

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,
Jarosław Jastrzębski, Rafał Mariusz Kaczmarek,
Jerzy Lewandowski, Oskar Myszor,
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,
Grzegorz Ochmiński, Jarosław Palasek,
Jan Radziński, Marek Supłat,
Tomasz Walczyk, Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczy**BELGIA
Leo van Ginderen
CZECHY
Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer
ROSLA
Siergiej Balakin, Nikołaj Mituickow,
Siergiej Patianin, Konstantin Strielbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij Odajnik, Władimir 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.drukpolg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2012

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 strona okładki:**Rosyjski lodołamacz *Kapitan Dranitsyn*
w lodach Arktyki. Fot. „Awiabaza”**W NUMERZE**Michał Jarczyk
Cesarskie „fabryki cementu”, część II

2

8

Aleksiej Pastuchow, Siergiej Patianin
Chińskie krążowniki pancernopokładowe
typu „Zhiyuan”Krzysztof Dąbrowski
Japońskie krążowniki pancerne
typów „Tsukuba” i „Ibuki”, część II

18

24

Maciej S. Sobański
Zapomniane krążowniki Royal Navy, część IIJarosław Jastrzębski, Jakub Polit
Konferencja Waszyngtońska
12 XII 1921 – 6 II 1922, część I

34

43

Hartmut Ehlers
Marynarka Wojenna i Paramilitarne
Siły Morskie Estonii 1918-1940, część IRoman Kochnowski
Niezwyczajne pojedynki

55

65

Andrij Kharuk
Brytyjskie niszczyciele typu „Battle”,
część IVIreneusz Bieniecki
Uprowadzenia jednostek pływających na
polskim wybrzeżu morskim w latach 1965-1991

72

78

Jarosław Jastrzębski
Zaopatrzeniowiec, tender, okręt baza.
Podobieństwa i różniceJarosław Palasek
Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”,
część IVb

81

94

Aleksandr Mitrofanov
Rosyjskie lodołamacze, część VI



Cesarские „fabryki cementu”

część II

Służba „Badena”

Zgodnie z planem rozbudowy floty z roku 1873 r., stępkę pod przewidywaną nim korwetę pancerną C położono w sierpniu 1876 r. w stoczni Kaiserliche Werft w Kilonii. Dysponowano nieliczną liczbą stoczni, które wykazywały wielką chęć zbudowania tak wielkich i silnych okrętów, lecz były również przeciążone, mając portfele pełne zamówień. W lepszej sytuacji nie były wcale państwowe stocznie cesarskie w Wilhelmshaven i Kilonii, stąd korweta C zeszła z pochylni dopiero po czterech latach, licząc od momentu położenia pod nią stępki.

Chrztu okrętu dokonał następca tronu, Fryderyk Wilhelm (późniejszy cesarz Wilhelm II). Nowa jednostka rozpoczęła próby morskie z mocnym opóźnieniem, bo dopiero 24.9.1883 r., a zakończono je 22 października. W dniu 22.4.1884 r. korwetę oddano do służby i od razu stała się okrętem flagowym floty.

Baden, wraz ze swoimi bliźniakami, *Bayernem*, *Württembergiem* i *Sachsenem*, wchodziły w skład Eskadry Ćwiczebnej. Jej dowódcą został kontradm. graf von Monts, szefem sztabu był kmdr ppor. Büchsel, (późniejszy szef sztabu admiralicji i sekretarz stanu w Urzędzie Morskim Rze-

szy (R.M.A.) a oficerem flagowym ppor. mar. Capelle. Tym samym, wszystkie cztery okręty, należące do jednego typu przez następnych kilkanaście lat będzie tworzyło homogeniczne jądro floty cesarskiej jako jedna eskadra. Służba w tym okresie została omówiona już przy opisie korwety pancerniej *Sachsen*, natomiast *Badena*, wycofano z aktywnej służby, po raz pierwszy, 30.9.1884 r.

W 1885 roku, wszystkie cztery korwety pancerne – od 28.11.1884 r. rozporządzeniem cesarskim, przeklasyfikowano na pancerniki i przeszły do nowo utworzonego „dywizjonu rezerwowego”. Ze służby wycofane zostały jednak dopiero wiosną 1886 r. Przeprowadzono na nich pierwsze próby z instalacją sieci przeciwtorpedowych.

30.7.1886 r. na okres letni skoncentrowano wszystkie okręty, w „Eskadrze Manewrowej”. W nazwie eskadry słowem „manewrowa” zastąpiono dotychczas używane określenie „ćwiczebna”. Eskadrą dowodził wiceadm. von Wickede, będący zarazem komendantem I Eskadry, szefem sztabu został kmdr ppor. Claussen von Fink. W jej skład wchodziły *Baden* (flagowiec dywizjonu oraz eskadry), *Sachsen*, *Württemberg*, *Ol-*

denburg i awizo *Zieten*. Z kolei będąca pod rozkazami kmdr i jednocześnie komodora Stenzela Eskadra Szkolna obejmowała: fregaty żaglowe *Stein* (flagowa), *Moltke*, *Prinz Adalbert*, korwetę *Sophie* i pancernik *Hansa*, tworząca od 19.8.1886 r. II Eskadrę. W manewrach uczestniczyła także (pod postacią III Dywizjonu) od 23.8 flotylla torpedowców (dwa dywizjony) pod komendą kmdr ppor. Tirpitz. Po wspólnych ćwiczeniach na akwenie zachodniego Bałtyku, wykorzystano okazję, by sprawdzić jak funkcjonuje nowa aparatura komunikacyjna systemu Kaselowskiego. Następnie, po uformowaniu formacji bojowej, flota skierowała się wokół Przylądka Skagen, by w pobliżu Wilhelmshaven ćwiczyć działania zaczepne. „Obrońcami” były pancernik *Friedrich Carl* i kanonierka pancerna *Mücke*. Potem przeniesiono się do Zatoki Gdańskiej, gdzie trenowano działania blokadowe. 22.9 eskadrę wizytowali gen. – por. von Caprivi i książę Wilhelm Pruski.

Następnego dnia Eskadrę Manewrową rozwiązano, a 30.9.1886 r. *Badena* wycofano ze służby i przeniesiono do rezerwy. Wchodząc nadal w skład I Dywizjonu, uczestniczył następnie w uroczystościach związanych z położeniem kamienia węgiel-

nego pod budowę przyszłego Kanału Kilonińskiego.

Rok 1888 okazał się być okresem w dziejach cesarstwa, kiedy z tego świata zeszło, w krótkim odstępie czasu, dwóch cesarzy, Wilhelm I Hohenzollern (1871-1888) oraz Fryderyk III Hohenzollern (09.3-15.6.1888 r., tj. 99 dni). Po nich sukcesję przejął Wilhelm II. Dla *Bayerna* manewry w tym roku przebiegły podobnie jak przed trzema laty, gdyż jednostka stała się ponownie okrętem flagowym sformowanej 23.5.1888 r. eskadry, której skład uzupełniły *Baden*, *Friedrich der Große* awizo *Zieten*. Do nich dołączył jeszcze *Kaiser*. Na czele eskadry stał kontradm. Knorr, szefem sztabu był kmr ppor. baron von Bodenhausen. Wydarzenie z udziałem *Bayerna*, o którym warto wspomnieć w tym okresie, to udzielenie 19.6 koło Kilonii pomocy parowcowi *Nord*, na którym wybuchł pożar. Manewry w tym roku mogły zostać przeprowadzone wyjątkowo w ograniczonym zakresie, ponieważ eskadra pancerników wraz ze szkolną udała się w rejs z nowym cesarzem na pokładzie. Cesarz w ten sposób składał swoje pierwsze wizyty, przedstawiając się panującym głowom w St. Petersburgu (car Aleksander III ze swoim synem Mikołajem, wizytował pancernik), w Sztokholmie (król Szwecji i Norwegii, Oskar II również wszedł na pokład *Bayerna*) oraz w Kopenhadze (król Krystian IX).

Po powrocie, 31.8.1888 r. rozpoczęły się w Zatoce Gdańskiej, kolejne manewry eskadry. Następnie „atakowana” i „broniona” była twierdza morska w Kilonii, kiedy to kontradm. von Knorr dowodził siłami zaczepnymi, a jego oponentem był szef Rejonu Morskiego Bałtyku, wiceadm. von Blanc, mający pod sobą jednostki szkolne. Po wspólnie przeprowadzonych manewrach, szef eskadry pancerników, wiceadm. Knorr, został mianowany, z dniem 31.8.1888 r. dowódcą floty manewrowej, co przyczyniło się, do tego, że po raz pierwszy w Kaisermarine użyte zostało słowa „flota”. W jej skład weszły, oprócz eskadry pancerników, oraz szkolnej, znajdującej się pod komendą kontradm. von Kalla, również flotylla torpedowców, której dowódcą był kmr ppor. Max Fischel. Flota manewrowa udała się wokół Przylądka Skagen na Morze Północne, a u ujścia rzeki Jade odbyły się ćwiczenia w atakowaniu i obronie, przy czym obrońcami komenderował wiceadm. baron von der Goltz. Podczas ostatnich dni manewrów (11-14.9), ćwiczenia obserwował cesarz, a adm. hrabia von Monts objął dowództwo nad wszystkimi biorącymi w nich udział okrętami. 14.9 flota manewrowa uległa rozwiązaniu, a 18 eskadra 21.9 *Badena* ponownie wycofano ze służ-

by, co miało miejsce w Kilonii, przesuwając okręt do bałtyckiej rezerwy, która od dnia 01.10.1888 r. nazwana została II Dywizjonem Rezerwowym.

W roku 1889, pancernik ponownie wszedł do służby 01.5, zostając jednostką flagową, utworzonej tego samego dnia eskadry, która podobnie jak w latach 1886 i 1887 nosiła nazwę „Eskadra Manewrowa”. Składała się ona z *Badena* (zastąpił pierwotnie przewidzianego *Bayerna*), *Oldenburga* i awiza *Wacht*, do których dołączył jeszcze lekki krążownik *Irene*. Dowódcą eskadry był kontradm., od 27.7.1889 r. wiceadm. von Kall; szefem sztabu kmr, baron, von Bodenhausen. 01.7.1889 r. zebrała się eskadra manewrowa, a dowódcą eskadry pancerników został jednocześnie dowódcą całej eskadry manewrowej. W jej skład wchodziły I Dywizjon i eskadra szkolna, tzw. II Dywizjon, w składzie: *Kaiser*, *Deutschland*, *Preußen*, *Friedrich der Große* i awizo *Zieten*, pod komendą kontradm. Hollmanna. W dalszej części manewrów dołączyły jeszcze dywizyjony kanonierek pancernych i flotylla torpedowców. Ćwiczenia przerwano w dniach 31.7-10.8, kiedy cesarz, Wilhelm II, po zaokrętowaniu się na swój jacht *Hohenzollern*, wyruszył na nim do Anglii i Irlandii, aby złożyć swoją pierwszą wizytę swojej babci, królowej Wiktorii. W rejsie tym towarzyszyła mu eskadra manewrowa. W czasie manewrów jesiennych, na *Badenie*, podniósł swoją banderę dowodzący eskadrą, wiceadm. hrabia von Monts (24-27.8). Po zakończeniu manewrów, rozwiązano 31.8 eskadrę, a *Baden* rozpoczął służbę „strażnika” w Kilonii (październikowe przyjęcie brytyjskiej eskadry pancerników oraz rosyjskiego cara), a następnie okrętu szkolnego dla palaczy w dywizjonie rezerwowym.

W roku 1890 *Baden* ponownie został, 02.5, okrętem flagowym Eskadry Manewrowej i całej Floty Manewrowej. Podobnie jak w roku ubiegłym, wspomniana eskadra składała się jeszcze z *Bayerna*, *Württemberg*, *Oldenburga* i awiza *Zieten* (I Dywizjon), oraz *Kaisera*, *Deutschlanda*, *Friedricha der Große*, *Irene* i *Pfeila* (II Dywizjon). Dowódcą eskadry i całej floty był w tym roku wiceadm. Deinhard. Szefem sztabu był kmr Bendemann. Na *Kaiserze* zaokrętował się natomiast kontradm. Wilhelm Schröder, będący dowódcą eskadry manewrowej. W ćwiczeniach tych po raz pierwszy wzięły udział dwa dywizyjony torpedowców, które do tej pory znajdowały się w rezerwie, więc w sumie ćwiczyły cztery dywizyjony. Ta część manewrów zakończyła się wspólnymi ćwiczeniami marynarzy i oddziałów lądowych (17 oraz 18 Dywizja Piechoty) w okolicy Düppel/Alsen, w ramach

których zamierzano sprawdzić, w jakim stopniu obie części sił zbrojnych są w stanie ze sobą na niwie taktycznej i strategicznej współpracować. W tym roku, flota manewrowa towarzyszyła cesarzowi, który złożył wizyty państwowe w Kopenhadze i Christianii (obecnie Oslo), odwiedzając po drodze jeszcze kilka norweskich portów. 10.8.1890 r. flota znajdował się koło Helgolandu, gdzie odbywały się uroczystości z okazji przejścia wyspy od Brytyjczyków¹. W dniu 29.8. dotarła tam również austro-węgierska eskadra pod komendą dowódcy floty, admirała, barona Daublesky'ego – von Sterneck und Ehrensteina. Z pokładu *Badena*, cesarz odebrał paradę zgromadzonych koło wyspy okrętów. 12 września rozwiązano flotę manewrową, 26.9 eskadrę, a *Baden* ponownie zaczął pełnić służbę jak jednostka strażnicza w Kilonii, w styczniu 1891 r. zastąpił go w tej roli *Bayern*, a on sam poszedł do stoczni na przegląd techniczny.

W dniu 01.9.1891 r. pancernik był już do dyspozycji, aby ponownie pełnić służbę we Flocie Manewrowej i w jednocześnie sformowanej Eskadrze Manewrowej, a skład I Dywizjonu różnił się od ubiegłorocznego, tylko tym, że zamiast *Württemberg*, znalazł się w nim pancernik obrony wybrzeża *Siegfried*. Dowódcą floty i eskadry był ponownie wiceadm. Deinhard, a jego szefem sztabu, kmr ppor. Adolf Thiele, przydzielony na stanowisko, z którego powstało potem tzw. Asto, tj. 1 Admirała Sztabu Admirała Eskadry Ćwiczeniowej; II Dywizjon Floty, w tym roku składał się z *Kaisera*, *Friedricha Carla*, *Preußen*, *Prinzeß Wilhelma* i awiza *Pfeil*. W dniu 26.6 *Baden* pomagał pancernikowi *Kaiser*, który pod Adlerhorstem wszedł na nie oznakowaną mieliznę.

Rozporządzeniem cesarskim z 25.8.1891 r., zadecydowano, że w tym roku Eskadra Manewrowa nie zostanie rozwiązana, lecz nadal ma pozostawać w służbie. Sztab Eskadry, będący zarazem Sztabem Floty nie został rozwiązany, a cztery służące w nim pancerniki otrzymały do wykonania zadania specjalne, *Baden* zaś został skierowany jako jednostka strażnicza do Kilonii. W styczniu 1892 r. podczas rejsu szkolnego w pobliżu Fakkebjerg okręt

1. Helgoland (płnfrz. *Deüt Lun*) – wyspa oraz gmina uzdrowskowa na Morzu Północnym, należąca do Niemiec, do kraju związkowego Szleszwik-Holsztyn, powiatu Pinneberg. Jako jedno z terytoriów państw członkowskich Europejskiej Unii Celnej pozostaje poza obszarem jej stosowania. Najbardziej na zachód położona gmina kraju związkowego. Od 1714 wyspa była duńska, aż do opanowania jej przez Wielką Brytanię w 1807 podczas wojen napoleońskich. Wielka Brytania przekazała kontrolę nad wyspami Niemcom w 1890, w zamian za uzyskanie wolnej ręki w Zanzibarze. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Helgoland>

utknął przejściowo na mieliźnie, lecz nie odniósł żadnych uszkodzeń.

W styczniu 1892 r. szefem sztabu naczelnego dowództwa marynarki wojennej został kmr Tirpitz. Zdarzenie to zapoczątkowało bardzo ważny okres rozwoju, w którym zaczęły krystalizować się sposoby nowoczesnej taktyki, którą flota miała w przyszłości stosować. Jej podstawowe zarysy miały obowiązywać przez następne dziesięciolecie. Mając oparcie w swoim szefie, dowódcy floty, admirał baronie von der Goltz, Tirpitz mógł spokojnie dać odpór wszystkim swoim oponentom, w tym i tym najzacieklejszym, wywodzącym się z grona jego poprzedników na stanowisku szefa sztabu. *Bayern* pozostał również w roku 1892 r. jednostką flagową Eskadry i Floty Manewrowej, ale dotychczasowy ich dowódca wiceadm. Deinhard, został zastąpiony przez wiceadm. Wilhelma Schrödera. Już w styczniu na stanowisku szefa sztabu za Bendemanna został kmr Diederichsen. Właściwie manewry rozpoczęły się w maju (*Bayern* służył w tym czasie jako okręt strażniczy). Dowódca eskadry został kontradm. Karcer, zastępując kontradm. Koestera. Manewry zostały jednak na początku czerwca przerwane, z uwagi na wizytę rosyjskiego cara w Kilonii, który ponownie złożył wizytę na pokładzie *Badena*. Główna część tegorocznych manewrów miała zupełnie inny przebieg. Tirpitz wysunął bowiem propozycję, aby dowodzący admirał kierował główną częścią manewrów, lecz do dzisiaj nie została wyjaśniona kwestia, czy „Jesienna Flota Ćwiczeniowa”, które to określenie weszło w użycie dopiero od przyszłego, 1893 r., nie była już stosowana w 1892 r.? Wiceadm. (od 02.9.1892 r. w randze admirała), baron von der Goltz, w asyście Tirpitz, jako szefa sztabu, podniósł swój proporzeczek na szkolnym okręcie artyleryjskim *Mars* i z jego pokładu dowodził w sumie 10 pancernikami, 3 korwetami pancernymi, 5 awizami, 4 przewodnikami flotylli torpedowców (Divisionsboote typu D), 24 torpedowcami i jednym transportowcem, praktycznie rozwiązując stawiane mu zadania z dziedziny taktyki. Z urzędowych publikacji na rok 1892 i następny trudno dociec, co rozumiano konkretnie pod pojęciami floty, eskadry manewrowej, czy dywizjonu. W oko wpada określenie „ćwicząca eskadra” stosowane w przypadku II Dywizjonu Eskadry, czy Floty Manewrowej przez cały rok 1892, a które znika na końcu roku 1893, ale za to potem używane jest już tylko pojęcie Eskadry Manewrowej z I oraz II Dywizjonem. Liczebność eskadry pancerników wzrasta natomiast do 8, w porównaniu z wcześniejszymi 4. Ten wzrost liczebności wskazywałby na fakt, że stano-

wisko dowódcy floty powstało w prostej linii z dotychczasowego stanowiska dowódcy eskadry manewrowej (patrz Hildebrand, Stöhr, Steinmetz).

W roku 1892, *Baden* i jego bliźniak *Bayern* zostały pomalowane, na próbę, na kolor niebiesko-szary, który później, powszechnie znany jako „rocznik 95”, stosowany był na wszystkich jednostkach floty macierzystej. Dla lepszej identyfikacji jednostek pojawiły się na kominach kolorowe pierścienie. W tym roku *Baden* już nie podjął służby dozorowej.

Na początku roku 1893 r. okręt nieustannie przebywał w służbie. Podczas ćwiczeń artyleryjskich w Zatoce Strander na jednostce doszło 02.8 do eksplozji pocisku, która spowodowała śmierć 9 ludzi, a 18 odniosło ciężkie obrażenia. Na okres manewrów jesiennych, na *Marsie* ponownie (20.8–23.9) zaokrętował się admirał von der Goltz i jego szef sztabu, kmr Tirpitz. Do zazwyczaj ćwiczących dwóch dywizjonów dołączyły tym razem do „Jesienniej Floty Ćwiczącej”, także III Dywizjon (kontradm. von Pawlesz) i IV (kontradm. Thomsen) oraz dwie flotylle torpedowców. Na podstawie zebranych podczas ubiegłorocznych manewrów doświadczeń, w obowiązujących nadal regulaminach, dodano 16.6.1894 r., słynną „Dienstvorschrift IX” dotyczącą taktyki, a stanowiącą postawę do dalszego rozwoju marynarki wojennej (służba została zaostrzona, a odstępy między poszczególnymi okrętami w eskadrze skrócono z 400 do 300 metrów). Wspomniane rozporządzenie położyło później podwaliny pod tzw. pierwszą ustawę uchwaloną przez Reichstag w sprawach rozbudowy floty (Flottengesetz).

15 listopada 1893 r. wiceadm. Koester zastąpił dotychczasowego dowódcę eskadry, wiceadm. Wilhelma Schrödera, podnosząc swój proporzeczek na *Badenie*. Tym samym na czele aktywnej floty znalazł się jej przyszły nauczyciel, znany jako służbista i zwolennik bezwzględnej dyscypliny. Szefem sztabu został kmr Max Fischel, który przyszedł na miejsce kmr Diederichsena.

W roku 1894, w czasie manewrów jesiennych, jednostką flagową był pancernik *Wörth* (19.8–21.9), natomiast adm. von der Goltz dowodził w manewrach po raz ostatni. Jego szefem sztabu był cały czas kmr Tirpitz.

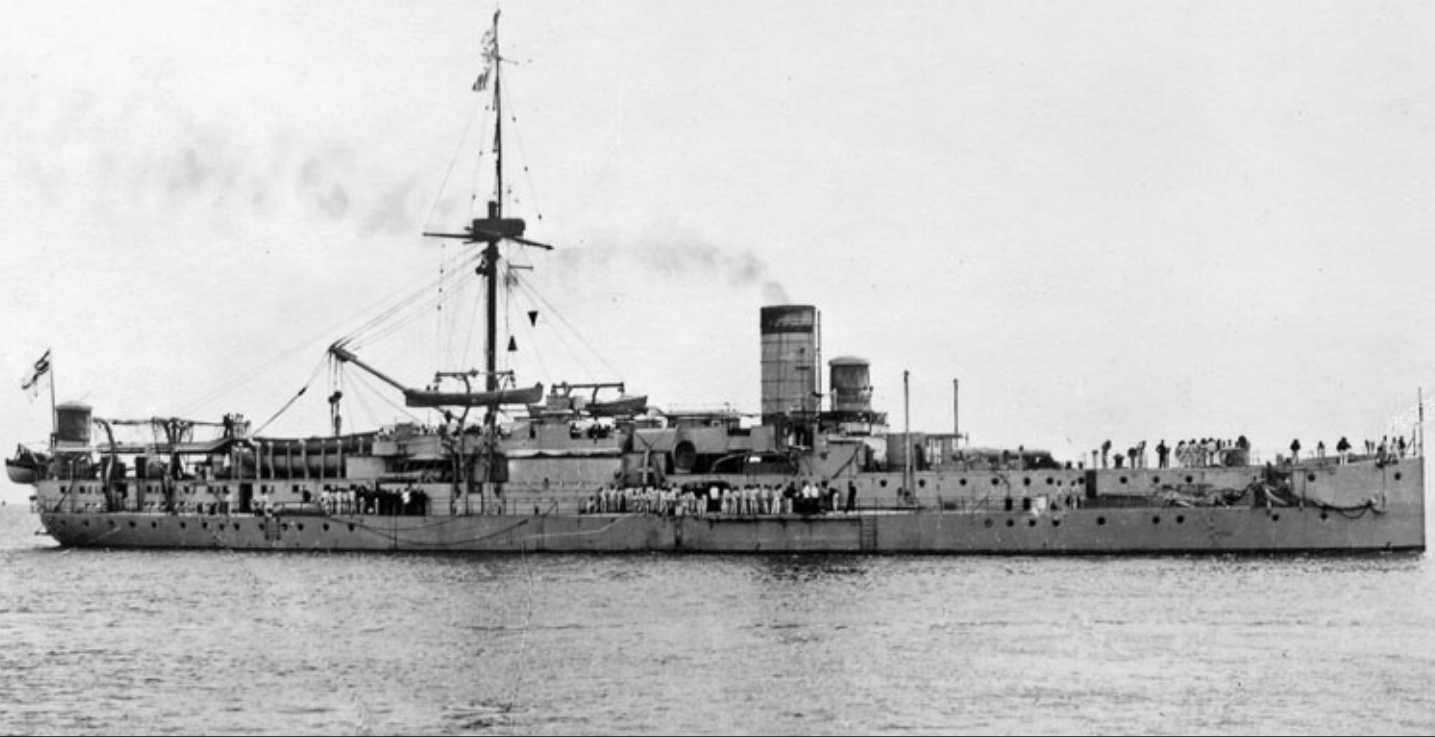
Po manewrach nastąpiły pewne zmiany w eskadrze manewrowej. Pancerniki typu *Sachsen* przesunięto do II Dywizjonu, ponieważ wkrótce do eskadry dołączyć miały nowe pancerniki typu *Brandenburg*. Wiceadm. Koester 25.9 opuścił z masztu *Badena* swój proporzeczek – znak dowódcy eskadry. Pancernik tym samym zakończył karie-

rę jednostki flagowej eskadry, którą to rolę pełnił od roku 1884. 16.11.1894 r. nowym flagowcem eskadry został *Kurfürst Friedrich Wilhelm*, a *Baden* został flagowcem II Dywizjonu Eskadry manewrującej: 25.9 na jego pokład przeszedł kontradm. von Diederichs, który już 05.10 ustąpił miejsca kontradm. Barandonowi.

09.4.1895 r. *Baden* brał udział w akcji ściągania z mielizny we Fiordzie Kilońskim krążownika *Kaiserin Augusta*, a w czerwcu uczestniczył w ćwiczeniach eskadry oraz uroczystym otwarciu Kanału Cesarza Wilhelma. Następnie okręt skierowano na kilka tygodni do stoczni remontowej (wycofano go ze służby), a wtedy kontradm. Barandon przesiadł się 23.7.1895 r. na bliźniaczego *Sachsena*, który zastąpił *Badena* w roli flagowca. Okręt wyszedł ze stoczni na czas, aby jeszcze zaliczyć manewry jesienne, w których, między 1. a 20.10, posłużył kontradm. von Koesterowi jako okręt flagowy, gdyż jego dotychczasowy *Kurfürst Friedrich Wilhelm* poszedł do stoczni. 11.12 zawiął do Kilonii, gdzie wycofano go ze służby, a stocznia Germania zajęła się jego modernizacją. Prace te zakończyły się w roku 1897, a 19.11 pancernik został ponownie oddany do służby.

Eskadrę Manewrową przemianowano w międzyczasie (06.1.1896 r.) na I Eskadrę. Jej flagowcem był *Kurfürst Friedrich Wilhelm*, a dotychczasowy dowódca eskadry, adm. von Koester, zastąpiony został 04.10. przez kontradm. Thomsena. *Baden* z kolei zastąpił 30.11.1897 r. *Sachsena* w roli jednostki flagowej II Dywizjonu, (składającego się z *Badena*, *Württemberg*, *Oldenburga* i awiza *Greif*). Szefem dywizjonu był kontradm. Bendemann. 25.11 *Baden* uderzył dziobem podczas wchodzenia do stoczni w jedno z nadbrzeży i na krótko musiał wejść do doku, celem usunięcia uszkodzeń. 24.06.1898 r. pancernik, w kilońskim porcie, lekko zderzył się z krążownikiem *Hertha*. 7 października 1898 r. nowym dowódcą dywizjonu został kontradm. von Wietersheim. Na początku roku 1899 koło Przylądka Skagen, jedna z kotwic okrętu uszkodziła śrubę napędową, więc ponownie konieczna stała się wizyta w stoczni. W połowie września był jednostką, która, pod nieobecność reszty floty, przywitała idące do Kilonii z kurtuazyjną wizytą, dwa włoskie krążowniki, a 20.10 został w Wilhelmshaven wycofany ze służby. Proporzeczek flagowca przeszedł na bliźniaczego *Bayerna*.

W październiku 1900 r., w Wilhelmshaven utworzono aktywny dywizjon rezerwowy, mający działać na Morzu Północnym (*Baden*, *Württemberg*, *Sachsen*), który pod-

Doskonała fotografia *Badena* wykonana po jego modernizacji.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

czas nieobecności „Oddelegowanego Dywizjonu” (pancerniki typu *Brandenburg*) „wypełnił” puste miejsce po nowych pancernikach w I Eskadrze. W tym też celu ponownie oddano do służby, 02.10 *Badena*, który 14.10 przejął po *Kaiserze Friedrichu III* proporzyczk flagowca eskadry, jako okręt flagowy 2 Admirala (stanowisko utworzone rozporządzeniem cesarskim z 12.7.1900 r.; oficjalna nazwa 2. Admiral des I. Geschwaders), kontradm. Maksa Fischela. W grudniu *Baden*, od lutego 1899 r. klasyfikowany jako „okręt liniowy”, wziął udział wraz z krążownikiem *Freya* w uroczystościach zaślubin holenderskiej królowej Wilhelminy (1880–1948; †1962) z księciem Henrykiem Meklemburgii – Schwerin (hol. Hendrik Wladimir Albrecht Ernst – 1876–1934).

Od końca stycznia do 08.2.1901 r. *Baden* był okrętem flagowym dowódcy I Eskadry, księcia Henryka Pruskiego, który wraz z pancernikiem obrony wybrzeża *Hagen*, krążownikiem *Victoria Louisa* i awizem *Jagd* udał się na uroczystości żałobne po śmierci królowej angielskiej, Wiktorii I. W lipcu powrócił z Dalekiego Wschodu okręty „Oddelegowanego Dywizjonu” wchodząc ponownie w skład I Dywizjonu. W dniu 14.8 kontradm. Fischel przeniósł swój proporzyczk ponownie na *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*. Trzy okręty

liniowe utworzyły teraz dywizjon rezerwowy (wiceadm. von Arnim), który dołączył do dywizjonu rezerwowego pancerników obrony wybrzeża na Bałtyku, tworząc w ten sposób, IV Dywizjon II Eskadry Rezerwowej. II Eskadra Morza Północnego została 15.9 rozwiązana, a *Baden* wszedł w skład tamtejszego dywizjonu rezerwowego. Tutaj też, w lipcu 1902 r. zderzył się ze znajdującym się w fazie wykończenia, pancernikiem *Wittelsbach*. Również w tym roku *Baden* stał się okrętem flagowym utworzonej II Eskadry, która miała wziąć udział w jesiennych manewrach, a którą dowodził Inspektor ds. Broni Torpedowej, kontradm. Fritze. Eskadra uformowała się 31.7 a w jej skład wchodziły jeszcze: *Württemberg*, *Hildebrand* (flagowiec 2 admirała), *Heimdall*, *Beowulf* i *Hagen*. Po rozwiązaniu eskadry (12.9.1902 r.), *Baden* przeszedł do Wilhelmshaven.

Po raz trzeci w roli flagowca II Eskadry, która miała taki sam skład jak w roku poprzednim, *Baden* wystąpił podczas manewrów jesiennych w roku 1903, które ponownie przebiegały pod komendą kontradm. Fritze. Trwająca prawie 20 lat, aktywna służba *Badena* zakończyła się 20.9 w Kilonii, gdzie został on wycofany ze służby. Do roku 1906 wchodził w skład tzw. I Rezerwy, a następnie do roku 1910 w skład II rezerwy. 24.10.1910 skreślono go z li-

sty floty. W roku 1911 służył jako okręt-cel, a po przebudowie, w filii stoczni kilońskiej w Cuxhaven, 18 lutego, kontynuował służbę jako hulk mieszkalny i pływająca uczelnia dla specjalistów broni zaporowej (miny). 13.8.1913 r. przebazowany został do Brunsbüttel, gdzie w razie konieczności (wybuch wojny) służyć miał jako unieruchomiona przeszkoda, zagrażająca wejście do portu. Od stycznia 1916 do 1918 r. jednostka znajdowała się jako okręt strażniczy w Altenbruch. Po roku 1918, Reichsmarine przebudowała go na okręt-cel. 23.4.1938 r. został sprzedany i w latach 1939–1940 połączony w Kilonii na złom.

Służba „Württemberga”

Stępkę pod *Panzerschiff D* położono w Vulkan-Werft w Szczecinie, w listopadzie 1878 r. i okazał się być pierwszym okrętem cesarskiej floty, którego pancernizację wykonała rodzima firma Dillinger Hütte (dwaj jego poprzednicy byli opancerzeni produktami firm brytyjskich). Wodowanie odbyło się 9 listopada 1878. W kwietniu 1881 r. budowa była już do tego stopnia zaawansowana, że okręt mógł przejść ze Szczecina do Kaiserliche Werft w Kilonii, gdzie można go było zacząć wyposażać. Z uwagi na bardzo niski stan wody, jego droga w dół Odry była mocno utrudniona, co było przyczyną, że *Württemberg* ugrzązł

24.04 na 48 godzin, na mieliznie, lecz żadnych poważniejszych szkód nie odniósł.

Po raz pierwszy, korwetę pancerną oddano do służby 09.5.1881 r. w Świnoujściu. W pierwszej podróży miał przejść do Kilonii, a na jego pokład zaokrętował się wysłannik Chin, który do tej pory przebywał w Berlinie. Jego podróż związana była z budowaną w Kilonii dla Państwa Środka korwetą pancerną *Tin Yuen*. 16.5 *Württemberg*g wycofano w Kilonii ze służby.

Po kilku tygodniach tamtejsza stocznia Kaiserliche Werft ukończyła montowanie uzbrojenia oraz innego wyposażenia i bez specjalnego, ponownego wcielenia do służby, korweta odbyła próby morskie i odbiorcze, przebiegające pod kierownictwem dyrektora stoczni kmdr barona von der Goltza. Po próbach, przemianowana w roku 1884 na pancernik, jednostka, przebywała, do kwietnia 1884 r. w rezerwie i dopiero 22.4.1884 r. oddano ją ponownie do służby. Okręt zasilili następnie, utworzony dopiero w tym roku dywizjon korwet pancernych, operujący w składzie eskadry ćwiczącej. Jej szefem był kontradm., hrabia von Monts na *Badenie*. 30.9 *Württemberg*g ponownie wycofano ze służby. W następnych latach okresy aktywności i bezczynności przeplatały się. Po roku 1885 (15.11.), okręt przydzielony został po raz pierwszy do utworzonego „dywizjonu rezerwowego”, jako wycofany ze służby okręt „towarzyszący” (tender). W następnym roku wszedł w skład eskadry manewrowej operującej pod komendą wiceadm. von Wicke (flagowiec *Baden*). W czerwcu, roku 1887 jednostka uczestniczyła w uroczystościach związanych z położeniem kamienia węgielnego pod budowę przyszłego Kanału Kilońskiego.

W maju 1888 r. *Württemberg* zastąpił, w Kilonii, w roli strażnika *Bayerna*, w składzie dywizjonu rezerwowego na Bałtyku. 21.9 z jego masztu spłynęła bandera i proporzyczek, co nastąpiło z powodu decyzji o reorganizacji II Bałtyckiego Dywizjonu Rezerwowego. Reaktywacja okrętu miała miejsce dopiero 02.5.1890 r., kiedy wszedł w skład Eskadry Manewrowej (dowódca wiceadm. Deinhard na *Badenie*). 08.8.1892 r. jednostkę ponownie skierowano do służby, tym razem na kilka lat, gdyż w eskadrze manewrowej (wiceadm. Wilhelm Schröder na *Badenie*) zastąpiła *Oldenburga*, który z uwagi na awarię maszyn był zmuszony ją opuścić. *Württemberg* wziął jeszcze udział w ostatniej części manewrów jesiennych, w trakcie, których zderzył 19-20.9 na wysokości Ustki (Stolpmünde) z pancernikiem *Friedrich Carl*. *Deutschland* wziął niezdolnego do manewrowania *Württemberg*g na hol i podążył z nim do Kilonii.

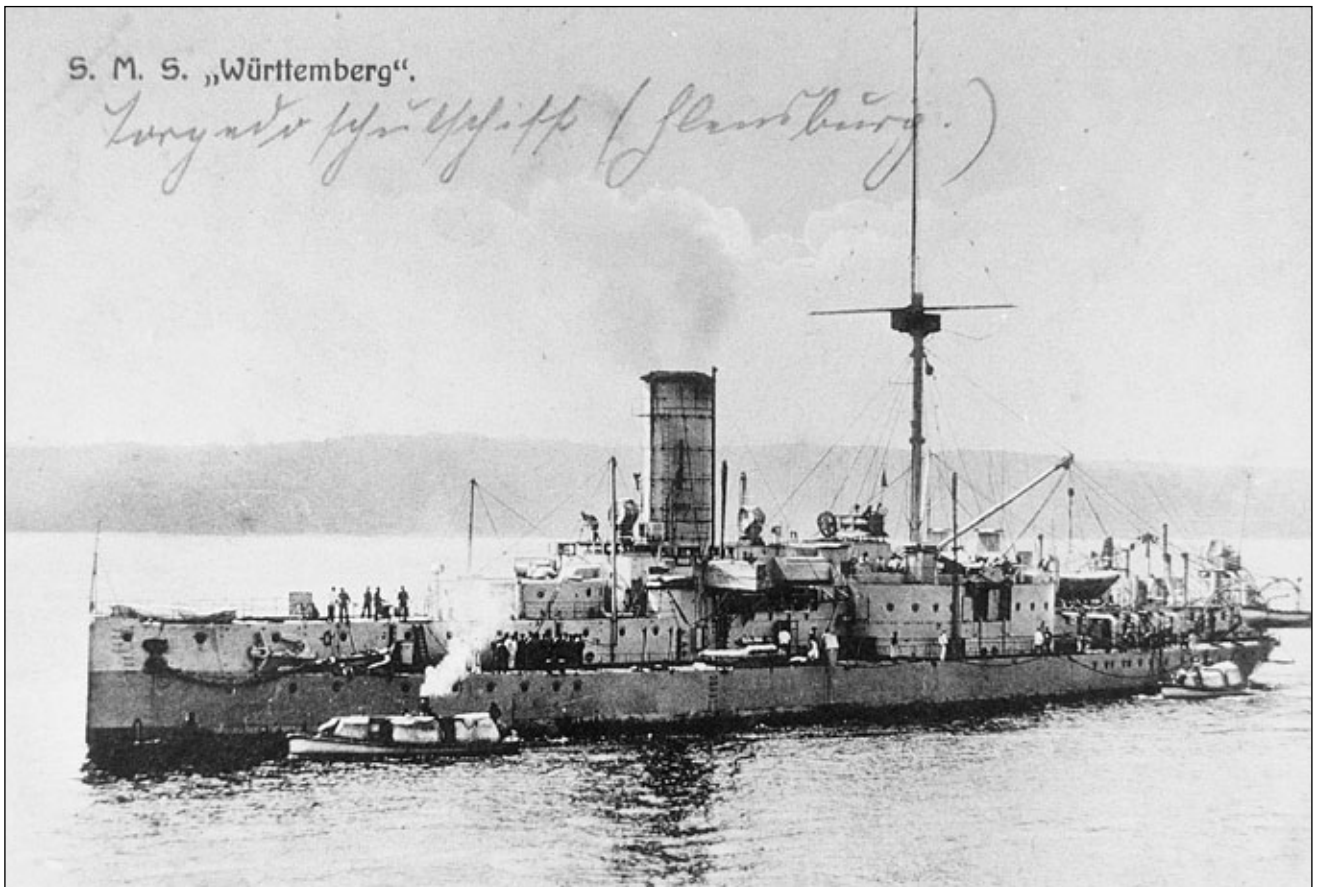
W latach 1893 i 1894, pancernik należał nadal do I Dywizjonu Eskadry Manewrowej i nic szczególnego o jego służbie powiedzieć nie można. Od jesieni 1894 r., cztery pancerniki typu *Sachsen* tworzyły II Dywizjon, a od 06.1.1896 r. I Eskadrę, gdyż do nowego I Dywizjonu weszły pancerniki typu *Kurfürst Friedrich Wilhelm*, a pierwsza jednostka tego typu, właśnie *Kurfürst Friedrich Wilhelm* zastąpił w nim jako flagowiec *Badena*, który do końca roku 1895 pozostawał jednostką flagową II Dywizjonu. 24.10.1895 r. pancernik wszedł w Małym Błocie na mieliznę, ale nie doznał uszkodzeń i zdołał z niej zejść o własnych siłach. W okresie od 09.12.1895 do 10.3.1896 r., swoją flagę na *Württembergu*, na czas, kiedy w stoczni przebywał jego dotychczasowy flagowiec, podniósł szef eskadry, wiceadm. von Koestner. Oprócz wspomnianych tutaj zdarzeń, w służbie okrętu w zasadzie nie wydarzyło się nic godnego uwagi, oprócz wypadku, który miał miejsce 06.12. Przyczyniło się to do nieco wcześniejszego wycofania *Württemberg*g ze służby, gdyż jego remont przewidywany był dopiero na wiosnę roku 1898, co doprowadziło do pewnego konfliktu na wyższych szczeblach².

Po zakończeniu prac związanych z modernizacją, które odbyły się w Kaiserliche Werft w Wilhelmshaven, w wyniku, czego sylwetka pancernika zmieniła się diametralnie, okręt oddano, 08.10.1899 r. ponownie do służby. Po próbach morskich, wszedł on 29.10 w skład II Dywizjonu (wiceadm. Paul Hoffmann na *Kurfürst Friedrichu Wilhelmie*) I Eskadry z dowódcą, 2 admirałem I Eskadry, kontradm. Büchselem. Pełnił tam rolę flagowca w dniach od 14.12.1899 r. do 24.01.1900 r. oraz między 15 a 21.9.1900 r. W związku z wysłaniem I Dywizjonu do Azji Wschodniej, dotychczasowy II Dywizjon przemianowano w lipcu 1900 r. na I z flagowcem eskadry, *Kaiserem Wilhelmem II*. Po manewrach jesiennych, z dniem 01.10 utworzono dywizjon rezerwowy Morza Północnego, do którego weszły wprawdzie *Baden* i *Württemberg*, lecz formalnie nadal operowały we wszystkich manewrach i ćwiczeniach w składzie I Eskadry. Eskadra wyszła, w lipcu 1901 r., na powitanie wracającego z Azji „Oddelegowanego Dywizjonu” aż na wody hiszpańskie. W tym też czasie, starsze jednostki wzięły udział, pod komendą 2 admirała, kontradm. Büchsela, w rejsie na wody Morza Norweskiego, podczas którego *Württemberg* między 25 a 31.07 zakotwiczył koło Ulvik. Powracające pancerniki typu *Brandenburg* weszły w skład I Dywizjonu, natomiast II pod komendą kontradm. von Arnima operował podczas manewrów jesiennych w składzie II Eskadry.

Następnie *Württemberg* przeszedł do II Dywizjonu Rezerwowego, który stacjonował w Wilhelmshaven. Rutynowe rejsy szkolne były przerywane w roku 1902 udziałem w manewrach jesiennych, w ramach II Eskadry. W maju i czerwcu roku 1903 wziął udział w wyprawie do fiordów norweskich (04.7–12.9) i manewrach jesiennych, kiedy okręt również działał w składzie II Eskadry (kontradm. Fritze na *Badenie*). 29.9 *Württemberg*g wycofano ze służby, a dywizjon rezerwowo rozwiązano. Okręt rozporządzeniem cesarskim skierowany z dniem 01.1.1904 r. na Bałtyk, gdzie przebywał w rezerwie do roku 1906.

