym *Izumo* przewrócił się na lewą burtę. Jedynie *Yakumo* przetrwał masowe bombardowania i po kapitulacji Japonii do lipca 1946 r. był wykorzystywany jako jednostka reparacyjna, przywożąca dawnych żołnierzy armii *Mikado*. Jednostkę skreślono ze spisu 15 czerwca 1946 r. i wkrótce rozebrano na złom w stoczni w Maizuru. Równocześnie, w latach 1946-1947 oddano na złom i 5 pozostałych zatopionych na płycznach krążowników.

Ocena projektu

Japońskie krążowniki pancerne *Programu 1895-1896* można z całym przekonaniem nazwać znaczącym etapem w morskiej historii. O ile przed nimi okręty tej klasy we wszystkich flotach były w pierwszym rzędzie oceanicznymi rajderami – „niszczycielami żegluga”, to japoński *Asama* i jego następcy, przeznaczone były przede wszystkim do prowadzenia w ramach eskadry walki z głównymi siłami nieprzyjaciela. Wspólnie stanowiły szybkie skrzydło sił głównych, co pozwala uważać je za pierwowzór nowej klasy okrętów – krążowników liniowych. Rzeczywiście, ich bezpośredni następcy w japońskiej flocie (*Tsukuba*, *Kurama*) i powojenny rosyjski *Riurik* oraz słynny *Invincible* Fishera były w sensie doktrynalnym kontynuacją *Asamy*.

Fakt, że takie okręty jako pierwsze pojawiły się we flocie Kraju Wschodzącego Słońca jest w pełni uzasadniony. W odróżnieniu od „rozmytych” doktryn morskich

czołowych państw europejskich (w pierwszym rządzie Rosji) kierownictwo *Teikoku Kaigun* miało bardzo dobre rozeznanie, co do charakteru przeszłej wojny. Znany był zarówno przeciwnik jak i teatr działań wojennych. Oceaniczne rajdery nie były potrzebne japońskim admirałom, za to szybkie jednostki uderzeniowe były bardzo przydatne. Takie okręty, uwzględniając doświadczenie walk z chińską flotą pod Jalu, mogły stanowić manewrowy oddział w składzie sił głównych, a także jednostki do zwalczania rosyjskich krążowników pancernych, słowem swego rodzaju „niszczyciele niszczycieli żegluga”.

Wszystko to razem określiło koncepcje nowych japońskich okrętów. Duży zasięg – najważniejszy taktyczny atrybut ówczesnych krążowników, nie był im potrzebny. W związku z tym *Asama* był nie tyle krążownikiem, ile już bardziej szybkim pancernikiem z lżejszą artylerią głównego kalibru i trochę mniejszą grubością pancerza. Przy czym ostatnie 4 japońskie krążowniki *Programu 1895-1895* dzięki wprowadzeniu ochrony kadłuba i artylerii z pancernej stali Kruppa, były praktycznie porównywalne z pancernikami. Pas z płyt o grubości 178 mm, hartowanych metodą Kruppa pod względem wytrzymałości praktycznie nie ustępował 229 mm pancerzowi ze stali Harveya *Shikishima*, *Asahi* i *Hatsuse*. Wypada wspomnieć, że grubość głównego pasa ze stali Kruppa rosyjskich pancerników typu *Borodino* wynosiła 194 mm, a u angielskich typu *Canopus* i *Duncan* – jedynie 152 mm. Łączna masa opan-

cerzenia japońskich krążowników zespołu Kamimury wahała się między 26,5% a 28,0% normalnej wyporności, co pozostawało na poziomie najlepszych pancerników tego okresu (*Mikasa* – 28,5%, *Borodino* – 26,3%, *Retwizan* – 25,9% czy *Cesariewicz* – 25,7%).

Co do artylerii, to w latach 90-tych XIX wieku wśród admirałów i teoretyków dział wojennych na morzu nadal panowało mniemanie, że główną rolę w morskim starciu odgrywać będą szybkostrzelne działa średniego kalibru. Ciężkie działa kal. 305 mm z uwagi na ich małą mobilność i niską szybkostrzelność sprowadzano do poziomu artylerii pomocniczej. W związku z tym uzbrojenie *Asamy* różniące się od *Shikishimy* jedynie zmniejszeniem kalibru z 305 mm do 203 mm, uważano za wystarczająco silne i nie ustępujące standardowi pancerników.

Wyraziście sformułowana idea nowego okrętu w warunkach szybkiego rozwoju techniki morskiej wymagała jej szybkiego i pełnego wprowadzenia w życie. I w tym przypadku Japończycy postąpili absolutnie słusznie, stawiając na przodujący europejski przemysł stoczniowy. Wszystkie 6 krążowników powstało bardzo szybko, 5 z nich przeszło do służby w latach 1899-1900, a ostatni – *Iwate* w marcu 1901. Najlepsza z całej serii okazała się para *Izumo* i *Iwate*, a najmniej udany – *Azuma*. Jednak nawet ten ostatni, nie bacząc na wszystkie narzekania odnośnie projektu i jakości budowy, w momencie wejścia do służby był silniejszy od najlepszego krążownika pancernego innych flot świata!

Tu należy zrobić drobną dygresję. Rzecz w tym, że idea dużego krążownika – pancernika z wieżową artylerią głównego kalibru została wprowadzona w życie w Rosji niemal jednocześnie z budową *Asamy* (a zaplanowana wcześniej). Chodzi o okręty typu *Piereswiet*, które też można uznać za poprzedników krążowników liniowych. Trudno jednak powiedzieć czy opinia ta jest uzasadniona. *Piereswiet* i jej jednostki siostrzane projektowano jako rozwinięcie krążowników *Riurik* – *Gromoboj* i zgodnie z koncepcją były oceanicznymi rajderami o dużej autonomii. Działo główne kalibru 254 mm to jedyna przewaga nad *Asamą*. Pod względem innych parametrów rosyjskie jednostki, mimo znacznie większej wyporności, bezdyskusyjnie przegrywały z „Japończykami”: były gorzej opancerzone (waga pancerza Harveya – 23% wyporności), miały słabszą artylerię (11 x 152 mm, w tym 1 działo okazało się praktycznie bezużyteczne) i najważniejsze, niską prędkość, równą prędkości pancerników admirała Tōgō. Tym samym nie sposób traktować je jako analogi japońskich krążowników pancernych.

Jeśli już mówimy o analogach, to we flocie rosyjskiej do tej roli mógł pretendować warunkowo jedynie *Bajan* – jedyny nowoczesny krążownik pancerny eskadry stacjonującej w Port Arturze, który pod względem parametrów czysto bojowych (uzbrojenie,

opancerzenie) posiadał przewagę nad typowymi krążownikami. *Bajan* powstał jednak jako „opancerzony zwiadowca działający z eskadrą” i walczyć jeden na jeden z dowolnym krążownikiem zespołu Kamimury, a tym bardziej pancernikiem jednak nie mógł.

Ustępował przeciwnikowi pod względem składu uzbrojenia (2 x 203 mm i 8 x 152 mm) jak i opancerzenia (waga pancerza – 19% normalnej wyporności).

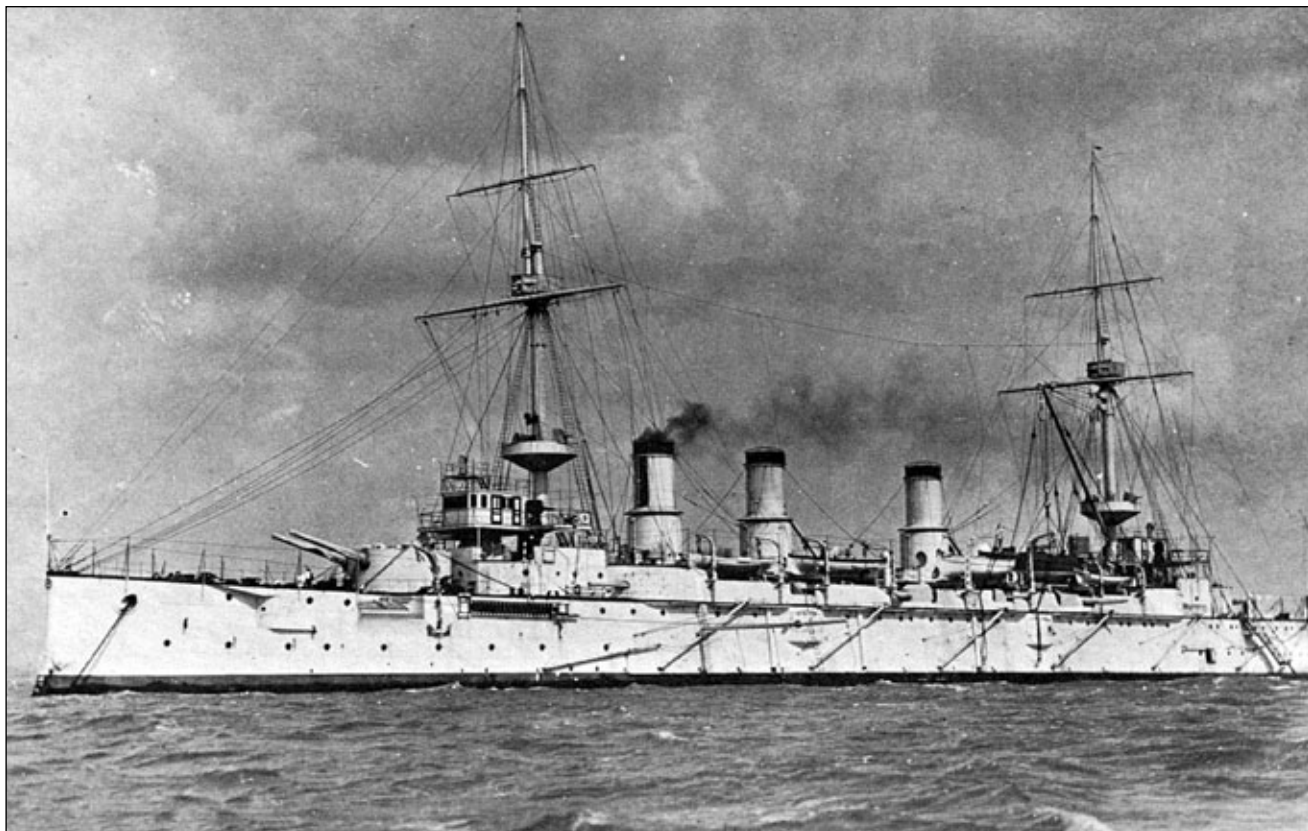
Doświadczenie wojny rosyjsko-japońskiej wykazało, że nadzieje pokładane przez Japończyków w swoich krążownikach pancernych, w pełni się potwierdziły. Zespół Kamimury działał aktywnie przez cały okres wojny i odegrał ważną rolę w bitwie pod Cuszimą. Oczywiście, niektóre przedwojenne prognozy się nie potwierdziły. Zwiększenie dystansu, na jakim prowadzono bój zwiększyło znaczenie ciężkiej artylerii, w związku z czym działa głównego kalibru 203 mm krążowników okazały się mało efektywne. Japończycy zrobili jednak następny krok w kierunku stworzenia krążownika liniowego, przystępując już w roku 1905 do budowy *Tsukuby*, który stanowił powiększoną wersję *Izumo* z 4 działami artylerii głównej kal. 305 mm zamiast dotychczasowej 203 mm. Tak czy owak, koncepcja dwóch samodzielnych uderzeniowych zespołów o równej liczbie okrętów liniowych i krążowników liniowych, założona w *Pro-*

gramie 1895-1896, stała się dla japońskiej floty podstawą na następne dziesięciolecie, i to mimo pojawienia się zasadniczo nowych okrętów liniowych – dreadnotów. Ambitny program „8-8”, przewidujący budowę w latach 1920-tych 8 super potężnych okrętów liniowych i takiej samej liczby krążowników liniowych, także sformułowano na podstawie działań *Teikoku Kaigun* w latach 1904-1905.

Do podobnych wniosków doszła także Rosja, która jeszcze przed I wojną światową zrezygnowała z taktyki długich kolumn (torowego) na rzecz niewielkich mobilnych zespołów okrętów uderzeniowych, przy czym główną rolę odgrywały w nich krążowniki liniowe. Później japońska koncepcja wojny morskiej, przepracowana przez następne pokolenia specjalistów, doprowadziła do powstania słynnych amerykańskich *Task Forces* – operacyjnych zespołów, które miały decydujący wpływ na przebieg wojny na Pacyfiku w latach 1941-1945. Tym samym, mówiąc o japońskich krążownikach pancernych *Programu* 1895-1896, mamy do czynienia z niezmiernie rzadkim przypadkiem, gdy stworzenie okrętów wywarła nie tylko ogromny wpływ na samo budownictwo okrętowe, ale i na ogólną koncepcję prowadzenia wojny na morzu. ●

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

Fot. „Ships of the World”





O potrzebie wyodrębnienia w nomenklaturze okrętowej klasy „hydroplanowca”

Pierwszy w świecie udany lot samolotem miał miejsce 17 grudnia 1903 roku. Dokonali tego bracia Orville i Wilbur Wright. Siły zbrojne wszystkich ówczesnych mocarstw bardzo szybko zainteresowały się nowym wynalazkiem i już w toku I wojny światowej samoloty były produkowane i używane masowo. Zainteresowanie to nie ominęło również marynarek wojennych. Prędko też zaczęto poważnie rozważać możliwość bazowania samolotów na pokładach okrętów. Ich mały zasięg operacyjny miał dla tego faktu znaczenie podstawowe.

Pierwszą udaną próbę startu samolotu z podwoziem kołowym z platformy umieszczonej na dziobie krążownika *Birmingham*, zapisali na swoje konto Amerykanie. 10 listopada 1910 roku w Zatoce Hampton Roads dokonał tego Eugene Ely, na maszynie typu *Curtiss D*. Ten sam pilot dokonał również pierwszego lądowania 18 stycznia 1911 roku na platformie ustawionej na rufie krążownika *Pennsylvania* w Zatoce San Francisco. Jednak platformy wymagały sporo miejsca i w różnym stopniu osłabiały walory bojowe okrętów. Było też oczywiste, że postęp techniczny spowoduje nie tylko szybki wzrost możliwości samolotu, ale też jego masy, a co za tym idzie długości wymaganego pasa startowego. Dlatego platformy nie mogły stać się czymś więcej niż tylko interesującym eksperymentem, poza tym od

samego początku stało się jasne, że lądowanie w tym trybie może być niezwykle trudnym i ryzykownym manewrem, zarówno dla samolotu, jak i dla okrętu. Problem ten rozwiązali Brytyjczycy konstruując lotniskowiec, jednak stało się to dopiero pod koniec I wojny światowej.

Tymczasem uwaga flot skupiła się na wodnosamolotach, które miały tę niewątpliwą zaletę, że do startu nie potrzebowały żadnych platform. Jednak w dalszym ciągu utrudniały one operacje bojowe okrętów, ze względu na konieczność zatrzymywania się na czas startu i lądowania hydroplanu. A miało to ogromne znaczenie, nie tylko wobec wzrostu niebezpieczeństwa ze strony okrętów podwodnych, ale też dość krótkiej autonomiczności ówczesnych samolotów. Wyposażenie w hydroplany okrętów artyleryjsko-torpedowych wydawało się wówczas zbyt ryzykowne. Stąd narodziła się idea okrętu-bazy wodnosamolotów – pierwszego wyspecjalizowanego okrętu lotniczego.

Była to jednostka łącząca w sobie cechy okrętu remontowego, zaopatrzeniowca, transportowca, a czasem również jednostki dowodzenia. Okręt-baza wodnosamolotów zapewniał kompletny serwis obsługiwanych hydroplanów. Dostarczał paliwa, amunicji, części zamiennych oraz posiadał odpowiednie warsztaty i specjalistów zdolnych

do naprawy uszkodzeń. Transportował też wodnosamoloty w pobliże akwenu walki. Znajdowały się tam również pomieszczenia sztabowe i infrastruktura łącznościowa umożliwiająca kierowanie operacjami powietrznymi. Jak z powyższego wynika, okręt-baza wodnosamolotów był ewidentnie okrętem pomocniczym. Okres świetności tej klasy okrętów przypada na I wojnę światową, aczkolwiek przetrwała ona okres międzywojenny i z powodzeniem uczestniczyła także w II wojnie światowej.

Zubożoną wersją okrętu-bazy wodnosamolotów był tender wodnosamolotów, który posiadał wszystkie jej cechy z wyłączeniem zdolności do transportu hydroplanów. Ewentualnie posiadane hangar lub pokład lotniczy służyły wyłącznie do serwisowania maszyn.

Pierwszym w historii okrętem-bazą wodnosamolotów był francuski *Foudre*. Wszedł on do służby w 1896 roku jako tender kutrów torpedowych. Postanowiono przebudować go eksperymentalnie na jednostkę wyspecjalizowaną w transporcie i obsłudze wodnosamolotów. Zamierzenie zrealizowano w 1912 roku. W ten sposób Francuzi wtrącili się aktywnie w rywalizację Anglosasów na polu lotnictwa pokładowego i okrętów lotniczych. *Foudre* był zdolny do okrętowania do 4 wodnosamolotów. Wycofano go ze służby już w 1921 roku.

Za przykładem Francji poszły niemal wszystkie mocarstwa, wprowadzając do służby podobne jednostki. Przeważnie dostosowywano do tego celu statki, rzadziej okręty pomocnicze. Potrzeby konstrukcyjne klasy okrętów-baz wodnosamolotów nie były duże i w zasadzie nie bardzo opłacało się budować takie jednostki od stępki. Tym bardziej, że jako okręty pomocnicze nie miały one przebywać w ogniu walki.

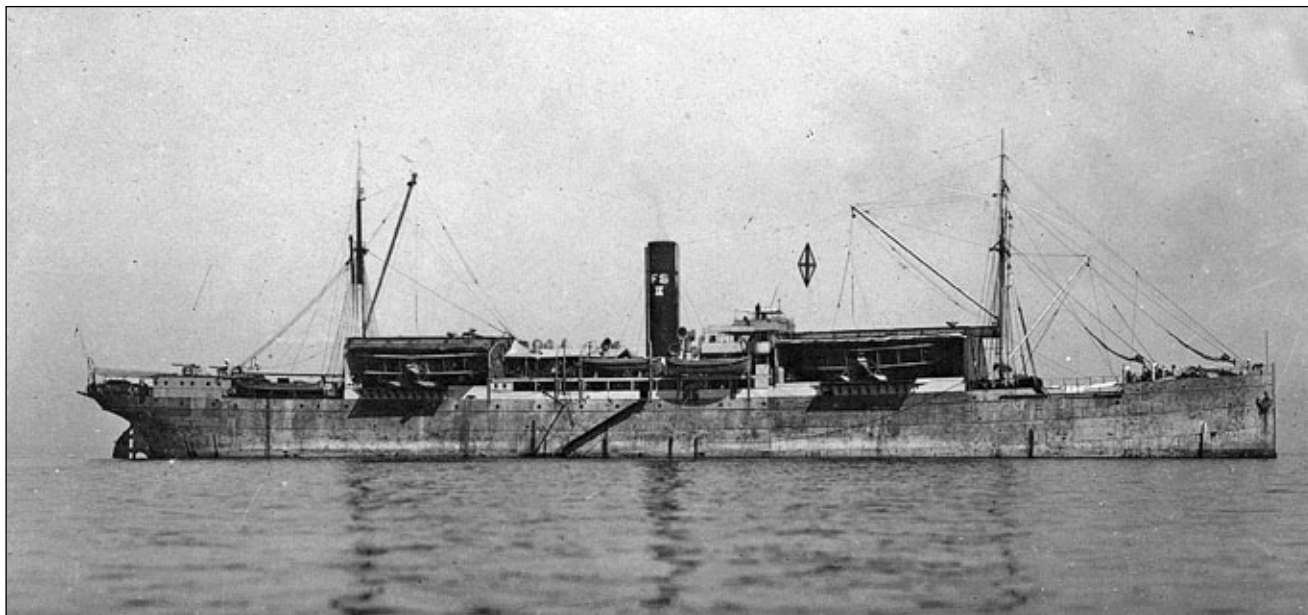
Wodnosamolot ma tę niewątpliwą przewagę nad samolotem z podwoziem kołowym, że może startować i lądować na wodzie. I co więcej, nie trzeba budować dla niego żadnych pasów startowych. Jest to powodem, dla którego wszystkie marynarki wojenne starały się mieć je w swoich składach, odkąd je tylko wymyślono. Współcześnie hydroplany zostały już wyparte z działalności bojowej przez śmigłowce, ale wciąż zdarza się je widzieć w jednostkach pomocniczych. Ich szczytowy rozwój wiąże się

wodzie, zależnie od bieżących potrzeb lub okoliczności.

Już na początku rozwoju lotnictwa morskiego stało się oczywiste, że ze względów czysto aerodynamicznych samoloty pływakowe będą z czasem coraz bardziej odstawać swymi osiągnięciami od samolotów kołowych. Pływaki stawiały bowiem większy opór powietrzu niż nawet stałe podwozie kołowe, były zaś zbyt wielkie, aby można je było chować w skrzydła, czy kadłub. Pojawienie się latających łodzi tylko częściowo zmieniło sytuację, ponieważ możliwość wodowania kadłubem uwarunkowana była albo w miarę dużymi rozmiarami samolotu albo przynajmniej znaczną wysokością maszyny, tak aby śmigła nie uderzały o fale, co mogłoby się stać powodem katastrofy. Kadłub latającej łodzi stawał zatem znaczny opór powietrzu. Dlatego już w latach trzydziestych wodnosamoloty specjalizowały się głównie w działalności nie zwią-

zła infrastruktura lotnicza oraz ograniczony zasięg samolotów, czynił ich posiadanie niezbędnym dla każdej floty, która w tych rejonach miała swoje bazy. Dotyczyło to również dwóch najbardziej zainteresowanych – amerykańskiej i japońskiej. To właśnie te dwie potęgi najdłużej inwestowały w rozwój hydroplanów. Przy czym, o ile *United States Navy* (pol. Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych) zainteresowana była przede wszystkim ich przydatnością w działaniach niebojowych, o tyle *Nihon Kaigun* (pol. Japońska Marynarka Wojenna) była tą, która najdłużej pokładała nadzieje w ich wykorzystaniu bojowym, i to nawet myśliwskim!

Konstrukcja pasów startowych nie wszędzie była możliwa. Wielkość wielu wysp lub ukształtowanie ich terenu często wykluczało możliwość budowy na nich lotnisk. Co nie mniej ważne, inwestycja taka była dość kosztowna, a jej efekt był na sta-



Niemiecki okręt-baza wodnosamolotów *Santa Elena* – I wojna światowa była tą, w której ta klasa jednostek uczestniczyła po raz pierwszy w największych bojach.
Fot. zbiory Reinhard Kramer

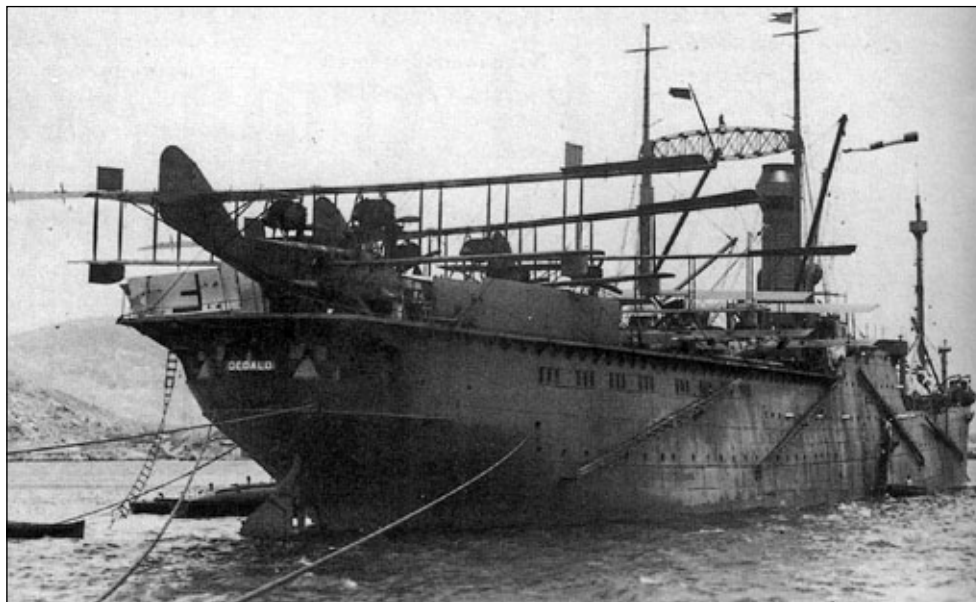
z pewnością z okresem obejmującym lata 1914-1945.

Do grupy wodnosamolotów zalicza się samoloty z podwoziem pływakowym, latające łodzie oraz latające amfibie. Przy czym, pierwszymi wodnosamolotami były samoloty pływakowe. Dopiero z czasem nauczono się konstruować latające łodzie, które osiadały na wodzie swym kadłubem, a pływaki pełniły jedynie rolę stabilizatora skrzydeł, uniemożliwiając przewrócenie się maszyny na powierzchni wody. W latach trzydziestych pojawiły się latające amfibie, które były w zasadzie latającymi łodziami, tyle że zaopatrzonymi w chowane podwozie kołowe, dzięki czemu samoloty te mogły lądować zarówno na lądzie, jak i na

zanej bezpośrednio z walką: rozpoznanie, obserwacja, łączność, transport, itd. Budowano trochę hydroplanów bombowych, czy torpedowych, ale myśliwskich było już bardzo niewiele, gdyż nie sposób było uzyskać porównywalnych osiągnięć z samolotami z podwoziem kołowym. Pomimo tych wad, wodnosamoloty wciąż zachowywały swoją jedyną, lecz bardzo istotną przewagę nad maszynami lądowymi, nie potrzebowały lotnisk!

Obszar, gdzie było to szczególnie istotne stanowił Ocean Spokojny. Specyfika Azji Południowo-Wschodniej, a nade wszystkim Oceanii, długo uniemożliwiała rezygnację z usług hydroplanów. Wielkie przeszerzenie wodne, przy niedużych lądowych,

le przytwardzony do jednego miejsca. Poza tym, nawet budowa lotniska polowego była długotrwała, choć wahała się od kilku do kilkudziesięciu dni, zależnie od warunków terenowych i przede wszystkim wyposażenia mechanicznego ekip budowlanych. Wznoszenie zaś stałej bazy lotniczej trwało miesiące, a nawet lata. To były główne przesłanki wykluczające pozbycie się hydroplanów z lotnictwa morskiego do końca II wojny światowej. Wodnosamolot był znacznie elastyczniejszy. Jego bieżące funkcjonowanie nie wymagało kosztownej lądowej infrastruktury. Kotwicowiska można było organizować szybko i niewielkim nakładem. A w razie konieczności, hydroplany mogły operować nawet z otwartego



Okręt-baza wodnosamolotów *Dedalo* – jedyna hiszpańska jednostka tej klasy. Ciekawostką jest, że mógł obsługiwać także sterowce, zdecydowanie niecodzienną broń na pokładach okrętów.
Fot. „Defensa Rivista”

morza i bez stałej bazy, oczywiście niezbyt długo, ze względów czysto logistycznych. Paliwo bowiem można było dostarczyć niemal wszystkim, ale poważniejszych napraw mógł dokonać jedynie odpowiednio wyposażony i wykwalifikowany serwis.

Eksploracja okrętów-baz wodnosamolotów nasuwała pokusę przekształcenia tej jednostki w okręt bojowy, na kształt lotniskowców, czy późniejszych śmigłowcowców. Jednak istniały spore bariery dla takiej ewolucji. Wodnosamolot startował z wody, zatem należało najpierw zatrzymać przenoszącą go jednostkę i spuścić maszynę na jej powierzchnię. Odwrotna procedura dotyczyła zakończenia operacji lotniczych. Co więcej, obie operacje były niezwykle wrażliwe na warunki pogodowe, zwłaszcza siła wiatru i wysokość fal były tu kwestią dużej wagi. Przy braku wiatru zdarzało się, że wodnosamolot nie był w stanie oderwać się od powierzchni wody. Z kolei, wzburzone morze groziło maszynie wywrotką. Choć zatem pogoda ma po dziś dzień ogromne znaczenie dla lotnictwa, o czym przypominają nam od czasu do czasu różne katastrofy, dla eksploatacji wodnosamolotów ma znaczenie szczególnie.

Aby hydroplan stał się istotnie bronią okrętu macierzystego musiano rozwiązać przynajmniej problem startu, tak aby mógł

się on odbywać w ruchu i w większym stopniu uniezależnić się od kaprysów pogody. Dopiero taka jednostka pływająca mogła rzeczywiście uczestniczyć w bezpośredniej walce, towarzysząc innym okrętom bojowym, bez częstego i długotrwałego przystawania. Narażało ono bowiem nie tylko nosiciela wodnosamolotów na łatwe dopadnięcie przez wrogie samoloty i okręty, ale również cały zespół, spowalniając jego poruszanie. Rozwiązaniem tego problemu była instalacja katapult, które pozwalały wyrzucić wodnosamolot w powietrze, bez zatrzymywania okrętu. Odtąd było ono konieczne tylko przy wodowaniu. Tak właśnie z jednostki pomocniczej, wyłonił się okręt bo-

montowano wyposażenie lotnicze na pancernikach i krążownikach, lecz nie czyni to z nich hydroplanowców, gdyż ich głównym przeznaczeniem była walka artyleryjska, a wodnosamoloty pełniły jedynie funkcje pomocnicze. Owszem zdarzały się konstrukcje hybrydowe, jak pancerniki lotnicze *Ise* i *Hyūga*, czy krążowniki lotnicze *Mogami* i *Gotland*. Jednak je również zalicza się do okrętów artyleryjskich.

Pierwszym hydroplanowcem był prawdopodobnie włoski okręt *Giuseppe Miraglia*, przebudowany ze statku i wprowadzony do służby 1 listopada 1927 roku. Miał na wyposażeniu 2 katapulty i mógł przewozić do 20 wodnosamolotów. We flo-

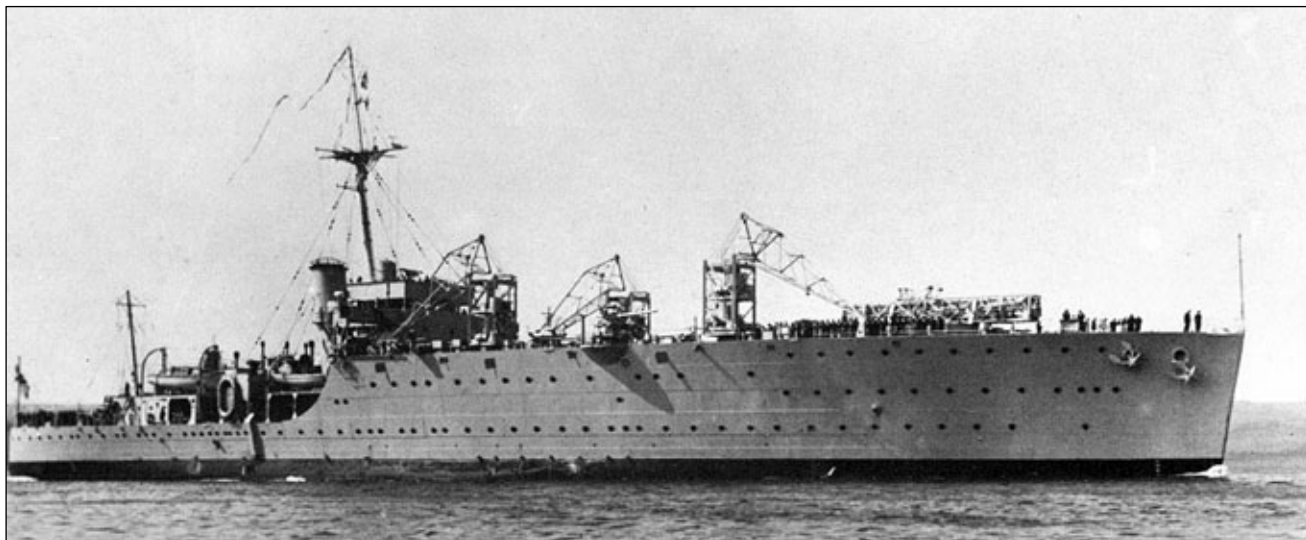
jowy, który proponuję nazwać – hydroplanowcem, na podobieństwo późniejszych śmigłowcowców.

Dodajmy, że w latach trzydziestych udało się częściowo rozwiązać również problem lądowania. Opracowano bowiem metody podnoszenia wodnosamolotów z wody przez okręt znajdujący się w ruchu. Przędowały w tym względzie Francja i Japonia. Jednak metody te miały swoje ograniczenia, bowiem prędkość okrętu musiała i tak być dość niewielka, co tylko nieznacznie poprawiało poziom bezpieczeństwa.

Oczywiście sam fakt posiadania katapult nie decydował o klasie okrętu, ale jego główne przeznaczenie. Od lat 20-tych niemal powszechnie

Pierwszy hydroplanowiec świata – *Giuseppe Miraglia* – w 1935 r. Ciekawy włoski wkład w historię konstrukcji okrętowych.
Fot. „Storia Militare”





Australijski hydroplanowiec *Albatros* – pierwszy okręt tej klasy zbudowany od stępki. Urodą stanowczo nie grzeszył.

Fot. „Warship International”

cie włoskiej klasę tą określano jako okręt wsparcia samolotów (wł. *nave appoggio aerei*). Natomiast pierwszą taką jednostką skonstruowaną od stępki był australijski *Albatross*, zdolny do transportu 12 wodnosamolotów i dysponujący 1 katapultą. Natomiast nie powinno się do tej grupy zaliczać brytyjskiego okrętu *Slinger*, który był jednostką eksperymentalną, wprowadzoną do służby w 1917 roku i wycofaną już w 1919 roku. Został on co prawda wyposażony w katapultę, ale nie miał przeznaczenia bojowego i nie posiadał zdolności do serwisowania wodnosamolotu w warunkach bojowych.

Ograniczone możliwości przyjmowania wodnosamolotów na pokład podczas ruchu były głównym powodem niewielkiego zainteresowania tą kategorią okrętów bojowych, która miała charakter dość niszowy. W zasadzie jedynym krajem, który w nią bardziej inwestował była Japonia. Nawet w Stanach Zjednoczonych preferowano budowę klasycznych okrętów-baz wodnosamolotów, bez katapult na pokładzie, nie widząc przyszłości dla bojowego wykorzystania takich jednostek. Francja miała swojego ekstrawaganckiego *Commandant Teste*, wyposażonego w 4 katapulty i zdolnego do okrętowania aż 26 wodnosamolotów. Pod tym ostatnim względem był bodaj rekordzistą świata, przynajmniej w klasie hydroplanowców. Francuzi określali początkowo tego rodzaju jednostkę jako transportowiec lotniczy (fr. *transport d'aviation*), a następnie nazwą nosiciel hydroplanów (fr. *porte-hydravions*). Jeśli idzie o Rosjan i Niemców to budowali oni w zasadzie jedynie okręty-bazy wodnosamolotów, a apogeum ich zainteresowania tą klasą przypada na I wojnę światową. Rosyjska nomenklatura okrętowa nie zdołała wypracować jednej nazwy dla tej klasy jednostek, choć najczęściej mówiono o trans-

portowcu wodnosamolotów (ros. *gidro-awiatransporta*). Niemcy w ogóle oficjalnie nie o odróżniali tych okrętów od lotniskowców, określając je wspólnie jako nosiciel samolotów (niem. *Flugzeugträger*) lub okręt matka samolotów (niem. *Flugzeugmutter-schiff*). Hiszpanie, dysponujący okrętem-bazą wodnosamolotów *Dedalo*, określali go jako przenośna baza dla lotnictwa (hisz. *estación transportable de aviación*). A dodajmy, że prócz wodnosamolotów, ten ostatni mógł obsługiwać również sterowce.

Dla Japończyków hydroplanowce miały stanowić silne wzmocnienie ich zespołów okrętów artyleryjsko-torpedowych, wspierając je rozpoznaniem, obserwacją, prowadząc operacje bojowe, poprzez przeprowadzanie ataków bombowych na wrogie okręty, także w osłonie przeciwpodwodnej, a nawet przeciwlotniczej. Ta ostatnia byłaby możliwa dzięki dość wyjątkowemu projektowi, jak na standardy przełomu lat trzydziestych i czterdziestych, konstruowania wodnosamolotów myśliwskich. Mowa przede wszystkim o A6M2-N – pływakowej wersji słynnego *Zero*, ale interesujące aspiracje myśliwskie wykazywał nawet obserwacyjny F1M.

Japońskie hydroplanowce nie były konstruowane z myślą o współpracy z lotniskowcami, lecz w sprzyjających warunkach byłaby ona możliwa. Pozyskiwano je głównie z przebudowy statków, jednak konstruowano również takie od podstaw. Japończycy dysponowali z pewnością największą flotą hydroplanowców w dziejach świata – 16 jednostek, oni też mieli najwięcej takich budowanych od stępki – 4 jednostki: *Chitose*, *Chiyoda*, *Mizuho* i *Nisshin*. Ety grupy lotniczych tych ostatnich sięgały do 24 wodnosamolotów, a prędkość do 29 węzłów, co już samo w sobie wskazywało na ich bojowy charakter. Japończycy klasyfi-

kowali je jako okręty-matki wodnosamolotów (jap. *suijōki bōkan*).

Klasyfikacja nie służy literackiemu pięknu, czy estetyce językowej, lecz przede wszystkim porządkowaniu faktów. W tym celu grupuje się je w oparciu jakieś wspólne kryterium – jedną lub więcej cech wspólnych, odróżniających je jednoznacznie od innych. Klasyfikacja pozwala nam nie zgubić się w niezliczonym gąszczu faktów. Pozwala też na dokonywanie miarodajnych porównań między ich większymi grupami. Bez niej nie byłibyśmy w stanie opisać złożonej rzeczywistości jaka nas otacza. Nie wystarczy nam jednak oficjalna klasyfikacja okrętów obowiązująca w danej flocie, bowiem nie pozwala nam ona na sensowne porównania z flotami tych państw, które zastosowały inne kryteria. Musimy operować klasyfikacją uniwersalną, która pozwala usystematyzować jednostki pływające na całym świecie, w tym samym okresie.

W polskiej literaturze marynistycznej i historiografii, w stosunku do interesujących nas jednostek stosuje się jak dotychczas sześć nazw:

- 1) okręt-baza wodnosamolotów,
- 2) okręt-baza lotnictwa morskiego,
- 3) transportowiec wodnosamolotów,
- 4) tender wodnosamolotów,
- 5) nosiciel wodnosamolotów,
- 6) awiomatka.

Wszystkie jednak mają swoje wady. Ale przede wszystkim, istnieje potrzeba dokonania pogłębionej klasyfikacji w ramach okrętów obsługujących wodnosamoloty. Bowiem z jednej strony istniały jednostki, z których pokładów wodnosamoloty wykonywały operacje bojowe, a z drugiej takie, które stanowiły jedynie mobilną bazę dla wodnosamolotów, zasadniczo operujących z wody, nie z okrętu. Nazwę hydroplanowiec proponowałbym wyłącznie dla tych

pierwszych. Natomiast okręty-bazy dla tych drugich. Tender to jednostka jedynie zaopatrująca i serwisująca wodnosamoloty, nie przeznaczona do ich transportu.

Hydroplanowiec należy zaliczyć do okrętów bojowych, podczas gdy reszta to jedynie okręty pomocnicze, działające na podobnej zasadzie jak tender okrętów podwodnych, tender kutrów torpedowych itd. Jako taki wchodzi do zbioru bojowych okrętów lotniczych, razem z lotniskowcem. Bowiem jego przeznaczeniem jest zwalczanie przeciwnika za pośrednictwem pokładowych wodnosamolotów. Zewnętrzną cechą konstrukcyjną hydroplanowca jest obecność na pokładzie co najmniej jednej katapulty, brak takowej oznacza, że jednostka nie jest okrętem bojowym.

Okręt-baza, jak sama nazwa wskazuje, ma stanowić bazę dla operujących z jego pokładu okrętów lub samolotów. Powinien zatem oferować swym podopiecznym w przybliżeniu to co port wojenny. Jest to okręt pomocniczy stanowiący mobilną bazę, przeznaczony do transportu w rejon walk okrętów konkretnej klasy albo wodnosamolotów, ich serwisowania i zaopatrywania. W praktyce transport może dotyczyć jedynie jednostek małych, jak miniaturowe okręty podwodne. Nie powinno się używać terminu okręt-baza do jednostek, które nie dysponują zdolnością do takiego transportu. W istocie kutry torpedowe, czy normalne okręty podwodne, korzystają z usług tendera, gdyż zapewniające im opiekę logistyczną jednostki nie mają zdolności do ich przenoszenia na własnym pokładzie, a już na pewno nie byłyby w stanie przewieźć je w rejon walk i wypuścić w pełnej gotowości bojowej.

Okręt-baza lotnictwa morskiego jest w dużej mierze mylący, bowiem w lotnictwie morskim służą także samoloty z podwoziem kołowym, śmigłowce, a bywało że również sterowce. Wydaje się, że termin ten należy raczej usunąć z nomenklatury okrętowej, tym bardziej że wygodniej jest posługiwać się pojęciem okrętu lotniczego, w tym przypadku raczej pomocniczego okrętu lotniczego.

Tender to okręt pomocniczy przeznaczony do serwisowania okrętów konkretnej klasy albo wodnosamolotów oraz dostarczania im prowiantu, paliwa, amunicji i części zamiennych. Jest to zatem okręt o większym zakresie obowiązków niż zaopatrzeniowiec, lecz niejako w zamian, musi specjalizować się w obsłudze jednej klasy okrętów, np. kutrów torpedowych, trałowców, okrętów podwodnych, względnie tylko wodnosamolotów. Poza zaopatrywaniem tych jednostek, tender musi mieć zdolność do dokonywania ich serwisu, czyli: przeglądów i wymiany najbardziej zużywających się podzespołów oraz pełnej naprawy uszkodzeń lekkich i prowizorycznej uszkodzeń ciężkich. Trzeba zauważyć, że floty anglosaskie dostrzegły zasadniczą różnicę pomiędzy nim, a okrętem-bazą wodnosamolotów, wprowadzając rozróżnienie na *seaplane carrier* (pol. nosiciel wodnosamolotów) i *seaplane tender* (pol. tender wodnosamolotów). Pomimo że, pod pierwszym z tych pojęć kryją się zarówno hydroplanowce, jak i okręty-bazy wodnosamolotów, Anglosasi mieli świadomość różnicy jakościowej między nimi. Nie zaowocowała ona jednak oficjalnym wyodrębnieniem obu klas.

Transportowiec jest słowem wykorzystywanym zasadniczo w nomenklaturze okrę-

tów pomocniczych. I słusznie, bo jego etymologia aż bije w oczy! Proponowałby rezygnację ze stosowania pojęcia transportowiec wodnosamolotów, gdyż w istocie jednostek pływających ograniczających swą funkcję wyłącznie do transportu hydroplanów w zasadzie nie było. Zawsze towarzyszyła im funkcja serwisowania maszyn na pokładzie. A najlepszym terminem obejmującym łącznie funkcje serwisowe i transportowe jest pojęcie okrętu-bazy.

Nosiciel wodnosamolotów pojawia się w literaturze jedynie incydentalnie, bo brzmi w naszym języku dość sztucznie. Jeśli już, to mógłby być przydatny jako wspólne pojęcie dla wszystkich okrętów bojowych i niebojowych, posiadających na swych pokładach wodnosamoloty. Jeszcze gorzej pod tym względem brzmi incydentalnie pojawiający się w naszej literaturze rusycyzm – awiamatka, dla którego stosowania uzasadnienia żadnego nie widzę, choć gwoździ sprawiedliwości przyznać należy, że cieszył się on dużą popularnością w II Rzeczypospolitej.

Wyraźny kłopot z nomenklaturą względem okrętów obsługujących wodnosamoloty, widoczny nawet w klasycznej literaturze marynistycznej i historiografii, stanowi wystarczający powód, aby sprawę wreszcie uporządkować. To jednak, czy przedstawiona w niniejszym artykule propozycja stanie się powszechnie obowiązującą i kiedy tak się stanie, zależy przede wszystkim od historyków i marynistów. Wszystkich, którzy poświęcają się pisanii o dziejach flot i wojen morskich. Mogę mieć jedynie nadzieję, że przedstawiona argumentacja jest wystarczająco mocna i uzasadniona. ●

Japoński hydroplanowiec *Nisshin* – jedna z najbardziej uniwersalnych jednostek II wojny światowej, zależnie od potrzeb mógł także pełnić funkcje: stawiacza min, okrętu-bazy miniaturowych okrętów podwodnych, a nawet szybkiego transportowca. Od razu rzuca się w oczy jego bezsprzecznie bojowa sylwetka.

Fot. zbiory „Ships of the World”





Pływająca bateria artyleryjska *San Giorgio* w Tobruku. Uwagę zwraca pokład pokryty workami z piaskiem.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco

Od Sallum do Syrty.

Flota w Kampanii Północnoafrykańskiej lat 1940-1941

„Działania bojowe na Morzu Śródziemnym były bardziej różnorodne i złożone niż na jakimkolwiek innym teatrze działań wojennych”

Len Dayton historyk brytyjski

Północnoafrykański teatr działań wojennych przed wybuchem konfliktu był terytorium, na którym rozgrywały się działania bojowe Brytyjczycy określali mianem Pustyni Zachodniej (Western Desert). Określenie to narodziło się w czasie I wojny światowej, wówczas Saharę „Pustynię Zachodnią” odróżniano od Synaju – „Pustyni Wschodniej”. Rejon obejmował przybrzeżny pas Libijskiego Płaskowyżu, który w rejonie Sallum dochodził do samego brzegu morza, a na wschód i zachód od tego miasteczka oddalał się na ponad 30 km w głąb kontynentu. Pustynia Zachodnia cechowała się skrajnie niską gęstością zaludnienia.

Najważniejsze punkty osiedleńcze to porty lub miasteczka, nominalnie miasta, które spotkać było można jedynie na wybrzeżu. Między Trypolisem a Aleksandrią ważniejszymi bazami stron, a zarazem większymi skupiskami ludności, znajdującymi się w granicach teatru działań wojennych były (licząc z zachodu na wschód) El Agheila, Bengazi, Derna, El Gazala, Tobruk i Bardia na terytorium libijskim oraz Sidi Barrani i Mersa Matruh na egipskim. Za wyposażone w stopniu dostatecznym porty można było uznać jedynie Tobruk i Bengazi.

Jedną z ważniejszych cech Północnoafrykańskiego TDW była uboga sieć komunikacyjna. Znajdowało się bardzo mało dróg przydatnych z punktu widzenia potrzeb

wojny. Po stronie egipskiej jedyna linia kolejowa prowadziła z Aleksandrii do miasteczka Mersa Matruh, skąd dalej do Sidi Barrani dochodziła dobra szosa. Na terytorium Libii, od Bengazi do Bardii przebiegała szosa nadmorska, a między Bardią a Sidi Barrani znajdowała się jedynie droga gruntowa. Nierozwinięta sieć drogowa utrudniała zaopatrzenie wojsk. *„Pustynia to raj dla dowódcy, ale piekło dla kwatermistrza”* – podsumowywał przyszły feldmarszałek Erwin Rommel.

Główne składy wojujących stron znajdowały się w pobliżu podstawowych portów – Aleksandrii dla Brytyjczyków i Trypolisu dla Włochów, ponieważ praktycznie wszystko trzeba było dostarczać do Afry-

ki Północnej drogą morską. Przy powodzeniu natarcia drogi dowozu ładunków ulegały wydłużeniu i służby zaopatrzenia nie nadążały z zaspokojeniem potrzeb wojsk w zakresie amunicji, paliwa, żywności i wody. W tych warunkach mocno wzrosło znaczenie morskich przewozów przybrzeżnych, a dla korzystania bez przeszkód z nielicznych portów, niezbędne było panowanie na morzu.

Przyłączając się do II wojny światowej, faszystowskie kierownictwo Włoch oczekiwało od swojej armii kolejnego, po podboju Etiopii, afrykańskiego sukcesu. Formalny rachunek sił w Afryce Północnej, zdawał się nie pozostawiać, co do tego żadnych wątpliwości.

Wojskami znajdującymi się w Libii dowodził marsz. Lotnictwa Italo Balbo. Pod jego rozkazami znajdowało się 236 tys. żołnierzy i oficerów, 441 dział, 339 lekkich czołgów i tankietek oraz 7360 samochodów. Wojska lądowe składały się z dwóch armii: 5 Armii gen. Italo Gariboldi, (10 dywizji) stacjonującej w Trypolitanii i przeznaczonej do działań przeciwko wojskom francuskim w Tunisie i Algierii. We Wschodniej Cyrenajce naprzeciw brytyjskich sił znajdujących się w Egipcie znajdowała się rozwinięta 10 Armia gen. Mario Bertiego, składająca się z 5 dywizji. Istniała

także samodzielna grupa „Sahara” gen. Sebastiano Galliny.

Zgrupowanie Regia Aeronautica w Libii – 5 eskadra powietrzna gen. Porro składała się z 38 dywizjonów, posiadających w pierwszej linii 266 samolotów bojowych: 126 bombowców, 52 myśliwce, 45 maszyn dalekiego rozpoznania, 36 maszyn bliskiego rozpoznania i szturmowców oraz 8 maszyn transportowych. Dowództwo lotnicze Morza Egejskiego (gen. Cesare de Vecchi) dysponowało jeszcze 20 bombowcami, 11 myśliwcami i 22 wodnosamolotami.

Dowodzący włoską marynarką wojenną w Libii adm. Bruno Brivonesi dysponował skromnymi siłami. W Tripolisie i Benghazi znajdowały się 4 torpedowce, przeznaczone do eskortowania konwojów, kanonierka i jednostka zaopatrzeniowa *Monte Gargano* (1976 BRT), oficjalnie klasyfikowana jako stawiacz min. W Tobruku bazował 1 Dywizjon Niszczycieli, składający się z 4 przestarzałych okrętów typu *Turbine*, 6 Grupa Okrętów Podwodnych (10 jednostek przybrzeżnych), 3 kanonierki, przebudowane ze zmobilizowanych trawlerów oraz 3 zbiornikowce wody.