Pomimo, że sekretarz stanu w Urzędzie Morskim Rzeszy domagał się przydzielania do celów szkoleniowych w miarę możliwości stosunkowo nowych jednostek, to jednak nie zawsze można było owe życzenie spełnić, z uwagi na brak takowych okrętów. Było to powodem, że sięgnięto po *Württemberg*g, aby zastąpić dotychczasowy okręt szkolny broni torpedowej, którym był *Blücher*, od którego pancernik był de facto niewiele młodszy. Aby pancernik przystosować do nowej roli odpowiednio go przebudowano, zmieniając m.in. dotychczasowe rozstawienie artylerii. Pozbawione teraz armatnich luf, puste barbety, wykorzystano do utworzenia dodatkowych pomieszczeń mieszkalnych i sal wykładowych. Wraz z wycofaniem *Blüchera* ze służby, co miało miejsce 25.9.1906 r. przebywający do tej pory na jego pokładzie sztab przeszedł na *Württemberg*g, dla którego zaczął się już ostatni rozdział w karierze, tym razem okrętu szkolnego broni torpedowej, który miał potrwać 13 lat. Najpierw jednak przeprowadzono kilka prób, 14.10 okręt opuścił Kilonię a następnego dnia zawinął do swojej nowej bazy macierzystej, którą został Flensburg-Mürwik. Okręt za-

2. konsekwencją przedwczesnego wycofania z aktywnej służby *Württemberg*g doprowadziło do kontrowersji między dowodzącym admirałem, von Knorrem i nowym sekretarzem stanu w Ministerstwie Morskim Rzeszy (R.M.A.), którym był kontradm. Tirpitz. Tirpitz zarzucił von Knorrowi, że podczas prywatnej audjencji (26.12.1897 r.) u cesarza [niem. *Immediatvorstellung* – pol. *immediat* z łac. *immediatus* „bezpośredni, bez pośrednictwa”, co w ówczesnym słowniku niemieckim słowniku prawniczym było historycznym pojęciem, a oznaczało skorzystanie z przywileju wyłączenia pewnego memorandum, czy osobiste wyrażenie swojej opinii w pewnej sprawie przed obliczem pruskiego króla, lub niemieckiego cesarza, bez korzystania z pośredników], bez zasięgnięcia u niego opinii, przedstawił wniosek o wycofaniu pancernika ze służby. Knorr odparł mu na to, 05.1.1898 r., że to cesarz Wilhelm II, we własnej osobie, na wieść o wypadku, rozkazał rzucony pancernik wycofać ze służby, mając na uwadze, raport przesłany przez Tirpitz, z którego wynikało, że stocznia zdążyła już zgromadzić odpowiednią ilość materiału, co pozwalało już na rozpoczęcie robót modernizacyjnych, które planowano pierwotnie przeprowadzić w roku przyszłym, na co Knorr wyraził zgodę, lecz nie powiadomił o tym nikogo z zewnątrz.



Württemberg w końcowy m okresie swojej służby w roli okrętu szkolnego.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

cumował koło mostu, do którego przylgnęła potem nazwa *Württemberg-Brücke*, będąca w użyciu do dzisiaj. Jednostka podlegała teraz Inspekcji ds. Broni Torpedowej i przydzielono jej, jako tendrowi, nowych podopiecznych pod postacią torpedowców, dla których stanowiła nową bazę, wypełniając lukę po *Blücherze*. W następnej kolejności taką bazą były późniejszy hulk *Uranus* (eks-pancernik *Kaiser*) oraz hulk-mieszkalny z pomieszczeniami wykładowymi *Otter* (1877 r.), była kanonierka drugiej klasy i niedoszły łowca chińskich piratów. W trakcie wykonywanych obecnie czynności, *Württemberg* po raz pierwszy wziął oficjalnie udział (w roku 1907) w ćwiczeniach zespołu jednostek szkolnych i doświadczalnych (późniejsza Eskadra Szkolna), które miały miejsce na środkowym Bałtyku, będąc pierwszym zdeklasowanym pancernikiem, któremu na starość przyszło pełnić nowe obowiązki. Współdziałał m.in. z *Prinzem Adalbertem*, *Vinetą*, czy *Friedrichem Carlem*. W roku 1909 *Württemberg* w ramach „Floty Rezerwowej” (flagowiec, przedmiot *Deutschland*) wziął udział (sierpień-wrzesień) w manewrach jesiennych, które również odbyły się na środkowym Bałtyku. 10.12.1909 r. jednostka, po odbyciu ćwiczeń artyleryjskich, utknęła podczas gęstej mgły, na mieliźnie koło Holnis (niedale-

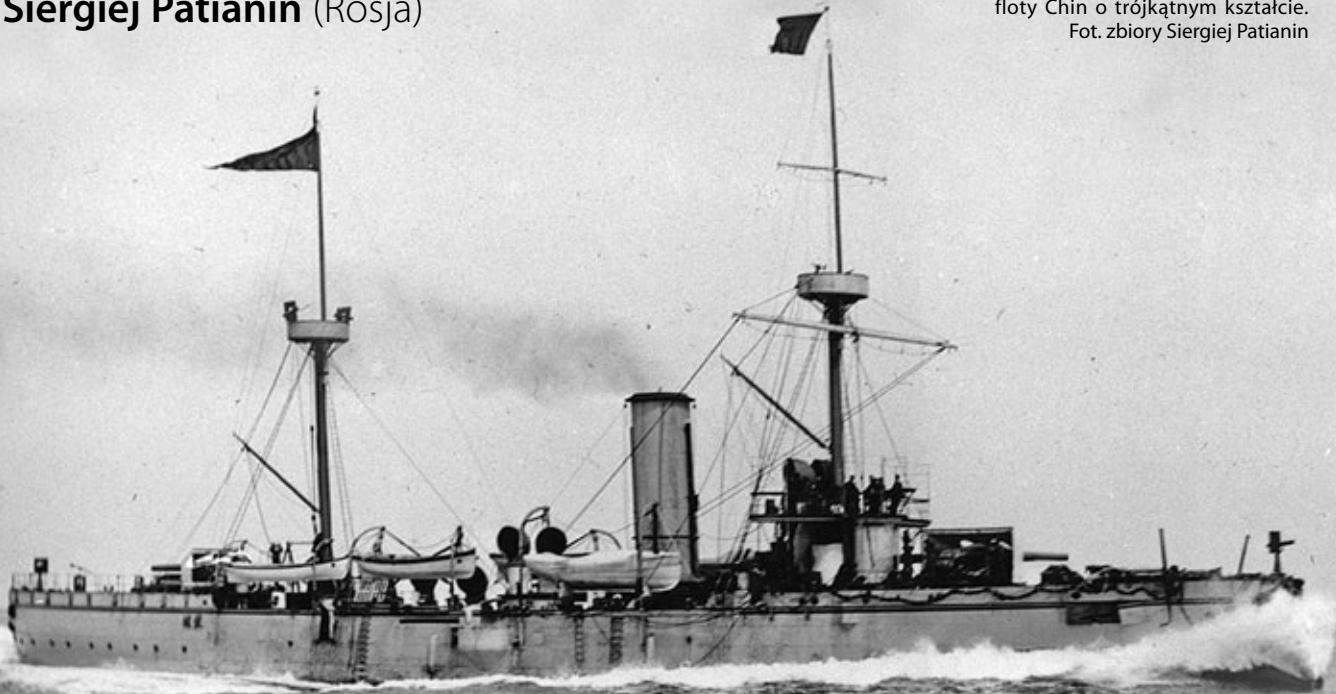
ko Glücksburga we Fiordzie Kilońskim). Po dwóch dniach bliźniakowi *Schwaben* udało się ją ściągnąć na głęboką wodę. Z uwagi, że *Württemberg* mocno utknął na piaszczystym dnie, nie wystąpiły żadne uszkodzenia poszycia, więc spokojnie mógł nadal kontynuować cykl szkoleniowy. W latach 1910 i 1911 nic szczególnego w żywocie okrętu się nie wydarzyło, ale w lutym 1912 r. skierowano jednostkę do pogotowia lodowego, do kruszenia zatorów. Wybawiło to z opresji cztery statki handlowe, którym ostry mróz w styczniu i lutym mocno się dał we znaki skuwając je w lodzie. Do ćwiczeń eskadry szkolnej jesienią 1912 i 1913 r. *Württemberg* nie był kierowany, co powtórzyło się wiosną 1913 i 1914 roku. W dniu 11.4.1913 r. *Württemberg* w okolicach Świnoujścia (*Möwenhaken*), podczas wykonywaniu manewru rzucania kotwicy, dostał się na płytką wodę grzęznąc do tego stopnia, że o własnych siłach nie potrafił się uwolnić i dopiero przybycie kilku holowników okazało się skuteczne, sam okręt jednak nie odniósł żadnych uszkodzeń.

Na jesieni 1914 r. przewidywano *Württemberg* wycofać ze służby i zastąpić go krążownikiem pancernym *Fürst Bismarck*, lecz wybuch wojny pokrzyżował owe plany, a były pancernik został, zgodnie z planami mobilizacyjnymi, okrętem flagowym

(kmdr Georg von Ammon, zastąpionego pod koniec sierpnia kmdr ppor. Reinholdem Schmidtem przebywającym na pokładzie do 26.11) całego taboru pomocniczego. Po stwierdzeniu, że należy znowu podjąć szkolenie, jednostką pełniła funkcję torpedowej jednostki szkolnej od wiosny 1915 r. do momentu wycofania ze służby w dniu 01.2.1919 r., ale nawet i wtedy nie nadszedł jeszcze jego koniec! Jednostka nadal pełniła rolę hulku mieszkalnego oraz dodatkowo zaadoptowano ją do funkcji okrętu-bazy i warsztatowca kutrów trałowych. Okręt przydzielono w 1919 roku do 6 Półflotyli Trałowców Morza Bałtyckiego III Flotyli Trałowców na tym akwenie. 10.11.1919 r. nadszedł w końcu kres służby, z której okręt wycofano, a 20.10.1920 skreślono z listy floty, po czym sprzedano Zakładom Hutniczym w Hattingen, na złom, a w roku następnym pocięto w Wilhelmshaven. ●

Bibliografia

1. Gröner, Erich / Dieter Jung / Martin Maass: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. Band 1: *Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote*, Bernard & Graefe Verlag, München 1982.
2. Hildebrand, Hans H./Albert Röhr/Hans-Otto Steinmetz: *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*. Band Mundus Verlag, Ratingen b.d.w.



Chińskie krążowniki pancernopokładowe typu „Zhiyuan”

Historia powstania

Klęska na morzu w trakcie wojny francusko-chińskiej lat 1884-1885 pokazała słabość Chin jako państwa morskiego. Liczne kanonierki i transportowce stanowiące podstawę flot cesarstwa Qing, ujawniły swoje całkowite nieprzygotowanie do walki o panowanie na morzu. Możliwa wojna z rosnącą w siłę Japonią, Anglią czy Rosją wymagała od Chin pilnego wprowadzenia do służby okrętów innych klas – pancerników i krążowników.

Zrozumienie konieczności podjęcia kosztownych decyzji dotarło do najbardziej dalekowzrocznych chińskich polityków jeszcze przed wybuchem wojny z Francją. Wicekról Liangguang¹, Zhang Zhidong (1837-1909), przystąpił do zakupu krążowników pancernopokładowych w początku lat 80. XIX w. Do roku 1884 w składzie Floty Południowej znalazły się krążowniki pancernopokładowe *Nanchen* i *Nanrui* niemieckiej budowy, zaś w stoczni w Fuzhou zbudowano krążownik o mieszanej konstrukcji *Kaiji*.

Wicekról stołecznej prowincji Zhili², Li Hongzhang (1823-1901), mógł do roku 1885 poszczycić się znacznie skromniejszą eskadrą – najlepszymi jej okrętami były kanonierki typu „Zhen” (6 sztuk) oraz krążowniki o mieszanej konstrukcji *Yangwei* i *Chaoyong*, stanowiące zmody-

fikowaną wersję wspomnianych kanonierek. Sam Li również obawiał się konfliktu zbrojnego z jakimkolwiek państwem morskim. Od roku 1880 w szwedzkiej stoczni Vulcan rozpoczęto budowę stalowych torpedowców, krążowników pancernopokładowych i pancerników dla Floty Północnej, jednak do 1885 żaden z nich nie zdołał dotrzeć na Daleki Wschód.

Po przybyciu zespołu do Dagu (Taku) okazało się, że zamówiony przez Li Hongzhang krążownik pancernopokładowy *Jiyuan* nie spełniał oczekiwań. Ujawniły się mankamenty jego prototypu – niemieckiej kanonierki *Wespe* ze skrupupnym opancerzeniem, typowej jednostki obrony wybrzeża. *Jiyuan* posiadał wiele niedoróbek, w tym urządzeń sterowniczych, jego prędkość okazała się niewielka, a zapas węgla nie zapewniał autonomiczności niezbędnej do działań na otwartym morzu. Europejskie krążowniki połowy lat 80. XIX w. posiadały z reguły większą wyporność, a ich uzbrojenie artyleryjskie było liczniejsze. Przy tym zmniejszeniu liczby dział towarzyszyło zwiększenie ich kalibru, jednak obecność na pokładzie 10-12 luf kal. 102-152 mm uważano za korzystniejszą od 2-3 luf kal. 203-254 mm. Poprawność tej oceny potwierdziły rezultaty morskich starć w latach 90.

Tym nie mniej Li, który nie był specjalistą morskim, zamierzał kontynuować zakup krążowników tego typu. W roku 1885 z jego inicjatywy prowadzono negocjacje z angielską stoczną Armstrong, Mitchell & Co. i niemiecką Vulcan. Przedstawiciele Chin w Anglii i Niemczech otrzymali polecenie zawarcia kontraktu na budowę czterech krążowników typu „Zhiyuan”. Polecenie to spowodowało niezadowolenie chińskiego ambasadora w W. Brytanii, markiza Zeng Jize, który pamiętał nie tylko o mankamentach konstrukcji okrętu, jakie ujawniły się w toku eksploatacji, ale także o tym, że zamawiającego jednostkę w Niemczech ambasadora Li Fengbao oskarżono o łapówkarstwo i pozbawiono stanowiska. Ambasador Zeng nie miał zamiaru powtórzyć jego kariery. W związku z tym postanowił samodzielnie rozpatrzyć projekt jednostek, które zamierzano budować w stoczni brytyjskiej.

W rezultacie oba krążowniki pancernopokładowe postanowiono zbudować wg projektu znanego angielskiego konstruktora, Sir Williama White’a. Kontrakt z firmą Armstrong podpisano w październiku 1885. Jego koszt wyniósł 1 697,453 ju-

1. Zarazem dowódca armii Xian i Floty Południowej (*Nanyang*). Rezydował w Kantonie.

2. Zarazem dowódca armii Huai i Floty Północnej (*Beiyang*). Rezydował w Pekinie lub Tiencinie.

Nazwa	Nr budowy	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Zhiyuan</i>	493	20.10.1885	29.9.1886	23.7.1887
<i>Jingyuan</i>	494	29.10.1885	14.12.1886	9.7.1887

anów (285 tys. £). W końcu tego miesiąca na stoczni w Elswick przystąpiono do budowy obu okrętów, które otrzymały numery stoczniowe 493 i 494, oraz nazwy *Zhiyuan* (致远) i *Jingyuan* (靖远)³.

Projekt White’a pozwolił na uniknięcie błędów, jakie powstały przy budowie *Jiyuan*. W tym czasie w Niemczech zamówiono krążowniki pancerne *Jingyuan* (經遠)⁴ i *Laiyuan*. Kalkulacje Li Hongzhang opierały się na tym, że zamówienie krążowników w Wielkiej Brytanii i Niemczech pozwoli na porównanie parametrów jednostek zbudowanych w różnych krajach i wyeliminowanie ich niedostatków, tak by w końcu ostateczny projekt łączył w sobie ich zalety. Brytyjscy konstruktorzy uważali, że w przypadku trafienia pocisku dużego kalibru w zamkniętą wieżę artyleryjską nie da się uniknąć dużych strat wśród obsługi w zabitych i rannych, spowodowanych licznymi rykoszetami, w związku z czym wszystkie wieże artyleryjskie na chińskich krążownikach były otwarte od tyłu.

Opis konstrukcji

Kadłub

Zhiyuan i *Jingyuan* były typowymi krążownikami typu „Elswick” z II połowy lat 80., które zastąpiły archaiczne ozaglowane korwety i klipry. Stalowy kadłub o niewielkim wznosie budowano zgodnie z obowiązującym w tym czasie schematem z pokładówką i rufówką, połączonymi wysokim nadburciem, co powodowało, że wizualnie okręty wyglądały na praktycznie gładkopokładowe. Wysokość kadłuba od stępki do górnego pokładu w środkowej części kadłuba wynosiła 21 stóp (6,4 m). Krążow-

niki posiadały dwa ciągle pokłady – górny (baterijny) i dolny (pancerny). W rejonie przedziałów kotłowni i maszynowni, a także na dziobie i rufie, choć nie na całej długości, okręty posiadały podwójne dno. Kadłub podzielony był na przedziały 11 grodziami wodoszczelnymi. Poniżej linii wodnej znajdowało się łącznie 60-70 wodoszczelnych pomieszczeń. Przy wyporności normalnej górny pokład w rejonie śródokręcia znajdował 6 stóp (1,8 m) powyżej poziomu wody. Dziobnica miała kształt taranu i wzmocnioną konstrukcję w części podwodnej.

Maksymalna długość okrętów wynosiła 81,38 m (między pionami – 76,2 m), szerokość 11,58 m, zanurzenie na dziobie – 4,27 m, a na rufie – 4,88 m. Zgodnie z projektem wyporność sięgała – 2310 t.

Krążowniki posiadały dwa lekkie maszyny z marsami bojowymi. Na nich znajdowały najbardziej widoczne detale, pozwalające na rozróżnienie „bliźniaczych” okrętów, na *Zhiyuan* gable obu masztów były zamocowane bezpośrednio poniżej bojowych marsów, a na *Jingyuan* znacznie niżej.

Główne mechanizmy krążowników, komory amunicyjne, urządzenia i przewody sterownicze znajdowały się pod osłoną skorupowego pokładu pancernego, którego poziome płaszczyzny i skosy wykonane były ze stali pancerniej typu „compound”. Przy normalnym obciążeniu poziome części pokładu pancernego znajdowały się w odległości 1 stopy (0,3 m) powyżej konstrukcyjnej linii wodnej i miały grubość 2” (51 mm). Skosy pancerne miały grubość 4” (102 mm) i opadały na 18” (0,45 m) poniżej konstrukcyjnej linii wodnej. Otwo-

ry w pokładzie pancernym były osłaniane przez stalowe płyty zamocowane pod kątem umożliwiającym ochronę przed pociskami i odłamkami. Uzupełniającą ochronę stanowiły zasobnie węglowe, rozmieszczone wzdłuż burt poniżej i powyżej linii wodnej i podzielone na mnóstwo małych przedziałów.

Siłownia

Krążowniki wyposażono w dwie poziome maszyny parowe, potrójnego rozprężania wykonanymi przez firmę Hawthorn Leslie. Maszyny znajdowały się w izolowanych przedziałach, rozdzielonych poprzeczną grodzia wodoszczelną. Dziobowa maszyna poruszała prawy wał napędowy, a rufowa odpowiednio – lewy. Projektowana moc maszyn wynosiła 3500 KM przy ciągu naturalnym oraz 5500 KM przy ciągu wymuszonym (sztucznym). Projektowana prędkość wynosiła 18 węzłów i była możliwa do osiągnięcia wyłącznie przy sztucznym ciągu.

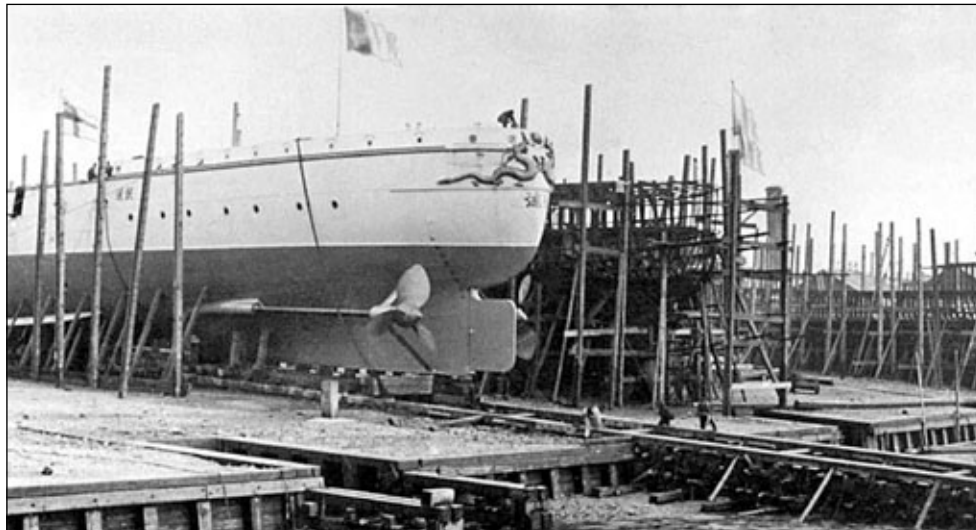
Parę wytwarzały cztery cylindryczne kotły tak zwanego typu „Admiralicy”, przewody parowe zaprojektowano w taki sposób, że para z dowolnego kotła mogła być podana do dowolnej maszyny lub jednocześnie do obu. Przełączenie zaworów możliwe było w ruchu, bez konieczności zatrzymywania maszyn. Normalny zapas węgla wynosił 200 t, a pełny – 516 t. Ten ostatni zapewniał zasięg 6000 Mm przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów.

W trakcie czterech prób, przeprowadzonych na mili pomiarowej u ujścia rzeki Tyne, jednostki z pełnymi zapasami, zamontowanym uzbrojeniem i chińską za-

łogą przy średniej wyporności 2302 t osiągnęły średnią prędkość 15,25 węzła przy ciągu naturalnym (moc siłowni 3723 KM) oraz 18,536 węzła przy ciągu sztucznym (moc siłowni 6892 KM). Jednak amerykański badacz John Rawlison twierdzi, że rzeczywista prędkość krążownika *Zhiyuan* w czasie służby nie przekraczała 15 węzłów⁵.

Zhiyuan na pochylni na krótko przed wodowaniem.

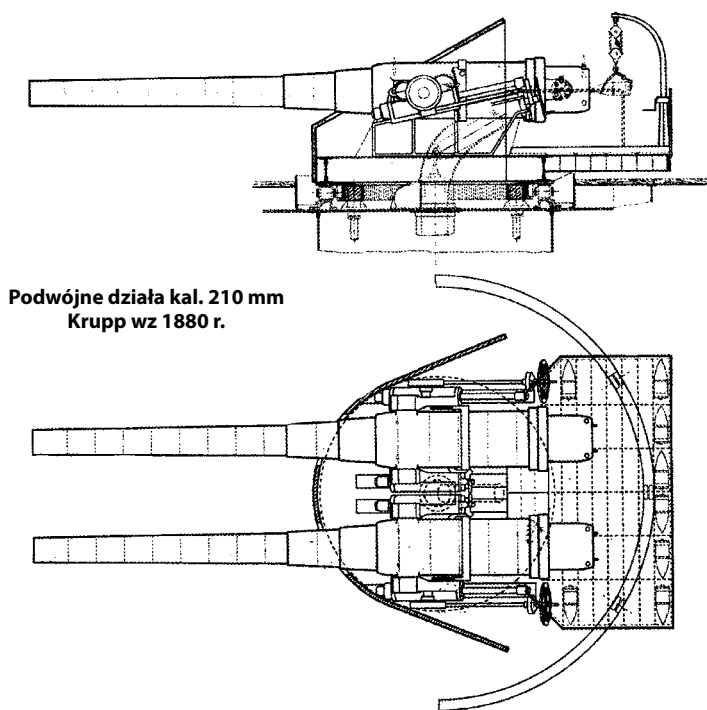
Fot. via P. Brook



3. Nazwy oznaczały, odpowiednio „delikatną dal” i „spokojną dal” (OM).

4. Dla rozróżnienia, tutaj podawany jako *Jingyuan* II (OM).

5. J. Rawlison. *China's struggle for naval development 1839-1895*, 1967.



Rys. Fan Liu Siuanche

Uzbrojenie

Krążowniki Floty Północnej, zakupione w W. Brytanii i Niemczech, wyróżniały się różnorodnością (wręcz pstrokaczną) uzbrojenia artyleryjskiego, charakterystycznego dla chińskiej floty od lat 60. Wpływało to fatalnie na gotowość bojową floty i wyposażenie okrętów w zapasy amunicji odpowiednich systemów. *Zhiyuan* i *Jingyuan* nie były wyjątkiem, w skład ich uzbrojenia wchodziły działa kal. 210 mm Krupp, działa kal. 152 mm Armstrong, szybkostrzelne działa trzech kalibrów (57, 47 i 37 mm) Hotchkiss oraz 10-lufowe kartacznice Gatling.

Główny kaliber obejmował trzy działa kal. 210 mm⁶, odtłocowe systemu Krupp wz. 1880, każde o wadze 13 ton⁷. We *Florence* Północnej w takie same działa uzbrojone były krążowniki pancerne *Jingyuan* (II) i *Laiyuan* oraz *Jiyuan*. Działa były zaprojektowane do strzelania prochem dymnym, a wyprodukowane w niemieckich zakładach Kruppa.

Działa montowano na łożach systemu Vavasseur produkowanych przez firmę Armstrong. Ich rozmieszczenie na krążownikach typu „Zhiyuan” było dość oryginalne. Dwa działa umieszczono na podwójnym łożu na platformie obrotowej na pokładzie dziobówki. Platforma posiadała hydrauliczne naprowadzanie w płaszczyźnie poziomej, zaś naprowadzanie ręczne w charakterze awaryjnego. Naprowadzanie w płaszczyźnie pionowej była możliwa odrębnie dla każdego działa. Pociski były

dostarczane przez hydrauliczny podajnik znajdujący się między lufami i wkładane do koryt znajdujących się poniżej platformy obsługi, skąd za pomocą dźwigów były podnoszone do zamków. Podobna konstrukcja dział była unikalna i nigdzie więcej nie zastosowana. Rufowe jednodziałowe stanowisko było również wyposażone w hydrauliczny podnośnik, jednak jego naprowadzanie możliwe było jedynie ręcznie. Działa zapewniały praktyczną szybkostrzelność 1 strzał na 2,5 minuty. Zapas amunicji wynosił po 50 pocisków na każdą lufę (15 żeliwnych i 5 stalowych burzących, 5 pocisków odłamkowych oraz 25 pocisków z litego metalu).

W środkowej części kadłuba, na sponsonach burtowych górnego pokładu, zamontowano dwa działa 6-calowe⁸ o długości lufy 35 kalibrów, odtłocowe systemu Armstrong. Krążowniki *Zhiyuan* i *Jingyuan* były jedynymi okrętami Floty Północnej wyposażonymi w ten model dział. Wszystkie działa kal. 210 i 152 mm posiadały osłonę przeciw odłamkom i pociskom małego kalibru w formie otwartych od tyłu pancernych tarcz o grubości 2 cali (51 mm).

W skład szybkostrzelnej artylerii wchodziły działa Hotchkiss trzech różnych kalibrów, wyprodukowane we Francji. Dział tego systemu były bardzo popularne na całym świecie i znajdowały się praktycznie na wszystkich jednostkach Floty Północnej. Na krążownikach typu „Zhiyuan” były rozmieszczone w następujący sposób. Wszystkie osiem dział kal. 57 mm (6-fun-

towych) znajdowało się na górnym pokładzie: cztery w środkowej części okrętu, przed i za działami kal. 152 mm, a pozostałe cztery parami pod pokładem dziobówki i rufówki. Dzięki temu mogły prowadzić ogień jedynie przez ambrazury. Para dział kal. 47 mm (3-funtowych) znajdowała się na górnym pokładzie w rejonie grot masztu na lewej i prawej burcie. Z sześciu dział kal. 37 mm (1-funtowych) dwa znajdowały się na marsi bojowym fok masztu, a pozostałe na uskokach dziobówki i rufówki.

Na marsi bojowym grot masztu oraz bezpośrednio przy dziobnicy i stwie rufowej stały cztery kartacznice 10-lufowe Gatlinga⁹. Owa broń została opracowana w 1862 przez amerykańskiego konstruktora Richarda J. Gatlinga (1819-1903). Składała się ona z bloku 10 luf karabinowych kalibru 11,43 mm, obracanych za pomocą korbki wokół poziomej osi, dzięki czemu dysponowała dużą siłą ognia na bliskich dystansach. Od 1881 roku kartacznice były produkowane w Chinach, w nankińskim arsenał Jinling, później do produkcji przystąpiły również i inne chińskie arsenały.

Uzbrojenie uzupełniały cztery nawodne wyrzutnie torpedowe kal. 350 mm (14-calowe)¹⁰. Dwie wyrzutnie były stacjonarne zamocowane w stwach dziobowej i rufowej, dwie pozostałe znajdowały się lewej i prawej burcie na dolnym pokładzie w rejonie stanowiska dowodzenia na zwrotnych podstawach.

W stanowisku dowodzenia, nakrytym 3-calowym (76 mm) pancernem było zamontowane prymitywne urządzenie kierowania ogniem, które pozwalało dowódcy okrętu centralizować ogień wszystkich dział bądź kierować pojedynczymi działami. Nie są niestety znane żadne szczegóły dotyczące tego urządzenia. Obok stanowisko dowodzenia znajdował się posterunek sygnalistów, przykryty stalowymi płytami. Na dachu mostka zamontowano dwa reflektory elektryczne, jak podawano w ów-

6. Rzeczywisty kaliber dział 21-centymetrowych wynosił 209,3 mm

7. Stalowa lufa wzmocniona specjalnymi pierścieniami miała długość 35 kalibrów (łącznie 7330 mm, w tym przewodu lufy 6720 mm), ładowanie rozdzielne. Waga pocisku 140,3 kg, ładunku miotającego – 45 kg, prędkość początkowa 550 m/s, maksymalna donośność – 8300 m.

8. Podstawowe parametry dział: kaliber – 152 mm, waga – 4065 kg, długość lufy – 4800 mm, waga pocisku – 36,3 kg, waga ładunku miotającego – 18,2 kg, prędkość początkowa – 598 m/s, maksymalna donośność – 6500 m. sektory ostrzału każdego z dział wynosiły po około 180° na burtę.

9. Zgodnie z niektórymi dokumentami było 6 kartaczownic – kolejna para znajdowała się obok komina. Nie można przy tym wykluczyć, że zostały one przeniesione w trakcie służby okrętów, bowiem na niektórych zdjęciach brak ich przy dziobnicy i stwie rufowej.

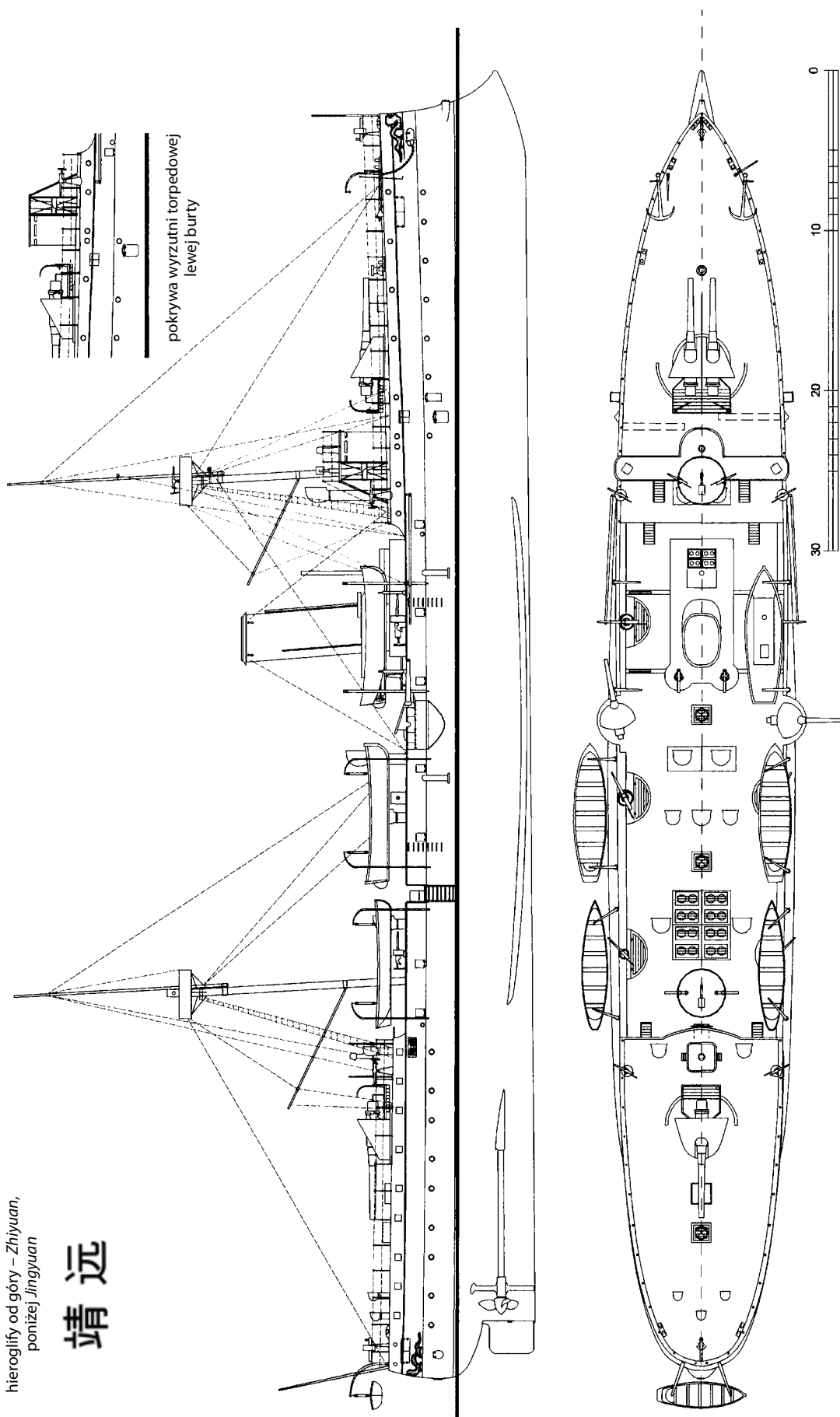
10. Szereg źródeł podaje, że wyrzutnie torpedowe miały kaliber 15-, lub nawet 18-calowy (381 lub 457 mm), co jest jednak mało prawdopodobne.

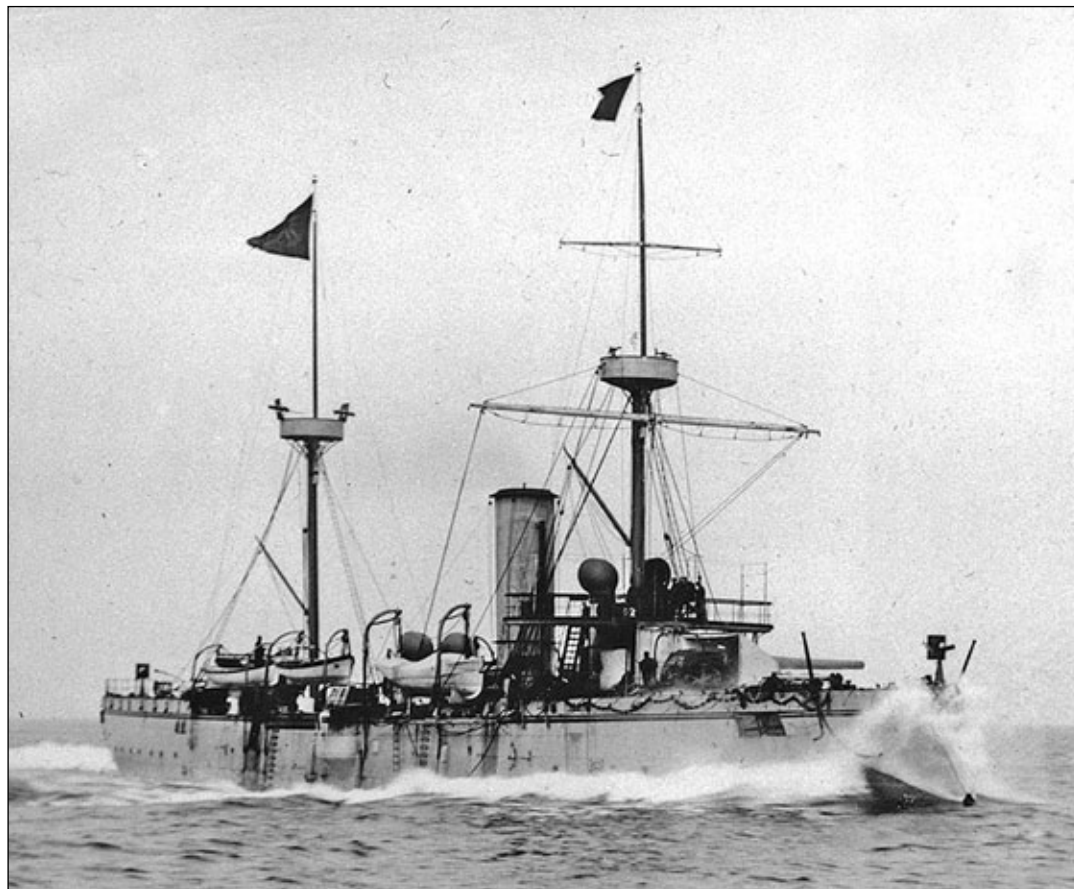
Rzuty krążownika Zhiyuan

致远

hieroglify od góry – Zhiyuan,
poniżej Jingyuan

靖远





Zhiyuan w trakcie prób w ruchu na Tyne.

Fot. zbiory Siergiej Patianin

czesnych publikacjach „każdy o mocy 25 tys. świec”.

Załoga

Zgodnie z *Ustawą o Flocie Północnej* każdy okręt stanowił oddzielny pododdział (*ying*). Krążownikom typu „Zhiyuan” przysługiwał dowódca w stopniu *fujian*¹¹. Załoga krążowników liczyła według różnych danych od 204 do 260 ludzi – np. w czasie bitwy pod Jalu na „Zhiyuan” znajdowało się 253 ludzi.

Malowanie

W czasie pobytu w Wielkiej Brytanii oba krążowniki posiadały nie często w owych czasach spotykane jednolite szare malowanie burt i nadbudówek. Po przybyciu do Chin jednostki przemalowano zgodnie z najbardziej wówczas popularnym tzw. „wiktoriańskim” schematem. Burty okrętów do górnej krawędzi nadburcia były czarne, a powyżej – białe. Na biało malowano także stanowisko dowodzenia, tarcze dział, szalupy wraz z żurawikami, osłonę przedziału kotłowni,

luki oświetleniowe oraz nadburcie od strony wewnętrznej. Komin, wentylatory, maszty i drzewce były żółte. Na górnej krawędzi komina znajdował się czarny pas. Część podwodna kadłuba – czarna, linia wodna – biała. Pokład przez cały okres służby nie był malowany i pozostawał w naturalnym kolorze drewna.

Zgodnie z wywiadem udzielonym magazynowi „Century” przez McGiffina¹², przed bitwą pod Jalu wszystkie chińskie okręty były pomalowane na „trudno widoczny szary” kolor.

Ocena projektu

Jak większość krążowników rodzi-

ny „Elswick” Zhiyuan i Jingyuan okazały się przeładowane ciężkim uzbrojeniem. Oddział wywiadowczy brytyjskiej Admiralicji w swojej ocenie zwracał uwagę na donosność dział, ale jednocześnie podkreślał, że ciężkie działa były słabo chronione, co więcej dziobowa para uzbrojenia stanowiła doskonały cel.

Przewidywano, że przy sztormowej pogodzie i wysokiej prędkości dziobowe działa trudno będzie używać z powodu ciągłego zalewania pokładu dziobówki i bryzgów fontann wody wywoływanych przez dziobową wyrzutnię torpedową. Wyrażano także obawy, że okręt będzie brał wodę nisko usytuowanymi sponsonami dział kal. 6”. McGiffin nazywał jednak Zhiyuan „wspañiałym krążownikiem typu Elswick”.

Kończąc opis techniczny, warto zauważyć, że przed rozpoczęciem wojny japońsko-chińskiej lat 1894-1895, Zhiyuan i Jingyuan były najlepszymi krążownikami chińskiej marynarki wojennej, i były jedynymi chińskimi okrętami, które mogły podjąć operacje krążownicze w pełnym wymiarze.

11. Odpowiednik kontradmirała we flotach europejskich.

12. Filo Norton McGiffin (1860-1897) amerykański doradca we Flocie Peiyang (1885-1895), uczestnik bitwy pod Jalu.

Charakterystyka taktyczno-techniczna	
Wyporność	2310 t
Wymiary	długość między pionami 78,2 m; maksymalna 81,38 m, szerokość maksymalna 11,58 m
zanurzenie dziób/rufa	4,27 / 4,88 m
Siłownia	dwie poziome maszyny parowe potrójnego rozprężania Hawthorn Leslie, cztery kotły parowe
Moc siłowni	5500 KM
Prędkość	18 węzłów
Zapas węgla	normalny 200 t, pełny 516 t
Zasięg	6000 Mm przy prędkości 10 w.
Opancerzenie	pokład i tarcze dział 51 mm (skosy 102 mm), stanowisko dowodzenia 76 mm
Uzbrojenie	trzy działa 210 mm L/35, dwa 152 mm L/35, osiem 57 mm, dwa 47 mm, sześć 37 mm, cztery mitraliezy 10-11 mm, trzy wyrzutnie torpedowe kal. 350 mm
Załoga	260 ludzi

Obsady oficierskie pancerników podczas wojny japońsko-chińskiej

	<i>Zhiyuan</i>	<i>Jingyuan</i>
dowódca	Deng Shichang	Ye Zugui
I zastępca dowódcy	Chen Jinkui	Liu Guanxiong
II zastępca dowódcy	Zhou Zhanjie	Qi Fengyi
szef działu nawigacyjnego	Tan Yingjie, Zheng Lun	Zheng Zuyi
szef broni torpedowej i minowej	Xue Zhensheng, Huang Naimo, Yang Chenghai	Chen Chengjin
szef działu bojowego (starszy artylerzysta)	Fei Naimo	Hong Tongshu
instruktor artyleryjski	Shen Weiyung	Tang Wenjing*
starszy inżynier okrętowy	Liu Yinglin	Lin Dengliang
inżynier	Purvis (Anglik)	-
starszy mechanik	Zheng Wenheng, Ceng Hongji	Zhang Yuming, Ren Zhengshen

* Poległ podczas bitwy pod Jalu.

Przebieg służby

Służba we Flocie Północnej

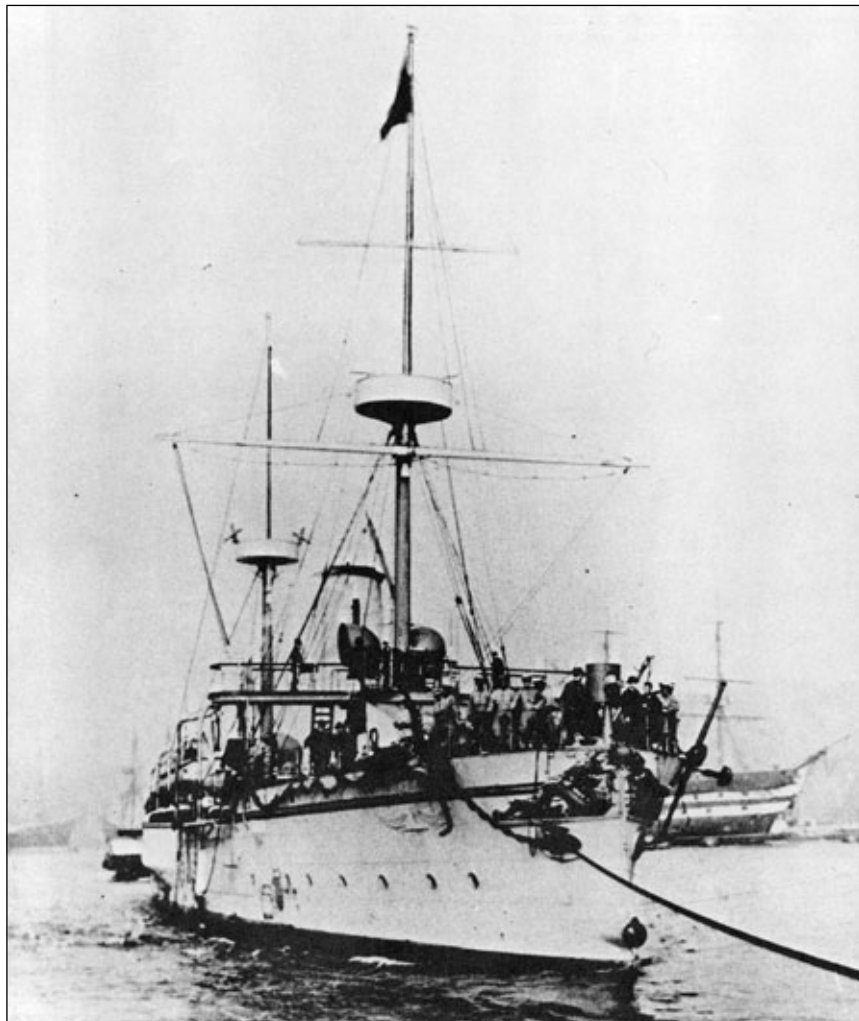
w latach 1888-1894

Zhiyuan został wodowany 29 września 1886. *Jingyuan* nad którym pracę rozpoczęto kilka dni później, spłynął z pochyląni 14 grudnia tego samego roku. Prace na

obu jednostkach zakończono w lipcu 1887, a 2 sierpnia krążowniki zostały obsadzone chińskimi załogami. W dniu 12 września 1887 w składzie zespołu pod dowództwem komodora Williama Langa, wraz z torpedowcem *Zuoyi*, oraz zbudowanymi w Niemczech krążownikami pancernymi *Jingyuan*

Krążownik *Zhiyuan* na krótko przed wyjściem z Anglii. Na drugim planie stary żaglowy okręt linowy, wykorzystywany w charakterze jednostki szkolnej.