Tam też znajdował się stary pancerny krążownik *San Giorgio*, wykorzystywany w charakterze pływającej baterii artyleryjskiej i plot. Poza okrętami, Brivonesi dysponował także 143 samodzielnym dywizjonem rozpoznawczym, składającym się z 6 wodnosamolotów Cant Z.506.

kontradm. Bruno Brivonesi, Trypolis:
11 Dywizjon Torpedowców
Cigno, Castore, Climene, Centauro
Jednostki pomocnicze:
kanonierka *Alula*
stawiacz min *Monte Gargano*
Tobruk:
bateria pływająca *San Giorgio*
1 Dywizjon Niszczycieli
Turbine, Aquilone, Euro, Nembo
6 Grupa Okrętów Podwodnych
61 Dywizjon
Sirene, Argonauta, Fisalia, Naiade, Smeraldo
62 Dywizjon
Diamante, Topazio, Nereide, Galatea, Lafale
Jednostki pomocnicze:
Kanonierki *Palmaiola, De Lutti, Grazioli*
Lante, Giovanni Berta, Valoroso
zbiornikowce wody *Lima Campanella, Polifemo, Ticino*

Głównodowodzący wojsk brytyjskich na Bliskim Wschodzie gen. Archibald Percival Wavell dysponował około 100 tys. żołnierzy (w tym australijskimi, nowozelandzkimi i indyjskimi), rozrzuconymi na ogromnym obszarze. W Egipcie znajdowało się około 36 tys. ludzi, w Palestynie – 27,5 tys., w Ke-

nii – 22 tys., w Sudanie – 9 tys., 1,5 tys. w Brytyjskim Somali oraz 2,5 tys. w Adenie. Instrukcja Wyższej Rady Wojennej Wielkiej Brytanii z dnia 24 lipca 1939 roku nakazywała w pierwszej kolejności obronę Egiptu, wskazując na dwuznaczność sytuacji: niepodległe i neutralne państwo znosi obecność na swoim terytorium wojsk Imperium Brytyjskiego, prowadzących wojnę z Włochami. Należało się przy tym liczyć, że 30 tys. armia Egiptu nie wesprze Wavella, a antybrytyjskie nastroje skomplikują sytuację na tyłach.

Wojskami brytyjskimi w Egipcie dowodził gen. Henry Maitland Wilson. Z jego inicjatywy w czerwcu 1940 r. na granicy libijsko-egipskiej, która stała się linią frontu, sformowane Western Desert Force (pol. – Siły Pustyni Zachodniej), dowodzenie, którymi objął gen. Richard O'Connor. W czasie I wojny światowej walczył on ramie w ramie z Włochami, którzy odznaczyli go Srebrnym Medalem za Dzielność. Pod rozkazami O'Connora znajdowało się 31 tys. żołnierzy, 120 dział i 275 czołgów.

Dowódca RAF na Bliskim Wschodzie marsz. Lotnictwa Arthur M. Longmore dysponował na obszarze Egiptu i Palestyny 96 bombowcami, 75 myśliwcami (wliczając w to dywizjon myśliwski egipskiego lotnictwa), 24 maszynami bliskiego rozpoznania oraz 10 łodziami latającymi – łącznie 205 maszynami bojowymi. Francuzi posiadali Afryce 65 myśliwców i 85 bombowców (te ostatnie przestarzałych typów, stopniowo wymieniane na amerykańskie), a także 13 bombowcami, 26 myśliwcami oraz 56 maszynami innych rodzajów w Syrii.

System obrony plot. był słaby. W szczególności w maju 1940 r. w Egipcie znajdowały się łącznie 4 działa kal. 102 mm i 348 dział kal. 76 mm, a także 4 kal. 40 mm Bofors, przy czym 22 działa znajdowały się w Aleksandrii, głównej bazie Floty Śródziemnomorskiej. Jednak nawet tam, zgodnie z oceną specjalistów, „system obrony plot. był zły na tyle, że główną rolę odegrały w nim działa plot. okrętów liniowych”. Dowódca Floty Śródziemnomorskiej adm. A. B. Cunningham wspominał: „Gdy flota znajdowała się w porcie, gęstość ognia plot. była zadawalająca. Gdy jej brakowało, sprawy przedstawiały się całkiem inaczej.”

Początek działań wojennych

Oficjalnie stan wojny między Włochami a Wielką Brytanią i Francją został ogłoszony o północy 10 czerwca 1940 roku. Już godzinę później siły RAF przeprowadziły ataki na miasta w Cyrenajce i Erytrei.

Na froncie lądowym początkowo było relatywnie spokojnie. Strony nie prowadziły aktywnych działań bojowych. Ocze-

kujący z dnia na dzień włoskiego natarcia, planował zatrzymanie nieprzyjaciela pod Mersa Matruh, nie rezygnując równocześnie z przeprowadzania nękających ataków. Siły Pustyni Zachodniej od pierwszego dnia wojny działały aktywnie, przeprowadzając kilka śmiałych wypadów taktycznych. W nocy 11 czerwca pododdział 7 Dywizji Pancernej (w przyszłości słynne „Szczury Pustyni”) przekroczył granicę i wziął do niewoli 70 włoskich żołnierzy. 14 czerwca brytyjscy pancerniacy zdobyli włoskie nadgraniczne forty Capuzzo i Maddalena, a 2 dni później zorganizowali zasadzkę na szosie prowadzącej do Bardii, w której zniszczyli włoską kolumnę samochodową. Wśród 88 wziętych do niewoli znalazł się d-ca wojsk inżynierskich 10 Armii gen. Lastucci.

Brak zdecydowanych kroków ze strony włoskiej armii i sił powietrznych utwierdziło Brytyjczyków w przekonaniu, że własne działania ofensywne wobec posiadającego przewagę liczebną przeciwnika mogą zakończyć się sukcesem. Ogółem w pogranicznych starciach w ciągu pierwszych 3 miesięcy działań wojennych Włosi stracili około 3500 żołnierzy, z których 700 trafiło do niewoli, podczas, gdy straty brytyjskie wyniosły jedynie nieco więcej niż 150 ludzi. „W toku niewielkich pod względem skali, lecz nader ożywionych działaniach wojennych – pisze w swoich pamiętnikach W. Churchill – nasze jednostki czuły, że przewaga jest po ich stronie i wkrótce stali się oni władcami pustyni”.

Na analogiczną ocenę zasłużyły działania brytyjskiej floty. Do pierwszej akcji przeciwko nieprzyjacielskim wybrzeżom doszło raptem w 2 dni po wypowiedzeniu wojny. We wczesnych godzinach 12 czerwca w rejonie Tobruku pojawiły się krążowniki *GloUCEster* i *Liverpool* wraz z 4 niszczycielami. Około godz. 04:00 natknęły się one w ciemnościach na 4 włoskie kanonierki (uzbrojone trawlerzy), które przeprowadzały kontrolne trałowanie toru wodnego. Kanonierka *Giovanni Berta* ostrzeliwała się z jedyne-go działa kal. 76 mm, jednak została ciężko uszkodzona nawałą ognia z bliskiego dystansu i po godzinie zatонуła. Jej dowódca – bosman Paolucci – został pierwszym marynarzem uhonorowanym najwyższym odznaczeniem bojowym Włoch – Złotym Medalem za Dzielność. Pozostałe 3 kanonierki zdołały skryć się pod osłoną baterii nadbrzeżnych i stojącej n redzie pływającej baterii *San Giorgio*. Przeklasyfikowana ze starego krążownika pancernego, zabytkowa, ale uzbrojona w odstraszające działa kal. 254 mm głównego kalibru, choć strzelała niecelnie, jednak wywarła wpływ na działania napastników.

Odejście brytyjskich krążowników, jak wspominają naoczni świadkowie, „było

równie gwałtowne jak ich pojawienie się”. I to w sytuacji oczywistej przewagi w artylerii! Trudno w tych warunkach właściwie ocenić stan sił. Całkiem możliwe, że Brytyjczycy uznali, że mają do czynienia z torpedowcami zamiast zmobilizowanymi trawlerami, zaś *San Giorgio* za większy i nowocześniejszy okręt, w związku, z czym przezwali akcję, zadawając się zatopieniem jednej małej jednostki.

Niemal równocześnie port zaatakowały bombowce „Blenheim” 113 dywizjonu RAF. Ich załogi zameldowały o trafieniach *San Giorgio*, skutkiem, których jednostka miała jakoby zostać poważnie uszkodzona, na ile jednak mogą być wiarygodne meldunki o rezultatach nocnego nalotu, gdyż włoskie źródła mówią akurat na odwrót. Wykorzystywany w charakterze nieruchomej baterii pływającej *San Giorgio* okazał się „orzechem trudnym do zgryzienia”. Jego poziome opancerzenie wzmocniono ułożonymi na pokładzie workami z piaskiem, a wokół kadłuba rozciągnięto sieci przeciwtorpedowe. W ciągu 7 miesięcy służby w Tobruku, aż do chwili, gdy brytyjskie wojska zdobyły port, jednostka zdołała odeprzeć ogromną liczbę ataków powietrznych, by w końcu zostać wysadzona w powietrze przez własną załogę.

W charakterze kroku odwetowego 1 Dywizjon Niszczycieli pod dowództwem kmdr por. Ruggeri (*Turbine*, *Aquilone* i *Nembo*) 14 czerwca przeprowadziły wypad na Sallum. Podchodząc do nabrzeżnego miasteczka pod osłoną porannej mgły, okręty otwarty ogień, wystrzeliwując w ciągu 16 minut 220 pocisków. Jak należało tego oczekiwać, z powodu słabej widoczności ostrzał okazał się mało efektywny. Większe rezultaty przyniósł drugi rajd, przeprowadzony 26 czerwca.

W międzyczasie działania sojuszników nabrały większego rozmachu. Zachęczone sukcesem krążowników pod Tobrukiem, dowództwo Floty Śródziemnomorskiej wyznaczyło do następnego wypadu silny zespół pod dowództwem wiceadm. Toveya. W jego skład wszedł francuski okręt liniowy *Lorraine*, brytyjskie krążowniki *Orion* (flagowiec), *Neptune*, *Sydney* oraz niszczyciele *Stuart*, *Decoy*, *Dainty* i *Hasty*.

Tym razem celem ataku była Bardia. Zespół wyszedł w morze wieczorem 20 czerwca, a o godz. 05:48 rozpoczął ostrzał, trwający przez 22 minuty. Każdy z okrętów miał wyznaczony własny cel. Francuski okręt liniowy wystrzelił 53 pociski kal. 340 mm, niszcząc latarnię morską i hangar oraz wywołując pożar koszar, zaś działa średniego kalibru (wystrzelono 37 pocisków kal. 138 mm) uciszyły ogień artylerii nadbrzeżnej. Krążowniki i niszczyciele wystrzeliły oko-

ło 400 pocisków sześciocalowych (kal. 152 mm) i 154 kal. 120 mm.

Przeciwnik nie poniósł istotnych strat, a sądząc po relatywnie niewielkim zużyciu amunicji, głównym celem sojuszników było wywarcie moralnej presji na Włochach spowodowanej użyciem artylerii dużego kalibru. Jedyną stratą Brytyjczyków był pokładowy wodnosamolot do korygowania ognia artylerii z *Sydneya*, który został omyłkowo zestrzelony przez „Gladiatory” 33 dywizjonu RAF, zapewniającego osłonę eskadry. O godz. 22:00 Tovey powrócił do Aleksandrii, odpierając po drodze atak 5 włoskich bombowców.

W nocy 22 czerwca eskadra ponownie podniosła kotwicę w celu przeprowadzenia

Oto ironia losu, z reguły „friedly fire” okazuje się najcelniejszy.

Poległego Balbo zastąpił marsz. Rodolfo Graziani – 58 letni weteran kampanii we Wschodniej Afryce i Etiopii, posiadający przezwisko „Zabójcy tubylców” od czasów przeprowadzenia operacji „uspokojenia” arabskich plemion w Libii.

Wyjście Francji z wojny w żadnym stopniu nie wpłynęło na sytuację na przybrzeżnych wodach Cyrenajki. Okręty Cunninghama kontynuowały od czasu do czasu ostrzał nieprzyjacielskich miast. 6 lipca, 3 Eskadra Krążowników (*Capetown*, *Caledon* i 4 niszczyciele) przeprowadziła nową akcję przeciwko Bardii. Ogień otworzyło o świcie z dystansu 45 kabli, brytyjskie okrę-



Stanowisko włoskiego wukaemu Breda kal. 13,2 mm w porcie. Po prawej widoczny przydział wina przysługujący żołnierzom włoskim.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco

analogicznej operacji przeciw Trypolisowi, wkrótce jednak na rozkaz z Londynu akcję odwołano.

Po kilku dniach zginął marsz. Balbo. 28 czerwca Tobruk przeżył kilka nalotów brytyjskich samolotów „Blenheim”. Zgodnie ze świadectwem naocznych świadków, maszyny pojawiały się nad miastem, co kwadrans, nadlatując z zachodu by uśpić uwagę obserwatorów. O tym, co stało się dalej opowiedział marynarz Claudio Marzola, który pełnił służbę w obsłudze dział plot. *San Giulio*: „Zauważyliśmy 2 samoloty nadlatujące tym samym kursem, z którego korzystał przeciwnik. Trudno było określić tym maszyn i otwarliśmy ogień [trzeba zaznaczyć, że w baterii nie było żadnego oficera – przyp. autora]. Rozpocząłem strzelać ze swego automatycznego działka kal. 20 mm «Breda».Byliśmy przekonani, że pierwsza nasza salwa dosięgła celu, lecz dopiero, gdy samolot zostawiając za sobą smugę dymu, skierował się ku ziemi, rozpoznałem sylwetkę S.79. Przeleciał nad naszymi głowami i uderzył w pobliżu, stając we płomieniach”.

ty zatopiły w porcie 2 niewielkie włoskie statki – parowiec *Axum* (249 BRT) i brygantynę *San Antonio* (271 BRT), po czym, mimo ataków nieprzyjacielskiego lotnictwa, bezpiecznie powróciły do bazy.

W rezultacie Bardia stała się ulubionym celem dla angielskiej artylerii pokładowej. 17 sierpnia ta włoska twierdza i przylegające do niej pozycje obronne zostały ostrzelane przez eskadrę okrętów liniowych: *Warspite* (flagowiec d-cy Floty), *Malaya* i *Ramillies* wraz z ciężkim krążownikiem *Kent* i 12 niszczycielami. Włoskie lotnictwo po raz kolejny przeprowadziło bezskuteczne uderzenie przeciwko eskadrze. Przykrycie z powietrza okrętów zapewniały „Sea Gladiatory” działające z brzegowego lotniska. Zestrzeliły one 4 i uszkodziły dalszych 8 z 26 uczestniczących w nalocie maszyn S.79 z 10, 15 i 33 pułku lotniczego. Cały rejon został nakryty przez artylerię okrętową, jednak efekt operacji jako całości był jak zwykle niski. W związku, z czym Cunningham postanowił do czasu aż sytuacja na froncie stanie się bardziej dynamiczna, nie



Brytyjskie samoloty torpedowe „Swordfish” okazały się groźną bronią.

Fot. „Storia Militare”

wykorzystywać dużych nawodnych okrętów do wypadów przeciwko obiektom brzegowym.

Zadanie zostało przerzucone na dopiero, co przybyłą kanonierkę *Ladybird*. Zbudowana w latach I wojny światowej kanonierka była przeznaczona do działań na rzekach i posiadała niewielkie zanurzenie, pozwalające śmiało pokonywać pola minowe i podchodzić niemal bezpośrednio do brzegu. Niestety uszkodzenia powstałe w czasie przejścia okrętu morzem w sztormowej pogodzie, poważnie ograniczyły jego prędkość¹, jednak 2 sześciocalowe działa czyniły z *Ladybirda* środek wsparcia ogniowego wojsk lądowych. Później dołączył do niej bliźniaczka *Aphis*. Oba okręty stworzyły tzw.

Zespół „W”, będący pierwowzorem słynnej w przyszłości Eskadry Przybrzeżnej.

W związku z likwidacją zagrożenia ze strony francuskiego zgrupowania w Tunisie, włoska armia rozpoczęła koncentrację we Wschodniej Cyrenajce, przygotowując się do natarcia na Egipt. Libijskie dowództwo sił morskich zorganizowało regularną komunikację między Trypolisem i Bengazą, aby przerzucić do Cyrenajki oddziały 5 Armii, znajdujące się na granicy Tunisu. Zwiększony wymiar napływającego zaopatrzenia zmusił do wykorzystywania Trypolisu jako głównego punktu rozrządowego, w związku, z czym w Libii przez cały czas znajdowało się kilka niszczycieli i okrętów eskortowych oraz mnóstwo

jednostek pomocniczych. Do dyspozycji konradm. Brivonesiego przekazano 2 Dywizjon Niszczycieli (*Borea, Ostro, Zeffiro*), 1 Dywizjon Torpedowców (*Airone, Alcione, Ariel i Aretusa*).

Dążenie Włochów by dostarczać zaopatrzenie w Trypolis do leżącego bliżej linii frontu Tobruku niewielkimi konwojami i pojedynczymi okrętami wzdłuż afrykańskiego wybrzeża stwarzała Brytyjczykom możliwość do atakowania ich z powietrza. W tym przypadku największą efektywność zaprezentowały dywizjony uderzeniowe lotniskowca *Eagle*. W przerwach między wyjściami w morze eskadry z Aleksandrii morskcy lotnicy operowali z lotniskowych lądowych i przeprowadzali uderzenia na wysunięte punkty bazowania nieprzyjacielskiej floty. 5 lipca samoloty torpedowe „Swordfish” z 813 dywizjonu FAA (kmdr ppor. N. Kennedy), które wystartowały z lotniska Sidi Barrani, zaatakowały włoskie okręty na redzie Tobruku. Ubezpieczenie myśliwskie zapewniała sekcja maszyn „Gladiator” 33 dywizjonu RAF. Torpedy trafiły niszczyciele *Zeffiro* (zatonał) i *Euro* (stracił dziób i wyrzucił się na brzeg, później odholowany do Tarentu na remont).

Poza tym w czasie nalotu zatopiono statki *Manzoni* (3955 BRT), *Sepenitas* (5171 BRT) oraz uszkodzono 15 000 t liniowiec pasażerski *Liguria*.

1. Zgodnie z niektórymi świadectwami, prędkość kanonierki nie przekraczała 7 węzłów.

Wrak niszczyciela *Zeffiro* w tobruckim porcie.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco





Ujęcie zatopionego niszczyciela *Nembo*.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco

W dniu 20 lipca 6 samolotów 824 dywizjonu (kmdr ppor. A.J. Debenham) zaatakowało okręty na kotwiczowisku w zatoce Bomba 38 Mm na zachód od Tobruku. One również odniosły sukces. Zatopiono statek *Sereno* (2333 BRT) oraz od razu 2 niszczyciele – *Nembo* i *Ostro*.

Miesiąc później, w nocy 22 sierpnia, klucz samolotów torpedowych 824 dywizjonu ponownie pojawił się nad zatoką Bomba. Kotwiczowisko znów nie było puste. Znajdowały się w nim jednostka pomocnicza *Monte Gargano*, pod flagą kontradm. Brivonesiego, torpedowiec *Calipso* i okręt podwodny *Iride*. Ten ostatni był przystosowany do przewozu „żywych-torped” i przygotowywał się do akcji dywersyjnej w Aleksandrii. Brytyjskie samoloty obrały za swój główny cel *Iridę* (por. Francesco Brunetti). Samoloty zaatakowały w szyku klina, lecąc na wysokości 60-70 m, a następnie zeszły na 10-15 m. Prowadzący szyk kpt. piechoty morskiej Oliver Patch zrzucił torpedę ze skrajnie krótkiego dystansu, podczas, gdy pozostałe 2 „Swordfish” ostrzelały okręt podwodny z karabinów maszynowych, wybijając obsługę broni plot. Torpeda przebiła prawą burtę *Iride* w części dziobowej. Okręt podwodny szybko zatonął. Na powierzchni pozostało 14 członków załogi znajdujących się na pokładzie i mostku (dalszych 7 uratowano z zatopionej jednostki następnego dnia). Poza tym 2 maszyny „Swordfish” zaatakowały torpedowiec i jednostkę flagową. *Monte Gargano* zatopiła torpeda odpalona w kierunku *Calipso*, która chybiła celu. Tym samym 3 samoloty, nie tylko wyrządziły szkody nieprzyjacielowi, ale także przerwały operację morskich dywersantów.

Następnej nocy Brytyjczycy jeszcze raz odwiedzili zatokę Bomba, oczekując nowych zdobyczy. Rankiem 23 sierpnia z Aleksandrii wyszły niszczyciele *Stuart* (kmdr Waller), *Diamond*, *Juno* i *Ilex*. Dalsze ubezpieczenie zapewniał krążownik

Sydney. Tym razem jednak kotwiczowisko było puste. Niszczyciele ostrzelały kotwiczowisko wodnosamolotów, jednak straty były niewielkie. Tego ranka kanonierka *Ladybird* opuściła Mersa Matruh. Niezauważenie pod osłoną nocy rzeczna jednostka o małym zanurzeniu przeszła wzdłuż wybrzeża i bez trudności pokonała pola minowe chroniące wejście do Bardii, a następnie zbliżyła się do portu. Sytuacja powtórzyła się znów i reda okazała się pusta, wobec czego prowadzono ostrzał portowej infrastruktury i pozycji artyleryjskich. Odpowiedź włoskiej artylerii nadbrzeżnej okazała się nieefektywna. Wraz z nadejściem świtu kanonierka wycofała się w morze pod osłoną zasłony dymnej z niszczyciela. 24 sierpnia wszystkie brytyjskie okręty powróciły bezpiecznie do Aleksandrii.

Powodzenie działań brytyjskich okrętów i samolotów torpedowych zmusiło włoskie dowództwo do maksymalnego ograniczenia wykorzystania postów i kotwiczowisk w zachodniej Cyrenajce, co jeszcze bardziej pogłębiło problemy zaopatrzeniowe wojsk włoskich w tym rejonie i pozbawiło flotę wysuniętych punktów bazowania w trakcie prowadzenia natarcia. Ładunki z Trypolisu trzeba było dostarczać do linii frontu transportem samochodowym, co w żadnym stopniu nie stanowiło alternatywy żeglugi przybrzeżnej. Nadmorska szosa, będąca jedynym naziemnym szlakiem komunikacyjnym, okazała się zatłoczona i ciężarówki musiały tracić na tysięckilometrowej trasie wiele czasu i benzyny.

Bliskość Via Balby w pobliżu wybrzeża prowokowała Brytyjczyków do przeprowadzenia na nią uderzeń z morza. W lipcu 1940 r. taką alternatywę rozpatrywano na najwyższym szczeblu. „*Długa nadbrzeżna droga* – wspominał Winston Churchill – nie wychodziła mi z głowy. Wciąż powracałem do myśli o konieczności przecięcia jej przez wysadzenie z morza znacznych sił....

Urzeczywistnienie tej operacji wraz z zaciętymi walkami mogło by w znacznym stopniu odciągnąć wojska przeciwnika z frontu”.

Znając skłonność brytyjskiego premiera do wojennych awantur, można założyć, że to właśnie on osobiście był inicjatorem tej idei, lecz nie znalazł jednak wsparcia ani wśród wojskowych armii lądowej, ani wśród marynarzy. Formalnym argumentem za rezygnacją z przeprowadzenia podobnej operacji był brak okrętów desantowych do przewozu czołgów.

Jednak w rzeczywistości dowódca na miejscach jasno zdawali sobie sprawę z niemożliwości zebrania „znaczących sił”, a także z problemów związanych ze wsparciem i zaopatrzeniem hipotetycznego desantu.

W końcu nie sposób nie wspomnieć o wkładzie RAF-u w walkę z włoską żeglugą kabotażową. 3 sierpnia maszyny „Blenheim” przeprowadziły pierwszy nalot na Darnę. Zgodnie z brytyjskimi informacjami, uszkodzono 3 statki, przy czym *Lodoletta* (2822 BRT) miał zatonąć w rezultacie trafienia bombami. Także bombowce pretendują do zniszczenia jednego statku w Tobruku 9 sierpnia i kolejnego w Darnie w dniu 22-tego miesiąca, włoskie dane nie pozwalają jednak na potwierdzenie brytyjskich meldunków. 2 września został jednak zatopiony w Darnie niewielki holownik portowy *Alberigo* (17 BRT).

Aktywność włoskiego lotnictwa była znacznie niższa. W szczególności Aleksandria w okresie pierwszych 4 miesięcy wojny była raptem 9 razy celem ataku bombowców. Jedyną jednostką, która padła ofiarą tych ataków była pogłębiarka *Murstone* (767 BRT), zatopiona 15 sierpnia, lecz później wydobyta. Odłamki bomb lotniczych uszkodziły stawiacz sieci *Gladiator*, na którym zginął 1 członek załogi.

Poza główną bazą Floty Śródziemnomorskiej włoskie bombowce przeprowadziły naloty na Hajfę (trzykrotnie w sierpniu i czterokrotnie we wrześniu), która była końcowym punktem rurociągu, zaopatrującego brytyjską armię i flotę w paliwo. 28 sierpnia przeprowadzono pierwszy, na razie bezskuteczny nalot na Kanał Sueski. Szczególną obawę Brytyjczyków wzbudzała teoretyczna możliwość jego zaminowania z powietrza, w związku z czym d-ca rejonu Kanału wiceadm. James Phipps żądał wzmocnienia środków obrony plot. Dla zabezpieczenia rejonu Kanału sformowano 252 Skrzydło Myśliwskie, w którego skład wraz z brytyjskimi włączono również 2 egipskie dywizjony.

Włoskie natarcie na Egipt

Kapitulacja Francji, zgodnie z rachubami Mussoliniego, pozwalała na osiągnięcie, bez

szczególne ryzyko sukcesów w natarciu na Kair, Aleksandrię i Suez. Jednak Graziani, nie cierpiący na manię wielkości, trapiący Mussoliniego, powątpiewał w możliwość zamierzonego przez Duce wtargnięcia do Egiptu. Choć dysponował 2 armiami – 5 i 10, marszałek zażądał dodatkowego czasu na przygotowanie operacji, a także nowych żołnierzy, czołgów, dział i samolotów. Duce zgodził się. Z uwagi na konieczność dostarczenia wojskom przez służby tyłowe całego niezbędnego zaopatrzenia (uzupełnienie zapasów paliwa, amunicji, dostarczenia sprzętu do budowy dróg) można było przesunąć termin natarcia, jednak należało je rozpocząć przed wysadzeniem czołowych oddziałów Wehrmachtu na Wyspach Brytyjskich. W początkach września, gdy rozpoczęła operacji pod kryptonimem „Lew Morski” oczekiwano z dnia na dzień, Mussolini przypomniał marszałkowi, że jego armie przewyższały pod względem liczebności 10-krotnie wojska brytyjskie, równocześnie zagroził, że pozbawi go dowództwa, o ile nie rozpocznie natarcia w ciągu dwóch dni.

13 września wojska Graziani ruszyły na wschód. 10 Armia gen. Berti posuwała się wzdłuż wybrzeża na 60 kilometrowym froncie siłami 5 dywizji, samodzielnej grupy pułkowej oraz 6 batalionów czołgów. Jedna grupa szła wzdłuż brzegu w kierunku Sallum, druga – bardziej na południe,

przez pustynię, za pochyłością oddzielającą Libijski Płaskowyż od pasa przybrzeżnego. Już w pierwszym dniu Włosi zdobyli Sallum. Brytyjskich wojsk nie było w miasteczku, tym nie mniej atak poprzedzało silne, lecz zupełnie niepotrzebne, przygotowanie artyleryjskie. Później, gdy południowa kolumna po przekroczeniu przełęczy Halfaja wyszła na wybrzeże, obie włoskie grupy połączyły się.

Ustępujące znacznie przeciwnikowi pod względem liczebnym brytyjskie siły osłowne odchodziły w walkach. Brytyjska artyleria szeroko korzystała z przedstawionych im celów i nacierający ponosili poważne straty. 16 września awangarda włoskich wojsk osiągnęła Sidi Barrani. Rankiem 17 niszczyciele *Janus* i *Juno* ostrzelały dopiero co zajęte przez Włochów miasto, później *Juno* i kanonierka *Ladybird* – Sallum. Do tej chwili straty Brytyjczyków na lądzie wynosiły 40 zabitych i rannych, a przeciwnika – mniej więcej 5 razy większe, a także około 150 czołgów i samochodów.

Maktila, znajdująca się 25 km na wschód od Sidi Barrani, stała się ostatnim punktem, który zdołały opanować wojska Grazianiego. Utrata dowodzenia oddziałami mobilnymi, działającymi na południowym skrzydle włoskiego zgrupowania, przerwy w zaopatrzeniu, brak transportu zmusiły włoskie dowództwo do przerwania natar-

cia w dniu 18 września. Przedłużając swoje linie komunikacyjne o 60 mil, Włosi zaczęli umacniać się na osiągniętych pozycjach. Tym niemniej, siły brytyjskie kontynuowały wycofywanie się by zatrzymać się dopiero na zachód od przygotowanych pozycji pod Mersa Matruh. W rezultacie między wojującymi stronami powstał pas „ziemi niczyjej” o szerokości 130 km.

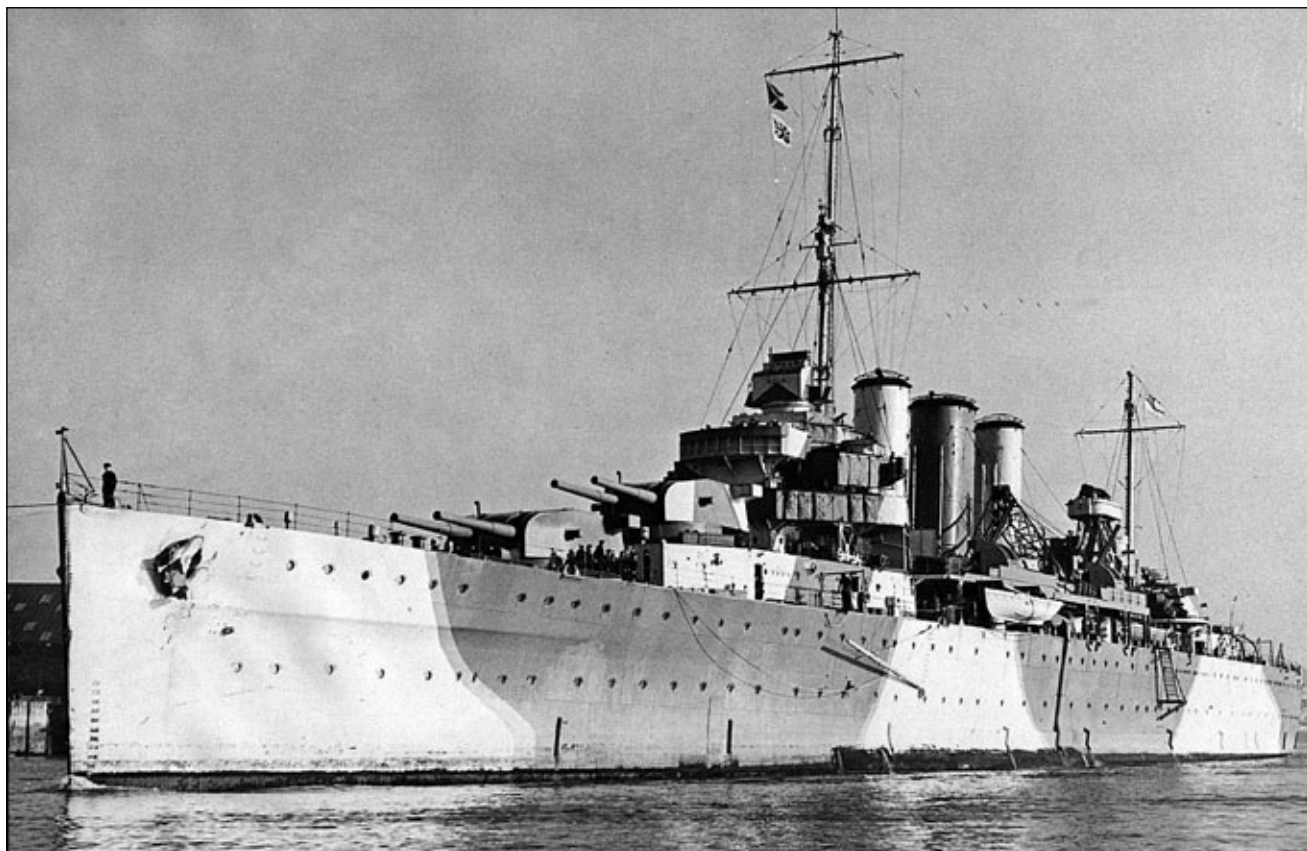
Wraz z nastaniem ciszy na froncie silna artyleria okrętów Floty Śródziemnomorskiej była wykorzystywana na nadmorskim skrzydle na wezwanie armii jedynie incydentalnie. 22 września lotnisko i rejon koncentracji włoskich wojsk w pobliżu Sidi Barrani ostrzelały niszczyciele *Jarvis*, *Janus*, *Juno*, *Mohawk*, 23 kanonierka *Ladybird*, a 25-go ostrzał kontynuowały niszczyciele *Juno*, *Mohawk*, *Hereward* i *Hyperion*.

„Nasze bombardowanie z morza, bez wątpienia miało pewien efekt, od 26 września mogliśmy zaobserwować, że wszystkie koncentracje przeciwnika przeniesiono w głąb kraju, tak, że na wybrzeżu praktycznie nie było, czego atakować” – pisał Cunningham. Tym samym dalsze ostrzały zostały przerwane i do rozpoczęcia grudniowego kontrnatarcia przeprowadzono je tylko raz, gdy 15 października kanonierka *Aphis* ostrzelała pozycje wojsk 15 mil na wschód od Sidi Barrani.

Również działania brytyjskiej floty i lotnictwa przeciwko libijskim portom zesły

Brytyjskie krążownik ciężki *Kent* brał udział w akcjach przeciwko portom włoskim.

Fot. „Ships of the World”





Włoskie samoloty torpedowe S.79 okazały się groźną bronią, o czym przekonał się krążownik *Kent*. Fot. „Storia Militare”.

na drugi plan. Jedyną operację ofensywną przeprowadzono w nocy 17 września. Główną rolę odegrały w niej niedawno przybyłe okręty. Lotniskowiec *Illustrious* (flagowy kontradm. Lyster) i okręt liniowy *Valiant* wraz z krążownikiem *Kent* i 7 niszczycielami, które 15 września wyszły z Aleksandrii. Następnego dnia dołączyły do zespołu krążowniki plot. *Calcutta* i *Coventry*. W nocy samoloty 815 dywizjonu z *Illustrious* zaminowały port Bengazi na głębokich tyłach włoskich wojsk i zaatakowały stojące w nim okręty. Niszczyciel *Borea*, statki *Gloria Stella* (5490 BRT) i *Maria Eugenia* (4702 BRT) zostały zatopione torpedami lotniczymi. Niszczyciel *Aquilone* wszedł na zrzuconą właśnie minę i również zatonął. Wskutek bliskich upadków bomb uszkodzone zostały torpedowce *Cigno* i *Enrico Cosenz*. W rezultacie tej operacji port Bengazi został sparaliżowany na wiele dni, w czasie, których zaopatrzenie włoskiego zgrupowania w Cyrenajce dostarczano samochodami z Trypolisu, oddalonego od linii frontu o prawie 1500 km.

Powracając, krążownik *Kent* i 2 niszczyciele ostrzelały Bardię. Okręt podwodny *Corallo* próbował bezskutecznie wyjść na pozycję do ataku na brytyjskie okręty ciężkie, a zajmujący pozycję pod Tobrukiem *Ruggiero Settimo* – 2 nieprzyjacielskie niszczyciele. Jedynym efektem przeciwdziałania brytyjskiemu wypadowi ze strony Włochów był śmiały atak pary samolotów torpedowych S.79 ze składu 278 eskadry. Zdołały one trafić torpedą w rufę krążownika *Kent*, przez co na długi czas wyłączył go z działań, straty załogi wyniosły 32 ludzi.

W dniach 24-25 października 14 maszyn z 815, 819 i 824 dywizjonów FAA, operując z baz brzegowych, bombardowało Tobruk i minowało jego port. Należy zaznaczyć, że do tego czasu praktycznie nie

istniał system obrony plot. libijskich portów. Dopiero po bezkarnych nalotach na Bengazi i Tobruk, Supermarina zażądała od Naczelnego Dowództwa zorganizowania obrony plot. ważniejszych portów, bowiem za ich ochronę przed atakami z powietrza odpowiadała armia, a precyzyjnie – faszystowska milicja. W tym momencie armia nie mogła jednak wydzielić żadnych środków i ostatecznie rozwiązanie problemu spadło na flotę.

W ciągu 2 następnych miesięcy zarówno na lądzie jak i na przybrzeżnych wodach nie doszło do żadnych wartych wspomnienia wydarzeń. Włosi szykowali się do kontynuowania natarcia, zwozili paliwo, amunicję, żywność i inne zaopatrzenie, zaś gen. O'Connor wypełniając dyrektywę Wavella z 21 września, przygotowywał Siły Pustyni Zachodniej do kontruderzenia.

Brytyjski monitor *Terror* w trakcie ostrzału włoskich pozycji.

Operacja „Compass”

Gen. Wavell zawsze prezentował opinię o niewysokim potencjale bojowym włoskich wojsk i ich taktyce, w związku, z czym przy pierwszej nadarżającej się okazji zamierzał przejść do natarcia. Poza tym sytuacja wokół Egiptu i Libii zmieniała się, lecz nie na korzyść Włochów. W rezultacie ataku na Tarent i ustanowionego tą drogą panowania Royal Navy na Morzu Śródziemnym powstały sprzyjające warunki do przejścia brytyjskiej armii do kontruderzenia w Afryce Północnej. Do Egiptu i Palestyny zaczęły przybywać oddziały brytyjskie, indyjskie, australijskie i nowozelandzkie, co pozwoliło na pełne ukompletowanie choćby tych oddziałów, którym przypadł ciężar prowadzenia podstawowych działań. Poprawiło się techniczne wyposażenie wojsk. W dodatku, z początkiem października Włosi wpłąłali się w wojnę z Grecją, tak, że w tym momencie, starannie przygotowane brytyjskie kontruderzenie miało pełne szanse na powodzenie.

O'Connor postanowił wykorzystać luki między włoskimi umocnionymi obozami, zablokować je od zachodu i północy i wyjść na nadmorską szosę, by przeciąć przeciwnikowi drogę odwrotu i nie dopuścić do podejścia wzmocnienia. Operacja, której nadano kryptonim „Compass” miała trwać raptem 5 dni. Jak uczciwie zauważył to B. Liddel Hart „uderzenie wojsk Wavella planowano prędzej jako rajd niż natarcie z dalekimi celami”.

W tym czasie 10 Armia posiadała w swoim składzie 10 dywizji i samodzielnych pododdziałów, jednak jej szyki były rozproszone, a wojska rozrzucone na ogromnym obszarze niewielkimi izolowanymi garnizonami.

Fot. „Storia Militare”





Pancernik *Malaya* również aktywnie działał przeciwko Włochom. Jednostka na fotografii z 8 kwietnia 1941 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

Ogorzałe, zahartowane, przywykłe do warunków pustyni i w pełni zmotoryzowane oddziały brytyjskie liczyły 31 tys. żołnierzy, 120 dział i 275 czołgów. 6 grudnia Siły Pustyni Zachodniej wykonały skok na ponad 40 mil i cały następny dzień leżały nieruchomo w piaskach pustyni, niezauważone przez włoskie lotnictwo, by 8 grudnia ruszyć naprzód! Już wieczorem sukces natarcia był oczywisty. Włosi tysiącami poddawali się do niewoli, podczas, gdy nacierający stracili 56 zabitych i rannych. D-ca jednego z brytyjskich batalionów zakomunikował do sztabu, że nie jest w stanie przeliczyć jeńców, ale szacuje, że jest ich „około 5 akrów oficerów i 200 akrów podoficerów i szeregowych”. 10 grudnia zdobyto Sidi Barrani.

Gotowość bojowa i morale włoskiej armii spadły poniżej krytycznego poziomu. Niemiecki attaché wojskowy we Włoszech gen. Enno Rintelen przekazał do Berlina: „Libię należy uważać za utraconą”.

W celu współdziałania z nacierającymi wojskami flota sformowała zespół wsparcia Sił Pustyni Zachodniej pod dowództwem kontradm. Rowlingsa, który poniosł swoją flagę na okręcie liniowym *Barham*². Okręty zespołu zostały podzielone na 4 grupy. Do wsparcia wojsk i dostaw zaopatrzenia przeznaczono grupę „A” (monitor *Terror*, kanonierki *Ladybird*, *Aphis* i *Gnat*). Na zespole „B” (australijskie niszczyciele *Vampire*, *Vendetta*, *Voyager* i *Waterhen*) spoczął obowiązek eskorty, patrolowania i bliskiej blokady. W razie potrzeby mogły dołączyć do nich ciężkie okręty zespołu „C” (okręty liniowe

Barham i *Malaya*, krążownik i 7 niszczycieli), zespół „D” (lotniskowiec *Eagle*, 3 krążowniki i 3 niszczyciele) przeznaczony był do udzielania wsparcia lotniczego.

Od pierwszego dnia natarcia okręty zespołu „A” wspierały wojska nacierające na kierunku nadmorskim. Monitor *Terror* i kanonierka *Aphis* ostrzeliwały włoskie pozycje w rejonie Maktila, a kanonierka *Ladybird* ostrzelała Sidi Barrani. Maszyny „Swordfish” lotnictwa floty, operujące z lotnisk brzegowych, korygowały ogień artyleryjski i bombardowały nieprzyjacielskie pozycje.

Sztorm, który nadciągnął 10 grudnia zmusił do przesunięcia w czasie desantu pododdziału komandosów i nie pozwolił okrętom na wspieranie ogniowe wojsk lądowych, jednak przez cały dzień 11 grudnia *Terror* wraz z 2 kanonierkami chodziły wzdłuż wybrzeża w rejonie Sallum, prowadząc ogień na miasto i w kierunku jakiegokolwiek ruchu na szosie. Wystrzelono 220 burzących pocisków kal. 381 mm (15-calowych), 600 kal. 152 mm (6-calowych), a także znaczną liczbę pocisków plot., w tym i „pom-pom” (kal. 40 mm), które stosowano jedynie na najbliższe dystanse.

Do końca 11 grudnia walki przycichły. Pierwszy rzut 10 Armii został zniszczony, a pozostałe wojska odeszły. Brytyjczycy, tracąc 133 zabitych, 378 rannych i 8 zaginionych, wzięli do niewoli 38 300 włoskich żołnierzy i oficerów, zdobyli 73 czołgi i 237 dział.

„Bitwa pod Sidi Barrani, – pisze polski historyk Zbigniew Kwiecień – oznaczała przełom we włosko-brytyjskim działaniach zbroj-

nych w Afryce Północnej. Po niej Włosi już nie tylko nie odnieśli żadnego zwycięstwa na polu walki, ale w ogóle okazali się niezdolni do samodzielnego prowadzenia wojny”.

Do tego momentu zadania postawione operacji „Compass” zostały w pełni zrealizowane, jednak dowodzący trzema rodzajami sił zbrojnych postanowili nie dawać Włochom chwili wytchnienia. Trzeba oddać rację gen. Wavellowi, że prawidłowo ocenił sytuację i zamiast planowanego 5-dniowego natarcia z ograniczonymi celami, rozpoczął swego rodzaju „blitzkrieg” w brytyjskim wykonaniu.

W związku z tymi decyzjami, monitor *Terror* uzupełnił amunicję zużytą przy ostrzale Maktila i Sallum i 14 grudnia rozpoczął systematyczny ostrzał włoskich pozycji pod Bardią, trwającą przez 3 dni. Jednej nocy okręt został bezskutecznie atakowany przez włoski kuter torpedowy, a w kolejną przez samolot torpedowy³.

W nocy 12 grudnia uderzeniowe dywizyjony lotniskowca *Illustrious*, operujące

2. W korespondencji i dokumentach Admiralicji zespół ten zwykle nazywano „Inshore Squadron” (pol. „Dywizjon Przybrzeżny”) i w rezultacie termin ten przeszedł do literatury historycznej, choć oficjalnie stanowisko d-cy Dywizjonu Przybrzeżnego zostało ustanowione 5 stycznia 1941 r.

3. Zgodnie z włoskimi danymi, 16 grudnia 2 samoloty S.79 zaatakowały pod Sallum zespół 2 lekkich krążowników i 3 niszczycieli, uzyskując trafienie krążownika. Są podstawy przypuszczać, że były to maszyny z 278 eskadry, działającej z libijskich lotnisk, a nie wymienione w książce G. Cantoro 34 grupy lotniczej (bazującej na Rodos i przeprowadzającej wówczas ataki w zatoce Suda oraz przeciw celom na Krecie).

z lotnisk brzegowych, zbombardowały port i magazyny w Bardii. Bombowce RAF także uczyniły Bardię ulubionym celem swoich ataków. Między 14 a 19 grudnia przy bombardowaniu twierdzy wykonano 150 samoloto-wylotów. W najpotężniejszym nalocie w nocy 16 grudnia uczestniczyło 36 maszyn. W nalotach brały udział i samoloty „Blenheim” 148 dywizjonu z Malty, które musiały przerwać z powodu złych warunków atmosferycznych swoje podstawowe działania na Adriatyku. W ciągu kilku dni na lotniskach w rejonie Bardii zniszczono co najmniej 44 włoskie samoloty, a 14 grudnia zatopiono w porcie zmobilizowany żaglowo-motorowy szkuner *Arcangelo Gabriele* (27 BRT).

O świcie, 17 grudnia kanonierka *Aphis* przeniknęła na redę Bardii i przez godzinę prowadziła ogień do obiektów brzegowych i w porcie. Przy nabrzeżu zostały zniszczone 3 niewielkie jednostki: parowiec *Galata* (618 BRT), kuter *Giuseppina D.* (431 BRT) i brygantyna *Vincenzino* (190 BRT). Z pokładu znajdujące się dalej w morzu *Terror* zaobserwowano „słupy czarnego dymu, podnoszące się nad urządzeniami portowymi”, świadczące o tym, że marynarze *Aphis* „nie-źle spędzili czas”. Próba powtórzenia śmiałego ataku następnego dnia była uniemożliwiona przez oczekujących w gotowości Włochów. Poruszająca się wzdłuż brzegu kanonierka była dosłownie prześladowana przez ruchomą baterię artylerii i zmuszona do odejścia pod opiekuńcze skrzydła potężnych dział monitora.

W odpowiedzi na prośbę dowództwa wojsk by zorganizować przeciwdziałanie ostrzałowi w morza, Supermarina skierowała na wybrzeże Cyrenajki 3 okręty podwodne. Swoją pierwszą i jedyną sukces osiągnęły one 13 grudnia. Wówczas zgodnie z meldunkiem dowódcy *Neghelli* kpt. Ferracutiego o godz. 20:22 wykrył on na północny-wschód od Sidi Barrani (w punkcie o współrzędnych 32°37'N, 26°44'E) brytyjski krążownik typu *Southampton*. O godz. 20:36 okręt podwodny wystrzelił w kierunku celu 3 torpedy kal. 533 mm i 1 kal. 450 mm. Po 1 minucie i 35 sekundach od pierwszej salwy odnotowano pojedynczą eksplozję między dziobem a mostkiem. W rzeczy samej ofiara padł krążownik plot. *Coven-try*. Zgodnie z wszelkim prawdopodobieństwem okręt został trafiony właśnie torpedą kal. 450 mm, zawierającą ładunek 170 kg materiału wybuchowego, tak, że remont jednostki w niełatwych warunkach Aleksandrii zajął mniej niż 3 miesiące.

Odwet nastąpił już nazajutrz, gdy niszczyciele *Hereward* i *Hyperion* wykryły w rejonie Sallum okręt podwodny *Naiade*, który zatopiły bombami głębinowymi.

Włoskie okręty podwodne działające u wybrzeży Cyrenajki i Egiptu

Okres	Okręty podwodne	Pozycja
13-17.12.40	<i>Naiade, Narvalo, Neghelli</i>	u wybrzeży wschodniej Cyrenajki
18-25.12.40	<i>Malaspina, Settembrini, Smeraldo</i>	u wybrzeży Cyrenajki
31.12.40-07.01.41	<i>Dagabur</i>	u wybrzeży Cyrenajki
01-12.01.41	<i>Tembien, Galatea</i>	rejon Derna
12-20.01.41	<i>Serpente</i>	rejon Derna
21-31.01.41	<i>Dessie, Salpa</i>	rejon Derna
09-18.02.41	<i>Malachite</i>	u wybrzeży Cyrenajki
19.02-06.03.41	<i>Ambra</i>	u wybrzeży Cyrenajki
02-17.03.41	<i>Serpente</i>	u wybrzeży Cyrenajki
02-15.04.41	<i>Aradam, Onice</i>	u wybrzeży Cyrenajki
10-20.04.41	<i>Malachite, Topazo</i>	u wybrzeży Cyrenajki
20-30.04.41	<i>Settembrini, Fisalia, Ondina</i>	u wybrzeży Cyrenajki
20-30.04.41	<i>Nereide, Turchese</i>	rejon Aleksandrii
30.04-12.05.41	<i>Ascianghi</i>	rejon Mersa Matruh

Później patrolowały włoskie okręty podwodne u wybrzeży Cyrenajki w celu zwalczania brytyjskich jednostek wsparcia ogniowego zaczęły mieć charakter regularny, jednak nie przyniosły żadnych rezultatów. Trzeba zauważyć, że stanowiło to zdecydowany kontrast z działaniami niemieckich U-bootów, które pojawiły się na śródziemnomorskim TDW jesienią 1941 r. i od razu uzyskały głośne sukcesy, w tym także u wybrzeży Cyrenajki i Egiptu.

Zdobycie Bardii

W dniu 16 grudnia włoskie dowództwo postanowiło oddać Sallum, wycofać się z jeszcze nie zajętych przez Brytyjczyków pogranicznych fortów i rozpocząć odwrót pozostałych sił w głąb Cyrenajki, by oprzeć obronę na twierdzach. Z rozbitych, lecz nie rozgromionych oddziałów 10 Armii sformowano 23 Korpus, który miał bronić Bardii. W korpusie, którym dowodził znany ze swej wytrwałości gen. Annibale Bergonzoli, znalazło się około 45 tys. żołnierzy i ponad 400 dział, tak że postawione zadanie wydawało się w pełni wykonalne. Umocniony rejon miał długość 17 mil i składał się z ciągłego rowu przeciwczołgowego oraz zapór z drutu kolczastego z betonowymi bunkrami w przerwach między nimi, za którymi biegła druga linia umocnień. Wykorzystując działa zdemonstrowane z włoskich niszczycieli zatopionych w porcie Tobruk, flota utworzyła kilka baterii nadbrzeżnych, wzmacniających obronę Bardii.

Poza tym do 20 grudnia brytyjska 7 dywizja pancerna (słynne „Szczury Pustyni”) obesła Bardię od południa odcinając ją od Tobruku, a 6 dywizja australijska zajęła pozycję na południe i zachód od twierdzy. Pod względem liczebności wojska brytyjskie prawie dwukrotnie ustępowały obrońcom (w szczególności mieli jedynie 120 dział i 23

czołgi „Matilda”), posiadały za to bezcenny atut w postaci silnego wsparcia z morza.