Fot. zbiory K. Jegorow



(II) i *Laiyuan*, opuścili brzegi mglistego Albionu i w listopadzie osiągnęły Dagū.

Para *Zhiyuan* i *Jingyuan* stanowiła najszybsze krążowniki Floty Północnej. Weszły one w skład jednego zespołu z krążownikami *Jingyuan* (II), *Laiyuan* i *Jiyuan*, którym dowodził *fujian* Deng Shichang, będący równocześnie dowódcą *Zhiyuan*. Przy tym *Zhiyuan*, *Jingyuan* i pancerny *Jingyuan* (II) stanowiły Eskadrę Środkową floty. *Laiyuan* wchodził w skład Eskadry Lewego Skrzydła, a *Jiyuan* – Eskadry Prawego Skrzydła.

W roku 1888 *Zhiyuan* wraz z bliźniaczem *Jingyuan* został skierowany na Tajwan dla wsparcia wojsk lądowych, przeprowadzających ekspedycję karną przeciwko zbuntowanym miejscowym plemionom. W trakcie tej operacji obsługi dział krążownika nabrała pewnej praktyki w ostrzeliwaniu celów naziemnych, równając z ziemią kilka wsi buntowników. Za sukcesy w wykonaniu zadania Deng Shichang został wyróżniony *hualing*¹³, a sam został *zongbing*¹⁴ Eskadry Środkowej.

Coroczne rejsy na południe oraz ciągłe patrolowanie zatoki Weihaiwei spowodowały, że załoga krążownika stała się jedną z najbardziej doświadczonych załóg Floty Północnej, a Deng, uczestniczący w operacjach na Tajwanie w 1874 i 1888, walce z piratami i przemytnikami, panoszącymi się na przybrzeżnych wodach Chin, uważany był za jednego z najbardziej utalentowanych dowódców floty. Przebywając dwukrotnie w Anglii (w latach 1880-1881 i 1886-1887) w celu odbioru i przeprowadzenia nowych okrętów, wyniósł z tych zagranicznych delegacji spore doświadczenie, z którego korzystał szkoląc swoich marynarzy.

W roku 1891 *Zhiyuan* pod dowództwem Denga został odkomenderowany do Hongkongu, w charakterze honorowej eskorty przy spotkaniu z rosyjskim następcą tronu włk. ks. Mikołajem (przyszłym carem Mikołajem II), a następnie wraz z *Jingyuan* złożył wizytę w Japonii. Po powrocie do Chin *Zhiyuan* wziął udział w pierwszej cesarskiej paradzie morskiej, zaś *Jingyuan* ruszył do Szanghaju, gdzie uczestniczył w karnej ekspedycji wojsk chińskich przeciwko powstaniu tajpingów.

Wiosną 1894 Li Hongzhang przeprowadził drugi przegląd floty i paradę, które zakończyły się 25 maja. W czasie inspekcji krążownik zaprezentował się z najlepszej strony. Jednak przed samą wojną Japonią doszło do bardzo nieprzyjemnego zdarze-

13. Tradycyjna nagroda w cesarstwie Qing, w postaci nefrytowego pierścienia.

14. Odpowiednik rangi wiceadmirała we flotach europejskich.

nia, które rzuciło cień na nieskazitelną reputację Deng Shichanga. Otóż 16 lipca na pokład *Zhiyuan* dostał się japoński szpieg Munekata Kojiro, który nierozpoznany przemieścił się z Yantai (Chefoo) do Szanghaju. W rezultacie tej operacji Japończycy otrzymali bezpośrednio przed rozpoczęciem działań wojennych cenne świadectwo o stanie chińskiej floty.

Krążowniki w wojnie japońsko-chińskiej lat 1894-1895

Kłeska chińskiego zespołu w składzie: krążownik pancernopokładowy *Zhiyuan*, krążownik torpedowy *Guangyi* oraz kanonierka *Caojiang* w pobliżu koreańskiej wyspy P'ungdo w dniu 25 lipca 1894 roku, która faktycznie rozpoczęła wojnę japońsko-chińską, wywołała duży odzew w chińskim społeczeństwie. Deng Shichang czuł się urażony działaniami swego podkomendnego Fang Boqiana, który uciekł przed Japończykami nie uprzedzając *Guangyi* i *Caojiang* o niebezpieczeństwie. Deng rwał się do boju by zmyć hańbę porażki, jednak dowódca floty adm. Ding Ruchang (1836-1895) mając ręce związane rozkazem *Zongli Yamen*¹⁵, nie pozwolił mu na wyjście w morze z zespołem krążowników dla przechwycenia japońskich transportowców z wojskami, zmierzających do Korei. Ta bezsensowna w warunkach rozpoczynającej się wojny decyzja politycznego kierownictwa państwa nie pozwoliła na wykorzystanie potencjału oddziału krążowników Floty Północnej, i ostatecznym rachunku doprowadziła do utraty inicjatywy strategicznej chińskiego dowództwa.

Swój chrzest bojowy siły główne Floty Północnej przeszły dopiero półtora miesiąca po oficjalnym wypowiedzeniu wojny. 17 września 1894 roku przeciwnicy starli się w krwawej bitwie pod Jalu. W bitwie tej wziął udział cały zespół krążowników Deng Shichanga.

„Zhiyuan”

Krążownik *Zhiyuan* został rozmieszczony przez Ding Ruchanga na lewym skrzydle, wraz z flagowym pancernikiem *Dingyuan*, oraz krążownikami *Jiyuan* i *Guangjia*. W trakcie bitwy Deng Shichang zrobił wszystko, co osobiście zależało od niego, dla zwycięstwa chińskiej floty. Chiński historyk Zhao Erxiong tak opisał jego śmierć: „Niewielkie japońskie okręty poruszały się szybko i umiejętnie manewrując nakryły nas deszczem pocisków. «Dingyuan» wstrząsały pociski, które zerwały banderę. Deng Shichang zauważył, że zerwana została admirałska bandera i postanowił, że wstrząśnie duchem marynarzy. Podniósł wówczas admirałską banderę na «Zhiyuan»¹⁶. Starcie trwało



Deng Shichang (鄧世昌) urodził się w 1849 roku w prowincji Guangdong. W roku 1867 wstąpił do szkoły marynarki wojennej w Mawei (koło Fuzhou), którą ukończył w 1874. Po ukończeniu szkoły objął dowództwo wojaskowego transportowca *Haidong*. W tym samym roku ochraniał Peskadory i port Jilong (Keelung) na Tajwanie. Za realizację tych zadań otrzymał dowództwo kanonierki *Zhenwei*. Wyróżniające się zwalczanie piratów spowodowało, że został przydzielony do sił prowincji stołecznej Zhili, jądra przyszłej Floty Północnej.

Po otrzymaniu dowództwa kanonierki *Zhennan* w roku 1880, w trakcie patrolowania zatoki Weihaiwei, wszedł na mieliznę w pobliżu wyspy Daludao. Okręt szybko ściągnięto z mielizny, a Deng został ukarany i zdegradowany. Pozostał jednak na stanowisku.

W roku 1881 został skierowany do Anglii dla odbioru krążowników *Zhaoyong* i *Yangwei*. Przy okazji odbył staż w *Royal Navy*. W 1882 uczestniczył w stłumieniu buntu w Korei, za co otrzymał tytuł *Boyun-batur*, oraz dowództwo nad krążownikiem *Yangwei*, patrolującym Morze Żółte między Koreą a Tiencinem. Od roku 1887 dowodził oddziałem krążowników Floty Północnej, będąc równocześnie dowódcą krążownika *Zhiyuan*.

Po wybuchu wojny japońsko-chińskiej Deng rwał się do boju by zetrzeć hańbę porażki pod P'ungdo, jednak adm. Ding Ruchang, związany poleceniem *Zongli Yamen*, nie zezwolił mu na wyjście z zespołem krążowników dla przechwycenia japońskich transportowców. Odważnie działał w bitwie pod Jalu, podejmując próbę staranowania *Yoshino*. W bitwie poległ.

Śmierć Denga poważnie osłabiła duch bojowy Floty Północnej – jego energia, stały optymizm i dążenie do zwycięstwa spajało eskadrę, mimo różnic między marynarzami z różnych prowincji.

Pośmiertnie otrzymał tytuł *Zhuangze*^{*}. W roku 1895 w miejscu narodzin Denga wzniesiono świątynię na jego cześć. Imię Denga stało się symbolem bohaterstwa chińskich marynarzy. Pamięć o Dengu zachowano w Chinach także dzisiaj. W roku 1962 powstał film fabularny poświęcony wojnie japońsko-chińskiej, w której przypomniano jego rolę. W 1986 roku w Weihaiwei odsłonięto pomnik Denga. Na wyspie Daludao, na trawersie której na mieliznę weszła kanonierka *Zhennan* poświęcono mu obelisk. W roku 1994 pamiątkową świątynię odrestaurowano, a od 1999 w jej wnętrzu funkcjonuje muzeum. W 1996 do służby w MW ChRL wszedł szkolny śmigłowcowiec nazwany na jego cześć (*Shichang*)^{**} a od 2002 w rodzinnej miejscowości działa szkoła jego imienia.

* „Silny i czystej krwi” – tradycyjny w formie, choć unikalny pośmiertny tytuł nadawany wybitnym dowódcą i działaczom państwowym.

** Zbudowany w szanghajskej stoczni Qiuxin (zwdowany w kwietniu 1996, wszedł do służby 27 stycznia 1997). Projekt prawdopodobnie inspirowany brytyjskim HMS *Argus*. Dane taktyczno-techniczne: wyporność 10 000 t; wymiary 120x18x7 m; prędkość maks. 17,5 w; zasięg 8000 Mm; załoga 170 ludzi (plus 200 kadetów); dwa śmigłowce Harbin Z-9A (licencyjna wersja Eurocopter „Dauphin”). Przyporządkowany do Floty Południowej, numer burtowy 82 (OM).

już jakiś czas, gdy «Dingyuan» zatopił [japoński krążownik pomocniczy] «Saikyō Maru»¹⁷, a u nas zapalił się [krążownik] «Chaoyung». Deng Shichang z wściekłością podjął starcie z «Yoshino» i «Naniwa», bowiem ten pierwszy stanowił centrum nieprzyjacielskiej eskadry. Starcie było w pełni, jednak na «Zhiyuan» kończyła się już amunicja. Deng Shichang gotów był walczyć z wrogiem do końca. Oficerowie i marynarze zrozumieli, że przegrywamy, a sztyk został naruszony, wówczas Deng Shichang krzyknął: «Dziś nie pozostaje nam już nic jak tylko umierać! Przysłużymy się ojczyźnie!». Zachęceni słowami dowódcy wszyscy uspokoili się. Deng Shichang dał «całą naprzód» i chciał staranować «Yoshino», tak zginął wraz z nim, lecz pocisk artyleryjski tra-

fił w wyrzutnię torpedową «Zhiyuan»¹⁸. Kadłub krążownika przełamał się i okręt zatonął. Deng Shichang znalazł się w kole ratunkowym. Admirał Ding Ruchang i inni dowódcy, widząc zaistniałą sytuację, rozkazali pośpieszyć na ratunek. Deng Shichang nie miał jednak już więcej sił, uwolnił ramię z koła ra-

15. Kolektywnie kierowane ministerstwo spraw zagranicznych (OM).

16. Uczynił to pod koniec starcia dowódca bliźniaczego *Jingyuan*, Ye Zugui.

17. Wspominał o tym wówczas brytyjski „Army and Navy Gazette”, lecz nie w tak kategorycznym tonie. Japońskie źródła nie potwierdzają utraty jednostki. Co więcej, informując o licznych trafieniach *Saikyō Maru*, Japończycy nie podają nawet liczby rannych i zabitych członków załogi.

18. Obecnie ta wersja zatonięcia okrętu zyskała potwierdzenie

Załoga brytyjskiej kanonierki *Alacrity* ogląda zatopiony *Zhiyuan*.

Ryc. zbiory Jan Piwowski

tunkowego i utonął. Jego zastępca, fuyuji Chen Jinkui także zginął. Nie ocalał nikt z liczącej 250 ludzi załogi.

W rzeczywistości jednak chińskie okręty podjęły z wody 7 członków załogi. Śmierć Deng Shichanga uratowani i ratujący przedstawiają w różny sposób – zgodnie z jedną wersją, dowódca odmówił opuszczenia mostka jednostki i pozostał na nim do samego końca, głaszcząc ulubionego psa. Według innej, zdołano podjąć Deng Shichanga z wody, jednak ten nie mogąc przeżyć utraty swojego okrętu, wyskoczył z szalupy do wody, a pies podążył za nim. W zasadzie obie wersje sobie nie zaprzeczają, po prostu naoczni świadkowie mogli widzieć Denga w różnych fazach bitwy.

Krążownik *Zhiyuan* zatonął na trasie portu Donggang w prowincji Lia-

oning, około 9 mil na południowy-zachód od półwyspu Daludao. Przez długi czas nad miejscem zatonięcia okrętu sterczały jego maszty, a miejscowi rybacy handlowali przedmiotami zdjętymi z okrętu. W czasie II Wojny Światowej Japończycy próbowali podjąć prace związane z podniesieniem wraku, jednak nie potrafili precyzyjnie określić miejsca w którym się znajdował, podejmując prace na wschód i zachód od miejsca zatonięcia krążownika. W chwili obecnej w ChRL opracowywany jest plan podniesienia *Zhiyuan*.

„Jingyuan”

Po wejściu w skład Floty Północnej dowództwo krążownika *Jingyuan* objął Ye Zugui. Był on, podobnie jak Deng

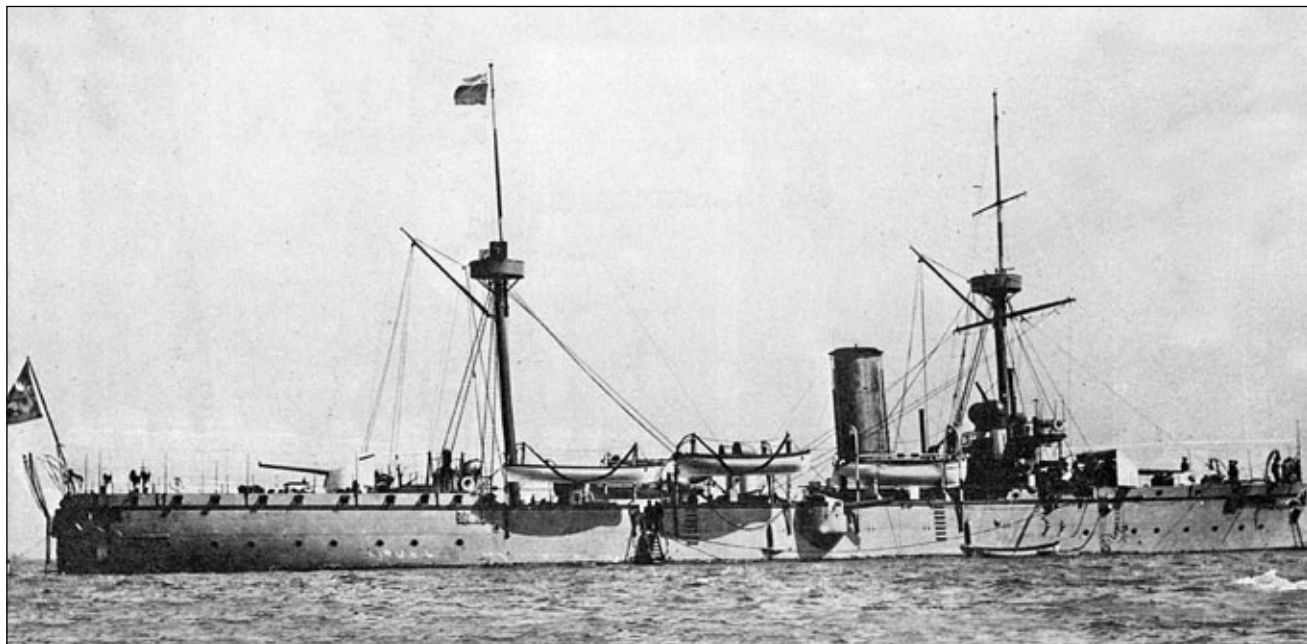
Shichang, absolwentem szkoły marynarki wojennej w Fuchou, a trzy lata spędził na stażu w Greenwich, gdzie odbywał praktykę na tym samym okręcie, co brytyjski następca tronu. Uczestniczył również w odbiorze krążowników w Anglii w roku 1887.

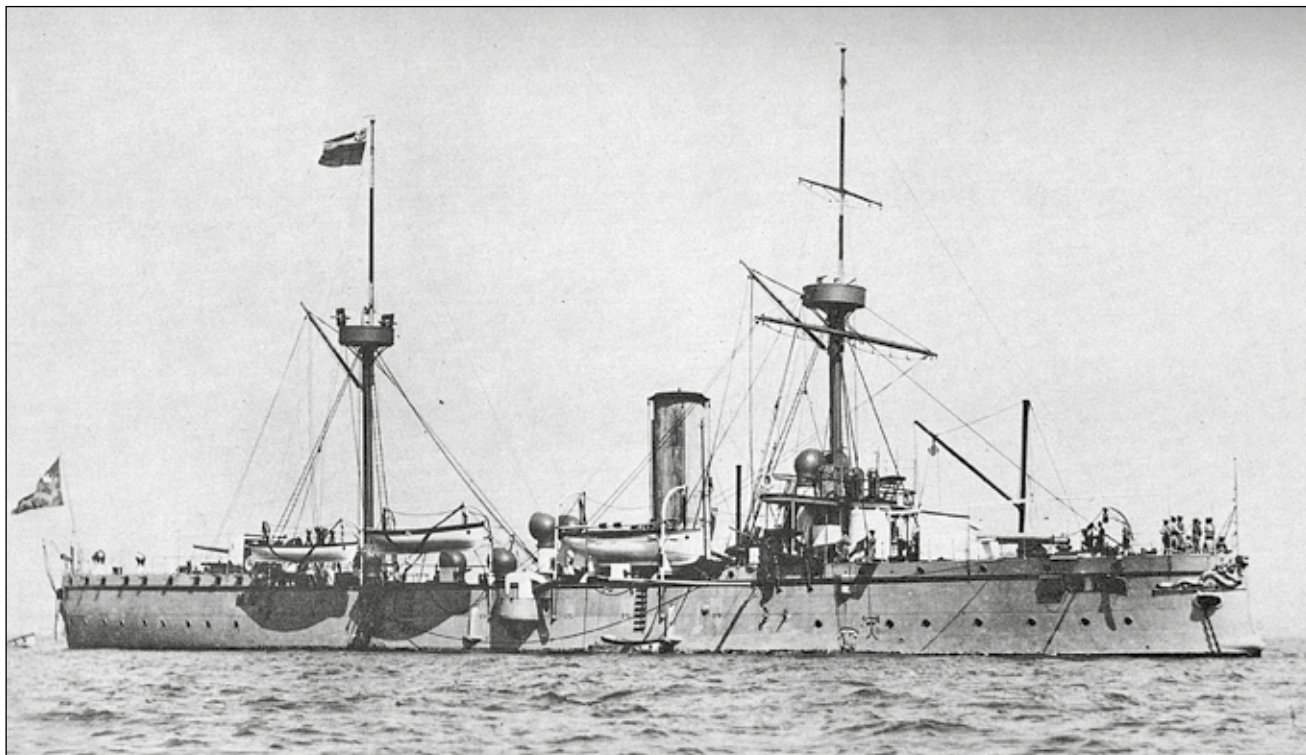
W czasie bitwy pod Jalu 17 września 1894 roku *Jingyuan* dzielnie walczył w Eskadrze Prawego Skrzydła. Do samego końca starcia wraz z pancernikiem *Dingyuan* i krążownikiem pancernym *Laiyuan* wytrzymywał nacisk Japończyków. Po godz. 15 *Jingyuan* został okrą-

żony przez cztery japońskie okręty „Lotnej Eskadry”, z *Yoshino* na czele i otrzymał ponad 10 trafień. W raporcie wskazano: „Pocisk trafił okręt w rejonie linii wodnej, powodując silny przeciek”. Nadal kierując walką, Ye Zugui zorganizował działania w celu utrzymania żywotności okrętu. Do godz. 17 udało się załatać przeciek. Następnie, zgodnie z propozycją swego zastępcy, Ye podniósł banderę dowodzącego flotą, zastępując tym samym *Dingyuan*, który stracił maszt i nie mógł kierować zespołem w roli flagowca. Pierwszy sygnał, jaki podniesiono, brzmiał „Zmierzajcie za mną”. Od tego momentu ponownie Flota Północna odzyskała kierownictwo. Dzień chylił się ku wieczorowi i eskadra japońska odeszła na zachód, obawiając się, że Chińczycy otrzymają wsparcie.

Jingyuan pod flagą d-cy oddziału krążowników Floty Peiyang u ujścia rzeki Solent (Anglia) 1887 r.

Fot. Marius Bar





Jingyuan pod flagą d-cy oddziału krążowników Floty Peiyang przed wyjściem z Anglii.

Fot. „Warship International”

W czasie bitwy pod Jalu *Jingyuan* został trafiony ponad 100 pociskami¹⁹, w wyniku czego zginęło dwóch, a rannych zostało dalszych 18 członków załogi. Wieczorem ocalałe chińskie okręty odeszły do Lüshun (Port Artur), gdzie przystąpiono do ich remontu. Do 18 października zakończono

główne prace naprawcze, i wówczas Flota Północna przeszła do Weihaiwei.

Jednak adm. Ding Ruchang nie wyprowadził więcej swych okrętów na otwarte morze. Osłabiona stratami w bitwie pod Jalu oraz awarią pancernika *Zhenyuan* w dniu 14 listopada 1894 roku, Flota Pół-

nocna pozostawała na wewnętrznej redzie Weihaiwei, pod ochroną baterii nadbrzeżnych Nanbang i Beibang, oraz fortów wyspy Liugongdao. Wraz ze wszystkimi okrętami pozostawał tam również krążownik *Jingyuan*.

W dniu 20 stycznia 1895 roku japońska 2. Armia desantowała się w zatoce Rongcheng i zajęła miasto. Następnie Japończycy natarli na Weihaiwei z różnych kierunków. 30 stycznia zaatakowali baterię Nanbang i „wzięli w kleszcze” okręty Floty Północnej, znajdujące się na wewnętrznej redzie. Pancerniki *Dingyuan* i *Zhenyuan* zostały od razu uszkodzone, ponosząc straty wśród załóg. Wówczas admirał Ding przeniósł banderę na *Jingyuan* i wraz z oddziałem czterech kanonierek (*Zhenan*, *Zhenbei*, *Zhenxi* i *Zhenbian*) wspierał forty Nanbang. Ye Zuguang organizował ostrzał artyleryjski nacierających wojsk japońskich. Jeden z pocisków zabił dowódcę japońskich wojsk lewego skrzydła, gen. Odera Yasuzumi, przebywającego w zdobytej baterii Modianling.

W nocy z 4 na 5 lutego cztery japońskie torpedowce wtargnęły na wewnętrz-



Ye Zuguang (叶祖珪) urodził się w 1852 roku w prowincji Fujian jako syn nauczyciela. W związku z finansowymi problemami rodziny zrezygnował z kariery urzędniczej. W roku 1867 wstąpił jako słuchacz pierwszego rocznika do szkoły marynarki wojennej w Mawei, którą ukończył w 1871 roku. Zimą 1876 został skierowany do W. Brytanii w składzie pierwszej grupy kursantów-stażystów. Wiosną 1877 przybył do Naval College w Greenwich. Przez trzy lata odbywał staż na pancernikach HMS *Black Prince* i *Invincible*. W brytyjskiej opinii został oceniony jako „pracowity, mądry [oficer], reaguje szybko, od-

był dobrą praktykę i może dowodzić okrętem”.

W sierpniu 1881 Ye został dowódcą kanonierki *Zhenbian*. W czasie wojny z Francją 1884-1885 ochraniał Weihaiwei i prowincję Zhili. W roku 1887 został ponownie skierowany do W. Brytanii, dla odbioru krążowników *Zhiyuan* i *Jingyuan*, za których przyrowadzenie do Dagu otrzymał tytuł *Dzeyun-batur* i dowództwo *Jingyuan*. W lipcu 1891 za wkład w budowę floty otrzymał tytuł *Nachin-batur*.

Po zatopieniu Floty Północnej w 1895 roku zwolniony ze służby. Gdy w roku 1899 podjęto decyzję o ponownym sformowaniu tej floty, otrzymał funkcję jej dowódcy. W tym samym roku, dowodząc zespołem pięciu krążowników, uniemożliwił Włochom wymuszenie „dzierżawy” zatoki Sanmenwan. W 1901 wystąpił przeciwko decyzji władz o likwidacji floty, osiągając sukces. Trzy lata później został mianowany dowódcą połączonych sił morskich cesarstwa Qing. Pełniąc tę funkcję podjął decyzję o rozbrojeniu i internowaniu rosyjskich okrętów w Szanghaju, które znalazły się tam po bitwie na Morzu Żółtym. Zmarł na tyfus w tym samym mieście, 29 lipca 1905 roku, podczas inspekcji torpedowców i baterii nadbrzeżnych. Jego śmierć odbiła się szerokim echem w społeczeństwie Chin.

19. Wszystkie obliczenia dotyczące trafień w chińskie okręty zostały sporządzone po bitwie pod Jalu w dokach Lushun. Pozostają tylko wątpliwości – czy liczba dotyczy bezpośrednich trafień pocisków czy też śladów po pociskach i odłamków. W chińskich pracach historycznych końca XIX wieku mówi się o liczbie trafień pociskami, a nie odłamków czy przebić. O dużej liczbie trafień chińskich okrętów wspomina również w swoim wywiadzie w magazynie „Century” sam Filo Norton McGiffin w sierpniu 1895 r. Możliwe, że dotyczyło to rzeczywistych trafień pocisków, wszystkich kalibrów od 320 mm do 37 mm.

na redę Weihaiwei i zaatakowały chińskie okręty. Torpedowce 11 i 13 storpedowały krążownik *Jingyuan* i okręt szkolny (mały krążownik) *Weiyuan*. Ten ostatni zatonął, osiadając na równej stępce, natomiast *Jingyuan* otrzymał jedynie nieznaczne przebicie w części dziobowej, nadal utrzymując się na wodzie.

W następnych dniach krążownik nadal prowadził pojedynek artyleryjski z japońskimi okrętami. Na wyspie Liugongdao nie było jednak możliwości przeprowadzenia niezbędnych prac remontowych. Przebicie kadłuba było jedynie zabezpieczone tymczasowymi plastrami, przez cały czas pracowały pompy. Nie mający ani minuty przerwy marynarze i oficerowie padali ze zmęczenia.

W dniu 6 lutego Japończycy ponownie zaatakowali Flotę Północną. *Jingyuan* prowadził aktywny pojedynek artyleryjski, w którego trakcie został kilkakrotnie trafiony. Zginęło i zostało rannych około 40 członków jego załogi. W dniu następnym główne siły japońskiej floty podjęły próbę wdarcia się na wewnętrzną redę Weihaiwei przez wejście południowe i zniszczenia resztek Floty Północnej. Adm. Ding Ruchang pośpieszył na miejsce przerwania na pokładzie *Jingyuan* i podjął walkę z nieprzyjacielem. Około południa krążownik został kilkakrotnie trafiony nieprzyjacielskimi pociskami, które spowodowały poważne uszkodzenia. W spra-

wozdanii z bitwy mówi się, że „kilku oficerów było rozerwanych na strzępy, a ich krew ściekała do morza”. Walka o utrzymanie żywotności krążownika trwała około godziny. Ostatecznie wystrzał z działa dużego kalibru baterii nadbrzeżnej, zdobytej do tego czasu przez Japończyków, ugodził *Jingyuan* poniżej linii wodnej. Uratowanie okrętu okazało się niemożliwe. Na prośbę marynarzy Ye Zugui osadził krążownik na mieliźnie, zaś ocalali członkowie załogi uratowali się przechodząc na jedną z jednostek pomocniczych. 10 lutego 1895 chińscy marynarze wysadzili krążownik w powietrze by nie wpadł w ręce Japończyków. Nadbudówki i rufa okrętu wystawały ponad lustro wody.

W roku 1897 *Jingyuan* wraz z niektórymi innymi okrętami zatopionymi w Weihaiwei, został wydobyty na powierzchnię i oddany na złom.

Rezultaty wojny

Ocalali po kapitulacji Weihaiwei chińscy marynarze byli nader chłodno przyjmowani przez oficjalne władze. Praktycznie wszyscy oficerowie zostali zwolnieni ze służby, na północ pośpiesznie przerzucano okręty południowych eskadr. Siły południowe były jednak nieporównywalne z dawną mocą Floty Północnej, wobec czego w roku 1899 podjęto decyzję o odbudowie floty. Weterani wojny japońsko-chińskiej otrzymali zaproszenia do powrotu do

służby, zaznaczyć należy, że ze znacznymi awansami.

Nowe okręty dla połączonej chińskiej floty nadal zamawiano w Wielkiej Brytanii i Niemczech, przy czym w oparciu o projekty, uwzględniające doświadczenie wojny lat 1894-1895. Zwiększono znacznie wyporność krążowników pancernopokładowych, podobnie jak liczbę dział średniego kalibru, a średnia prędkość odpowiadała 18 węzłom. Szybkie wejście do służby pięciu krążowników pancernopokładowych (trzech niemieckiej i dwóch brytyjskiej budowy) pozwoliło na twarde odrzucenie włoskich pretensji o „dzierżawę” zatoki Sanmenwan. Niestety już w roku 1901 powstał nowy problem – chińskie władze nie do końca przekonane o konieczności utrzymywania własnej marynarki wojennej i gwałtownie potrzebujące pieniędzy na wypłatę tzw. „bokserskiej kontrybucji” postanowiły sprzedać całą piątkę. Jedynie aktywny sprzeciw dawnego dowódcy *Jingyuan* Ye Zugui, który stał wówczas na czele Eskadry Guangdong, pozwoliło na zachowanie tych okrętów. Jednak do samego upadku rządów dynastii Qing w lutym 1912 roku połączona flota cesarstwa nie osiągnęła stanu z przed wojny japońsko-chińskiej. ●

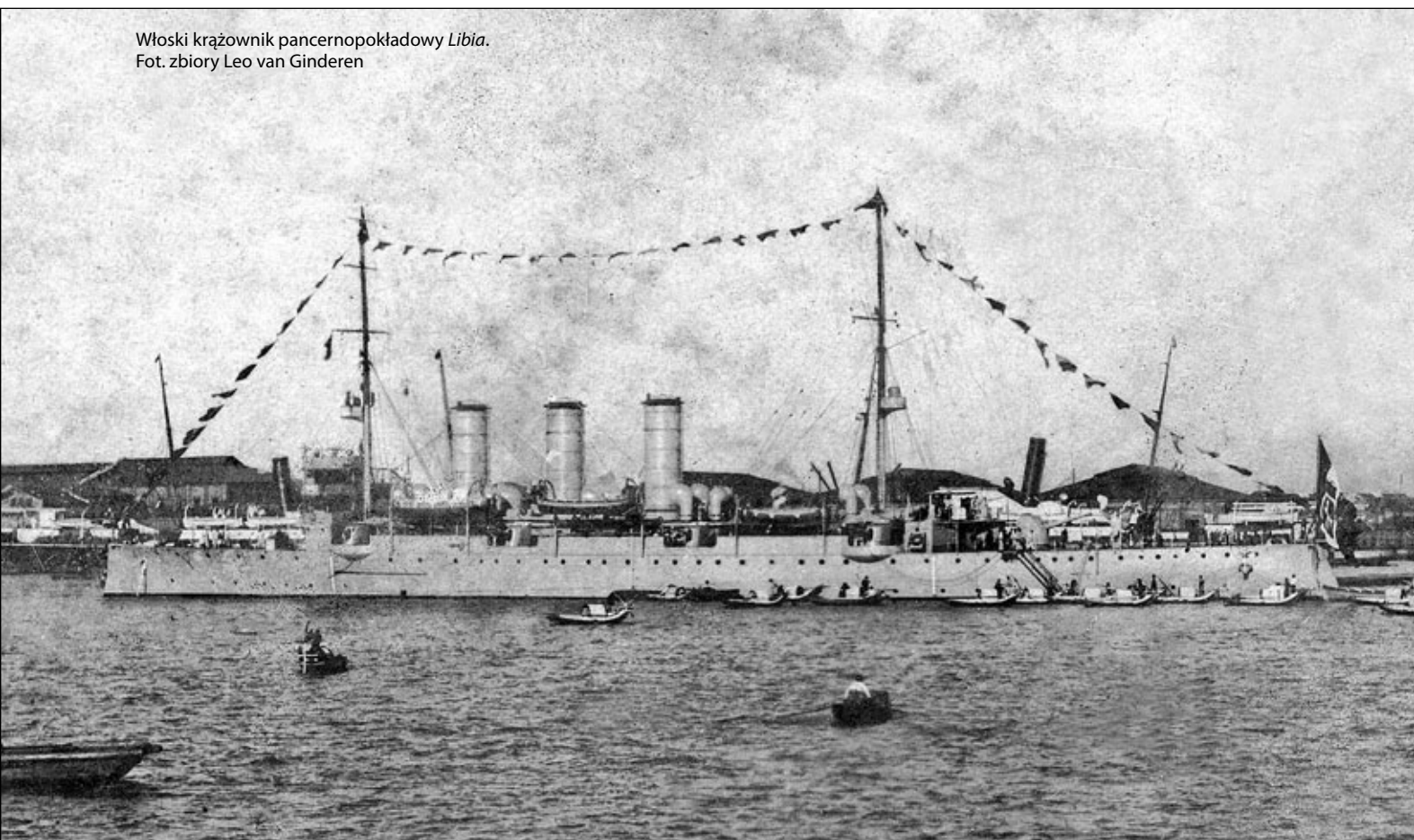
Tłumaczenie z języka rosyjskiego:

Maciej S. Sobański

Korekta i uwagi: Oskar Myszor

SUPLEMENT

Włoski krążownik pancernopokładowy *Libia*.
Fot. zbiory Leo van Ginderen





Japońskie krążowniki pancerne typów „Tsukuba” i „Ibuki” część II

Budowa i służba

Na wstępie godzi się zauważyć, że budowa tych okrętów stanowiła z jednej strony duże wyzwanie dla japońskiego przemysłu stocznioowego, ale z drugiej strony również impuls modernizacyjny, który wymusił zakup wielu nowych urządzeń (np. dźwigi o dużej nośności) oraz modernizację istniejącej infrastruktury i tworzenie nowej – specjalnie dla *Tsukuba* powstała nowa pochylnia. Koszt budowy *Tsukuba* i *Ikoma* wyniósł łącznie 20 220 000 jenów, zaś w przypadku pozostałych dwóch jednostek nader optymistycznie zakładano, że wyniesie po 7 580 000 jenów za okręt – kwota ta uległa znacznemu przekroczeniu, lecz niestety dostępne źródła milczą dokładnie o ile. Początkowo jednostki klasyfikowano jako krążowniki pancerne (jap. *Sōkō Junyōkan*), zaś od dnia 28 sierpnia 1912 r. klasyfikację zmieniono na krążowniki liniowe (jap. *Junyō Senkan*).

„Tsukuba”

Zamówienie na budowę pierwszego krążownika oznaczonego roboczo *Ne Go*¹¹ złożono w dniu 23 czerwca 1904 r. Jednak z rozpoczęciem budowy trzeba było czekać na ukończenie pochylni dla nowe-

go okrętu¹² w Stoczni Marynarki w Kure. Z tej przyczyny stępkę jednostki oficjalnie nazwanej *Tsukuba*¹³ położono dopiero dnia 14 stycznia 1905 r. Trwała właśnie wojna z Rosją i dlatego budowa krążownika była traktowana priorytetowo. W owym czasie stocznia kierował kontradm. Yamanoichi Masuji zaś stanowiska szefa wydziału konstrukcyjnego, wydziału projektowego i działu budowy kadłubów łączył kmdr. por. Yamada Sakuzo. Drugi z wymienionych szczególnie zaangażował się w prace przy okręcie – do tego stopnia, że *Tsukuba* bywał określany jako „dzieło jednego człowieka” choć rzecz jasna nie można zapomnieć o wielu innych pracownikach stoczni, którzy robili bardzo dużo nawet jak na już i tak wyśrubowane wymagania japońskie. Dzięki intensywnej pracy jednostka była gotowa do wodowania 12 grudnia 1905 r. lecz z przyczyn technicznych nie dało się tego dnia spuścić okrętu na wodę. Po dwóch tygodniach wytężonych starań *Tsukuba* wreszcie zszedł z pochylni w dniu 26 grudnia 1905 r., czyli niewiele ponad jedenaście miesięcy od rozpoczęcia budowy. Prace na wodzie trwały jeszcze nieco ponad rok, lecz już z dniem 14 stycznia 1907 r. krążownik oficjalnie ukończono. Tak więc budowa pierwszego wielkiego okrętu bojo-

wego w stoczni *Nipponu* trwała równe dwa lata, co należy uznać za niewątpliwy sukces pod każdym względem.

Już sam początek służby okrętu był daleki od rutyny. Niedługo po zakończeniu szkolenia i zgrywania załogi, krążownik pod flagą adm. Goro Ijuin wysłano do USA, gdzie reprezentował Japonię podczas obchodów 300-lecia założenia kolonii Jamestown. Przy okazji *Tsukuba* został udostępniony zwiedzającym, wśród których byli również amerykańscy eksperci. Po zapoznaniu się z jednostką nie kryli zdziwienia i zaniepokojenia, że taki okręt udało się Japończykom zbudować. *Tsukuba* powracał do ojczyzny *via* Portsmouth w Anglii (jednostka otrzymała wówczas system kierowania ogniem dział głównego kalibru), Gibraltar, Kanał Sueski, Indie i na ostatnim etapie rejsu poprzez Morze Południowochińskie. Krążownik znajdował się również wśród okrętów, które następnego roku przyjmowały wizytę amerykańskiej „wielkiej białej floty”. Po wodem dalekiego rejsu trzonu U.S. Navy

11. Niezbyt wzniosłe określenie znaczy bowiem sznur.

12. Była to pierwsza tej wielkości jednostka budowana w Japonii i stoczni tego kraju wcześniej nie posiadały pochylni odpowiednich rozmiarów, gdyż nie były do tychczas potrzebne.

13. Nazwa góry położonej w prefekturze Ibaraki.

było między innymi zademonstrowanie Japończykom potęgi amerykańskiej floty i jej zdolności do operowania daleko od baz. Ze swej strony Japończycy mogli godnie powitać rywali prezentując własne okręty stanowiące niemałą siłę.

Gdy Japonia z racji sojuszu z Wielką Brytanią wypowiedziała Niemcom wojnę, *Tsukuba* znalazł się wśród okrętów skierowanych do przeprowadzenia operacji zdobycia Tsingtao (Cingtao) – jedynej niemieckiej kolonii w Chinach. Następnie krążownik uczestniczył w bezowocnych próbach odnalezienia niemieckiej eskadry viceadm. von Spee. Potem jeszcze w 1915 r. jednostka operowała na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim ochraniając aliancką żeglugę i poszukując niemieckich rajderów. Wykonując te zadania krążownik bazował między innymi w Hongkongu, Singapurze oraz w Townsville (Australia). Choć nie udało się napotkać przeciwnika realizacja tych zadań była dla ogólnego wysiłku wojennego Aliantów potrzebna. Od końca 1915 r. mimo formalnego uczestnictwa Japonii w wojnie służba *Tsukuba* przybrała właściwie pokojowy charakter. Widowym tego znakiem było uczestnictwo okrętu w „przedstawieniach” takich jak przegląd floty w dniu 4 grudnia 1915 r. Owego dnia 124 okręty zaprezentowały się cesarzowi Taishō¹⁴, podobny „spektakl” przeprowadzono 25 października 1916 r. a więc niecały rok później. Dla okrętu były to już ostatnie miesiące służby bowiem kres jego istnieniu nadszedł niespodziewanie i miał przebieg bardzo dramatyczny. Gdy 14 stycznia 1917 r. jednostka kotwiczyła w Jokosuce nastąpiła eksplozja

ładunków miotających w komorze amunicyjnej dziobowej wieży artylerii głównego kalibru. Wybuch spowodował zatonięcie okrętu ze stratą 305 członków załogi. Nie był to pierwszy ani ostatni przypadek utraty przez japońską MW okrętu w wyniku eksplozji amunicji: 11 września 1905 r. w Sasebo zatonął pancernik *Mikasa*¹⁵ (następnie przywrócony do służby), 30 kwietnia 1908 r. krążownik *Matsushima*¹⁶ w Makungu (strata całkowita), 12 lipca 1918 r. okręt liniowy *Kawachi*¹⁷ w zat. Tokuyama (strata całkowita) oraz 8 czerwca 1943 r. okręt liniowy *Mutsu*¹⁸ w zat. Hashirajima (strata całkowita). Zdarzenia tego rodzaju zwykle opisywano w literaturze przedmiotu jako skutek używania przez japońską flotę ładunków miotających z kordytem, produkowanym według brytyjskiej technologii, który charakteryzował się niestabilnością chemiczną prowadzącą do niekontrolowanych reakcji mogących skutkować samozapłonem lub wybuchem. Często taką przyczynę podaje się również dla utraty *Tsukuba*. Jednak drobiazgowo śledztwo wykazało, że przyczyną eksplozji w komorze amunicyjnej krążownika był pożar na skutek celowego podłożenia ognia przez jednego z marynarzy, który w ten sposób popełnił samobójstwo!¹⁹

Tsukuba tonąc nie przewrócił się do góry dnem ani nawet na burtę, lecz osiadł prawie na równej stępce z nieznacznym tylko przechylem. Katastrofa wydarzyła się na portowej płyciźnie więc maszty, kominy i częściowo nadbudówki wystawały ponad lustro wody. Z tej przyczyny stosunkowo łatwo przywrócono pływerność jednostki, lecz stopień uszkodzeń wykluczał opłacalność

naprawy okrętu. Postawieniem „kropki nad i” było oficjalne skreślenie *Tsukuba* z listy floty w dniu 1 września 1917 r. W międzyczasie, przez jeszcze około pół roku do dziewięciu miesięcy wrak służył jako cel między innymi dla stawiającego wówczas pierwsze kroki japońskiego lotnictwa morskiego, a następnie został w ciągu 1918 r. rozebrany na złom.

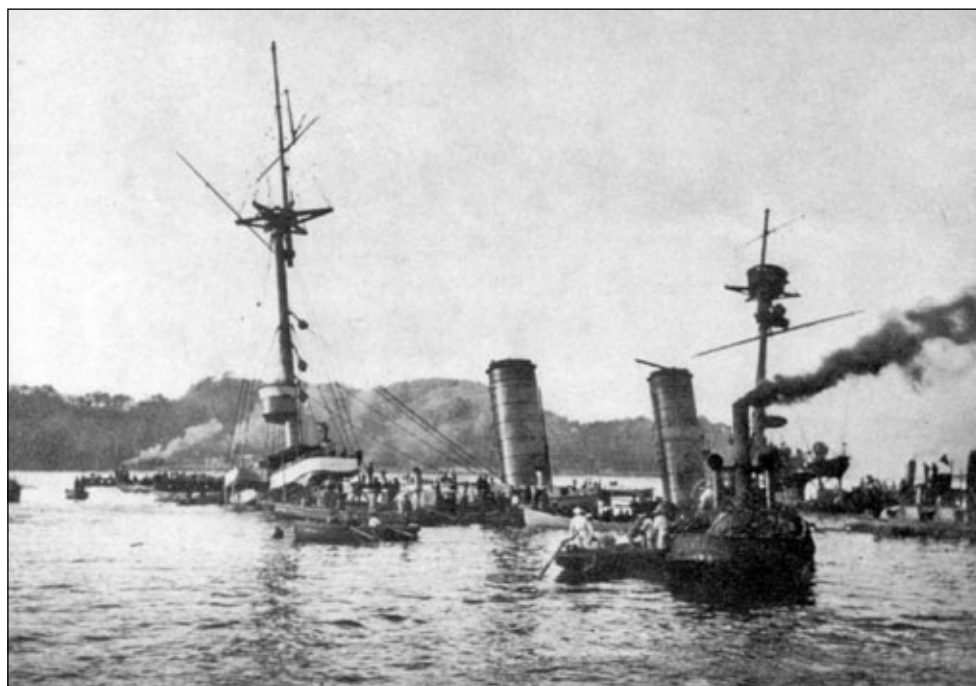
„Ikoma”

Również zamówienie na drugą jednostkę oznaczoną roboczo *Ushi Go*²⁰ złożono w dniu 23 czerwca 1904 r. zlecając budowę stoczni marynarki w Kure. Choć dla okrętu nie budowano całkiem nowej pochylni, to jednak koniecznym okazał się być wydłużenie jednej z już istniejących. Dlatego położenie stępki pod drugi krążownik oficjalnie nazwany *Ikoma*²¹ miało miejsce dopiero 15 marca 1905 r. W trakcie budowy nastąpiło zwycięskie dla *Nipponu* zakończenie wojny z Rosją i dlatego roboty przy drugiej jednostce prowadzono znacznie wolniej aniżeli w przypadku pierwszej. Okręt spłynął na wodę 9 kwietnia 1906 r. i został oficjalnie ukończony 24 marca 1908 r. – tak więc jego budowa trwała niewiele ponad trzy lata.

Wkrótce po ukończeniu, *Ikoma* wykonał pierwsze „zadanie bojowe” będąc wśród okrętów, które w październiku 1908 r. przyjmowały wizytę amerykańskiej „wielkiej białej floty” (patrz wyżej). Nie minęły nawet dwa lata a w 1910 r. *Ikoma* udał się przez Pacyfik do Argentyny by wziąć udział w obchodach setnej rocznicy uzyskania niepodległości przez ten kraj. Z Ameryki Południowej okręt skierował się przez Atlantyk do Wielkiej Brytanii, następnie odwiedził jeszcze kilka państw europejskich by powrócić do ojczyzny

Tsukuba w dwie godziny po eksplozji, trwa intensywna akcja ratownicza.

Fot. „Ships of the World”



14. 123 cesarz Japonii ur. 31 sierpnia 1879 r. – zm. 25 grudnia 1926 r.

15. Wyporność – 15 140 t; prędkość – 18,25 w; uzbrojenie – 4 x 305 mm, 14 x 152 mm, 20 x 76 mm.

16. Wyporność – 4217-4285 t; prędkość – 16,5 w; uzbrojenie – 1 x 320 mm, 12 x 120 mm, art. małokalibrowa, 4 rt 360 mm.

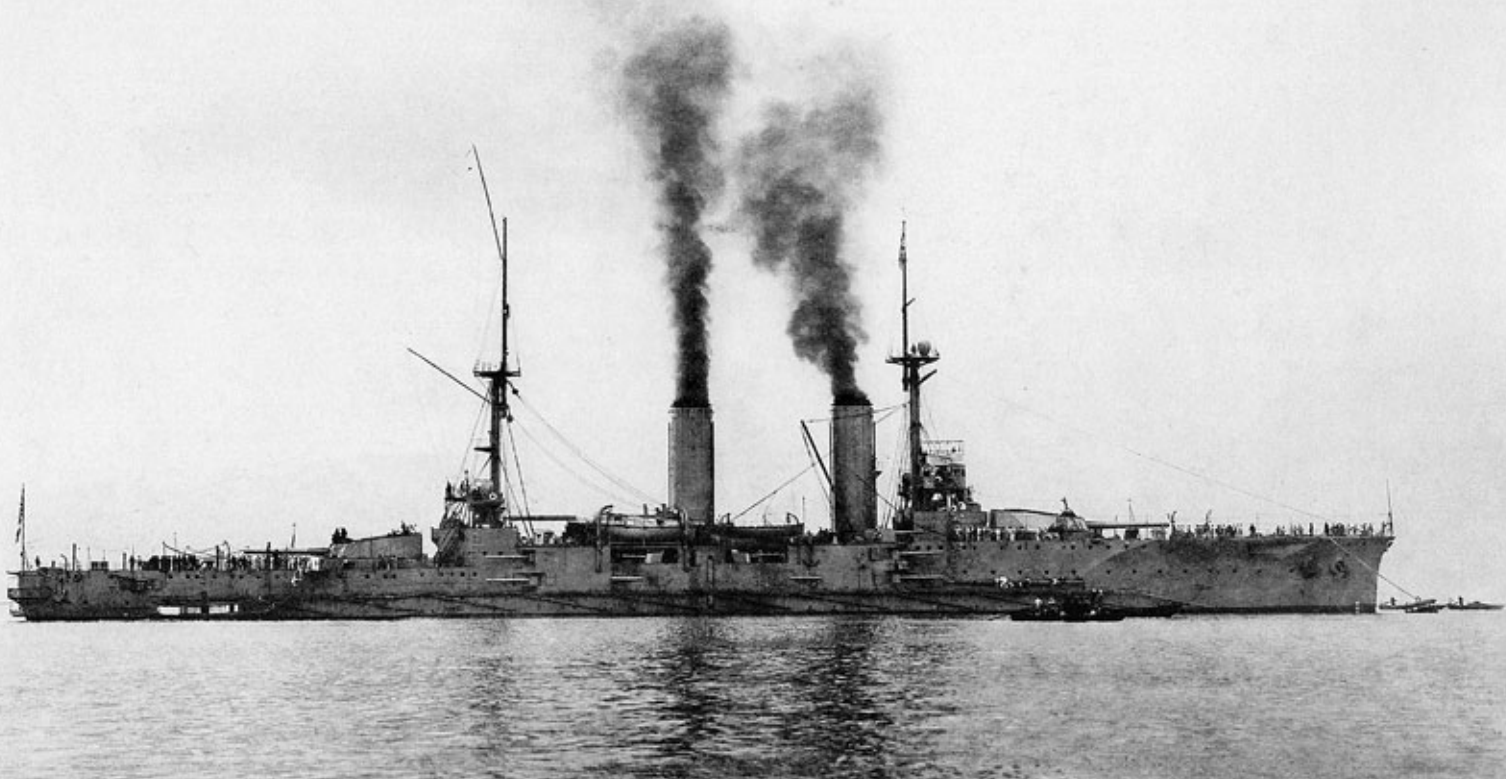
17. Wyporność – 21 832 t; prędkość – 21 w; uzbrojenie – 12 x 305 mm, 12 x 152 mm, 8 x 120 mm, 12 x 80 mm, 3 rt 457 mm.

18. Wyporność – 42 850 t; prędkość – 27 w; uzbrojenie – 8 x 406 mm, 18 x 140 mm, 8 x 127 mm, małokalibrowa art. plot.

19. Szerzej kwestia eksplozji amunicji na japońskich okrętach została przedstawiona w artykule dot. okrętów liniowych *Kawachi* i *Settsu* (patrz „Okręty Wojenne” nr spec. 37 poświęcony japołocie).

20. jap. wól

21. Nazwa góry położonej na granicy prefektur Osaka i Nara.



Ikoma na nastrojowej fotografii z okresu służby.

Fot. „Ships of the World”

via Ocean Indyjski. Tym sposobem *Ikoma* jako druga jednostka swojego typu opłynęła glob dookoła.

Po wybuchu Pierwszej Wojny Światowej *Ikoma* najpierw uczestniczył w operacji przeciwko Tsingtao, a następnie w poszukiwaniach eskadry wiceadm. von Spee. Kolejne miesiące służby to monotonna eskorta konwojów i bezowocne patrole w celu przechwycenia niemieckich statków handlowych lub rajderów, czego nie udało się ani razu dokonać. Jednak już w trakcie 1915 r. działania te ograniczano i od tego czasu, choć Japonia nadal pozostawała formalnie uczestnikiem wojny, służba okrętu nabrała właściwie pokojowego charakteru.

Pechowa utrata jednostki siostrzanej (patrz wyżej) uczyniła z okrętu „jedynaka”, którego status w 1919 r. zmieniono z bojowego na szkolny. Jednak służba w tym charakterze również nie trwała długo. Krążownik oficjalnie skreślono z listy floty w dniu 20 września 1921 r. Po rozbrojeniu w Sasebo okręt sprzedano na złom koncernowi Mitsubishi. W tym kontekście przeznaczenie *Ikoma* do wycofania na mocy postanowień Traktatu Waszyngtońskiego było już tylko czystą formalnością. Mitsubishi dokonał w 1923 r. rozbiórki jednostki na złom w będącej własnością koncernu stoczni w Nagasaki tym samym kładąc ostateczny kres jej żywotowi.

„Kurama”

Opisywaną jednostkę, którą zamierzano zbudować według zmodyfikowanego projektu, zamówiono 31 stycznia 1905 r. Wy-

konanie oznaczonego roboczo *Tora Go*²² okrętu – jako jedyne z całej serii – powierzono stoczni w Jokosuce. Stępkę pod budowę krążownika oficjalnie nazwanego *Kurama*²³ położono w dniu 23 sierpnia 1905 r. Jednak same prace przeciągały się, bowiem wodowanie miało miejsce po ponad dwóch latach 21 października 1907 r., a oficjalne ukończenie dopiero w dniu 28 lutego 1911 r. Tak więc czas budowy *Kurama* wyniósł 5 lat i 6 miesięcy czyli dwa razy dłużej aniżeli pozostałych jednostek, które powstawały w okresie zaledwie 2-3 lat. Powodem takiego stanu rzeczy było obciążenie stoczni w Jokosuce licznymi innymi zamówieniami, w szczególności budową okrętu liniowego *Kawachi*, której nadano priorytet kosztem innych zadań.

Niedługo po wejściu do służby okręt pod flagą adm. Shimamury Hayao wysłano do Wielkiej Brytanii gdzie reprezentował Japonię podczas koronacji króla Jerzego V. Płynąc do Anglii krążownik odwiedził Singapur, Aden i Maltę, następnie zawinął do Portsmouth, skąd udał się na redę Spithead gdzie odbył się uświetniający koronację przegląd okrętów *Royal Navy* oraz zagranicznych. W drodze powrotnej do Japonii okręt złożył wizyty w portach Francji, Włoch i Austro-Węgier.

Gdy wybuchła I Wojna Światowa i Japonia stała się stroną wojującą *Kurama* początkowo skierowano do zadań eskortowych i jednostka osłaniała brytyjskie transporty morskie na Dalekim Wschodzie. Potem krążownik uczestniczył w poszukiwaniu eskadry wiceadm. von Spee przeczesując szero-

kie połacie Oceanu Spokojnego na północ od równika. Wraz z nadejściem wiadomości o bitwie pod Coronalem okręt powrócił do Japonii celem przygotowania do bojowego rejsu na wody południowo-wschodniego Pacyfiku. Nim przygotowania te ukończono otrzymano informację o brytyjskim zwycięstwie w Bitwie Falklandzkiej, co uczyniło daleką wyprawę bezprzedmiotową. Następnie jeszcze *Kurama* uczestniczył w operacji zajęcia niemieckich Karolinów i Wysp Marshalla – zobowiązania wynikające z sojuszu z Wielką Brytanią to ważna sprawa, lecz Japończycy ani na chwilę nie tracili z pola widzenia tego, że do wojny przystępuje się po „właściwej” stronie by wyciągnąć z tego maksimum korzyści. Późniejsza „wojenna” służba okrętu nabrała właściwie pokojowego charakteru.

Zakończenie I Wojny Światowej, która była w dziejach ludzkości najkrwawszą (rzecz jasna do czasu kolejnej ogólnosiatowej masakry) nie oznaczało nastania ery całkowitego pokoju. Wydarzenia w Rosji, gdzie po władzę sięgnęli bolszewicy, spowodowały w tym kraju zbrojną interwencję jego niedawnych sojuszników. Pośród interwentów znaleźli się również Japończycy. W działaniach związanych z przerzutem i lądowaniem japońskich wojsk na rosyjski Daleki Wschód uczestniczyła również *Kurama*.

Udział w interwencji był już jednym z ostatnich akordów aktywnej służby *Kurama*. Krążownik oficjalnie skreślono z li-

22. jap. Tygrys.

23. Nazwa góry położonej na granicy prefektur Shiga i Gifu.

sty floty w dniu 20 września 1921 r. i niebawem rozbrojono. Tak więc uwzględnieni okrętu wśród jednostek przeznaczonych do wycofania na mocy postanowień Traktatu Waszyngtońskiego miało znaczenie bardziej symboliczne niż praktyczne. Przez następny rok jednostka oczekiwała na swój los w Sasebo, skąd została przeprowadzona do Kobe gdzie dokonano jej rozbiórki na złom.

„Ibuki”

Zamówienie na okręt będący czwartym w ogóle, a zarazem drugim zmodyfikowanym krążownikiem omawianego typu złożono 31 stycznia 1905 r. ale stępkę pod budowę jednostki położono dopiero 22 maja 1907 r. Wykonawcą krążownika nr 1 – zrezygnowano z „zoologicznych” oznaczeń kodowych – została stocznia w Kure. Prace przy kadłubie okrętu, który oficjalnie nazywano *Ibuki*²⁴ posuwały się w szybkim tempie i wodowanie miało miejsce już 21 listopada 1907 r. Po upływie niecałych dwóch lat 1 listopada 1909 r. krążownik oficjalnie ukończono.

Biorąc pod uwagę fakt, że *Ibuki* otrzymał turbiny stanowiące wówczas szczytowe osiągnięcie techniki warto nim zostanie przedstawiony przebieg służby jednostki przybliżyć drogi, które zaprowadziły japońską flotę do zaadoptowania napędu turbinowego. W 1900 roku brytyjska firma Yarrow zaproponowała wyposażenie w turbiny japońskich niszczycieli i torpedowców, lecz

wówczas Japończycy nie zdecydowali się jeszcze na tak awangardowe rozwiązanie preferując wypróbowane maszyny tłokowe. Jednak w najbliższych latach wobec coraz szerszego stosowania napędu turbinowego kwestia ta ponownie stała na porządku dziennym. Szczególnie aktywnym orędownikiem napędu turbinowego jako najbardziej perspektywicznego był kontradm. Miyabara Jiro. Jego wysiłki zostały uwieńczone sukcesem, gdy w dniu 26 listopada 1905 r. Ministerstwo Marynarki Wojennej zaordynowało wyposażenie najnowszych dopiero co zamówionych okrętów – wśród nich *Ibuki* – w siłownie turbinowe. W tym celu, po dokładnym przeanalizowaniu dostępnych danych zdecydowano o zakupie turbin typu Curtis. Stosowną umowę podpisano 1 czerwca 1906 r. z ich producentem to jest amerykańską firmą River Shipbuilding Co. Zgodnie z zapisami kontraktu za cenę 475 000 USD miano otrzymać dwa zestawy turbin gotowych do montażu na okrętach. Ponadto na mocy odrębnej umowy zawartej miesiąc później Amerykanie mieli za opłatę licencyjną w wysokości 100 000 USD udostępnić Japończykom technologię produkcji turbin. Instalowanie turbin na nowo budowanych okrętach a następnie ich eksploatacja wymagały specjalistycznej wiedzy i doświadczenia, czego Japończykom wówczas brakowało. Z tej przyczyny cieszący się opinią zdolnego i kompetentnego oficera technicznego kmdr por. inż. Shigemura Kiichi

został w 1907 r. wysłany do Wielkiej Brytanii celem zapoznania się z procesem produkcji turbin oraz ich wykorzystaniem na okrętach. Japończyk odbył podróż do Anglii na pokładzie nowoczesnego turbinowca *Creole*, jednak ku swemu rozczarowaniu został potraktowany jak zwykły pasażer i nie zezwolono mu na zapoznanie się z maszynownią. Po dotarciu do celu miał więcej szczęścia, gdyż *Royal Navy* nie miała w tym względzie tajemnic wobec przedstawiciela swojego dalekowschodniego sojusznika. Japoński gość miał możliwość zapoznania się z budową i funkcjonowaniem podczas pracy siłowni turbinowej brytyjskiego krążownika *Amethyst*²⁵. Po powrocie do ojczyzny w czerwcu 1908 r. inż. Shigemura Kiichi nadzorował montaż instalacji napędowej *Ibuki* a później został głównym mechanikiem tego okrętu.

Kilka miesięcy po wejściu do służby *Ibuki* reprezentował *Nippon* na ceremonii koronacji nowego tajskiego monarchy – króla Ramy VI Vajiravudha. Tym samym okręt ten podobnie jak jednostki siostrzane „zaliczył” prestiżową wizytę zagraniczną. Jednak okręty wojenne jak sama nazwa wskazuje budowane są by uczestniczyć w działaniach bojowych. Tymczasem to właśnie nie było *Ibuki* dane, choć krążownik dosłownie

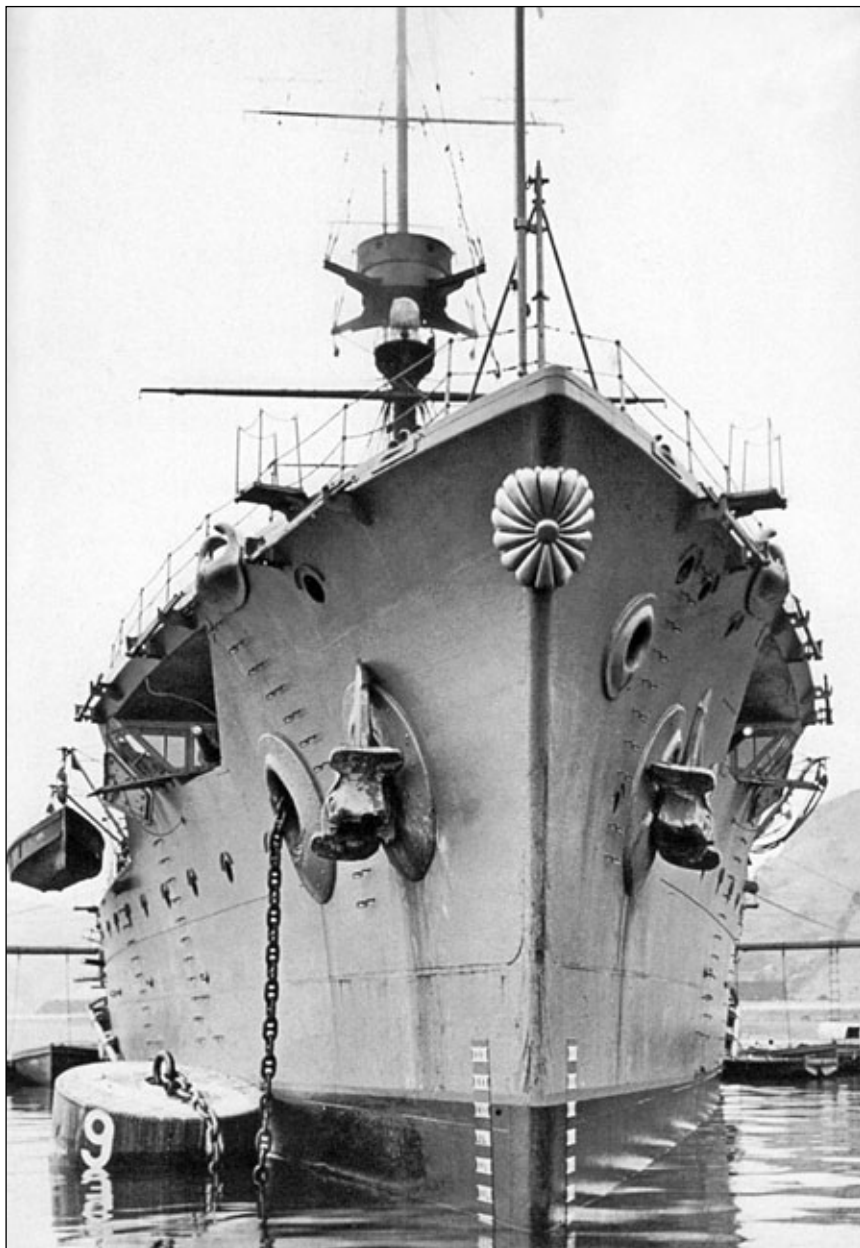
24. Nazwa góry położonej na pld. zach. od miasta Kyoto.

25. Wyporność – 3000 t; prędkość – 22,5 w; uzbrojenie – 12 x 102 mm, art. małokalibrowa, 2 rt.

Kurama w czasie przygotowań do parady koronacyjnej króla Jerzego V na redzie Spithead, czerwiec 1911 roku.

Fot. „Ships of the World”





Ciekawe ujęcie zacumowanego *Ibuki*, doskonale widać chryzantemę godło Japonii ale też otwarte furty artyleryjskie dziobowych kazamat dając doskonały do nich wgląd. Fot. „Ships of the World”

otarł się o udział w słynnej bitwie (czy raczej potyczce), która doprowadziła do zniszczenia sięjącego popłoch wśród Aliantów niemieckiego krążownika *Emden*²⁶ Okoliczności tego zdarzenia były następujące, gdy w 1914 r. Japonia przystąpiła do wojny *Ibuki* skierowano do zadań eskortowych i okręt dowodzony przez Katō Kanji osłaniał wraz z australijskim krążownikiem *Sydney*²⁷ konwój transportujący wojska australijskie i nowozelandzkie z Antypodów do Suez. W trakcie rejsu okręty eskorty odebrały radiogram o obecności *Emden* w pobliżu Wysp Kokosowych. Nadarzyła się więc sposobność do zniszczenia uciążliwego rajdera oraz co równie ważne, dla wyjątkowo czułych na tym punkcie Japończyków, możliwość dodania kolejnego liścia wawrzynu

do wieńca chwały cesarskiej floty. Dowódca *Ibuki* nakazał podnieść wielkie bandery bojowe ze wschodzącym słońcem i przygotować okręt do walki. Niestety jego zapal szybko pohamowano, gdyż otrzymał rozkaz pozostania przy konwoju, a na spotkanie z wrogiem ruszył *Sydney*. Japończycy byli niepokieszeni, lecz posłusznie wykonali polecenie, zaś sława zwycięzców przypadła tym razem Australijczykom. Dalsza służba krążownika była podobna do służby jednostki siostrzanej: poszukiwanie niemieckich okrętów i statków, zajmowanie niemieckich posiadłości na Pacyfiku, a przez resztę I Wojny Światowej właściwie pokojowa służba, zaś po jej zakończeniu jeszcze udział w interwencji na rosyjskim Dalekim Wschodzie.

Koniec okrętu nadszedł szybko: *Ibuki* oficjalnie skreślono z listy floty w dniu 20 września 1921 r. a w następnym roku rozbrojono. W międzyczasie zawarto Traktat Waszyngtoński, którego postanowienia przewidywały między innymi wycofanie okrętu, co było już właściwie tylko potwierdzeniem przewidzianego dla niego losu. Z dniem 20 września 1923 r. stojąca w Sasebo jednostka została oficjalnie „przeznaczona do rozdysponowania” i od 9 grudnia rozpoczęto jej rozbiórkę na złom w Kobe

Konkluzja

Porównując budowę i służbę wszystkich czterech opisywanych jednostek łatwo zaobserwować, że zasadniczo przebiegały podobnie i wskazać na pewne prawidłowości. Generalnie rzecz ujmując, za wyjątkiem *Kurama*, samą budowę przeprowadzono dość sprawnie. Japończycy, choć świadomi braków względem najnowocześniejszych jednostek zagranicznych, byli dumni z okrętów będących osiągnięciem rodzimego przemysłu stocznioowego i właśnie dlatego w okresie przed I wojną światową zarówno *Tsukuba*, *Ikoma*, *Kurama*, jak też *Ibuki* reprezentowały *Nippon* podczas wizyt zagranicznych związanych z prestiżowymi wydarzeniami (koronacje, rocznice itp.). Przy okazji zagraniczne wojaże najnowszych japońskich okrętów potwierdzały również status *Nihon Kaigun* w oczach reszty świata, na czym Japończykom bardzo zależało. Podczas „wielkiej wojny” okręty działały dość aktywnie jedynie w jej pierwszym okresie. Z punktu widzenia alianckiego wysiłku wojennego największe znaczenie miała ochrona żeglugi i poszukiwanie niemieckich rajderów. Choć nie udało się napotkać przeciwnika (*Ibuki* w pewnym sensie został „obrabowany” z możliwości skrzyżowania z nim szabel), to realizacja tego rodzaju zadań była Aliantom potrzebna. Oczywiście pragmatycy ni Japończycy ani przez chwilę nie tracili z oczu własnych interesów. Sojusz z Wielką Brytanią obligował *Nippon* by przystąpić do wojny, lecz był też doskonałym pretekstem umożliwiającym sięgnięcie po niemieckie posiadłości na Dalekim Wschodzie. O ile zdobycia Tsingtao nie udało się przekuć w trwałą obecność na tym obszarze (rzecz zasługuje na odrębne potraktowanie przy innej okazji), to zajęcie szeregu wysp na Pacyfiku przyniosło długofalowe rezultaty. Również interwencję w Rosji należy postrzegać w kontekście japońskich

26. Wyporność – 3364 t; prędkość – 23 w; uzbrojenie – 10 x 105 mm, 2 rt.

27. Wyporność – 5400 t; prędkość – 25,7 w; uzbrojenie – 8 x 152,4 mm, art. małokalibrowa, 2 rt.

dążeń do stałego umacniania swoich pozycji i znaczenia przy nadarzających się okazjach. Natomiast w międzyczasie Japonia ze spokojem przyglądała się wojnie z daleka, co nie przeszkadzało jej korzystać z benefitów należnych sojusznikowi. Dla opisywanych jednostek oznaczało to, że pomijając ich uczestnictwo we wspomnianych wydarzeniach, „wojenna” służba miała dla nich przez większość czasu całkiem pokojowy charakter. Wkrótce *Ikoma*, *Kurama* oraz *Ibuki* (*Tsukuba* w międzyczasie już zakończył swój żywot) uznano za jednostki przestarzałe, których należało się pozbyć. Tak też uczyniono wycofując je z aktywnej służby i jednego dnia skreślając wszystkie trzy z listy floty, zaś podjęte przez Japonię zobowiązania międzynarodowe miały w tym zakresie charakter symbolicznego „postawienia kropki nad i”.

Warto podkreślić, że oryginalna idea połączenia cech krążownika z pancernikiem wymyślona przez Japończyków okazała się być zbieżna z takim samym pomysłem Brytyjczyków, którzy wówczas uchodzili za „alfę i omegę” w sprawach morskich. Fakt ten potwierdza, że w swoim myśleniu japońscy konstruktorzy i tacytycy w niczym nie odbiegali od najwyższego światowego poziomu i wystawia im wysoką notę pod względem zdolności intelektualnych. Z drugiej strony, sama w sobie koncepcja, która legła u podstaw budowy opisywanych okrętów zasługuje w retrospektywie na raczej krytyczną ocenę. Wprawdzie jednostki te ani razu nie zostały poddane testowi bitwy morskiej z nieprzyjacielskimi okrętami ale wiele mówiące w tym względzie są doświadczenia brytyjskie. Walcząc z ustę-

pującym im przeciwnikiem brytyjskie krążowniki liniowe osiągały sukcesy czego dowodem jest Bitwa w Zatoce Helgolandzkiej i Bitwa Falklandzka. Natomiast starcia z równorzędnymi adwersarzami wypadały już znacznie gorzej. O ile Bitwa na Ławicy Dogger zakończyła się zatopieniem jednego, nota bene najsłabszego, okrętu nieprzyjaciela, to Bitwa Jutlandzka miała wręcz katastrofalne rezultaty. Jednym z powodów takiego stanu rzeczy jest fakt, że duża prędkość jest zaletą w pościgu lub ucieczce. Natomiast, gdy krążowniki liniowe walczyły w szyku liniowym przeciwko innym ciężkim okrętom atut ten wypadał z ręki. Jednostka nie mogła wykorzystywać prędkości do uchylenia się od ciosu, lecz musiała trzymać swoje miejsce w linii rażąc wroga i przyjmując jego ogień z ciężkich dział. Odporność na ten ogień zależała od opancerzenia, które było na brytyjskich krążownikach liniowych niewystarczające. Wnioski wynikające z przytoczonych uwag można odnieść do przedstawionych okrętów japońskich, co skutkuje taką, a nie inną oceną ich założeń.

Co się tyczy samych okrętów, wyraźnie widać ciągłe ewolucyjne dążenie do ulepszania ich walorów: *Tsukuba* i *Ikoma* były właściwie „bliźniakami”, ale *Kurama* został w istotny sposób zmodyfikowany otrzymując mocniejszy zespół napędowy i silniejsze uzbrojenie, podobnie *Ibuki*, który obok silniejszego uzbrojenia wyposażono w nowoczesny napęd turbinowy. Pechowo dla tych okrętów były budowane w okresie „drednotowego przełomu” dotyczące zarówno uzbrojenia jak też napędu. W tym kontekście wszystkie cztery jednostki miały

przestarzałe pod względem koncepcyjnym uzbrojenie i za wyjątkiem *Ibuki* również przestarzały pod względem technicznym napęd, a tym samym były paradoksalnie choć nowe to już przestarzałe w momencie wejścia do służby. W miarę przybywania we flotach głównych mocarstw kolejnych drednotów i krążowników liniowych anachronizm japońskiego kwartetu stawał się coraz bardziej oczywisty. Tak też sprawę postrzegali sami Japończycy, którzy mimo stosunkowo krótkiego okresu służby tych okrętów przeznaczali je na złom, a postanowienia Traktatu Waszyngtońskiego nie miały dla ich zamiarów żadnego praktycznego znaczenia i był w tym względzie czystą formalnością.

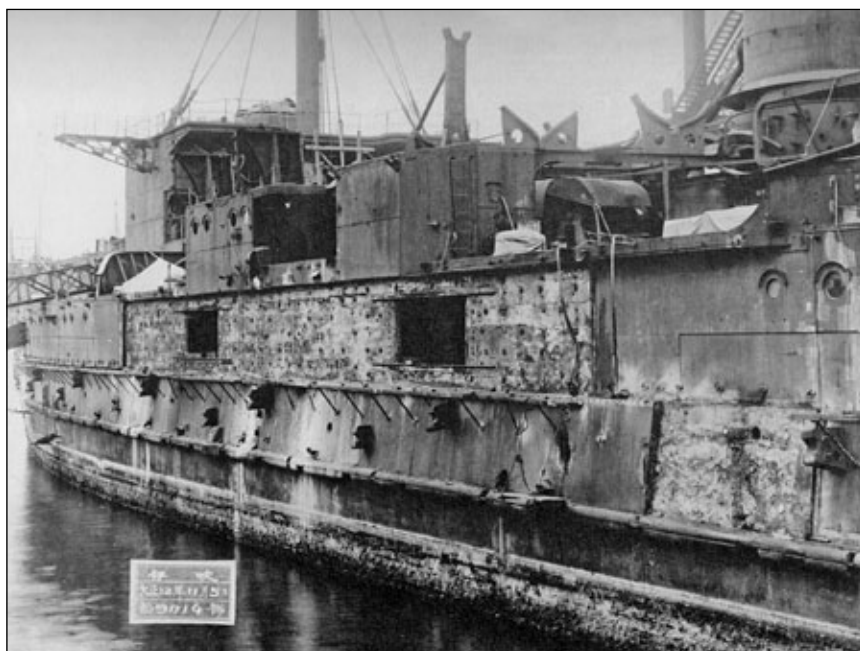
Natomiast rzeczywista wartość tych jednostek leżała w samym fakcie ich zbudowania. Realizacja tego ambitnego przedsięwzięcia stanowiła niezwykle istotny impuls modernizacyjny dla przemysłu stocznioowego Japonii i pozwoliła japońskiej kadrcie technicznej zebrać bezcenne doświadczenia. Od chwili gdy *Tsukuba* został ukończony *Nippon* stał się naprawdę mocarstwem morskim z „pierwszej ligi”, gdyż nie tylko dysponował kadrą oficerską posiadającą wysokiej klasy umiejętności taktyczne i dobrze wyszkolonymi załogami (to wykazała wojna z Rosją), ale co nie mniej ważne zademonstrował zdolność do budowy własnymi siłami wielkich jednostek pancernych stanowiących wówczas trzon każdej liczącej się floty. Był to widomy znak, że kraj ten posiada zaplecze techniczne wraz z niezbędnymi kadrami inżynierskimi dla swoich sił morskich czyniącym go niezależnym od innych mocarstw, a tym samym ich równorzędnym partnerem czy raczej konkurentem. W ten sposób rzecz widzieli Amerykanie, którzy po zapoznaniu się z *Tsukubą* podczas wizyty tego okrętu w USA (patrz wyżej) wyrażali zdziwienie i zaniepokojenia faktem, że okręt tej klasy udało się Japończykom samodzielnie zbudować. Tak więc, gdy czytamy o późniejszych wielkich okrętach japońskiej budowy, które uczestniczyły w epokowej batalii o panowanie nad przestworami Pacyfiku wspomnijmy, że nie było by ich bez wyżej opisaną czwórki. ●

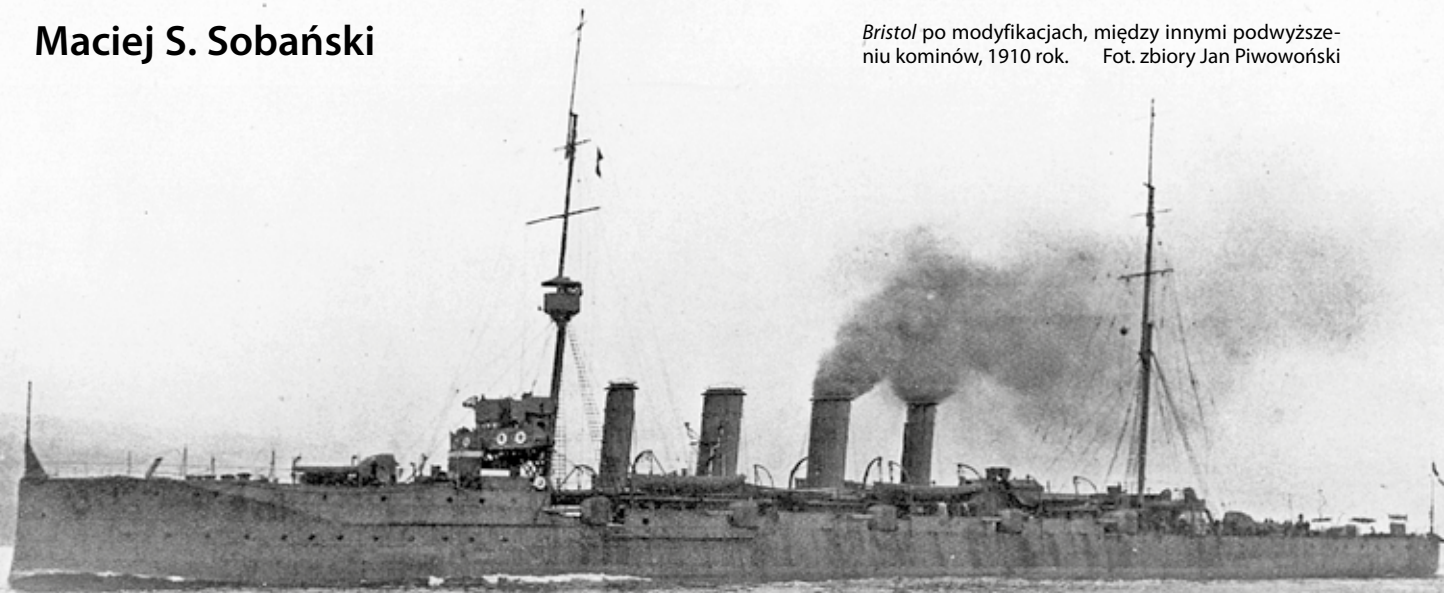
Bibliografia

1. Jentschura H, Jung D, Mickel P. *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869 – 1945* London 1977.
2. Evans D. *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941* Annapolis 1979.
3. Howarth, S. *The Fighting Ships of the Rising Sun: The Drama of the Imperial Japanese Navy 1895-1945* Atheneum 1983.
4. Roczniki flot.
5. Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.

Rozbrojony *Ibuki* w trakcie złomowania.

Fot. „Warship International”





część II

Zapomniane krążowniki Royal Navy

Służba krążowników

BRISTOL

Prototypowa jednostka bezpośrednio po wejściu do służby została przydzielona do 2 Eskadry Bojowej (*Battle Squadron*) Home Fleet, gdzie szkoliła załogę, pozostając w jej składzie do roku 1912. Kolejne przydziały okrętu w ramach Home Fleet to 2 Eskadra Krążowników Lekkich (*Light Cruiser Sqdn.*), a następnie 5 Eskadra Krążowników. Krótko przed wybuchem I Wojny Światowej, do której Wielka Brytania przystąpiła w dniu 5 sierpnia 1914, okręt przydzielono do 4 Eskadry Krążowników operującej u wybrzeży Ameryki Północnej i w Indiach Zachodnich.

W dniu 6 sierpnia 1914 doszło na północ od Wysp Bahama do spotkania okrętu z rajderem *Karlsruhe*¹. Choć *Bristol* jako pierwsza nawodna jednostka Royal Navy tej wojny ostrzelał niemiecki krążownik, ten ostatni, wykorzystując swą przewagę prędkości zdołał oderwać się od „prześladowcy”. Następnie okręt został skierowany na Falklandy by wzmocnić siły kontradm. A.P. Stoddarta poszukujące u wybrzeży Ameryki Południowej nieprzyjacielskiego zespołu wiceadm. Maksymiliana von Spee. W dniu 8 grudnia 1914, gdy doszło do Bitwy Falklandzkiej, *Bristol*, który akurat bunkrował w tym czasie węgiel w Port Stanley, dopiero około godz. 10:30 opuścił bazę, co nie pozwoliło już na udział w starciu głównych sił. Krążownik wraz ze swym pomocniczym odpowiednikiem *Macedo-*

nia zdołał przechwycić i zatopić 2 niemieckie węglowce zespołu – *Badena* i *Santa Isabel*². W grudniu jednostka uczestniczyła w poszukiwaniach ostatniej jednostki ocalałej z pogromu zespołu wiceadm. von Spee – *Dresden*³.

W późniejszym czasie *Bristol* pełnił służbę na Morzu Śródziemnym, gdzie w latach 1916-1917 wchodził w skład Eskadry Adriatyckiej, której zadaniem było strzeżenie cieśniny Otranto przed atakami sił austro-węgierskich. W roku 1918 krążownik powrócił na wody Ameryki Południowej, gdzie pozostawał do końca I Wojny Światowej. Po powrocie na wody brytyjskie w roku 1919 *Bristol* został odstawiony do rezerwy w Portsmouth, a następnie 21 maja 1921 sprzedany na złom.

GLASGOW

Po wejściu do służby jednostka znalazła się przejściowo w składzie 2 Eskadry Bojowej Home Fleet, gdzie pozostawała do roku 1911, po czym została skierowana na wody Ameryki Południowej, a następnie w 1913 Zachodniego Atlantyku. W przededniu wybuchu I Wojny Światowej, dowodzony przez kmdr Johna Luce’a krążownik, powrócił na wody Ameryki Południowej, gdzie 16 sierpnia 1914 r. zdołał przechwycić niemiecki statek *Catherina*.

Następnie został przydzielony do składu 4 Eskadry Krążowników kontradm. C.G. F. Cradocka, wraz, z którą uczestniczył w bitwie pod Coronelem 1 listopada 1914. *Glas-*

gow był obok krążownika pomocniczego *Otranto*, jedynym okrętem, który choć z pewnymi uszkodzeniami, zdołał ująć zagładzie. Po miesiącu z okładem jednostka wzięła odwet, uczestnicząc w Bitwie Falklandzkiej 8 grudnia 1914, gdzie przyczyniła się do zatopienia *Leipziga*⁴. Później okręt pozostawał nadal w rejonie Falklandów „polując” na ocalały z pogromu *Dresdena*. W dniu 14 marca 1915 *Glasgow* wraz z krążownikiem pancernym *Kent*⁵ podjął w pobliżu Mas a Tierra na wyspie Juan Fernandez (znajdującego się na terytorium neutralnego Chile, co nie przeszkadzało krążownikowi naruszyć ten statut, co też uczyniła uprzednio jego ofiara, chroniąc się tam, ale jak się na pustkowiu dać internować?) bitwę z niemieckim okrętem, który w wyniku odniesionych uszkodzeń został zatopiony przez własną załogę. Marynarze

1. *Karlsruhe* – niem. KRL, zbud. 1914, wyp. 4900/5500 t, dł. 142,2 m, szer. 13,7 m, zan. 4,9 m, turb. par. 32 000 KM, pręđ. 27,25 w., uzbr.: 12 x 105 mm, 2 wt kal. 500 mm, 120 min, załoga 420 ludzi.

2. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.

3. *Dresden* – niem. KRL zbud. 1909, wyp. 3650/4268 t, dł. 118,3 m, szer. 13,5 m, zan. 5,1 m, turb. par. 14 500 KM, pręđ. 24,5 w., uzbr.: 10 x 105 mm, 2 wt kal. 450 mm, załoga 360 ludzi.

4. *Leipzig* – niem. KRL zbud. 1906 wyp. 3250/3816 t, dł. 111,1 m, szer. 13,3 m, zan. 5 m, masz. par. 11 000 KM, pręđ. 23 w., uzbr.: 10 x 105 mm, 2 wt kal. 450 mm, załoga 320 ludzi.

5. *Kent* – bryt. KP, zbud. 1903, wyp. 9800 t, dł. 141,2 m, szer. 20,1 m, zan. 7,5 m, masz. par. 22 000 KM, pręđ. 23 w., uzbr.: 14 x 152 mm, 8 x 76 mm, 2 wt kal. 457 mm, załoga 720 ludzi.

z Glasgowa, poza rozbitkami podjęli z wody również świnie, którą nazwano „Tirpitz” i uczyniono maskotką krążownika.

Później *Glasgow* przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie operował w latach 1915-16. W lutym i wrześniu 1915 jednostka uczestniczyła na Atlantyku w poszukiwaniach niemieckiego rajdera *Möwe*. W 1917 r. została przydzielona do 8 Eskadry Krążowników na Adriatyku, w której składzie pełnił służbę do końca wojny.

Po powrocie na macierzyste wody, okręt został w roku 1919 odstawiony do rezerwy w Portsmouth, a następnie w latach 1921-26 pełnił funkcję jednostki szkolnej dla palaczy. W roku 1927 rozbrojony krążownik sprzedano na złom.

GLOUCESTER

Po wejściu do służby jednostka trafiła do 1 Eskadry Bojowej Home Fleet, po czym w styczniu 1913 przydzielono ją do 2 Eskadry Krążowników Lekkich na Morzu Śródziemnym, w której składzie doczekała wybuchu światowego konfliktu. *Gloucester* uczestniczył w bezskutecznym „polowaniu” na niemiecki dywizjon śródziemnomorski, który zdołał przebić się do Turcji. W dniu 7 sierpnia 1914 r. wieczorem doszło do wymiany ognia między *Breslauem*⁶, który miał nawet zostać trafiony przez Brytyjczyków, co w najmniejszym stopniu nie zapobiegło skutecznej ewakuacji Niemców do Dardaneli. W listopadzie 1914 jednostka uczestniczyła w poszukiwaniach *Emdena*⁷, po czym powróciła na Morze Śródziemne. Przydzielony formalnie do 2 Eskadry Krążowników okręt uczestniczył w „polowaniu” na kolej-

nego niemieckiego rajdera – krążownik pomocniczy *Kronprinz Wilhelm* u zachodnich wybrzeży Afryki. W lutym 1915 r. *Gloucester* przydzielono do 3 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. W kwietniu 1916 r. jednostka ostrzelała Galway w Irlandii w trakcie tłumienia tzw. „Powstania Wielkanocnego”⁸. Krążownik wziął udział w Bitwie Jutlandzkiej 31 maja/1 czerwca 1916 r. w składzie 3 Eskadry Krążowników Lekkich kontradm. T.D. W. Napiera. Od grudnia 1916 do końca wojny jednostka operowała na Adriatyku w składzie 8 Eskadry Krążowników Lekkich. Na ojczyste wody powróciła w 1919, po czym została odstawiona do rezerwy w Devonport. W 1920 okręt wycofano ze służby, a 9 maja 1921 sprzedano na złom.