Wkład „Inshore Squadron” w zaopatrzenie nacierających wojsk był nader istotny. Zbiorniki wody pitnej w forcie Capuzzo, zwykle uzupełniane rurociągiem z Bardii, okazały się zasolone i wodę trzeba było dowozić z Mersa Matruh. W dniach 21-23 grudnia *Aphis* i *Ladybird* pomagały przy rozładunku jednostki pomocniczej *Fiona*, która dostarczyła wodę w kanistrach. Dysponujące małym zanurzeniem kanonierki wykonały wiele rejsów między stającym na kotwicy statkiem a brzegiem. Dzień później nadszedł z Aleksandrii zbiornikowiec wody *Myriel*, który dostarczył ponad 3000 t tego drogiego cennego płynu. W tej niecodziennej roli wystąpił także *Terror*, na który również załadowano 200 t wody w kanistrach. Starania floty pomogły uratować sytuację, a do końca miesiąca dociągnięto do Capuzzo rurociąg z wodą z Sallum.

Szybkie okrążenie Bardii postawiło także przed włoskim dowództwem problem z zaopatrzeniem znajdujących się tam wojsk. Zadanie to przerzucono na małe uzbrojone jednostki, które dzięki swej niedostrzegalności, miały pewne szanse przeskoczyć linie dozorowe Brytyjczyków. Dokładna liczba rejsów wykonanych przez te jednostki nie jest znana, jednak w trakcie tych operacji Włosi stracili 3 żaglowo-motorowe szkunery: *Zimgarella* (190 BRT), *Maria Giovanna* (255 BRT) i *Tiberio* (231 BRT), przy czym 2 ostatnie zostały przechwycone w sylwestrową noc przez niszczyciel *Dainty* (kmdr por. M. S. Thomas)⁴.

Między 31 grudnia a 2 stycznia bombowce RAF wykonały ponad 100 samoloto-wylotów nad Bardię, których kulminacją

4. Następnie, już pod brytyjską banderą uczestniczyły w zaopatrywaniu garnizonu Tobruku, przy tym *Maria Giovanna* została utracona 22 listopada 1941 r. w rezultacie wejścia na mieliznę.

był nalot maszyn „Wellington” 70 dywizjonu i „Bombay” 216 dywizjonu w nocy 3 stycznia.

3 stycznia 1941 r. d-ca 6 australijskiej dywizji gen. Mackay wydał rozkaz szturmowi twierdzy. Przez poprzedni dzień *Terror* wraz z kanonierkami intensywnie ostrzeliwał północny sektor obrony. Atak rozpoczął się o godz. 08:00. australijski batalion pod przykryciem silnego ognia artyleryjskiego schwylił i utrzymał niewielki odcinek w zachodniej części obronnego obwodu. Z tyłu posuwali się saperzy, którzy zasypali rów przeciwczołgowy. Natarcie prowadzono siłami dwóch australijskich brygad.

O świcie do Bardii podeszły główne siły Aleksandryjskiej Eskadry: okręty liniowe *Warspite* (pod flagą adm. Cunninghama), *Valiant* i *Barham* pod eskortą 7 niszczyli. Eskadra miała ostrzelać północny sektor obrony i nie pozwolić znajdującym się tam wojskom na uderzenie w tyły nacierających. Od okrętów wymagano wyjątkowej celności, bowiem wokół strefy ostrzału znajdowały się własne siły. Samoloty z *Illustrious* zabezpieczały eskadrę przed atakiem z powietrza i korygowały ogień.

Od 08:10 do 08:55 okręty liniowe skierowały na nieprzyjaciela huragan 15-calowych pocisków (kal. 381 mm), pod czas, gdy działa pomocniczego kalibru gromiły baterie nadbrzeżne. W czasie poprzedniego pobytu na Malcie Cunningham odkrył tam zapas pocisków odłamkowych kal. 381 mm, używanych jeszcze w roku 1915 przeciwko Turkom w Dardanelach, które znów stały się użyteczne. Niestety szrapnele okazały się jednak całkiem do niczego: z powodu długiego przechowywania w magazynach kulki we wnętrzu pocisków przyrdzewiały do siebie i nie rozlatywały się przy wybuchu. Tym niemniej okręty liniowe udzieliły wojskom nieocenionego wsparcia. Adm. Cunningham pisał: „Szczególnie efektywnie wyglądało to z morza – cały brzeg zaciągnęła zasłona dymu i pyłu....Ponieważ zdołano przerwać wszelkie ruchy wrogich wojsk, stało się jasne, że wykonaliśmy nasze zadanie”. Włoskie baterie nadbrzeżne sporadycznie odpowiadały ogniem, jednak nie zdołały uzyskać ani jednego trafienia.

Nieco później pod Bardią pojawił się *Terror* z *Aphis* i *Ladybird*, stając pod skalistym brzegiem otwały one ogień do twierdzy. W toku wymiany ognia *Ladybird* został poważnie uszkodzony ogniem artylerii nadbrzeżnej, co jednak nie przeszkodziło jednostce wziąć udział w ostrzale Tobruku 3 tygodnie później.

W dniu 4 stycznia brytyjskie „Matildy” przy wsparciu piechoty wkroczyły do Bardii, i do rana 5 stycznia wszyscy jej obrońcy złożyli broń. Wzięto do niewoli 38 tys. lu-

dzi, w tym 4 generałów, a także 13 średnich i 117 lekkich czołgów, 462 działa oraz 700 samochodów. Gen. Bergonzoli zdołał wy dostać się z pułapki samolotem. Straty 6 australijskiej dywizji wynosiły 456 ludzi.

W ten sposób, w ciągu miesiąca Siły Pu styny Zachodniej (od 1 stycznia 1941 r. zaczęto je nazywać 13 korpusem) rozbiły 8 włoskich dywizji. Winny pogromu, d-ca 10 Armii gen. Mario Berti został usunięty ze stanowiska i 23 grudnia zastąpiony przez gen Giuseppe Tellera, wcześniej szefa sztabu marsz. Grazianiego⁵.

Upadek Tobruku

Gdy Australijczycy szturmowali Bardię, 7 dywizja pancerna parła dalej na zachód. W dniu 5 stycznia opanowała El-Adem (gdzie znajdowało się największe we Wschodniej Cyrenajce lotnisko), zaś następnego dnia dotarła do morza na zachód od Tobruku, okrążając je półkolem, podczas gdy 7 stycznia australijska brygada stała już u wschodnich umocnień miasta.

Korpus gen. O'Connor był nader zainteresowany zdobyciem Tobruku –portu, będącego ważnym punktem przeładunkowym i dysponującym imponującymi magazynami. Korpus potrzebował bazy, położonej blisko linii frontu, w której można było przechowywać duże zapasy broni, amunicji, paliwa i żywności. Do tej pory ich dostawy prowadzono głównie koleją do Mersa Matruh, a dalej transportem samochodowym. Część ładunków szła morzem, jednak porty Bardii i Sallum posiadały znacznie mniejszą zdolność przeładunkową. Przykładowo, w Sallum w połowie stycznia można było przeładować ogółem 350 t ładunków na dobę, a w końcu miesiąca cyfra ta wzrosła do 500 t na dobę, jednak mimo wszystko pozostawała niedostateczna. Poza tym, przez port ewakuowano każdej doby 3000 włoskich jeńców wojennych.

Tobruk posiadał całkiem rozwinięty system obrony, opierający się na punktach umocnionych, polach minowych i starych fortach Siły broniące twierdzy znajdowały się pod dowództwem gen. Enrico Pitas-Manellego i składały się z dywizji piechoty, 2 batalionów straży granicznej, batalionu obrony wybrzeża i pododdziałów garnizonu. Podstawę siły ognia stanowiła znajdująca się w porcie pływająca bateria *San Giorgio*, 10 dyonów artylerii fortecznej i 3 dywizjony artylerii polowej. Łączna liczba obrońców Tobruku wynosiła około 25 tys. żołnierzy i oficerów, którzy dysponowali 232 działami ciężkiej, średniej i polowej artylerii, 48 działami plot., 24 działami ppanc., 25 średnimi oraz 45 lekkimi czołgami.

Garnizon Tobruku był około dwukrotnie słabszy od Bardii, jednak szeregi nacie-

rających również przerzedziły w widoczny sposób, a wszystkie oddziały cierpiały na dotkliwy brak amunicji. W związku z tym, choć sytuacja przypominała położenie pod Bardią, to o szturmie twierdzy z marszu nie mogło być mowy.

Włoscy marynarze szykowali się do odparcia ataku. Załoga *San Giorgio* pozostawała na stanowiskach bojowych praktycznie przez całą dobę. Działa jednostki wraz z bateriami nadbrzeżnymi okazały się najefektywniejszym środkiem przeciwdziałania Brtyjczykom. Gdy Tobruk miał upaść, załoga postanowiła wyprowadzić okręt z portu, przedkładając zatonięcie w walce nad zniszczenie go na kotwiczowisku. Supermarina wyraziła zgodę, jednak Naczelne Dowództwo postanowiło, że wkład *San Giorgio* w obronę Tobruku jest na tyle duży, że nie należy podejmować przygotowań do wyjścia w morze, aby nie osłabić obrony twierdzy. Wszyscy rozumieli, że wyjście jednostki w morze poderwie morale żołnierzy na brzegu. W związku z tym rozkazano pozostawić *San Giorgio* w Tobruku i wspierać wojska najdłużej jak to tylko możliwe. Następnie załoga miała zatopić okręt.

Przygotowując się do wsparcia armii pod Tobrukiem Flota Śródziemnomorska reorganizowała swoje siły. 5 stycznia kmr H. Hickling został wyznaczony dowódcą „Inshore Squadron” (w dniu 5 lutego zmienił go kmr Albert L. Poland). W skład eskadry weszły monitor *Terror*, kanonierki *Aphis*, *Ladybird* i *Gnat*, stare, eskadrowe trałowce *Bagshot*, *Farenham* i *Huntley*, 4 trawlerzy zop, kilka zmobilizowanych szkunerów i niewielkich motorowców, a także wiele lichtug i pływających magazynów. Mobilny punkt dowodzenia „Inshore Squadron” znajdował się na brzegu, z uwagi na fakt, że w ten sposób wygodniej można było organizować współdziałanie z dowodzącymi siłami lądowymi i powietrznymi.

Datę szturm Tobruku wyznaczono na 21 stycznia. Do tej dany przewidywano zakończyć dowóz wszystkiego, co niezbędne, w pierwszej kolejności – paliwa i amunicji. Główne uderzenie planowano przeprowadzić na wschodzie i południowym-wschodzie pierścienia twierdzy siłami dwóch australijskich brygad piechoty. Szturmujących wspierało 88 dział oraz 34 czołgi. W czasie 2 nocy przed szturm samoloty „Wellington” i „Blenheim” RAF rzuciły na Tobruk ponad 20 t bomb.

5. W chwili rozpoczęcia brytyjskiego natarcia gen. Berti znajdował się na urlopie we Włoszech i do Afryki przybył dopiero 14 grudnia, gdy bitwa o Sidi Barrani była już przegrana. W czasie jego nieobecności zastępował go gen. Italo Gariboldi tym nie mniej jednak, Berti został pozbawiony swego stanowiska, bo zdaniem Grazianiego „nie potrafił natychmiast skorygować pogarszającej się sytuacji”.

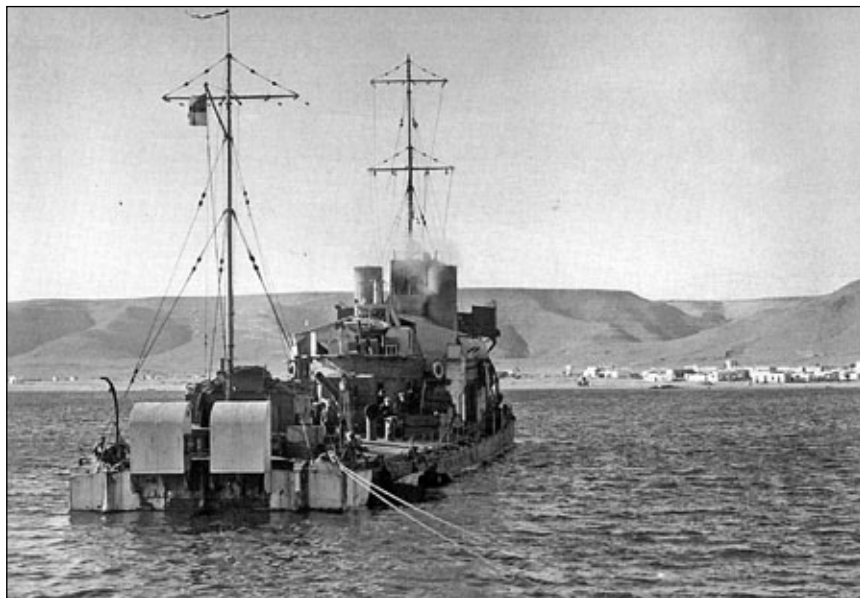
W nocy 21 stycznia atakujący zajęli pozycje wyjściowe. Od północy przez 2 godz. *Terror* z kanonierkami *Aphis* i *Ladybird* i jednym trałowcem prowadził ostrzał wewnętrznego pierścienia obrony. Australijskie niszczyciele *Stuart*, *Voyager* i *Vampire* zajęły pozycję głębiej w morzu z zadaniem przechwycenia *San Giorgio*, gdyby stary okręt próbował przerwać blokadę portu. Między godz. 03:00 a 06:00 „Wellingtony” 37 i 38 dywizjonu stale znajdowały się w powietrzu nad Tobrukiem i wybuch ich bomb zlewały się z hukami artylerii.

Saperzy dobrze wykonali swoje zadanie i o godz. 05:40, jak tylko rozpoczęło się przygotowanie artyleryjskie, australijska piechota ruszyła do ataku. Natarcie rozwijało się szybko, tym bardziej, że pomogło również doświadczenie uzyskane pod Bardią. W ślad za piechotą ruszyły czołgi. W ciągu 2,5 godziny natarcie opanowało 21 punktów oporu i zajęło 10 włoskich baterii. Na lewym skrzydle piechurzy, uzbrojeni jedynie w broni strzelecką, zniszczyli 14 czołgów, a dalszych 8 zdobyli.

Uchwyciony w głębi obronnego pierścienia przyczółek szybko się rozszerzał. Wraz z nastaniem zmroku Australijczycy podeszli do fortu Solaro, obok którego w podziemnych jaskiniach znajdował się sztab obrony Tobruku. Jeden z wziętych do niewoli włoskich oficerów, powiedział, że d-ca obrony także pragnie się poddać, lecz nie zwykłym żołnierzom, lecz któremuś z oficerów. Misję tę poruczono por. J. Copland. W ten sposób do niewoli trafił gen. Pitassi-Manella, jego szef sztabu gen de Leone, a wraz z nimi 1600 żołnierzy i oficerów. Gen. Pitassi-Manella odmówił jednak wydania rozkazu garnizonowi twierdzy o przerwaniu dalszego oporu.

Do wieczora włoska baza morska została okrążona i utraciła łączność z siłami lądowymi. Artyleria polowa po zajęciu krawędzi brzegowej rozpoczęła ostrzał stającego w porcie *San Giorgio*. W nocy cała jej załoga zeszła na brzeg, a na pokładzie pozostał jedynie d-ca okrętu kmdr por Pugliese i kilku specjalistów, którzy przygotowali zniszczenie starego krążownika. 22 stycznia o godz. 05:00 nadszedł koniec *San Giorgio* – wysadzonego w powietrze przez własną załogę. Aby upewnić się, że ładunki wybuchowe zadziałają, oficer i torpedysta poświęcili swe życie. Kmdr por. Pugliese także pozostał na pokładzie, jednak został uratowany, choć odniósł ciężkie obrażenia.

Przez całą noc w porcie rozbrzmiewały wybuchy: obsługa dział plot. wysadzała w powietrze broń, sprzęt i zapasy, które mógłby wykorzystać nieprzyjaciel. Kapitulacja samego miasta i bazy morskiej przypominała jednak farsę. Rankiem 22 stycz-



Brytyjska kanonierka *Aphis* u północnoafrykańskich wybrzeży.

Fot. „Storia Militare”

nia por. E. Henessi wyruszył dwoma samochodami pancernymi do Tobruku by rozpoznać sytuację. Po drodze napotkał włoskiego oficera, który zakomunikował, że polecono mu być przewodnikiem „zwycięzców” do sztabu. Tam Henessi zaprowadzono do pomieszczenia, gdzie kontradm. Massimiliano Vetina wręczył mu swoją szablę. Następnie do miasta wkroczyli australijscy żołnierze, jeden z nich wciągnął na maszt przed sztabem bazy swój kapelusz z szerokim rondem, który stał się symbolem tego, że Tobruk przeszedł w ręce brytyjskiej armii.

Zdobywcy wzięli do niewoli prawie 27 tys. jeńców, 208 dział polowej i średniej artylerii, 87 czołgów, a także 200 różnych samochodów, podczas, gdy własne straty wyniosły nieco ponad 400 ludzi.

Nie bacząc na wszystkie starania Włochów, szkody w samym porcie były nieznaczne, choć kłęby dymu wznoszące się nad wysadzonym *San Giorgio*, wywoływały przynębiające wrażenie. Zniszczeniu uległy magazyny amunicji, dźwig pływający, niektóre nabrzeża. W porcie zatopiono 18 niewielkich jednostek pływających – holowników, żaglowo-motorowych szkunerów, rybackich barkasów, a także uszkodzony w lipcu przez samoloty torpedowe liniowiec pasażerski *Liguria*. Częściowemu zniszczeniu uległa elektrownia, jednak zbiorniki ropy, zapasy węgla dla elektrowni – ponad 4000 t, urządzenia chłodnicze, liczne szkunery i barki pozostały całe.

W magazynach odkryto zapasy konserw, których wystarczyłoby dla garnizonu twierdzy na 2 miesiące okrążenia, jednak szczególną radość dostarczyło 10 tys. ton wody mineralnej „Recoaro” w butelkach. Okręty „Inshore Squadron” szybko przeprowadziły

kontrolne trałowanie i już 24 stycznia port mógł przyjąć pierwsze transporty z Aleksandrii, a w początkach lutego można było w nim przeładowywać do 900 t różnych ładunków na dobę.

W tym czasie O'Connor kontynuował natarcie i, używając słów Liddell Harta „znów uzyskał znacznie więcej, niż można było oczekiwać przy jego niewielkich siłach”. 30 stycznia jego wojska weszły do Derna, 2 lutego Włosi rozpoczęli zawczasu ewakuację Bengazi. Włoska flota zdoła ewakuować cały swój sprzęt i ruchome wyposażenie oraz personel, niszcząc zapasy. Kapitan portu opuścił Bengazi ze swoim ostatnim pododdziałem 6 lutego, gdy Brytyjczycy wkraczali już do miast. 5 lutego czołowe oddziały 7 dywizji pancernej dotarły do Beda Fomm, gdzie rozegrała się największa bitwa pancerna kampanii. Do końca dnia Włosi zostali totalnie rozbici, tracąc jedynie 20 tys. samych jeńców, 216 dział i 120 czołgów, choć walczyli z jedynie 3000 Brytyjczyków. Dowodzący 10 Armia gen Tellera został śmiertelnie ranny w walce i zmarł po kilku dniach, a pechowy obrońca Bardii gen. Bergonzoli dostał się do niewoli. W końcu, 8 lutego O'Connor zdobył El-Ageilę.

W ten sposób, w rezultacie natarcia 13 korpusu, składającego się raptem z dwóch dywizji, w czasie 2 miesięcy przeszedł 800 km, rozbijając dwie włoskie armie (10 dywizji). Wzięto do niewoli ponad 130 tys. żołnierzy i oficerów, zdobyto 180 średnich i ponad 200 lekkich czołgów, 845 dział. Przy tym wojska brytyjskie poniosły rzeczywiste minimalne straty: 475 zabitych, 1373 rannych i 55 zaginionych. O'Connor i jego sztab nie mieli wątpliwości, że byli zdolni zdobyć Trypolis, do którego obrony Włosi byli w stanie wystawić jedynie wzmocnio-

ny pułk artylerii i improwizowany garnizon, składający się z czterech dywizji 5 Armii. Siły te miały bronić ponad 40 kilometrowej linii obrony. Los miasta wydał się przesądzony.

Z punktu widzenia walki o panowanie na śródziemnomorskich szlakach komunikacyjnych, osiągnięty przez Brytyjczyków sukces mógł mieć ogromne znaczenie strategiczne. Panowanie nad portami i lotniskami zachodniej Cyrenajki, Grecji i Malty dawało możliwość kontroli nad środkową częścią Morza Śródziemnego i stwarzało przeciwnikowi bardzo poważne problemy z zabezpieczeniem szlaków zaopatrzeniowych Trypolitanii. „*Wyjście z Cyrenajki wiele kosztowało flotę – konstatuje włoski historyk Marc-Antonio Bragadin. Flota utraciła dobrze wyposażone porty i ogromne zapasy. Szczególnie bolesna była strata Tobruku, ponieważ tę dobrze wyposażoną bazę budowano przez wiele lat.... Te straty spowodowały poważny uszczerbek w ograniczonych zasobach floty. W przyszłości dały one o sobie znać w czasie powtórnego zajęcia Cyrenajki, gdy flota musiała odbudować utracone zapasy uzbrojenia, techniki i żywności, posiadane wcześniej w Afryce.*”

Pogrom armii Grazianiego dawał Brytyjczykom możliwość pełnego usunięcia Włochów z Afryki Północnej. 10 lutego jednak brytyjski rząd podjął decyzję o przerwaniu dalszego natarcia w Libii i przerwaniu większości najlepszych sił z Egiptu do Grecji. 12 lutego Churchill skierował do Wavella obszerny telegram, w którym wyrażał zachwyt z powodu zajęcia Benghazi „3 tygodnie wcześniej, niż oczekiwaliśmy”, jednak nakazał wstrzymanie natarcia. Rezerwy, środki transportu i lotnictwo, które miano skierować do gen. O'Connor, pozostawiono w Egipcie. Generałowi odebrano część pododdziałów, i co ważniejsze prawie całe lotnictwo.

Hitler, ciesząc się z zyskanego czasu, pisał Mussoliniemu o tym, że „w roku 1941 Anglicy zrezygnowali z szansy opanowania całej Libii, odsuwając swoje siły do Grecji, zamiast tego by podbić Trypolis”. Taką opinię podzielał także i OKW. Gen. Walter Warlimont wspominał: „W tym czasie nie mogliśmy zrozumieć, dlaczego Anglicy nie wykorzystali trudności Włochów w Cyrenajce i nie uderzyli na Trypolis. Wówczas nie można by ich było zatrzymać. Pozostawiając w Trypolisie włoskie wojska ogarnięte paniką, w każdej chwili oczekiwało pojawienia się angielskich czołgów”. Przerwa, jaką dało brytyjskie kierownictwo nieprzyjacielowi, pozwoliło mu na przegrupowanie sił i stworzyło możliwość wciągnięcia do gry partnera z „Osi”.

Sukcesy Luftwaffe na wodach przybrzeżnych

Pojawienie się na Śródziemnomorskim TDW niemieckiego lotnictwa w gruntowny sposób zmieniło przebieg wojny zarówno na morzu jak i lądzie. 10 grudnia 1940 r. Hitler podpisał rozkaz o przygotowaniu operacji „Mittlemeer”. Chodziło w nim o przerzucenie X Korpusu Lotniczego pod dowództwem gen. Hansa Ferdinanda Geislera na lotniska Sycylii, z których mógłby uczestniczyć w działaniach bojowych na Śródziemnomorskim TDW. Gwałtownie pogarszające się położenie Włochów w Afryce zmusiło niemieckie kierownictwo do skierowania tam zgrupowania wojsk lądowych. Rozkaz w tej kwestii został podpisany 11 stycznia 1941 r. a równocześnie X Korpus Lotniczy otrzymał zadanie prowadzenia działań bojowych nad Pustynią Zachodnią.

Pierwsze dywizjony przebazowano na libijskie lotniska na przełomie stycznia/lutego 1941 r. Do kierowania ich działaniami stworzono dowództwo lotnicze „Afrika”. Przez krótki czas (od 24 lutego do 31 marca) obowiązki „Fliegerführera Afrika” pełnił szef sztabu X Korpusu Lotniczego ppłk Martin Harlinghausen, którego zastąpił gen. Stefan Frölich.

Wraz z przybyciem Luftwaffe wojna powietrzna na afrykańskim niebie z miejsca nabrała bardziej zawziętego charakteru. Pierwsze straty w wyniku działań niemieckich bombowców na wodach przybrzeżnych Brytyjczycy ponieśli 31 stycznia, gdy między Sidi Barrani i Mersa Matruh Heinkle ze składu II/KG 26 zatopiły stary brytyjski trałowiec *Huntley* i egipski transportowiec *Sollum* (1290 BRT).

Jednym z ważniejszych zadań postawionych przed niemieckim lotnictwem, była walka z brytyjską flotą i przeciwdziałanie morskim transportom, do czego Niemcy, po raz pierwszy na Morzu Śródziemnym, zastosowali lotnicze miny morskie. Pierwsze stawianie takich min miało miejsce w nocy 30 stycznia, gdy grupa bombowców He-111, prowadzona przez d-cę 2./KG 4 por. Köhl zaminowała Kanał Sueski⁶. Zrzucano wówczas 20 magnetycznych min LMA na spadochronach, z których 8 spadło na brzeg.

W następnych dniach na tych minach poderwały się 3 statki: *Dervenhall* (4934 BRT), *Agilos Georgios* (3283 BRT) i *Rani* (8500 BRT) 25 lutego na minach zatonał uzbrojony statek wielorybniczy *Sarna*, a w trzy dni później poderwał się kuter zop MA/SB 3, który w wyniku uszkodzeń wyrzucił się na brzeg i nie został odbudowany.

Z powodu zagrożenia minowe Kanał Sueski był zamknięty dla żeglugi przez pra-

wie cały luty i 2 dekady marca. Stwarzało to zakłócenia w planowej dostawie niezbędnych ładunków. Spóźnił się z przybyciem do Aleksandrii i lotniskowiec *Formidable*, skierowany na Morze Śródziemne w celu zamiany uszkodzonego w styczniu *Illustrious*.

Ogółem w okresie od 29 stycznia do 3 czerwca 1941 r. samoloty X Korpusu Lotniczego wykonały 139 loty bojowe na operacje minowania. Od stycznia do października Kanał Sueski był przez 76 dob zamknięty dla ruchu statków. W ciągu roku brytyjskie trałowce zlikwidowały na jego wodach 28 magnetycznych i 2 akustyczne miny.

Poza Kanałem Sueskim miny z powietrza stawiano w rejonie Tobruku i Bengazi. W nocy 4 lutego Tobruk minowały Heinkle por. Köhl. Zrzucano 14 min LMA. Brytyjczy, do tej pory nie mający do czynienia z minami magnetycznymi na tym TDW, przez pewien czas okazali się nieprzygotowani do walki z nimi i przez 2 następne tygodnie miny zebrali swoje żniwo ofiar.

5 lutego przy wejściu do Tobruku poderwał się statek *Rodi*, któremu jednak poszczęściło się i odniósł jedynie niewielkie uszkodzenia. Po trzech dniach transportowiec *Adinda*, przewożący benzynę lotniczą w beczkach, przy wejściu do portu natknął się od razu na 2 miny. Po utracie sterowności, jednostka wpadła na *Rodiego*. Powstały pożar objął oba statki i został ugaszony z dużym trudem z pomocą holownika *Magnet*. Następną stratę Brytyjczycy ponieśli 11 lutego. Uzbrojony statek wielorybniczy *Southern Row*, prowadzący trałowanie, przełamał się w pół w wyniku eksplozji miny magnetycznej. Z niewielkiej jednostki pod banderą Związku Południowo-Afrykańskiego, uratowano tylko 1 człowieka. W końcu 20 lutego bezpośrednio w porcie od wejścia na minę zatonał uzbrojony trawler *Ouse*.

Intensywne trałowanie, przeprowadzone głównie improwizowanymi trałowcami, przyniosło swoje rezultaty. Przeprowadzona 28 lutego przez eskadrę por. Köhl ponowna operacja minowania Tobruku okazała się mniej efektywna. Dopiero 18 marca na podejściu do Tobruku weszła na minę i zatonała uzbrojona jednostka inspekcyjna *Rosaura* (1552 BRT) jednak zapisać tego na konto niemieckiego lotnictwa całą pewnością nie można.

Tym niemniej jednak wraz z pojawieniem się Luftwaffe skomplikowały się Brytyjczykom problemy z zaopatrywaniem północnoafrykańskiego zgrupowania. Potrzeby armii i RAF wynosiły około 3000 t na dobę, podczas, gdy brak środków trans-

6. Prawdopodobnie w operacji uczestniczyły 7 bombowców He-111 ze składu 2./KG 4 i 9 ze składu II/KG 26

portowych, zła pogoda i zagrożenie minowe, nie pozwalały flocie zabezpieczyć ich w pełnym wymiarze. Największa liczba dostarczanych do Tobruku ładunków wynosiła 1400 t/dobę, podczas, gdy przykładowo, 12 lutego spadało do 500 t, w tym dniu trzeba było zamknąć port Sallum w charakterze bazy zaopatrzenia, wyjątek uczyniono jedynie dla niewielkich szkunerów, dostarczających do 150 t paliwa na dobę. Z powodu braku myśliwców i niedostatecznej liczby dział plot. Brytyjczycy musieli zrezygnować z wykorzystywania Bengazi. Ostatni konwój dotarł tam 18 lutego, jednak niemieckie bombowce faktycznie przerwały rozładunek statków, które na jutro musiały odejść do bardziej bezpiecznego Tobruku pod eskortą krążownika plot. *Coventry*, 2 korwet i 2 uzbrojonych trawlerów.

Istotnym czynnikiem osiągnięcia powodzenia w kampanii afrykańskiej było usunięcie niebezpieczeństwa ostrzału z morza. Niemcy we wspomnianym zakresie uwzględnił negatywne doświadczenia swego sojusznika i zademonstrowali, że minęła pora bezkarnych działań Royal Navy.

Przybyły 17 lutego do Bengazi monitor *Terror* w ciągu kilku dni był celem nieprzerwanych nalotów, które swoje apogeum osiągnęły 22 lutego, gdy w wyniku bliskich upadków bomb kadłub okrętu uległ uszkodzeniu poszycia. D-ca monitora kmdr por. H.J. Haines meldował przez radio dowódcy Floty: „*Z uwagi na brak w chwili obecnej dziennych ochrony myśliwskiej, uważam, że bezpośrednie trafienie okrętu bombą jest jedynie kwestią czasu*”. Tego samego dnia adm. Cunningham odpowiedział: „*Z uwagi na znaczną liczbę nalotów lotniczych, słabą aktywność obrony plot. i już otrzymane uszkodzenia Terror, zdecydowałem wyprawić z Bengazi wszystkie okręty*”.

O zmroku monitor opuścił Bengazi pod eskortą korwety *Salvia* i starego trałowca *Farenham*, które zabezpieczały przed ewentualnym atakiem okrętów podwodnych. Ataki bombowców nurkujących trwały, lecz jedynie *Farenham* został nieznacznie uszkodzony w wyniku bliskich wybuchów bomb. Przy wyjściu z portu w odległości 1 kabla od monitora eksplodowały 2 miny denne, które silnie wstrząsnęły okrętem i spowodowały drobne przecieki. Wieczorem następnego dnia na podejściu do Dorny zespół został przechwycony przez piątkę Ju-88 ze składu II/LG 1, eskortowana przez 3 myśliwce. Do ataku doszło dosłownie w kilka minut po tym, jak odleciał jedynie „Hurricane” osłaniający okręty. Bombowce zaatakowały z prawej półsfery, gdzie mogły strzelać do nich jedynie rufowe działo kal. 102 mm oraz para zdobycznych automatów kal. 20

mm. Te ostatnie zdołały zbić z linii celu większość atakujących, jednak o godz. 18:25 obok monitora wybuchły 3 bomby – 2 z prawej burty i 1 z lewej. Osłabiony kadłub nie wytrzymał, między wieżą artyleryjską a mostkiem powstała szczelina. Pojawił się przechył na prawą burtę. W przedziale kotłowni wybuchło paliwo, przy czym zdołano ugasić zalewając go wodą, po czym ustało dostarczanie pary i energii elektrycznej oraz przestały pracować pompy.

Farenham wziął monitor na hol. Po otrzymaniu alarmującego meldunku o sytuacji na *Terror*, Cunningham rozkazał znajdującym się w Aleksandrii krążownikom *Perth* i *Ajax* i 2 niszczycielom natychmiast podnieść ciśnienie pary i wyruszyć na pomoc, kolejne 2 niszczyciele „Inshore Squadron” wyszły z Tobruku, a o północy główną bazę floty opuścił krążownik plot. *Calcutta*. Niestety mimo wszystkich tych starań, nie zdołano uratować monitora. Do godz. 20:00 załoga, poza obsługą dział plot., przeszła na pokład korwety. *Terror* tonął stopniowo dziobem, woda zaczęła zalewać pokład i około północy dowódca rozkazał pozostawić okręt. Ostatecznie na monitorze otwarto kingstony i odpalono ładunki wybuchowe. 24 lutego około godz. 03:00 *Terror* poszedł na dno 25 Mm na północny zachód od Dorny, przy czym co ważne nie zginął przy tym żaden członek załogi.

Flota Śródziemnomorska utraciła jeden ze swych najcenniejszych okrętów, który uczynił tak wiele współpracując z nacierającą na zachód armią. *Terror* koncentrował na sobie tak znaczne siły nieprzyjacielskiego lotnictwa, że w okresie od 12 do 22 lutego na Tobruk przeprowadzono tylko jeden nalot. Teraz liczba tych ataków niepokojąco rosła. Wieczorem 24 lutego bombowce Ju-88 ze składu II/LG 1 zatopiły w pobliżu Tobruku niszczyciel *Dainty* i ciężko uszkodziły znajdujący się w porcie zbiornikowiec *Tynefield* (co ciekawe – jego dalszy rozładunek przebiegał bez zakłóceń). Te straty były ostatnimi poniesionymi w okresie, poprzedzającym tragiczne dla Brytyjczyków wydarzenia w Cyrenajce.

W ten sposób, skutecznymi działaniami na wodach przybrzeżnych Luftwaffe przygotowała sukces pierwszej ofensywy Rommela, bowiem brytyjskie okręty przez długi czas nie ryzykowały pozostawiania pod bombami w strefie brzegowej.

* * *

Pierwsze miesiące wojny na Śródziemnomorskim TDW stały się swego rodzaju odzwierciedleniem początku II wojny światowej jako całości. O ile na froncie lądowym na Pustyni Zachodniej miał miejsce okres „dziwnej wojny”, to siły morskie z miej-

sca przystąpiły do całkiem aktywnych działań, w tym i na wodach przybrzeżnych, choć współdziałanie w ramach operacji wojskowych na pewne nie należało do pierwszoplanowych zadań flot obu walczących stron.

Od pierwszych dni brytyjska Flota Śródziemnomorska posiadała inicjatywę, której przeciwnik nawet nie próbował przejąć, ograniczając się jedynie do kilku bezmyślnych wypadów. W rezultacie Brytyjczykom łatwo udało się zneutralizować wysunięte włoskie bazy, nie przejmując ich. Jako istotne zaniechanie libijskiego dowództwa Regia Marina można uznać niedostateczne przygotowanie teatru działań: w szczególności, mimo ograniczonej liczby portów na terytorium Cyrenajki, nie znaleziono czasu na zabezpieczenie ich choćby minimalnymi polami minowymi.

Jak pokazało doświadczenie pierwszych miesięcy wojny, efekt zastosowania artylerii okrętowej był zgubny i wywierał znaczący wpływ na przebieg wydarzeń na froncie lądowym. Zastosowanie artylerii okrętowej przeciw celom brzegowym miało swoją specyfikę. W okresie, gdy front był stabilny, ostrzał wybrzeża realizowano w formie gwałtownego wtargnięcia, w którego trakcie obiektami ostrzału były z reguły nadmorskie miasta, w których znajdowały się stacjonarne cele: forty, budynki administracyjne, koszary. W czasie włoskiego natarcia okręty Royal Navy ostrzeliwały szybkie bojowe i wcześniej ustalone rejon koncentracji wojsk przeciwnika. Gdy armia szturmowała twierdze, wspierająca ją flota zajmowała się „uciszaniem” nieprzyjacielskich baterii i uniemożliwianiem przerzutu rezerw z głębi obrony. Do ostrzału celów brzegowych wykorzystywano okręty praktycznie wszystkich podstawowych klas, później zostały sformowane zespoły do systematycznego wsparcia artyleryjskiego.

Charakterystyczną cechą pierwszego roku wojny na Morzu Śródziemnym był brak operacji desantowych. Obie strony nie dysponowały w owym czasie niezbędnymi środkami wysadzenia desantu, a trudności nieuchronnie towarzyszące tego rodzaju operacjom, nie mogły być kompensowane przez taktyczne walory ich przeprowadzenia. Minie jeszcze półtora roku, gdy w rezultacie dużej operacji desantowej „Torch” działania bojowe na wspomnianym TDW wejdą w nową fazę. ●

Autor wyraża wdzięczność J. Granowskiemu za pomoc okazaną przy przygotowaniu tego artykułu.

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański
Korekta Michał Jarczyk**



„Lancastery” nad Sassnitz

Do największego na wyspie Rugia, choć w zasadzie niewielkiego portu rybackiego i promowego w Sassnitz (które dopiero w 1957 roku otrzymało prawa miejskie) od połowy lutego 1945 roku zaczęły zawijać okręty i statki z ludnością cywilną i żołnierzami z państw nadbałtyckich, Prus Wschodnich i Pomorza uchodzących drogą morską przed nacierającą Armią Radziecką. Choć miejscowość i port miały niewielką wartość militarną, to jednak 6 marca 1945 roku stały się celem potężnego nalotu alianckiego.

Ponieważ port w Sassnitz jest płytki i do nabrzeża mogły podejść jednostki o zanurzeniu nieprzekraczającym 6 m, większe okręty i statki musiały zatrzymywać się na redzie, co tylko komplikowało wyokrętowanie przywiezionych ludzi. Dodatkowo przyjmowanie uchodźców przerwano 28 lutego z powodu silnego sztormu i wznowiono je dopiero 4 marca. Wieczorem 6 marca na redzie Sassnitz znajdowały się transportowce uciekinierów (dawne turbinowce pasażerskie) *Hamburg* (22 117 BRT), *Deutschland* (21 046 BRT) i *Der Deutsche* (dawny parowiec pasażerski, 11 453 BRT), niszczyciele Z 28 i Z 39, torpedowiec T 36 i mniejsze jednostki¹. W porcie stały transportowiec rannych *Robert Möhring* (przebudowany parowiec pasażerski i bananowiec, 3344 BRT), transportowiec uciekinierów *Kronprins Olav* (przejęty bez zmiany nazwy duński motorowiec pasażerski, 3226 BRT), okręt-baza kutrów trałowych *MRS 12* (przebudowany motorowy frachtowiec *Nürnberg*, 5635 BRT), parowy frachtowiec *Orestes* (2663 BRT), niezidentyfikowany okręt

podwodny, wrak okrętu zabezpieczenia lotniczego *Hans Rolshoven* i wiele małych jednostek różnych klas². Łącznie w porcie i na redzie Sassnitz było wówczas około 25 jednostek. Uciekinierzy przywiezieni transportowcami stojącymi na redzie byli już wyokrętowani i miejscowość była dosłownie zatłoczona przez ponad 44 000 przywiezionych cywilów i żołnierzy, w tym wielu rannych i chorych, którzy wypełnili wszystkie hotele i inne duże obiekty, a około 5500 uchodźców znajdowało się na stacji kolejowej w 3 przygotowanych pociągach, dla których zabrakło lokomotyw.

W Sassnitz w zasadzie brak było ważnych jednostek wojskowych. W miejscowości znajdowały się 2 szkoły artylerii marynarki, placówka uzbrojenia broni zagrodowych i szpital dla ciężko rannych żołnierzy. Miasto i portu broniły tylko 2 baterie armat przeciwlotniczych 105 mm i 3 baterie działek 20 mm. Jedna z baterii dział 105 mm dysponowała radarem. Do środków obrony należy oczywiście doliczyć uzbrojenie okrętów i statków znajdujących się w porcie i na redzie. Przeciwno nim i tysiącom uchodźców użyto nieproporcjonalnie dużej siły...

Nalot wykonało 191 brytyjskich bombowców Avro „Lancaster” z 5 Grupy Bomber Command RAF prowadzonych przez 7 myśliwców De Havilland „Mosquito”, które przybyły w 2 grupach. Pierwszy atak rozpoczął się o godzinie 22:52, a drugi o godzinie 23:03, zaś cały nalot trwał do godziny 23:35. 150 bombowców atakowało miasto i port, a celem pozostałych 41 maszyn były jednostki na redzie. Ponadto 15 innych „Lancasterów” zrzuciło na redzie miny.

Łącznie zrzuciono około 500 t bomb – naliczono około 220 eksplozji i niewybuchów³.

Skutki nalotu były dla Sassnitz tragiczne. Zostało zniszczonych 195 mieszkań, ciężko uszkodzonych 336 i lżej 400 mieszkań. Na dworcu kolejowym zniszczeniu lub uszkodzeniu uległo około 40 wagonów i przejście mostowe przez tory, a także urządzenia kolejowe w porcie, w którym wschodnie moło otrzymało 10 bezpośrednich trafień, a na molu zachodnim została zniszczona stacja kwarantanny. Na jednym ze stanowisk artylerii przeciwlotniczej wskutek ostrzału śmierć ponieśli 4 żołnierze i 6 kobiet ze służby pomocniczej, ale stanowisko zostało

1. Część publikacji podaje, że na redzie znajdowały się także transportowce uciekinierów (dawne turbinowce pasażerskie) *Potsdam* (17 528 BRT), *Pretoria* (16 662 BRT), *General San Martin* (11 251 BRT) oraz *Pitea* (parowy frachtowiec przebudowany na statek szpitalny, 982 BRT), ale te jednostki opuściły redę Sassnitz 6 marca (*General San Martin* dzień wcześniej), niektóre z nich krótko przed nalotem.

2. Tym nieznanym okrętem podwodnym być może był U 1013, który zatonął 17 marca 1944 roku na akwenu na wschód od Rugii wskutek kolizji z U 286, przy czym zginęło 25 członków załogi, uratowano 26. Jeszcze w 1944 roku wrak został podniesiony, a jego dalszy los jest nieznany. Być może został przeholowany do Sassnitz, które znajduje się na wschodnim wybrzeżu wyspy, a więc blisko rejonu utraty U 1013. Z kolei *Hans Rolshoven* zatonął 2 października 1942 roku na minie na akwenu na południe od Bornholmu, skąd został podniesiony i przeholowany do Sassnitz, gdzie czekał na remont mający odbyć się w Hamburgu.

3. Publikacje podają, że te samoloty zrzuciły w sumie 5091,5 t bomb, z czego na miasto i port 4913 t, a na jednostki na redzie pozostałe 178,5 t bomb, w tym 4,8 t bomb zapalających (oświetlających?) i min lotniczych. O ile masa bomb zrzucanych na redę wydaje się być możliwa, to liczba bomb zrzucanych na miasto i port jest niewiarygodna, gdyż maksymalny udźwieg bombowca „Lancaster” wynosił 6,356 t bomb, zatem w ataku na miasto i port musiałoby uczestniczyć prawie 800 bombowców!

tylko nieznacznie uszkodzone. Hotel na stacji kolejowej został trafiony jedną bombą, która zabiła 10 oficerów. Zginęło około 750-800 uchodźców i żołnierzy oraz 136 mieszkańców Sassnitz.

Sporo ofiar było także na statkach i okrętach. Stojący w porcie transportowiec rannych *Robert Möhring*, mający na pokładzie około 500 rannych żołnierzy (według innej wersji 737 rannych i 22 uchodźców), został trafiony 2 bombami, które wywołały na jednostce pożar. Udało się ewakuować około 150 rannych, ale pozostali praktycznie spalili się żywcem. Statek osiadł na dnie basenu portowego, lecz jego nadbudówki wystawały nad powierzchnię wody, tak że pożar na jednostce trwał do rana. Liczbę ofiar na transportowcu określa się na 353 osoby.

Stojący na redzie portu niszczyciel Z 28 również został trafiony 3 (według innej wersji 2) bombami, które ugodziły we wszystkie 3 kotłownie, co spowodowało przełamanie się okrętu na 2 części i uszkodzenie zbiorników z paliwem. Gorący mazut szybko rozlał się wokół jednostki, ale na szczęście do pożaru nie doszło. Część rufowa zatонуła bardzo szybko, lecz część dziobowa poszła na dno dopiero nazajutrz przed południem. Z powodu małej głębokości morza nadbudówki stojącego na równej ścieżce niszczyciela były widoczne nad lustrem wody, tak że dopiero następnego dnia o godzinie 08:45 opuszczono banderę jednostki. Straty załogi Z 28 było jednak duże – śmierć poniosło 150 marynarzy, większość z nich



Poławiacz torped *Karl*, fotografia z prób odbiorczych.

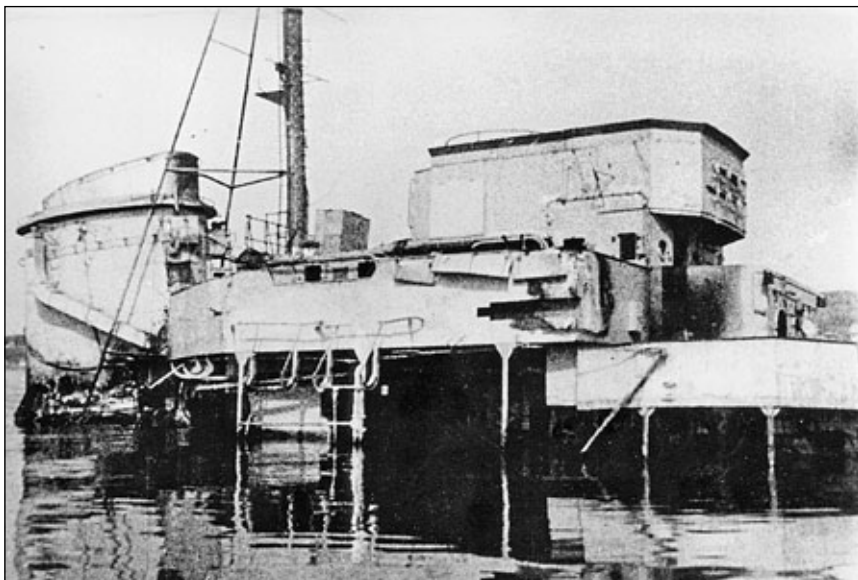
Fot. zbiory Martin Maass

Jednostki zatopione wskutek brytyjskiego nalotu na Sassnitz 6 marca 1945 roku		
	Jednostka	wyporność lub pojemność
1	niszczyciel Z 28	2596 ts
2	okręt zabezpieczenia lotniczego <i>Hans Rolshoven</i>	985 t
3	transportowiec rannych <i>Robert Möhring</i>	3344 BRT
4	lichtuga artyleryjska <i>MAL 37</i>	225 t
5	ścigacz okrętów podwodnych <i>UJ 1119-Julius Pickenpack</i>	ok. 550 BRT
6	statek ratowniczy <i>Jägersberg</i>	225 BRT
7	szkuta <i>Dwarsdorf</i>	100 BRT
8	poławiacz torped <i>Karl</i>	23 t
9	baza nurków <i>Delphin</i>	?
10	motorowy barkas <i>Kuno</i>	?
11	kuter rybacki <i>Sas 60-Möwe</i>	?
12	kuter rybacki (nazwa?)	?
13	kuter rybacki (nazwa?)	?
14	prom nurków (nazwa?)	?

Hans Rolshoven w okresie służby w Norwegii.

Fot. zbiory Martin Maass





zmarła z wyziębienia wskutek przebywania w zimnej wodzie.

W porcie zostały zatopione wrak okrętu zabezpieczenia lotniczego *Hans Rolshoven*, ścigacz okrętów podwodnych *UJ 1119*, lichtuga artyleryjska *MAL 37* (na której zginął jeden członek załogi, a był nim... kucharz) i 9 innych mniejszych jednostek, zatem łącznie 14 okrętów i statków⁴. W wyniku nalotu śmierć poniosło około 1500 osób. Jednak skutek nalotu był odczuwalny także nazajutrz po południu. Stojący na redzie transportowiec uchodźców *Hamburg* wykonywał manewr, aby stanąć na kotwicy bliżej lądu. W trakcie manewru z lewej burt przy dziobie jednostki wybuchły 2 miny, które były zrzucone podczas opisywanego nalotu. Na szczęście wszyscy uchodźcy zostali wcześniej wyokrętowani z *Hamburga*, a statek tonął około godziny, dlatego nie było na nim ofiar. *Hamburg* przewrócił się

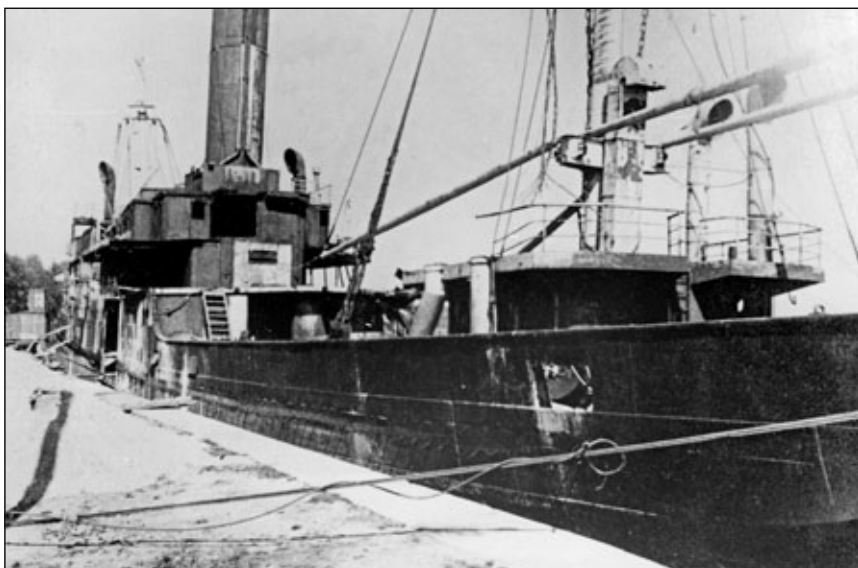
na lewą burtę, ale z powodu małej głębokości morza wynoszącej w tym miejscu 20 m kadłub statku wystawał około 4 m nad lustro wody⁵.

Brytyjczycy podczas nalotu stracili tylko jednego „Lancastera” z 44 Dywizjonu. Bombowiec wpadł do morza przed miejscowością Binz (około 12 km na południe od Sassnitz), a jego siedmiosobowa załoga zginęła. Ciało jednego z lotników odnaleziono i pochowano w miejscowości Svine w... Danii (około 90 km na południowy zachód od Kopenhagi). Niemcy meldowali również o zestrzeleniu dwusilnikowego samolotu, który miał także spaść do morza w odległości około 3 km od brzegu. Tą maszyną musiały być jeden z myśliwców „Mosquito”, ale Brytyjczycy nie potwierdzają tej straty.