LIVERPOOL

Po wejściu do służby okręt znalazł się w składzie 1 Eskadry Bojowej Home Fleet, po czym w 1913 został przesunięty do 2 Eskadry Krążowników Lekkich, a krótko przed wybuchem działań wojennych do 5 Eskadry Krążowników Lekkich. W dniu 28 sierpnia 1914 wziął wraz z 5 innymi jednostkami typu „Town” w Bitwie pod Helgolandem w składzie sił komodora Williama Goodenougha⁹. W trakcie starcia *Liverpool* wraz z 2 niszczycielami podjął rozbitków z zatopionego krążownika *Mainz*, (88 poniosło śmierć¹⁰)¹¹, a następnie dostarczył 86 jeńców, z ogólnej liczby 348 ludzi, do Rosyth¹².

W dniu 27 października 1914 jednostka towarzyszyła okrętowi liniowemu *Audacious*¹³ w czasie ćwiczeń u wybrze-

ży Irlandii, w trakcie których ten ostatni wszedł na minę tak pechowo, że mimo podejmowanych prób holowania przewrócił się i eksplodował. Jeden z odłamków zabił podoficera na pokładzie znajdującego się w pobliżu *Liverpool*. W roku 1915 jednost-

6. *Breslau* – niem. KRL zbud 1912, wyp. 4570/5100 t, dł. 138,7 m, szer. 13,4 m, zan. 4,9 m, turb. par. 26 000 KM, pręđ. 27 w., uzbr.: 12 x 105 mm, 2 wt. kal. 500 mm, 120 min, załoga 370 ludzi.

7. *Emden* – niem. KRL zbud. 1908 – pozostałe dane jak *Dresden*.

8. 23 kwietnia 1916 – powstanie wielkanocne, Pádraig Pearse (Patrick Pearse) proklamował Irlandię niepodległą republiką; dwa tysiące powstańców (republikanie z Irlandzkich Ochotników i członkowie Armii Obywatelskiej) stawili czoła brytyjskiej armii; większość mieszkańców Irlandii nie poparła powstania; po 6 dniach powstanie upadło; Brytyjczycy wykonali wyroki śmierci na 16 przywódcach powstania (m.in. na Pádraicu Pearsie i Jamesie Conollym); dopiero po upadku powstania, społeczeństwo Irlandii zaczęło popierać powstańców i ich idee, co poskutkowało masowymi aresztowaniami; Michael Collins (jeden z powstańców) przekształcił Irlandzkich Ochotników w Irlandzką Armię Republikańską (IRA) Źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Irlandia>.

9. Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat T., Pierwsza wojna...

10. M. in. syn wielkiego admirała von Tirpitz, por. mar. Wolfgang von Tirpitz. Po kilku dniach, które minęły od bitwy, ówczesny pierwszy lord admiralacji, Winston Churchill, poprosił przekazać ojcu przez ambasadora USA w Berlinie, następującą informację: „that his son is both safe and unwounded”, co tylko potwierdza popularność oraz szacunek, jakim się cieszył ówczesny sekretarz stanu Urzędu Morskiego Rzeszy (R.M.A.) u swojego przeciwnika, za Hildebrandt, Stöhr, Steinmetz – patrz bibliografia.

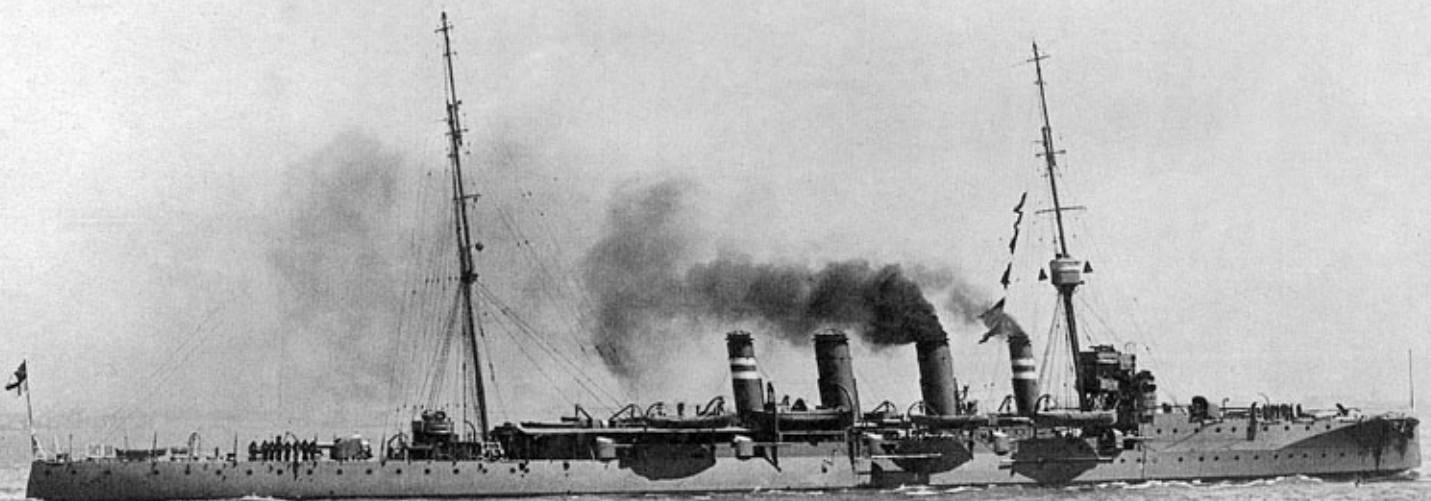
11. *Mainz* – niem. KRL zbud. 1909, wyp. 4350/4915 t, dł. 130,5 m, szer. 14 m, zan. 5 m, turb. par. 31 000 KM, pręđ. 27,2 w., uzbr.: 12 x 105 mm, 2 wt. kal. 450 mm, załoga 380 ludzi.

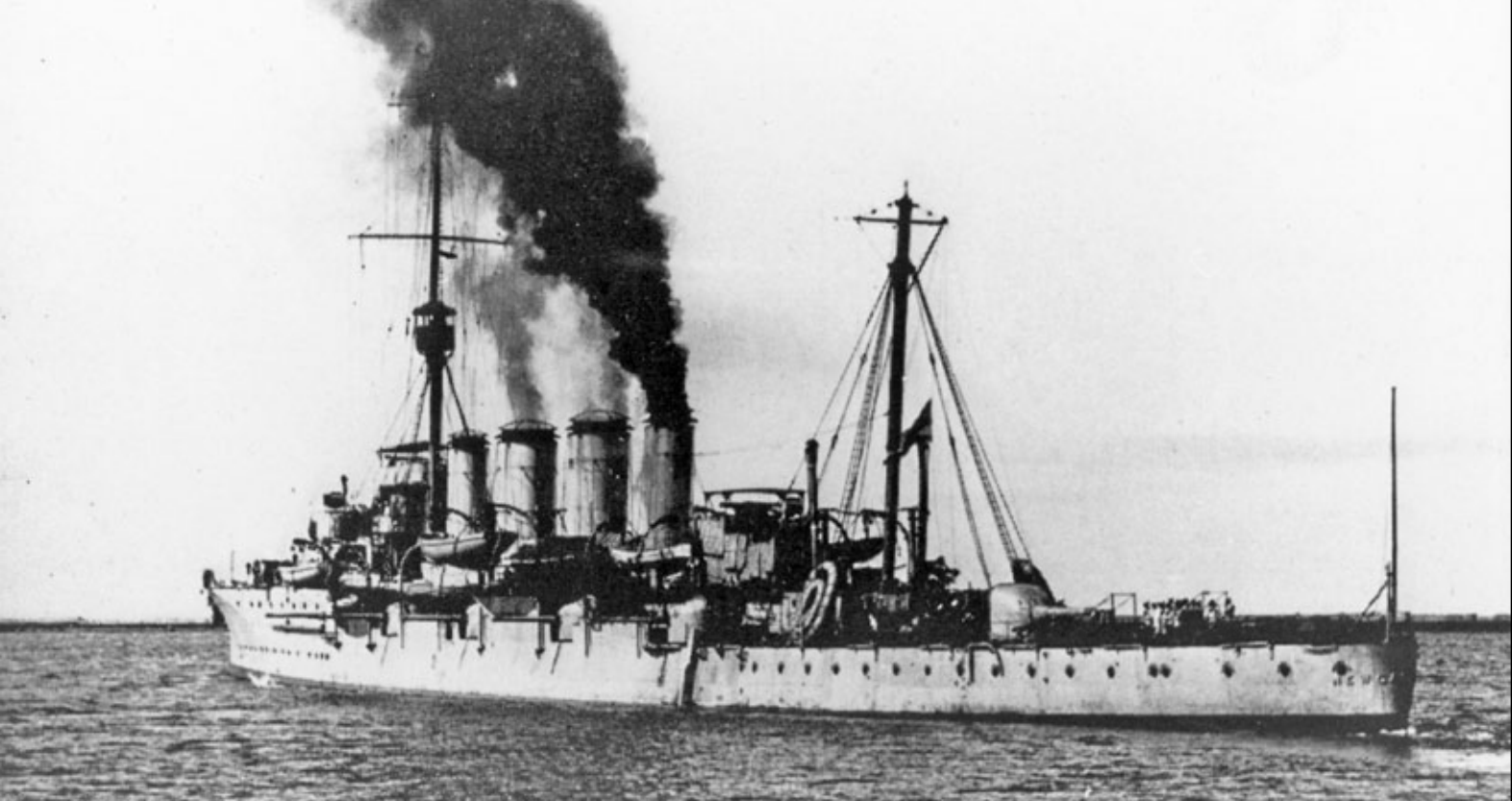
12. Osborne EW, *The Battle of Heligoland Bight*, Bloomsington 2006.

13. *Audacious* – bryt. OL, zbud. 1911-13, wyp. 23 000/25 700 t, dł. 182,1 m, szer. 27,1 m, zan. 8,7 m, turb. par. 31 000 KM, pręđ. 21 w., uzbr.: 10 x 343 mm, 16 x 102 mm, 4 x 47 mm, 3 wt. kal. 533 mm, załoga 782 ludzi.

Gloucester na ciekawej fotografii dobrze ukazującej rozmieszczenia artylerii kal. 152 i 102 mm.

Fot. zbiory Bernard Crochet





Newcastle w 1918 roku, maszt rufowy skrócony.

Fot. zbiory Jan Piwonoński

ka działała w składzie 2, a następnie 3 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet w Rosyth. Wiosną 1915 okręt patrolował zachodnie wybrzeże Afryki w poszukiwaniu niemieckiego rajdera *Kronprinz Wilhelm*. Później w czerwcu przeszedł remont kotłów w Liverpoolu, a po jego zakończeniu trafił na Morze Śródziemne, osiągając w listopadzie bazę w Brindisi. Na Adriatyku krążow-

nik pozostawał do stycznia 1918, po czym został przydzielony do Eskadry Egejskiej, w której składzie doczekał końca wojny. Na przełomie lat 1918-19 jednostka operowała na Morzu Czarnym, wspierając siły białogwardyjskie w toczącej się w Rosji wojnie domowej. W połowie 1919 okręt powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie został odstawiony do rezerwy Devonport.

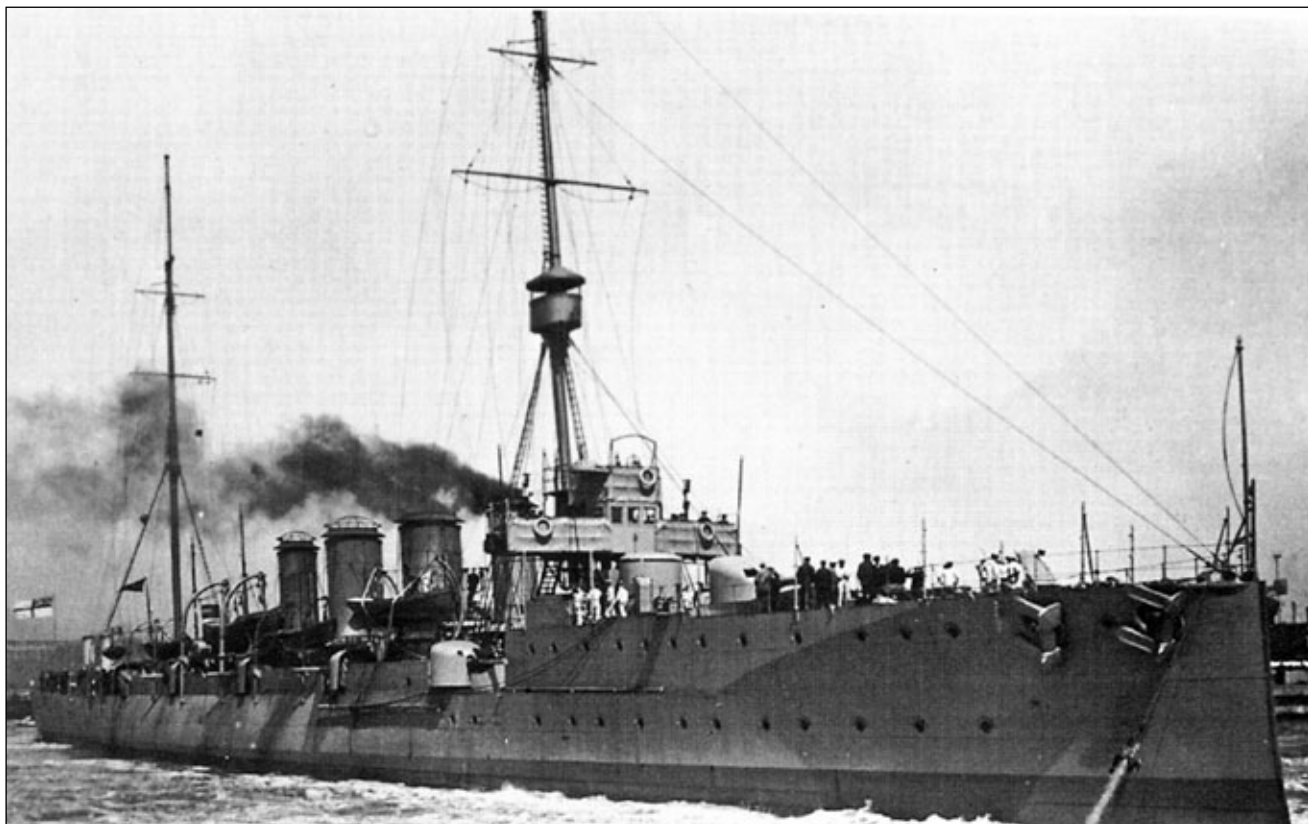
W 1920 wycofano go ze służby, a listopadzie 1921 sprzedano na złom.

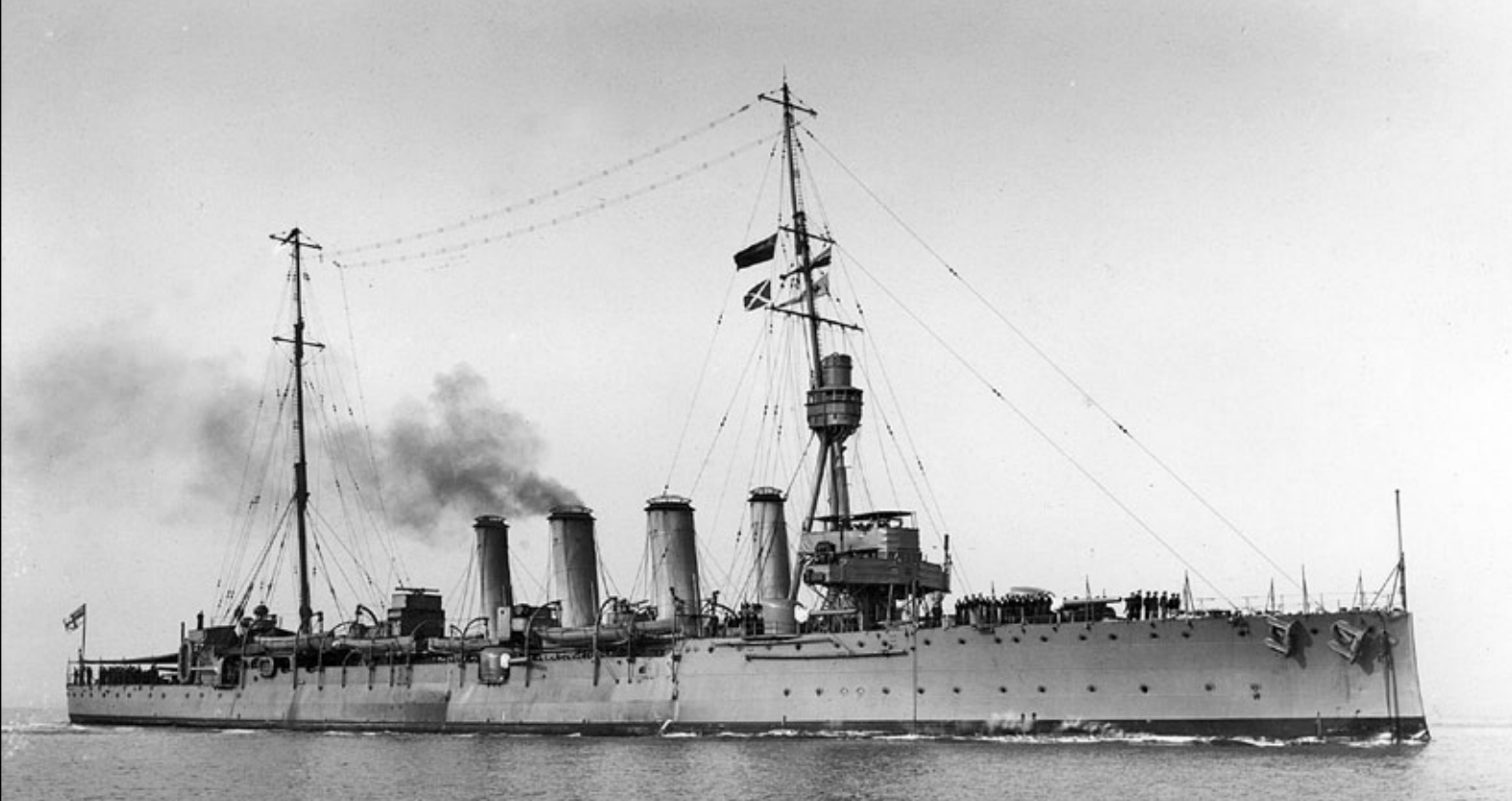
NEWCASTLE

Bezpośrednio po wejściu do służby krążownik trafił na Daleki Wschód do Stacji Chińskiej. W roku 1913 uczestniczył w tłumieniu rebelii w Szanghaju. Po wybuchu I Wojny Światowej okręt ostrzelał niemiec-

Liverpool w 1909 roku jeszcze z oryginalnymi niskimi kominami.

Fot. „Warship”





Dartmouth w końcowym okresie swojej służby, uwagę zwraca nowy trójnożny maszt.

Fot. Imperial War Museum

ką radiostację na wyspie Yap (Karoliny), po czym przeszedł do Valparaíso w Chile by uczestniczyć w poszukiwaniach rajdera *Prinz Eitel Friedrich* u wybrzeży Ameryki Południowej. W latach 1915-16 jednostka operowała na Pacyfiku, gdzie w styczniu 1916 r. przechwyciła niemiecki statek *Mazatlan*. W roku 1917 okręt działał na Morzu Śródziemnym (Mudros i Adriatyk), a przejściowo w marcu tego roku również w Indiach. W 1918 r. ponownie przeszedł na wody Ameryki Południowej, gdzie pełnił funkcję flagowca stacjonujących tam sił do roku 1919. Po powrocie do Wielkiej Brytanii został w 1919 odstawiony do rezerwy w Nore. W dniu 9 maja 1921 *Newcastle* został sprzedany na złom.

Typ „Weymouth”

WEYMOUTH

Po wejściu do służby okręt trafił do 3 Eskadry Bojowej Home Fleet by od lipca 1913 przejść do 2 Eskadry Krążowników Lekkich operującej na Morzu Śródziemnym. W sierpniu 1914 jednostka została przesunięta na Ocean Indyjski, gdzie uczestniczyła w poszukiwaniach krążownika *Emden*. W okresie między lutym a lipcem 1915 okręt działał u wschodnich wybrzeży Afryki w ramach operacji przeciwko kolejnemu nieprzyjacielskiemu rajderowi – *Königsberg*¹⁴, który skrył się u ujścia rzeki Rufidzi (Rufiji) w Tanganice. Po zniszczeniu rajdera, co nastąpiło 11 lipca 1915 r. (pierwsza w historii wojen morskich skoordynowana operacja powietrzno – morska, trwająca od 06.7-11.7.1915 r. W głąb delty wszedł jeszcze monitor *Jersey*, a powietrza bombardowały „bezka-

dłubowe” dwupłatowe „pchacze” typu Farman i Caudron (dokładniej patrz Brudek P. w bibliografii), *Weymouth* przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie operował na Adriatyku, biorąc między innymi udział w pierwszej Bitwie pod Durazzo 28-29 grudnia 1915. W roku 1916 krążownik powrócił na wody brytyjskie, gdzie wszedł w skład 6 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. W roku 1917 został przesunięty do 8 Eskadry Krążowników stacjonującej w Brindisi. W roku 1918 jednostkę wyposażono w tymczasowy drewniany pokład startowy dla samolotów, umieszczony w dziobowej części okrętu między stanowiskiem dowodzenia a dziobowym działem kal. 152 mm. W dniu 2 października 1918 w czasie drugiej Bitwy pod Durazzo, *Weymouth* został uszkodzony torpedą odpaloną przez austro-węgierski *U 31*¹⁵. Remont jednostki przeprowadzono na Malcie. W latach 1920-21 okręt pozostawał w składzie 7 Eskadry Krążowników Lekkich na wodach Południowej Ameryki. Po powrocie w 1921 na wody brytyjskie został odstawiony do rezerwy w Nore. W 1924 poddany remontowi. W latach 1925-27 flagowiec sił rezerwowych w Nore. W dniu 2 października 1928 sprzedany na złom.

DARTMOUTH

Po wejściu do służby przydzielony do 3 Eskadry Bojowej Home Fleet. W roku 1913 odbył rejs śródziemnomorski do Czarnogóry i Salonik, a następnie włączony do 2 Eskadry Krążowników Lekkich. We wrześniu 1914 skierowany do Indii, gdzie pełnił służbę w chwili wybuchu wojny. W październiku 1914 przechwycił nie-

miecki holownik *Adjutant*. Na Oceanie Indyjskim operował do grudnia 1914, po czym przeszedł na południowy Atlantyk, gdzie w styczniu 1915 poszukiwał *Karlsruhe*. W związku z podjęciem przez Aliantów operacji desantowej w Dardanelach od lutego 1915 *Dartmouth* operował w tym rejonie, wspierając oddziały walczące na Gallipoli. W maju 1915 okręt przeszedł do 8 Eskadry Krążowników Lekkich, bazującej w Brindisi, w której składzie pozostawał aż roku 1919. Uczestniczył w Bitwie w Cieśninie Otranto oraz pierwszej Bitwie pod Durazzo. W toku jednej z akcji w dniu 15 maja 1917 jednostka została storpedowana przez *UC 25*¹⁶, mimo uszkodzeń zdołała jednak bezpiecznie osiągnąć port.

Po zakończeniu działań wojennych w latach 1919-21 krążownik pozostawał na wodach Południowej Ameryki. Po powrocie do Anglii został odstawiony do rezerwy w Devonport w okresie 1921-24. W latach 1924-26 poddany remontowi, a następnie reaktywowany do zadań transportowych. W okresie 1927-28 flagowiec sił rezerwowych w Portsmouth, a następnie ponownie brał udział w realizacji zadań transportowych w basenie Morza Śródziemnego oraz do Chin. W 1929 r. ponownie odstawiony do rezerwy, a w 1930 r. sprzedany na złom.

14. *Königsberg* – niem. KRL, zbud. 1907, wyp. 3400/3814 t, dł. 115,3 m, szer. 13,2 m, zan. 4,8 m, masz. par. 13 300 KM, pręđ. 23,5 w., uzbr.: 10 x 105 mm, 2 wt. kal. 450 mm, załoga 350 ludzi.

15. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna...*, natomiast część źródeł przypisuje sukces *U 28* bądź *UC 25*.

16. W roku 1916 r. służbę na okrętach podwodnych, jako oficer wachtowy, a następnie objął dowództwo okrętu *UC 25* Karl Dönitz.

FALMOUTH

Po wejściu do służby znalazł się w składzie 2 Eskadry Bojowej Home Fleet, po czym w czerwcu 1913 przesunięty do 2 Eskadry Krążowników Lekkich. W sierpniu 1914 w 5 Eskadrze Krążowników zwalczał niemiecką żeglugę na środkowym Atlantyku, zatapiając statki handlowe *Falsolt*, *Ochtum*, *Borkum* i *Hude*. Wziął również udział w zwycięskiej Bitwie pod Helgolandem w końcu sierpnia 1914. W okresie grudzień 1914 – luty 1915 flagowiec 1 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. Uczestniczył w Bitwie koło Ławicy Dogger 24 stycznia 1915. W latach 1915-16 w składzie 3 Eskadry Krążowników Lekkich, w tym od czerwca 1916 (po Bitwie Jutlandzkiej) jako jej flagowiec. Wziął udział w Bitwie Jutlandzkiej na przełomie maja i czerwca 1916, w trakcie której został trafiony pojedynczym nieprzyjacielskim pociskiem (trafiony pociskiem kal. 5,9 cala (280 mm) z *Lützowa* o godz. 18:30 (czasu bryt.), który nie eksplodując trafił w główny maszt i zniszczył umieszczoną na jego topie syrenę okrętową (patrz John Campbell – bibliografia). W dniu 19 sierpnia 1916 został storpedowany przez *U 66* (KptLt. Bothmer). Uszkodzoną jednostkę zaczęto holować do Flamborough Head, lecz 20 sierpnia dobił ją pojedynczą torpedą *U 63* (KptLt. Otto Schultze). *Falmouth* poszedł na dno w odległości zaledwie 4 Mm od brytyjskiego wybrzeża w punkcie o współrzędnych 53°58.93'N, 0°4.50'W¹⁷.

YARMOUTH

Po wejściu do służby jednostka znalazła się w składzie 4 Eskadry Bojowej Home Fleet, po czym został skierowany na Daleki Wschód do Stacji Chińskiej, gdzie pozostawał w latach 1913-14. Działania wojenne rozpoczął *Yarmouth* od udziału w poszukiwaniach *Emdena*. W październiku 1914 okręt zdobył jeden z węglowców niemieckiego krążownika, a zatopił drugi – *Markomannia*. W grudniu 1914 jednostka powróciła na ojczyste wody, gdzie została przydzielona do 2 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet, a w roku 15 przesunięta do 3 Eskadry Krążowników Lekkich, w której składzie wzięła na przełomie maja i czerwca 1916 udział w Bitwie Jutlandzkiej. W lipcu tego roku jednostka zdołała szczęśliwie uniknąć ataku torpedowego. W roku 1918 powróciła do 2 Eskadry Krążowników Lekkich uzyskując tymczasowy drewniany pokład lotniczy w dziobowej części kadłuba.

W roku 1919 okręt poddano przebudowie, po czym skierowano na wody Południowej Ameryki, gdzie pozostawał do 1920 r. Po powrocie do Anglii od grudnia odstawiony do rezerwy w Nore. Później przydzielony do Szkoły Sygnalistów w Portsmouth. W latach 1924-25 poddany remontowi, po czym wykorzystywany do zadań transportowych. W 1927 ponownie w Szkole Sygnalistów w Portsmouth, a następnie między kwietniem a październikiem 1928 flagowiec sił podwodnych w Falmouth. W dniu 2 lipca 1929 r. sprzedany na złom.

Typ „Chatham”

CHATHAM

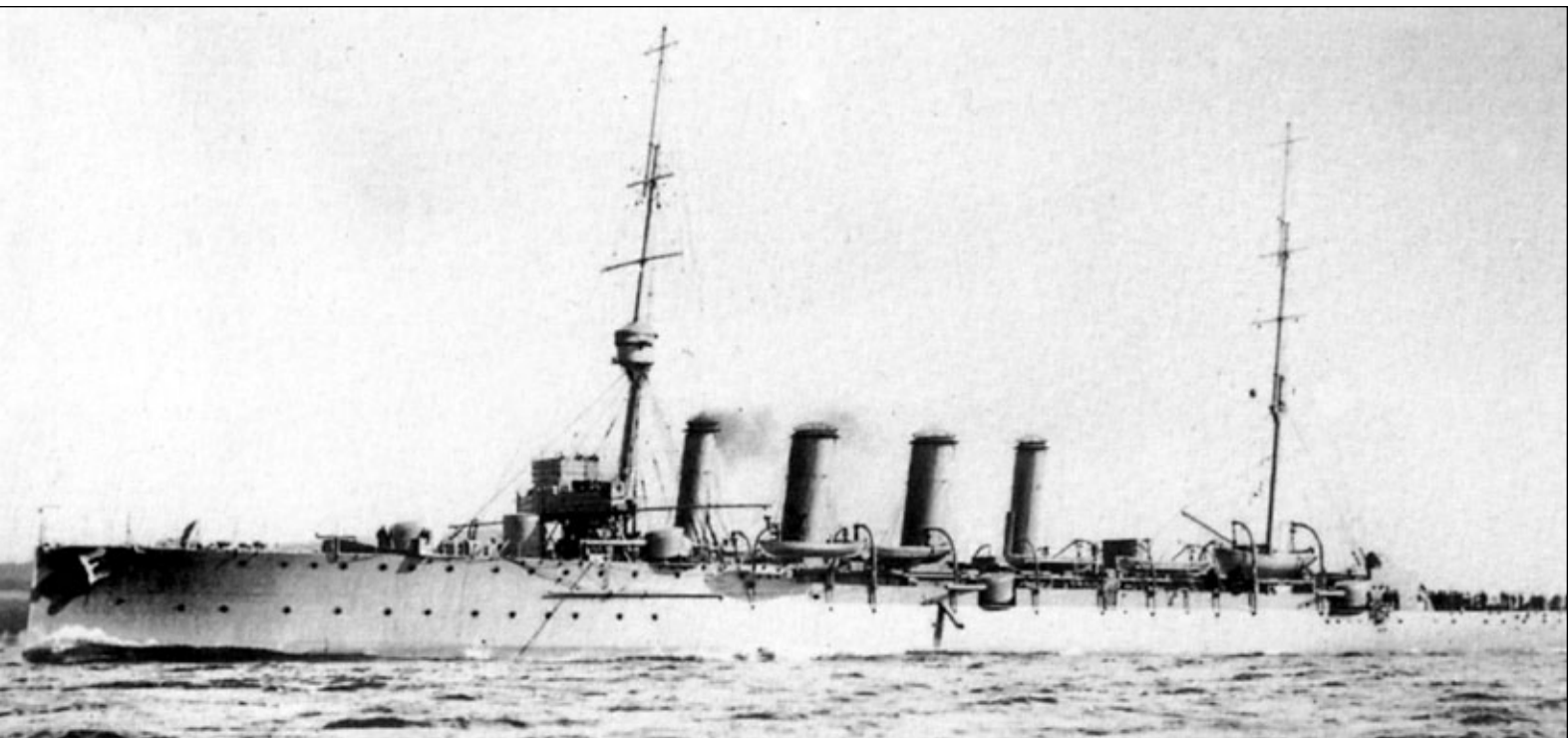
Po wejściu do służby okręt przydzielono do 1 Eskadry Krążowników Lekkich Home Fleet, lecz w roku 1913 r. przesunięto na Morze Śródziemne, gdzie w 1914 r. wszedł w skład 1 Eskadry Krążowników. Po wybuchu wojny w sierpniu tego roku uczestniczył w działaniach przeciwko niemieckiemu dywizjonowi śródziemnomorskiemu. Następnie przeszedł na Morze Czerwone i Ocean Indyjski, gdzie w listopadzie prowadził poszukiwania niemieckiego rajdera *Königsberg*, a następnie jego blokadę u ujścia rzeki Rufiji. Zatopił również 19 października 1914 statek handlowy *President*. W maju 1915 r. powrócił na Morze Śródziemne by wziąć udział w operacji w Dardanelach, wspierając desant na Gallipoli. *Chatham* pełnił funkcję flagowca sił kontradm. Johna de Robecka w czasie lądowania w Zatoce Suvla. Po powrocie na wody brytyjskie flagowiec 3 Eskadry Krążowników Lekkich w latach 1916-1919. W dniu 26 maja 1916 r. został uszkodzony wyniku wejścia na minę w rejonie Norfolk, odholowany rufą do przodu do Chatham, gdzie dokonano remontu.

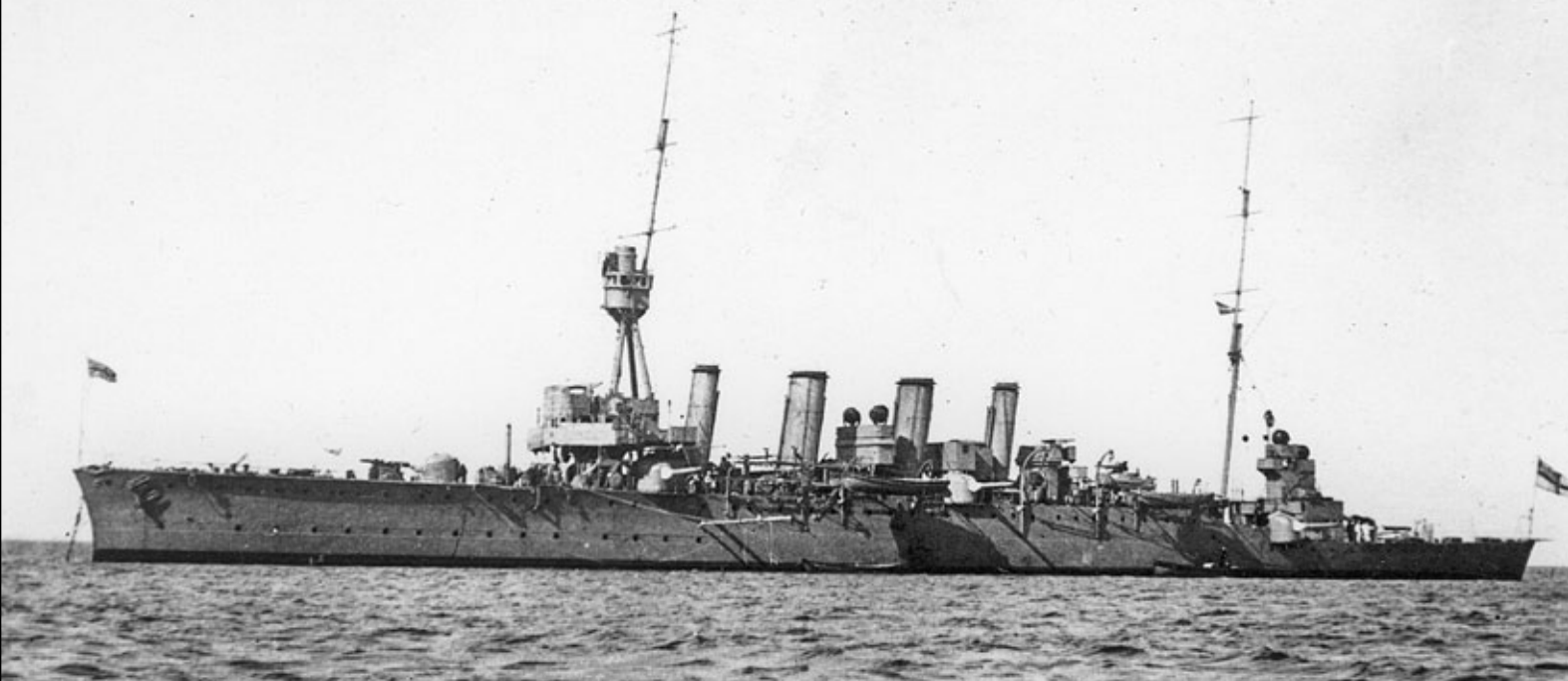
Odstawiony do rezerwy w Nore w latach 1919-20. W dniu 11 września 1920 r. reaktywowany i przydzielony do Royal New Zealand Navy (RNZN), w której pełnił służbę w charakterze flagowca do roku 1924.

17. Perepeczko A. *U-Booty pierwszej wojny światowej*, Warszawa 2000.

Falmouth w czasie prób odbiorczych w 1911 roku.

Fot. „Warships”





Dublin w końcowym okresie swojej służby po licznych modyfikacjach.

Fot. Imperial War Museum

Zwrócony Royal Navy, pełnił służbę jako flagowiec 4 Eskadry Krążowników Lekkich w Indiach w latach 1924-25. Wycofany ze służby w listopadzie 1925 r. w Devonport. W dniu 13 lipca 1926 sprzedany na złom.

DUBLIN

Po wejściu do służby w składzie 1 Eskadry Bojowej Home Fleet, po czym przydzielony początkowo do 1, a następnie od września 1913 r. do 2 Eskadry Krążowników Lekkich na Morzu Śródziemnym. Uczestniczył w akcji przeciwko niemieckiemu dywizjonowi śródziemnomorskiemu, nawiązując w nocy 6/7 sierpnia 1914 r. kontakt bojowy z krążownikiem liniowym *Goeben*¹⁸. W okresie między lutym a majem 1915 r. operował u wybrzeży Dardaneli, wspierając działania na Gallipoli. Od maja 1915 r. w oparciu o bazę Brindisi prowadził działania na Adriatyku u wybrzeża Albanii. W dniu 9 czerwca 1915 *Dublin* został uszkodzony torpedą wyrzuczoną przez austro-węgierski okręt podwodny *U 4* (Linienschiffsleutnant Singule Rudolf). Ciężko uszkodzona jednostka dowlokła się do Brindisi, jednak niezbędny okazał się remont w Wielkiej Brytanii. W roku 1916 okręt wszedł w skład 2 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet, w której pełnił służbę do roku 1918. Uczestniczył w Bitwie Jutlandzkiej, wyrzeliwując 117 pocisków kal. 152 mm. W wyniku trafienia 5 niemieckimi pociskami kal. 150 mm i 8 kal. 105 mm na pokładzie jednostki zginęło 3 marynarzy, a dalszych 27 odniosło rany, zaś same uszkodzenie okrętu uznano za ciężkie¹⁹ (wg J. Campbella – patrz bibliografia; z tych może ważniejszych. To pocisk kal. 150 mm z *Elbinga* oraz 105 mm ze *Stuttgartu*, choć w grę wchodzi również

Frauenlob lub *Hamburg* o godz. 22:35 bryt. czasu).

Usuwanie uszkodzeń trwało do 17 czerwca 1916 r., po czym krążownik powrócił do służby. W dniu 3 maja 1917 r. *Dublin* został na Morzu Północnym zaatakowany bombami przez niemiecki sterowiec *L 43*, który nie uzyskał żadnych trafień. W roku 1918 jednostka otrzymała tymczasowy drewniany pokład lotniczy w dziobowej części kadłuba (zdemontowany w 1919). W roku 1919 okręt odstawiono do rezerwy, lecz reaktywowano już w 1920 i przydzielono do 6 Eskadry Krążowników Lekkich na Stacji Afrykańskiej, gdzie pozostawał do roku 1924. Po powrocie do Anglii odstawiony do rezerwy w Nore. W lipcu 1926 sprzedany na złom.

SOUTHAMPTON

Od lutego 1913 w składzie 1 Eskadry Bojowej Home Fleet, następnie flagowiec 1 Eskadry Krążowników Lekkich. We wrześniu 1913 w wyniku awarii kotłów w *Govan* zginął członek załogi okrętu. Jeszcze w lipcu 1914 okręt wchodził w skład brytyjskiego zespołu, który złożył oficjalną wizytę w Kilonii. Za to już w dniu 28 sierpnia tego roku jednostka wzięła udział w Bitwie pod Helgolandem, a 24 stycznia 1915 w kolejnym starciu koło Ławicy Dogger, tym razem jako flagowiec kontradm. W.E. Goodeougha. Od lutego 1915 wchodził jako flagowiec w skład 2 Eskadry Krążowników Lekkich. W składzie tej Eskadry uczestniczył w Bitwie Jutlandzkiej, zapisując na swoje konto zatopienie krążownika *Frauenlob*²⁰ oraz kontrtorpedowca *S 35* (d-ca. kmrdr ppor. Friedrich Ihn †)²¹. Cena sukcesu była wysoka, w wyniku 18 trafień niemieckimi pociskami różnych kalibrów, jednostka została ciężko uszkodzona, zaś na

jej pokładzie zginęło 35 członków załogi, a dalszych 41 odniosło rany²². Trafienia m.in. (gdyż dokładne trafienia pocisków są znane) pociskiem 280 mm (prawdopodobnie z *Nassaua*), oraz 2 x 150 mm krótko po godz. 16:50 (*Elbing*) oraz około 18:00 105 mm pocisk od możliwie następujących jednostek: *Stettin*, *München*, *Rostock* a może i z *Frauenloba*, czy *Hamburga*. Pocisk z *Nassaua* uderzył w prawą burtę, a pozostałe nadleciały ze sterburty (za J. Campellem – patrz bibliografia; opis walki z niem. krążownikami o godz. 18:00 patrz Dohm A., również bibliografia).

W latach 1917-19 okręt pozostawał w składzie 3 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. W roku 1918 krążownik otrzymał tymczasowy drewniany pokład lotniczy w dziobowej części kadłuba (usunięty w 1919). Po zakończeniu wojny pełnił funkcję flagowca 7 Eskadry Krążowników Lekkich na wodach Ameryki Południowej. Po przeprowadzonym w latach 1920-21 remoncie *Southampton* trafił do 4 Eskadry Krążowników Lekkich w Indiach, gdzie pełnił służbę do roku 1924 r. Po powrocie do Anglii w 1924 r. odstawiony do rezerwy w Nore, a w 1926 r. sprzedany na złom.

18. *Goeben* – niem. KL, zbud. 1912, wyp. 22 640/25 400 t, dł. 188,5 m, szer. 29,5 m, zan. 8,2 m, turb. par. 70 000 KM, pręđ. 27 w., uzbr.: 10 x 280 mm, 12 x 150 mm, 12 x 88 mm, 4 wt kal. 500 mm, załoga 1053 ludzi.

19. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna...*

20. *Frauenlob* – niem. KRL, zbud. 1903, wyp. 2715 t, sł. 105 m, szer. 12,4 m, zan. 5 m, masz. par. 8500 KM, pręđ. 21,5 w., uzbr.: 10 x 105 mm, 2 wt kal. 450 mm, załoga 264 ludzi.

21. *S 35* – niem. KTR, zbud. 1914, wyp. 802 t, dł. 79,6 m, szer. 8,4 m, zan. 3 m, turb. par. 21 500 KM, pręđ. 33,5 w., uzbr.: 3 x 88 mm, 6 wt kal. 500 mm, załoga 90 ludzi.

22. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna...*

MELBOURNE

Krążownik był pierwszym z budowanych dla RAN jednostek typu „Town”. Do służby wszedł w styczniu 1913 r., a już 10 marca osiągnął Fremantle w Australii. W początkowym okresie jednostka prowadziła intensywne szkolenie i odwiedzała australijskie porty. Po wybuchu I Wojny Światowej w miesiącach sierpnia i wrześniu 1914 r. okręt pozostawał w przeciwko ewentualnym działaniom ze strony niemieckiej wschodnioazjatyckiej eskadry krążowników, uczestnicząc równocześnie w przejmowaniu kajzerowskich kolonii na Pacyfiku. 1 listopada, krążownik opuścił Australię w eskorcie konwoju z oddziałami ANZAC (Australian and New Zealand Army Corps) do Egiptu. Następnie przeszedł do Gibraltaru i dalej na Azory w związku z poszukiwaniem rajdera *Karlsruhe*. 20 grudnia 1914 r. przeszedł na Bermudy, które stały się jego bazą aż do sierpnia 1915 r. W tym czasie okręt patrolował zachodni Atlantyk od wybrzeża Kanady aż po Brazylię, operując w ramach Stacji Ameryki Północnej i Indii Zachodnich. W sierpniu 1916 jednostka przeszła do Devonport w Anglii, gdzie weszła w skład 2 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet, bazującej w Scapa Flow. Między styczniem a czerwcem 1917 r. okręt przeszedł remont układu napędowego w Birkenhead. W roku 1918 r. krążownik wyposażono w tymczasowy drewniany pokład lotniczy w dziobowej części kadłuba (zdjęty

w 1919 r.) W dniu 7 marca 1919 r. *Melbourne* opuścił Portsmouth i wraz z 4 kontrtorpedowcami²³ wyruszył w drogę powrotną do Australii. Po przybyciu do ojczyzny został odstawiony do rezerwy, w której pozostawał między sierpniem 1919 r. a kwietniem 1920 r., gdy nastąpiła jego reaktywacja. W latach 1920-24 operował na wodach australijskich, odwiedził Nową Zelandię i wyspy Pacyfiku, w tym między 1922 a 1924 r. jako flagowiec floty. Ponownie w rezerwie między wrześniem 1924 r. a październikiem 1926. Na przełomie lat 1925/26 kolejny rejs do Wielkiej Brytanii. Od października 1927 r. do lutego 1928 r. flagowiec RAN. W lutym tego roku odszedł do Anglii, gdzie w dniu 23 kwietnia 1928 r. został sprzedany na złom.