Nalot na Sassnitz biorąc pod uwagę jego skutki można właściwie określić jako akt

Robert Möhring po podniesieniu go z dna, lecz przed pracami związanymi z pocięciem go na złom, około roku 1948.

Fot. zbiory Reinhard Kramer



Zbliżenie pomostu niszczyciela Z 28 po zatopieniu.
Fot. zbiory Reinhard Kramer

terroru wobec ludności cywilnej i miejscowości, gdyż właśnie one ucierpiały najbardziej. Poza tym tak duża liczba samolotów użyta do ataku na tę niewielką miejscowość o również niewielkim znaczeniu militarnym daje do zastanowienia, czy port był głównym celem ataku, tym bardziej że większość maszyn bombardowała miasto. Także liczba i wielkość zatopionych okrętów i statków była niewspółmierna do liczby bombowców. Ponadto zniszczenia w porcie okazały się na tyle nieduże, że działał on dalej przyjmując kolejnych uchodźców do czasu zdobycia go przez Rosjan, co nastąpiło dopiero 5 maja. ●

Bibliografia

1. Gröner E., Jung D., Maass M.: *Die deutsche Kriegsschiffe 1815-1945*, t. 1-8. Bonn 1982-1993.
2. Müller W., Kramer R.: *Gesunken und verschollen. Menschen- und Schiffsschicksale Ostsee* 1945. Wyd. II przerobione, Hamburg 1996.
3. Schwadtke K.-H.: *Deutschlands Handelsschiffe 1939-1945*. Oldenburg/Hamburg 1974.
4. bombenangriff.sassnitzer-kogge.eu
5. www.lostbombers.co.uk

4. W publikacjach na ten temat podaje się jeszcze 4 inne jednostki, które miały zatonąć w wyniku opisywanego nalotu: parowy zbiornikowiec *Altengamme* (8866 BRT), statek mieszkalny 1 Flotyli Szkolnej Kutrów Torpedowych *Sofia* (4446 BRT) oraz ścigacz okrętów podwodnych *UJ 1109* i *UJ 1118*. Jednak *Altengamme* został zatopiony dopiero 4 maja 1945 roku przez radzieckie samoloty koło Neu Mukran (na południowy zachód od Sassnitz), a *Sofia* zatonęła 7 marca (zatem nazajutrz po nalocie) koło Świnoujścia na minie. *UJ 1109-St. Georg* został zatopiony 7 albo 8 maja 1945 roku w Rönne na Bornholmie lub został przyznany ZSRR 25 sierpnia 1946 roku w ramach podziału floty niemieckiej – w publikacjach niemieckich występują 2 ścigacze okrętów podwodnych *UJ 1109* o nazwie *St. Georg*. Pierwszy był zwodowany w 1939 roku i miał pojemność 580 BRT, a drugi był zwodowany 5 lat później i był o 60 BRT mniejszy. Z kolei *UJ 1118* był to budowany w Amsterdamie trawler rybacki *Gotland*, który był przewidziany na ścigacz okrętów podwodnych o powyższym oznaczeniu, lecz został on zatopiony w stoczni przez Niemców już 7 września 1944 roku, aby uniknąć zagarnięcia przez zbliżające się wojska alianckie. Jednak nie można wykluczyć obecności (z wyjątkiem *UJ 1118*) obecności tych jednostek w Sassnitz podczas opisywanego nalotu. Można też spotkać informację, że zatopiony *UJ 1119* to przebudowany trawler rybacki *Malangen* – ta jednostka nosiła oznaczenie *UJ 1119* wcześniej, a to oznaczenie przeniesiono na zatopiony w Sassnitz trawler rybacki *Julius Pickepack*, gdyż *Malangen* został zdobyty 13 kwietnia 1940 roku przez Norwegów w porcie Honningsvåg w północnej Norwegii (okręt zawiął do portu, ponieważ jego załoga sądziła, że miasto jest już w niemieckich rękach), po czym przez całą wojnę pływała pod norweską banderą jako patrolowiec *Honningsvåg*. Warto tu dodać, że fundamentalna publikacja Ericha Grönera *Die deutsche Kriegsschiffe 1815-1945* w ogóle nie wspomina o tej jednostce.

5. *Hamburg* w 1950 roku został podniesiony przez Rosjan, naprawiony i przebudowany na statek-bazę wielorybniczą *Jurij Dołgorukij*. Pod banderą ZSRR służył do 1977 roku, gdy pocięto go na złom. Wraki Z 28, *Roberta Möhringa* i *Hansa Rolshovena* również podniesiono i pocięto na złom. Stępka niszczyciela ma do dzisiaj leżeć na dnie morza na redzie Sassnitz.



część II

Brytyjskie niszczyciele typu „Battle”

Służba

Jak już wspomnieliśmy, pierwszy niszczyciel typu *Battle* – *Barfleur* wszedł do służby we wrześniu 1944 r. Okazał się on jedynym okrętem tego typu, który rozpoczął służbę przed zakończeniem wojny w Europie, jednak na Atlantycznym TDW nie wyróżnił się niczym szczególnym. Nowe niszczyciele przeznaczone były do służby na Pacyfiku, gdzie jak przewidywano, wojna mogła trwać do końca 1946 r. Praktycznie od razu po wejściu do służby *Barfleur* został przydzielony do Brytyjskiej Floty Oceanu Spokojnego, w której składzie działał wiosną – latem 1945 r., też zresztą bez żadnych sukcesów. W dniu 2 września 1945 *Barfleur* wraz z innymi okrętami uczestniczył na wodach Zatoki Tokijskiej w podpisaniu kapitulacji Japonii.

Do końca 1945 na Pacyfik przybyło jeszcze 7 okrętów typu „wczesny *Battle*” – *Armada*, *Camperdown*, *Finisterre*, *Hogue*, *Lagos* i *Solebay*, które wraz z *Barfleurem* utworzyły 19 Flotyllę Niszczycieli. Okręty zespołu, poza normalną działalnością, zajmowały się przewozami repatriantów oraz ochroną żeglugi przed piractwem. Jedynym, które udało się zmierzyć z siłami morskich rozbójników, był niszczyciel *Armada*. W dniu 16 czerwca 1946 na jego pokładzie odebrano sygnał awaryjny ze statku *Taipochen*, który wszedł na mieliznę 100 Mm od Szanghaju. W chwili, gdy z niszczyciela dostrzeżono statek, piraci próbowali zająć go abordażem. Kilka strzałów z Boforsów ostudziło zapal-

piratów, zmuszając ich do odejścia na bezpieczną odległość. Za pomocą 2 szalup zawieziono z *Armady* na *Taipochena* hol, z którego pomocą podjęto próbę ściągnięcia statku z mielizny. Zupełnie nieoczekiwanie hol pękł i jego końcówka zaczęła szaleć na pokładzie niszczyciela. W wyniku, czego ranny został jeden brytyjski marynarz. *Armada* nie podjęła już więcej prób samodzielnego ściągnięcia statku z mielizny. Niszczyciel pozostawał w pobliżu do czasu aż wezwany z Szanghaju holownik nie ściągnął *Taipochena* na głęboką wodę. Następnie uszkodzony statek został odholowany pod eskortą *Armady* na remont.

Inne niszczyciele pierwszej serii, które weszły do służby do końca 1946 r. zasiły Home Fleet. Nie skupiono ich jednak w jednej flotylli, lecz rozrzucono po różnych zespołach. 4 okręty – *Gabbard*, *St. Kitts*, *St. James* i *Cadiz* – weszły w skład 5 Flotylli Niszczycieli, *Sluys* trafił do 1 Flotylli, a *Vigo* – do 1 Flotylli (w latach 1947-49 pozostawał w rezerwie). *Gravelines* bezpośrednio po zakończeniu budowy trafił do rezerwy, a *Saintes*, choć formalnie wchodził w skład 5 Flotylli, faktycznie był wykorzystywany ja jednostka doświadczalna przy próbach z działami Mk 6¹.

Nie można powiedzieć by oddawanie nowych okrętów do służby przebiegało bezproblemowo. W czasie ćwiczeń artyleryjskich w rejonie Malty jesienią 1945 na niszczycielu *Trafalgar* z powodu zbyt szybkiego zadziałania zapalnika rozerwało jedną

z łuf wieży B. Choć zdołano uniknąć ofiar, okręt wymagał remontu. Na *Malcie* obcięto uszkodzoną łufę, a w jej miejsce wstawiono drewnianą atrapę, z którą *Trafalgar* pozostawał do czasu aż z Wielkiej Brytanii nie nadesłano nowego dział. 25 sierpnia 1946 r. nieoczekiwanie wyróżnił się *St. James*, który przypadkowo w czasie próbnego strzelania w rejonie Portland zatopił holownik *Buccaneer*. Dwa pociski głównego kalibru, wystrzelone z wieży B, zamiast w tarczę artyleryjską trafiły w ciągnący ją holownik. Pierwszy z nich spowodował przebicie poniżej linii wodnej w rufowej części maszynowni, a drugi – bliżej dziobu. D-ca holownika lt. cmdr (pol. kmrdr ppor.) Weel szybko zrozumiał, że nie uda się utrzymać jednostki na powierzchni, bowiem do wnętrza kadłuba dostawała się woda, a uruchomienie pomp było niemożliwe z powodu wygaszenia kotłów. Na wezwanie pomocy *St. James* podszedł do holownika, by zdjąć jego załogę. Po 25 minutach, gdy niszczyciel zaczął już odchodzić od tonącej jednostki, *Buccaneer* skrył się pod wodą z podniesionym dziobem. Zdołał przy tym jeszcze uszkodzić prawą burtę niszczyciela.

Trzeba zaznaczyć, że w przyszłości działła głównego kalibru typu *Battle* miały przysporzyć brytyjskim marynarzom немало kłopotów. Z czasem wyjaśniło się, że metalowe prowadnice wież na niszczycielach

1. Od roku 1947 rzymskie cyfry przy oznaczeniu modeli broni zostały zastąpione przez arabskie.

typu „wzór 1942 r.” został wykonany jako zbyt lekkie i wymagają wzmocnienia, bowiem z czasem wieże zaczęły osiadać. Jako pierwszy taki remont przeszedł w roku 1951 *Barfleur*, na pozostałych jednostkach serii prace przeprowadzono przy okazji remontu kapitalnego. W dniu 4 grudnia 1953 r. na niszczycielu *St. Kitts* wybuchł pożar w wieży A. Na szczęście udało się uniknąć ofiar i poważniejszych uszkodzeń.

Następnego roku na tym samym okręcie w czasie strzelania artyleryjskiego pękła ściana wieży. Po jej oględzinach inżynierowie firmy Vickers doszli do niewesołego wniosku – jeszcze kilka wystrzałów, i wieża odleciałaby do morza wraz z całą obsługą...

W roku 1947 przez Kanał Sueski i Morze Śródziemne powróciła do metropolii 19 Flotylla. Po powrocie wszystkie niszczyciele, za wyjątkiem *Finisterre*, zostały odstawione do rezerwy. *Armada* powróciła do linii już w 1949, pozostałe jednostki „odpoczywały” znacznie dłużej – *Barfleur*, *Camperdown* i *Solebay* do 1953 r., *Hogue* i *Lagos* do 1957, a *Trafalgar* – do 1958 roku. W 1949 r. do służby weszły *Gravelines* i *Saintes*, które wraz z *Armadą* zasilili skład 3 Flotylli Niszczycieli.

Niszczyciele *Cadiz* i *Sluys* towarzyszyły lotniskowcowi *Vengeance* w rejsie do brzegów Norwegii. W następnym roku ten sam lotniskowiec odbył długi rejs po wodach arktycznych, trenując taktykę działań Royal Navy w tym rejonie w przypadku wojny z ZSRR. W skład eskorty wchodził jeden niszczyciel typu *Battle* – *St. Kitts*. W roku 1947 w czasie rejsu u brzegów Skandynawii *Gabbard* zderzył się z promem, na szczęście bez istotnych następstw. W roku 1948 jednostka uczestniczyła w tak zwanym „Jesien-

nym rejsie” – marszu zespołu brytyjskich okrętów (lotniskowce *Theseus* i *Vengeance* wraz z 4 jednostkami eskorty) do wybrzeża Afryki Południowej i Indii Zachodnich.

Siedem z ośmiu okrętów drugiej serii – *Angicourt*, *Aisne*, *Alamein*, *Barrosa*, *Corunna*, *Jutland* i *Dunkirk* weszło w skład 4 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. Ósmy okręt serii – *Matapan* został od razu odstawiony do rezerwy. Służba 4 Flotylli w latach 1947-49 nie obfitowała w szczególne wydarzenia. Wyjątkiem był udział *Jutland* we wspomnianym wcześniej „Jesiennym rejsie”.

Powstały w wyniku realizacji programu budownictwa okrętowego czasów wojny nadmiar niszczycieli pozwalał na utrzymywanie znacznej liczby jednostek w rezerwie i okresowe zastępowanie przez nie czynnych okrętów floty. Wg stanu na rok 1950 w rezerwie znajdowało się 10 niszczycieli typu *Battle* – *Barfleur*, *Camperdown*, *Lagos*, *St. Kitts*, *Sluys*, *Solebay*, *Trafalgar*, *Matapan*, *Dunkirk* i *Jutland* (ten ostatni, co prawda jeszcze w tym roku powrócił do linii).

Praktycznie wszystkie czynne okręty działały na Atlantyku i Morzu Śródziemnym, jedynie *Hogue* znajdował się na Dalekim Wschodzie. Co prawda w rozpoczętej wojnie w Korei *Hogue* nie uczestniczył, ochraniając morskie szlaki z Europy na teatr działań wojennych.

Na europejskich wodach najpoważniejszym elementem szkolenia bojowego z udziałem typu *Battle* w roku 1950 był „Wiosenny rejs” – duże manewry Royal Navy na Morzu Śródziemnym. Uczestniczyły w nich główne siły Home Fleet, w tym 3 lotniskowce i okręt liniowy *Vanguard*. W składzie eskorty, wśród innych okrętów, znalazło się 6 niszczycieli typu *Battle* – *Ca-*

diz, *Gabbard*, *Gravelines*, *St. James*, *Alamein* i dopiero, co reaktywowany *Jutland*. Nie wszystkie elementy szkolenia bojowego odbywały się bez strat. W tym samym roku na wspomnianym akwenie *Armada* została poważnie uszkodzona w wyniku kolizji ze statkiem, handlowym, w rezultacie, czego jednostkę odstawiono do rezerwy w oczekiwaniu na remont, a do linii niszczycieli powrócił dopiero po 5 latach.

2 okręty – *Finisterre* i *Saintes* stały się w początku lat 1950 jednostkami szkolnymi do przygotowania artylerzystów. Zdemontowano z ich pokładów całe uzbrojenie artyleryjskie za wyjątkiem wież głównego kalibru i jednego podwójnie sprzężonego STAAG – jedynie na *Finisterre* (co ciekawe – pozostawiono oba zespoły wyrzutni torpedowych). Okręty zostały przydzielone do znajdującego się w Portsmouth centrum szkoleniowego Royal Navy. W roku 1953 *Finisterre* został odstawiony do rezerwy, a jego miejsce jako szkolnej jednostki artyleryjskiej w Portsmouth zajął *Vigo*, pełniący tę funkcję do 1957. Na pokładzie jednostki z małokalibrowej artylerii plot. pozostawiono 2 Boforsy oraz STAAG. *Saintes* w roku 1955 dozbrojono działami kal. 40 mm i skierowano na Morze Śródziemne, gdzie jednostka weszła w skład 3 Flotylli Niszczycieli. *Vigo* także pod „osłoną” służby powrócił do linii, przeprowadzając w latach 1958-59 dwa rejsy na wody Islandii dla ochrony brytyjskiego rybołówstwa.

Siedem okrętów typu *Battle* – *Barfleur*, *Cadiz*, *Finisterre*, *St. Kitts*, *Solebay*, *Aisne* i *Barrosa* wzięło w 1953 roku udział w uroczystościach koronacyjnych Elżbiety II. Jednak 1953 był nie tylko rokiem parad. W tym roku *Camperdown* zderzył się

St. Kitts, Flota Metropolii, czerwiec 1953.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Corunna po staranowaniu *Barossa* w sztormie kieruje się do Gibraltaru, kwiecień 1959.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

z korwetą typu *Flower*, przy czym uszkodzenia okazały się na tyle poważne, że dopiero, co reaktywowany z rezerwy niszczyciel trafił do remontu. W roku 1957 okręt powrócił do służby, jednak już w następnym roku na jego pokładzie wybuch silny pożar i *Camperdown* musiał znów powrócić do stoczni.

Jesienią 1956 w czasie operacji „Musketeer” (trójstronnej brytyjsko-francusko-izraelskiej agresji na Egipt) na Morzu Śródziemnym znajdowało się 5 jednostek typu *Battle* – *Armada*, *Barfleur*, *Gravelines*,

St. Kitts i *Alamein*. Okręty wykorzystywano do eskortowania głównych sił sojuszniczej floty i prowadzenia blokady morskiej egipskich portów. *Alamein* zdołał nawet „wykryć” egipski okręt podwodny, który ostrzelał z miotacza „Squid” – oczywiście bez żadnych rezultatów.

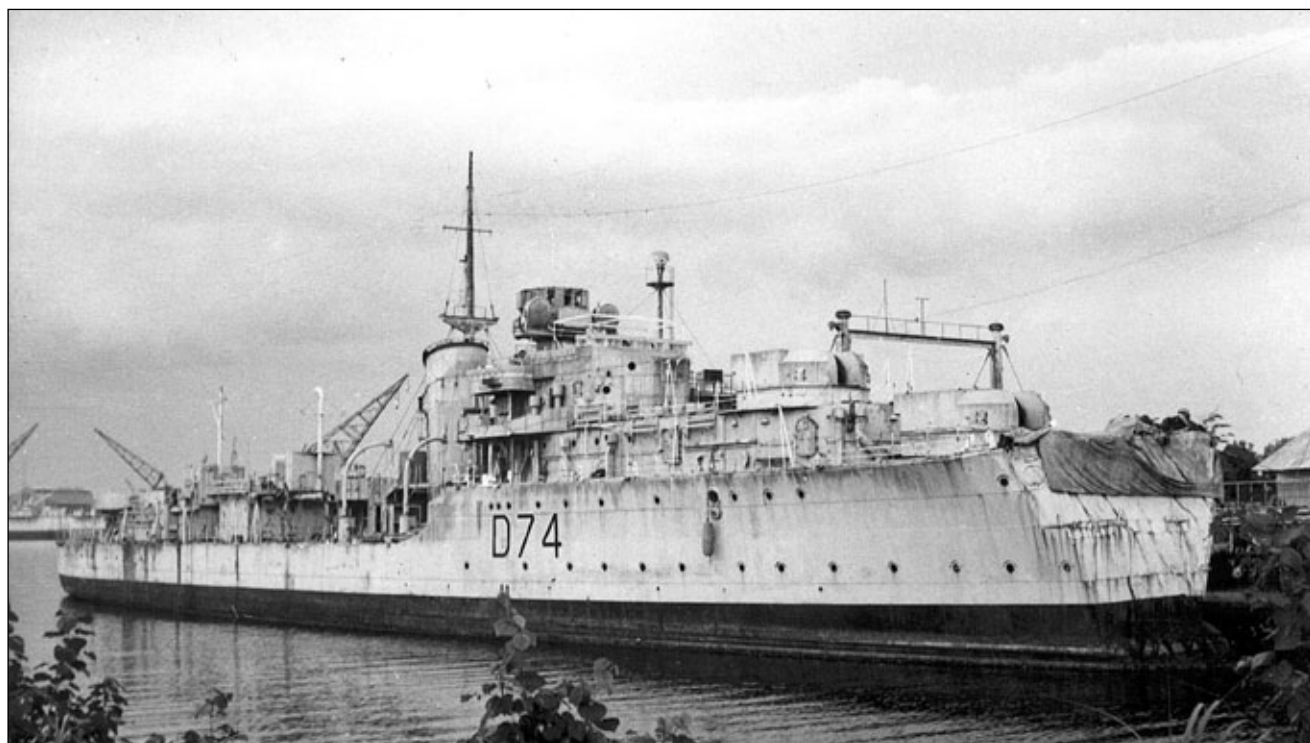
Na koniec lat 50 przypadła dla niszczycieli typu *Battle*, zwłaszcza okrętów typu „wzór 1942 r.”, kulminacja ich służby, zapowiadając zarazem ich schyłek. Już w 1957 wycofano ze składu floty (tym razem nie do rezerwy, lecz definitywnie) *Gravelines* i *St.*

Kittsa (oddane do złomowania odpowiednio w 1961 i 1962 roku).

Rok później do rezerwy trafił *Barfleur* (w 1960 skreślono ze stanu floty, lecz na złom oddano dopiero w 1966), a w 1959 podążył za nim *Alamein* (skreślony ze stanu w 1964). W tym czasie, zgodnie ze stanem na początek 1959 roku, nie mniej niż 10 niszczycieli typu *Battle* pozostawało w linii. Na Atlantyku i Morzu Śródziemnym pełniły służbę *Armada*, *Camperdown*, *Saintes*, *Trafalgar*, *Dunkirk* i *Jutland* (dwie ostatnie jednostki zderzyły się, lecz uszko-

Hogue po zderzeniu z indyjskim krążownikiem *Mysore* został rozbity i pocięty na złom, Singapur 7 lipca 1961.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers



dzenia okazały się nieznaczne i okręty pozostały w służbie). Do tego czasu jednostki tego typu nie tworzyły jednorodnych zespołów, lecz wraz z niszczycielami innych typów, wchodziły w skład mieszanych eskadr. Przykładowo, 7 Eskadrę Niszczycieli, działającą w latach 1959-60 na Morzu Śródziemnym, tworzyły *Trafalgar* (flagowiec), *Dunkirk*, *Jutland* i 2 niszczyciele typu *Weapon – Boardsword* i *Scorpion*. Na wodach Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego operowały *Finisterre*, *Lagos*, *Solebay* i *Hogue*. Rok 1959 przyniósł dwie poważne awarie z udziałem okrętów typu *Battle*. W dniu 15 marca w czasie ćwiczeń o romantycznej nazwie „Poranna Bryza” w odległości 200 Mm na zachód od Gibraltaru niszczyciel *Corunna* wjechał w rufę bliźniaczego *Barroso*. Oba okręty zostały poważnie uszkodzone, przy czym część dziobowa *Corunna* dosłownie „wisiała na przewodach i łańcuchach kotwicznych”, lecz zdołały się dowlec z 8-węzłową prędkością do Gibraltaru, a po usunięciu uszkodzeń przeszły do metropolii w celu przeprowadzenia kapitalnego remontu i modernizacji. Gorszej powiodło się *Hogue*, który 25 sierpnia u wybrzeży Indii zderzył się z indyjskim krążownikiem *Mysore*, w wyniku czego został unieruchomiony. Bliźniaczy *Lagos* odholował niszczyciel do Singapuru, lecz do służby *Hogue* już nie powrócił – remont okrętu uznano za niecelowy. Przy czym złomowanie jednostki rozpoczęło się w czerwcu 1961 i została ona „wypredzona” przez *Gravelinesa*, który stał się pierwszą jednostką typu *Bat-*

tle, oddaną na złom – jego złomowanie rozpoczęto 2 miesiące wcześniej.

Efektownym zakończeniem kariery niszczyciela *Solebay* było eskortowanie w latach 1961-1962 królewskiego jachtu *Britannia* z królową Elżbietą II na pokładzie czasie wizyty w portach Włoch i Zachodniej Afryki. Bezpośrednio po powrocie z rejsu okręt przekształcono w stacjonarną jednostkę szkolną w Portsmouth, a w 1967 oddano na złom. W latach 1962-65 odstawiono do rezerwy większość pozostałych jednostek typu *Battle* typu „wzór 1942 r.”, które po kilku latach zostały oddane na złom. Trochę dłużej pełniły służbę okręty typu „wzór 1943 r.”, jednak w końcu lat 60 wszystkie znalazły się w rezerwie, a w ciągu następnego dziesięciolecia zostały skreślone ze stanu floty i złomowane.

Modernizacje

Okręty typu „wzór 1942 r.” do roku 1952 przeszły ograniczoną w swym zakresie modernizację uzbrojenia, w trakcie, której zamiast dotychczasowych podstaw typu „Hatzemeyer” zamontowano po 2 podwójnie sprzężone działa kal. 40 mm STAAG Mk II (tak jak na okrętach drugiej serii). Teraz ich małokalibrowa artyleria plot. składała się z 9 luf kal. 40 mm – 2 podwójnie sprzężonych i 5 pojedynczych (2 znajdowały się na skrzydłach mostka, 2 na środkowej nadbudówce w miejscu działa kal. 102 mm i 1 na pokładzie rufowym). Poza tym na jednostkach wzmocniono uzbrojenie zop, montując na pokładzie rufowym po

jednym 3 lufowym raketowym miotaczem bomb głębinowych „Squid” Mk 4. Miotacze bomb głębinowych otrzymały także i okręty typu „wzór 1943 r.”. W związku z montażem „Squidów” zdjęto całe dotychczasowe uzbrojenie zop, pozostawiając tylko 1 zrzutnię z zapasem 15 bomb głębinowych. Zmodernizowano również wyposażenie radiowo elektroniczne – zamontowano hydrolokator typ 144 (lub typ 147), radary typ 293P i 974. Modernizację w takim zakresie przeszły *Barfleur*, *Cadiz*, *Gabbard*, *Saintes*, *St. Kitts* i *St. James*. Wszystkie niszczyciele zarówno typu „wzór 1942 r.” jak i „wzór 1943 r.” dostały wyposażenie radionawigacyjne systemu „Loran” i „Decca”, urządzenia umożliwiające pobieranie zapasów w morzu, dokonano poprawy warunków mieszkalnych oraz zmniejszono poziom szumów. Na przełomie lat 50. i 60. na niszczycielach *Cadiz*, *Camperdown*, *Gabbard*, *Saintes* i *Trafalgar* ponownie zmieniono zestaw małokalibrowej artylerii plot., zastępując dotychczasowe typu STAAG dwoma podwójnie sprzężonymi działami kal. 40 mm Mk. V.

Znacznie większy był zakres prac modernizacyjnych przeprowadzonych na okrętach, przeklasyfikowanych na niszczyciele dozoru radiolokacyjnego. W trakcie robót zdjęto całą małokalibrową artylerię plot²i wyrzutnie torpedowe, a z wcześniejszego uzbrojenia pozostały jedynie wieże

2. Zgodnie z rocznikiem *Conway's* na modernizowanych okrętach zachowano po 2 pojedyncze działka kal. 20 mm Oerlikon.

Corunna po przebudowie na niszczyciel dozoru radiolokacyjnego, 1962 rok.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers



głównego kalibru i miotacz bomb głębinowych „Squid”. Praktycznie całą zwolnioną w rezultacie demontażu wyrzutni torpedowych i dział plot. zapelnili nowe nadbudówki, w których rozmieszczono dodatkowe wyposażenie elektroniczne. Okręty otrzymały nowe czteronożne maszty, a którego topie umieszczono „podwójny materac” – antenę AKE-2 radaru dalekiego dozoru powietrznego typ 965. Antena mimo pozornie ażurowej konstrukcji, ważyła 2,5 t i miała wymiary 7,92 x 5,21 m. Radar pracował na falach o metrowej długości (długość fali 1,4 m) i zapewniał wykrywanie celów powietrznych na dystansie do 400 km. Radar uzupełniał radio-wysokościomierz typu 278.

Dodatkowo okręty otrzymały uzbrojenie w postaci rakiet plot. – czteroprowadnicową wyrzutnię pocisków „Sea Cat” umieszczoną przy rufowym skosie nadbudówki (magazyn pocisków znajdował się w nadbudówce bezpośrednio pod wyrzutnią). Do kierowania ogniem służył radar typ 262. Efektywność tych pocisków z ręcznym kierowaniem i zasięgiem nie przekraczającym 5 km, była raczej niewielka.

Początkowo w charakterze prototypu do przebudowy na okręt dozoru radiolokacyjnego wybrano w roku 1957 jeden z niszczycieli pierwszej serii – *St. James*, znajdujący się od 1953 w rezerwie. W następnym roku jednak zrezygnowano z tego zamiaru na korzyść nowszych okrętów typu „wzór 1943 r.”.

Prace podjęto od razu na 4 niszczycielach – *Agincourt*, *Aisne*, *Barrosa* i *Corun-*

na. Okręty przeszły kapitalny remont, który trwał 3 lata. Właściwa modernizacja, polegała na zamontowaniu nowego wyposażenia i nadbudówek, co zajęło raptem około 5 miesięcy. Koszt przebudowy jednego okrętu wynosił około 2,25 mln £, a przewyższając pierwotny koszt budowy ponad dwukrotnie. W roku 1962 wszystkie 4 niszczyciele weszły do służby, przy czym jako pierwsza w lutym *Corunna*, otwierając listę okrętów Royal Navy uzbrojonych w pociski plot. „Sea Cat”.

Modernizację typu *Battle* na wariant dozoru radiolokacyjnego, trudno uznać za udaną. W istotny sposób wzrosła wyporność, a co gorsza zbyt wysoko rozmieszczono jego masę. W konsekwencji pogorszyła się stateczność, stąd też służbę na zmodernizowanych *Battle* trudno było uznać za przyjemną. Co więcej pogorszenie dzielności morskiej w istotny sposób utrudniło warunki pracy radaru i efektywność i bez tego już nie błyszczących walorami rakietowych pocisków plot. W rezultacie służba okrętów nie trwała długo – już w 1966 odstawiono do rezerwy *Agincourta* (skreślony ze stanu w 1974), w 1967 – *Corunnę* i *Aisne’a* (skreślone odpowiednio w 1975 i 1970) i na końcu, w 1968 – *Barrosę* (skreślony w 1978).

Szczególnie specyficznym przykładem był modernizowany niszczyciel *Matapan*. Okręt ten, który wszedł do służby w roku 1947, natychmiast po zakończeniu prób odbiorczych trafił do rezerwy, w której przebywał „nieprzerwanie” do 1970 r. I gdy jednostka sztykowała się już w „ostatnią po-

dróż” do stoczni złomowej – nagle podjęto decyzję o jej przebudowie na okręt doświadczalny.

Przebudowa trwała w latach 1971-1973. W jej toku okręt otrzymał drugi komin, choć parametry siłowni nie uległy zmianie. Zdemontowano całe uzbrojenie, a na pokładzie zabudowano solidne nadbudówki. Ustawiono również nowy maszt o konstrukcji wieżowej. Sądząc po znacznie większej liczbie anten, okręt otrzymał bogaty zestaw środków łączności radiowej. Środki radiolokacyjne ograniczały się do 2 radarów nawigacyjnych. Po przebudowie *Matapana* przekazano do dyspozycji Centrum Broni ZOP, gdzie był wykorzystywany do prób z hydrolokatorami. Do chwili obecnej nie opublikowano oficjalnych danych dotyczących hydrolokatorów zamontowanych na jednostce – można jedynie przypuszczać, że były wśród nich hydrolokatory typów 184 i 162, przeznaczone dla fregat projektu 21 (*Amazon*) i niszczycieli projektu 42 (*Sheffield*), a także typów 165, 2016, 2050 i 2031Z – dla fregat projektu 22 (*Broadsword*). W nowym charakterze *Matapan* nie pełnił długiej służby i już w 1978 r. powędrował na złom. Ciekawe, że okręt, który nie miał żadnego uzbrojenia, zachował natomiast swój numer burtowy – D 43 typowy dla niszczycieli.

Australijskie „Battle”

Jedynym członkiem Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, który obok Wielkiej Brytanii, zamówił nowe niszczyciele była Austria-

Matapan po przebudowie na okręt doświadczalny, 1976 rok.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Australijski Anzac w burtowym ujęciu, 15 września 1957.

Fot. zbiory Hartmut Ehlersokręt

lia. W pierwszym kwartale 1946 roku, gdy zakończyły się już działania II wojny światowej, jej rząd zatwierdził plan budowy w krajowych stoczniach 2 jednostek typu *Battle*. W czasie kilku miesięcy na zielony kontynent trafiła dokumentacja konstrukcyjna, i już na przełomie sierpnia-września 1946 położono stępkę pod niszczyciel *Tobruk* (stocznia Cockatoo Docks & Engineering Sydney) i *Anzac* (stocznia „Willimstown Naval Dockyard” w Melbourne). Pierwszy wszedł do służby w maju 1950, a drugi w marcu 1951 roku.

Australijskie *Battle* odpowiadały generalnie brytyjskiemu typowi „wzór 1943 r.”, jednak zestaw uzbrojenia różnił się nieco od

prototypu. Australijczycy zastosowali wieżę głównego kalibru Mk VI, którą w Wielkiej Brytanii instalowano na typie *Daring*. Przy tym *Tobruk* został wyposażony w importowane brytyjskie działa, a *Anzac* wyprodukowane w Australii. W skład małokalibrowej artylerii plot. wchodziły 3 podwójnie sprzężone działa STAAG – 2 na rufowej i 1 na środkowej nadbudówce oraz 5 pojedynczych dział kal. 40 mm – jedno za drugą wieżą głównego kalibru, 2 na skrzydłach mostka i 2 na butach na wysokości komina. Okręty były uzbrojone w 2 pięciorurowe wyrzutnie torpedowe i miotacz bomb głębinowych „Squid”. Wyposażenie radioelektroniczne niemal w całości odpowiadało

prototypowi, jednak zamiast amerykańskiego systemu kierowania ogniem Mk 37 (tak jak na brytyjskich *Battle* typu „wzór 1943 r.”) australijskie okręty otrzymały brytyjski system Mk. VI HA/LA z radarem typ 275. W skład wyposażenia wchodziły także 3 radary kierowania ogniem małokalibrowej artylerii plot typ 262 (po jednym na każdy zestaw STAAG), radar dalekiego dozoru typ 293 oraz hydrolokatory typ 170 i 174.

Pod względem organizacyjnym australijskie *Battle* weszły w skład 10 Flotylli Niszczycieli. Bezpośrednio po wejściu do służby *Anzac* i *Tobruk* zostały skierowane w rejon Półwyspu Koreańskiego, gdzie eskortowały okręty desantowe i transportowce, a tak-

Anzac po przebudowie na okręt szkolny dla artylerzystów, 1 września 1970.

Fot. „Warship International”





Niszczyciel *Khaibar* (eks- *Cadiz*) wkrótce po przejściu przez Pakistan, marzec 1957. Okręt ma jeszcze stary numer – D 79, zmieniony na D 163. Okręt został zatopiony w 1971 r.
Fot. zbiory Hartmut Ehlers

że wspierały ogniem wojska lądowe. Oba okręty odbyły po dwie „tury operacyjne” u brzegów Korei, a w okresie wrzesień-lisopad 1956 uczestniczyły w operacji skierowanej przeciwko partyzantce u brzegów Malezji. Później okręty prowadziły rutynową służbę czasów pokoju, do momentu, aż w roku 1960 artylerzyści *Anzaku* nie trafili pociskiem bliźniaczy niszczyciel. Remont *Tobruku* uznano za niecelowy i jednostkę odstawiono do rezerwy. W roku 1972 oddano ją na złom.

Anzac w roku 1966 przebudowano na okręt szkolny do przygotowania artylerzystów. W miejscu usuniętej drugiej wieży głównego kalibru zamontowano pomieszczenia dla kadetów. Dodatkowe stanowiska szkoleniowe, wyposażone w dalmierze, stworzono na nowej nadbudówce rufowej. Z małokalibrowej artylerii plot. pozostawiono jedynie 4 pojedyncze Boforsy. W nowym charakterze *Anzac* pełnił służbę do roku 1975, gdy został złomowany.

Z drugiej ręki

Poza Australią, jeszcze 2 państwa posiadały w składzie swych flot typ *Battle* – Pakistan i Iran. W przypadku obu tych państw były to jednostki wcześniej eksploatowane przez Royal Navy.

Porozumienie w sprawie sprzedaży 2 niszczycieli typu *Battle* – *Cadiz* i *Gabbard* osiągnięto 29 lutego 1956 r. i okręty przeszły remont w brytyjskich stoczniach (prace te były finansowane z amerykańskiej linii pomocy wojskowej). *Gabbard*, który w pakistańskiej flocie przemianowany został na *Badr*, został przekazany nowym właścicielom 24 stycznia 1957 r., a tydzień później 1 lutego, podążył za nim *Cadiz*, który stał

się *Khaibarem*. Nazwy kontynuowały brytyjską tradycję i upamiętniały zwycięstwa muzułmanów epoki wczesnego islamu. Co więcej początkowo okręty zachowały brytyjskie numery burtowe D 79 i D 47, dopiero w 1961 r. zamienione na D 163 i D 161 (przy czym na burtach nie pisano liter).

Pakistańskie jednostki otrzymały nowe radary dalekiego dozoru firmy „Decca”. Z poprzedniego wyposażenia radioelektronicznego pozostał radar typ 293 i system kierowania ogniem głównego kalibru Mk VI HA/LA z radarem typ 275, a także hydrolokator. Uzbrojenie składało się z dwóch wież głównego kalibru Mk IV, dwóch podwójnie sprzężonych dział Mk V oraz 6 pojedynczych dział kal. 40 mm, dwóch czterorurkowych wyrzutni torpedowych oraz miotacza bomb głębinowych „Squid”.

W nocy z 7/8 września 1965 r. *Badr* uczestniczył w akcji zespołu pakistańskiej marynarki wojennej przeciwko indyjskiemu miastu Dwarka – pierwszej większej operacji morskiej w historii indopakistańskich konfliktów. Okręty wystrzeliły na miasto około 50 pocisków, głównie kal. 133 mm z krążownika *Babur*. Zakładano zniszczenie szeregu obiektów brzegowych, przede wszystkim – stacji radarowych, a także wyciągnięcie głównych sił indyjskiej floty z bazy w Bombaju pod wyrzutnie torpedowe znajdujących się na pozycji okręty podwodnego *Ghazi*. Celu nie udało się zrealizować, tym niemniej od tej pory 8 września jest świętowany w pakistańskiej marynarce wojennej jako „Dzień Zwycięstwa”.

Służba pakistańskich *Battle* przebiegała spokojnie do 3 grudnia 1971 roku, gdy wy-

buchła trzecia indyjsko-pakistańska wojna, odróżniająca się od dwóch poprzednich przeniesieniem ciężaru walk z lądu na morze. Indyjska flota przewyższająca pakistańską tak pod względem ilościowym jak i jakościowym, podjęła aktywne działania ofensywne. W nocy z 4/5 grudnia w celu osłabienia floty pakistańskiej (i bez tego ustępującej de facto indyjskiej) marynarka wojenna Indii podjęła akcję przeciwko głównej bazie floty w Karaczi. W skład grupy uderzeniowej weszły 3 kutry raketowe radzieckiej budowy proj. 205 – *Nirghat*, *Nipat* i *Veer*, a zabezpieczały je fregaty *Kiltan* i *Katchal* (również radzieckiej budowy proj. 159). Zbliżające się cele wykrył pakistański cywilny radar brzegowy w odległości około 40 Mm od wybrzeża. W celu rozpoznania celów został wysłany dyżurny niszczyciel *Khaibar*. Zbliżający się duży cel wykrył czołowy indyjski kuter raketowy, który około godz. 23:00 i zaatakował go, odpalając w krótkim odstępie czasu 2 pociski raketowe P-15. Niszczyciel, który nie dysponował środkami wykrywania nisko lecących celów był bezbronny. Choć w ostatnim momencie pierwszy pocisk wykryto wzrokowo i otwarto w jego kierunku chaotyczny ogień z okrętowych dział plot., jednak nie uratowało to sytuacji. Rakietą trafiła okręt w przedział kotłowni przesadzając o jego losie. Po kilku sekundach drugi pocisk dokończył dzieła zniszczenia. Niszczyciel zatonął w czasie kilku minut, lecz z jego pokładu zdążono jeszcze wysłać radiogram z informacją o zniszczeniu okrętu przez bombę lotniczą. Zginęło 222 członków załogi. Wystrzelona przez drugi kuter rakietą trafiła znajdujący się w bazie *Badr* w rejon mostka. Na pokładzie zginęła cała kadra

dowódca³. Gwoli sprawiedliwości trzeba dodać, że przestarzałe okręty były bez żadnych szans – nie mając radarów, umożliwiających wykrycie nisko lecących szybkich celów i środków zakłócania pracy samonaprowadzających się rakiet. Atak na główną bazę marynarki wojennej w Karaczi w jeszcze większym stopniu przechylił bilans sił na morzu na korzyść indyjskiej floty. W dalszej fazie konfliktu uczestniczyły już tylko pakistańskie okręty podwodne, zaś siły nawodne nie opuszczały bazy. Po zakończeniu remontu *Badr* pozostawał jeszcze w składzie floty Pakistanu do roku 1985, gdy został przekazany nowo utworzonej *Maritime Safety Agency* (pol. Agencji Bezpieczeństwa Morskiego) w charakterze okrętu sztabowego. W składzie Agencji okręt pełnił służbę do początków roku 1990, gdy został zastąpiony przez innego przedstawiciela „antykwarium” – niszczyciel *Tariq* (dawny amerykański typu *Gearing*).

Irańska marynarka wojenna otrzymała niszczyciel *Sluys*. Okręt, od 1953 r. znajdujący się w rezerwie, został nabyty przez Iran w roku 1965 i otrzymał nazwę *Artemiz*, a przed wejściem do służby przeszedł gruntowną modernizację.

Niszczyciel otrzymał drugi maszt. Na rufie, wzorem brytyjskich niszczycieli dozorów radiolokacyjnego, zamontowano wyrzutnię kierowanych pocisków plot. „Sea Cat” (zapas 16 rakiet). Zdemonstrowano wyrzutnie torpedowe, a w jej miejscu ustawiono obszerną nadbudówkę, pozostawiono jednak miotacz bomb głębinowych „Squid”. Pomost dowodzenia został całkowicie osłonięty. Z uzbrojenia artyleryjskiego pozostawiono wieże głównego kalibru i 4 pojedyncze automatyczne działa kal. 40

mm, rozmieszczone na burtach w rejonie komina i grotmasztu. Istotnych zmian dokonano w wyposażeniu radioelektronicznym, montując radar nawigacyjny „Decca” oraz zamieniając system kierowania ogniem z Mk IV HA/LA na nowy firmy „Contraves”.

W latach 1975-76 niszczyciel przeszedł kolejny remont w Kapsztadzie w Republice Południowej Afryki. Zainstalowano amerykański system „Standard” w bardzo rzadkim, bo przeciwokrętowym, a nie przeciwlotniczym wariantcie⁴. Były to cztery wyrzutnie pocisków, a zapas wynosił 8 rakiet. Artyleryjskie uzbrojenie zostało w roku 1985 uzupełnione 2 radzieckimi podwójnie sprzężonymi działami kal. 23 mm ZU-23-2, z których jedno umieszczono między pomostem a drugą wieżą głównego kalibru, a drugą – w rufowej części nadbudówki, gdzie wcześniej znajdowała się wyrzutnia pocisków „Sea Cat”, jednak równocześnie usunięto 2 z 4 automatycznych dział kal. 40 mm. Ponownie zmodyfikowano wyposażenie radioelektroniczne, które składało się z radaru dalekiego dozoru „Plessey” AWS-1, 2 radarów kierowania ogniem pocisków raketowych Mk 25, radaru kierowania ogniem artyleryjskim „Sea Hunter” Mk 4 firmy „Contraves”, radaru nawigacyjnego „Decca” 629, hydrolokatora „Plessey” PS 26, stacji „Decca” RDL1 i „Racal” FH5. W roku 1985 zmieniono nazwę okrętu na *Damavand*. Do roku 1989 jednostka rzadko wychodziła w morze, przy czym w ostatnich latach służby maksymalna prędkość nie przekraczała 23 węzłów. W roku 1991 *Damavand* odstawiono do rezerwy, po czym złomowano.

Ogólna ocena projektu

Niszczyciele typu *Battle*, jak wiele innych jednostek z ich pokolenia, są mało znane szerszemu kręgowi miłośników okrętów. Będąc zaprojektowane w czasie II wojny światowej, weszły do służby już po jej zakończeniu i tylko niektórym z nich danym było „powąchać prochu” w regionalnych konfliktach.

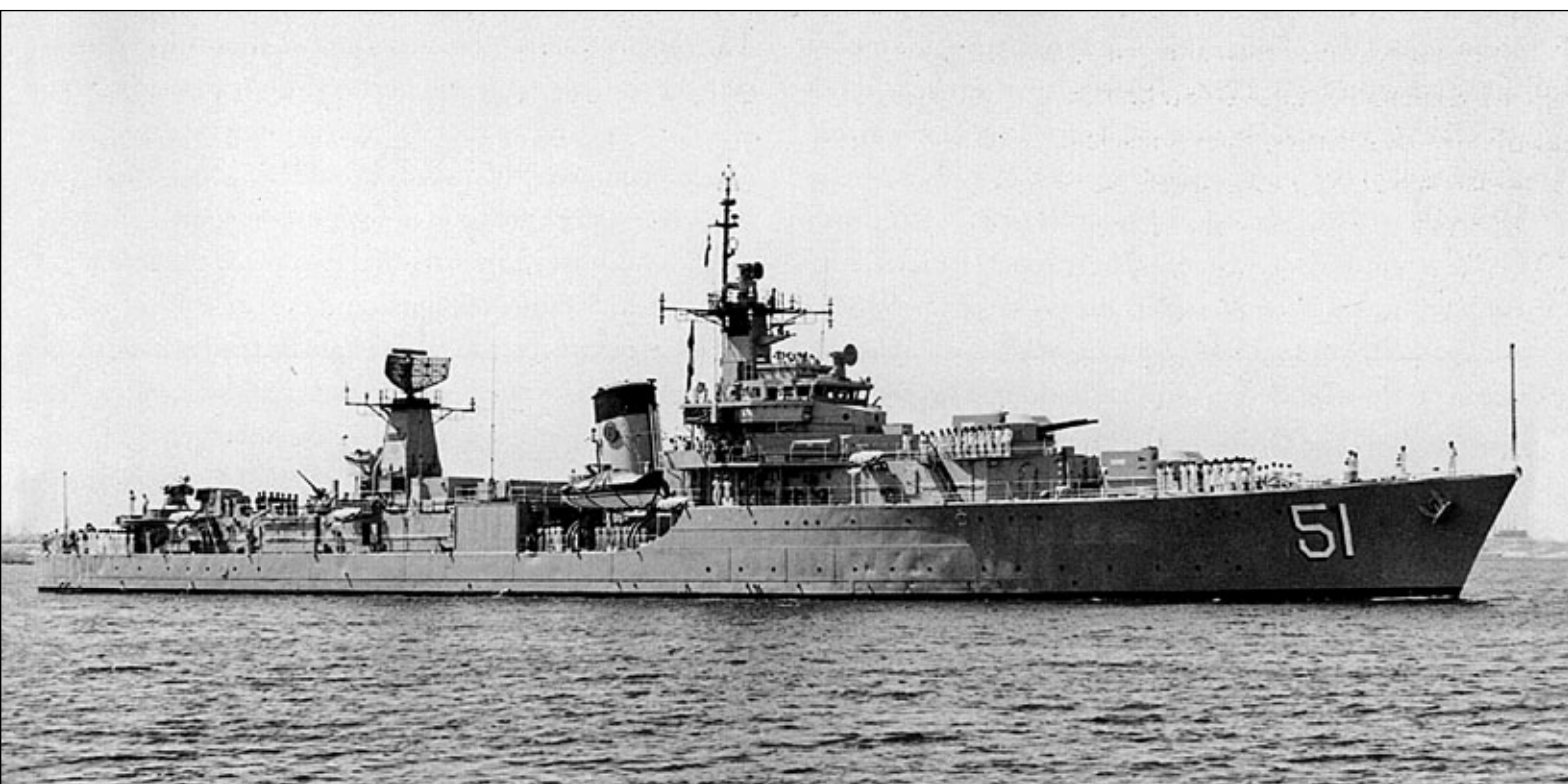
Projektowanie niszczycieli typu *Battle* prowadzono z uwzględnieniem doświadczenia Royal Navy tak na wodach europejskich jak i Pacyfiku. Rzeczywiste straty poniesione w rezultacie działania nieprzyjacielskiego lotnictwa, dyktowało konieczność zasadniczego wzmocnienia obrony plot. nowych okrętów. W zasadzie, problem ten można było rozwiązać kosztem ograniczenia uzbrojenia torpedowego, jednak doświadczenie TDW Oceanu Spokojnego podpowiadało, że jest jeszcze za wcześnie by całkiem skreślać torpedy. Kolejnym wymogiem, podyktowanym ogromnymi przestrzeniami Pacyfiku i słabością miejscowych systemów zaopatrzenia materialno-technicznego, był duży zasięg, porównywalny z amerykańskimi niszczycielami. Poza tym zwracano uwagę na możliwość krótki okres ich budowy. Realizacja wszystkich tych wymogów okazała się trudnym zadaniem dla projektantów i przemysłu. Z jednej strony typ *Battle* otrzymał niezłą uniwersalną artylerię głównego kalibru z całkiem nowoczesnym systemem kierowa-

3. Druga rakietą, wystrzeloną przez ten kuter trafiła tralowiec *Muhafiz*, poza tym uszkodzony został stojący w porcie transportowiec i elementy brzegowego wyposażenia.

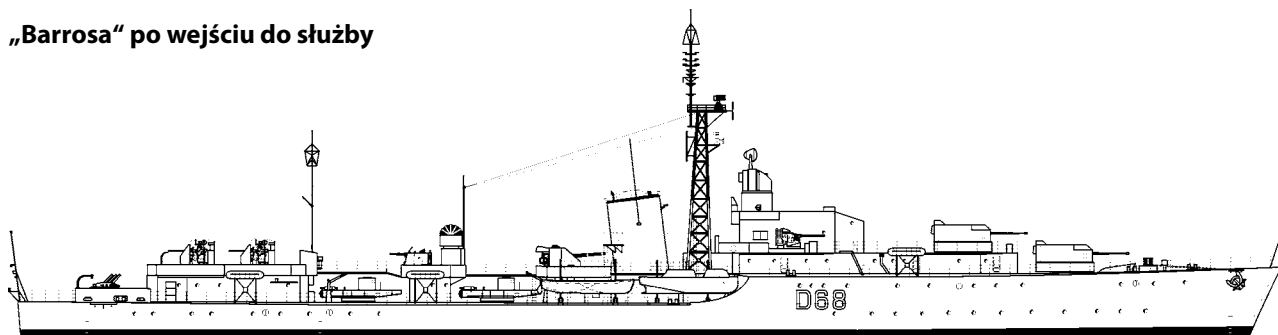
4. Pocisk RIM-66D został opracowany na bazie lotniczej rakiety do zwalczania systemów radiolokacyjnych „Standard-ARM” AGM-78.

Irański Artemiz (eks-Sluys) sfotografowany 14 lutego 1977 r. Za kominem widoczne wyrzutnie rakiet „Standard”.

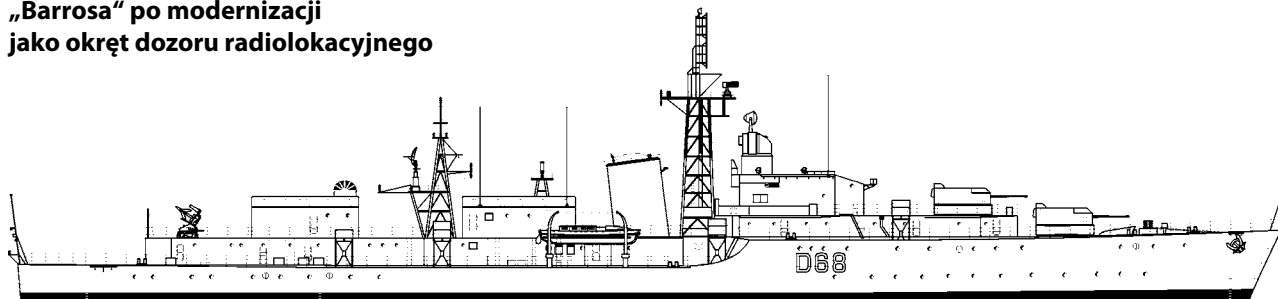
Fot. zbiory Arthur D. Baker III



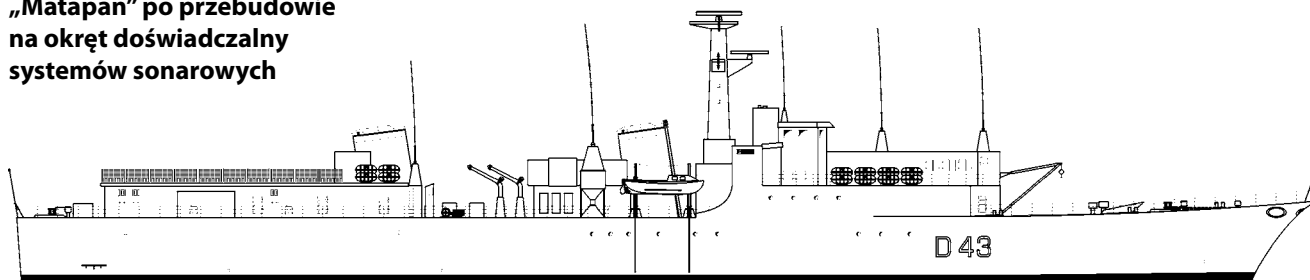
„Barrosa” po wejściu do służby



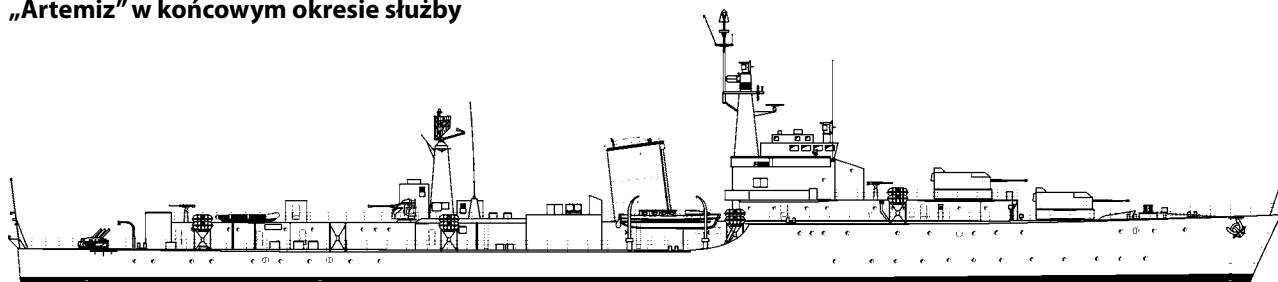
„Barrosa” po modernizacji
jako okręt dozoru radiolokacyjnego



„Matapan” po przebudowie
na okręt doświadczalny
systemów sonarowych



„Artemiz” w końcowym okresie służby



Rys. Tomasz Grotnik

nia ogniem. Przy czym jednostki były pierwszymi brytyjskimi niszczycielami, na których artyleria głównego kalibru była umieszczona w zamkniętych wieżach z prawdziwego zdarzenia, w istotny sposób poprawiając warunki pracy ich obsługi. Okręty miały także silne uzbrojenie torpedowe (2 cztero lub pięciururowe wyrzutnie). Z uwagi na ograniczone rozmiary okrętów liczebny skład głównego kalibru ograniczał się do raptem 4 luf w dwóch podwójnie sprzężonych zestawach (nie uwzględniając piątego dział, które z uwagi na nieudane usytuowanie miało nieznaczną efektywność). Amerykańskie niszczyciele typu *Allen M. Sumner*

i *Gearing* z 6 uniwersalnymi działami głównego kalibru, znacznie przewyższały typ *Battle*. Poza tym brytyjski przemysł z trudem opanowywał produkcję systemu kierowania ogniem Mk VI, którego dostawy realizowano z dużym opóźnieniem w stosunku do założeń opracowanego grafika. Zmusiło to Admiralicję do rezygnacji na okrętach typu „wzór 1943 r.” z własnego systemu kierowania ogniem, który zastąpiono amerykańskim. Trudno w jednoznaczny sposób ocenić małokalibrową artylerię plot. okrętów. Działa Boforsa były dostatecznie efektywną bronią przeciwko samolotom (zwłaszcza w zestawach „Hazemeyera” i STAAG),

jednak doświadczenie końcowego etapu wojny na Oceanie Spokojnym, wykazało, że daleko nie zawsze mogły one powstrzymać „kamikadze”. Amerykanie jako środek zaradczy zaczęli zamieniać małokalibrową artylerię plot. na swoich niszczycielach, na podwójnie sprzężone działa kal. 76 mm o większej efektywnej donośności i znacznie mocniejszym pocisku, Brytyjczycy, o ile wiadomo, nawet nie rozpatrywali takich działań. Nie udało się również rozwiązać problemu zapewnienia dostatecznego zasięgu. Pod tym względem parametry typu *Battle* w istotny sposób ustępowały nie tylko amerykańskim niszczycielom, ale i wcześniejszym brytyjskim serii „L”

i „M”. W przypadku przewidywanej współpracy z flotą amerykańską utrudniało to organizację współdziałania.

Projektowanie typu *Battle* prowadzono pod stałym naciskiem ze strony politycznego kierownictwa Wielkiej Brytanii, a przede wszystkim osobiście samego W. Churchilla, ze wszech miar wymagającego ograniczenia wyporności nowych okrętów dla skrócenia czasu ich budowy i ograniczenia kosztów. W rezultacie powstały okręty, nie dysponujące dostateczną rezerwą na modernizację, a terminy budowy i tak okazały się znaczne. W okresie powojennym większość *Battle* przeszło jedynie nader ograniczoną modernizację, zupełnie nie przypominającą amerykańskiego programu FRAM. Brytyjskie niszczyciele otrzymały zunifikowany zestaw małokalibrowej artylerii plot., a także wzmocnienie broni zop – miotacz bomb głębinowych „Squid”. Odnowiono również wyposażenie radioelektroniczne, głównie przez wyminę hydrolokatorów i modernizację radarów. Próba przeprowadzenia w początku lat 60. głębszej modernizacji połączonej z przebudową okrętów na niszczyciele dozoru radiolokacyjnego, okazała się niezbyt udana – z powodu wzrostu zlokalizowanych wysoko mas zmniejszyła się stateczność okrętów. W rezultacie zmodernizowane *Battle* przesłużyły w nowym charakterze raptem od 4 do 6 lat, co w żadnym stopniu nie kompensowało nakładów poniesionych na ich modernizację.

Ograniczone walory bojowe typu *Battle* były oczywiste dla brytyjskiej Admiralicji. W związku z tym jako podstawę projektu dalszych dużych niszczycieli floty Royal Navy przyjęto nie koncepcję *Battle*, lecz ich alternatywy, przewidujące budowę jednostek o dużych rozmiarach z trzema, a nie dwoma zestawami artylerii głównego kalibru. Tak powstały okręty typu *Daring*. Tym nie mniej wpływ *Battle* był widoczny w szwedzkich niszczycielach typu *Halland*, co prawda przy ich projektowaniu zrezygnowano ze skupienia dział głównego kalibru w dziobowej części okrętu, przedkładając bardziej tradycyjną lokalizację na dziobie i rufie.

Okręty typu *Battle* należały do ostatniego pokolenia klasycznych artyleryjskich niszczycieli, stopniowo odchodzących w przeszłość. Symbolicznym finałem ich kariery było zniszczenie jednego z ostatnich pozostających w służbie okrętów tego typu pakistańskiego *Khaibar*, przez nową broń przeciwokrętowe pociski rakietowe P-15.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego

Maciej S. Sobański

Korekty i uzupełnienia głównie nazwy

Michał Jarczyk

Dane taktyczno-techniczne			
	„Battle” „wzór 1942 r.”	„Battle” „wzór 1943 r.”	„Battle” australijski
Wyporność, t			
standard	2385/2468*	2547/2780**	2325
normalna	2906/2989	3053	
pełna	3289/3361	3418/3430	3300
Długość, m			
maks.	115,52	115,52	115,52
w linii wodnej	110,95	110,95	110,95
między pionami	108,2	108,2	108,2
Szerokość, m			
pełna	12,2	12,24	12,49
w linii wodnej	10,9		
Zanurzenie, m	3,9	3,9	4,11
Siłownia	2 jednostopniowe turbiny parowe Parsonsa, 2 trójpaleniskowe kotły Admiralicji		
Moc, KM/liczba obrotów śruby/minutę	50 000/320		
Ciśnienie pary: ciśnienie, atm.	28,12		
temperatura, °C	330		
Prędkość, węzły	37,75	35,75/34	35,5
Zapas paliwa, pełny, t	776		
Zasięg, Mm/ przy prędkości węzłów	4400/12		
* projektowana/po pierwszej modernizacji wg stanu na 1952 r.			
** projektowana/po przebudowie na niszczyciel dozoru radiolokacyjnego			

Rezultaty próby sześciogodzinnej okrętów typu „wzór 1942 r.”				
Okręt	Wyporność, t	Moc, KM	prędkość, węzły	obroty śruby/minutę
<i>Barfleur</i>	2938	51 065	31,65	313
<i>Gabbard</i>	3105		31,663	306
<i>St. Kitts</i>	2954		31,75*	311,1
<i>Trafalgar</i>	3094	51 918	32,97	315,7
<i>Camperdown</i>	2819	52 700	32,656	314
<i>Finisterre</i>	2757		33,38	317,1
<i>Cadiz</i>	2806		33,175	321,6
<i>St. James</i>	2873		32,7*	316,5
<i>Vigo</i>	2757		33,547	318,2
<i>Hogue</i>	3211		31,4*	313,4
<i>Lagos</i>	3060		30,46 *	310,4
<i>Gravelines</i>				
<i>Sluys</i>	3080		30,35*	312,3
<i>Armada</i>				
<i>Saintes</i>	2937		31,8*	309
<i>Solebay</i>	2905		32,7*	314,9
* wg wskazań logu				

Rezultaty próby sześciogodzinnej okrętów typu „wzór 1943 r.”			
Okręt	Wyporność, t	Prędkość, węzły	Obroty śruby/minutę
<i>Agincourt</i>	3076	31,2*	314,4
<i>Alamein</i>			
<i>Aisne</i>	2850	32*	310,8
<i>Barrosa</i>	2910	33,568	321,4
<i>Matapan</i>	2862	32,7	315,5
<i>Corunna</i>	2767	31,978	307,7
<i>Dunkirk</i>	2816	32,98	314,2
<i>Jutland</i>	3945	31,436	305,6
* wg wskazań logu			

Kołowe opancerzone transportery pływające rodziny BTR do dziś stanowią jeden z podstawowych typów wozów bojowych rosyjskiej piechoty morskiej. Na fotografii BRT-60PB po opuszczeniu ładowni okrętu proj. 1171 *Komsomolec Karelii* (wcześniej *BDK-62*) podporządkowanego 121. BOD Floty Północnej.
Fot. zbiory Anatolij Odajnik



Siły desantowo-amfibijne ZSRR po II wojnie światowej część III – Organizacja morskich sił desantowych ZSRR

Okrętowe siły desantowe

Organizacja radzieckich okrętowych jednostek desantowych jest chyba najsłabiej znana z racji braku opracowań fachowych poświęconych temu rodzajowi sił morskich. O ile dość precyzyjnie w poprzednich częściach cyklu przedstawiono historię konstrukcji okrętowych, prac nad nimi oraz produkcji i wcielania do linii poszczególnych typów jednostek, to w dziedzinie struktur organizacyjnych zespołów okrętów musimy bazować na nielicznych wspomnieniach radzieckich dowódców zamieszczonych m. in. w magazynie morskim „Tajfun”. Uzupełnieniem do niniejszej III części artykułu, z powodu braku dostępu do literatury są materiały zamieszczone na licznych rosyjskojęzycznych stronach internetowych. Autor korzystał przede wszystkim z internetowych opracowań udokumentowanych źródłowo, jednak nie mając obecnie możliwości ich zweryfikowania dane te mogą być niepełne lub obciążone błędami.

Wypracowana w latach II wojny światowej organizacja okrętowych sił desantowych radzieckiej floty utrzymywała się do początku lat 50. Poszczególne zespoły okrętów

(ros. отдельные дивизионы десантных судов) podlegały dowództwom baz sił morskich. Aż do połowy lat 50. trzonem ich były zdobyczne oraz przejęte w ramach reparacji wojennych jednostki pochodzenia zagranicznego. Wraz z powolnie następującą wymianą uzbrojenia floty na nowe konstrukcje radzieckiej produkcji rozpoczęto reorganizację sił desantowych.

Proces formowania związków taktycznych okrętów desantowych przebiegał w każdej z flot inaczej i w innych terminach. Pierwsza z brygad okrętów desantowych (dalej – BOD) zorganizowana została w sierpniu 1951 r. we Flocie Oceanu Spokojnego i była to 100. BOD (ros. 100-я Бригада Десантных Кораблей)¹. Brygada ta sformowana została na bazie 1. Oddziału Okrętów Desantowych (dalej – OOD) powstałego w sierpniu 1945 r. w oparciu o barki desantowe i stan osobowy 4. dywizjonu Środków Desantowych (dalej – dSD), który powołano w kwietniu 1945 r. Wyposażenie dywizjonu pochodziło z dostaw Lend-Lease, a składały się na nie dostarczone w latach 1943-1945 barki desantowe typu LCM, LCV, LCP, LCI i LCT. Interesujący jest fakt

dwumiesięcznego szkolenia stanu osobowego 4. dSD przez amerykańskich instruktorów, które miało miejsce na Alasce w Zatoce Zimnej (Cold Bay).

W grudniu 1959 r. w strukturze floty Bałtyckiej sformowana została 35. BOD. Po niespełna dwóch latach przenieść ją na 71. BOD² z miejscem stacjonowania w Bałtyjsku. W pierwszych latach funkcjonowania brygada posiadała na stanie 8 poniemieckich barek desantowych oraz 3 ODS proj. 188 i 5 ODM proj. 189. Wraz z wcielaniem do służby nowoczesnych okrętów w brygadzie formowano kolejne dywizjony, co pociągało za sobą wzrost jej możliwości załadowczych. W sierpniu 1963 r. utworzono 177. dywizjon OD przekazany czasowo w grudniu 1966 r. do leningradzkiej Bazy Wojenno-Morskiej. W kwietniu 1964 r. sformowano 629. dywizjon OD, w sierpniu 1966 r. 50. dywizjon OD, kolejny 7. dywi-

1. Strona internetowa: <http://www.morpeh.com/mp/tixookeanskij-flot/125-xroniki-bazy-tf/602-100-ya-brigada-desantnyx-korablej-istoricheskie-vexi.html> 12. 07. 2011.

2. J.J. Aristowicz, *Dywizja nadwodnych korabli*, Kalingrad 2001, s. 34.

zjon MOD i KD („poduszkowców”) utworzono w sierpniu 1975 r. Najliczniej występującym typem jednostek w brygadzie były polskie ODS różnych wariantów rozwojowych okrętów proj. 770/771/773.

Kolejne dwie brygady sformowano latem 1966 roku. Były to 121. BOD Floty Północnej dla której bazą kadrową był powstały w lutym 1951 r. 121. dywizjon Niszczycieli (dalej – dNi)³ oraz 197. BOD Floty Czarnomorskiej sformowana w wyniku reorganizacji 83. Brygady Okrętów Obrony Rejonu Wodnego Bazy w Odessie (dalej – BOORWB). Zespołem okrętów, który stanowił podstawę kadrową brygady był 318. dOD podporządkowany strukturalnie 83. BOORWB⁴.

W pierwszych miesiącach formowania i funkcjonowania 197. Brygada Okrętów Desantowych miała dwa dywizjony okrętów desantowych oraz dywizjon niszczycieli. Brygadę formowano w bazie marynarki wojennej w Odessie⁵. Jako datę sformowania jednostki przyjęto dzień 28 czerwca 1966 r., który ustanowiono jako jej święto⁶. Do końca 1966 r. sformowano kolejny 318. dywizjon ODD, do którego jako pierwszy wcielony został okręt proj. 1171 BDK-6 (od 09.11.1970 do złomowania w 1993 r. *Krymskij Komsomolec*)⁷. Kolejny podporządkowany brygadzie 4. dywizjon ODD powstał w kwietniu 1971 r. Do brygady przydzielone jej okręty polskiej produkcji dostarczano w grupach po 2-3 jednostki rzeczniczymi drogami śródlądowymi. W 1980 r. w składzie brygady sformowany został 156. dywizjon Okrętów na poduszce powietrznej („poduszkowców”), do którego trafiały po-



Desantowanie BTR-ów z pokładów małych okrętów proj. 450. Okręty te poza wojskowym znalazły szerokie zastosowanie w gospodarce morskiej ZSRR. Fot. zbiory Siergiej Bałakin

czątkowo wszystkie przydzielone „poduszkowce”. Nietypowymi jednostkami desantowymi, które eksploatowano w brygadzie były ekranoplany proj. 904 „Orlinok”⁸.

Również w składzie 121. BOD znajdowały się okręty różnych typów, projektów i rang. Brygada w połowie lat 70. dysponowała min. 4 ODD (BDK) proj. 1171 „Tapir” klasyfikowanymi jako okręty II rangi. Okręty polskiej konstrukcji ODS (SDK) stanowiły uzbrojenie 410. dOD. W dywizjonie poza 6 ODS było przejściowo kilka kutrów desantowych. Brygada miała organiczny dywizjon niszczycieli, w którym były 4 jednostki proj. 30bis oraz 2 fregaty ZOP (SKR) SKR-42 i SKR-56⁹. Oba typy jednostek były

przewidziane do roli okrętów ogniowego przygotowania lądowania i wsparcia ar-

3. Strona internetowa: <http://www.navalcadet.narod.ru/history.html> 12. 06. 2011.

4. W.I. Popow, *Desantnyje korabli oswaiwajut Sredizemnoje morie*, „Tajfun” nr 2 (42) / 2002, s. 43.

5. Ibidem, s. 43-44.

6. Praca zbiorowa pod red. W.L. Wasjukowa, *30 – ja dywizja nadwodnych korabli Czernomorskogo Flota*, „Tajfun” nr 8(39) / 2001, s. 22.

7. A.B. Morin, *Bolszyje desantnyje korabli tipa „Woroneżskij Komsomolec” pr. 1171*, „Tajfun” nr 47/2005, s.13.

8. W składzie brygady znajdowały się załogi ekranoplanów będących jeszcze w budowie. Wszystkie „Orlinoki” po oblataniu i sformowaniu załóg kierowane były do Floty Kaspjskiej. Na przełomie dekad lat. 80./90. ekranoplany ponownie znalazły się w składzie Floty Czarnomorskiej.

9. K.A. Tulin, *Wospominanija komandira 22 – j Dywiziji Morskich Desantnych Sił TOF*, „Tajfun” nr 47/2005, s.21.

Na fotografii „wymiana” fal desantu. Odchodzący po wysadzeniu ładunku okręty oraz podchodzący do punktu lądowania okręt kolejnej fali. Na odległym planie jednostka proj. 1171. Okręt z pierwszego planu to SDK-109 (proj. 771 A) z numerem burtowym 415, który należał do 197. BOD Floty Czarnomorskiej.





Burda w burcie. Okręty 121. BOD Floty Północnej. Jednostka proj. 1171 to *Pieter Il'ic'z* z numerem burtowym 012, obok *SDK-87* (proj. 771A) należący początkowo do Floty Bałtyckiej.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

tyleryjskiego desantu. Poza bieżącą działalnością szkoleniową oraz udziałem w rejsach służby bojowej okręty 121. BOD wykonywały zadania zaopatrzeniowe odległych garnizonów na północy. Oprócz tego okręty proj. 30bis zabezpieczały szkolenie okrętów podwodnych oraz używano ich w charakterze osłony akwenów podczas strzałów morskich.

Najmłodszym zespołem okrętów desantowych radzieckiej floty był podporządkowany Flotylli Kaspijskiej 242. dOD, który sformowano w latach 70.

Radzieckie brygady dysponowały różnicowanymi środkami desantowymi, co nie ułatwiało pracy pionowi technicznemu odpowiadającemu za stan utrzymania jednostek w należytym sprawności i gotowości bojowej.

Brygady okrętów desantowych nie miały jednolitych etatów. Organizacyjnie poza dowództwem, sztabem i wydziałem politycznym tworzyły je dywizjony okrętów i kutrów desantowych (od 2 do 5) oraz jak w przypadku 121. BOD i 197. BOD przejściowo dywizjony niszczycieli jako organiczne zespoły okrętów wsparcia ogniowego brygad. Poszczególne dywizjony każdej z brygad eksploatowały konkretny rodzaj środka desantowego. W brygadach były więc dywizjony okrętów dużych, średnich, małych, kutrów desantowych, a także od początku lat 70. okrętów na poduszce po-

wietrznej („poduszkowców”). Taka organizacja uzasadniona była przede wszystkim względami praktycznymi. Uzyskana w ramach dywizjonów unifikacja sprzętu ułatwiała jego techniczną eksploatację oraz dawała w razie konieczności możliwość szybkiego dokończenia załóg jednostek będących w dyżurach bojowych kadry zawodowej i marynarzami z okrętów remontowanych lub pozostających w niższej kategorii gotowości bojowej. Poszczególne brygady funkcjonowały jako samodzielne zespoły okrętów podległe bezpośrednio dowódcom flot lub dywizjom okrętów nawodnych.

W ukształtowanej w latach 60./70. strukturze radzieckich sił morskich występowały:

- we Flocie Północnej - 121. BOD z miejscem postoju w Siewieromorsku;
- we Flocie Bałtyckiej - 71. BOD z miejscem bazowania w Bałtyjsku;
- we Flocie Oceanu Spokojnego - 100. BOD w porcie Szigino na Wyspie Rosyjskiej;
- we Flocie Czarnomorskiej - 197. BOD - Jezioro Dokuzław;
- we Flotylli Kaspijskiej strukturalny 242. dOD w Kaspijsku.

W okresie największego rozwoju liczebnego przypadającego na dekadę lat 80., w apogeum wyścigu zbrojeń, okrętowe siły desantowe floty ZSRR zostały rozbudowane w dywizje morskich sił desantowych (dalej - DMSD, ros. Дивизия Морских

Десантных Сил - ДИМС). Stało się to możliwe dzięki płynnym dostawom nowego sprzętu zarówno importowanego w dalszym ciągu z Polski oraz rodzimej produkcji „poduszkowców”. Funkcjonujące w brygadach czarnomorskiej i bałtyckiej dywizjony jednostek na poduszce powietrznej wzbogacone o kolejne kutry oraz okręty stały się na tyle liczne, iż w dekadzie lat 80. przeformowano je w brygady. Warto dodać, iż brygady bałtycka i czarnomorska posiadały więcej tego typu środków. Było to pochodną przewidzianych dla nich zadań bojowych, których istotą było szybkie opanowanie rejonów cieśnin morskich. Poza tym „poduszkowce” posiadały promień działania umożliwiający im osiągnięcie dowolnego punktu na zamkniętych oraz stosunkowo niewielkich obszarowo akwenach wewnętrznych mórz jakim były Bałtyk i Morze Czarne.

Dywizje podobnie jak wcześniej brygady nie miały jednolitych etatów, składały się z 1-2 brygad okrętów desantowych, w tym „poduszkowców” lub samodzielnych dywizjonów środków na poduszce powietrznej oraz (nie wszystkie) z dywizjonów niszczycieli - okrętów ogniowego wsparcia desantu (dalej - OWD), w których nadal występowały klasyczne niszczyciele starszych projektów 30bis, 56 i dozorowce proj. 50. W wypadku zagrożenia wojennego przewidywano rozkonserwowanie utrzymywanych w pełnej sprawności technicznej

krążowników proj. 68 i 26, które po rozwinieciu na stopie wojennej miały wzmocnić zespoły okrętów wsparcia ogniowego¹⁰. We flotach nowe dywizje otrzymały wraz z etatami numery organizacyjne i tak:

- we Flocie Bałtyckiej – sformowano 27. DMSD w składzie 71. BOD i 75. BOD¹¹;
- we Flocie Północnej – powstała 37. DMSD w składzie 121. BOD i d. Ni¹²;
- we Flocie Oceanu Spokojnego – sformowano 22. DMSD w składzie 14. BOD, 100 BOD oraz 77. dKD¹³;
- we Flocie Czarnomorskiej – 39. DMSD do której włączono 197. BOD i 65. dNi¹⁴.

Przytoczony skład organizacyjny dywizji nie był stały. Poza zespołami okrętów bojowych dywizje posiadały potrzebne do zapewnienia właściwego funkcjonowania własne pododdziały i komórki zabezpieczenia brzegowego a nawet szkoleniowe. Wraz z podnoszeniem bander na nowych jednostkach lub wycofywaniem ze służby starszych dokonywane były zmiany organizacyjne dostosowujące strukturę do panujących realiów sprzętowych. Na początku lat 90., już po rozpadzie ZSRR wszystkie dywizje rozformowano, a brygady z zachowaną numeracją stały się na powrót samodzielnymi ZT okrętów podporządkowanych dywizjom okrętów nadwodnych (dalej – DON) lub eskadrom operacyjnym (dalej – EO)¹⁵. Zespoły okrętów wsparcia ogniowego jeszcze w strukturach DMSD były z uwa-

gi na coraz większe zużycie eksploatacyjne powoli lecz systematycznie ograniczane i ostatecznie również rozformowane. Brygady liczyły od kilkunastu do kilkudziesięciu okrętów i kutrów desantowych różnych rang, typów i wariantów produkcyjnych. Organizacyjnie cały czas utrzymywano zasadę skupiania w poszczególnych dywizjach okrętów tej samej rangi a nawet tego samego typu. Było to duże ułatwienie warunków służby dla załóg i służb technicznych oraz stwarzało wspomniane już możliwości wymiany personelu przygotowanego na okrętach tego samego typu.

Okres pierestrojki oraz czas bezpośrednio po niej boleśnie dotknął morską potęgę Związku Radzieckiego. W latach 1991-1997 z sił morskich ZSRR i powstałej w wyniku rozpadu państwa radzieckiego Federacji Rosyjskiej wycofano 629 okrętów bojowych, w tym 225 okrętów I i II rangi (bez okrętów podwodnych i pomocniczych)¹⁶. Część ze spisanych jednostek uległa na skutek złego stanu technicznego zatopieniu, została zezłomowana, przekazana powstałym na gruzach radzieckiego imperium flotom Wspólnoty Niepodległych Państw lub odsprzedana cywilnym kontrahentom do celów komercyjnych. Znacznemu obniżeniu uległa gotowość i możliwości bojowe każdego z rodzaju nawodnych sił morskich rosyjskiej floty. Cięcia sprzętowe w poważnym stopniu ograniczyły zdolności Wojen-

no-Morskiego Flota w prowadzeniu operacji desantowych. W okresie sześciu lat skrócono ze stanu sił morskich 118 jednostek desantowych, w tym 18 dużych okrętów I i II rangi, 28 małych i średnich wypornościowych okrętów desantowych, 15 małych jednostek na poduszce powietrznej i ekranoplanów oraz 57 kutrów desantowych. W służbie pozostało niewiele jednostek, głównie proj. 775 i 1171 oraz „poduszkowce” „Zubr”. Czasy desantowej potęgi ZSRR dobiegły końca.

Piechota morska

Drugim z komponentów radzieckich sił desantowo-amfibijnych była piechota morska. W XX wieku w Związku Radzieckim dwukrotnie likwidowano i odtwarzano ten rodzaj sił morskich. Po raz pierwszy

10. W.P. Zabłockij, *Krążowniki „Swierdłow” cz. II*, „Okręty Wojenne” numer specjalny 30, s. 26-29.

11. Sformowana w listopadzie 1982 r.

12. Sformowana w sierpniu 1985 r.

13. Sformowana jesienią 1979 r.

14. Sformowana w lutym 1983 r.

15. 71. BOD podporządkowana została 12. Dywizji Okrętów Nawodnych (dalej-DON), a 75. BOD ograniczona do szczebla dywizjonu włączona została do brygady. Powrócono do starej struktury sprzed 1983 r. 197. BOD przeszła w podporządkowanie 30. DON. 121. BOD podporządkowano bezpośrednio dowództwu 7. Eskadry Operacyjnej Floty Północnej. 100 BOD po wchłonięciu jednostek 14. BOD weszła w skład 8. Eskadry Operacyjnej Floty Oceanu Spokojnego.

16. Strona internetowa: <http://drozd-cruiser.ucoz.ru/publ/9-1-0-12.html> *Potier Rosyjskiego Flota wo wriemja pieriestorjki*, s. 1, 28.06.2011.

W latach 1978-1991 floty ZSRR zostały wyposażone w nowoczesne, zbudowane w Polsce, do dziś eksploatowane okręty proj. 775. Na zdjęciu BDK-46 (od lipca 2002 *Nowoczerkask*) należący do 197. BOD Floty Czarnomorskiej.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





Łaładunek czołgu pływającego PT-76 na pokład okrętu polskiej produkcji proj. 770. Na fotografii prawdopodobnie przydzielony 71. BOD Floty Bałtyckiej *SDK-36* (472) ze zmienionym na czas ćwiczeń numerem burtowym. W trakcie służby okręt przeszedł w podporządkowanie 242. dywizjonu okrętów Desantowych Flotylli Kaspijskiej.
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

wszystkie formacje piechoty morskiej, które w dużej części opowiedziały się po stronie „białych” a nie uległy rozbiciu podczas wojny domowej, zostały zlikwidowane po jej zakończeniu w 1923 r. w akcie swoistej „zemsty”. Odtworzenie piechoty morskiej nastąpiło w związku z trwającą wojną z Finlandią w 1940 roku. Sformowano wówczas w strukturze Floty Bałtyckiej 1. Brygadę Piechoty Morskiej. Kolejne jednostki powoływano już po niemieckiej agresji w 1941r. i osiągnęły one pokaźny stan 230 tys. żołnierzy zorganizowanych w 1 dywizji, 19 brygadach, 14 pułkach i 36 samodzielnych batalionach piechoty morskiej¹⁷.

W połowie lat 50. w ZSRR rozformowano wszystkie jednostki bojowe i szkolne piechoty morskiej, w tym szkołę oficerską w Wyborgu. Wykonując zadanie likwidacji jednostek ówczesny minister obrony ZSRR marszałek Gieorgij K. Żukow w liście z dnia 12. maja 1956 r. skierowanym do I Sekretarza Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, meldował Nikicie S. Chruszczowowi o ich ostatecznym rozwiązaniu¹⁸. Zwolniono wówczas znaczną część kadry oficerskiej mającą frontowe doświadczenie. Zadania desantowe miały być realizowane siłami jednostek wojsk lądowych nadmorskich okręgów wojskowych. Było to założenie błędne co pokazały manewry radzieckiej Floty Oceanu Spokojnego z 1962 r. Obserwujący wspólne ćwiczenia desantowe 100. Brygady Okrętów Desantowych z pułkiem wojsk lądowych, minister obrony ZSRR marszałek Rodion Malinowski skomentował jako skandaliczne, ćwiczące wojska określił jako topielców

i zwrócił się do obecnego na ćwiczeniu dowódcy MW ZSRR admirała Siergieja. G. Gorszkowa, żeby na przyszłość nie organizować takich pokazów. Odbita wówczas na gorąco rozmowa między wojskowymi stała się punktem wyjścia do odtworzenia piechoty morskiej w ZSRR. Rok wcześniej w ćwiczeniach desantowych Flotylli Kaspijskiej doszło do tragicznej w skutkach katastrofy morskiej. Załadowane desantem małe okręty desantowe proj. 106 zaskoczył podczas przejścia morzem sztorm, w wyniku którego zatoniły dwie jednostki ze sprzętem i ludźmi.

Radzieckie badania zagadnień morskich operacji desantowymi szły w parze z rozwojem sił amfibijnych ZSRR i przypadły na drugą połowę lat 60. oraz całą dekadę lat 70. Zapoczątkowanej w latach 60. rozbudowie potencjału desantowego Wojenno-Morskiego Flota towarzyszyło odtwarzanie piechoty morskiej jako części składowej radzieckiej marynarki.

Zainteresowanie operacjami desantowymi znalazło swoje odbicie w licznych opracowaniach naukowo – wojskowych i publikacjach popularnych. Problematyką operacji desantowych zainteresowany był głównodowodzący radzieckiej floty admirał S.G. Gorszkow, który opisał działania desantowe w wojnie z użyciem broni masowego rażenia w mało znanej w Polsce książce *Morskie desantnyje operacii w jadiernej wojnie*. Powtórne odtwarzanie piechoty morskiej rozpoczęło się od przeformowania zwykłych pułków strzelców zmotoryzowanych wytypowanych ze składu wojsk lądowych przez radziecki Sztab Generalny.

Pierwszą jednostką wytypowaną do przekazania flocie był 336. Pułk Strzelców Zmotoryzowanych (dalej – PSZmot.) ze składu 120. Dywizji Strzelców Zmotoryzowanych (dalej – DSZmot.) Białoruskiego Okręgu Wojskowego. Pułk latem 1963 roku przeniesiono spod Mińska na Białorusi do Bałtyjska i przeformowano w 336. Pułk Piechoty Morskiej (dalej – PPM) Floty Bałtyckiej.

W latach 1967-1989 r. piechurzy morscy Floty Bałtyckiej uczestniczyli w 25 rejsach służby bojowej w składach Oddziałów Desantowych (ros. ДЕСО) eskadr operacyjnych 7. Atlantycznej i 5. Morza Śródziemnego¹⁹.

17. J.P. Abramow, *Czernyje diawoty. Morskaja piechota w Wielkiej Oteczestwiennoej Wojnie 1941-1945*, Moskwa 2008, s. 60, 624.

18. Jeszcze wcześniej, bo w sierpniu 1948 r. zmiany dotknęły również powołany w latach II wojny światowej Zarząd Obrony Wybrzeża, któremu podporządkowane poza piechotą morską były artyleria nabrzeżna oraz jednostki zabezpieczenia działań. Obowiązki jego przejął 4. Wydział Gotowości Bojowej (wyszkolenia) jednostek obrony wybrzeża, piechoty morskiej i jednostek strzelców. Po niespełna 2 latach w marcu 1950 r. powtórnie sformowano Zarząd Gotowości Bojowej artylerii nabrzeżnej, piechoty morskiej i jednostek wojsk lądowych Głównego Zarządu Sztabu Generalnego Sił Morskich. 18.08.1951 w ramach kolejnej reorganizacji w składzie Zarządu Głównego powołano oddzielne Zarządy dla artylerii nabrzeżnej, wojsk lądowych i piechoty morskiej oraz wojsk inżynierskich. Po likwidacji piechoty morskiej w maju 1956 r. w wyniku kolejnych przetasowań powołano po raz kolejny w miejsce samodzielnych Zarządów, jeden 4. Wydział Obrony Wybrzeża z bezpośrednim podporządkowaniem Zarządowi Gotowości Bojowej floty. Strona internetowa: http://ryadovoy.ru/militarizm/ibosstav/dd&antidd/marins_OOB_2a.htm. 10.04.2011.

19. Oddziały Desantowe były również określane jako Zespoły Operacyjne (ros. оперативное соединение). ZO eskadry śródziemnomorskiej nosił oznaczenie 5. OC (pol. 5. ZO).

Bałtycki pułk jako najstarsza jednostka piechoty morskiej stanowił swoisty „zaczyn” dla formowanych jednostek innych flot.

Drugą jednostką powstałą na bazie 390. PSZmot. w sierpniu 1963 r. był 390. PPM przeznaczony dla Floty Oceanu Spokojnego a wydzielony z składu 342. DSZmot. Dalekowschodniego Okręgu Wojskowego²⁰. Na przełomie lat 1967/1968 r. pułk rozwinęto w dywizję²¹. Dywizja dziedziczyła tradycje bojowe i numer po 55. „Mozyrskiej” Dywizji Piechoty Morskiej odznaczonej podczas II wojny światowej za waleczność Orderem Czerwonego Sztandaru a zlikwidowanej w 1956 r. W formowaniu dywizji swój udział mieli żołnierze z Bałtyjska i Sputnika. Pod koniec 1967 r. skierowano do Władywostoku po jednej pełnej kompanii piechoty morskiej ze składu 336. PPM i 61. PPM. Kompanie te wraz z wyłączonym ze składu 390. PPM batalionem stały się bazą dla nowego 106. „Łunienieckiego” PPM. Do 1 grudnia 1968 r. sformowane zostały wszystkie jednostki dywizyjne i dzień ten trzy lata później na podstawie rozkazu ministra obrony Nr 007 z dnia 22. lutego 1971 r. stał się świętem dywizji. Żołnierze dywizji w latach 1968-1995 uczestniczyli w 40 rejsach służb bojowych Floty Oceanu Spokojnego, z których większość zrealizowana była do 1991 r.

Kolejna jednostka piechoty morskiej została sformowana we Flocie Północnej latem 1966 r. Podstawę kadrową stanowił dla niej 61. „Kirkeneski” PSZmot. wchodzący w skład 131. DSZmot. Leningradzkiego Okręgu Wojskowego. W grudniu 1979 r. pułk przeformowano w 61. „Kirkeneską” Brygadę Piechoty Morskiej²². W związku z dużym obciążeniem żołnierzy brygady służbami bojowymi, znacznym obszarem odpowiedzialności obronnej i wypływającymi z nich zadaniami na wypadek wojny, którym trudno byłoby sprostać, w wojskowych gremiach decyzyjnych pojawiła się koncepcja rozwinęcia brygady do szczebla dywizji. Prace organizacyjne nad sformowaniem nowej dywizji, która miała być bliźniaczą jednostką 55. DPM trwały w latach 1980-1981. Po dwóch latach prac organizacyjnych pomimo znacznego postępu ostatecznie zrezygnowano z koncepcji sformowania dywizji przyjmując wariant „oszczędnościowy” tj. powołania w składzie Floty Północnej drugiej brygady. Podstawą organizacyjną dla 175. BPM stały się istniejące w stadium organizacyjnym jednostki dywizji. Miejscem stacjonowania nowej brygady stała się miejscowość Tumannyj.

W latach 1967-1989 r. żołnierze „Kirkeneskiej” jednostki uczestniczyli w 28 rejsach

służby bojowej w składzie 74. Oddziału Desantowego 7. Eskadry Operacyjnej²³.

W kwietniu 1966 r. z 336. PPM wyłączony został jeden z jego batalionów, który przeniesiono do Floty Czarnomorskiej jako 309. Samodzielny Batalion Piechoty Morskiej (dalej – sbpm). W grudniu 1967 r. we Flocie Czarnomorskiej powstał 810. PPM²⁴. Jednostkę zorganizowano w oparciu o stan 309. sbpm, do którego dołączył kolejny przeniesiony z Bałtyjska batalion. Poza jednostkami bałtyckimi w skład nowego pułku weszła oddelegowana z 61. PPM kompania czołgów pływających oraz kadra i żołnierze 135. PSZmot. podległego 295. DSZmot. Zakaukaskiego Okręgu Wojskowego²⁵. Od chwili sformowania do 2003 r. jednostka czarnomorska uczestniczyła w 50 rejsach służb bojowych, głównie w składzie 54.

20. I. Kasatonow, *Flot wyszeł w okiean*, Moskwa 1996, s. 103.

21. Ibidem, s. 109.

22. K. Ijubiljeju *sojedinienija morskoi piechoty Krasnoznamennogo Siewiernogo Flota. S prazdnikom, Siewierjanie*, „Morskoi Piechotinie” nr 5-6/2000, s. 28-30.

23. Ibidem.

24. *Czernomorskij Flot Rosiji*, pod red. W.P. Komojedowa, Simfieropol, Tawrida 2002, s. 328, 376.

25. Ibidem; Inaczej formowanie pułku przedstawił I. Kasatonow, podając iż bazę kadrową nowego pułku stanowił jedynie batalion z Bałtyjska wydzielony z 336. PPM. Zob. I. Kasatonow, *Flot...*, s. 112.

Łaładunek desantu bezpośrednio z brzegu na okręt proj. 1171. Transportery BRT-60 pierwszych wersji produkcyjnych jeszcze bez wieżyczek z uzbrojeniem. Fot. zbiory Jarosław Malinowski





Niszczytel proj. 30bis w czasie jednej z parad w Leningradzie w latach 60. Jednostki tego typu wchodziły w skład dywizjonów okrętów wsparcia ogniowego desantu radzieckich Brygad Okrętów Desantowych jeszcze w połowie lat. 80.
Fot. zbiory Władimir Zabłockij

ZO 5. Eskadry Operacyjnej na Morzu Śródziemnym i Czerwonym.

Najmniejszą samodzielną jednostką piechoty morskiej ZSRR i najślabiej dotąd znaną był podporządkowany Floty Kaspjskiej 600. bpm sformowany na początku lat 70.

Organizacyjnie samodzielne pułki Flot Czarnomorskiej, Bałtyckiej i Północnej dzieliły się na następujące komórki organizacyjne i pododdziały:

- Dowództwa i sztaby;
- Kwatermistrzostwa i służby techniczne;
- po trzy bataliony piechoty morskiej;
- batalion czołgów;
- kompania rozpoznawcza;
- bateria przeciwpancerna;
- bateria artylerii rakietowej;
- bateria artylerii przeciwlotniczej;
- kompania saperów;
- kompania łączności;
- kompania przeciwchemiczna;
- kompania zaopatrzenia;
- kompania medyczna;
- kompania remontowa;
- kompania transportowa.

Podstawowe uzbrojenie pułków o powyższej organizacji stanowiło 111 transporterów opancerzonych (TO) BTR-60, 10 czołgów średnich T-54 (55), około 30 lekkich czołgów pływających PT-76, 9 transporterów rozpoznawczych BRDM-2, 3 transportery rozpoznania skażeń BRDM-2 rsk, 6 wyrzutni 9P110 pocisków 9M14M

„Malutka”, 4 samobieżne zestawy artyleryjskie ZSU-23-4, 4 samobieżne zestawy rakietowe PZR „Strzała-1” na podwoziu BRDM-2, 9 moździerzy 120 mm wz. 1938, 6 wieloprowadnicowych wyrzutni rakietowych 120 mm BM-21 „Grad”. Podstawowymi jednostkami taktycznymi pułków były samodzielne bataliony piechoty morskiej liczące po około 380 żołnierzy, w których poza 3 kompaniami piechoty morskiej był pluton łączności, pluton zabezpieczenia (gospodarczy) oraz bateria wsparcia, z plutonem moździerzy 120 mm (3 x M-120) i plutonem przeciwpancernym uzbrojonym w przenośny zestaw PPK „Fagot” i ciężkie 73 mm granatniki przeciwpancerne SPG-9 (1 x PPK + 2 x SPG – 9). W kompaniach piechoty morskiej było etatowo po 10 TO i 90 żołnierzy uzbrojonych min. w 1 zestaw rakiet przeciwlotniczych „Strzała-2 M”, 1 granatnik 30 mm AGS „Plamia” oraz 2 uniwersalne karabiny maszynowe PKS kal. 7, 62 mm²⁶.

Do 1979 r. istniejące pułki piechoty morskiej dzieliły się na samodzielne pułki Flot Bałtyckiej, Czarnomorskiej i Północnej oraz pułki organiczne wchodzące w skład 55. DPM. Jednostki samodzielne były liczniejsze sprzętowo i kadrowo, posiadały własne pododdziały zabezpieczenia bojowego i tyłowego działań w odróżnieniu od jednostek organicznych dywizji „Mozyrskiej”. Wynikało to ze specyfiki oddziałów, które miały być zdolne do samodzielnego prowadzenia

działań, często w oderwaniu od wojsk własnych za osobnych kierunkach. Podstawowym ich zadaniem (w latach późniejszych wykonywanym przez brygady piechoty morskiej) było uchwycenie punktów lądowania dla sił zasadniczych II rzutu desantu, którym miały być ogólnowojskowe dywizje strzelców zmotoryzowanych lub pancernych, a od 1989 r. przeniesione do flot dywizje obrony wybrzeża. Ogółem w szeregach wszystkich jednostek służyło wówczas około 12 tys. żołnierzy²⁷.

W listopadzie 1979 r. na podstawie dyrektywy Szefa Sztabu Głównego radzieckiej Marynarki Wojennej Nr 730/1/00741 z dnia 3. września 1979 r. samodzielne pułki piechoty morskiej przeformowane zostały na brygady z zachowaniem nazw wyróżniających i dotychczasowej numeracji²⁸. Jednostki otrzymały nowe (zwiększone) etaty z jednoczesną zmianą statusu z „samo-

26. W.P. Kuzin, W.I. Nikolskij, *Wojenno-Morskaja Flot SSSR 1945-1991. Istoria sozdania poslewojennogo Wojenno – Morskogo Flota SSSR i wozmożnyj oblik Flota Rosji*, Sankt-Peterburg 1996, s. 526.

27. Zob. I. Skuratow, *Morskaja piechota w proslom i nastojaszem. (K 50 let morskaj piechoty WMF SSSR)*, „Morskaj Sbornik” nr 10/1989, s. 21.

28. Szerzej L. Nabjullin, *Morskaja piechota Czernomorskogo Flota: istoria stanovlenija i razwitia*, „Morskaj Piechotinieć” nr 5-6/2000, s. 19-20; A. Ryżkow, *Poslewojennoje pokolenie morskaj piechoty Baltiki*, „Morskaj Piechotinieć” nr 3-6/1999, s. 10; K. Ljubiljeju ..., s. 29; Strony internetowe http://ryadovoy.ru/militarizm/ibsostav/dds&antidds/marins_OOB_2a.htm; <http://warfare.ru/rus/?lang=rus&catid=240&linkid=1563&base=871>. 12. 06. 2011.

dzielnych wojskowych jednostek taktycznych” (ros. отдельной тактической части) będącej polskim odpowiednikiem oddziału, na wyższą – „związku taktycznego” (ros. тактическое соединение).

W nowych strukturach brygady otrzymały przede wszystkim więcej uzbrojenia artyleryjskiego. Dotychczasowe baterie rozwinięto do stanów dywizjonów, zwiększono również ilość uzbrojenia w batalionach piechoty morskiej. Stan jednostek czasu „P” wynosił po około 2500 żołnierzy w każdej z brygad. W skład poszczególnych jednostek wchodziły:

- dowództwa i sztaby;
- po trzy samodzielne bataliony piechoty morskiej;
- batalion czołgów;
- samodzielny dywizjon artylerii samobieżnej;
- samodzielny dywizjon artylerii rakietowej;
- samodzielny rakietowo – artyleryjski dywizjon przeciwlotniczy;
- samodzielny dywizjon przeciwpancerny; oraz kompanie saperów; łączności; medyczno-sanitarna; remontowa i samochodowa oraz pluton obrony przeciwchemicznej.

Część z pododdziałów brygadowych miała pokojowe stany osobowe niższe niż czasu „W”, nowością było umieszczenie

w strukturach jednostek skadowanych batalionów piechoty morskiej.

Kolejne zmiany jakościowe w piechocie morskiej zaszły w latach 1981-82, kiedy przeformowano po jednym z batalionów każdej z brygad w bataliony desantowo-szturmowe. Powstałe pododdziały przygotowywane były do działań powietrzno-szturmowych oraz powietrzno-desantowych. Część kadry i żołnierzy zasadniczej służby wojskowej przeszła do nowych batalionów z rozformowanych brygad SPECNAZ, będących faktycznie rozwiniętymi batalionami wojsk specjalnych przygotowywanych do działań dywersyjnych. Wyjątek stanowiła tu brygada czarnomorska, w składzie której powstały dwa bataliony desantowo-szturmowe w miejsce dwóch piechoty morskiej a w 1989 roku rozformowano jej strukturalny 103. batalion czołgów.

Zadania radzieckiej piechoty morskiej można podzielić na kilka grup, z których poza bieżącą działalnością szkoleniową na pierwszy plan wysuwały się służby bojowe. Do podstawowych zadań jakie podczas takich wielomiesięcznych rejsów stawiano pododdziałom, należała organizacja ochrony i obrony miejsc stacjonowania zespołów okrętów eskadr operacyjnych. Żołnierze piechoty morskiej wzorem ame-

rykańskim stanowili również ochronę palcówek dyplomatycznych czy innych radzieckich przedstawicielstw. Do chwili obecnej niewiele wiemy o użyciu bojowym piechoty morskiej ZSRR w licznych konfliktach, w które zaangażowane było państwo radzieckie w okresie „zimnej wojny”. Autorzy współczesnych rosyjskich opracowań szeroko opisują udział żołnierzy piechoty morskiej w obu wojnach czecheńskich, podając nawet personalia poległych, pomijając natomiast zbrojne zaangażowanie piechoty morskiej w Egipcie, Etiopii czy Angoli, co wydaje się dość dziwne. Ta słabo znana tematyka wymaga pogłębionych badań historycznych ale bez dostępu do rosyjskich archiwów opracowanie jej jest niemożliwe.