SYDNEY

Po wejściu do służby w czerwcu 1913 r. jednostka została odprawiona do Australii, którą osiągnęła we wrześniu tego roku. Do marca 1914 krążownik działał na wschodnim wybrzeżu kontynentu, a następnie w maju przyprowadził z Singapuru do Sydney 2 pierwsze australijskie okręty podwodne *AE 1* i *AE 2*. Po wybuchu wojny jednostka pozostawała w pogotowiu przeciwko ewentualnym działaniom niemieckich sił morskich dalekowschodniego zgrupowania w Cingtao. We wrześniu uczestniczyła w operacji zajmowania Rabaul i wyspy Anguar. W dniu 1 listopada 1914 r. okręt opuścił Australię w ochronie konwoju z oddzia-

łami ANZAC, kierując się początkowo do Colombo.

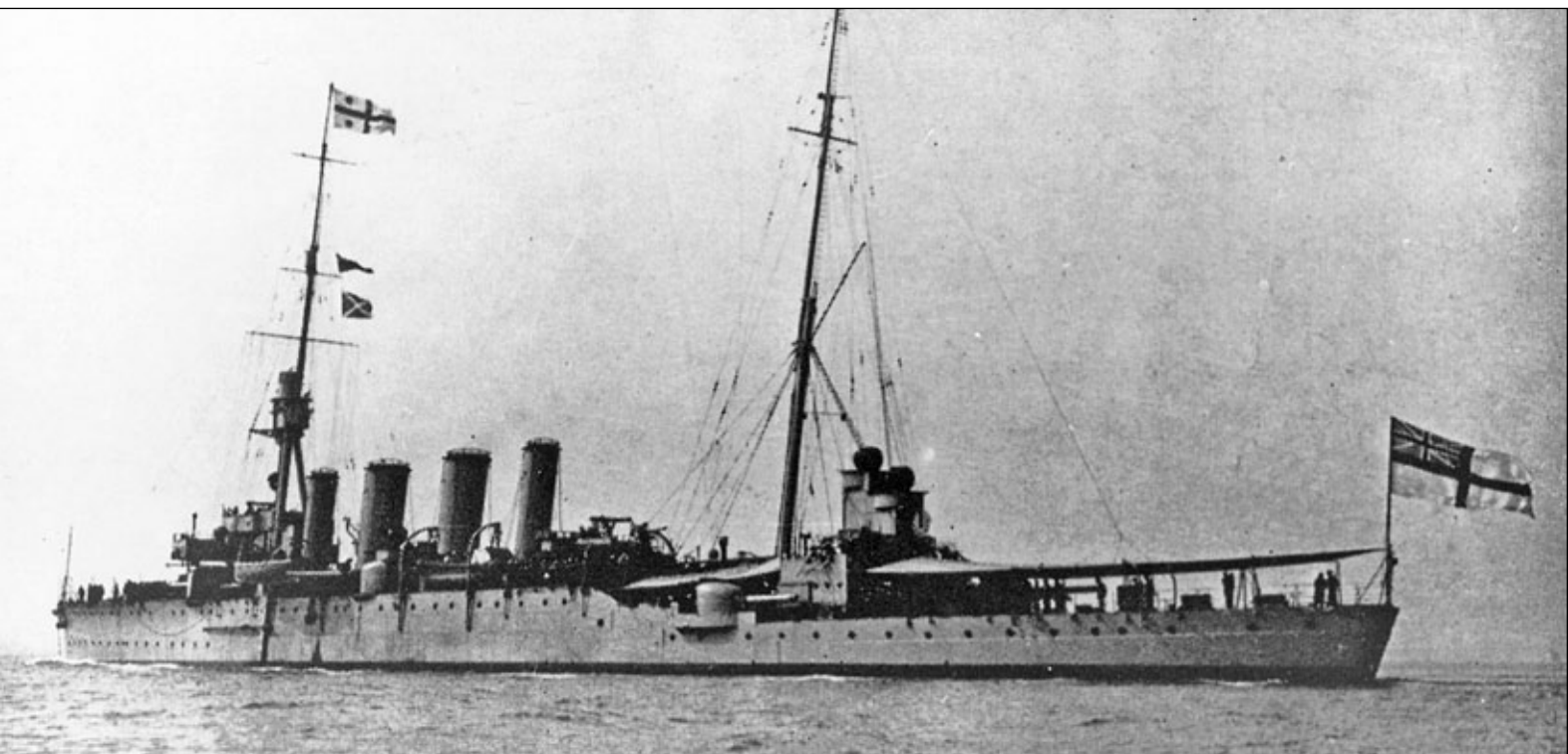
W dniu 9 listopada 1914 r. długo poszukiwany niemiecki rajder *Emden* zniszczył stację radiową w porcie Refuge na wyspie Południowy Keeling (Wyspy Kokosowe), której załoga zdążyła jeszcze wysłać w eter wezwanie o pomoc. Sygnał odebrał przechodzący konwój ANZAC. Zadanie rozpoznania sytuacji otrzymał *Sydney*, który znajdował się raptem o 55 Mm od miejsca wydarzeń. *Emden* jako pierwszy otworzył ogień z dystansu 11 000 m do zbliżającej się australijskiej jednostki, uzyskując 15 trafień pociskami kal. 105 mm, które kosztowały okręt 4 zabitych i 17 rannych. Mimo wszystko *Sydney* odpowiedział ogniem dział większego kalibru, który szybko zmienił niemieckiego rajdera w płonący wrak, który wyrzucił się na skalisty brzeg wyspy Północny Keeling, co pozwoliło na przechwycenie i zmuszenie do samozatopienia węglowca *Buresk*. Na pokładzie *Emdena* zginęło 134 członków załogi, a dalszych 65 zostało rannych²⁴, których wzięto do niewoli. Ocalał tak naprawdę jedynie znajdujący się na brzegu oddział desantowy, który rozpoczął swą słynną ucieczkę na szkunerze *Ayesha*, ale to już zupełnie inna historia.

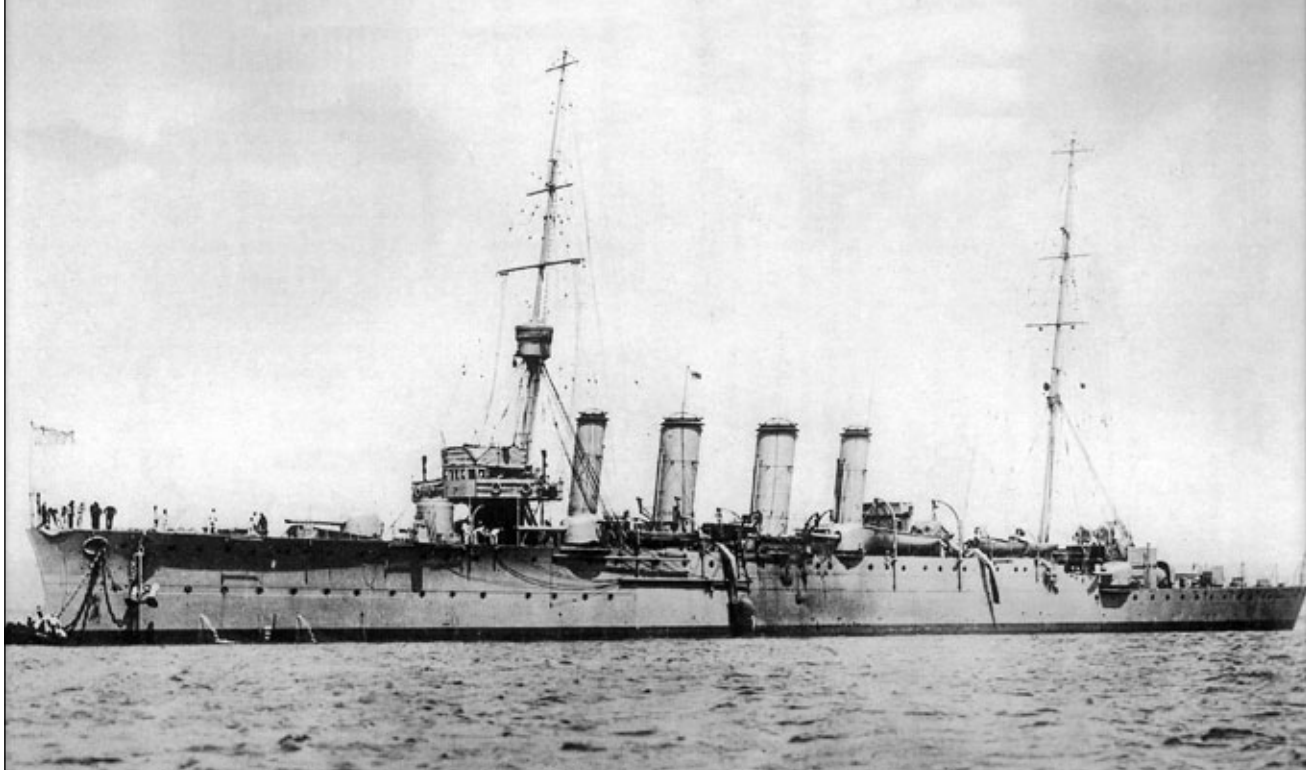
23. Były to *Huon*, *Parramatta*, *Warrego* i *Yarra* zbudowane w 1910-14, wyp. 700 t. dł. 75,0 m, szer. 7,8 m, zan. 2,4 m, turb. par. 9500 KM, prędk. 26 w., uzbr.: 1 x 102 mm, 3 x 76 mm, 3 wt kal. 457 mm, załoga 66 ludzi.

24. Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna...*

Southampton w ujęciu 3/4 z rufy w początku lat dwudziestych.

Fot. zbiory Jan Piwowski





Tym razem *Sydney* w początkowym okresie wojny.

Fot. zbiory Bernard Crochet

Sam *Sydney* wyruszył w dalszy rejs, który wiódł przez Maltę na Bermudy, osiągnięte 6 stycznia 1915 r. Jednostka podjęła służbę na Stacji Ameryki Północnej i Indii Zachodnich, trwającą do września 1916, a polegającą na patrolowaniu zachodnich brzegów kontynentu. Jesienią 1916 r. okręt przeszedł do Wielkiej Brytanii, gdzie po krótkim remoncie wszedł w skład 2 Eskadry Bojowej w Scapa Flow, a następnie 2 Eskadry Krążowników Lekkich w Greenock.

W dniu 4 maja 1917 r. *Sydney* uczestniczył w starciu z bombardującym brytyjskie okręty niemieckim sterowcem *L 43*. W sierpniu 1917 r. skierowano krążownik na remont do Chatham, w trakcie którego między innymi zamontowano w dziobowej części kadłuba drewniany pokład startowy dla samolotów (usunięty w 1919 r.). Początkowo korzystała z niego maszyna typu Sopwith „Pup”, a następnie Sopwith „Camel”. W czasie akcji w pobliżu Helgolandu w dniu 1 czerwca 1918 r. samolot z *Sydney* zdołał zestrzelić jedną z niemieckich maszyn w odległości 60 Mm od okrętu, jednak nie mogąc odnaleźć swojej „bazy” wodował w drodze powrotnej, a pilota podjął kontrtorpedowiec *Sharpshooter*.

Po zakończeniu wojny australijski krążownik uczestniczył w przejmowaniu „parady pokonanych” – rozbrojonej niemieckiej Hochseeflotte zmierzającej do Scapa Flow. W kwietniu 1919 r. okręt opuścił wody brytyjskie by powrócić do Australii. W okresie między kwietniem 1923 r. a wrześniem 1924 r. przechodził remont w stoczni Cockatoo Island Dockyard, a po reaktywacji pełnił służbę w charakterze flagowca RAN. Wycofany ze służby w maju 1928 r., a w styczniu 1929 r. przeznaczony do złomowania. Z uwagi na sporą wartość

sentymentalną dla młodej w końcu marynarki wojennej Australii, po dziś dzień zachowano w charakterze pomników szereg fragmentów i elementów okrętu.

BRISBANE budowany przez ponad 3,5 roku w stoczni australijskiej okręt był pierwszą jednostką tej wielkości, jaka powstała w krainie kangurów. Wpływ na przebieg budowy miała przede wszystkim tocząca się w odległej Europie wojna, bowiem spora część wyposażenia krążownika pochodziła od brytyjskich dostawców. W końcu grudnia 1916 r. okręt wyruszył na Morze Śródziemne osiągając w początkach lutego 1917 r. Maltę. Został jednak szybko wezwany do powrotu na wody Oceanu Indyjskiego w związku z poszukiwaniami niemieckich rajderów *Wolf* i *Seeadler*, a w czerwcu 1917 r. skierowano jednostkę do patrolowania zachodnich wybrzeży Australii. W październiku 1918 r. wysłano okręt do Wielkiej Brytanii, w której pozostawał do połowy kwietnia 1919 r., gdy wyruszył w drogę powrotną wraz z 6 okrętami podwodnymi typu „J” i jednostką-bazą *Platypus*²⁵. Krążownik osiągnął *Sydney* w czerwcu by następnie pełnić służbę na macierzystych wodach do sierpnia 1922 r. Między sierpniem 1922 r. a kwietniem 1924 *Brisbane* pozostawał w rezerwie. Po reaktywacji pełnił między innymi służbę na Stacji Chińskiej (lutysierpień 1925 r.). W listopadzie 1925 r. przeklasyfikowany na okręt szkolny, którym pozostawał z przerwami do końca swej kariery. W sierpniu 1928 r. złożył wizytę na Hawajach w związku z 150 rocznicą odkrycia wysp. Wycofany ze służby w sierpniu 1929 r.. Ponownie reaktywowany w 1935 r., odbył ostatni rejs do Portsmouth w Wielkiej Brytanii, gdzie został definitywnie wycofa-

ny ze służby, a 13 czerwca 1936 r. sprzedany na złom.

Typ „Birmingham” (późny „Chatham”) BIRMINGHAM

Po wejściu do służby w lutym 1914 r. okręt trafił do 1 Eskadry Krążowników Lekkich Home Fleet. Uczestniczył w letniej wizycie zespołu Royal Navy w Kilonii. Po wybuchu światowego konfliktu w sierpniu 1914 r. zatopił 2 niemieckie statki handlowe, zaś w dniu 9 sierpnia tego roku *Birmingham* zapisał na swoje konto zniszczenie pierwszego okrętu podwodnego w tej wojnie, taranując na wschód od Firth of Moray *U 15* (KptLt Richard Pohle). Krążownik uczestniczył w Bitwie pod Helgolandem 28 sierpnia 1914 r. oraz w Bitwie koło Ławicy Dogger 24 stycznia 1915 r. Od lutego tego roku w składzie 2 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet, jako jej flagowiec. W dniu 18 czerwca 1915 został zaatakowany przez U-Boot, zdołał szczęśliwie uniknąć trafienia. Wziął udział w Bitwie Jutlandzkiej na przełomie maja i czerwca 1916. W nocnej fazie starcia został uszkodzony odłamkami, bez strat w ludziach.

Po zakończeniu działań wojennych w latach 1919-20 flagowiec 6 Eskadry Krążowników Lekkich, a następnie odstawiony do rezerwy w Nore w okresie 1920-22. Po reaktywacji od listopada 1923 r. do 1928 r. flagowiec 6 Eskadry Krążowników Lekkich na Stacji Afrykańskiej. Pełnił również

25. Były to *J 1*, *J 2*, *J 3*, *J 4*, *J 5*, *J 7* – zbud. 1915 wyp. 1204/1820 t, dł. 84,0 m, szer. 7,0 m, zan. 4,3 m, napęd diesel/elekt. 3600/1350 KM, pręđ. 19,5/9,5 w., uzbr. 6 wt. kal. 457 mm (12 torped), 1 x 76 mm, załoga 44 ludzi, natomiast wg *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921* okręty podwodne przyprzrowadził do Australii *Sydney*, zaś służba wojenna *Brisbane* 'a miała nieco inny przebieg.



Lowestoft w 1915 roku nowym trójnożnym masztem.

Fot. zbiory Jan Piwowoński

służbę na innych zagranicznych stacjach. W 1929 r. odstawiony ponownie do rezerwy w Nore. W marcu 1931 r. sprzedany na złom.

LOWESTOFT

Po wejściu do służby został przydzielony do 1 Eskadry Krążowników Lekkich Home Fleet. Po wybuchu wojny działał na Morzu Północnym, gdzie w sierpniu zatopił niemiecki statek *Fernbellin*. Uczestniczył w Bitwie pod Helgolandem w końcu sierpnia 1914 oraz koło Ławicy Dogger w styczniu 1915 r. W okresie luty 1915-1916 r. w składzie 2 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. W roku 1916 r. przesunięty do 8 Eskadry Krążowników Lekkich na Morzu Śródziemnym, w której pełnił funkcję flagowca do 1917 r. W roku 1917 przebudowa na Malcie, a następnie służba na Adriatyku do 1919.

Kontynuował służbę w 6 Eskadrze Krążowników Lekkich w Stacji Afrykańskiej do roku 1924 r., w tym od 1921 r. lub jak chcą inne źródła 1922 r., w charakterze flagowca. Przebudowany w latach 1924-25, kontynuował następnie służbę w Stacji Afrykańskiej aż do roku 1929 r. W październiku 1929 wycofany ze służby Devonport, a 8 stycznia 1931 r. sprzedany na złom.

NOTTINGHAM

W kwietniu 1914 r. wszedł do służby w 1 Eskadrze Krążowników Lekkich Home Fleet. Wziął udział w letniej wizycie zespołu Royal Navy w Kilonii. Po wybuchu wojny zadebiutował już w Bitwie pod Helgolandem w końcu sierpnia 1914. W dniu 16 grudnia 1914 r. uczestniczył w odpieraniu wypadu Hochseeflotte, zwanego przez Brytyjczyków

„Rajdem na Yorkshire”²⁶ przeciwko angielskiemu wybrzeżu, a następnie w bitwie koło Ławicy Dogger w styczniu 1915. Od lutego tego roku w składzie 2 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. Wziął udział w Bitwie Jutlandzkiej na przełomie maja i czerwca 1916.

W czasie akcji niemieckiej Hochseeflotte przeciwko Sunderlandowi w dniu 19 sierpnia 1916 r. *Nottingham* został na Morzu Północnym w odległości 120 Mm od Firth of Forth poważnie uszkodzony 2 torpedami U 52 (KptLt. Walther), a następnie po 20 minutach dobito kolejną, co spowodowało zatonięcie krążownika z relatywnie niewielkimi stratami wśród załogi.

ADELAIDE

Okręt, nad którego budowę w australijskiej stoczni w Sydney zaciążył światowy konflikt, wszedł do służby dopiero w roku 1922. Do roku 1928 działał głównie na wodach australijskich, choć wziął również udział w „Empire Cruise”, trwającym rok rejsie wokół świata w latach 1924-25. W czerwcu 1928 został odstawiony do rezerwy w Sydney, w której pozostawał aż do roku 1938. W okresie 1938 – marzec 1939 poddany gruntownemu remontowi i przebudowie, po czym reaktywowany w związku z pogarszającą się sytuacją międzynarodową na świecie. Uczestniczył czynnie w działaniach II Wojny Światowej, biorąc udział w roku 1940 w akcji na francuskiej Nowej Kaledonii oraz pełniąc służbę eskortową na Oceanie Indyjskim oraz wodach wokół Australii. W lutym 1945 został odstawiony do rezerwy, a 24 stycznia 1949 sprzedany na złom²⁷.

Typ „Birkenhead”

BIRKENHEAD

Po wejściu do służby w maju 1915 r. jednostka trafiła do składu 3 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet, w której pozo-

26. W nocy z 15/16.12.1914 r. adm. Hipper wyszedł na ponowną akcję u wybrzeży wschodnich Wielkiej Brytanii z I. GR – Grupa Rozpoznawcza – wzmocnionej *Derfflingerem* i II. GR (skład ten sam, jak podczas wypadu 02.11.1914 r.). Kiedy *Straßburg* zameldował, że z uwagi na ciężki stan morza użycie artylerii u wybrzeży jest niemożliwe, na co Hipper zwolnił lekkie krążowniki (oprócz *Kolberga*, który miał miny na pokładzie i eskortujące torpedowce), decydując się na ostrzelanie *Seydlitzem*, *Moltkem* i *Blücherem* Hartlepoola, a kontradmirał Tapken z *Von der Tannem* i *Derfflingerem* Whitby oraz Scarborough. *Kolberg* postawił na południe od Scarborough zaporę minową. Grupa *Seydlitz* została zaatakowana przez 4 brytyjskie niszczyciele; atak odparto, po części ciężko je uszkadzając. *Seydlitz* został trafiony trzema pociskami wystrzelonymi z baterii nadbrzeżnej, a lekkie krążowniki i torpedowce dostały się między jednostki I. Eskadry Krążowników Liniowych i II. Eskadry Pancerników i cudem niemalże, ale to głównie dzięki warunkom atmosferycznym wymknęły się z bardzo niebezpiecznej sytuacji, w której się znaleźli. Szef floty, admirał von Ingenohl miał w nocy na 15. kontakt ogniowy z brytyjskim okrętami i wycofał się na czele swych sił, nie chcąc się wystawiać na ryzyko nocnych ataków brytyjskich torpedowców. Po nastaniu dnia. Adm. Ingenohl nie skierował się w umówione miejsce, gdzie miał się spotkać z resztą okrętów, tylko bez informowania dowódcy sił rozpoznawczych, skierował się do bazy. Zaważenie odejście niemieckiej eskadry sprawiło dopiero, że brytyjskie siły główne pod komendą admirała Jellicoe’a wyszły w morze i to po alarmującej wiadomości, że niemieckie okręty ponownie ostrzeliwują brytyjskie wybrzeże. Jellicoe doszedł odległości 250 mil od miejsca walki. W ten sposób Niemcy zaprzepaścili nadającą się szansę stoczenia bitwy i to w bardzo sprzyjających dla siebie okolicznościach, kiedy przeciwko niemalże całej Hochseeflocie przyszłoby walczyć słabszej eskadrze Royal Navy. Patrz opis działalności bojowej *Seydlitz* w źródle autorstwa Hildebranda H.H. – Röhra A. – Steinmetza H.-O. – bibliografia, tłumaczenie Michała Jarczyka.

27. Szerzej o parametrach technicznych i przebiegu służby *Adelaide* – patrz Nowak G. *Australijski krążownik...*

stała aż do roku 1919 r. Okręt wziął udział w Bitwie Jutlandzkiej na przełomie maja i czerwca 1916 r. Po zakończeniu działań wojennych jednostka jako nietypowa została odstawiona do rezerwy w Portsmouth już w 1919 r. W 1920 r. wycofano ją ze służby. Równocześnie władze brytyjskie zaproponowały Grecji odkupienie krążownika, lecz wobec braku zainteresowania, w dniu 26 października 1921 r. sprzedały okręt na złom.

CHESTER

Jednostka po ukończeniu maju 1916 r. została włączona w skład 3 Eskadry Krążowników Lekkich Grand Fleet. Niemal natychmiast okręt wraz z dowodzoną przez kontradm. T.D. W. Napiera Eskadrą wziął udział w Bitwie Jutlandzkiej, w której trakcie trafił pod silny ogień niemieckich sił lekkich. Krążownik został trafiony 17 pociskami kal. 150 mm, w wyniku, czego został ciężko uszkodzony. Ogień krążowników 2 Grupy rozpoznawczej (*Frankfurt, Pillau, Elbing, Wiesbaden*) między godz. 17:40-17:50 – czasu bryt. Na jego pokładzie zginęło 29 członków załogi, a dalszych 49 odniosło rany²⁸. Jedną z przyczyn tak wysokich strat wśród załogi były zbyt krótkie pancerne maski przeciwdziałkowe dział, które niedostatecznie chroniły ich obsługę, właśnie przed działaniem odłamków. Po remoncie jednostka kontynuowała służbę w 3 Eskadrze aż do czasu zawieszenia broni.

Chester jako w sumie jednostka nietypowa już w roku 1919 r. został odstawiony do rezerwy w Nore, gdzie pozostawał do maja 1920 r., gdy został wycofany ze służby. Gdy nie powiodła się propozycja odkupienia jednostki złożona pierwotnemu zamawiającemu – Grecji, krążownik w dniu 2 listopada

1921 r. sprzedano na złom. Do dnia dzisiejszego w londyńskim Imperial War Museum zachowano w charakterze eksponatu jedno z dział kal. 140 mm L/50 BL Mk I.

Podsumowanie

W okresie między wrześniem 1910 r. a majem 1916 r. weszło do służby 20 krążowników typu „Town”, reprezentujących 5 kolejno modyfikowanych typów (*Bristol, Weymouth, Chatham, Birmingham i Birkenhead*), a kolejny 21, po niezbędnych zmianach projektów, dopiero w sierpniu 1922 r. W tym okresie przy relatywnie nieznacznym wzroście gabarytów, ewoluowało uzbrojenie jednostek, w rezultacie, czego, dysponowały one jednolitą artylerią głównego kalibru, składającą się z 6-calowych dział. Dzięki przedłużeniu dziobówki uzyskano zarówno lepszą platformę dla pokładowej artylerii, poprawiając jej celność jak i dobrą dzielność morską, która stała się wyróżnikiem typu „Town”. Okręty działały praktycznie na wszystkich akwenach świata od Pacyfiku, Oceanu Indyjskiego po zachodni Atlantyk, a także na Morzu Śródziemnym oraz głównie Morzu Północnym. W czasie I Wojny Światowej jednostki tej klasy operowały zarówno w składach eskadr jak i samodzielnie, przy czym uchodziły za szczęśliwe. Najlepszym tego dowodem może być fakt, że w wyniku działań wojennych utracono jedynie 2 krążowniki, które padły ofiarą niemieckich U-Bootów, notabene oba tego samego dnia w sierpniu 1916 r. u wybrzeży Anglii, mimo, że uszkodzenia bojowe, w tym również poważne, nie ominęły wielu z nich.

Powojenne losy jednostek związane były z jednej strony z anachronicznym rozmieszczeniem większości artylerii na

stanowiskach burtowych, co osłabiało ich siłę ognia, a z drugiej pośrednio w rezultatach Konferencji Waszyngtońskiej, która tak naprawdę wprowadziła odmienną klasyfikację krążowników i w decydującym stopniu zaważyła na ich dalszym rozwoju. Już w drugiej połowie lat dwudziestych jednostki typu „Town” z uwagi na uzbrojenie i prędkość okazały się przestarzałe, co zadecydowało o ich masowym wycofaniu ze służby i złomowaniu, w czym też miały swój udział powojenne oszczędności budżetowe.

Krążowniki typu „Town” za swój udział w zmaganiach I Wojny Światowej, choć nie wslawiły się w niej może spektakularnymi sukcesami, warte są przypomnienia i pamięci. ●

**Korekta, uzupełnienia,
dodana bibliografia: Michał Jarczyk**

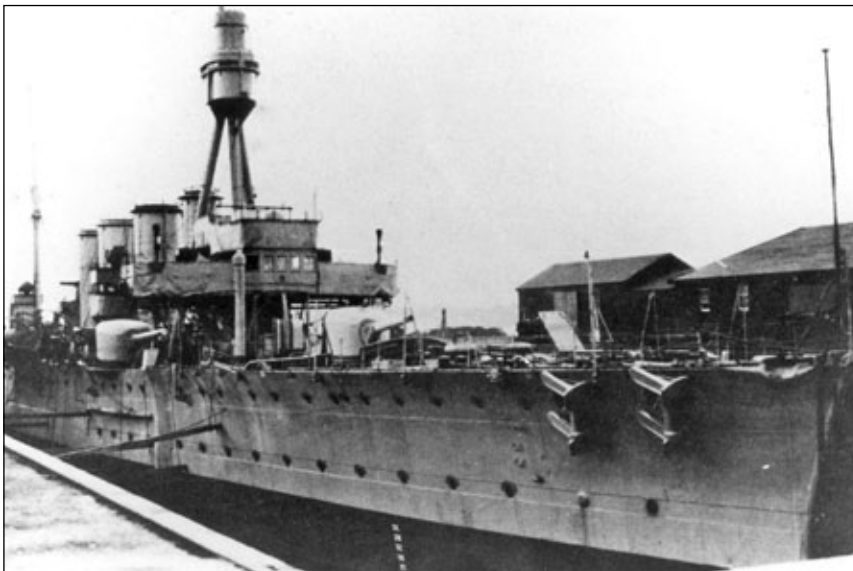
Bibliografia

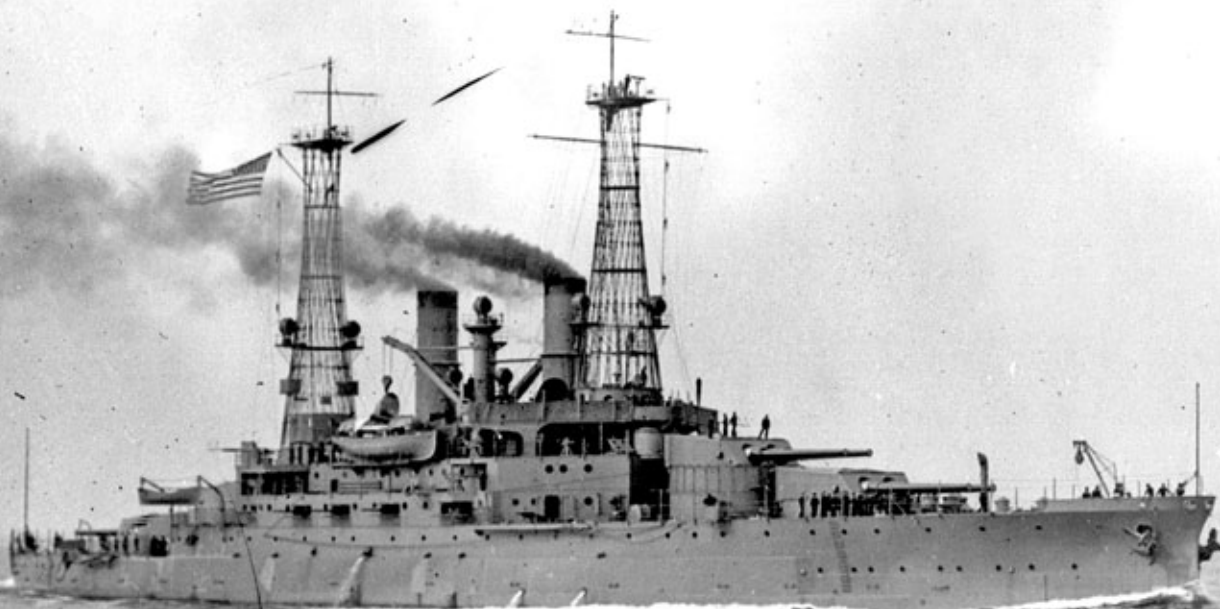
1. Brudek P., *Afryka Wschodnia 1914-1918*, Bellona: Warszawa 2008.
2. Campbell J., (with a preface by Antony Preston), *Jutland – An Analysis of the Fighting*, Conways Classics, 1998.
3. Colledge J.J., Warlow B., *Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy*, London 1969.
4. Dohm A., *Skagerrak*, Gütersloh, 1936.
5. *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985.
6. Flisowski Z., *Bitwa pod Skagerrakiem*, MON Warszawa, 1962
7. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
8. Hildebrand H.H – Röhr A. – Steinmetz H.-O. – *Die Deutschen Kriegsschiffe, Biographien – ein Spiegel Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Mundus Verlag Ratingen b.d.w.
9. Hynek V., Klicina P., Sknouril E., *Valečné lode (3) První světová válka*, Praha 1988.
10. Le Fleming, *Warships of World war I*, Sewstan 1961.
11. Lyon D., *The first Town Class 1908-1931*, Part I. „Warship” No 1 January 1977, Part 2, „Warship” No 2, April 1977, Part 3, „Warship” No 3 July 1977.
12. Morris D., *Cruisers of the Royal and Commonwealth Navies*, Liskeard 1987.
13. Nowak G., *Australijski krążownik HMAS „Adelaide”*, „Okręty” nr 3(3) maj 2011.
14. Osborne E.W., *The Battle of Heligoland Bight*, Bloomington 2005.
15. Perepeczko A., *U-Booty pierwszej wojny światowej*, Warszawa 2000.
16. *Słownik morski angielsko-polski i polsko-angielski* pod red. Szymona Milewskiego, Warszawa 1968.
17. Internet.

²⁸ Wg Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna... straty Chestera w Bitwie Jutlandzkiej* wyniosły 35 zabitych oraz 42 rannych.

Chester w czasie przeglądu w doku Portsmouth, lata powojenne.

Fot. zbiory Jan Piwowoński





Konferencja Waszyngtońska

12 XI 1921 – 6 II 1922

część I

Wprowadzenie

Konferencja waszyngtońska należy do najgłośniejszych wydarzeń w politycznej historii świata, jak też w historii morskiej. Rozpoczęła się 12 listopada 1921 r., a zakończyła 6 lutego 1922 r. Zarówno jej obrady, jak i podpisanie wszystkich trzech zawartych w jej trakcie układów międzynarodowych miały miejsce w stolicy Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Konferencja waszyngtońska stanowiła punkt zwrotny dla stosunków politycznych i militarnych w regionie Azji Wschodniej i Oceanii. Pod tym względem była jakby uzupełnieniem, finalizującą I wojnę światową, konferencji paryskiej. Ta ostatnia trwała od 18 stycznia 1919 r. do 21 stycznia 1920 r., a zajmowała się przede wszystkim sprawami „Starego Świata”. Traktat pokojowy z Niemcami, podpisany w Wersalu 28 czerwca 1919 r. (wszedł w życie 10 stycznia 1920 r.), jest najważniejszym i najbardziej znanym, choć bynajmniej nie jedynym zawartym w toku rozmów paryskich. Dylematy basenu Pacyfiku interesowały uczestników o tyle, o ile dotyczyły schedy po niemieckim imperium kolonialnym. Tymczasem źródeł konfliktów w tym rejonie było znacznie więcej.

W wynikach konferencji waszyngtońskiej można zresztą doszukać się wielu ele-

mentów mających wpływ na stosunki międzynarodowe w wymiarze globalnym. Stąd właśnie wielu historyków mówi nawet o systemie wersalsko-waszyngtońskim, który miał je regulować mniej więcej do połowy lat trzydziestych XX wieku. Zaczął się on zatem załamywać bardzo szybko i nie powinno to dziwić, bowiem źródła tego załamania były dosłownie wpisane w poszczególne artykuły kolejno zawieranych traktatów. Zbyt wiele kompromisów, które miały zadowalać prawie wszystkich, nie zadowoliło niemal nikogo.

Geneza

Zasadniczym powodem zwołania konferencji waszyngtońskiej był narastający koszt zbrojeń morskich, bardzo poważnie obciążający budżety mocarstw, z których większość była wyczerpana niedawno zakończoną I wojną światową. Co prawda, zniszczyła ona potęgę morską kilku mocarstw: Niemiec, Rosji i Austro-Węgier, ale w grze wciąż pozostawały: Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Japonia, Francja i Włochy. W latach dwudziestych XX wieku inne państwa nie były w stanie, nawet w przybliżeniu, rywalizować z tą wielką piątką.

Gospodarki trzech z nich: Wielkiej Brytanii, Francji i Włoch, były mocno nadwyrężone wydatkami wojennymi i nie były

w stanie utrzymać tempa zbrojeń. Początkowo wydawało się, że Japonia znajduje się w dużo lepszej sytuacji, jednak wpłatała się w zakończoną klęską interwencję antybolszewicką w Rosji w latach 1918-1922, która okazała się przedsięwzięciem bardzo kosztownym i wyczerpującym nadwyżki wypracowane w toku I Wojny Światowej na handlu z państwami Ententy. Wszystkim wydawało się zatem, że w zdecydowanie najlepszej sytuacji znajdują się Stany Zjednoczone, wzbogacone na wojnie i realizujące ambitny program zbrojeń morskich. Dlatego, gdy propozycja zwołania dyplomatycznego szczytu wyszła z ich strony, pozostali uczestnicy odetchnęli z ulgą, że to nie oni okazali słabość. Amerykanie zaś pozowali na wykonawców wspaniałomyślnego gestu, im bowiem jako jedynym nikt słabości zarzucić nie śmiał.

Prawda jednak nie jest taka oczywista, ponieważ i Stany Zjednoczone miały swoje problemy wewnętrzne. Jednym z podstawowych była ewidentnie słaba jakość projektów większości okrętów liniowych konstruowanych pod presją japońskiego *Programu Flota 8-8*, czyli budowy 8 pancerników i 8 krążowników liniowych. Amerykański *Program Flota 10-6*, czyli budowy 10 pancerników i 6 krążowników liniowych, był co prawda realizowany, ale już w 1919 r. zo-

rientowano się, że część konstrukcji jest dość przestarzała i nie dorównuje japońskim. Drugą przyczyną były problemy budżetowe. Pacyfistycznie nastawiony Kongres robił Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych (ang. *United States Navy*, skr. *U.S. Navy*) coraz większe trudności finansowe. Od ćwierć wieku rozbudowa potęgi morskiej pochłaniała ogromne środki, a zakończenie I Wojny Światowej wydawało się cywilnym politykom doskonałym momentem do złapania chwili oddechu. Trzeba zresztą przyznać Amerykanom, że dokąd wierzą w osiągnięcie swych celów politycznych drogą ekonomiczną (o ile w ogóle czynią takowe rozróżnienie), nie spieszą się z wyciąganiem z kabury rewolweru. Gorzej, gdy nabiorą podejrzeń, że już im się to przestaje udawać. W każdym razie z punktu startu udało się Amerykanom przedstawić siebie jako szermierza trwałego pokoju i to w sposób, który nie mógł być przez pozostałe mocarstwa odczytany jako niemoc.

Charles Hughes – szok kontrolowany

Propozycję zwołania konferencji w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich oraz uregulowania spraw spornych w regionie Azji i Oceanii zgłosił 10 lipca 1921 r. sekretarz stanu USA Charles Hughes. Do wzięcia w niej udziału zaproszono aż 9 państw: Belgię, Chiny, Francję, Holandię, Japonię, Portugalie, Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię i Włochy. Ogólnym kryterium doboru uczestników było legitymowanie się posiadaniem terytoriów lub koncesji w regionie Dalekiego Wschodu. Warto jednak zauważyć, że kilka krajów zostało pominiętych. O ile w przypadku Australii, Kanady i Nowej Zelandii było to uzasadnione reprezentowaniem ich interesów przez Wielką Brytanię, o tyle pominięcie komunizującej tzw. Republiki Dalekiego Wschodu miało charakter wybitnie polityczny, tym bardziej że wojska japońskie w zasadzie blokowały dostęp bolszewików do wybrzeży pacyficznych. Nie było w Waszyngtonie również Syjamu (Tajlandii), zaproszenia otrzymał bowiem jedynie sygnatariusze tzw. protokołu bokserskiego z Chinami z 7 IX 1901 r. i to był formalny klucz doboru uczestników szczytu. Gdyby takowego nie zastosowano, istniałoby niebezpieczeństwo (czego obawiali się m.in. Brytyjczycy), że udziału zażądają liczne państwa Ameryki Łacińskiej, z których niektóre (np. Chile) posiadały pewne ambicje morskie.

Uczestnicy konferencji reprezentowali ciekawą paletę życiorysów i charakterów. Jej inicjator, Charles Hughes, podówczas dobijający sześćdziesiątki były wykładowca Cornell University i prezes Sądu Najwyższego Stanów Zjednoczonych, niedawno (1916 r.)

współzawodniczył z Woodrowem Wilsonem w wyścigu o prezydenturę. Był zwoleńnikiem ostrożnego, acz niezależnego udziału USA w polityce międzynarodowej, zwłaszcza w Azji Wschodniej. W przekonaniu tym wspierał go Elihu Root, najstarszy, bo 77-letni uczestnik obrad, prawnik i weteran dyplomacji (sekretarz stanu w latach 1905-1909), laureat pokojowej Nagrody Nobla za współtworzenie Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze. Izolacjonista, ale nie dogmatyczny. Znany był z podpisania w 1909 r. porozumienia z ambasadorem Japonii Takahirą Katsurō, gwarantującego *status quo* na Pacyfiku; do tradycji tej zamierzał obecnie nawiązać. Z pozostałych delegatów USA Henry Cabot Lodge, nawalista i orędownik wielkiej potęgi morskiej, mimo niedawnego odegrania czołowej roli w utraceniu Traktatu Wersalskiego w Senacie był członkiem kompromisu, podobnie jak reprezentant demokratycznej opozycji Oscar Underwood.

Brytyjczykom przewodniczył siwowłósy, 75-letni Arthur James *first earl of* Balfour. Były premier i szef dyplomacji, otrząskany ze wszystkimi chyba stanowiskami ministerialnymi, w tym godnością Pierwszego Lorda Admiralicji, doświadczeniem i umiejętnościami zapewne górował nad pozostałymi uczestnikami konferencji. Spośród jego trzech doradców lord Arthur Lee of Fareham, ożeniony z Amerykanką i mieszkający w młodości przez szereg lat w USA i Kanadzie, był żarliwie przekonany o konieczności brytyjsko-amerykańskiej współpracy. Pod wrażeniem nieograniczonych, jak mówił, możliwości amerykańskiego przemysłu, wskazywał iż Stany Zjednoczone potrafią prześcignąć na morzu, jeśli tylko zechcą, nie tylko Wielką Brytanię, ale także połączone sojuszem siły brytyjsko-japońskie. Drugi „ekspert morski”, pierwszy lord morski i szef sztabu morskiego, admirał floty (najwyższy stopień w *Royal Navy*) David Beatty uwielbiał Jankesów znacznie mniej. Uważany za bohatera Bitwy Jutlandzkiej, świadom, jak kiepsko radziła sobie *U.S. Navy* z wysokimi falami Morza Północnego, uważał amerykańskie sny o potęgę za beczelność parweniuszy, za którą jej inicjatorów należałoby „wytrząść po pyskach”. I ten nieugięty zwolennik potęgi imperialnej przyznawał jednak, podobnie jak jego kolega admirał Alfred Chatfield, że jakiś *modus vivendi* z Waszyngtonem jest konieczny.

W reprezentacji Imperium Brytyjskiego zasiadali przedstawiciele dominiów, którym Amerykanie w dość arogancki sposób nie przysłali osobnych zaproszeń. Indywidualnością wśród nich wyróżniał się były

premier, Kanadyjczyk Robert Borden, może pierwszy w dziejach autentyczny polityk kanadyjski (a nie tylko „polityk Imperium Brytyjskiego z Kanady”). Dbając wyłącznie o interes swego kraju, nie wahał się odwoływać w przełomowych chwilach do delegatów USA; zagadnienia ogólnaimperialne niemal dla niego nie istniały. Przedstawiciele Australii i Nowej Zelandii to odpowiednio były minister obrony George Pearce i znakomity prawnik John Salmond. Obaj byli świetnymi ekspertami w swoich dziedzinach, ale brakowało im doświadczenia na arenie międzynarodowej.

Przewodniczący delegacji japońskiej książę Tokugawa Iesato, potomek ostatniego szoguna, był w znacznej mierze figurantem, którego nazwisko miało dodać ekipie splendoru. Ciężar negocjacji politycznych spoczął na barkach barona Shidehary Kijurō, podówczas ambasadora w Stanach Zjednoczonych. Anglofil i amerykański, płynnie mówiący po angielsku, Shidehara wyznawał zasadę tak zwanej „dyplomacji ekonomicznej”, głoszącej że ekspansja gospodarcza (przede wszystkim w Chinach) jest i bezpieczniejsza i skuteczniejsza niż podboje wojskowe. Entuzjasta ceremonialnej monarchii typu brytyjskiego, którą chciał przeszczepić na grunt japoński. W przyszłości miał być prześladowany przez rodzimych militarystów, zostając za to pierwszym premierem w czasie amerykańskiej okupacji. Jeszcze wybitniejszą postacią był wszakże czołowy negocjator morski, admirał Katō Tomosaburō. Szef sztabu legendarnego Tōgō Heihachirō w słynnej bitwie cuszimskiej, aktualnie (od 1913 r.) minister marynarki wojennej był orędownikiem rozbudowy floty, ale bez politycznego awanturnictwa i we współpracy ze sprzymierzoną Wielką Brytanią. Żelaznego charakteru i wielkiej odwagi cywilnej, umiał podejmować decyzje i brać odpowiedzialność, co było unikalne wśród jego – zwykle drżących przed „utrata twarzy” – umundurowanych kolegów.