W okresie największego liczebnego rozwoju organizacyjnego w szeregach radzieckiej piechoty morskiej służyło około 18. tys. żołnierzy. Choć były to jednostki nieliczne w porównaniu do amerykańskiego Korpusu Piechoty Morskiej²⁹, to stanowiły one elitę radzieckich sił zbrojnych oraz dorównywały Amerykanom pod względem wyszkolenia i sprawności bojowej. ●

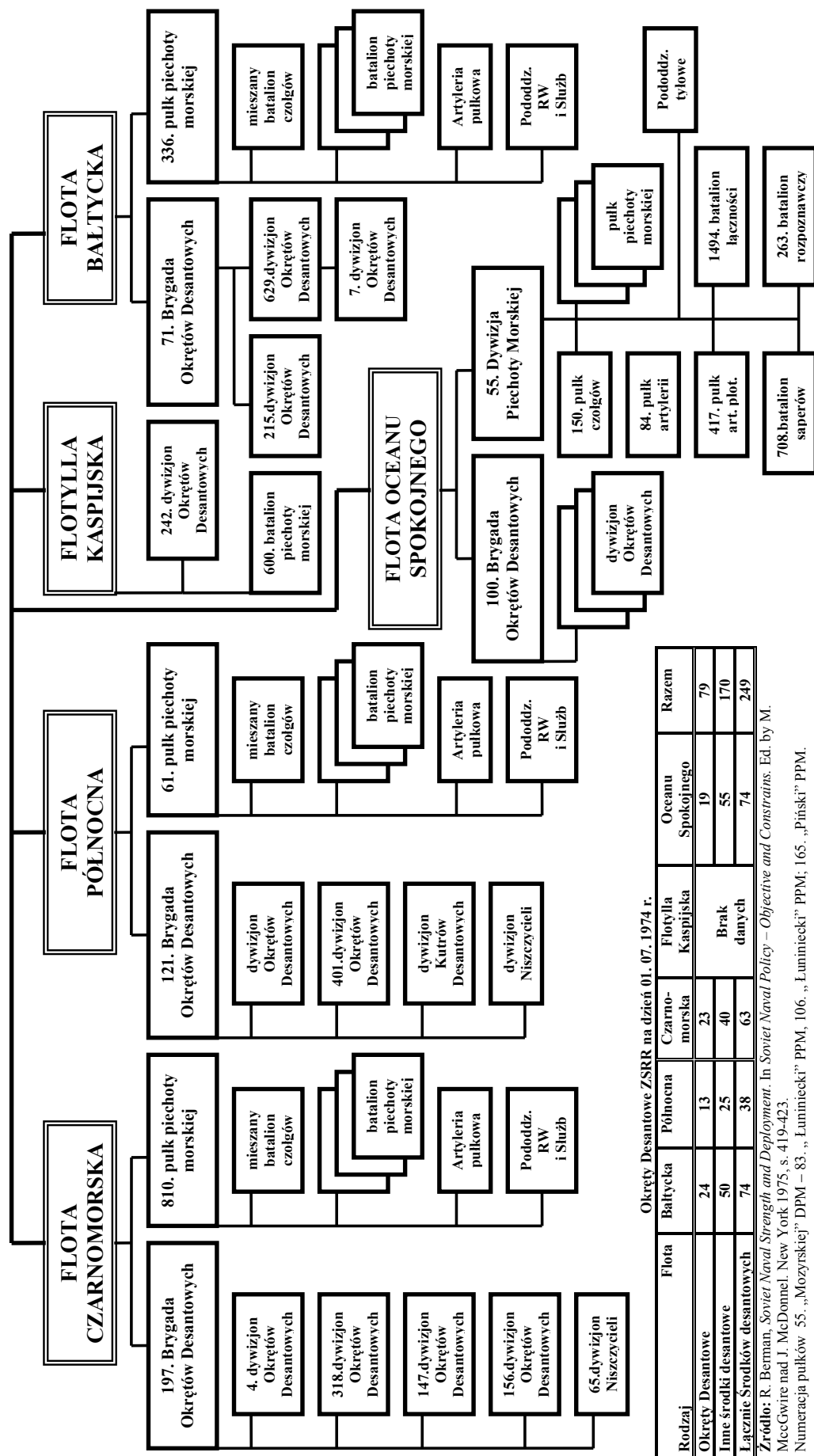
29. W amerykańskim Korpusie Piechoty Morskiej służyło w latach 80. 188 000 żołnierzy służby czynnej oraz około 35 000 rezerwistów. Zob. H. Krzeszowski, *O amerykańskich Siłach Zbrojnych*, Warszawa 1987, s. 123.

Salwa artylerii krążownika *Michał Kutuzow* proj. 68bis prowadzącego ogniowe przygotowanie lądowania desantu, 1971 rok. Fot. zbiory Władimir Zabłockij



Organizacja, skład i podporządkowanie sił desantowo – amfibijnych MW ZSRR w drugiej połowie lat 70.
w okresie pokojowym (czas „P”)

DOWÓDZTWO SIŁ WOJENNO-MORSKICH ZSRR (MOSKWA)



Okręty Desantowe ZSRR na dzień 01. 07. 1974 r.

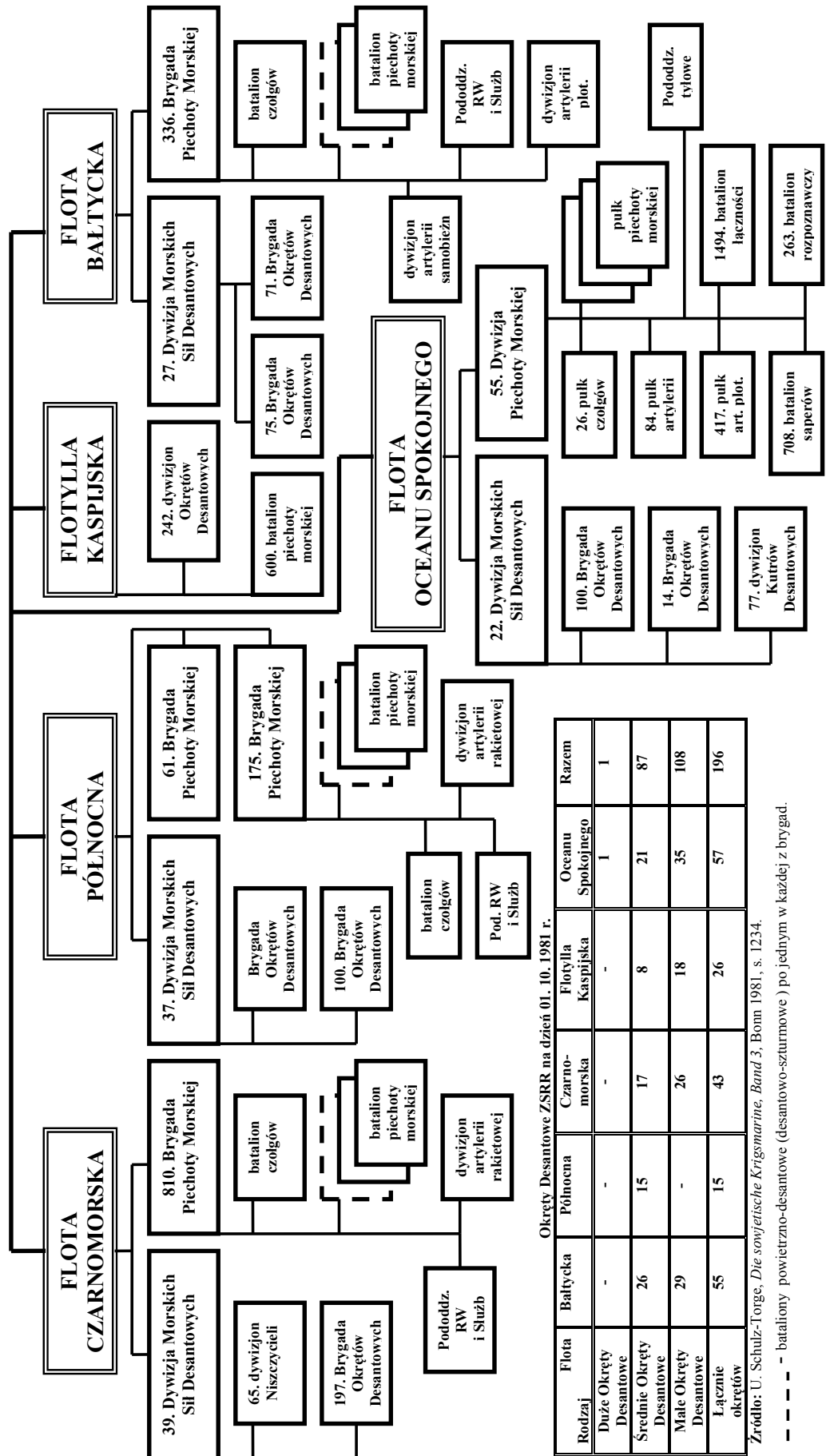
Rodzaj	Flota	Baltycka	Północna	Czarno-morska	Flotyła Kaspijska	Oceanu Spokojnego	Razem
Okręty Desantowe		24	13	23		19	79
Inne środki desantowe		50	25	40	Brak danych	55	170
Łącznie Środków desantowych		74	38	63		74	249

Źródło: R. Berman, *Soviet Naval Strength and Deployment*. In *Soviet Naval Policy – Objective and Constraints*. Ed. by M. McGwire nad J. McDonnell. New York 1975, s. 419-423.
Numeracja pulków 55. „Mozyskijskij” DPM – 83. „Luniniecki” PPM, 106. „Luniniecki” PPM, 165. „Pinski” PPM.

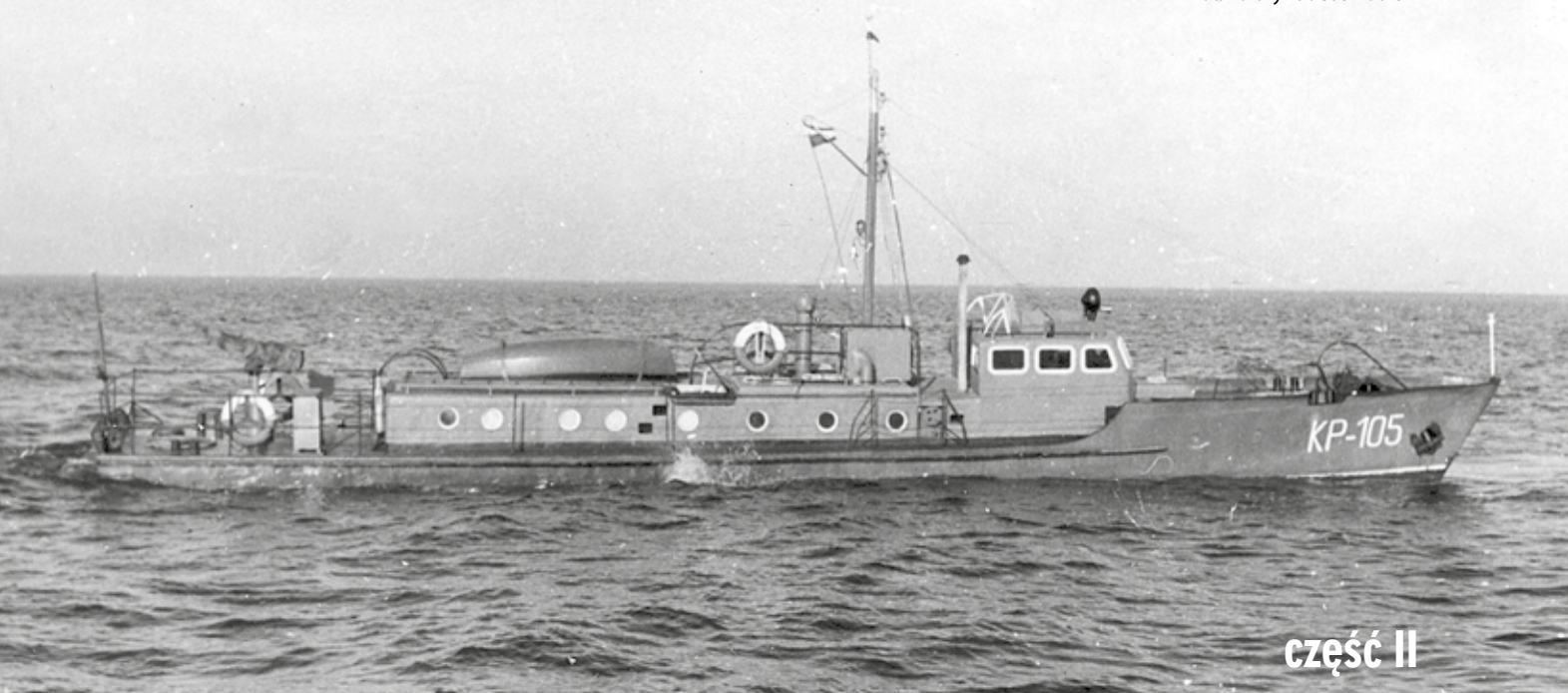
Źródło: opracowanie własne

Organizacja, skład i podporządkowanie sił desantowo – amfibijnych MW ZSRR w drugiej połowie lat 80.
w okresie pokojowym (czas „P”)

DOWÓDZTWO SIŁ WOJENNO-MORSKICH ZSRR (MOSKWA)



Źródło: opracowanie własne.



część II

Charakterystyka jednostek pływających Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza w latach 1966-1991

Kutry patrolowe

Już w latach 40. i 50. obok większych okrętów patrolowych, które oznaczano symbolem „DP” w ochronie granicy wykorzystywano szereg mniejszych jednostek oznaczonych w późniejszym czasie jako kutry patrolowe – KP. Część z nich stanowiły dawne kutry rybackie lub otrzymane zdemobilizowane kutry desantowe (LCP-L).

W połowie lat 80. XX w. widziano następujące możliwości wykorzystania kutrów patrolowych do działań granicznych na południowym Bałtyku:

- pełnienia dyżurów w portach,
- prowadzenia rozpoznania i pościgów,
- pełnienia dozorów stałych i na kierunkach zagrożonych,
- eskortowania jednostek na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym.

Kutry patrolowe rzeczne typu 101 „Węgierka”

Kutry rzeczne t. 101 były przeznaczone do:

- pełnienia dozorów stałych lub ruchomych na Zalewie Szczecińskim,

- interwencji i wyjaśniania celów sygnalizowanych przez POWT,
- wykonywania innych doraźnych zadań w ochronie granicy, wynikających z konkretnej sytuacji operacyjnej.

Już w latach 50. rozpoczęto poszukiwania możliwości budowy seryjnych kutrów patrolowych dla WOP. Pierwsze zamówienie na takie jednostki złożono w węgierskiej Stoczni Rzecznej Balaton Fured. W latach 1954-1955 w stoczni tej zbudowano serię 7 kutrów patrolowych proj. 101 zwanych popularnie „węgierkami”. Otrzy-

KP-103 w ówczesnej szczecińskiej bazie.

Fot. zbiory Tadeusz Górski





Jeden z kutrów typu 361 ustawiany na stojanki przed sezonem zimowym.

Fot. zbiory Tadeusz Górski

mały one numerację od *KP-101* do *KP-107*. Były przeznaczone do patrolowania wód Zalewu Szczecińskiego oraz wód terytorialnych.

Kutry posiadały konstrukcję stalową. Wyporność 27 t, prędkość 14,7 w. Stan załogi – 9 osób. Uzbrojenie 12,7 mm wkm. Z eksploatacji zostały wycofane w latach 1974-1975¹.

Kutry patrolowe typu 361S i 361T

Kutry pogranicza KP t. 361 były przeznaczone do realizacji następujących zadań:

- pełnienia dozorów w rejonach granicy z NRD oraz na ustalonej linii zamykającej Zatokę Gdańską w okresie letnim,
- patrolowania torów wodnych,

- interwencji i wyjaśniania celów sygnalizowanych przez POWT,
- działalności profilaktycznej w rejonach plaż i rejonach rybołówstwa przybrzeżnego,
- udziału w operacjach granicznych na Zatoce Pomorskiej i Zatoce Gdańskiej,
- zabezpieczania red portów Gdańsk i Gdynia w okresie letnim,
- wykonywania innych zadań w granicach wód terytorialnych i przyległych².

W latach 1956-1958 Stocznia Północna im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku zbudowała na licencji radzieckiej kutry proj. 361. Były one budowane w dwóch wariantach – sanitarnym (361S) i trałowym (361T).

Zbudowane w ilości 21 szt. kutry posiadały numery taktyczne od *KP-108* do

KP-128. Były to jednostki pomocnicze do patrolowania głównie wód Zatoki Gdańskiej i Zalewu Szczecińskiego oraz wód terytorialnych.

1. *Monografia Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza* (praca zbiorowa – odpis w posiadaniu autora), Gdańsk, s. 61; oraz ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmrdr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 4; a także AIMON w Modlinie, Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 142, Notatka służbowa szefa ZP WW płk J. Puławskiego dotycząca 6. BOP 10.05.1966 r., s. 4.

2. ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu 912 w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmrdr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 4-5.

Kutry patrolowe typu 361S, czyli tzw. „kapunie”, na pierwszym planie *KP-108*.

Fot. zbiory Tadeusz Górski





Kutry typu 361T w bazie Gdańsk-Westerplatte.

Fot. zbiory Stanisław Biela

MBOP posiadała 21 kutrów patrolowych (KP) o konstrukcji drewnianej w tym tzw. „sanitarne” – t. 361S (11 jednostek) i „trałowe” – t. 361T (10 jednostek). Stan załogi – 9 ludzi. Dowódcami ich byli podoficerowie zawodowi. Na uzbrojeniu posiadały 12,7 mm WKM³.

Kutry patrolowe t. 361S (KP-108 do KP-117) o konstrukcji drewnianej posiadały wyporność 17 t, prędkość 14 w. Promień pływania od portu 20 Mm. Jednak już w połowie 1975 r. nastąpiło poważne obniżenie się stanu technicznego jednostek KP-111 i KP-117, w związku z czym zaszła konieczność ograniczenia warunków ich eksploatacji. Powołana komisja stwierdziła szereg niedomagań w zakresie stanu technicznego kadłubów i mechanizmów. Stwierdzono przecieki kadłubów obu jednostek oraz poważne wypracowanie silników napędowych. Ponadto na KP-111 skorodowany był blok silnika napędowego, co powodowało jego przecieki. Spisanie tych jednostek ze stanu planowano na rok 1972 w związku z czym zachodziła konieczność dalszej ich eksploatacji z pewnymi ograniczeniami. Mając na uwadze bezpieczeństwo pływania oraz zdrowia ludzkiego dowódca MBOP zarządził aby:

- jednostki KP-111 i KP-117 eksploatować do stanu zatoki 2 °B,
- rejon pływania jednostek ograniczyć do Zatoki Gdańskiej w zasięgu pracy stacji r./lok. POWT i kanałów portowych,
- ograniczyć obroty silników napędowych

do „pół naprzód” a biegu „cała” i „max” używać w wypadkach manewrowych.

Powyższe zarządzenie obowiązywało do czasu spisania ww. jednostek ze stanu MBOP⁴. Zostały wycofane ze służby w połowie lat 70.

Kutry trałowe t. 361T (KP-118 do KP-128) o konstrukcji drewnianej posiadały wyporność 19 t i prędkość 13,5 w. Promień pływania od portu 20 Mm. Stateczność ich była nieco gorsza od jednostek 361S ze względu na posiadanie zdwojonego wkm – 2 M⁵.

Kutry patrolowe typu 918 i 918M

Kutry projektu 918 były przeznaczone do pełnienia służby granicznej w ramach zadań wykonywanych w ochronie granicy morskiej państwa oraz w okresie wojny:

- pozorowania radiolokacyjne celów,
- prowadzenia obserwacji wzrokowej w systemie obrony przeciwminowej,
- prowadzenia zwiadu chemicznego i dozymetrycznego,
- przewozu i zabezpieczenia działań grup pływonołuków.

Kutry proj. 918 M oprócz zadań, które wykonywały kutry proj. 918 przeznaczone były do poszukiwania i zwalczania przy pomocy torped okrętów podwodnych samodzielnie, grupowo lub przy współdziałaniu z OGPU.

Decyzja dotycząca budowy nowych jednostek, które miały zastąpić kutry proj. 361 zapadła w pierwszej połowie lat 70. Posta-

nowiono wówczas zaprojektować równoległe dwa typy kutrów o zróżnicowanej wielkości i możliwościach taktycznych. W CBKO-2 powstał projekt kutra 918 („Pilica”) natomiast w Biurze Projektowo-Technologicznym Morskich Stocznii Remontowych „PRO-REM” w Gdańsku kutra proj. 90 („Wisłoka”).

Podczas budowy kutrów proj. 918 przystąpiono do opracowania nowej zmodernizowanej wersji tej jednostki oznaczonej jako 918M. Były to kutry przeznaczone do ZOP wyposażone w opuszczaną stację hydroakustyczną i dwa aparaty torpedowe⁶.

Kutry t. 918 budowała Stocznia MW w Gdyni. Były one przeznaczone do służby we wszystkich dOP i na wszystkich akwenach.

Rodowód tych jednostek sięgał przełomu lat 60. i 70. Wtedy to do służby w MW weszła motorówka reprezentacyjna M-1. Właśnie kształt kadłuba tej jednostki stał się podstawą do projektowania nowych kutrów. Projekt, który otrzymał nr 918 opracowa-

3. AIMON w Modlinie, Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 142, Notatka służbowa szefa ZP WW płka J. Puławskiego dotycząca 6. BOP 10.05.1966 r., s. 4.

4. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 7, Zarządzenie dowódcy MBOP nr pf 37 z 19.05.1971 r. w sprawie eksploatacji jednostek KP-111 i KP-117, s. 1.

5. Monografia Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (praca zbiorowa – odpis w posiadaniu autora), Gdańsk, s. 62; oraz ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 8.

6. B. Dwojacki, Morska Służba Graniczna 1945-1991 (odpis w zbiorach autora), Gdańsk 2006, s. 22-23.

no w CBKO nr 2 a dokończono w Centrum Techniki Okrętowej. Ta niewielka jednostka pływająca o wyporności niespełna 90 t i długości 29 m osiągała znaczną prędkość, przekraczając 28 w. Plan budowy tych jednostek był związany z dużym programem wymiany jednostek pływających w MBOP. Oprócz 9 jednostek t. 918 planowano dostarczenie również znacznie mniejszych i wolniejszych kutrów patrolowych t. 90.

Budowę nowych kutrów powierzono Stoczni MW w Gdyni. Pierwsza jednostka z numerem burtowym 161 trafiła do PdOP w Świnoujściu w pierwszej połowie 1973 r. Do tego dywizjonu trafiły także kolejne cztery okręty zbudowane w latach 1973-1975. Jednostki te sklasyfikowano jako kutry pościgowe.

Ponieważ w okresie „W” kutry te miały realizować zadania ZOP należało je dozbroić. Przy dotychczas posiadanym uzbrojeniu w postaci jednej armaty dziobowej 2M-3M kal. 25 mm kutry te nie miały możliwości spełniania funkcji ZOP. Dlatego też rozpoczęto prace projektowe zmierzające do dodania tym jednostkom odpowiedniego uzbrojenia. Zgodnie ze zmodernizowanym projektem jednostek t. 918 M na każdej burcie umieszczono po jednej wyrzutni torped kal. 533 mm, a na rufie zlokalizowano opuszczaną antenę stacji hydrolokacyjnej t. MG-329M, przeznaczonej do wykrywania okrętów podwodnych. Dodatkowe uzbrojenie i wyposażenie spowodowało zwiększenie wyporności okrętów o ponad 6,5 t, co

nieznacznie zmniejszyło prędkość tych jednostek, która teraz nie przekraczała 28 w. Po zatwierdzeniu nowego projektu podjęto decyzję aby ostatnie 4 z planowanych 9 kutrów zbudować w nowej wersji. Wg projektu t. 918 zbudowano jednostki KP-161, KP-162, KP-163, KP-164 i KP-165. Natomiast kutry KP-166, KP-167, KP-168 i KP-169 zbudowano zgodnie ze zmodernizowanym projektem.

Do PdOP w Świnoujściu przydzielono pięć kutrów pościgowych pierwszego wariantu natomiast do KdOP w Gdańsku-Westerplatte przydzielono kolejne cztery zmodernizowane jednostki. Do roku 1979 dostarczono do MBOP planowaną pierwotnie ilość 9 kutrów.

Ponieważ jednostek tego typu nie posiadał BdOP w Kołobrzegu zapadła decyzja o wydłużeniu serii tych okrętów o kolejne jednostki KP-170 do KP-176. Tak więc w okresie 10. lat do MBOP trafiło 16 jednostek tego typu w dwóch zasadniczych wersjach.

Jednostki te zachowywały bezpieczne pływanie do stanu morza 5°B i posiadały niezatapialność jednoprzediałową. Niezależność od bazy pod względem żywności i wody dla całego stanu osobowego była zapewniona na okres 5 dób przy założeniu 3,5 kg żywności i 30 l wody na dobę na jedną osobę.

Kadłub kutra był typu wypornościowego, stalowy, całkowicie spawany o poprzecznym systemie wiązań. Pokładówka była wykonana ze stopów aluminium PA-11.

Uzbrojenie kutrów stanowiła armata plot – zdwojona 2M-3M kal. 25 mm. Armata posiadała napęd elektrohydrauliczny. Kutry posiadały dwie wyrzutnie torped elektrycznych 533 mm oraz 2 urządzenia dozrymacyjne „Andromeda”.

Napęd główny stanowiły 3 silniki M50F6, z których każdy pracował na swoją linię wału. Moc maks. silników wynosiła 1200 KM przy 1850 obr./min.

Kutry dysponowały urządzeniami łączności w postaci: radiostacji: R-617, R-619, R-754, radiotelefonu FM-309K i telefonu SPU-7. Do prowadzenia obserwacji technicznej służyły: stacja hydroakustyczna MG-329 M (tylko na kuterach 918M) oraz radary TRN-311 lub SRN-301⁷.

W połowie 1981 r. oceniano, że okręty te były w stanie zatrzymać cel wykryty na odległości 40 kabli płynący z prędkością 9 w, a mały środek pływający idący z maks. prędkością 5 w⁸.

Okręty te należały do najnowszych typów jednostek, które weszły na wyposażenie MBOP. Charakteryzowały się one dużą prędkością manewrową od 26 do 27 w oraz krótkim czasem pobytu na morzu, związanym z jednozmienną załogą. Zalecany śred-

7. Biblioteka MOSG w Gdańsku, Możliwości bojowe sił własnych (opracowanie DMBOP) z 25.06.1983 r., s. 1-3.

8. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 47, Ocena Skuteczności ochrony morskiej granicy państwowej, nadzoru nad PSRM i kontroli polskiego szelfu kontynentalnego za okres jesienno-zimowy 1980 r. wykonana przez kmr E. Kubale z 18.05.1981 r., s. 5.

Kutry patrolowe typu 918 w świnoujskiej bazie, lata 70.

Fot. Archiwum 8. FOW





Kutry typu 918M w kołobrzesckiej bazie w połowie lat 80.

Fot. Marian Kluczyński

ni czas pobytu w morzu tych jednostek miał nie przekraczać 8 godz. Duża prędkość manewrowania (poszukiwania) umożliwiała im prowadzenie pościgu celu poruszającego się z prędkością od 19,9 do 20,6 w, przy prowadzeniu ciągłej obserwacji celu i naprowadzania oraz celu poruszającego się z prędkością do 14 w przy poszukiwaniu w sektorze prawdopodobnych kursów. Ważnym czynnikiem ograniczającym możliwości użycia tych okrętów był stan morza oraz załadowanie powierzchni morza. Stan morza 3-4° B przy niesprzyjającym kierunku fali (sektor dziobowy) w znacznym stopniu ograniczał możliwości uzyskania pełnej prędkości manewrowania⁹.

W połowie 1981 r. za najbardziej efektywne wykorzystanie do działań granicznych uważano okręty projektu 918 a następnie 912. Czynnikiem determinującym małą efektywność działań okrętów proj. 902 była ich mała prędkość wynikająca z normalnego procesu zużycia¹⁰.

W końcu 1985 r. kutry patrolowe t. 918 występowały w MBOP w dwóch podstawowych wersjach: 918 – 5 szt. i 918M – 11 szt. Zgodnie z etatem były one przydzielone do:

- PdOP – 5 szt. t. 918,
- BdOP – 6 szt. t. 918M,
- KdOP – 5 szt. t. 918M.

W tym czasie na załogach wspomnianych kutrów miał spoczywać główny wy-

Tabela nr 5. Liczba załogi kutrów patrolowych MBOP typu 918 wg stanu z 20 listopada 1985 r.

Etatowy stan załogi kutra	Kuter t.	
	918	918M
Oficerów	1	1
Chorążych	2	2
Podoficerów	2	2
Marynarzy	8	10
Ogółem	13	15
Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/981, t. 27, Ocena efektywności i wykorzystania kutrów t. 918 oraz stopnia przygotowania załóg tych kutrów do przejścia głównego ciężaru w ochronie morskiej granicy państwa z 20.11.1985 r., s. 1.		

silek w ochronie granicy morskiej. Oceniano, że mogły one pływać do dopuszczalnego stanu morza 5°B przy sile wiatru 6-7°B¹¹.

Zasięg pływania tych jednostek wynosił:

- przy prędkości minimalnej – 1020 Mm,
- przy prędkości maksymalnej – 246 Mm.

Średni resurs międzyremontowy w stosunku rocznym wynosił 150 mtg, a remonty przeprowadzano co 3-3,5 roku. Załogi tych kutrów były jednoimienne i w zależności od wersji kutra liczyły od 13-15 osób.

Maksymalny czas pobytu w morzu zgodnie z pismem DMW nr 1054 z 30 sierpnia 1985 r. mógł wynosić do 16 godz. W tym okresie jednostki te dysponowały urządzeniami okrętowymi w postaci sprzętu nawigacyjnego jak: żyrokompas, kompas magnetyczny, echosonda i radionamiernik. Ponadto posiadały na wyposażeniu urządzenia obserwacji technicznej i łączności

w postaci: radiostacji UKF, radiostacji KF, radiostacji FM, stacji r./lok. i stacji hydroakustycznej.

Zgodnie z „Zasadami Współdziałania MW z WOP” okręty MBOP na wykonanie zadań granicznych powinny przeznaczać 70% rocznego limitu mtg. W praktyce realizacja tego wskaźnika była trudna do utrzymania, szczególnie w odniesieniu do kutrów t. 918. Np. w BdOP na 15 listopada 1985 r. pozostało do wykorzystania jeszcze 223 mtg dla grupy kutrów i oceniano, że do końca roku limit na działania graniczne nie zostanie wykorzystany. Podobnie sytuacja wyglądała również w pozostałych dywizjonach, w związku z czym wystąpiono o obniżenie tego limitu.

9. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 73, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwa i nadzoru nad prawem uprawiania połowów na obszarze PSRM w okresie wiosenno-letnim 1982 r. z 14.12.1982 r., s. 3.

10. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 47, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwowej, nadzoru nad PSRM i kontroli polskiego szelfu kontynentalnego za okres jesienno-zimowy 1980 r. wykonana przez kmrą E. Kubale z 18.05.1981 r., s. 5.

11. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/981, t. 27, Ocena efektywności wykorzystania kutrów t. 918 oraz stopnia przygotowania załóg tych kutrów do przejścia głównego ciężaru w ochronie morskiej granicy państwa z 20.11.1985 r., s. 1-9.

Tabela nr 4. Prędkość kutrów patrolowych MBOP typu 918 wg stanu z 20 listopada 1985 r.

Rodzaj prędkości	Przy pracy	Ilość obr./min.	Prędkość w węzłach
Minimalna	1 silnika	800	8
Ekonomiczna	3 silników	1300	17,5
Maksymalna	3 silników	1850	27
Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/981, t. 27, Ocena efektywności wykorzystania kutrów t. 918 oraz stopnia przygotowania załóg tych kutrów do przejścia głównego ciężaru w ochronie morskiej granicy państwa z 20.11.1985 r., s. 1-9.			

Tabela nr 6. Wykorzystanie kutrów typu 918 do wykonania podstawowych zadań z 20 listopada 1985 r.

Dywizjon OP	Przydzielony roczny limit mtg	Wykorzystanie mtg			Odsetek wykorzystania w %
		służba	szkolenie	inne cele	
KdOP	680	148	206	142	73
BdOP	1000	384	479	137	82
PdOP	780	175	356	110	82
Ogółem w MBOP	2460	707	1041	389	79
Odsetek wykorzystania mtg w %	100	28,7	42,3	15,8	

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/981, t. 27, Ocena efektywności wykorzystania kutrów t. 918 oraz stopnia przygotowania załóg tych kutrów do przejęcia głównego ciężaru w ochronie morskiej granicy państwa z 20.11.1985 r., s. 2.

Z analizy poniższego zestawienia wynika, że kutry tego typu faktycznie na wykonanie zadań granicznych zużyły zaledwie ok. 28,7% (707) rocznego limitu mtg. Jednak stan ten osiągnięto dzięki temu, że do zadań granicznych dOP wliczały wszystkie przejścia kutrów na remonty, demagnetyzację a nawet poligony szkoleniowe. W kategorii mtg zużytych na inne cele ok. 50% stanowiły zadania usługowe. Po przyjęciu przez kutry t. 918 głównego ciężaru w ochronie morskiej granicy państwa zadania usługowe zamierzano w zdecydowany sposób ograniczyć.

Z powyższego zestawienia wynika, że jednostki te ok. 42,3% planowanego rocznego limitu mtg wykorzystywały na szkolenie. Duże zużycie mtg na cele szkoleniowe było spowodowane m. in. potrzebami manewrowania dużymi prędkościami oraz utrzymywania silników na tzw. „luzie” podczas wykonywania zadań ZOP i strzelań artyleryjskich w zespole okrętów.

Zdarzały się również przypadki wychodzenia kutrów w morze dla wykonania zadań szkoleniowych bez osiągnięcia pożądanego celu – np. ze względu na złe warunki hydrometeorologiczne. Sytuacje takie powodowały niepotrzebne straty mtg a wypadki takie zdarzały się stosunkowo często np. w KdOP-15 stycznia 1985 r. i 7 marca 1985 r. na co stracono 55 mtg.

Na rok 1986 w MBOP dla wszystkich kutrów t. 918 przydzielono łącznie 2500 mtg z czego na służbę bojową przypadało 1750 mtg. Tak więc na 1 kuter przypadało ok. 160 mtg, z tego na służbę bojową ok. 110 mtg (68,75%)¹².

Odrębnym zadaniem była kontrola PSRM, którą kutry t. 918 mogły realizować w stopniu bardzo znikomym, ze względu na czas pływania ograniczony do 16 godz., jednoimienną załogę oraz mały reśurs międzyremontowy w skali rocznej.

Czas pływania na morzu był związany z obsadą etatową tych jednostek. Dlatego

też DMBOP wystąpiło do szefa Sztabu MW z propozycją wprowadzenia dwuzmiennej załogi i obsadzenia priorytetowych stanowisk podwójną ilością marynarzy. Wprowadzenie dwuzmiennej załogi miało pozwolić na przedłużenie czasu pobytu tych kutrów w morzu do kilku dób. Problemem było jednak zapewnienie warunków zaokrętowania dla dodatkowych 3 marynarzy na kutrach t. 918 i 4 marynarzy na kutrach t. 918 M. Kwestia zamontowania dodatkowych koi nie wchodziła w rachubę, ze względu na brak miejsca, natomiast zamontowanie 2 hamaków w pomieszczeniu dziobowym utrudniałoby warunki bytowe marynarzy i nie rozwiązywało w pełni tego problemu. Rozwiązaniem mogło być jedynie zapewnienie tym marynarzom warunków bytowych na lądzie¹³.

Innym problemem dotyczącym tych jednostek były warunki hydrotechniczne M. Bałtyckiego w skali roku. Z uzyskanych do roku 1985 doświadczeń wynikało, że obszary przybrzeżne Bałtyku były zalodzone przeciętnie przez 3 miesiące w roku. Ww. kutry były wyposażone w stosunkowo „cienkie” i „miękkie” śruby, uniemożliwiające wykonanie samodzielnych zadań, nawet przy małym zalodzeniu w rejonie portów i red. Zadaniem taki była np konieczność przebazowania kutra na służbę bojową do portu Hel czy Władysławowo, a w czasie pełnienia służby konieczność wyjścia na działania interwencyjne. Wyjścia

12. Tamże, s. 2-3.

13. Tamże, s. 4-5.

Patrolowce typu 918M w końcowym okresie służby w MBOP.

Fot. Jerzy Sadowski



interwencyjne na Zatokę Gdańską i Zatokę Pomorską zdarzały się bez względu na porę roku. Zgodnie z dokumentacją techniczną kutry tego typu mogły pływać do stanu morza 5^oB.

Przy wysokim stanie morza problemem było też wykonywanie zadań bojowych i granicznych. Wg opracowania pt. „Ocena efektywności działań bojowych kutrów patrolowych t. 918M w systemie obrony przed OOP strefy operacyjnej MW” wynikało, że mogły one efektywnie wykonywać zadania bojowe do stanu morza 2^oB, natomiast urządzenia torpedowe wykorzystywać do stanu morza 4^oB. Jednak z praktycznych działań tych jednostek na morzu wynikało, że już przy stanie morza 3^oB załogi tych kutrów „walczyły o życie” i nie były w stanie wykonać tak typowych zadań w ochronie granicy jak np.: podejście do burty innej jednostki pływającej, która popełniła wykroczenie lub przestępstwo, rozwinięcie pełnej szybkości na zadanym kursie bez względu na kierunek fali przy pościgu, eskortowanie jednostki przestępczej na pełnym morzu czy śledzenie.

Istotnym zagadnieniem mającym wpływ na trudności pełnienia służby bojowej przez te kutry w porcie Władysławowo był fakt nieprzystosowania mola tego portu do postoju tych jednostek. Brak było ochraniaczy gumowych, dopływu wody słodkiej i niedostateczny stan łączności przewodowej. Ponadto pełnienie służby w tym porcie pociągało za sobą dodatkowe zużycie mtg. Jedno przebazowanie jednostki tego typu pochłaniało ok. 5 mtg, co w skali roku dawało 60 mtg (przy założeniu 1 służby w miesiącu).

Kolejnym problemem wywierającym wpływ na efektywność wykorzystania kutrów t. 918 i 918M była sprawa remontów bieżących i doraźnych. Dotyczyło to szczególnie kutrów BdOP i PdOP najbardziej oddalonych od Gdyni i Gdańska. Jednostki tego typu były w dużym stopniu nasycone automatyką i układami elektronicznymi, które w toku bieżącej eksploatacji ulegały różnego rodzaju awariom. Brak serwisu remontowego w rejonie zachodniego wybrzeża powodował, że często z drobną awarią kuter był kierowany do Gdyni lub ściągano ekipę remontową do miejsca bazowa-



Podniesienie bandery na pierwszym kuzrze patrolowym typu 90.

Fot. Archiwum 8. FOW

Tabela nr 8. Kutry patrolowe MBOP typu 90 wg stanu z 1987 r.

Lp.	Nr burtowy kutra	Rok budowy	Planowany rok spisania kutra	Przewidywana ilość lat służby kutra
1.	KPa-141	1973	1993	20
2.	KPa-142	1973	1994	21
3.	KPa-143	1974	1994	20
4.	KPa-144	1974	1995	21
5.	KPa-145	1975	1995	20
6.	KPa-146	1975	1995	20
7.	KPa-147 – KPa-152	1976-1977	1996-1997	20

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 114, Wstępna ocena stanu technicznego okrętów i pjp MBOP z 1987 r., s. 1.

nia jednostki. Sytuacje takie miały wpływ na zwiększenie czasu przestoju kutrów oraz dodatkowe zużycie mtg.¹⁴

We wrześniu 1990 r. uznano, że na kuzrach patrolowych t. 918M wystające z burt wyrzutnie torped utrudniały im dobijanie do kontrolowanych jednostek pływających. W tym czasie stan techniczny okrętów oceniano jako dobry w związku z czym pozostawały nadal w linii¹⁵.

Po rozwiązaniu MBOP – KP projektu 918M z uzbrojeniem torpedowym, ze względu na duże możliwości ZOP, zgrupowano w nowej jednostce MW. Od 1 września 1991 r. sformowano 16. Dywizjon Kutrów ZOP, do którego wcielono 11 okrętów z KdOP i BdOP. Odtąd były one klasyfiko-

wane jako kutry ZOP w ramach zadań realizowanych przez nową jednostkę MW¹⁶.

Kutry patrolowe typu 90

Kutry patrolowe proj. 90 były zdolne do wykonywania zadań przy niskim stanie morza i przy stosunkowo małej wyporności dobrze spisywały się na akwenach osłoniętych.

Zbudowane w ilości 12 szt. w Stoczni „Wisła” w Gdańsku w latach 1973-1977. Przeznaczone do wykonywania zadań w ochronie morskiej granicy państwa na wodach terytorialnych i wewnętrznych¹⁷.

W okresie wojny planowano ich wykorzystanie do prowadzenia obserwacji wzrozkowej w systemie obrony przeciwminowej.

Kutry posiadały niezatapialność jednoprzedziałową oraz spełniały wymagania Polskiego Rejestru Statków w zakresie stateczności dla rejonu żeglugi przybrzeż-

14. Tamże, s. 6-7.

15. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3962/91, t. 76, Informacja dowódcy MBOP do dowódcy WOP w Warszawie z 11.09.1990 r., s. 2.

16. P. Gurgurewicz, W pościgu za OP, cz. 1, w „Bandera”, 2006, nr 1915, s. 24 oraz cz. 2, w „Bandera”, 2006, nr 1916, s. 24.

17. Monografia Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (praca zbiorowa – odpis w posiadaniu autora), Gdańsk, s. 65.

Tabela nr 7. Kutry patrolowe MBOP typu 918 wg stanu z 1987 r.

Lp.	Nr burtowy kutra	Rok budowy	Planowany rok spisania okrętu	Przewidywana ilość lat służby okrętu
1.	161	1971	1993	22
2.	162	1973	1993	20
3.	163	1973	1993	20
4.	164	1974	1994	20
5.	165	1975	1995	20

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 114, Wstępna ocena stanu technicznego okrętów i pjp MBOP z 1987 r., s. 1.



Jeden z kutrów typu 90 w morzu w początkowym okresie służby.

nej. Zapas żywności i wody słodkiej były wystarczające dla 10 osób na okres 5 dób, przy założeniu dobowego zużycia wody 22 l (osobodobę).

Kadłub stalowy, całkowicie spawany o poprzecznym systemie wiązań. Pokładówka wykonana była z hydronalium. Kutry były napędzane dwoma silnikami „Wola 31” AEM-28HRA o mocy 500 KM przy 1800 obr./min., które poprzez przekładnię redukcyjną nawrotne 2R25 o przełożeniu 2:1 obrotowały dwie śruby.

Kutry były wyposażone w środki łączności – radiostację R-619 i radiotelefon FM-309K¹⁸.

Czasokres eksploatacji jednostek tego typu wynosił ok. 10 lat w związku z czym ich prędkość manewrowania znacznie się zmniejszyła i w końcu 1982 r. wynosiła ok. 14 w. Stan wyposażenia nawigacyjnego i środków łączności nie pozwalał na wykorzystywanie ich poza strefą przybrzeżną, gdzie mogły wykonywać działania rozpoznawcze i interwencyjno-

Fot. zbiory Tadeusz Górski

ściągowe we współdziałaniu z brzegowym systemem obserwacji. Możliwości bojowe jednostek t. 90 były zbliżone do możliwości okrętów t. 902 ze względu na podobny zakres prędkości¹⁹.

18. Biblioteka MOSG w Gdańsku, Możliwości bojowe sił własnych (opracowanie DMBOP) z 25.06.1983 r., s. 1-3.

19. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 73, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwa i nadzoru nad prawem uprawiania połowów na obszarze PSRM w okresie wiosenno-letnim 1982 r. z 14.12.1982 r., s. 3.

Jeden z kutrów typu 90 w służbie Straży Granicznej.

Fot. Stanisław Biela





Unikatowa fotografia kutra patrolowego KP-129 typu 724.

Fot. Stanisław Pudlik

We wrześniu 1990 r. jednostki te dysponowały prędkością 16 w a ich stan techniczny oceniano jako dobry²⁰.

Kutry patrolowe (portowe) typu 724

Jednostki te były przeznaczone do:

- przewozu elementów służby w portach w okresie jesienno-zimowym,
- prowadzenia działalności profilaktycznej na łowiskach przybrzeżnych,
- wykonywania innych zadań²¹.

Zbudowane w ilości 3 szt. w Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku w latach 1963-1964. Posiadały numery taktyczne KPa-129 do KPa-131. Były to kutry o konstrukcji stalowej, wyporności 20 t i prędkości 10 w²².

Jednostki te, ze względu na zakres prędkości 8-10 w oraz brak wyposażenia nawigacyjnego, wykorzystywano do pełnienia służby granicznej na wodach zamkniętych i redach portów. Mogły one działać tylko w ścisłym współdziałaniu z POWT WOP. Mała dzielność morską jednostek t. 724 warunkowała ich użycie do stanu morza 3^oB. Jednostki tego typu nie posiadały stacji r./lok Z eksploatacji zostały wycofane w latach 1988-1989²³.

Łodzie motorowe typu 14

Oprócz okrętów i kutrów patrolowych istotną rolę w systemie ochrony granicy morskiej spełniały motorówki. Obok zadań o charakterze pasażersko-komunikacyjnym wykorzystywano je również do patrolowania: rzek, kanałów i basenów portowych. Realizowały one także zadania związane z rozpoznawaniem celów w rejonie przybrzeżnym na otwartych wodach morskich.

Ta grupa jednostek pływających była znacznie zróżnicowana i w większości nie przedstawiała one dużej wartości taktycznej. Motorówki t. M-14. były początkowo przeznaczone do patrolowania Odry jednak z upływem lat zaczęto je wykorzystywać do wykonywania innych zadań pomocniczych i granicznych. Na odcinkach poszczególnych strażnic nadmorskich wykonywały one zadania związane z prowadzeniem rozpoznania w strefie brzegowej. Posiadały one oznakowanie od M-41 do M-80. Ostatnią z nich M-76 wycofano ze służby w BdOP w roku 1977²⁴.

W połowie lat 60. XX w. łodzie te były przeznaczone do:

- działalności profilaktycznej w rejonie plaż,

- interwencji i wyjaśniania celów sygnalizowanych rzecz POWT,
- wykonywania zadań w granicach wód zamkniętych i terytorialnych,
- przewożenia elementów służby granicznej w portach,
- zabezpieczenia potrzeb kontroli ruchu żeglugowego na Odrze,
- pełnienia służby na granicy rzecznej,
- wykonywania innych zadań doraźnych wynikających z sytuacji operacyjnej.

Motorówki M-14 (od M-41 do M-80) w ilości 40 szt. zbudowano w latach 1956-1958 w Stoczni Północnej w Gdańsku. Na wybrzeżu wykorzystywano je zasadniczo do patrolowania red portów. Posiadały one konstrukcję drewnianą, wyporność 18 t, prędkość 11,5 w.

20. AMW w Gdyni, Akta D MBOP, sygn. nr 3962/91, t. 76, Informacja dowódcy MBOP do dowódcy WOP w Warszawie z 11.09.1990 r., s. 2.

21. ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 5.

22. Monografia Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (praca zbiorowa – odpis w posiadaniu autora), Gdańsk, s. 63; oraz ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 9.

23. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 73, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwa i nadzoru nad prawem uprawiania połowów na obszarze PSRM w okresie wiosenno-letnim 1982 r. z 14.12.1982 r., s. 3.

24. B. Dwojacki, Morska Służba Graniczna 1945-1991 (odpis w zbiorach autora), Gdańsk 2006, s. 34-35.

Tabela nr 9. Kutry patrolowe MBOP typu 724 wg stanu z 1987 r.

Lp.	Nr burtowy kutra	Rok budowy	Planowany rok spisania okrętu	Przewidywana ilość lat służby okrętu
1.	129	1963	1988	25
2.	130	1963	1989	26
3.	131	1964	1990	26

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 114, Wstępna ocena stanu technicznego okrętów i pjp MBOP z 1987 r., s. 1.



Motorówka M-52 typu 14 przy burcie warsztatu pływającego WP-1, o którym mowa w dalszej części artykułu.

Fot. zbiory Tadeusz Górski

W końcu 1964 r. oceniano, że stosunkowo nieduża obsada 2 marynarzy oraz względnie dobre warunki bytowe na tego typu jednostce, gwarantowały właściwe utrzymanie tych motorówek oraz zapewniały należyte wykonanie postawionych zadań – w ogólnym systemie ochrony granicy. W tym czasie na ogólną ilość 39 jednostek tego typu znajdowały się one w dyspozycji operacyjnej czterech BWOP: Lubuskiej BWOP – 7

szt. (na Odrze), Pomorskiej BWOP – 17 szt., Bałtyckiej BWOP – 8 szt. i Kaszubskiej BWOP – 7 szt.²⁵

Po powstaniu MBOP posiadała ona 29 motorówek t. M-14 o konstrukcji drewnianej. Wyporność 3 t., szybkość 12 w. Obsługa – 2 osoby. Były one wykorzystywane do wykonywania zadań pomocniczych na korzyść strażnic na osłoniętych akwenach wodnych (jeziora, zalewy, rzeki, kanały portowe)²⁶.

Motorówka typu B-306

W latach 1971-1973 w Stoczni MW w Gdyni zbudowano 5 motorówek t. B-306, które otrzymały oznakowanie M-81 do

25. ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmdra por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 3, 9, 16.

26. AIMON w Modlinie, Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 142, Notatka służbowa szefa ZPWW płk J. Puławskiego dotycząca 6. BOP 10.05.1966 r., s. 4.

Motorówka M-83 typu B-306.

Fot. Stanisław Pudlik



Tabela nr 10. Motorówki MBOP typu SMK-75 wg stanu z 1987 r.

Lp.	Nr burtowy motorówki	Rok budowy	Planowany rok spisania motorówki	Przewidywana ilość lat służby motorówki
1.	M-86	1973	1992	19
2.	M-87	1973	1992	19
3.	M-88	1973	1992	19
4.	M-89	1973	1992	19

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 114, Wstępna ocena stanu technicznego okrętów i pjp MBOP z 1987 r., s. 1.

M-85. Pierwszą z nich wcielono do KdOP a następnie do PdOP. Pełniły one służbę na wodach portowych oraz Zalewu Wiślanego i Szczecińskiego, Zatoki Gdańskiej oraz red portów²⁷. We wrześniu 1990 r. stan kadłubów tych jednostek oceniano jako dobry²⁸.

Kutry typu SMK-75

Kutry SMK-75 ze względu na dobre walory taktyczno-techniczne znalazły szerokie zastosowanie w wojskach inżynieryjnych jak również były wykorzystywane przez Milicję Obywatelską (MO). W wojskach inżynieryjnych kutry te były przeznaczone do rozpoznawania i obsługi przepraw a także przewożenia desantu. W MO wykorzystywano je do patrolowania wód zamkniętych (jeziora, rzeki) a także morskich wód przybrzeżnych przy stanie morza do 2^B.

Dane taktyczno-techniczne kutra SMK-75 były następujące:

- ciężar całkowity (plastikowe) - 1350 kg, (drewniane - sklejka) - 1500 kg,
- szybkość maks. (bez holowania) - 35-45 km/godz.,
- długość kutra - 6 m,
- szerokość kutra - 2 m,
- zanurzenie - 0,65 m,
- obsługa - 1 sternik,
- ładowność - 4 ludzi,
- ładowność dla przeprawy desantowej - 8-10 ludzi,
- napęd - silnik GAZ-61U,
- zużycie paliwa - 15 l/godz.

Z przytoczonych danych wynika, że kuter ten posiadał dobre parametry taktyczno-techniczne, a zwłaszcza znaczną szybkość, stateczność i manewrowość. Ponadto zastosowanie w tych latach do napędu silnika GAZ-61U nie narażało żadnych problemów w zakresie zaopatrzenia w części zamienne i przeprowadzania remontów. Kadłuby wykonane z plastiku zapewniały im długą żywotność. Koszt jednego kutra plastikowego wraz z napędem wynosił wówczas ok. 30 000 zł.

W ochronie granicy morskiej jednostki te wykorzystywano do przewożenia ekip kontrolerskich w portach (możliwość wypływania na redy portów przy stanie morza do 2^B w rejonie Zatoki Pomorskiej i Zatoki Gdańskiej). Kutry te spisano ze stanu w 1990 r.

Ujemną ich stroną było ograniczenie pływania w warunkach zalodzenia i konieczność wystawiania go na ląd. Kutry te przewożono osadzone na dwóch specjalnych kołach (za samochodem ciężarowym)²⁹.

Jachty morskie

Wykonywały zadania związane z:

- prowadzeniem działalności profilaktycznej na łowiskach rybackich,
- kontrolą ruchu sportowo-żeglarskiego,
- zabezpieczeniem wszelkiego rodzaju regat żeglarskich,
- wykonywaniem innych zadań o charakterze rozpoznawczym.

Jacht *Pomorzanin* t. „Conrad” - pełnomorski o konstrukcji drewnianej. Powierzchnia ożaglowania 50 m², prędkość 3 w przy napędzie silnikiem, pod żaglami ok. 9 w. Oddany do eksploatacji w roku 1961.

Jachty *Kaszub* i *Słowińiec* t. „Vega” o konstrukcji drewnianej, pełnomorskie o powierzchni ożaglowania 80 m², prędkość 6 w przy napędzie silnikiem, pod żaglami ok. 9 w. Przekazane do eksploatacji w roku 1963.

Ww. jachty pełnomorskie wykorzystywano głównie do skrytego zabezpieczanie ruchu sportowo-żeglarskiego i turystyki wodnej na wybrzeżu, szczególnie w rejonie Zatoki Gdańskiej³⁰.

Inne jednostki pływające MBOP

Ponadto w składzie 6. BOP a później MBOP znajdowały się następujące jednostki pływające:

- *KP-34* - jednostka pochodząca z zajęcia prze władze polskie kutra rybackiego RFN za przestępstwa graniczne;
- *M-40* - motorówka patrolowa, konstrukcja drewniana, wyporność ok. 3 t, prędkość 12 w;
- *M-81* - motorówka patrolowa o nietypowej, drewnianej konstrukcji, wyporność ok. 1,35 t, prędkość 17 w, oddana do eksploatacji w roku 1955;
- *M-82* - motorówka nietypowa o konstrukcji drewnianej, wyporność ok. 3 t, prędkość 11 w;
- *MT-8* - motorówki przewożowe szt. 3. W końcu lat 50. w Politechnice Gdańskiej powstał projekt motorówki transportowej

MT-8. Jednostki te zbudowano w latach 1957, 1958, 1966 w Stoczni MW im. Dąbrowszczaków w Gdyni (w roku 1990 jedną z nich skasowano). Były one przeznaczone do transportu ludzi i ładunków w rejonach przybrzeżnych. Dodatkowo przystosowano je do transportu 6 torped. Trzy takie motorówki wcielono do dOP w Gdańsku gdzie wykonywały zadania transportowe. Ponadto w dOP w Gdańsku eksploatowano motorówkę cumowniczą t. *M-35/MW*³¹.

- holownik t. 300 -1 szt. zbudowany w 1962 r., przeznaczony do holowania w portach i akwenach przybrzeżnych,
- holownik t. *M-35* - zbudowany w 1985 r. przeznaczony do holowania w portach oraz akwenach przybrzeżnych,
- zbiornikowiec paliwa *Z-1*, zbudowany w 1943 r. w USA jako holownik oceaniczny, po wojnie przekazany Polsce w ramach odszkodowań wojennych i przebudowany na zbiornikowiec (wycofany w roku 1987),
- *WT-1* - warsztat pływający do obsługi technicznej motorówek zbudowany w Warszawskiej Stoczni Rzecznej, wyposażony w obrabiarki do metali i drewna, klejarnię, kuźnię, odlewnię oraz dźwig,
- ponadto od lipca 1989 r. do końca 1990 r. MBOP była podporządkowana operacyjnie z 9. FOW korweta t. 620 - *Kaszub* w celu pełnienia służby dozоровej w PSRM³².

Oprócz ww. szereg małych jednostek pływających znajdowało się na wyposażeniu Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP. Np. w końcu 1970 r. z posiadanych przez eskadrę 4 motorówek sprawne były 3. Jedną z nich t. „Jaskółka” ze względu na niespraw-

27. Monografia Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (praca zbiorowa - odpis w posiadaniu autora), Gdańsk, s. 65.

28. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3962/91, t. 76, Informacja dowódcy MBOP do dowódcy WOP w Warszawie z 11.09.1990 r., s. 2.

29. ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 4, 9.

30. AIMON w Modlinie, Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 142, Notatka służbowa szefa ZPWW płk J. Puławskiego dotycząca 6. BOP 10.05.1966 r., s. 4.

31. B. Dwojacki, Morska Służba Graniczna 1945-1991 (odpis w zbiorach autora), Gdańsk 2006, s. 34-35.

32. Monografia Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (praca zbiorowa - odpis w posiadaniu autora), Gdańsk, s. 63, 66 i 68; oraz ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 72, Notatka służbowa w sprawie budowy okrętów pogranicza typu „912” w latach 1965-1970 w świetle perspektyw i kierunku rozwoju WOP kmr por. Konopki z 6.12.1963 r., s. 9.

Zgodnie z rozkazem dowódcy MW nr 0171 z 4.12.1989 r. w celu przyjęcia dozoru ORP „KASZUB” została wyznaczona komisja pod przewodnictwem kmr Tadeusza Struka w skład której weszło 13 osób. Komisja miała zakończyć swoją działalność do 31.12.1989 r. i przedstawić dowódcy MBOP protokół do akceptacji. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 94, Rozkaz dzienny dowódcy MBOP nr pf-237 z 11.12.1989 r., s. 2.

ny (znajdujący się w remoncie) silnik przyczepny nie była eksploatowana. Również motorówka – holownik t. BMK w okresie letnim była remontowana i po remoncie nie była eksploatowana. Pozostałe dwie motorówki t. 14 utrzymywano w stanie dobrym były technicznie sprawne. Jednak ze względu na długoletnią eksploatację i naturalne zużycie nie nadawały się do dalszej eksploatacji i kwalifikowały się do spisania ze stanu³³.

Możliwości pełnego wykorzystania posiadanych sił do celów związanych z ochroną granicy morskiej były uzależnione od stanu wyposażenia okrętów MBOP w środki nawigacyjne. Np. w końcu 1982 r. był on bardzo zróżnicowany. W tym czasie okręty *OP-318*, *OP-319* i *OP-315* nadal nie posiadały na swoim wyposażeniu urządzeń „Pirs” (na okręcie *OP-315* urządzenie to nie zostało uruchomione ze względu na brak kabli połączeniowych, co uniemożliwiało ich wykorzystanie do prowadzenia kontroli w PSRM. Natomiast na okrętach t. 918, 918M i 90 jedynym środkiem umożliwiającym określenie pozycji była stacja r./lok. Sposób ten jak również sposób określania pozycji z radionamiarów był mało dokładny w związku z czym ograniczał możliwości ich wykorzystania.

Działalność sił MBOP w składzie okrętowych grup taktycznych była możliwa po normalnym czasie wynoszącym 2,5 godz. dla PdOP i BdOP oraz 4 godz. dla KdOP. Po osiągnięciu tego czasu dOP były w stanie użyć do działań 100% sił znajdujących się w składzie I i II linii, sformowanych w składzie – 3 okrętów III rangi i 3 okrętów IV rangi proj. 918 i 918M³⁴.

Powyższe środki MBOP mogły prowadzić poszukiwania z różną wydajnością. Największą wydajnością podczas prowadzonych poszukiwań dysponowały jednostki t. 912 oraz t. 918 i 918M. Wykazana w tabeli poniżej wydajność poszukiwania (w Mm/godz.) zapewniała wykonanie zadań z prawdopodobieństwem wykrycia równym 70%.

Stacje r./lok. t. SRN-301 zainstalowane na okrętach MBOP wykrywały również aparaty latające. Największy zasięg wykrywalności posiadały one w stosunku do obiektów latających przemieszczających się na wysokości 200-250 m.

* * *

Podsumowując dotychczasowe ustalenia dotyczące charakterystyki jednostek pływających znajdujących się w latach 1966-1991 na wyposażeniu MBOP i możliwości ich wykorzystania do prowadzenia działań granicznych należy stwierdzić, że Brygada ta dysponowała w tym czasie kilkudziesięcioma jednostkami różnych typów. Róż-

Tabela nr 11. Możliwości wykrywania celów nawodnych przez okręty MBOP wg stanu z 14 grudnia 1982 r.

Środek wykrycia – t. stacji r./lok.	Rodzaj celu	Odległość wykrycia w kablach							
		M Materac gumowy	Kajak	Ponton t. „Gryf”	Łódź okrętowa	Łódź rybacka	Kuter rybacki	Kuter patrolowy	Okręt patrolowy
TRN-823 RN-231 A	Okręt t. 902, t. 912	7	12	12	14	30	56	67	105
TRN-311 SRN-301	Okręt t. 918, t. 918M, t. 90, t. B-306	6	8	11	12	18	50	63	80

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 73, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwa i nadzoru nad prawem uprawniania połowów na obszarze PSRM w okresie wiosenno-letnim 1982 r. z 14.12.1982 r., s. 6.

Tabela nr 12. Wydajność poszukiwania środków pływających przez okręty MBOP wg stanu z 14 grudnia 1982 r.

Typ okrętu MBOP	Wydajność poszukiwania środka pływającego w Mm/godz.		
	ponton gumowy t. „Gryf”	łódź rybacka	kuter rybacki
t. 902	75,6	189,0	422,1
t. 912	129,6	324,0	723,6
t. 918 i t. 918M	124,8	218,7	510,3

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 73, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwa i nadzoru nad prawem uprawniania połowów na obszarze PSRM w okresie wiosenno-letnim 1982 r. z 14.12.1982 r., s. 7.

Tabela nr 13. Możliwości wykrycia śmigłowca Mi-14Pł przez radar okrętowy t. SRN-301 z 25 maja 1988 r.

Parametr lotu	Zasięg wykrywania śmigłowca w kablach				
Wysokość lotu śmigłowca (m)	50	100	150	200	250
Odległość wykrycia śmigłowca (kable)	31	40	36	57	56
Odległość zaniku śmigłowca (kable)	50	51	43	58	60

Źródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 90, Analiza wykorzystania samolotów i śmigłowców 16. PLS do poszukiwani przestępcy granicznego opracowana przez zespół oficerów z 25.05.1988 r., s. 9.

nicowane parametry taktyczno-techniczne tych jednostek określały zarówno charakter zadań jakie mogły one realizować w ochronie granicy oraz obszary wodne, na których mogły pływać.

Należy pamiętać, że podstawowym zadaniem realizowanym w ochronie granic, w tym również granicy morskiej, było przeciwdziałanie podejmowanym próbom nielegalnych przekroczeń granicy (npg), które najczęściej realizowano przy wykorzystaniu lekkich środków pływających w postaci: pontonów, łodzi motorowych i kajaków wyposażonych w silniki przyczepne. Dlatego też w ochronie polskiej granicy morskiej największą rolę do spełnienia miały te jednostki pływające, które dysponowały stosunkowo dużą prędkością i odpowiednim wyposażeniem technicznym, pozwalającym na naprowadzenie i zlokalizowanie środków pływających dokonujących npg. Ponieważ jednak zdarzało się, że podejmowane próby ucieczek, przy sprzyjających warunkach, były udane stąd do ich likwida-

cji angażowano często nie tylko pojedyncze okręty ale grupy jednostek pływających.

Należy również przypomnieć, że środki pływające znajdujące się na wyposażeniu MBOP nie były jedynymi jakie wykorzystywano w ochronie granicy morskiej, bowiem mniejszymi jednostkami pływającymi w postaci kutrów rozpoznawczych (KR) dysponowały również w latach 70. i 80. XX w. trzy nadmorskie Brygady WOP (Pomorska, Bałtycka i Kaszubska). One też odgrywały decydującą rolę w zatrzymywaniu osób usiłujących dokonać npg drogą morską, w pierwszym etapie prowadzenia działań granicznych – w pasie wód przybrzeżnych. ●

33. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 171, Protokół z przeprowadzonej przez Sztab MBOP kompleksowej kontroli ELR WOP od 28 do 30.09.1970 r. z 10.10.1970 r., s. 12-13.

34. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 73, Ocena skuteczności ochrony morskiej granicy państwa i nadzoru nad prawem uprawniania połowów na obszarze PSRM w okresie wiosenno-letnim 1982 r. z 14.12.1982 r., s. 7.



Rosyjskie lodołamacze część V

Epokowym wydarzeniem w historii budownictwa okrętowego stała się budowa atomowego lodołamacza *Lenin*. Lodołamacz budowano zgodnie z decyzją Rady Ministrów ZSRR z 20 listopada 1953 roku.

Projekt pierwszego w świecie atomowego lodołamacza opracowywało CKB-15 (główny konstruktor W.I. Nieganow). Naukowym kierownikiem opracowania siłowni atomowej został wyznaczony akademik A.P. Aleksandrow, głównym konstruktorem – akademik N.A. Dolleżał. Projekt pierwszego reaktora dla cywilnej jednostki – atomowego lodołamacza *Lenin* opracowano w roku 1955 w OKB zakładu No 92 w mieście Gorkij (obecnie OAO „OKBM Afrikantow” – roku 1998 OKBM nadano imię I.I. Afrikantowa – głównego konstruktora od 1951 i dyrektora w latach 1954-1969). W projektowaniu i budowie lodołamacza uczestniczyło około 60 biur konstrukcyjnych i 500 różnych przedsiębiorstw przemysłowych ZSRR.

Stępkę pod budowę lodołamacza położono na pochylni Zakładu № 194 w Leningradzie 25 sierpnia 1956 roku, jego wodowanie odbyło się 5 grudnia 1957, a wejście do służby w Murmańskim Morskim Parachodstwie 5 grudnia 1959 roku.

Pierwszym kapitanem został Paweł Adamowicz Ponomariew. Do portu macierzystego *Lenin* przybył 6 maja 1960. W czasie przejścia zużyto zaledwie kilka gramów uranu, podczas gdy przy wykorzystaniu konwencjonalnego napędu potrzeba było około 3 tys. t mazutu lub 4 tys. t węgla.

Przy projektowaniu lodołamacza szczególnie wiele uwagi poświęcono odpowied-

niej formie dziobu, wpływającej na właściwości lodowe jednostki. Opracowanie kształtu kadłuba przeprowadzano w basenie lodowym Arktycznego i Antarktycznego Instytutu Naukowo-Badawczego, na podstawie doświadczeń z działającymi lodołamaczami przeprowadzonych w latach 40/50-tych. Przy projektowaniu części rufowej szczególną uwagę skupiono na zabezpieczeniu kompleksu steru i śrub napędowych oraz zdolności poruszania się na „wstecznym biegu”.

Podwyższona wytrzymałość kadłuba i podwójne burty zapewniała niezawodną ochronę przedziału reaktora nawet w przypadku hipotecznego zderzenia z przystosowanym do żeglugi w łodach transportowcem o tonażu 11 000 DWT – przy prostopadłym uderzeniu w rejonie przedziału, uszkodzenia kadłuba nie powodowały zniszczeń w przedziale reaktora.

Budowę lodołamacza prowadzono metodą sekcijną – łącznie powstało ponad 200 sekcji o wadze do 75 t. w trakcie przyszło rozwiązywać szereg poważnych problemów technicznych, przykładowo nigdy wcześniej w stoczni nie przeprowadzano gięcia na zimno stalowych arkuszy o dużej grubości. Powstał problem z litymi odlewami dziobnicą i stewą rufową, których z powodu ich rozmiarów (30-80 t) nie można było transportować koleją – po prostu nie mieściły się na platformach wagonów. Postanowiono, zatem wykonać je bezpośrednio w stoczni, spawając z poszczególnych części. Minimalna grubość spawanych elementów wynosiła 150 mm. Mimo wprowadzenia nowej, bardziej nowoczesnej metody łącze-

nia i spawania, samo spawanie dziobnicy zajęło 15 dób pracy trzymianowej pracy.

Duża masa jednostki w chwili wodowania (11 tys. t) utrudniała zaprojektowanie urządzenia do wodowania, choć specjaliści pracowali nad tym niemal od momentu położenia pierwszych sekcji na pochylni. Opracowaniu nowego urządzenia do wodowania towarzyszyły prace eksperymentalne, które przeprowadzono na terenie stoczni oraz w basenie doświadczalnym Leningradzkiego Instytutu Budownictwa Okrętów pod kierownictwem prof. W.W. Siemienowa-Tienszańskiego.

Lodołamacz *Lenin* był jednostką o 3 śrubach napędowych. Pod względem architektury okrętowej był jednostką gładko pokładową o umiarkowanej siodłowości, z 4 ciągłymi pokładami, wydłużoną nadbudówką i 2 masztami. W rufowej części pokładu szalupowego znajdowała się platforma startowa i hangar dla śmigłowca. W sylwetce brak było komina. Nie spotykane duży grotmaszt wykorzystywany był do wentylacji urządzeń generatorów pary.

Kadłub lodołamacza był podzielony głównymi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi na 12 przedziałów. Dwie grodzie wzdłużne, biegnące od drugiego dna do poziomu górnego pokładu, tworzyły na burtach przedziały, w których rozmieszczone przede wszystkim zbiorniki balastowe, paliwowe i inne, a powyżej dolnego pokładu – rozmaite magazyny, pomieszczenia służbowe oraz mieszkalne załogi.

Kadłub lodołamacza *Lenin* różnił się pod względem konstrukcyjnym od innych lodołamaczy radzieckiej budowy. Dno, bur-

ty, pokłady wewnętrzne, platformy oraz pokład górny na dziobie i rufie posiadały poprzeczny system wiązań, zaś górny pokład w środkowej części – system wzdłużny. Odstęp między wręgami wynosił 800 mm. Pośrednie wręgi zainstalowane na całej długości jednostki od drugiego dna do poziomu pokładu mieszkalnego. Konstrukcja części rufowej i dziobowej, a precyzyjniej – wręgi w tych rejonach zamontowano w sposób normalny do poszycia.

Poszycie zewnętrzne w rejonie pasa lodowego oraz sąsiednich pasów powyżej i poniżej wykonano ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Grubość pasa lodowego wynosiła 36 mm w środkowej części kadłuba, 52 mm w części dziobowej oraz 44 – w rufowej. Stal kadłubowa marki AK-27 i AK-28 została opracowana specjalnie dla lodołamaczy w instytucie „Prometaj”. Stewa dziobowa i rufowa lodołamacza – całkowite odlewy. Całkowita waga dziobnicy – 30 t, a stewy rufowej – 86 t. Ster lodołamacza spawany, posiadał poszycie z arkuszy stali o grubości 40 mm. Trzon steru o średnicy 550 mm, kuty ze stali uszlachetnianej.

Jako urządzenia przeładunkowe na lodołamaczu służyły: na dziobie – 2 bomy ładunkowe o udźwigu p 1,5 t z windami elektrycznymi, na śródokręciu – urządzenie o udźwigu 12 t przeznaczony do obsługi przedziału reaktora atomowego, zaś na rufie – 2 dźwigi 2 – tonowe. Lodołamacz był wyposażony w 3 kotwice (w tym jedna zapasowa) z odwracanymi łapami, każda o wadze 6 t, martwą kotwicą o wadze 2 t oraz 4 kotwicami lodowymi (2 po 150 kg i 2 po 100 kg). Kotwice znajdowały się w kluzach. Lite kute łańcuchy kotwiczne kalibru 67 mm miały długość 325 m.

W części rufowej przewidziano wycięcie umożliwiający holowanie jednostek w bezpośredniej bliskości, wyposażone w krawędzie pokryte warstwą gumy. Automatyczna dwubębnowa winda holownicza o uciążu 40 t na głównym bębnie i 25 t na bębnie pomocniczym była zainstalowana na pokładzie rufowym.

Niezatapialność lodołamacza była zachowana przy równoczesnym zalaniu dwóch głównych przedziałów wodoszczelnych kadłuba. Lodołamacz był wyposażony w 2 szalupy ratunkowe, każda dla 58 ludzi, 2 motorowe szalupy ratunkowe, każda dla 40 osób, 2 sześciowiosłowe łodzie, gumowy i holowany kuter.

Siłownia lodołamacza pracowała w oparciu o poniższy schemat. Ciepło wydzielane w reaktorze było wykorzystywane do podgrzewania pary w generatorach pary. Parę kierowano do turbogeneratorów, skąd wytworzona energia elektryczna trafiała do silników poruszających wały napędowe. Ochrona biologiczna reaktora atomowego gwarantowała zabezpieczenie załogi jednostki przed działaniem promieniowania radioaktywnego, które kontrolował specjalny system, dozymetryczny. *Lenin* był początkowo wyposażony w 3 atomowe wytwornice pary (APPU) typu OK-150 (w tym jedna zapasowa) z reaktorami wodno-wodnymi, choć niezbędną energię ciepłą można było otrzymać już z jednego reaktora. Temperatura nośnika ciepła obiegu pierwotnego – 325°C przy ciśnieniu 200 atm., ciśnienie pary w obiegu wtórnym – 29 atm. Układ APPU był analogiczny z zastosowanymi na pierwszych radzieckich okrętach podwodnych projektu 627 „Kit”. Przy normalnym reżimie pracy rozchód pali-

wa jądrowego – dwutlenku uranu 235 z 5% wzbogaceniem, wynosił 300 g na dobę (wg innych danych – 45 g). Masa siłowni atomowej z ochroną wynosiła 130 kg/KM, ochrony 40 kg/KM. Ochronę biologiczną stanowiła stal, woda i beton.

W roku 1969 w toku modernizacji w zamian 3 wytwornice OK-150 zamontowano 2 nowe APPU typu OK-900. Przy tym stary przedział reaktorów o masie 4000 t został wymontowany i zatopiony w rejonie Archipelagu Nowa Ziemia. OK-150 przepracowały na pokładzie *Lenina* 25 000 godz. eksploatacyjnych w okresie 6 lat. Ich zadaniem było sprawdzenie w praktyce efektywności lodołamaczy atomowych. OK-900 zamontowane na jednostce były egzemplarzami doświadczalnymi (prototypami) – ich dobre wskaźniki pozwoliły zarekomendować podjęcie seryjnej produkcji tego modelu APPU.

Turbogeneratory główne były umieszczone w zespołach – dziobowym i rufowym. W każdym zespole zamontowano 2 turbiny typu akcyjno-reakcyjnego, każdy o mocy po 11 000 KM. Każda turbina była połączona za pośrednictwem przekładni z 2 generatorami prądu stałego o stałej mocy 11 500 KM przy nominalnym napięciu 600 V. Turbogeneratory zasilają 3 silniki elektryczne prądu stałego: środkowy i 2 burtowe. Na środkowy silnik podawano 50% mocy wypracowanej przez turbogeneratory, a na burtowe – po 25%. Moc środkowego silnika elektrycznego – 10 600 KM, a burtowych – po 9800 KM.

Linie wałów napędowych lodołamacza były wykonane ze stali modyfikowanej. Średnica linii środkowej wynosiła 740 mm, długość 9,2 m, masa 26,8 t, średnica linii wałów burtowych wynosiły 712 mm, dłu-

Lenin w lodach Arktyki, na rufowym lądowisku śmigłowiec Mi-1.

Fot. zbiory Borys Lemaczko





Lenin po modernizacji i wymianie reaktorów, na lądowisku dwa śmigłowce Mi-2.

Fot. zbiory Borys Lemaczko

gości 18,4 m, masa 45 t. Śruby napędowe o czterech skrzydłach z wymiennymi łopatkami. Masa śruby środkowej 27,8 t, a burtowych – 22,5 t.

Na lodołamaczu znajdowały się 2 elektrownie – dziobowa i rufowa. W dziobowej zamontowano 3 turbogeneratory, a w rufowej – 2 turbogeneratory i rezerwowo wysokoprężny generator spalinowy, każdy o mocy 1000 kW.

Każdy turbogenerator pomocniczy składał się z turbiny parowej typu akcyjnego oraz generatora prądu przemiennego. Poza tym na jednostce znajdowały się jeszcze 2 awaryjne wysokoprężne generatory spalinowe. Do zaopatrywania lodołamacza w parę w przypadku wyłączenia reaktorów służyły 2 pomocnicze kotły parowe o wydajności 10 t/godz. przy ciśnieniu 29 atm.

Jednostka mogła forsować nieprzerwanym marszem lód o grubości 2 m, a najeżdżając o grubości 3-5 m. Dzięki temu średnia prędkość przejścia konwoju statków zwiększyła się trzykrotnie, a sezon polarnej

żeglugi uległ przedłużeniu o 2-2,5 miesiąca.

Dla czasu powstania pomieszczenia mieszkalne i ogólnego przeznaczenia *Lenina* wyróżniały się estetyką i komfortem. Blok medyczny składał się z gabinetu terapeutycznego, stomatologicznego, rentgenowskiego, fizykoterapii, zabiegowego, sali operacyjnej, a także laboratorium i apteki.

W swój pierwszy arktyczny rejs *Lenin* wyszedł 29 maja 1960 roku. Pierwszy sezon nawigacyjny lodołamacza zakończył się dopiero 24 października. W tym czasie jednostka przeszła ponad 10 tys. Mm, w tym ponad 7,3 tys. Mm w trudnych warunkach lodowych, przeprowadzając 92 statki. W następnym roku *Lenin* po raz pierwszy w dziejach sforował w październiku Cieśninę Wilkického, przeprowadzając grupę statków.

W dniu 14 października, już w czasie arktycznej zimy i nocy, lodołamacz przebił się przez wieloletnie zlodzenie by znaleźć na Morzu Wschodnio-Syberyjskim krę odpowiednią do zorganizowania na niej dryfującej stacji naukowej „Siewiernyj Polius-10”, a następnie wysadził na niej personel naukowy.

Wcześniej zadania takie wykonywało jedynie lotnictwo. Po 10 dniach postoju, w czasie, którego wylądowano na lód ładunki, zbudowano drogę i lotnisko oraz przeprowadzono budowę obiektów stacji, *Lenin* wyruszył w drogę powrotną na zachód wzdłuż południowej krawędzi wieloletnich

lodów, gdzie nigdy jeszcze nie poruszała się swobodnie żadna jednostka pływająca. W czasie przejścia prowadzono badania naukowe i na lodzie osadzono 10 dryfujących automatycznych stacji meteorologicznych (DARMS). Następnie lodołamacz wyszedł przez Cieśninę Wilkického na Morze Karaskie i 22 listopada zawinął do Murmańska.

Trzeci sezon nawigacyjny *Lenina* rozpoczął się niezwykle wcześnie (jak na owe czasy) – 5 czerwca 1962 i trwał 5 miesięcy. Lodołamacz przeprowadził samodzielnie i wraz z innymi jednostkami ponad 400 statków, pokonując ponad 82 tys. Mm.

W roku 1970 *Lenin* po raz pierwszy przeprowadził do ujścia Jenisieju w sezonie jesienno-zimowym (listopad) statki z niezbędnymi dostawami ładunków, zapewniając równocześnie wywóz z Dudinki produkcji Norylskiego Kombinatoru Górniczo-Metalurgicznego. Tym samym uczyniono pierwszy krok w kierunku przekształcenia Dudinki w port, działający przez cały rok.

W roku 1971 lodołamacz przeprowadził swój drugi rejs w rejon położony w wysokich szerokościach geograficznych. Rejs podyktowany był koniecznością przeprowadzenia lodołamacza *Władystok*, który przeszedł remont gwarancyjny, z Murmańska do portu Pewek przed rozpoczęciem sezonu nawigacyjnego we wschodnim sektorze radzieckiej Arktyki. Wychodząc z Murmańska 26 maja, bardzo wcześnie jak na owe czasy, *Lenin* poprowadził *Władystok* do wschodniej Arktyki trasą na północ od Nowej Ziemi, Ziemi Północnej i Wysp Nowosybirskich. W drodze powrotnej lodołamacz po raz pierwszy w dziejach

Podstawowe parametry techniczne lodołamacza proj. 92 „*Lenin*”

Wyporność	17 280 t
Długość maks.	134,0 m
Szerokość maks.	27,6 m
Zanurzenie	9,6 m
Prędkość	18,0 węzłów
Moc turbin głównych	4 x 11 000 KM
Moc napędowych silników elektrycznych	2 x 9800 KM 1 x 10 600 KM
Liczebność załogi	151 osób
Autonomiczność, wg zapasów żywności	12 miesięcy

żegluga pokonał Cieśninę Wilkického od wschodu i przed rozpoczęciem tradycyjnego sezonu nawigacyjnego był już w rejonie wyspy Dikson.

W początku lat 70. na Półwyspie Jamał odkryto duże złoża gazu ziemnego. Otaczające go wody Morza Karskiego przez 9 miesięcy w roku pokryte były lodem, a nawet w sezonie nawigacyjnym podejście do pokrytych błotami brzegów utrudniała niewielka głębokość. Jedynym rozwiązaniem było wykorzystanie w charakterze nabrzeża pasa nieruchomego zimowego lodu. Aby jednak podejść do niego, trzeba było przejść w solidnym zimowym lodzie Morza Karskiego około 450 Mm, a następnie wykonać kanał przez barierę lodowych torosów.

W końcu marca 1976 roku *Lenin* wyszedł w pierwszy Jamalski Rejs Eksperymentalny w rejon przylądka Harasawej. Lodołamacz prowadził transportowiec o napędzie diesel-elektrycznym *Pawel Ponomariew*. Pokonanie Morza Karskiego okazało się bardzo trudne i jednostki często klinowały się w lodach. Szczególnie trudne było ostatnich 8 mil trasy. Mimo pracy lodołamacza pełną mocą, niekiedy w ciągu doby udawało się pokonać jedynie 120 m. Tym niemniej jednak jednostki dotarły w końcu do improvizowanego nabrzeża, na które mimo trudnych warunków zdołały wylądować za pomocą dźwigów okrętowych i śmigłowców 4000 t ładunków. Za przeprowadzenie tej operacji duża grupa marynarzy lodołamacza została uhonorowana wysokimi odznaczeniami państwowymi.

Lodołamacz *Lenin* w czasie swej służby ani razu nie pokonał trasy od Półwyspu Kolskiego do Morza Wschodnio Syberyjskiego. W czasie 30 lat służby przeszedł 654 400 Mm, w tym – 560 600 Mm w lodach, przeprowadzając 3741 statków.

Został odznaczony Orderem Lenina. Wielu członków jego załogi otrzymało państwowe nagrody i odznaczenia. Znany kapitan Borys Makarowicz Sokołow, który kierował załogą przez prawie cztery dziesięciolecia otrzymał tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej. Lodołamacz pełnił służbę przez 30 lat, a w roku 1989 został wycofany z eksploatacji i odstawiony jako zabytek na „wieczny postój” w Murmańsku. Obecnie prowadzone są prace mające na celu przekształcenie jednostki w muzeum i centrum biznesu.

Pomyślne wyniki eksploatacji *Lenina* pozwoliły na zaprojektowanie i podjęcie seryjnej produkcji jeszcze potężniejszych atomowych lodołamaczy typu *Arktika* (projekt 10520). Projekt wykonało CKB „Aisberg”, główny konstruktor – A.J. Pieriewozczikow. Stępkę pod prototypowy lodołamacz *Arktika* (w latach 1982-1986 nosił nazwę *Leonid*

Breżniew) położono w „Bałtijskom Zawodzie” w Leningradzie 3 lipca 1971, wodowanie nastąpiło 26 grudnia roku następnego, a jednostka weszła do eksploatacji w końcu 1974 roku. Zgodnie z tym samym projektem zbudowano jeszcze *Sibir* (1977 r.). Następne lodołamacze – *Rossija* (1985 r.), *Sowietskij Sojuz* (1990 r.) i *Jamał* (1993 r., budowę rozpoczęto pod nazwą *Oktiabrskaja Rewolucija*) budowano już wg zmodyfikowanego projektu 10521.

Nowe lodołamacze przewyższały *Lenina* 1,7 razy pod względem mocy układu napędowego i półtora raza pod względem uciągu. Różniły się kształtem i konstrukcją kadłuba oraz rozdziałem mocy na poszczególne śruby napędowe. W odróżnieniu od pracującego na prądzie stałym głównego napędu pierwszego atomowego lodołamacza, w tym przypadku generatory wytwarzały prąd przemienny, zaś silniki napędzające wały napędowe pracowały na prądzie stałym, zmiana prądu z prądu przemiennego na stały dokonywana była przy pomocy prostowników krzemionkowych. W charakterze APPU na nowych lodołamaczach zamontowano OK-900A, modyfikację sprawdzonych na *Leninie* urządzeń OK-900.

Lodołamacze typu *Rossija* (proj. 10521) zbudowano zgodnie z wymogami i pod nadzorem technicznym Rejestru ZSSR (Rosyjskiego Rejestru) klasa KM * (2) lodołamacz, równocześnie spełniały one wymogi Międzynarodowej konwencji o ochronie życia na morzu (SOLAS-74), Międzynarodowej konwencji o znaku wolnej burty z 1966 roku, Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza (MARPOL-73/78), narodowe regulacje, normy i wymogi. Podstawowym przeznaczeniem lodołamaczy było przeprowadzanie statków w lodowych warunkach Arktyki z równoczesnym wykonywaniem wszelkiego rodzaju zadań związanych z łamaniem lodu. Lodołamacz *Rossija* to trójwałowa atomowa jednostka turboelektryczna z wysokimi nawodnymi burtami, 4 pokładami i rozbudowaną pięciokondygnacyjną nadbudówką.

Generalne rozmieszczenie pomieszczeń lodołamacza, odpowiada schematowi, który stał się tradycją dla jednostek tej klasy o napędzie atomowym: środkową strefę przeznaczono dla rozmieszczenia atomowe wytwornice pary (APPU), dalej w kierunku dziobu znajdował się przedział turbo-generatorów głównych

(GTG) i elektrowni dziobowej. Za przedziałem GTG rozmieszczono blok żywnościowo-kuchenny, główną tablicę rozdzielczą Nr 1 (GRSzc-1), zbiorniki wody słodkiej, pomieszczenia turbinowego urządzenia przeciwoblodzeniowego i inne. Za przedziałem APPU w kierunku rufy znajdowała się elektrownia rufowa, GRSzc-2, przedziały burtowych i środkowego elektrycznych silników poruszających wały napędowe wraz tablicami kierowania ich ruchem oraz inne pomieszczenia pomocnicze. Dziób i rufa lodołamacza były przeznaczone na zbiorniki przegłębienia Nr 1 i Nr 2. Przedziały burtowe i denne wykorzystywano jako zbiorniki balastu, wody do zaopatrywania reaktorów, paliwa diesla dla własnych potrzeb i zaopatrywanie innych jednostek, ładunków płynnych, magazyny itp.

Pomieszczenia mieszkalne znajdowały się w części dziobowej, gdzie rozmieszczono również część pomieszczeń służbowych i klub pokładowy. W części rufowej za APPU na pokładzie mieszkalnym umieszczono jedynie pomieszczenia służbowe, a także basen pływacki. Rozbudowane śródokręcie i nadbudówka przeznaczone były przede wszystkim na pomieszczenia mieszkalne, ogólnego przeznaczenia, medyczne i inne związane z zabezpieczeniem warunków bytowych. W środkowej części nadbudówki umieszczono kotły pomocnicze, parowniki, stanowiska i pomieszczenia służbowe. Z uwagi na warunki eksploatacji, zabezpieczono dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń lodołamacza bez potrzeby wychodzenia na otwarty pokład.

Zgodnie z wymogami Rejestru ZSSR, lodołamacz *Rossija* zachowywał niezatapialność przy zatopieniu 2 dowolnych przedziałów wodoszczelnych. Kadłub jednostki był podzielony głównymi grodziami wodoszczelnymi, dochodzącymi do górnego pokładu, na 8 przedziałów. W celu zwiększenia żywotności lodołamacza na całej długości pomieszczeń układu napędowego zamontowano wzdłużne grodzie wodoszczelne, tworzące drugą (wewnętrzną) burtę między podwójnym dnem a pokładem mieszkalnym.

Podstawowe parametry techniczne lodołamaczy proj. 10521 (10520)

Wyporność	netto 20 870 (19 300) t maksymalna 23 625 (23 400) t
Długość maks.	150,0 / (148,0) m
Szerokość maks.	30,0 m
Zanurzenie do konstrukcyjnej linii wodnej	11,0 m
Moc siłowni głównej,	75 000 KM
Prędkość maks. (na wodzie nie pokrytej lodem)	20,6 (21,0) węzłów
Liczebność załogi	150 osób



Lodołamacz atomowy *Arktika* torujący drogę frachtowcom w lodzie.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

Podwójne dno rozciągało się od dziobnicy do stewy rufowej, poszczególne ważne pomieszczenia wydzielono w samodzielne wodoszczelne komórki. Dla zabezpieczenia przed promieniowaniem kadłub lodołamacza podzielono również na hermetyczne przedziały i komory.

Bezpieczeństwo pożarowe zgodnie z wymogami Rosyjskiego Rejestru Morskiego zapewniał podział kadłuba grodziami klasy A-60 na 4 pionowe strefy z wydzieleniem konstrukcjami klasy A i B w każdej z nich zamkniętych przedziałów, zastosowaniem niepalnych i trudno palnych materiałów, zamontowaniem automatycznej sygnalizacji pożarowej, zdalnym sterowaniem drzwiami ppoż. oraz wyposażeniem w kompleks systemów ppoż. (wodny, chemiczny, pianowy i inne).

Lodołamacz *Rossija* posiadał dobrą sterowność i właściwości manewrowe przy wszystkich prędkościach trzymał się kursu. Wysoka zdolność do pokonywania lodów została osiągnięta dzięki odpowiedniemu kształtowi kadłuba, a także optymalnym charakterystykom układu napędowego i jego niezawodnych elementów.

Na lodołamaczu *Rossija* zamontowano śruby napędowe ze specjalnej stali o wysokiej wytrzymałości, wały napędowe i pośrednie – kute, ze stali stopowej o podwyższonej wytrzymałości. Wały napędowe na podpora z łożyskami ślizgowymi typu balansowego, zdolnymi wytrzymać obciążenie

dynamiczne do 500 t. W celu zwiększenia zdolności do pokonywania lodów i bardziej efektywnego uwalniania się z pułapek lodowych jednostkę wyposażono w system zbiorników przechyłowych i przegłębienia, kierowanych ze sterówki.

Kadłub lodołamacza wykonano ze stali wysokiej wytrzymałości z graniczną ciągliwością 510 MPa (5200 kG/cm²).

Pas lodowy miał grubość 46 mm w części dziobowej, 32 mm w środkowej części kadłuba i 36 mm na rufie, grubość arkuszy blach dna na śródkręciu 22-26 mm. System wiązań konstrukcyjnych kadłuba – poprzeczny z podstawowymi i pośrednimi wręgami o identycznym profilu. Odstęp między wręgami 400 mm. W rejonie oddziaływania najsilniejszych nacisków lodowych kadłub posiadał wzmocnioną konstrukcję. Poszczególne węzły konstrukcyjne wzmocniono w oparciu o doświadczenie eksploatacji lodołamaczy *Arktika* i *Sibir* (stewy dziobowa i rufowa oraz wsporniki wałów śrubowych). W celu ochrony przed korozją kadłub jednostki został pomalowany farbą epoksydową, zamontowano także system ochrony przy pomocy protektorów katodowych z węzłami anodowymi o wzmocnionej konstrukcji.

Lodołamacz został wyposażony w niezbędne urządzenia i systemy okrętowe. System kotwiczny obejmował 2 kotwice o wadze 7 t każda, łańcuchy kotwiczne o kalibrze

72 m i długości po 300 m, 2 windy kotwiczne oraz inne elementy. Urządzenia sterownicze składały się z elektrohydraulicznej maszyny sterowej z momentem skręcenia 2450 kGm, prostego steru niezerównoważonego o powierzchni płetwy 17,9 m² ze wzmocnionym trzonem. Operacje holownicze zabezpieczała elektryczna winda holownicza o uciążu 322 kG. Na rufie znajdują się poręcze pozwalające holować statki, których dziobnice dotykały lodołamacz pod kątem od 0° do 35°.

Dla zabezpieczenia różnorodnych operacji przeładunkowych na pokładzie jednostki zamontowano 2 dźwigi 3-tonowe o maksymalnym wychyleniu ramienia 12 m oraz 3 dźwigi 15-tonowe o maksymalnym wychyleniu ramienia 15 m. W charakterze środków ratunkowych na lodołamaczu zamontowano 4 kryte motorowe szalupy ratunkowe, każda na 88 ludzi oraz 12 pneumatycznych tratw ratunkowych, każda na 10 ludzi. Poza tym na pokładzie znajdował się roboczy kuter holowniczy i łódź robocza.

Nader istotne znaczenie dla powodzenia operacji przeprowadzania statków miało bliskie rozpoznanie lodowe, przeprowadzone za pomocą śmigłowca. Na lodołamaczu *Rossija* zainstalowano kompleks lotniczy (ATS), który zabezpieczał bazowanie śmigłowca Ka-32, przystosowany specjalnie do lotów w warunkach nocy polarnej. W skład kompleksu ATS wchodziło lądowisko w wymiarach 16 x 16 m,

hangar z urządzeniem do transportu śmigłowca, punkt kierowania lotów, magazyny i systemy podawania paliwa, smarów, sprężonego powietrza, azotu, system zaopatrywania w energię elektryczną, środki łączności i naprowadzania, odpowiednie oświetlenie itp.

Jednym z ważniejszych czynników wpływających na efektywność pracy potężnych atomowych lodołamaczy było funkcjonowanie ich załóg, obejmujące warunki pracy, zakwaterowania i odpoczynku. W celu polepszenia warunków funkcjonowania załogi na lodołamaczu *Rossija* podjęto odpowiednie działania konstrukcyjne.

Załoga dysponowała 145 kabinami o łącznej liczbie 159 miejsc, w tym 11 blokami kabin, 10 ulepszonymi jednoosobowymi kabinami z węzłem sanitarnym, 36 kabinami z węzłem sanitarnym, 74 kabinami jednoosobowymi, 10 kabinami dwuosobowymi z węzłem sanitarnym oraz 4 kabinami dwuosobowymi. Wszystkie kabiny posiadały system klimatyzacyjny, były wyposażone w komfortowe meble, telefony i inne elementy. W skład pomieszczeń ogólnego przeznaczenia na lodołamaczu *Rossija* wchodziła mesa z salonami i bufetem, stołówka załogi z bufetem, klub z salonami, kompleks sportowy, basen pływacki, biblioteka, pomieszczenie do prowadzenia zajęć (klasa), gabinet organizacji społecznych, salon „Przyroda” z wolierami dla ptaków i inne. Do wykończenia kabin mieszkalnych i pomieszczeń ogólnego przeznaczenia wykorzystano oryginalne dzieła sztuki, w tym malarstwa.

W celu zapewnienia niezbędnej opieki medycznej załodze w warunkach długich rejsów na lodołamaczu *Rossija* stworzono cały blok medyczny obejmujący ambulatorium z gabinetem stomatologicznym i fizjoterapią, salę operacyjną, laboratorium, izbą chorych i izolatką. Obsługę bloku zapewniaли etatowi lekarze i laboranci.

Zespół magazynów żywnościowych pozwalał na przechowywanie zapasów artykułów spożywczych na okres do 7,5 miesiąca. Po raz pierwszy na lodołamaczu zainstalowano wyposażenie pozwalające na hydroponiczną hodowlę spożywczych roślin zielonych.

Układ napędowy lodołamacza składał się z APPU, urządzeń turboenergetycznych z 2 turbogeneratorami głównymi (GTG) i 3 napędowymi silnikami elektrycznymi (GED), elektrowni pomocniczej, 2 kotłów pomocniczych, 2 wyparowników, 2 generatorów pary niskiego ciśnienia, kompleksu systemu automatycznego kierowania i kontroli, rurociągów oraz systemów i wyposażenia pomocniczego. Generalnie siłownia lodołamacza nie różniła się w istot-

ny sposób od siłowni zamontowanych na jednostkach *Sibir* i *Arktika*. Występujące różnice wynikały z zamiany niektórych mechanizmów, urządzeń i elementów na nowe, których produkcję opanował przemysł w okresie budowy jednostek, a także z modernizacji poszczególnych węzłów konstrukcyjnych w oparciu o doświadczenie wcześniejszej eksploatacji.

Źródło energii na lodołamaczu *Rossija* – APPU, składało się z 2 bloków OK-900A, z których każdy składał się z reaktora typu wodno-wodnego wraz niezbędnym wyposażeniem pomocniczym. Oba bloki wspólnie zaopatrywały jedną magistralę parową. APPU była umieszczona w gazoszczelnym przedziale, podzielonym na dwie kondygnacje – aparatury i reaktorów. Wieloletnie doświadczenie eksploatacji urządzeń tego typu na lodołamaczach atomowych potwierdziło ich wysoką niezawodność i bezpieczeństwo pracy. Przy projektowaniu APPU dla lodołamacza *Rossija* wprowadzono pewne zmiany konstrukcyjne, wynikające z wprowadzenia nowych norm oraz doświadczenia eksploatacyjnego.

W skład układu napędowego wchodziły 2 turbogeneratory każdy o mocy 27,5 MW (37 500 KM), pomocnicze mechanizmy i agregaty wraz z systemami i rurociągami.

Turbogenerator główny składał się z turbiny głównej TG-642 i trzech umieszczonych na jednej osi generatorów prądu przemiennego, zainstalowanych na wspólnym fundamencie. Turbina GTG – dwuprzepływowa, z regulowaniem dławieniowym, z 1 stopniem akcyjnym i 15 stopniami reakcyjnymi dla każdego z przepływów. Nominalna moc turbiny 27,5 MW (37 500 KM) przy 3500 obrotach/minutę. Kierowanie, kontrola pracy i sygnalizacja o stanie turbiny z pulpitu, umieszczonego w centralnym stanowisku kierowania (CPU).

Napęd elektryczny lodołamacza *Rossija* opierał się na zamianie prądu przemiennego – stałego. W skład zespołu urządzeń wchodziło 6 generatorów głównych (po 3 na każdą turbinę), 6 prostowników krzemionkowych, 3 elektryczne silniki napędowe prądu stałego, 6 nie rewersyjnych tyrystorowych wzбудnic generatorów, 3 tablice rozdzielcze ruchu, pulpity ruchu i 3 zdalne stanowiska kierowania.

Trzy zsynchronizowane ze sobą generatory główne prądu przemiennego typu TK-9-4, każdy o mocy 9 MW, napięciu 780 V, częstotliwości 116,7 Hz przy 3500 obrotach/minutę, tworzyły agregat. Każdy z generatorów pracował na swój krzemionkowy prostownik siłowy typu WUKEP9000-1000.

Do poruszania zakończonych śrubami linii wałów napędowych zamontowano 3 napędowe silniki elektryczne

(GED) typu 2MPS17600-1300M3 każdy o mocy 2 x 8,8 MW przy napięciu 1000 V i 130 obrotach/minutę. Do zasilania uzwojenia wzбудnego GED zamontowano 6 rewersyjnych statycznych wzбудnic WAKSR-150-330, połączonych trójfazowym mostkiem na tyrystorach. Zdalne kierowanie napędowymi silnikami elektrycznymi odbywało się za pomocą rękojeści telegrafu maszynowego stanowisk sterowania jednostki. System automatycznie zapewniał niezbędny poziom mocy generatorów dopasowany do charakterystyki śrub napędowych w przedziale od 10 do 12 oraz utrzymania prędkości w przedziale od 1 do 9. Podstawowe przyrządy kierowania, pomiarów i sygnalizacji napędowych silników elektrycznych zamontowano na pulpicie, umieszczonym w centralnym stanowisku kierowania.

Pokładowa elektrownia lodołamacza składała się z 5 pomocniczych turbogeneratorów (WTG), automatycznego rezerwowego wysokoprężnego generatora spalinowego i 2 awaryjnych wysokoprężnych generatorów spalinowych. Każdy turbogenerator pomocniczy składał się z turbiny typu akcyjnego z regulacją za pomocą dyszy, dwuprzepływowego skraplacza oraz generatora TK-2-2 o mocy 2 MW i napięciu 400 V z systemem samowzбудnym i chłodzeniem powietrznym.

Wysokoprężny generator spalinowy (RDG) typu 1D100A i mocy 1 MW znajdował się w stałej gotowości do uruchomienia i zapewnienia energii elektrycznej niezbędnym odbiornikom przy braku lub niespodziewanej przerwie w dostawie pary do turbogeneratorów pomocniczych (WTG). Awaryjne generatory spalinowe (ADG) typu ADGF 200/1500 i mocy po 200 kW zapewniały dostawę energii elektrycznej najważniejszym odbiornikom w sytuacjach awaryjnych. Kierowanie i kontrolę pracy pomocniczych urządzeń energetycznych umożliwiał system zdalnego automatycznego kierowania, który zapewniał dokładną synchronizację WTG i RDG z tablicami rozdzielczymi GRSzcz, sekcji lub GRSzcz między sobą i z siecią brzegową oraz inne czynności.

Dla zapewnienia dostaw pary dla lodołamacza przy niepracujących APPU, zamontowano 2 automatyzowane wodnorurkowe pomocnicze kotły parowe KWVA-12/28M o wydajności 12 t/godz. Wodę do zasilania reaktorów atomowych i potrzeb bytowych zapewniały 2 skraplacze M4S-1, każdy o wydajności 120 t/dobę. Urządzenia działały na zasadzie samo skraplania, zapewniając poziom jonów chloru w destylacie nie wyższy niż 0,1 mg/l. Nasyconą parę do systemu ogrzewania, potrzeb gospodarczych i innych odbiorników zapewniały 2 automa-



Lodołamacz atomowy *Rossija* w wariantcie mobilizacyjnym w czasie prób na Zatoce Fińskiej. Na dziobie działo AK-176 kal. 76 mm, za nim dwa działka AK-630 kal. 30 mm. Dwa kolejne działka tego typu widoczne po bokach rufowego masztu. Również wyposażenie radarowe, nawigacyjne, łączności satelitarnej, itp. budzą podziw.
Fot. Archiwum „Gangut”

tyczne wytwornice pary niskiego ciśnienia PGND-5,5/5 o wydajności po 5,5 t/godz. przy ciśnieniu 5 atm.

Zamontowany na lodołamaczu kompleksowy system automatyki zapewniał zdalne automatyczne kierowanie mechanizmami głównymi i pomocniczymi, pompami, armaturą, automatyczną regulację procesów zachodzących w urządzeniach energetycznych, w tym w sytuacjach awaryjnych, zbieranie, opracowywanie i przedstawianie informacji o pracy urządzeń energetycznych i ich systemów w formie cyfrowej na stanowiska kierowania, bądź w formie wykresów.