Włosi i Francuzi – wśród tych ostatnich znajdował się premier Aristide Briand, jedyny wśród obecnych szef rządu – byli profesjonalistami, jak się miało okazać podczas obrad, zdolnymi sporo ugrać dla swoich krajów. Reprezentując jednak pomniejsze potęgi morskie, nie wywoływali swymi działaniami takiego poruszenia jak amerykańsko-brytyjsko-japońska trójka władców oceanów. W jeszcze większej mierze odnosiło się to do Belgów, Holendrów i Portugalczyków. Natomiast delegaci chińscy (będzie o nich jeszcze mowa), mimo młodego wieku świetnie rozgrywający powierzoną im partię, dzierżyli karty słabe, a ponadto ich zadanie bardzo odbiegało od celów po-



Japoński pancernik *Katori*. Jak wszystkie pozostałe cesarskie pancerniki eskadowe musiał zostać wycofany ze służby po ratyfikacji morskiego traktatu waszyngtońskiego.
Fot. „Ships of the World”

zostałych delegatów, skoncentrowanych na sprawach władania morzem.

Obrady

Gospodarza konferencji reprezentował sekretarz stanu Charles Hughes i on też był jej przewodniczącym. Zaskoczył wszystkich uczestników konferencji, przedkładając już na jej początku projekt skasowania kilkudziesięciu okrętów liniowych wchodzących w skład flot Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Japonii oraz czasową rezygnację z budowy jakichkolwiek nowych. W ciągu owego przemówienia Amerykanin unicestwił – jak mu potem sumienie wypomniano – więcej pancerników niż wszyscy admirałowie w ciągu poprzednich stuleci. Pod palnik i młotek oddać miano bowiem jednostki o fantastycznej wręcz wyporności 1 878 043 ton. Dla zagranicznych delegatów, przekonanych że projekt amerykański składa się – jak to często bywało – wyłącznie z bombastycznych frazesów, był to *sui generis* szok.

Obserwujący Brytyjczyków współautor planu, zastępca sekretarza do spraw marynarki Theodore Roosevelt Jr (syn byłego prezydenta) zanotował złośliwie w swym dziariuszu, iż: „*Lord Lee, pierwszy Lord brytyjskiej Admiralicji, mienił się wieloma kolorami tęczy i zachowywał, jakby siedział na rozżarzonych węglach. Rzucił bilecik Beatty'emu, który zasiadał daleko po lewej, na wpół poczerwieniał i szeptał do Balfoura. Beatty, po pierwszym kroku, usiadł z oczami utkwionymi w sufit. Po jego lewicy admirał Chatfield najpierw poczerwieniał, potem pobałdł i siedział niewzruszony.*”

Natomiast wedle amerykańskiego dziennikarza Marka Sullivana zszokowany Beatty pochylał się nagle nad stołem „*jak bul-*

dog śpiący na nasłonecznionym progu, który otrzymał kopa w brzuch od beczelnego, handlującego mydłem domokrażcy, pozbawionego najbardziej podstawowych zasad dobrego wychowania.”

Dalsze obrady pozbawione były już aż tak smakowitych spektakli. Jak to zwykle bowiem bywa podczas konferencji międzynarodowych, dyskusje (nieraz burzliwe) przesunięto do specjalistycznych i obradujących w poufnym zacisku komisji. Oficjalne sesje plenarne – było ich ogółem sześć – stały się w tych warunkach popisami oratorów. Wszystkich z nich pobił 21 listopada Francuz Briand, wygłaszając wielką mowę na temat pokoju, rozbrojenia i zbiorowego bezpieczeństwa. Utrzymanie podniosłej atmosfery zapewniały występy chórów Cór Amerykańskiej Rewolucji oraz modlitwy, którymi zagajono oraz zamknięto obrady. Istotnym wkładem sesji planarnych w ustalenia było jedynie mechaniczne przegłosowanie podjętych już gdzie indziej decyzji.

Te ostatnie stanowiły, jak zwykle, wypadkową między możliwościami poszczególnych krajów a tym, na co delegatom pozwalała opinia publiczna w ich krajach i parlamentach. Ustrój parlamentarny cechował wszystkie obradujące państwa, choć w Japonii nie było głosowania naprawdę powszechnego, w Chinach zaś było ono fikcją z uwagi na wojnę domową. W wypadku Wielkiej Brytanii wśród społeczeństwa dominowało wyczerpanie wojną, w Stanach Zjednoczonych – nieograniczona wiara we własne możliwości, w Japonii zaś – upojenie dotychczasowymi sukcesami i przecenianie realnie posiadanych sił.

Podczas negocjacji we własnym gronie Borden odgrywał w ramach delegacji Imperium Brytyjskiego rolę swoistego konia tro-

jańskiego USA. Jego filozofia była prosta: przed atakiem potęgi innej niż Stany Zjednoczone bronić Kanady musieli (z uwagi na własne bezpieczeństwo) Amerykanie, zaś przed atakiem Stanów Zjednoczonych nie mógł jej obronić nikt. Wobec tego, jak wywodził Kanadyjczyk, przyjmować należało propozycje Hughesa, skoro zbrojna konfrontacja amerykańsko-brytyjska oznaczałaby „zagładę cywilizacji już się chwiejącej pod wpływem ostatniej wojny”. Co do tego ostatniego przedstawicieli Imperium się zresztą zgadzali: ich główną troskę stanowił sojusz brytyjsko-japoński, na którego likwidację nalegali Amerykanie i o którym będzie jeszcze mowa.

Znacznym, choć tajnym wpływem na decyzje miały doniesienia wywiadu. Kryptolodzy USA skupieni w tak zwanym Czarnym Gabinecie (ang. *Black Chamber*) z Herbertem Yardleyem na czele zdołali złamać szyfry japońskie. Sekretarz Hughes wiedział więc z góry, gdzie przebiega prawdziwa linia obrony Cesarstwa i mógł bez żadnych problemów mnożyć naciski w sprawach, które sami Japończycy, jak mu doniesiono, uważali za możliwe do poświęcenia. Ów triumf jankeskich mózgów zrównoważony był jednak przynajmniej częściowo zdobyciem przez japoński wywiad amerykańskiego planu wojny z Cesarstwem (tzw. *War Plan Orange*). Admirał Katō wiedział więc w jakich kwestiach (np. baz na Hawajach) negocjatorzy z USA nie mogą się cofnąć, był też świadom, że jakość floty Gwiazdzonego Sztandaru nie jest tak świetna, jak dudniła amerykańska propaganda.

Wbrew historycznym deklaracjom młodszego doradcy, Katō Kanjiego, rozpatrującego każdą konferencyjną decyzję w kategoriach hańby, honoru i zdrady, admirał Katō

Tomosaburō rozumiał doskonale, że pieoszona przez japońską ulicę myśl o wyścigu zbrojeń z Anglosasami jest absurdem. W proporcji do posiadanych dochodów, siermiężne Cesarstwo wydawało już na morskie zbrojenia pięć razy więcej niż Wielka Brytania. „Nie można, mówiąc bez ogródek – zawiadamiał chłodno rząd admirał – prowadzić wojny bez pieniędzy. (...) Nawet zakładając, że zbrojenia Japonii dorównywałyby amerykańskim, naród nie mógłby, jak to było w czasie wojny z Rosją, walczyć za grosze. Skąd mogłyby nadejść pieniądze? Odpowiedź brzmi, że poza Ameryką nie ma kraju, który mógłby służyć Japonii potrzebnym zagranicznym kredytem – a ten z pewnością nie nadejdzie, jeśli Ameryka będzie wrogiem. (...) Wniosek jest taki, że walka między Japonią a Ameryką jest nie do pomyślenia... Japonia powinna za każdą cenę uniknąć wojny z Ameryką. Sądzę, że prawdziwym celem obrony narodowej powinno być utrzymanie potęgi militarnej adekwatnej do zasobów narodu i szkolenie tych sił, uciekając się do dyplomacji celem uniknięcia wojny”.

Zabrani do Waszyngtonu pozostali „młodszy doradcy”, kapitanowie Yamana-shi Katsunoshin i Nomura Kichisaburō, stanęli mocno po stronie admirała, usuwając w cień protesty Katō Kanjiego (choć ten zapowiadał protestacyjne *seppuku*). Ponieważ baron Shidehara szedł ręką w rękę z admirałem, porozumienie okazało się możliwe.

Traktat Czterech Mocarstw

Pierwszy traktat waszyngtoński podpisał 13 grudnia 1921 r. Jego sygnatariusza-

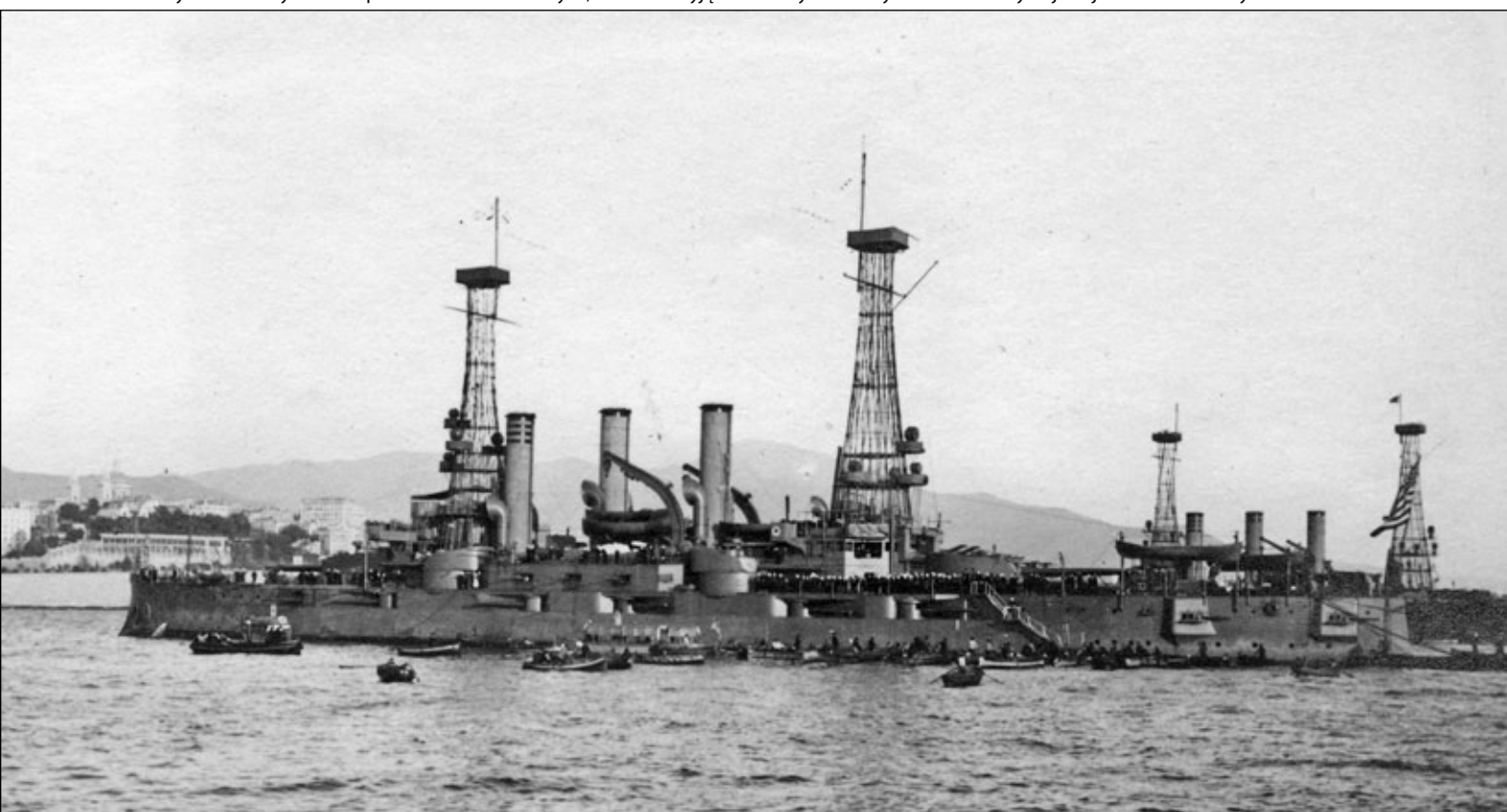
mi były cztery państwa: Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Japonia i Francja, stąd zwano go Traktatem Czterech Mocarstw (ang. *The Four Power Treaty*). Było to porozumienie polityczne dotyczące podziału stref wpływów na Dalekim Wschodzie i Pacyfiku na okres 10 lat. W myśl jego postanowień ulegał rozwiązaniu dotychczasowy brytyjsko-japoński traktat sojuszniczy.

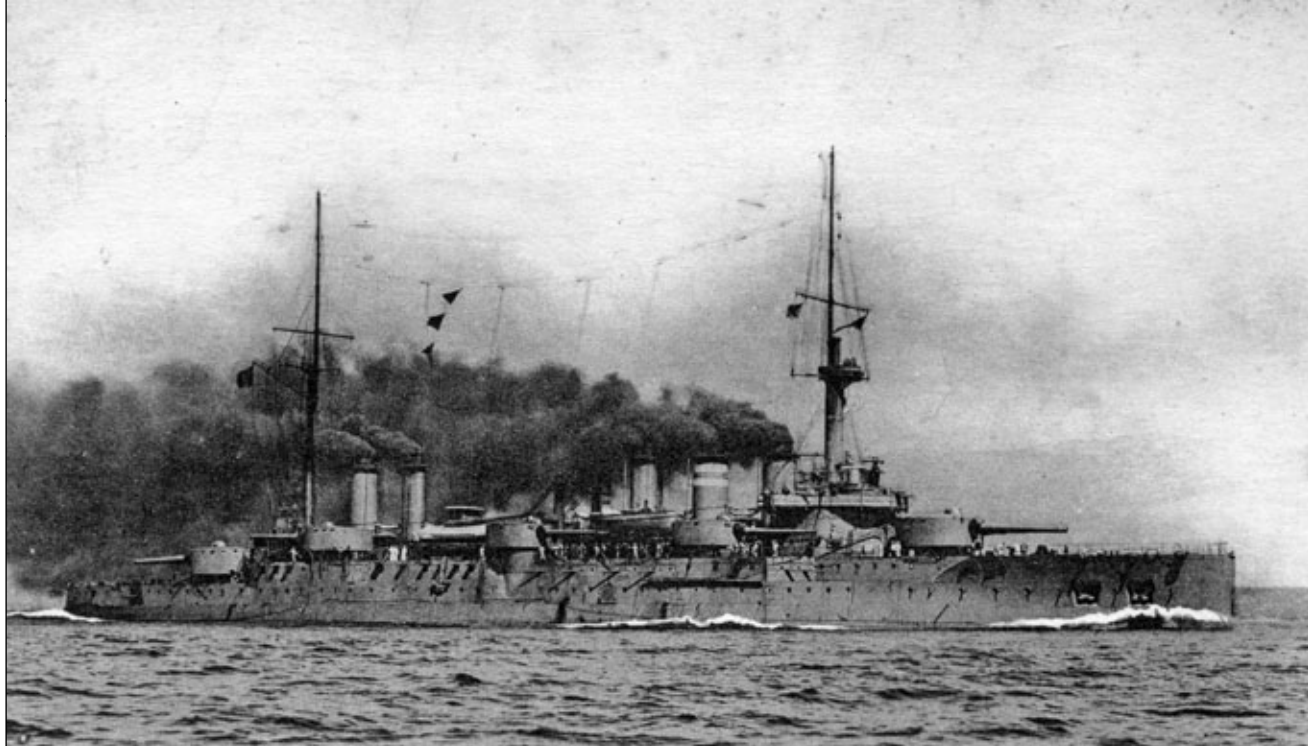
Traktat Czterech był kompromisem, dla byłych aliantów nader gorzkim. Sojusz anglo-japoński (właśnie tak, jako *The Anglo-Japanese Alliance*, zapisywany w oficjalnych dokumentach) w swej pierwotnej wersji zawarty był już 30 stycznia 1902 roku. Modyfikowano go dwukrotnie, w 1905 i w 1911 roku. W chwili objawienia go światu stanowił sensacyjny *news*, jednocześnie nobilitując egzotyczną Japonię do rangi mocarstwa i obwieszczając koniec brytyjskiej zasady *splendid isolation*, mówiącej o niewiązaniu się z żadnym państwem w czasie pokoju. Pierwotnie ostrze układu zwracało się przeciw Rosji. Po jej pogromieniu rękami Japończyków (w ówczesnej wersji traktatu Londyn miał jedynie zapobiec włączeniu się do wojny trzeciego mocarstwa) alians został zacieśniony i nabrał antyniemieckiego charakteru. Odegrał wielką, choć dziś zupełnie niedostrzeganą rolę podczas pierwszej Wojny Światowej. Dzięki niemu Wielka Brytania mogła skupić wszystkie siły morskie na Atlantyku i niemal ogołocić Australię i Nową Zelandię z wojsk. Transportowaniem tych ostatnich na front – a także żołnierzy indyjskich – zajmowała się na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim właśnie ma-

rynarka cesarska. Nie lubiący Japończyków premier Australii William Hughes stwierdzał głośno, że gdyby „Japonia wybrała walkę u boku Niemiec, zostalibyśmy na pewno pokonani”. Choć po zniknięciu *Hochseeflotte* w Europie brakło przeciwnika dla *Royal Navy* (salwa burtowa floty francuskiej była mniejsza, niż brytyjskiej eskadry na Malcie) pomysły ewentualnego powrotu części floty na Pacyfik rozbiły się o brak bazy. Hongkong był bezbronny od strony lądu, Singapur należało dopiero fortyfikować. I w Tokio, i w Londynie przedłużenie wygasającego w 1921 r. układu uważano początkowo za oczywistość.

Plany te pokrzyżował wszakże sprzeciw Wuja Sama. Triumf Japonii nad Rosją był szokiem dla amerykańskich planistów: od-tąd właśnie Cesarstwo uznane zostało przez nich za potencjalnego przeciwnika numer jeden na morzu. Filipiny, amerykańska posiadłość w Azji, przed atakiem japońskim były bezbronne. Flota wysłana im na odsiecz z USA w ówczesnych warunkach nie mogłaby przebyć Pacyfiku, stoczyć bitwy i powrócić. Największe jednak obawy budził związek Tokio z brytyjskim supermocarstwem morskim. Nastroje antybrytyjskie w Stanach Zjednoczonych były nader żywe, choć brakowało im zarówno wzajemności, jak i racjonalnych podstaw. Sztabowcy Admiralicji Jego Królewskiej Mości aż do mniej więcej 1905 r. przekonani byli co prawda, że w razie konfliktu bez trudu zdmuchną *U.S. Navy* z powierzchni oceanu. Londyn uznawał wszakże, całkiem słusznie, że konflikt tego rodzaju byłby skrajnie

Amykański pancernik *Connecticut*. Duma słynnej Białej Floty Theodore’a Roosevelta. Waszyngtoński Traktat Pięciu Mocarstw ostatecznie przesądził los wszystkich amerykańskich pancerników eskadrowych, które bez wyjątku musiały zostać wycofane ze służby bojowej. Fot. zbiory Leo van Ginderen





Pancernik *Vergniaud*. Przedstawiciel ostatniego typu francuskich pancerników eskadrowych – „Danton”

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

niepopularny w kraju, rujnujący finansowo i bezsensowny politycznie (co właściwie należałoby uczynić z pobitymi Stanami Zjednoczonymi?). Amerykanów uważano za synów marnotrawnych, w istocie nieformalnych, choć krnąbrnych członków Imperium. W obliczu neurotycznych reakcji Waszyngtonu na sojusz anglo-japoński Londyn postarał się by zmodyfikowana w 1911 r. wersja aliansu zawierała wzmiankę, iż nie dotyczy on kraju, z którym jedna ze stron posiada układ o obowiązkowym arbitrażu – oba zaś państwa anglosaskie dopiero co układ taki zawarły. Owo finezyjne posunięcie Whitehallu chybiło jednak celu. Senat USA, zawsze podejrzliwy wobec jakichkolwiek zobowiązań zagranicznych, nie ratyfikował bowiem... traktatu arbitrażowego. W ten sposób sojusz anglo-japoński pozostał nadal zmorą dla podejrzliwych Jankesów!

Podejrzliwość ta, wedle zirytowanych Brytyjczyków balansująca na granicy oblężenia, wzmocniona została przez wynik wielkiej wojny. W jej rezultacie na morzach pozostały tylko trzy liczące się floty – amerykańska i sprzymierzona brytyjsko-japońska, przy czym sojusz miał druzgocącą przewagę nad USA. W chwili zawieszenia broni Brytyjczycy i Japończycy posiadali 74 okręty liniowe (61 i 13) wobec 39 amerykańskich. W innych klasach okrętów bilans przedstawiał się niemniej fatalnie: w krążownikach pancernych wynosił 56 (39 i 17) wobec 16, w krążownikach lekkich 106 (90 i 16) wobec 19, w niszczycielach 510 (443 i 67) wobec 131, nawet w okrętach podwodnych – typowej „broni outsiderów” – 163 (147 i 16) wobec 86. Te przytłaczające, jak się zdawało, fakty, sprawiły, że USA jeszcze przed wejściem do wojny rozpoczęły realizację wspomnianego już programu *Flota*

10-6, znanego też jako „Flota nie mniejsza od żadnej innej” (ang. *Navy Second to None*). Walka z Niemcami u boku obu wyspiarskich mocarstw wcale nie przekreśliła panującej wśród Amerykanów fobii. Jankeści wskazywali, z pozoru całkiem logicznie, że sojusze konstruuje się z myślą o potencjalnym przeciwniku i zapytywali z emfazą, przeciw komu sojusz anglo-japoński zamierza się bronić.

W rzeczywistości odpowiedź była oczywista, ale taka, że w Londynie nie wypadało jej *ex cathedra* udzielać. Alians z Japonią miał osłaniać Imperium Brytyjskie przede wszystkim przed... Japonią. Wigor i agresywność tej ostatniej wykazane w czasie konfliktu i tuż po nim (chodziło o tak zwane Dwadzieścia Jeden Żądań postawione Chinom w 1915 r., a potem interwencję syberyjską) spowodowały bicie na alarm zwłaszcza w brytyjskich dominiach na Pacyfiku. Bogate, niemal bezludne i bezbronne, położone na antypodach dalekiej metropolii, obecnie niemal przytykały do poniemieckich terytoriów zagarniętych przez Cesarstwo. Panujące w Australii i Nowej Zelandii rasistowskie nastroje radośnie przywitałyby alternatywny sojusz ze Stanami Zjednoczonymi – ale to rozwiązanie, o którym śnili także niemal wszyscy politycy w Londynie, wykluczał zaciekle izolacjonizm panujący w USA. Tymczasem prowokacyjne zerwanie z Japonią oznaczałoby wystawienie się na jej zemstę i konieczność fortyfikowania co najmniej Singapuru – czego, po niebywale kosztownej Wielkiej Wojnie, nie śmiał proponować żaden poseł.

Także japońscy politycy pragnęli przedłużenia sojuszu niemal *in corpore*. Nikt wprawdzie wśród nich nie wierzył, że Albion poparłby Cesarstwo w wypadku jego wojny ze Stanami Zjednoczonymi. Na każ-

de inne mocarstwo sojusz działałby jednak odstraszaюще, przede wszystkim zaś służyłby Japonii beczenną możliwością zaciągania kredytów i równie beczennym poparciem politycznym. Na konferencji paryskiej to dzięki Brytyjczykom delegacja cesarska dostała wszystko, czego chciała, choć Chińczycy nie podpisali traktatu, zaś Amerykanie urządzali melodramatyczne sceny. Ambasadorka JKM w Tokio Beilby Alston podkreślał, że dla jego gospodarzy samo istnienie sojuszu jest dużo ważniejsze od jego treści.

W tej sytuacji w latach 1919-1921 Imperium Brytyjskie stanęło wobec konieczności ponurego wyboru. Jego tragizm polegał na tym, że nie chodziło o dobór sojusznika, lecz wroga: stanowisko USA pozwalało tylko na wybieranie między wrogością amerykańską a japońską. Londyn kluczył, rozwijając cały swój kunszt dyplomatyczny. Tymczasem amerykańscy izolacjoniści obalili w Senacie traktat wersalski, skutecznie piętnując między innymi fakt, że sankcjonuje on japońskie zdobycze w Chinach i na Pacyfiku. Ich drugim, równie skutecznym hasłem była sprawa Ligi Narodów, której statut wbudowany był w traktat pokojowy. Wskazując, iż Liga traktuje brytyjskie dominia (i Indie) jako suwerenne państwa, demagogicznie wskazywano, że w razie walki USA z sojuszem anglo-japońskim owe szczególne twory Imperium bezkarnie prowadziłyby w Lidze działania przeciw Stanom Zjednoczonym.

Złośliwy los sprzyścił się przeciw Wielkiej Brytanii. Prezydent Wilson, inicjator Ligi Narodów i współtwórca traktatu pokojowego, powalony został przez atak paralizu dosłownie na godziny przed spotkaniem z wiozącym kompromisowe orędzie wysłannikiem króla Jerzego, lordem Edwardem Greyem. Izolacjoniści triumfowa-

li, podszczuwani przez frakcję irlandzką, eksploatującą propagandowo antybrytyjskie walki na Szmaragdowej Wyspie. Londyn pętała też kwestia długów wojennych, zupełnie niesamowita w dotychczasowych dziejach świata. Gdyby długi te były normalnie płacone – a także, oczywiście, gdyby zostały skasowane – Imperium, które pożyczyło mniejszym aliantom dużo więcej, niż samo było winne Stanom Zjednoczonym, utrzymałoby berło najbogatszego państwa świata. Wszelako zbolszewizowanie Rosji, w której z kolei ulokowali ogromne sumy Francuzi, sprawiło, że Brytyjczycy zmuszeni byli spłacać długi Stanom Zjednoczonym, nie otrzymując od swoich dłużników ani pensa. W tej sytuacji wiadomość o przedłużeniu sojuszu z Japonią nie tylko przyspieszyłaby amerykańskie zbrojenia, ale spowodowałaby żądanie natychmiastowego zwrotu długów. Innymi słowy, przed wydaniem choćby pensa na okręty mające powstrzymać „Flotę nie mniejszą od żadnej innej” królewskie Ministerstwo Skarbu musiałoby przekazać potencjalnym przeciwnikom miliard funtów gotówką.

Japończycy spoglądali z niesmakiem jak ich potężny aliant sumituje się przed Stanami Zjednoczonymi. Wobec wyjaśnień brytyjskich, iż trzeba zrobić wszystko, by potężniejszy Waszyngton jakoś przełknął zmodyfikowany sojusz, uprzejmy premier Hara Kei napomknął, że historia zna prze-

cież sposób na unieszkodliwienie dojrzewającego smoczego jaja. Zwie się on... wojną przewencyjną.

Japońską sugestię przyjęto nad Tamizą z przerażeniem. Admiralicja w latach 1920-1921 sporządziła wprawdzie aż dwa plany wojny ze Stanami Zjednoczonymi (wariant w sojuszu z Japonią i samodzielny) oraz, przy okazji, plan wojny z Imperium Wschodzącego Słońca. Obydwa nie zapowiadały niczego prócz wydatków i wyrzeczeń; uruchomić je miano wyłącznie w razie napaści. Na posiedzeniu Komitetu Obrony Imperium 3 grudnia 1920 r. Winston Churchill oświadczył, iż „kombinacja z Japonią przeciw Stanom Zjednoczonym” byłaby, choćby z uwagi na proamerykańskie sympatie dominiów, „największym nieszczęściem”. Premier David Lloyd George ripostował, że znające nieszczęście, a mianowicie znalezienie się na łasce Stanów Zjednoczonych.

Kolosalne odległości na Pacyfiku ogromnie utrudniały Wielkiej Brytanii obronę tamtejszych posiadłości, wyraźnie faworyzując Stany Zjednoczone, ale przede wszystkim Japonię. W ocenie Admiralicji JKM ponura prawda przedstawiała się następująco:

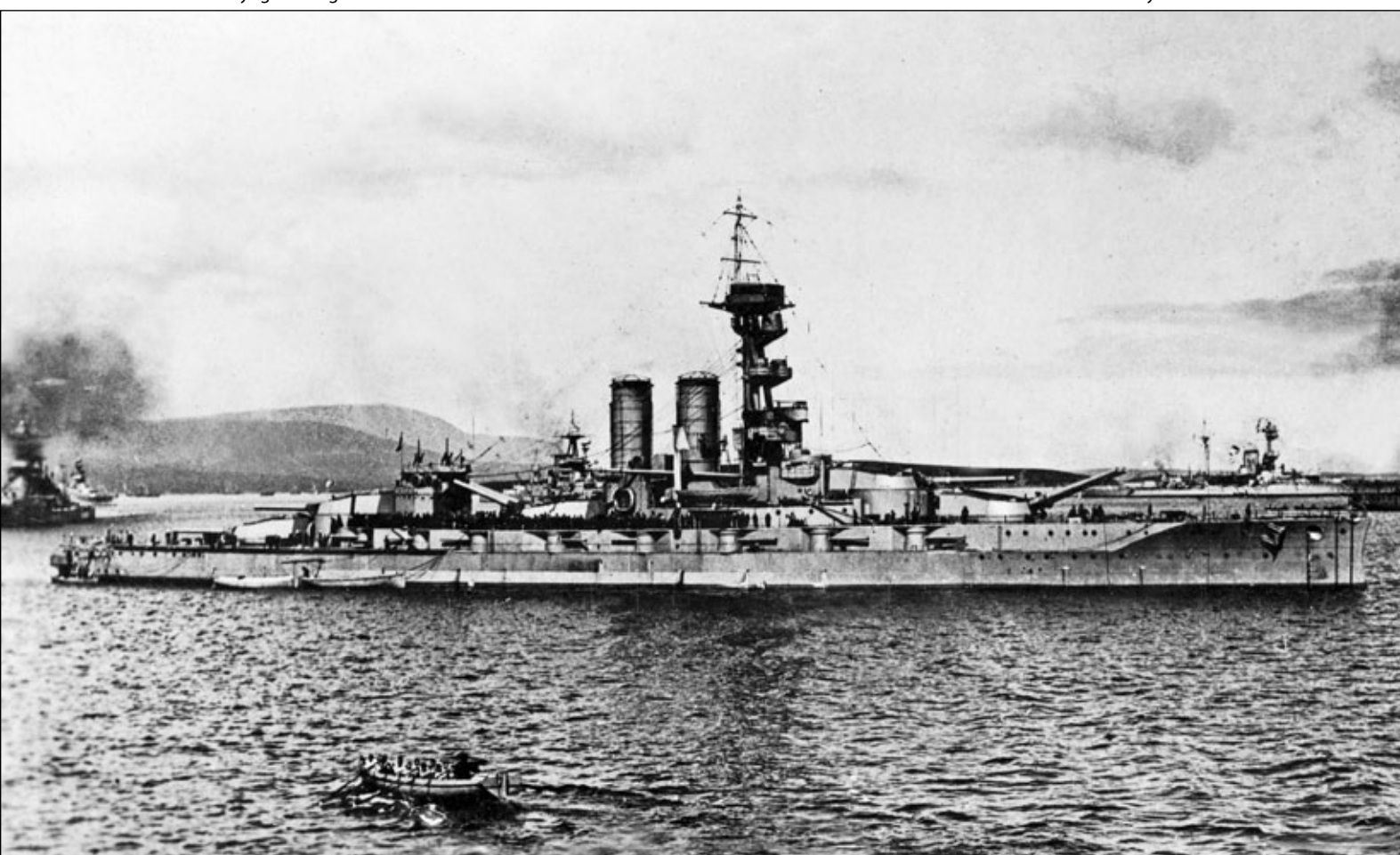
Japonię faworyzowała także geopolityka. Choć jej potencjał sam w sobie nie wydawał się imponujący, na przestrzeni tysięcy kilometrów od cesarstwa nie istniała żadna potęga przemysłowa. Tokio uderzać mogło na prawie bezbronnych sąsiadów, podczas gdy

jego ewentualni przeciwnicy transportować musieli wojska przez pół globu ziemskiego. *Nippon Kaigun* bronić musiała linii brzegowej o długości (z uwzględnieniem posiadłości zamorskich) 49 985 km, podczas gdy *U.S. Navy* 88 350 km, zaś *Royal Navy* porażające 135 280 km.

Wszystko rozstrzygnęło się w czerwcu-lipcu 1921 r. Na zwołanej 20 czerwca tajnej Konferencji Imperialnej, skupiającej decydentów Wielkiej Brytanii, dominiów i Indii, doszło do burzliwej konfrontacji między premierem Kanady Arthurem Meighenem a przewodzącymi delegacji z Australii i Nowej Zelandii Williamem Hughesem i Williamem Masseyem. Kanadyjczyk, którego sąsiedztwo USA całkowicie zabezpieczało przed Japonią, oznajmiał, że przedłużenie sojuszu naraża jego kraj na inwazję amerykańską i groził, że w razie tego przedłużenia wystąpi ze Wspólnoty Narodów. Dwaj Williamowie uznali to za wyraz cynizmu i samolubstwa. Podkreślili, że sami też wybraliby – gdyby mogli – sojusz ze Stanami Zjednoczonymi. „*Lecz gdy mi się mówi – grzmiał Australijczyk – że Ameryka sojusznikiem nie będzie, że nie będzie miała nic wspólnego z sojuszami europejskimi czy wejściem do Ligi Narodów, że się nie rozbroi, że się upiera, mimo deklaracji eks-prezydenta Wilsona, w swoim zamiarze posiadania największej floty na świecie, to cóż możemy uczynić, poza przedłużeniem tego*

Brytyjski pancernik *Erin*, jednostka pierwotnie budowana dla floty tureckiej, przejęta jednak na początku I Wojny Światowej przez *Royal Navy*, do której jednak nie pasowała. Nic dziwnego, że mimo dość krótkiej służby *Erin* został wycofany już w 1922 roku, jeszcze przed ratyfikacją morskiego traktatu waszyngtońskiego.

Fot. zbiory Leo van Ginderen



sojuszu, który istniał przez lat dwadzieścia i bez którego nigdy nie odnieśliśmy zwycięstwa?”.

Narastający pat przełamało nadeszłe 8 lipca, a więc w trakcie obrad, jeszcze sondażowe zaproszenie na przyszłą konferencję waszyngtońską. Mając do wyboru kontynuację sojuszu, gwarantującą natychmiastowy wysięg zbrojeń, oraz konferencję rozbrojeniową, brytyjcy (a i japońscy) decydenci w istocie wyboru nie mieli. Nowe rozwiązanie wydawało się najmniejszym złem.

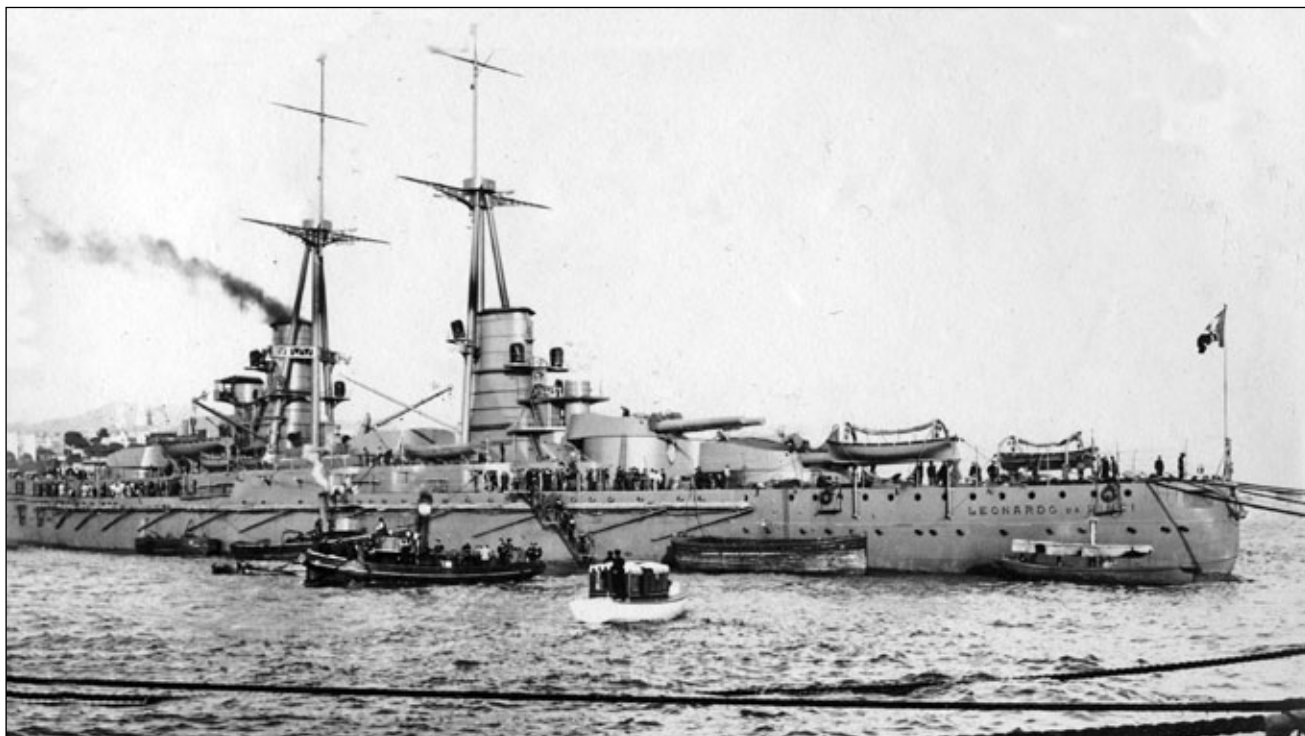
Od początku było jednak jasne, że sojusznicy jadą do Waszyngtonu na pogrzeb sojuszu, choć dzięki kurtuazji gospodarzy miał być to pogrzeb pierwszej klasy. Charakterystyczne, że nie ustalono wspólnej strategii. Delegacja japońska zjawiła się w Waszyngtonie już 2 listopada, natomiast brytyjska (pociągiem z Quebecu) dopiero 10, na dwa dni przed inauguracją. Obie strony prześcigały się za to deklaracjami o chęci współpracy ze Stanami Zjednoczonymi w ramach, jak to ujmowano, „trójporozumienia”. Podczas spotkania z Balfourem 18 listopada *charge d'affaires* ambasady japońskiej Saburi Sadao przyznał ponuro, że „okoliczności się zmieniły i jeśli chcemy tak rozszerzyć zasady aliansu, by objęły trójporo-

Włoski pancernik *Leonardo da Vinci*. Gdy 6 lutego 1922 roku Konferencja Waszyngtońska została zamknięta, okręt ten był jedynie wrakiem po wybuchu komór amunicyjnych 2 sierpnia 1916 roku, do którego doszło w wyniku austro-węgierskiego sabotażu. Włosi łudzili się, że stać ich będzie na jego remont, w rzeczywistości nigdy do służby nie powrócił.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

Tabela nr 1. Wybrane odległości między metropolią a posiadłościami na Pacyfiku (w km)

IMPERIUM BRYTYJSKIE		Z PLYMOUTH
Penang (Malaje)		13 953
Singapur		14 639
Hongkong		17 307
Weihaiwei		19 345
Fremantle (Australia)	przez Suez	17 177
	przez Cape	19 975
Melbourne	przez Suez	19 957
	przez Cape	22 180
Hobart (Tasmania)	przez Suez	20 309
	przez Cape	21 902
Wellington (Nowa Zelandia)	przez Suez	22 718
	przez Cape	24 256
Port Moresby (Papua)	przez Suez	19 716
Rabaul (Nowa Brytania)	przez Suez	20 364
Tulagi (Wyspy Salomona)	przez Suez	21 365
Suva (Fidżi)	przez Suez	23 311
Apia (Samoa)	przez Suez	24 497
Wyspy Fanning	przez Suez	26 439
STANY ZJEDNOCZONE		Z SAN FRANCISCO
Dutch Harbor (Aleuty)		3 710
Sitka (Alaska)		2 409
Panama (Kanał Panamski)		6 022
Honolulu (Hawaje)		3 873
Port Apra (Guam)	przez Honolulu	10 043
Manila (Filipiny)	przez Honolulu i Guam	12 860
Pago Pago (Samoa)		12 823
JAPONIA		Z NAGASAKI
Pusan (Korea)		283
Dairen (Kwantung)		1 093
Keelung (Tajwan)		1 164
Hoko Ko (Peskadory)		1 464
Saipan (Mariany)	z Jokohamy	2 427
Yap (Karoliny)	z Jokohamy	2 909
Jaluit (Wyspy Marshalla)	z Jokohamy	4 540

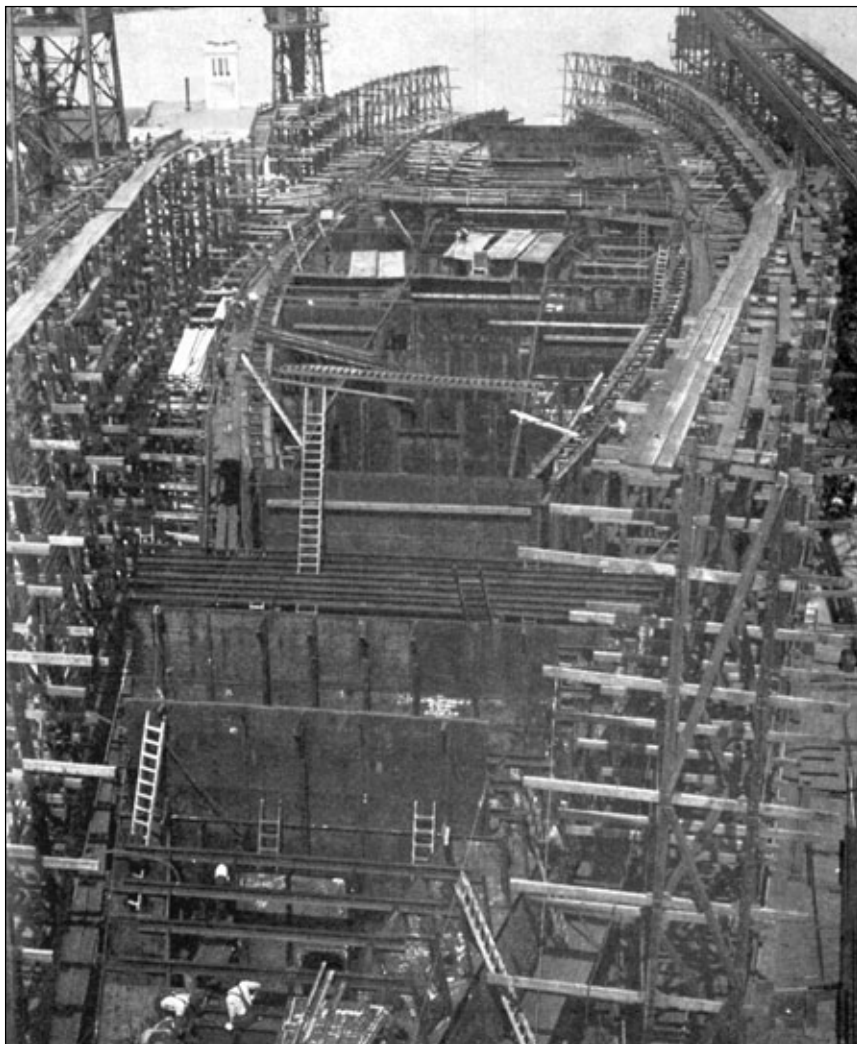


zumienie, Japonia powita to serdecznie”. Na uwagę Anglików, że z USA prawdziwego sojuszu zawrzeć się nie da, kiwnął głową, dodając iż polityczne porozumienie wystarczy. Była to kapitulacja, na którą baron Shidehara był jednak z góry przygotowany, przywożąc z Tokio w podróży neseserze projekt układu. Był on tak jasny i zwięzły (trzy artykuły) że spodobał się nie tylko Brytyjczykom, ale także Amerykanom, którym przedstawiono go 26 listopada. Ci ostatni mieli tylko jedną bardzo poważną poprawkę, proponując dołączenie Francji do grona sygnatariuszy. Formalnym powodem, zresztą prawdopodobnym, była chęć ugłaskania Senatu USA, mogącego odrzucić układ pod pretekstem, iż Stany Zjednoczone będą w nim przysłowiowym kwiatkiem do anglo-japońskiego kozucha. Naprawdę jednak Charles Hughes i jego ekipa obawiali się by (co się zdarzało w paktach trójstronnych) dwaj sygnatariusze nie porozumiewali się przeciw trzeciemu, jawnie lekceważąc jego interesy. Francja zaś uchodziła wówczas powszechnie – co dziś brzmi wręcz niewiarygodnie – za kraj proamerykański, antybrytyjski i nie liczący się z Azjatami.