Centrum zbierania informacji i kierowania środkami technicznymi urządzeń energetycznych było centralne stanowisko kierowania (CPU, na którym zamontowano tablice i przyrządy pomiarowe urządzeń wytwarzających parę, turbin, elektroenergetycznych, napędowych silników elektrycznych, kontroli promieniowania i inne. Kierowanie urządzeniami energetycznymi prowadzone było przez operatorów bez konieczności pełnienia stałych wacht w przedziałach silnikowych, na GRŚzcz i innych stanowiskach.

Kontrolę promieniowania radioaktywnego zapewniał na lodołamaczu kompleks aparatury, składający się ze stacjonarnych przyrządów pomiarowych na CPU, urządzeń przenośnych i laboratoryjnych. Sprawdzenie efektywności ochrony biologicznej wykazało, że rzeczywisty poziom promieniowania gamma-neutronowego przy 100% mocy reaktorów nie przewyższa wielkości zakłada-

nych w instrukcjach. W rezultacie wszechstronnych badań ustalono, że wykonany na lodołamaczu *Rossija* kompleks przedsięwzięć konstrukcyjnych, zainstalowane środki techniczne i przyjęty system kontroli promieniowania radioaktywnego zapewnia niezawodny techniczny nadzór nad pracą APPU i pełne bezpieczeństwo załogi.

Lodołamacz *Rossija* został wyposażony we wszystkie niezbędne dla jego normalnej eksploatacji systemy okrętowe – przeciwpożarowy wodny, parowy, chemiczny i pianowy, przechyłowy i przegłębienia, odwadniający, osuszający, balastowy i inne. Wodę w systemie ppoż. zapewniały 3 pompy NCW-160/80 A-P o wydajności po 160 m³/godz. System posiadał zdalne sterowanie z CPU. Gaszenie parą o ciśnieniu 5 atm. dotyczyło zbiorników paliwa, pomieszczeń malarńi, komina kotła. Systemem objętościowego gaszenia objęte były główne pomieszczenia urządzeń energetycznych i tablic rozdzielczych, hangar śmigłowca i inne. Na lodołamaczu znajdowały się 3 punkty, wyposażone w zbiorniki z gaśniczym płynem BF-2, butlami ze sprężonym powietrzem, niezbędną armaturą i przyrządami. W systemie gaszenia pianą wykorzystywano stacjonarne aparaty SO-IV, zamontowane w podstawowych przedziałach układu napędowego.

System przegłębienia obejmował dziobowy i rufowy zbiornik trymowy o pojemności odpowiednio 1100 t i 1060 t. Przyjmowanie i usuwanie wody z każdego zbiornika było przeprowadzane za pomocą 2 dziobowych i 2 rufowych śrubowych, rewer-

syjnych pomp elektrycznych ESN-13/P o wydajności 4100 m³/godz. Czas zalania i osuszenia każdego ze zbiorników wynosił około 8 minut.

System przechyłowy składał się z rozmieszczonych na burtach zbiorników o pojemności 570 t na każdej burcie, 2 kanałów łączących z 2 śrubowymi, rewersyjnymi pompami elektrycznymi ESN-13/11 o wydajności 4100 m³/godz. System przechyłowy był wyposażony w automatyczne sterowanie w reżimie przepompowywania wody z burty na burtę, co pozwalało wykorzystywać go w czasie marszu do zwiększenia zdolności pokonywania lodów. Czas przepompowywania wody z burty na burtę w jednym kierunku wynosił około 5 minut.

Systemem przegłębienia i przechyłowym można było kierować zdalnie ze sterówki i CPU.

System odwadniający obsługiwały 2 zanurzone pompy elektryczne NCW-630/15 o wydajności 630 t/godz. każda, zamontowane w specjalnych pomieszczeniach wodoszczelnych. System balastowy obejmował 9 zbiorników balastowych o łącznej pojemności 1200 t, obsługiwanych przez 2 pompy elektryczne NCWS-160/30A, każda o wydajności 160 m³/godz. Kierowanie systemem balastowym odbywało się z CPU. Projektowe parametry systemu wentylacji wypełniały wymogi eksploatacji lodołamacza w różnych warunkach basenu arktycznego.

Uwzględniając fakt długiego pozostawania lodołamacza w oddaleniu od brze-

gów i konieczność stałego utrzymywania sprawności wszystkich środków technicznych, jednostkę wyposażono w warsztaty mechaniczny, elektrotechniczny, spawalnię, warsztat sprzętu elektro-nawigacyjnego, laboratorium dużych prądów, warsztat z laboratorium dla remontu i przeglądu urządzeń pomiarowo-kontrolnych i punkt przeglądów urządzeń kontroli promieniowania radioaktywnego.

Stała eksploatacja lodołamaczy w rejonach basenu arktycznego w złożonych warunkach meteorologicznych zwiększała wymagania wobec wyposażenia nawigacyjnego i środków łączności. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żegluga na pokładzie *Rossija* zainstalowano kompleks nawigacyjny składający się z żyroskopowych wskaźników kursu w wariacie arktycznym z 2 przyrządami centralnymi, kompasu magnetycznego, logów radiowo-doplerowskiego i indukcyjnego, radionamiernika, wskaźników różnych systemów, kompleksu informacyjno-sterującego i innej aparatury. Pomiar głębokości do 200 m umożliwiała echosonda z antenami o zwiększonej wytrzymałości, zdolnymi wytrzymać napór lodu. Środki nawigacji i łączności podlegały regularnej modernizacji w związku z bieżącym wprowadzaniem najnowszych rozwiązań technicznych.

W dniu 17 sierpnia 1977 roku atomowy lodołamacz *Arktika* był pierwszą jednostką nawodną, która osiągnęła Biegun Północny. Wszystkie podejmowane wcześniej próby kończyły się niepowodzeniem, często z tragicznymi skutkami. Rekordową dla swobodnej żegluga szerokość 85° osiągnęły w 1948 amerykańskie lodołamacze *Eastwind* i *Edisto*, a dryfujący *G. Siedow* – 86°40' (29 sierpnia 1939 r.).

Przeprowadzone przez radzieckich uczonych badania doprowadziły do ustalenia, że najbardziej „dostępnym” dla żegluga zalodzoną rejonem w wysokich szerokościach geograficznych jest strefa stoku płyty kontynentu, to jest przejściowa część dna Północnego Oceanu Lodowatego, która rozciąga się od granicy szelfu kontynentalnego do głębokiej części oceanu. W tym rejonie w okresie intensywnego zimowego powstawania lodów, istnieją liczne szczeliny i kanały wolne od zalodzenia bądź pokryte jedynie cienkim młodym lodem.

Trasy w wysokich szerokościach geograficznych posiadały wiele zalet. Przede

wszystkim były znacznie krótsze od tras przebiegających wzdłuż północnych brzegów Rosji, poza tym przebiegały w rejonach o znacznych głębokościach, co było szczególnie istotne w przypadku nowoczesnych statków o dużym tonażu, dla których żegluga w przybrzeżnych płycznach była niebezpieczna lub zgoła niemożliwa.

W celu zbadania możliwości żegluga w wysokich szerokościach geograficznych zorganizowano rejs *Arktiki* na Biegun Północny. Latem 1976 Arktyczny i Antarktyczny Instytut (AANII) przeprowadził na zlecenie administracji Północnej Drogi Morskiej Ministerstwa Floty Handlowej ZSRR naukowe rozpoznanie tego rejsu. Najbardziej optymalnym okresem na przeprowadzenie rejsu był sierpień 1977 roku, tak, aby jednostka osiągnęła biegun nie później jak 20-25 sierpnia.

10 sierpnia *Arktika* wyszła z Murmańska i skierowała się na wschód. Ekspedycję kierował minister floty handlowej ZSRR T.B. Gużenko, w celu przeprowadzenia badań naukowych na pokład zaokrętowano składającą się z 10 osób grupę współpracowników AANII, a także konstruktorów wyposażania lodołamacza i korespondentów środków masowego przekazu. Rozpoznanie lodowe prowadził pokładowy śmigłowiec oraz samoloty Il-14 lotnictwa polarnego.

13 sierpnia na Morzu Łaptiewów mniej więcej na 120 południku lodołamacz obrał kurs na północ – do bieguna. 14 sierpnia *Arktika* przekroczyła 80 równoleżnik i weszła w lody. Do bieguna pozostało jeszcze 600 Mm. W początkach doby 15 sierpnia

lodołamacz przekroczył 85 równoleżnik, wchodząc w rejon, w którym jeszcze nigdy było pływających swobodnie jednostek. Wieczorem tego dnia w pobliżu 87 równoleżnika lodołamacz wszedł w trudne wieloletnie zlodzenie o zwartości do 9-10 stopni. Grubość lodów sięgała 2,5-3 m, a pochodziły one z kanadyjskiego sektora Arktyki, gdzie lód odznaczał się szczególną wytrzymałością.

Na szerokości 89°23', gdy do bieguna pozostało raptem 37 mil, na drodze lodołamacza stanął lód o zwartości do 10 stopni i grubości 3-4 m. Z uwagi na nielotną pogodę, ze śmigłowca do przeprowadzenia rozpoznania lodowego nie można było korzystać. 17 sierpnia o godz. 04:03 lodołamacz *Arktika* osiągnął Biegun Północny.

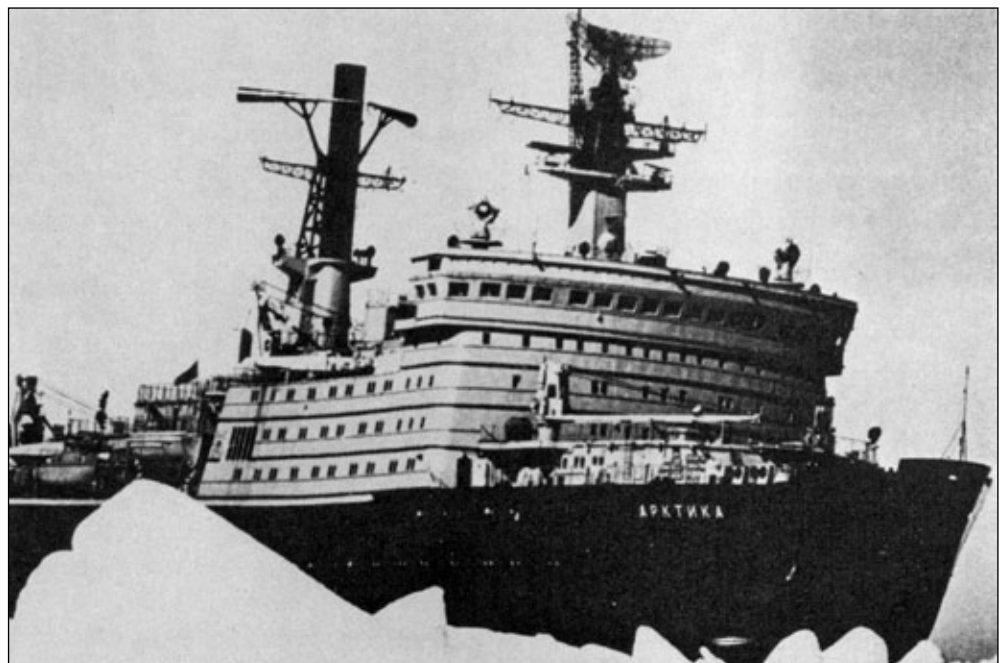
Wieczorem tego samego dnia jednostka wyruszyła na południe. Tym razem kurs do Murmańska przebiegał na zachód od Ziemi Franciszka Józefa. Ta trasa okazała się bardziej złożoną. Dopiero 21 sierpnia, po przekroczeniu 80 równoleżnika, lodołamacz wyszedł na czyste wody. Średnia prędkość przy trasie w kierunku zachodnim była o 20% niższa niż w kierunku wschodnim.

22 sierpnia *Arktika* powróciła do Murmańska. W ciągu 13 dob lodołamacz pokonał 3824 Mm, w tym około 1200 Mm w lodach. Odwiedzanie przez rosyjskie lodołamacze Bieguna Północnego stało się tradycją – począwszy od 1977 były tam atomowe lodołamacze *Arktika*, *Rossija*, *Sibir*, *Sowietskij Sojuz*, *Jamał*, *50 let Pobiedy* i diesel-elektryczny *Kapitan Dranitsyn*.

Do początku roku 2004 łączna liczba lodołamaczy Murmańskiego Parachodstwa,

Lodołamacz atomowy *Arktika* w czasie rejsu na Biegun Północny w 1977 r.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Lodołamacz *Sowietskij Sojuz* w nowych barwach sfotografowany na początku XXI wieku.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

które odwiedziły Biegun Północny wynosiła 36.

O tym, że flotylla atomowych lodołamaczy była niezastąpiona szczególnie dobitnie wykazał sezon żeglugowy 1983 roku, gdy we wschodnim sektorze Arktyki w lodową pułpkę wpadło ponad 50 statków, w tym diesel-elektryczne lodołamacze *Jermak* i *Admirał Makarow*, a nawet atomowy *Lenin*. W niebezpieczeństwie znalazły się nie tylko statki handlowe, ale także zaopatrzenie arktycznych osiedli, oczekujących sezonowych dostaw. Atomowa *Arktika* jako lodołamacz lider zdołał uwolnić karawanę jednostek z lodowej niewoli. Za udział w tej zakończony powodzeniem operacji ratunkowej kapitan lodołamacza Anatolij Łamiechow, został uhonorowany tytułem Bohatera Pracy Socjalistycznej, a 29 członków załogi otrzymało ordery i medale.

Praktycznie żadna skomplikowana ekspedycja w centralnej Arktyce nie obyła się bez udziału rosyjskiej flotylli atomowych lodołamaczy. W 1998 r. *Arktika* po raz pierwszy przeprowadziła w lodach strefy podbiegunowej niemiecki naukowo-badawczy lodołamacz *Polarstern*. W 2004 *Sowietskij Sojuz* wraz ze szwedzkim lodołamaczem *Oden* zabezpieczał lodowe bezpieczeństwo prac wiertniczych na Biegunie Północnym prowadzonych ze statku *Vidar Viking*. W 2007 r. atomowy lodołamacz *Rossija* zabezpieczał możliwość prowadzenia robót głębokościowych z pokładu statku badawczego *Akademik Fiedorow* przez głębokowodny załogowy aparat „Mir” na Biegunie Północnym. W tym samym roku 2007 lodołamacz *50 let Pobiedy* zapewnił przejście szwedzkiego lodołamacza *Oden* z duńską ekspedycją, która badała Grzbiet Łomonosowa w centralnej Arktyce. Atomowe lodołamacze wykorzystano w centralnej Arktyce do wysadza-

nia i ewakuacji wszystkich rosyjski dryfujących stacji „Siewiernyj Polius”.

Od roku 1988 atomowe lodołamacze były wykorzystywane także do rejsów turystycznych do Bieguna Północnego. Wówczas, koszt takiego rejsu, trwającego 3 tygodnie, wynosił 25 000 USD. Jako pierwszy do tych celów został wykorzystany lodołamacz *Sibir*. Od roku 1993 korzystano z lodołamacza *Sowietskij Sojuz*, którego w 1993 zmienił *Jamał*. Na jego pokładzie znalazły się specjalne pomieszczenia dla turystów. Lodołamacz *Jamał* wykonywał rejsy w okresie lipiec-sierpień, a na jego koncie znalazło się ich ponad pół setki. Był również pierwszym lodołamaczem, który osiągnął Biegun względnie niedostępny w rejsach roku 1996 (29.07.1996 i 12.08.1996). zbudowany w roku 2007 lodołamacz *50 let Pobiedy* również może przewozić pasażerów.

Niezawodność atomowych lodołamaczy klasy *Arktika* potwierdził czas, w czasie ich ponad 30-letniej historii nie odnotowano ani jednej awarii związanej z ich atomowym napędem. W roku 1999, nie zawijając do macierzystego portu Murmańsk przez równo 365 dni, od 4 maja 1999 do 4 maja 2000 roku, *Arktika* pracowała na morzach Północnego Oceanu Lodowatego, zajmując się przeprowadzaniem statków (110 jednostek). W tym czasie pokonała trasę 50 000 Mm, w tym 32 000 Mm, bez żadnej awarii podzespołów i mechanizmów lodołamacza. Jednostka stała się swego rodzaju poligonem doświadczalnym. W sierpniu 2005 rosyjski lodołamacz *Arktika* ustanowił kolejny rekord: przeszedł milionową milę od dnia wejścia do służby, co prawie pięciokrotnie przewyższało dystans dzielący Ziemię od Księżyca. Wcześniej żadna jednostka podobnej klasy nie zdołała osiągnąć takiego wyniku. Dla porównania pierwszy w świe-

cie lodołamacz atomowy *Lenin* pozostawił za rufą 654 400 Mm.

Obok pozytywnych rezultatów eksploatacji wspomnianych lodołamaczy, odnotowano także ich pewne mankamenty, takie jak nieoptymalna relacja między mocą a wypornością jednostek. Przy mocy swoich siłowni lodołamacze były dość lekkie, co przejawiało się negatywnie w trudnych warunkach lodowych, przy forsowaniu uderzeniami zwałowego lodu i torosów na ich trasie. Lodołamacze nie mogły wykorzystać swojej pełnej mocy. Musiały działać kolejnymi wtargnięciami, obniżając moc by nie „wyskoczyć” na lód czy zaklinować się. Masa lodołamacza była niedostateczna do pracy w trudnych warunkach lodowych. Do nieprzyjemnego zdarzenia doszło z udziałem lodołamacza *Sibir*, który nabrał niebezpiecznego przechyłu, natknąwszy się na wieloletnie zlodzenie w trakcie przebijania przesmyku w lodach. Lodołamacz wszedł na lód i nabrał przechyłu do 20°. Dla bardziej efektywnej pracy lodołamaczom nie starczało masy, a co zatem idzie energii kinetycznej.

Dla pełnego opanowania północy kraju i zapewnienia całorocznej żeglugi bądź istotnego przedłużenia sezonu, potrzebne były jeszcze potężniejsze lodołamacze. W związku z tym w latach 80-tych CKB „Aisberg” rozpoczęło opracowywanie projektu 10560 (główny konstruktor W.J. Demiaczenko) nowego atomowego lodołamacza o mocy 185 000 KM i wyporności około 56 tys. t. Lodołamacz otrzymał nazwę *Ural*, nie doszło jednak do jego budowy i pod tą nazwą w stoczni „Bałtijskij Zawod” położono stępkę pod trzecią jednostkę projektu 10521.

Do przeprowadzania statków w dolnym biegu rzeki Jenisej do portów Dudinka

i Igarka, gdzie nie mogły pracować lodołamacze typu *Arktika* z ich 11-metrowym zanurzeniem, zbudowano atomowe lodołamacze *Tajmyr* i *Wajgacz* o mniejszym zanurzeniu – efekt współpracy radzieckich i fińskich stoczniovców. Do prac na ograniczonych głębokościach, szczególnie dla Jeniseju (główny kierunek Dudinka) początkowo podjęto decyzję o budowie lodołamaczy o napędzie wysokoprężnym typu *Kapitan Sorokin*. W latach 1976-81 zbudowano takie jednostki, lecz rezultaty ich eksploatacji wykazały, że dysponują zbyt małą mocą. Potrzebny był atomowy lodołamacz o małym zanurzeniu nie uzależniony od zapasów paliwa, bowiem im większa moc tym niezbędna była większa ilość paliwa, co nieuchronnie prowadziło do wzrostu zanurzenia.

Projekt został włączony w roku 1980 do programu długookresowej współpracy, co spowodowało rozpoczęcie prac projektowych pod kierownictwem mieszanej komisji ekonomicznej, które ukończono wiosną 1984 r. W rezultacie w listopadzie 1984 podpisano kontrakt na budowę dla ZSRR 2 atomowych lodołamaczy o mocy około 37 MW. Związek Radziecki dostarczał APPU, turbiny główne, pomocnicze turbogeneratory, generatory pary niskiego ciśnienia, odsalacze, awaryjne diesel-generatory oraz szereg innych elementów wyposażenia.

Stępkę pod budowę prototypowej jednostki *Tajmyr* położono w początkach roku 1986 na pochylni spółki akcyjnej „Wärtsilä Marine”, a jej wodowanie nastąpiło w kwietniu następnego roku. W końcu 1987 *Taj-*

myr przeszedł z powodzeniem próby morskie z zamontowanymi czasowo kotłami parowymi opalany paliwem organicznym zamiast reaktorów atomowych. Kotły zapewniały mniej więcej połowę maksymalnej produkcji pary APPU z zachowaniem jej parametrów. Dzięki temu na jednostce przeprowadzono stoczniove próby w ruchu, w czasie, których każda z turbin była sprawdzana ze 100% obciążeniem, a ich wspólna (równoległa) praca z mocą 50%. Pozwoliło to na skrócenie czasu i zakresu robót, niezbędnych do wprowadzenia lodołamacza do eksploatacji.

Po próbach w Finlandii lodołamacz został odholowany do stoczni „Bałtijskij Zawod” w Leningradzie, gdzie wstawiono centralny przedział energetyczny z APPU (reaktorami), przeprowadzono ostateczne próby na uwięzi i w ruchu, po czym w 1988 roku przekazano jednostkę Murmańskomu Morskemu Parachodstwu. W 1990 armator otrzymał bliźniaczy *Wajgacz*.

Problem przy projektowaniu nowego lodołamacza polegał na tym, że trzeba było zbudować jednostkę o małym zanurzeniu, lecz dużej zdolności do pokonywania lodów. W związku z tym postanowiono zainstalować tylko jeden APPU typu KTL-40M (taką decyzję podjęto na początku). Jako zapasowe zamontowano 3 generatory spalino-we napędzane silnikami wysokoprężnymi

Podstawowe parametry techniczne atomowych lodołamaczy typu „Tajmyr” (proj. 10580)	
Wyporność	21 100 t
Długość maks.	149,00 m
Szerokość maks.	28,87 m
Zanurzenie	9,00 m
DWT	3550 t
Prędkość na czystej wodzie	20 węzłów
Liczba i typ APPU	1 x KLT-40M
Moc głównych turbogeneratorów	2 x 18 400 kW
Liczba i moc napędowych silników elektrycznych	3 x 12 000 kW
Moc generatorów pomocniczych	2 x 1 998 kW 3 x 2240 kW 2 x 200 kW
Liczebność załogi	89 osób
Klasa Rosyjskiego Rejestru Morskiego	KM(*) LL2(2) A

Wärtsilä Vaasa 16V22 o łącznej mocy około 7 MW, z których prąd można było przekazywać zarówno na elektryczne silniki napędowe, zapewniając prędkość 6 węzłów, jak i do sieci pomocniczej.

W celu zmniejszenia masy główna siłownia turbo – energetyczna działa na zasadzie „prąd przemienny-prąd przemienny”. Składała się z 2 turbogeneratorów głównych z radzieckimi turbinami typu ITA 6421-OM5 o mocy po 18,3 MW i generatorami prądu przemiennego firmy „Siemens” (RFN), które za pośrednictwem przetwornicy częstotliwości przekazywały prąd na 3 elektryczne silniki napędowe prądu przemiennego o mocy po 12 MW każdy. Kierowanie obrotami napędowych silników elektrycznych

Lodołamacz atomowy *Wajgacz*, dzieło stoczni fińskiej.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





Jeszcze jedno ujęcie *Wajgacza*, lecz tym razem burtowe.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

odbywało się za pośrednictwem zmiany częstotliwości prądu.

Wiele prac poświęcono także zmniejszeniu masy kadłuba. W rezultacie prac badawczych nad odpornością na korozję i wytrzymałością uderzeniową w niskich temperaturach wybrano radziecką stal AB-1 i AB-1A o wytrzymałości na zginanie 500 MPa.

W celu zwiększenia zdolności do pokonywania lodów dokonano korekt systemu pneumatycznego „obmywania” kadłuba oraz zbiorników przegłębiennych i przechyłowych o pojemności odpowiednio 1500 m³ i 1400 m³. W części rufowej znajdowała się platforma startowa i hangar dla śmigłowca Ka-32.

Dla członków załogi i pasażerów (12 osób) stworzono komfortowe warunki z jednoosobowymi kabinami, 100 miejscową salą kinową, salą sportową do gier z piłką, siłownią, sauną z basenem i innych.

Bezpieczeństwo eksploatacji jednostki regulowano zgodnie z Postanowieniem IMO o bezpieczeństwie jednostek atomowych oraz Regulami klasyfikacji i budowy jednostek atomowych Rejestru ZSRR. W związku z tym przeprowadzono liczne próby modelowe w celu określenia możliwych wariantów uszkodzeń statku, w tym na modelach w skali 1:10. Rozpatrywano hipotetycznie możliwe zderzenia z statkami, pożary, wybuchy, awarie z udziałem śmigłowca i inne. W rezultacie tych prób zaprojektowano centralny przedział energetyczny, zamknięty dwoma poprzecznymi grodziami odległymi od siebie o 16 m oraz grodziami wzdłużnymi odległymi od siebie o 7 m, a także od dołu poziomem podwójnego dna, zaś od góry pokładem czwartej kondygnacji nadbudówki.

Jednostki typu *Tajmyr* posiadały kadłub podzielony 9 głównymi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi, 3 pokładami oraz 7 kondygnacyjną nadbudówką. Były wyposażone w 3 dźwigi pokładowe o udźwigu 12,16 i 10 ton.

Każdy atomowy generator pary (APPU) typu OK-900A lodołamaczy składał się z oddzielnych bloków, w każdym bloku znajdował się: reaktor typu wodno-wodnego z aktywną strefą WM-16, 4 pompy cyrkulacyjne i 4 generatory pary, kondensator, filtr z chłodnicą i inne elementy wyposażenia. Reaktor, pompy i generatory pary posiadały odrębne korpusy, a połączone były ze sobą krótkimi rurami typu „rura w rurze”. Całe wyposażenie było umieszczone pionowo w kesonach osłony żelazo-wodnej, zakrytych od góry blokami osłony o małych gabarytach, co zapewniało łatwą dostępność przy pracach remontowych.

Reaktor składał się ze strefy aktywnej i reflektora. W reaktorach typu wodno-wodnego woda była spowalniczem szybkich neutronów, chłodziwem i środowiskiem wymiany cieplnej. Strefa aktywna obejmowała paliwo jądrowe (dwutlenek uranu 235

o stopniu wzbogacenia 30-40%) w pokryciu ochronnym (elementy emitujące ciepło – TWELy) oraz spowalnicach.

TWELy, miały kształt cienkich sworzni, zebranych w pęczki i zamkniętych w pokrowce. Takie konstrukcje nazywano zestawami wydzielającymi ciepło (TWS).

Aktywna strefa reaktora stanowiła całość aktywnych części świeżych zestawów wydzielających ciepło (STWS), które z kolei składały się z elementów wydzielających ciepło (TWEL). W reaktorze znajdowało się 241 STWS. Resurs aktywnej strefy reaktora (2,1-2,3 mln MWth) zabezpieczał energetyczne potrzeby jednostki z napędem atomowym na okres 5-6 lat. Po tym, jak resurs energetyczny aktywnej strefy reaktora uległ wyczerpaniu, przeprowadzano przeładowanie reaktora. Korpus reaktora z eliptycznym dnem był wykonany z nisko uszlachetnionej stali z antykorozyjnym pokryciem na wewnętrznych powierzchniach.

Schemat termiczny wytwornicy pary jednostki z napędem atomowym składał się z 4 obiegów. Przez aktywną strefę reaktora przetłaczano nośnik termiczny I obiegu (woda o wysokim stopniu oczyszczenia

Parametry reaktorów atomowych (APPU – atomowych generatorów pary) lodołamaczy				
Indeks APPU	OK-150	OK-900	OK-900A	KLT-40M
Nazwa jednostki	<i>Lenin</i> (do 1966)	<i>Lenin</i>	<i>Arktika</i> <i>Sibir</i> <i>Rossija</i> <i>Sowietskij Sojuz</i> <i>50 let Pobiedy</i>	<i>Tajmyr</i> <i>Wajgacz</i>
Nominalna moc reaktora, MW	3 x 90	2 x 159	2 x 171	1 x 171
Nominalna produkcja pary, t/godz.	3 x 120	2 x 220	2 x 240	1 x 240
Moc na śrubach napędowych, KM	44 000	44 000	75 000	52 000

– podwójnie destylowana). Woda ogrzewała się do temperatury 317°, jednak nie zamieniała się w parę, ponieważ znajdowała się pod ciśnieniem 135 atm. Z reaktora nośnik termiczny I obiegu trafiał do generatora pary, dzięki czemu, woda w jego orurowaniu zmieniała się w parę przegrzaną. Dalej nośnik termiczny I obiegu dzięki pracy pompy cyrkulacyjnej ponownie trafiał do reaktora. Z generatora pary para przegrzana (nośnik termiczny II obiegu) trafiała do turbin głównych. Parametry pary przed turbiną: ciśnienie 30 atm (2,9 MPa), temperatura 300°C. Później para ulegała kondensacji i dalej już jako woda przechodziła przez system oczyszczenia i ponownie trafiała do generatora pary. III obieg służył do chłodzenia napędu atomowego, a w charakterze nośnika termicznego wykorzystywał wodę o wysokim stopniu oczyszczenia (podwójny destylat). Nośnik termiczny III obiegu posiadał nieznaczną radioaktywność. IV obieg służył do chłodzenia pary w systemie II obiegu, a w charakterze nośnika termicznego wykorzystywano wodę zaburtową.

APPU było wykonane i rozmieszczone na jednostce w taki sposób, aby zapewnić ochronę załogi i ludności przed napromieniowaniem, a otaczające środowisko przed zanieczyszczeniami radioaktywnymi w przedziałach dopuszczalnych norm, tak w warunkach normalnej eksploatacji jak i w przypadkach awarii siłowni i statku. W tym celu na możliwych drogach wydostawania się środków radioaktywnych stworzono 4 bariery między paliwem atomowym a otaczającym środowiskiem:

- Pierwsza – osłony elementów paliwowych aktywnej strefy reaktora;
- Druga – solidne ściany elementów wyposażenia i rurociągów I obiegu;
- Trzecia – ochronna osłona bloku;
- Czwarta – odgródzenie ochronne, którego granicami były wzdłużne i poprzeczne grodzie, podwójne dno i poszycie górnego pokładu w rejonie przedziału reaktorów. Bezpieczeństwo APPU było zapewnione urządzeniami i systemami normalnej eksploatacji i systemami bezpieczeństwa, przeznaczonymi dla niezawodnego wyłączania reaktora, odprowadzania ciepła ze strefy aktywnej i ograniczania możliwości awarii tej ostatniej.

Identyczne APPU zamontowano także na okrętach marynarki wojennej – atomowych krążownikach proj. 1144 typu *Kirow* oraz okręcie łączności *Urał* proj. 1941.

Okres eksploatacji lodołamaczy atomowych jest w pierwszym rzędzie określony resem APPU, który początkowo ograniczono liczbą 100 000 godzin. Do chwili obecnej dla większości lodołamaczy (za wyjątkiem *Arktika* i *Sibir*) resem, po wymianie generatorów pary, zwiększono do 175 000 godzin.

Przewidywany rok wypracowania resemu APPU lodołamaczy atomowych to:

- *Rossija* – 2018;
- *Tajmyr* – 2018;
- *Sowietskij Sojuz* – 2020;
- *Wajgacz* – 2020;
- *Jamał* – 2022.

Lodołamacz *Sibir* został wycofany z eksploatacji w roku 1992 z powodu dużej liczby nieszczelnych sekcji generatorów pary nie-

możliwości eksploatacji reaktora Nr 2 bez wymiany wewnętrznych generatorów pary. Z reaktorów Nr 1 i Nr 2 w listopadzie 1995 wyławiano strefy aktywne i w styczniu 1996 zgodnie z tym zużycie reaktorów Nr 1 i Nr 2 na chwilę wyłączenia ich z eksploatacji, było niższe niż przewidywała to norma. Została zaplanowana utylizacja lodołamacza. Z tego samego powodu w roku 2008 wycofano z eksploatacji lodołamacz *Arktika*. Najprawdopodobniej, jego także oczekuje utylizacja.

Ostatni z oddanych do eksploatacji atomowych lodołamaczy Rosji otrzymał nazwę *50 let Pobiedy*, choć zgodnie z prawdą trzeba by nazwać go „62 goda Pobiedy”.

Do budowy lodołamacza, nazwanego początkowo *Urał*, przystąpiono na pochylnej stoczni „Bałtijskij Zawod” w październiku 1989 roku na podstawie projektu 10521. Po upływie 4 lat jednostkę wodowano. Jednak w roku 1994 z powodu kryzysu ekonomicznego w Rosji jej budowę wstrzymano. Do tego czasu stopień zaawansowania robót stoczniowych na *Urał* wynosił prawie 60%. Aby zachować możliwość ukończenia lodołamacza w przyszłości, „Bałtijskij Zawod” zmuszony był zakonserwować budowaną jednostkę za własne środki. Mimo finansowych trudności tego okresu, stocznia zdołała zachować zdolność produkcyjną, unikalne technologie i wysoko wykwalifikowanych specjalistów.

W roku 1995 dla uczczenia rocznicy zakończenia Wielkiej Wojny Ojczyźnianej nazwę lodołamacza zmieniono na *50 let Pobiedy*. Nie pomogło to jednak w oddaniu jednostki do służby w kolejnym wyznacz-

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





Lodołamacz atomowy 50 let Pobedy w czasie pierwszego sezonu żeglugowego w Arktyce.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

nym terminie, bowiem środków na jej budowę nie wyasygnowano w budżecie. Prace wznowiono dopiero w końcu lat 1990 XX wieku, gdy rozpoczęto ich częściowe finansowanie. Budowa lodołamacza weszła w fazę aktywnych prac w lutym 2003 roku, po podpisaniu kontraktu na dokończenie jednostki między „Bałtijskim Zawodom” a federalnym zarządem „Direkcja gosudarstwiennogo zakazczika programem razwitia morskogo transporta”.

W dniu 1 lutego 2007 roku zakończono próby na uwięzi atomowego lodołamacza 50 let Pobedy, a 17 lutego próby państwowe w ruchu. Lodołamacz osiągnął maksymalną prędkość 21,4 węzła. W dniu 23 marca 2007 podpisano protokół zdawczo-odbiorczy jednostki z Murmańskom Morskim Parachodstwom i podniesiono flagę państwową Federacji Rosyjskiej. 2 kwietnia 2007 lodołamacz opuścił „Bałtijskij Zawod”, a 11 zawiął do stałego portu macierzystego Murmańsk. Poza przeprowadzaniem statków w lodach, 50 let Pobedy mógł wykonywać także rejsy turystyczne do Bieguna Północnego. Wiosną 2008 roku został podpisany kontrakt z amerykańską firmą „Quark Expeditions” na 3 takie rejsy ze 128 pasażerami na pokładzie. Turyści dysponują restauracją, 2 barami, biblioteką, salą prelekcijną, salonem muzycznym, salą sportową, sauną oraz basenem z podgrzewaną morską wodą, a także sklepem z pamiątkami.

Na atomowym lodołamaczu 50 let Pobedy po raz pierwszy zastosowano nową formę dziobu o kształcie łyzki, opracowaną przez CNIIMF (Centralny Instytut Na-

ukowo-Badawczy Floty Morskiej). Nachylenie dziobnicy wynosi 21° zamiast wcześniejszych 27°, a linię wodną rozszerzono z 28° do 35°, dzięki zwiększeniu rozchylenia wręg.

Ta modernizacja pozwoliła zaoszczędzić do 50% mocy. Jak wykazały wyliczenia projektantów, taka konstrukcja pozwoliła na zwiększenie efektywności przełamywania pokrywy lodowej o grubości do 2,8 m przy prędkości 1,5-2 węzły. Sprzyjał temu także system turbinowego nadmuchu przeciwbiodzeniowego (TPU). Na lodołamaczu zainstalowano cyfrowy system automatycznego kierowania nowej generacji oraz system zapewnienia bezpieczeństwa jądrowego i promieniowania siłowni atomowej. Maksymalna długość jednostki wzrosła do 159,9 m, a wyporność do 25 840 t. Statek wyposażono w system ochrony „Antiterror”. W porównaniu z poprzednimi jednostkami serii na lodołamaczu 50 let Pobedy zwiększono liczbę kabin i poprawiono ich rozkład. Budowę prowadzono pod nadzorem inspekcji jednostek atomowych Rosyjskiego Rejestru Morskiego.

W związku ze starzeniem się floty lodołamaczy i koniecznością wycofania z eksploatacji większości z nich w niedalekiej przyszłości, planowana jest budowa dużej serii atomowych lodołamaczy nowego projektu. Wstępny projekt nowego lodołamacza o podwójnym zanurzeniu zakończono w 2007 roku. W roku 2008 rozpoczęto projekt techniczny, który pozwoli na zbudowanie do roku 2015 nowego lodołamacza. Na podstawie doświadczeń dotychczasowej

eksploatacji lodołamaczy typu *Arktika* już na przełomie lat 1970/80-tych wyciągnięto wniosek, że jednostkę tej klasy trzeba nieco zwiększyć, zwiększając równocześnie jej zdolność do pokonywania lodów.

Najpotężniejsze lodołamacze typu *Arktika* mogą zapewnić żeglugę we wschodnim sektorze Północnej Drogi Morskiej jedynie przez 7 miesięcy. Zdolność do pokonywania lodów przez lodołamacz – lider, zapewniająca całoroczną żeglugę na całej długości Północnej Drogi Morskiej winna wynosić około 3,5 m. Pod pojęciem zdolności do pokonywania lodów rozumiemy graniczną grubość równego, zwartego lodu, przełamwanego przez lodołamacz idący z nieprzerwaną prędkością nie mniejszą niż 2 węzły. Na razie z punktu widzenia perspektywy przewozów nie ma jeszcze zapotrzebowania na tak silne lodołamacze. Dziś by zapewnić niezawodność żeglugi na Morzu Karskim do Dudinki wystarczy zdolność do pokonywania lodów o grubości 2,6 m. W związku z tym pierwszym wymogiem wobec nowego lodołamacza to zwiększenie zdolności pokonywania lodów z 2,3 m (jak w typie *Arktika*) do 2,6 m.

W ostatnim czasie zaczął się jednak zmieniać skład floty handlowej. W związku z opanowaniem miejsc eksploatacji ropy i gazu na szelfie kontynentalnym niezbędne stały się duże zbiornikowce do wywozu wydobytych surowców na eksport. Duże zbiornikowce budowane dla Morza Peczorskiego (dla Prirazłomnego złoża, dla Warandaja) o nośności 70 tys. DWT mają szerokość kadłuba 34-36 m. W przypadku statków o no-

śności 100 tys. DWT szerokość jest jeszcze większa i wynosi – 42-44 m.

Zależność prędkości przeprowadzania statków od szerokości lodołamaczy wynikała zarówno z doświadczenia eksploatacji jak i specjalnie przeprowadzonych eksperymentów. W roku 2002 w ramach projektu „Sachalin-1” eksperymentalnie przeprowadzono duży zbiornikowiec *Primorie* (100 tys. DWT) korzystając z pomocy 2 lodołamaczy – liniowego *Krasin* o mocy na wałach 26,5 MW i pomocniczego *Magadan* o mocy 7 MW. W przypadku jednego lodołamacza szerokość wykonanego kanału była zbyt mała.

Lodołamacze o podwójnym zanurzeniu posiadają jeszcze jedną zaletę: manewrując balastem jednostka może „podskakiwać” jedynie na krótkich odcinkach płyczn, a na pozostałych pracować z pełnym zanurzeniem i mocą maszyn. Zachowany będzie przy tym duża prędkość i zdolność pokonywania lodów. Poza tym duża ilość płynnego balastu pozwoli lodołamaczowi łatwo wyzwolić się z zaklinowania przy pracy w ciężkich warunkach lodowych arktycznych mórz.

Wykonane przez CKB „Aisberg” wstępne przymiarki projektowe uniwersalnego atomowego lodołamacza nowej generacji potwierdziły zgodność zgłoszonych wymagań z opracowywanym lodołamaczem o podwójnym zanurzeniu typu LK-60J. Przeprowadzone w ramach wstępnego projektowania porównawcze badania modelowe w basenach lodowym, hydrodynamicznym i dzielnicy morskiej CNII im. Akademika A.N. Kryłowa, a także kontrolne próby w basenie lodowym firmy „Aker Arctic Technology”, potwierdziły celowość zaproponowanego przez CNIIM-

Fom unowocześnienia tradycyjnego kształtu, pozwalającą obok ponad półtora krotnej oszczędności energii (przy pracy w lodach) także na poprawę dzielności morskiej, w tym uniknięcia zalewania pokładu przy żegludze w sztormowych warunkach.

Na lodołamaczach nowej generacji będzie zainstalowane nowe, perspektywiczne wyposażenie. Przede wszystkim dotyczy to siłowni, w której skład wchodzi 2 reaktory, 2 turbogeneratory główne, 3 napędowe silniki elektryczne poruszające 3 śruby o zmiennym skoku. Siłownia elektryczna oparta na zasadzie „prąd przemienny – prąd przemienny”, będzie pracować wg schematu: synchroniczny generator – przetwornik częstotliwości – synchroniczny silnik elektryczny. W rezultacie możliwe jest obniżenie masy urządzeń. Projekt reaktorów opracowało „OKBM im. Afrikantowa”. Będzie to nowoczesny monoblok typu RITM-200 o zwiększonym stopniu zabezpieczenia. Okres między przeładowaniami aktywnej strefy w tym urządzeniu wynosi 7 lat w odróżnieniu od 2,5-3 lat w przypadku obecnego typu KLT-40. Nowe reaktory dają prawie dwukrotną oszczędność pod względem gabarytów i masy. To ostatnie ma szczególne znaczenie dla zapewnienia minimalnego zanurzenia roboczego lodołamacza. Reaktory typu monoblok z dużym (60%) naturalnym obiegiem wymagają znacznie mniejszej mocy pomp.

Przewidywane parametry techniczne lodołamacza LK-60J

Wyporność	33 600 / 24 800 t
Długość maks.	172,2 m
Szerokość maks.	33,0 m
Zanurzenie	10,5 / 8,5 m
Moc turbin głównych	2 x 35 000 kW
Liczba śrub napędowych	3
Moc na wałach napędowych	60 000 kW
Prędkość na czystej wodzie	22,0 węzły
Zdolność pokonywania lodów	2,8-2,9 m
Liczebność załogi	74 osoby

Zwiększono stopień zabezpieczenia oraz współczynnik wykorzystania mocy (0,75). Monoblok, naturalny obieg, chłodzenie powietrzne – wszystkie te czynniki, wykorzystane w nowych reaktorach, podwyższają bezpieczeństwo ich eksploatacji.

Turbogeneratory będzie wykonywać OAO „Kałużskij Turbinnyj Zawod”. Napędowe silniki elektryczne, najprawdopodobniej pochodzą będą z importu. Pod względem architektoniczno-konstrukcyjnym lodołamacz o podwójnym zanurzeniu jest tradycyjny. Dysponuje jednak bardziej komfortowymi warunkami bytowymi. Wszystkie pomieszczenia mieszkalne rozmieszczone są w rozbudowanej nadbudówce.

Program uzupełnienia składu flotyli atomowych lodołamaczy przewiduje zaprojektowanie i budowę 4 uniwersalnych lodołamaczy o podwójnym zanurzeniu o mocy 60 MW oraz lodołamacza – lidera o mocy 90-110 MW.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

Wajgacz i bliźniaczy *Tajmyr* w jednym z rosyjskich portów Dalekiej Północy.



SMS Wolf

Richard Guilliat, Peter Hohnen

Wydawnictwo Replika (www.replika.eu)

str. 350, oprawa miękka

format 14,4 x 20,4 cm, cena 39,90 zł

Impas w działaniach wojennych na froncie trwa, od dwóch lat toczy się pierwsza wojna światowa. Niemcy wiedzą już, że jedynym sposobem by zwyciężyć Brytyjczyków jest konieczność odciągnięcia ich od źródeł zaopatrzenia w niezbędne produkty żywnościowe, których import to aż 60% rynku. Brytyjczycy zdają sobie sprawę z zagrożenia. Jednak związani konwencjami międzynarodowymi, wrogowie, zmuszeni są do rozwiązań, które obejdą prawo. Czas zacząć wyniszczającą wojnę handlową, którą będą prowadzić statki handlowe, uzbrojone w torpedy, miny, z załogą wojskową na pokładzie. Kto natrafi na statek wroga – ma prawo przejąć jego ładunek a łajbę zatopić – przyszedł czas na korsarstwo. Jest 30 listopada 1916 roku, pozornie zwykły frachtowiec wypływa na morze w swą pierwszą, niszczycielską misję. Ten statek SMS *Wolff*, czarny korsarz, który przez kolejne miesiące będzie siać postrach wśród odległych portów Imperium Brytyjskiego. Każdy statek, jaki spotka na swej drodze – zatopi, a załogę weźmie do niewoli. Książka *SMS Wolf* to epicka opowieść o tajnej misji korsarza, która niezwykle dokładnie i precyzyjny sposób opowiada losy tego czarnego statku i jego załogi. Dowiemy się z niej nie tylko tego, kim był główny kapitan oraz w jaki sposób przygotował oraz wyposażał frachtowiec w narzędzia niezbędne do przeprowadzenia zwycięskiej akcji. Przeczytamy jego notatki, poznamy jego przemyślenia odnośnie całej wyprawy, jak również zapoznamy się z losami każdej jednostki, która spotkała na swej drodze Wolfa. Zgłębijmy realia życia na statku, który przez całą swoją misję ani razu nie zawinął do żadnego portu. Poczucie beznadziei, jaka towarzyszyła załodze, kiedy przez wiele miesięcy *Wolf* nie natrafił na żaden frachtowiec, którego ładunkiem mógłby uzupełnić brakujące zapasy węgla i żywności. Kiedy to więźniów wraz z załogą połączył wspólny cel – dążenie do przeżycia i przetrwania tej odysei by choć raz jeszcze stanąć na stałym lądzie. Autorzy również odkrywają prawdę o sposobie informowania opinii publicznej o wydarzeniach na morzu. O tym, w jaki sposób manipulowano informacjami, które docierały do mediów albo w postaci mocno okrojonej albo całkowicie wypaczającej rzeczywistość. Komu zależało na tym, by obywatele brytyjscy i mieszkańcy ich kolonii nie byli świadomi zagrożenia, które czyhało na nich na morzu? I z jakimi konsekwencjami spotkaliby się prowadzący wojnę, gdyby cała prawda była powszechnie znana? Odpowiedzi na wszystkie zagadnienia i pytania, znajdują się w książce. Wystarczy tylko po nią sięgnąć i... przeczytać.

Do czego gorąco namawiamy nie tylko zainteresowanych historią I Wojny Światowej, ale wszystkich chcących poznać tajemnice i ciekawostki, które w mediach trudno znaleźć.



POD NASZYM PATRONATEM

Flota Czerwona na Morzu Czarnym: Wielka improwizacja 1941-1942

Michał Glock

Wydawnictwo Tetragon, Warszawa 2010

str. 380, oprawa miękka

format 16,5 x 23,5 cm, cena 69,90 zł

Druga wojna światowa na morzu w naszej historiografii doczekała się wielu opracowań. Niestety żadne z nich nie opisało całościowo w sposób zadowalający działań morskich na froncie niemiecko-radzieckim. Ostatnia praca tego typu autorstwa E. Kosiara ukazała się w 1988 roku i traktowała o II wojnie światowej na Bałtyku. Michał Glock – nasz współpracownik od lat zajmujący się historią floty rosyjskiej i radzieckiej w swojej nowej, dwutomowej książce prezentuje w sposób detaliczny działania sił radzieckich na Morzu Czarnym w latach 1941-1944. Niewątpliwą zaletą tego opracowania jest sięgnięcie do trudno dostępnych opracowań, które jeszcze nie tak dawno były tajne oraz do najnowszych publikacji rosyjskich dzięki czemu udało się oddać wojnę morską na Morzu Czarnym w możliwie dokładnie. Niewątpliwą zaletą są liczne mapy, tabele schematów, rysunki okrętów oraz 350 fotografii (w tym wiele publikowanych po raz pierwszy).

Jednocześnie z z atakiem na Noworosijsk niemieckie samoloty pojawiły się także nad Anapą. Port ten bronił przez baterie nr 264, nr 852, nr 362, nr 361 (we wsi Anapskaja). Dwie pierwsze należały do 70 dywizjonu artylerii przeciwlotniczej, pozostałe do 36 samodzielnego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej. Łącznie liczyły 3 działa plot. kal. 85 mm, 9 dział plot. kal. 76,2 mm, 11 wkm. Bomby uszkodziły kilka budynków w mieście i porcie. Ich ofiarą stał się parowy frachtowiec *Elborus* (970 BRT, trafiony 2 bombami, zginęło 5 osób), szkuner *Dniestr* oraz kuter torpedowy TKA-33. Odłamki blisko padających bomb spowodowały uszkodzenia jednej z armat kal. 130 mm i działek przeciwlotniczych na kanonie Krasnaja Abchazja.

Do niezwykle zaciętych ataków lotnictwa doszło na trawersie przylądka *Picunda* (na północny zachód od Suchumi). 13 lipca w tym rejonie znalazły się dwa radzieckie konwoje.

W pierwszym z ładunkiem benzyny płynął z Batumi do Tuapse motorowy tankowiec *Moskwa* (6086 BRT) pod eskortą trałowców T-401 *Trał* i T-406 *Iskatiel*, w drugim z Poti do Noworosijska płynął parowy frachtowiec *Kursk* (5801 BRT) pod eskortą trałowca TSzcz-412 i kutra dozоровego SKA-095. *Moskwa* stała się celem dla samolotów bombowych, *Kursk* był atakowany przez samoloty torpedowe. Ataki nie były skuteczne. *Kursk* wymanewrował 10 wrzuconych torped, trałowiec T-412 dalsze dwie. Można uznać, że ataki miałyby w końcu powodzenie, jednak na pomoc konwojom przyleciały radzieckie myśliwce wezwane przez punkt obserwacyjny na przylądku i niemieckie samoloty zostały zmuszone do odwrotu. Zestrzelony został jeden niemiecki samolot bombowy Ju-88. Poważnie uszkodzony został jeden z radzieckich ŁaGG-3.

Efektem niemieckiego ataku była decyzja wiceadmirała Oktjabrskiego, nakazująca wszystkim konwojom płynięcie w pobliżu brzegu, w zasięgu widoczności. Ponadto każdy statek miał być eskortowany przez nie mniej jak 2-3 okręty (wcześniej wystarczał jeden). Lotnictwo myśliwskie miało być naprowadzane na wykryte nieprzyjacielskie samoloty przez stacje radarowe RUS-2. Problemem była słabość lotnictwa radzieckich sił lądowych na Kaukazie, posiadającego na stanie tylko samoloty starych typów, np. myśliwce I-15.