Ostateczny Traktat Czterech składał się z czterech artykułów. Pierwszy mówił o wzajemnym respektowaniu *status quo* względem wyspiarskich posiadłości stron na Pacyfiku, przewidując w razie sporów konferencję w gronie sygnatariuszy. Nie dotyczył więc posiadłości na kontynencie Azji. Drugi zakładał konsultacje w wypadku agresywnych poczynów w tym regionie ze strony państw nie należących do porozumienia (chodziło oczywiście o bolszewików). Trzeci ogłaszał, że traktat trwa 10 lat, po czym ulega automatycznemu przedłużeniu, wyjąwszy sytuację, gdy któraś ze stron wypowie go z wyprzedzeniem dwumiesięcznym. Ostatni wreszcie konstatawał, że po ratyfikacji tego układu traci moc sojusz brytyjsko-japoński z 13 lipca 1911 r.

Na publicznym posiedzeniu 10 grudnia 1921 r., podczas odczytania tekstu nowego traktatu, książę Tokugawa i Balfour pożegnali sojusz, podkreślając „świetne usługi, jakie ten układ oddał zachowaniu pokoju i wolności”. Anglik westchnął z ubolewaniem, że dzieło to spotykało się z „nieporozumieniami, podejrzeniami i trudnościami”. Pogrzeb aliansu był więc pierwszorzędnym, Amerykanie nagrodzili go okłaskami. Mieli powody – ich potencjalny przeciwnik numer jeden nie posiadał odtąd żadnego sprzymierzeńca.

Po podpisaniu Traktatu Czterech (jak już wspomniano, 13 grudnia) Balfour depeszował, iż ów kompromis sprawił mu „satysfakcję, której niepodobna oddać słowami”. W rzeczy samej, Brytyjczycy chcie-



Szkielet kadłuba nigdy nie ukończonego amerykańskiego pancernika *Montana*. Jeden z 16 okrętów liniowych z amerykańskiego Planu 10-6.
Fot. zbiory Siefried Breyer

li wierzyć, iż uratowali twarz, ugłaskali Japończyków, a przy okazji kupili poparcie Amerykanów. W Japonii jednak nie dano się nabrać. „*Silne i zdrowe, wiecznie zielone drzewo, które przez ponad dwadzieścia lat symbolizowało pokój na wschodzie, zostało ścięte*” – oznajmił obecny na konferencji dziennikarz Itō Masanori. Attaché wojskowy w Londynie generał Itani Matsuo stwierdził, że dotychczasowa „*whisky z wodą sodową*” zastąpiona została przez „*pomarańczowy soczek*”. Miał o tyle rację, że dotychczasowy układ, bazujący na potęgach morskiej i wspólnocie interesów obu stron, wymieniono na papier bez żadnych gwarancji. Przekonując (skutecznie) Senat do jego ratyfikacji, sekretarz stanu Hughes podkreślał, iż w tekście „*nie ma żadnego zobowiązania do użycia siły, żadnego sojuszu, żadnego pismenno czy moralnego zobowiązania do złączenia się w obronie*”.

Traktat Czterech Mocarstw trwać więc mógł jedynie tak długo, jak długo w Tokio rządziła ekipa, której symbolem był uśmiechnięty baron Shidehara. Ponieważ

jednak już rychło, bo 12 czerwca 1922 r. premierem miał zostać twardy a zarazem rozsądny „waszyngtończyk”, Katō Tomosaburō, nadzieje na kontynuację światowego odprężenia wydawały się solidne.

Traktat Dziewięciu Mocarstw

Drugi traktat waszyngtoński podpisano 6 lutego 1922 r. Jego sygnatariuszami zostali wszyscy uczestnicy konferencji: Belgia, Chiny, Francja, Holandia, Japonia, Portugalia, Stany Zjednoczone, Wielka Brytania i Włochy, stąd zwano go Traktatem Dziewięciu Mocarstw (ang. *The Nine Power Treaty*). Było to porozumienie polityczne dotyczące interesów w Chinach. Sygnatariusze zobowiązywali się do poszanowania suwerenności, niezawisłości i integralności terytorialnej oraz administracyjnej Państwa Środka, a także uznawali, że mają oni równe prawa w kontaktach gospodarczych z Chinami. Jego konsekwencją było zwrócenie Chinom półwyspu Shantung w 1922 r., okupowanego przez Japonię od 1914 r. po kapitulacji Niemców.

Sprawa chińska nie była pierwszoplanową dla żadnego z państw anglosaskich. Amerykanie wykorzystywali ją jednak do mobilizowania przeciw Japonii własnej opinii publicznej. Od lat dziesięciu (1911 r.) Chiny były republiką, podobnie jak USA, ich pierwszy prezydent, płynnie mówiący po angielsku Sun Yatsen był protestantem. Tę samą religię wyznawali też obaj reprezentanci Kraju Środka na konferencji, wyedukowani w USA i noszący chrześcijańskie imiona Wellington Koo i Alfred Sze. Od prawie ćwierćwiecza, pod hasłem tak zwanej doktryny Otwartych Drzwi (ang. *Open Door Policy*) Amerykanie, nie mający na azjatyckim lądzie roszczeń terytorialnych, drapowali się w szaty obrońców Chin przeciw kolonialnym zakusom przede wszystkim Japonii. W rzeczywistości japońską próbę podporządkowania sobie Pekinu w trakcie tak zwanych Dwudziestu Jeden Żądań (1915 r.) uniemożliwił głównie zakulisowy sprzeciw rządu brytyjskiego. Poczynania Japonii w Chinach były jednak pod względem moralnym trudniejsze do obrony niż jej polityka morskich zbrojeń, zaś w Kongresie USA lobby misjonarskie (misjonarze płci obojga prowadzili w Państwie Środka sieć szkół, z uniwersytetami włącznie) miało niebagatelne wpływy. Chińczycy formalnie wypowiedzieli Niemcom wojnę w sierpniu 1917 r. Dlatego żaden Jankes nie rozumiał dlaczego Japończycy nie chcą im oddać dawnych baz niemieckich na półwyspie Shantung, tym bardziej, że Rzesza ongiś tylko je dzierżawała.

W rzeczywistości Chiny, trawione od 1916 r. przez permanentną wojnę domową, były terytorium, na którym Japończycy zamierzali prowadzić wieloaspektową ekspansję. Londyn gotów był na to przystać, byleby ją kontrolował i byleby nie szkodziła bry-

tyjskiej penetracji gospodarczej. Amerykanie zamierzali wszakże wykorzystać sprawę chińską jako gwarancję, że nienawistny im sojusz brytyjsko-japoński nie zostanie nigdy wskrzeszony w jakiegokolwiek postaci.

Podczas konferencji delegacja chińska zaangażowała, formalnie prywatnych, „doradców prawnych” z USA. Pod tym skromnym mianem wystąpili niedawny, bo wilsonowski, szef dyplomacji Robert Lansing i dwóch byłych posłów amerykańskich w Pekinie. Ich kwalifikacje, wbrew pozorom, nie rzucały na kolana; Sze oraz Koo, ludzie nieprzeciętnie zdolni, przerastali ich o głowę talentem negocjacyjnym. Owo osobliwe posunięcie sygnalizowało jednak przejrzystość, po czyjej stronie znajdują się amerykańskie sympatie. Utrudniło też walnie Japończykom zbijanie chińskich argumentów na posiedzeniach plenarnych.

Ostateczny Traktat Dziewięciu Mocarstw składał się z dziewięciu artykułów. Pierwszy mówił o respektowaniu suwerenności, niepodległości i integralności terytorialnej Chin oraz zasady „otwartych drzwi”, gwarantującej równe szanse dla handlu. Drugi traktował o niezawieraniu układów sprzecznych z owymi zasadami, trzeci o zakazie szkodzącym innym mocarstwom monopoli handlowych w całych Chinach lub ich części, a czwarty o zakazie stref wpływów. Piąty zabraniał dyskryminacji obywateli i towarów jakiegokolwiek państwa na chińskich liniach kolejowych, szósty zabezpieczał neutralność Republiki. Siódmy przewidywał konsultacje sygnatariuszy w razie zagrożenia postanowień traktatu. Ósmy zapraszał do podpisania dokumentu te państwa „które mają rzędy uznane przez mocarstwa-sygnatariuszy” (co wykluczało Rosję Sowiecką), a ostatni mówił o jego wejściu w życie w chwili raty-

fikacji przez wszystkich dziewięciu uczestników konferencji.

Wiele artykułów traktatu było ogólnikami. Rozwiązanie licznych kwestii najbardziej istotnych dla Chin (na przykład eksterytorialności, czy samodzielności celnej) odesłane zostało do komisji międzynarodowych, mających się dopiero zebrać. Nie zmienia to faktu, iż układ był wielkim sukcesem Chin i tego mocarstwa, które zainteresowane było w ich terytorialnym przetrwaniu, czyli Stanów Zjednoczonych. Dalsza ekspansja terytorialna mocarstw na obszarze Państwa Środka została wykluczona, pozostawiało tylko oddawanie zagarniętych obszarów i dzierżaw. Aczkolwiek ustalenia te pozostawały – jak zresztą wszystkie zawarte na konferencji traktaty – uzależnione od dobrej woli sygnatariuszy, nie można było ich w żaden sposób obejść, dawały się tylko złamać. Ich przyszłe naruszenie przez Japonię zostało powszechnie napiętnowane jako bezprawie, skończyło się zaś zagładą systemu waszyngtońskiego, lecz ostatecznie również Imperium Japońskiego.

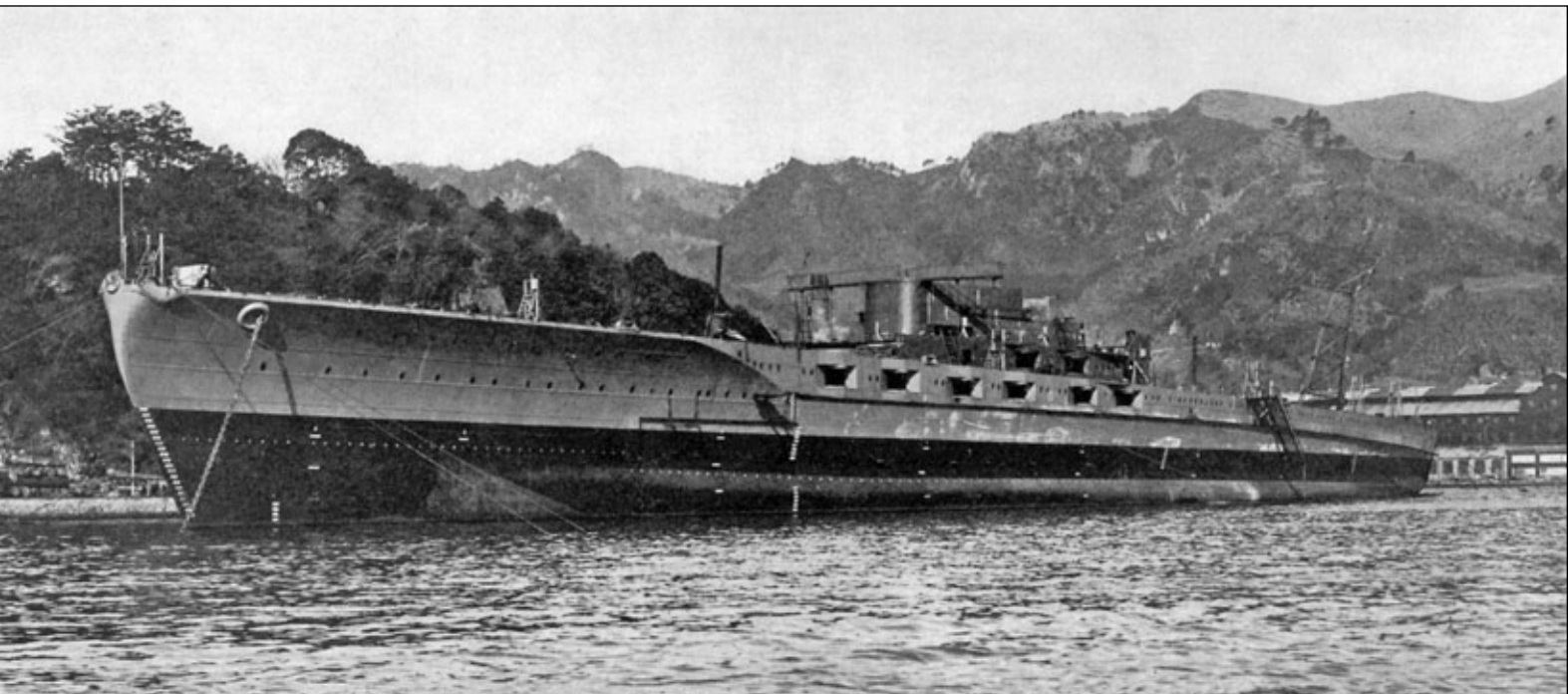
Układ Dziewięciu Mocarstw przejrzystości uniemożliwił Londynowi jakiegokolwiek przyszły kompromis z Tokio w Chinach kosztem tego kraju. Rzecz istotna, skoro wszystkie trzy wersje sojuszu anglo-japońskiego rozdzielały szczegółowo interesy obu stron na chińskim terytorium.

Po załatwieniu tej zasadniczej sprawy chińsko-japoński układ w sprawie Shantungu był już tylko sprawą drobnej wagi. Podpisano go jeszcze przed Traktatem Dziewięciu, bo 4 lutego, określając czas wycofania wojsk cesarskich na sześć miesięcy. Na półwyspie Japończycy mieli zachować tylko pewne, kurczące się zresztą, uprawnienia gospodarcze.

(ciąg dalszy nastąpi)

Kadłub nigdy nieukończonego japońskiego pancernika *Tosa*. Jeden z 16 okrętów liniowych z japońskiego Planu 8-8. Wykorzystywany do testów artyleryjskich, torpedowych i minowych. Został zatopiony w 1925 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Marynarka Wojenna i Paramilitarne Siły Morskie Estonii 1918-1940

część I

1. Historia Estonii do II Wojny Światowej w skrócie

Od XIII wieku Estonia była zależna od różnych państw obcych. Po zakończeniu w 1710 roku panowania Szwecji, Estonia została faktycznie podbita przez Rosję, której częścią stała się wraz z zawarciem traktatu pokojowego w Nystad w 1721 roku. Mimo to pierwiastek estoński nigdy nie zniknął i w XIX wieku ciągle istniała rodzima estońska kultura, powolnie przekształcająca się w społeczeństwo obywatelskie. Po rewolucji 1905 roku powstały partie polityczne, a podczas I Wojny Światowej wśród estońskich liberalnych nacjonalistów zaczęły narastać żądania autonomii.

Po upadku potęgi caratu w lutym 1917 roku władzę przejął rosyjski Rząd Tymczasowy, który 30 marca 1917 roku zezwolił na autonomię Estonii i wybranie Rady Krajowej, będącej reprezentantem narodu. Powstały także nowe partie polityczne. 19 kwietnia, w celu utworzenia estońskich narodowych sił zbrojnych powołano w Tallinie Biuro Personelu Wojskowego. Trzy dni później Departament Mobilizacji rosyjskiego Sztabu Generalnego wydał rozkaz skoncentrowania estońskiego personelu woj-

skowego na terenach ojczystych. 20 maja rosyjski minister spraw wojskowych i morskich (Aleksander Kiereński – OM) dał oficjalne zezwolenie na sformowanie 1. Pułku Estońskiego. 2. Pułk Estoński utworzono 21 listopada, a 6 grudnia 1917 roku – dzień po rozpoczęciu negocjacji pokojowych pomiędzy Rosją, a państwami centralnymi – sformowano Dywizję Estońską.

W międzyczasie zwiększył się wpływ opozycji bolszewickiej powstałej wśród pochodzących z armii rosyjskiej żołnierzy. Siła bolszewików rosła wraz z narastaniem chaosu w byłym Imperium Rosyjskim, czego konsekwencją było powołanie, po bezkrwawym zamachu stanu w październiku 1917 roku, Estońskiego Komitetu Wykonawczego Rad. Ponieważ jednak bolszewicy nie byli w stanie objąć swymi rządami całego kraju, w listopadzie 1917 tuż po tzw. Rewolucji Październikowej (w rzeczywistości przewrocie – OM), jedynym, najwyższym organem władzy państwowej w Estonii ogłosiła się Rada Krajowa. Mimo, że Rada została rozwiązana przez bolszewików, kontynuowała swą działalność w podziemiu.

Po anulowaniu wyborów do estońskiego Zgromadzenia Konstytucyjnego, w stycz-

niu 1918 roku bolszewicy ogłosili dyktaturę. W lutym rozmowy pokojowe pomiędzy Rosją Radziecką, a państwami centralnymi załamały się, w związku z czym oddziały bolszewickie wycofały się przed nadciągającą armią niemiecką do Rosji. Pomiędzy 20 a 24 lutego 1918 roku Dywizja Estońska przejęła kontrolę nad całym terytorium kraju, w efekcie czego 24 lutego proklamowano niepodległą Republikę Estonii. Na bazie Dywizji Estońskiej utworzono armię nowego państwa. Chociaż nie jest to ściśle związane z treścią artykułu, może być warte nadmienienia, że dekretem z 11 lutego 1918 roku w Rosji Radzieckiej rozwiązano starą flotę carską powołując nową formację morskich sił zbrojnych – Radziecką Flotę Czerwoną.

Powołany estoński rząd tymczasowy ogłosił neutralność w wojnie niemiecko-rosyjskiej, która skończyła się kilka dni później podpisaniem układu pokojowego w Brześciu Litewskim 3 marca 1918 roku. Niemcy odmówiły uznania nowego państwa, rozpoczynając okupację Estonii i rozwiązując armię estońską 15 maja 1918 roku. W konsekwencji, estońscy wojskowi sformowali jednostki armii podziemnej – Le-

gion Obrony (*Kaitseliit*). Dzięki aktywności rządu estońskiego, mocarstwa Ententy (Wielka Brytania, Francja i Włochy) w tym samym miesiącu zagwarantowały Estonii niezależność.

Po upadku Niemiec w listopadzie 1918 roku, w Estonii władzę przejął rząd tymczasowy, a 11 listopada *Kaitseliit* wyszedł z podziemia. 28 listopada Estonię zaatakowała Rosja Radziecka, dla uzasadnienia agresji której w Narwie ustanowiono Ludowy Komitet Pracujących Estonii. Do początków 1919 roku 2/3 terytorium kraju znalazło się pod kontrolą bolszewików. Estończycy, wspomagani przez brytyjskie ekspedycyjne siły morskie oraz ochotników z Finlandii i innych państw skandynawskich, wyzwolili jednak kraj w ciągu trwającej trzy tygodnie kontrofensywy.

Pierwszym państwem, które odpowiedziało na estońskie wołanie o wsparcie była Wielka Brytania. 12 grudnia 1918 roku do Tallina przybyła eskadra *Royal Navy*, która miała zapewnić obronę wybrzeża do czasu, gdy Estonia będzie w stanie utworzyć własną flotę. Brytyjczycy dostarczyli także uzbrojenie dla armii. Stany Zjednoczone natomiast zapewniły przede wszystkim pomoc humanitarną. Z Finlandii pochodziła z kolei największa liczba ochotników – 3,5 tys. osób. Pierwsi z nich włączyli się do walki 8 stycznia 1919 roku i konsekwentnie uczestniczyli w kontrofensywie wojsk estońskich. Mniejsze jednostki przybyły także z Danii i Szwecji. Dodatkowo, ważną rolę odegrał pod koniec 1918 roku Batalion Bałtycki, utworzony przez mniejszość tzw. Niemców Bałtyckich.

W kwietniu 1919 roku wybrane w wolnych wyborach Zgromadzenie Konstytucyjne ogłosiło deklarację niepodległości, pakiet reform kraju oraz konstytucję. W czerwcu i w lipcu 1919 roku miały miejsce zwycięskie bitwy z *Landeswehr*, formacją Niemców Bałtyckich działającą w północnej Łotwie. Jesienią kontynuowane były operacje wojskowe przeciwko Rosji Radzieckiej zakończone podpisaniem 2 lutego 1920 roku traktatu pokojowego w Dorpacie (Tartu), w którym Rosja uznała niepodległość Estonii.

Przed wybuchem wojny, 28 listopada 1918 roku, *Kaitseliit* liczył 14,5 tys. żołnierzy, wiosną 1919 roku było to już 86 tys. osób, a zawieszenia broni 3 stycznia 1920 roku jego liczebność wynosiła 119 tys. żołnierzy. Armia estońska, która została wskreszona 21 listopada 1918 roku, straciła w wojnie 5 tys. zabitych i 14 tys. rannych. W styczniu 1921 roku główne państwa Ententy ostatecznie uznały niepodległość Estonii, która we wrześniu 1921 roku została przyjęta do Ligi Narodów.

W 1932 roku pomiędzy Estonią a ZSRR podpisano dwustronny pakt o nieagresji, który został przedłużony w 1934 roku. Długoletnia orientacja Estonii na współzależność brytyjską zmieniła się w latach 1935-1936, kiedy to po zawarciu traktatu morskiego pomiędzy Wielką Brytanią a Niemcami akwen Morza Bałtyckiego znalazł się w niemieckiej strefie wpływów. Izolowana od zachodu Estonia, zmieniła orientację na Niemcy, licząc na pomoc tego państwa w sytuacji krytycznej. W grudniu 1938 roku Estonia ogłosiła neutralność. Tajny protokół do podpisanego 23 sierpnia 1939 roku paktu Hitler-Stalin zawierał zapisy o włączeniu Estonii w strefę wpływu Związku Radzieckiego.

Estonia, zagrożona możliwością użycia siły po incydencie z ORP *Orzeł*, nie widząc alternatywy dla umożliwienia Związkowi Radzieckiemu ustanowienia baz wojskowych na własnym terytorium, 12 października 1939 roku podpisała porozumienie prowadzące do wkroczenia na jej obszar liczących 25 tys. żołnierzy jednostek Armii Czerwonej. W tym czasie armia estońska liczyła 15 tys. żołnierzy. Na mocy porozumienia przekazano Związkowi Radzieckiemu cztery bazy, jak również dano prawo do bunkrowania paliwa. Do czasu zakończenia budowy bazy morskiej w Paldiski, położonej 25 mil od stolicy Estonii, umożliwiono także czasowe korzystanie z portu w Tallinie. Porozumienie to stało się pierwowzorem dla tych, do których podpisania zostały później zmuszone Łotwa i Litwa.

Pretekstem do wymuszenia przez Związek Radziecki podpisania porozumienia świadczącym o tym, że Estonia nie jest w stanie samodzielnie zabezpieczyć swej neutralności była ucieczka z portu w Tallinie polskiego okrętu podwodnego *Orzeł* 18 września 1939 roku. *Orzeł*, zmuszony do opuszczenia Polski dla uniknięcia wzięcia do niewoli po inwazji niemieckiej, 14 września znalazł schronienie w tallińskim porcie głównym¹ (*Miinisadam*). Pod naciskami niemieckimi i radzieckimi Estonia zamierzała okręt ten internować.

16 czerwca 1940 roku Związek Radziecki przekazał rządowi estońskiemu ultimatum z żądaniem powołania nowego rządu oraz pozwolenia na stacjonowanie w Estonii dodatkowych jednostek Armii Czerwonej. Rząd estoński uległ i następnego dnia, 17 czerwca, okupacja radziecka stała się faktem. Złożone z przychylnych posłów nowe zgromadzenie parlamentarne, 21 lipca 1940 roku przegłosowało proklamowanie Estońskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej, która 6 sierpnia została włączona w skład ZSRR.

5 lipca 1941 roku wojska niemieckie przekroczyły granicę estońską, wchodząc do Tallina 28 sierpnia. W lutym 1944 roku, kiedy siły radzieckie ponownie wkroczyły do Estonii, 40 tys. Estończyków dołączyło do oddziałów niemieckich i wspólnie zatrzymały Armię Czerwoną nad rzeką Narwą. W sierpniu 1944 roku radziecka armia zajęła południową Estonię, a 22 września jej jednostki weszły do Tallina. Do końca listopada 1944 roku cała Estonia ponownie znalazła się pod kontrolą radziecką. Opór sił zbrojnych oraz wojna partyzancka przeciwko reżimowi radzieckiemu trwały do 1953 roku. Estonia ponownie odzyskała niepodległość w 1991 roku.

2. Estońska marynarka wojenna między wojnami światowymi

Marynarka wojenna Estonii powstała pod koniec 1918 roku, po kapitulacji Niemiec. Jednak już kilka miesięcy wcześniej, 4 marca 1918 roku, w składzie armii utworzono Batalion Morski, którego dowódcą został por. August Schönberg. Batalion ten przestał istnieć wraz z rozwiązaniem armii estońskiej (na skutek nacisku władz niemieckich) 15 maja.

Oficjalnie obchodzoną rocznicą Marynarki Wojennej Estonii (*Eesti Merevägi*) jest 20 grudnia 1918 roku. Tego dnia aktywną służbę rozpoczął pierwszy estoński okręt wojenny – kanonierka *Lembit*. Do jednostki dołączyły wkrótce inne eks-rosyjskie okręty, min. niszczyciele *Lennuk* i *Wambola*, uzbrojone parowce *Laene* i *Lood*, dziesięć trałowców, trzy barkasy do stawiania lub trawowania min, cztery holowniki-pomocnicze trałowce oraz jednostki pomocnicze *Kalevi-poeg* i *Hercules*. Chrzest bojowy flota estońska przeszła pod koniec 1918 roku, walcząc z bolszewikami w Zatoce Fińskiej oraz okrętami *Landeswehry* w Zatoce Ryskiej.

Będąc główną spuścizną I Wojny Światowej zagrożenie minowe wybrzeży Estonii, któremu nie mogły odpowiednio przeciwdziałać ani niewielka *Eesti Merevägi*, ani Brytyjczycy, powodowało nieuchronne straty. Przykładowo, w nocy z 4 na 5 grudnia 1918 roku na minie zatonał brytyjski krążownik *Cassandra*, a 16 lipca 1919 ten sam los spotkał słupy-szybkie trałowce *Myrtle* i *Gentian*². Warto tu nadmienić, że ich trzy wraki zostały zlokalizowane w sierpniu 2010 roku koło wyspy Saaremaa przez estońskiego niszczyciel min, zresztą pochodzenia brytyjskiego.

1. W tym czasie w porcie głównym znajdowały się estońskie okręty: *Kalev*, *Lembit*, *Sulev*, *Laine*, *Mardus*, *Ristna* i *Suuroop*, jednostka badawcza Biura Hydrografii i Nawigacji *Kompass* oraz niemiecki statek handlowy *Thalatta*.

2. Jeszcze jedną ofiarą min był brytyjski niszczyciel *Verulam*, który poderwał się 4.9.1919.

W styczniu 1919 roku z jednostek zajętych przez siły estońskie, które wyzwoliły z rąk bolszewików Dorpat, na Jeziorze Czudzkim (Pejpus) utworzono dywizjon kanonierek. Kolejne jednostki dołączyły do niego w maju, kiedy Estończycy zajęli bazę bolszewickiej floty w Raskopell. Dywizjon liczył wówczas 5 kanonierek, 10 okrętów pomocniczych oraz 5 motorówek. 26 maja jednostka wzięła udział w zajęciu Pskowa, a od sierpnia do listopada 1919 roku aktywnie walczyła z wojskami Armii Czerwonej, które prowadziły natarcie na obszarze położonym na wschód od jeziora. W podpisanym w 1920 roku w Dorpacie układzie pokojowym określono, że każde z obydwu państw może w przyszłości dysponować co najwyżej dwoma jednostkami uzbrojonymi nie więcej niż dwa działa kalibru do 47 mm każda. Zgodnie z tymi zapisami, większość estońskich jeziornych okrętów wojennych została wycofana, z wyjątkiem kilku określonych jako zasoby mobilizacyjne.

Niemal równocześnie z utworzeniem dywizjonu Pejpus, 5 marca 1919 roku sformowano pierwszą jednostkę piechoty morskiej – Morski Batalion Desantowy (*Meredessant-pataljon*). Częściowo został on utworzony z członków załóg okrętów **Lembit**, **Lennuk**, **Wambola** oraz sił minowych, które bazowały w Tallinie. Później batalion został wzmocniony przez marynarzy dywizjonu pejpuskiego, studentów-ochotników, a także żołnierzy fińskiego ochotniczego pułku „Synów Północy”. 16 marca liczący 293 żołnierzy batalion przetrzucono na Front Południowy. Po dotarciu na front jednostkę uzupełniło kolejnych 28 marynarzy z Pejpusu. 23 marca batalion został powiększony o 4. kompanię (złożoną z ochotników fińskich) i wzmocniony plutonem oficerów marynarki, oraz wyposażony w platformę z działem kolejowym kalibru 130 mm. Sumarycznie, w szczycie swych możliwości operacyjnych batalion liczył 400 żołnierzy i był przeznaczony do wykonywania zadań wsparcia działań wojennych na wybrzeżu. Chociaż w większości operował on na Froncie Południowym, uczestniczył także w wyzwoleniu Narwy oraz innych kampaniach morskich na północnym-wschodzie.

Realizowane przez batalion zadania operacyjne spowodowały, że przed końcem wojny o niepodległość poniósł on poważne straty tak, że w późniejszych działaniach wojennych nie odgrywał poważniejszej roli zostając rozwiązany 1 czerwca 1919 roku. Od czerwca 1919 roku w jego składzie operował uzbrojony transportowiec wojska, wymieniony już **Kalevipoeg**.

W składzie estońskiej marynarki wojennej znajdowały się również jednostki artylerii nadbrzeżnej. W końcu XIX wieku im-



Niszczyciele **Lennuk** i **Wambola** w czasie ćwiczeń.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

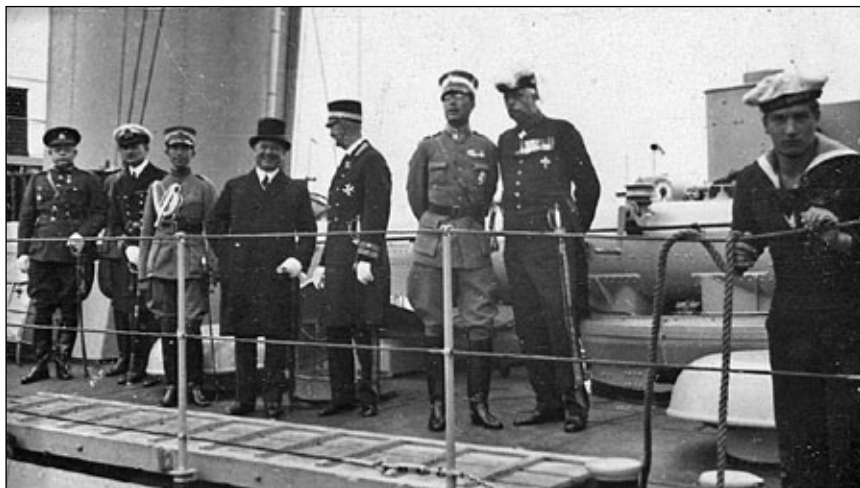
perium rosyjskie przystąpiło do budowy fortyfikacji nadbrzeżnych oraz umocnień morskich w Estonii, która została anektowana przez Rosję w 1721 roku po Wojnie Północnej. Tallin, który historycznie był ważnym centrum handlu pomiędzy Wschodem i Zachodem, stał się jedną z głównych baz morskich imperialnej rosyjskiej Floty Bałtyckiej. Pod koniec lat 90. XIX wieku rozpoczęły się prace nad budową sieci instalacji obrony wybrzeża i umocnień z działami morskimi.

Podczas wojny o niepodległość oraz po zawarciu Pokoju Dorpackiego, marynarka estońska rozpoczęła odbudowę i rozwój sieci umocnień obrony wybrzeża, w którą od 1918 do 1940 roku Estonia zainwestowała miliony koron. Liczebność tych sił w okresie pokoju wynosiła 656, a podczas wojny 1183 osoby. Ich garnizony były zlokalizowane na wyspach Aegna i Naissaari oraz w miejscowościach Leppneme, Miiduranna, Randveere i Suurupi. Do 1939 roku baterie artylerii obrony wybrzeża stanowiły znaczący element sił morskich – jedna z nich na wyspie Aegna miała dwie podwójne opancerzone wieże dział kalibru 305 mm – znajdując się wśród jednostek estońskiej marynarki wojennej uważanych za elitarne. Podczas II Wojny Światowej oraz późniejszej radzieckiej okupacji Estonii instalacje te znacznie ucierpiały i niewiele pozostało z byłych linii i fortyfikacji obrony wybrzeża. Dziś w różnych miejscach można zobaczyć kilka budynków i umocnień ogniowych, z których najlepiej zachowane znajdują się na wyspie Aegna.

W lutym 1920 roku estońska marynarka wojenna liczyła 2100 oficerów i marynarzy. Nieuchronne zainteresowanie wywia-

du radzieckiego nową marynarką wojenną sąsiedniego kraju owocowało corocznym tworzeniem list jego floty. Lista utworzona w 1921 roku zawierała kilka jednostek ponad te, które wymieniono wcześniej w 1919 roku: barkas motorowy **Vanasadam**, barkas parowy **Nr 22** oraz parowce **Kompass** i **Tallin**. Nowym uzupełnieniem listy w 1922 roku, które odzwierciedlało wzmocnienie floty w latach 1920-1921 były kanonierki **Mardus** i **Meeme**, kołowe trałowce **Ristna** i **Suuroop** oraz zbiornikowiec portowy **Nr 1**. W roku 1922 narodziła się także nowa formacja morska – Estońska Straż Graniczna (*Eesti Piirivalve*), do której przekazano **Laene**. Formacja ta została opisana w późniejszym rozdziale. Wśród jednostek operujących na jeziorze Pejpus, na liście z 1922 roku wymieniono parowce **Ahti** i **Tartu** wraz z motorowym barkasem **Erilaene**.

Radziecka lista floty z 1923 roku wymienia niszczyciele i kanonierki **Lembit**, **Laene** i **Meeme**, parowce **Alexander**, **Kompass**, **Merekaru**, **Sakala**, **Sarja** i **Tallin**, jednostki trałowe **Linda** i **Salme**, barkasy motorowe **Sidur**, **Presin** i **Mango** oraz 12 barkasów parowych. Nie wymieniono żadnych jednostek *Piirivalve*. W 1924 roku do składu floty dodano podniesiony eks-niemiecki torpedowiec przybrzeżny **Sulew** oraz kanonierkę **Laine**, która została ponownie przejęta od *Piirivalve* przez *Merevägi*, po utracie **Meeme** na morzu. Floty Jez. Pejpus (*Peipsi Järve Flotillid*), miała dwa opancerzone barkasy motorowe **Kipu** i **Maru**, dodane w 1924 roku. W tym roku na jeziorze było 29 estońskich jednostek handlowych. Dziewięć spośród nich było uważanych za zasoby mobilizacyjne: pięć parowców **Vanemuine**, **Taara**, **Uku**, **Laine** (nie należy mylić z okrętem *Merevägi* o tej samej nazwie) i **Ilmatar** oraz



Grupa oficjeli estońskich na pokładzie jednego z niszczycieli.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

Dowódcy estońskiej marynarki wojennej	
21.11.1918-5.1.1919	kmdr por. Rudolf Schiller (1872-1938)
15.1-27.11.1919	kontradm. Johan Pitka (1872-1944)
27.11.1919-1.3.1925	kmdr Johannes Eduard Herm (1893-1926)
1.3.1925-15.3.1932	kontradm. Hermann Alexander Eduard von Salza (1885-1946)
15.3.1932-1.11.1938	kmdr Valentin Martin Grenz (1888-1943?)
1.11.1938-18.9.1939	kmdr Valev Mere (wł. Vassili Martson, 1893-1949)
18.9.1939-30.9.1940	kmdr ppor. Johannes Santpank (wł. Sandbank, 1901-1954)
Opracował: Oskar Myszor	

cztery holowniki (*Talavsk*, *Kurs*, *Ommedo* i *Pikker*). Trzy pierwsze jednostki pełniły już wcześniej służbę wojenną.

W czerwcu 1930 roku koło Loksy przeprowadzono na dużą skalę ćwiczenia desantowe, w których uczestniczyły niszczyciele *Lennuk* i *Wambola*, torpedowiec *Sulew*, kanonierka *Laine* oraz stawiacze min *Ristna* i *Suuroop*. W czerwcu 1931 roku odbyły się na wodach archipelagu wysp Moon-sund wspólne estońsko-łotewskie ćwiczenia

morskie. Ze strony estońskiej brały w nich udział: *Lennuk*, *Wambola*, *Sulew*, *Laine*, *Ristna* i *Suuroop*, podczas gdy Łotwa odelegowała eskortowiec *Virsaits*, trałowce *Viesturs* i *Imanta*, okręty podwodne *Ronis* i *Spidola* wraz z bazą *Varonis* oraz kilka wodnosamolotów.

Ogólnosiłowy kryzys, w Estonii mający swą kulminację w 1932 roku, doprowadził w lipcu 1933 roku do sprzedaży dwóch niszczycieli Peru, które szukało możliwości

wzmocnienia swej floty z powodu konfliktu granicznego z Kolumbią. Po ich sprzedaży w składzie *Merevāgi* pozostały:

- przybrzeżny torpedowiec *Sulew*;
- dwie kanonierki morskie: *Laine* i *Mardus*;
- trzy kanonierki jeziorne: *Ahti*, *Tartu* i *Vanemuine* (w rezerwie);
- dwa bocznołowe stawiacze min: *Ristna* i *Suuroop*;
- trzy barkasy-trałowce: *Kalew*, *Olew* i *Tahkona*;
- dwa tendry floty: *Sakala* i *Tallin*;
- holownik-lodołamacz *Jaani Poska*;
- oraz szkolny żaglowiec *Viljandi*.

Szybkie odradzanie się gospodarki Estonii, zapoczątkowane w 1934 roku, umożliwiło zawarcie w Wielkiej Brytanii kontraktu na budowę dwóch podwodnych stawiaczy min. Koszty tego zamówienia zostały w części pokryte przez przychody ze sprzedaży niszczycieli (2,314 mln koron, czyli 410 tys. dolarów w złocie) oraz darowizny społeczeństwa. Zamówienie było efektem uchwalonej po sprzedaży niszczycieli ustawy z dnia 21 grudnia 1933 roku, która umożliwiła przeznaczenie funduszy na pozyskanie nowych okrętów. Na jej podstawie *Merevāgi* zaprosiła do złożenia ofert na dwa okręty podwodne oraz trzy kutry torpedowe³. Kontrakt na budowę okrętów podwodnych został zawarty 12 grudnia 1934 roku, a cena za obydwie jednostki wyniosła 360 tys. funtów (6,611 mln koron).

W raporcie amerykańskiego attaché wojskowego w Tallinie z 6 listopada 1934 roku⁴ znalazła się treść wypowiedzi dowódcy estońskich sił morskich komandora Grenza dotyczącej ścigaczy, która odbyła się tego samego dnia: „Ostatecznie powinno być zakupionych cztery lub pięć torpedowych kutrów motorowych. Obecnie należy zawrzeć kontrakt tylko na jeden okręt tej klasy, bowiem administracja morską będzie zadowolona już dlatego, że ścigacze będą mogły być wykorzystywane praktycznie. Ścigacze, które miałyby być zamówione oprócz torped i min powinny być z pewnością uzbrojone w broń przeciwlotniczą i przeciwpodwodną...”.

Program odtworzenia floty, który efektywnie rozpoczął się wraz z dostarczeniem okrętów podwodnych *Kalev* i *Lembit* w czerwcu 1937 roku, oprócz kutrów torpedowych zawierał dwa nowe stawiacze min⁵ mające zastąpić *Ristnę* i *Suuroopę*

3. Raport nr 77 (dyplomatyczny) attaché wojskowego USA w Tallinie z 10.4.1934.

4. Załącznik nr 2 do depeszy nr 228

5. Wg Weyers 1941/42: 600 t; 2 silniki wysokoprężne, 19 w.; 2 x 100 mm, 2 km plot., rozpoczęcie budowy 1940 w stoczni rządowej w Tallinie. Weyers 1936 informował już o budowie ścigacza op. 85 t, 35 x 5 x 1,6 m, 26 w, 1000 KM; 1 x 75 mm, 2 km; załoga 15.

Konkordancja stopni	
kontradmirał	kontradmirał
merevāekapten	komandor
kaptenleitnant	komandor porucznik
kaptenmajor	komandor podporucznik
vanemleitnant	kapitan marynarki
leitnant	porucznik marynarki
nooremleitnant	podporucznik mar.
lipnik	chorąży
merevāveebel	-
vanemveebel	starszy bosman
veebel	bosman
nooremveebel	bosmanmat
vanemmaat	starszy mat
maat	mat
noemmaat	-
vanemmadrus	starszy marynarz
madrus	marynarz
Opracował: Oskar Myszor	

Rys. William Jurens



oraz budowę w 1939 roku w Tallinie 500-tonowej kanonierki **Pikker**, a także remonty i modernizacje starszych jednostek.

Postęp w zamawianiu motorowych kutrów torpedowych był jednak niewielki. Już w 1939 roku datowany na 4 kwietnia raport X, nr 333 brytyjskiego attaché morskiego wskazywał: „Kontrakt na motorowy kuter torpedowy nowego typu został już ulokowany⁶ w John I. Thornycroft & Co. Ltd. Będzie budowany w należącej do tej firmy stoczni w Hampton-on-Thames. Jednostka ta, która jest budowana dla Rządu Estonii będzie miała długość 21,95 m, szerokość 4,88 m. będąc wyposażoną w cztery 12-cylindrowe morskie silniki benzynowe Thornycroft o mocy 600 KM każdy. Będą napędzały one dwie śruby i zaprojektowane w taki sposób, że przednie silniki będą mogły być rozsprzęglane tak, że prędkość patrolowa będzie mogła być osiągana za pomocą tylnych silników każdego z układów. Zastosowane sprzęgła będą umożliwiały nadawanie pędnikom takich samych obrotów jak silnika, albo ich połowy. 1. Inaczej niż obecnie budowane w tej stoczni jednostki, okręt nie będzie miał redanu. 2. Planuje się jego ukończenie około czerwca następnego...”

Zgodnie z niemieckimi artykułami prasowymi na początku 1939 roku zostały zamówione dwa lub cztery motorowe kutry torpedowe. Periodek budownictwa okrętowego „Schiffbau” z 1 kwietnia 1939 roku

informował o zamówieniu dwóch jednostek o wymiarach około 22 na 4,9 m, napędzanych czterema 12-cylindrowymi silnikami benzynowymi Thornycroft o mocach po 600 KM. Załogę każdego miało stanowić 2 oficerów i 8 marynarzy⁷. Nieco później, „Schiffbau” z 15 listopada 1939 roku informowało, że Finlandia buduje dla Estonii trzy okręty podwodne, a cztery motorowe kutry torpedowe, z których każdy mógł przenosić zarówno torpedy jak i miny, budowane były w Estonii⁸.

W czerwcu 1940 roku *Merevägi* wraz z jednostkami obrony wybrzeża liczyła 1850 oficerów i marynarzy. W jej składzie było także małe skrzydło lotnictwa morskiego wyposażone w kilka wodnopłatowców Hawker „Hart”. Będące w aktywnej służbie jednostki pływające były zorganizowane w następujący sposób:

- Dywizjon Kanonierek (*Vahilaevade Divisjon*): **Sulev, Laine i Mardus**;
- Dywizjon Okrętów Podwodnych (*Alveelaevastiku Divisjon*): **Kalev, Lembit i Pikker**;
- Dywizjon Trałowców i Stawiaczy Min (*Traaler-Veeskajate Divisjon*): **Ristna, Suurop, Keri i Vaindloo**;
- Dywizjon Jeziora Peipus (*Peipsi Laevastiku Divisjon*): **Ahti, Tartu, Vanemuine, Ilmatar** i barkas motorowy Nr 2.
- Baza Morska (*Merejoudude Baas*) z jednostkami pomocniczymi (*Sõjasadam Abilaevastik*) **Tallin i Jaan Poska**.

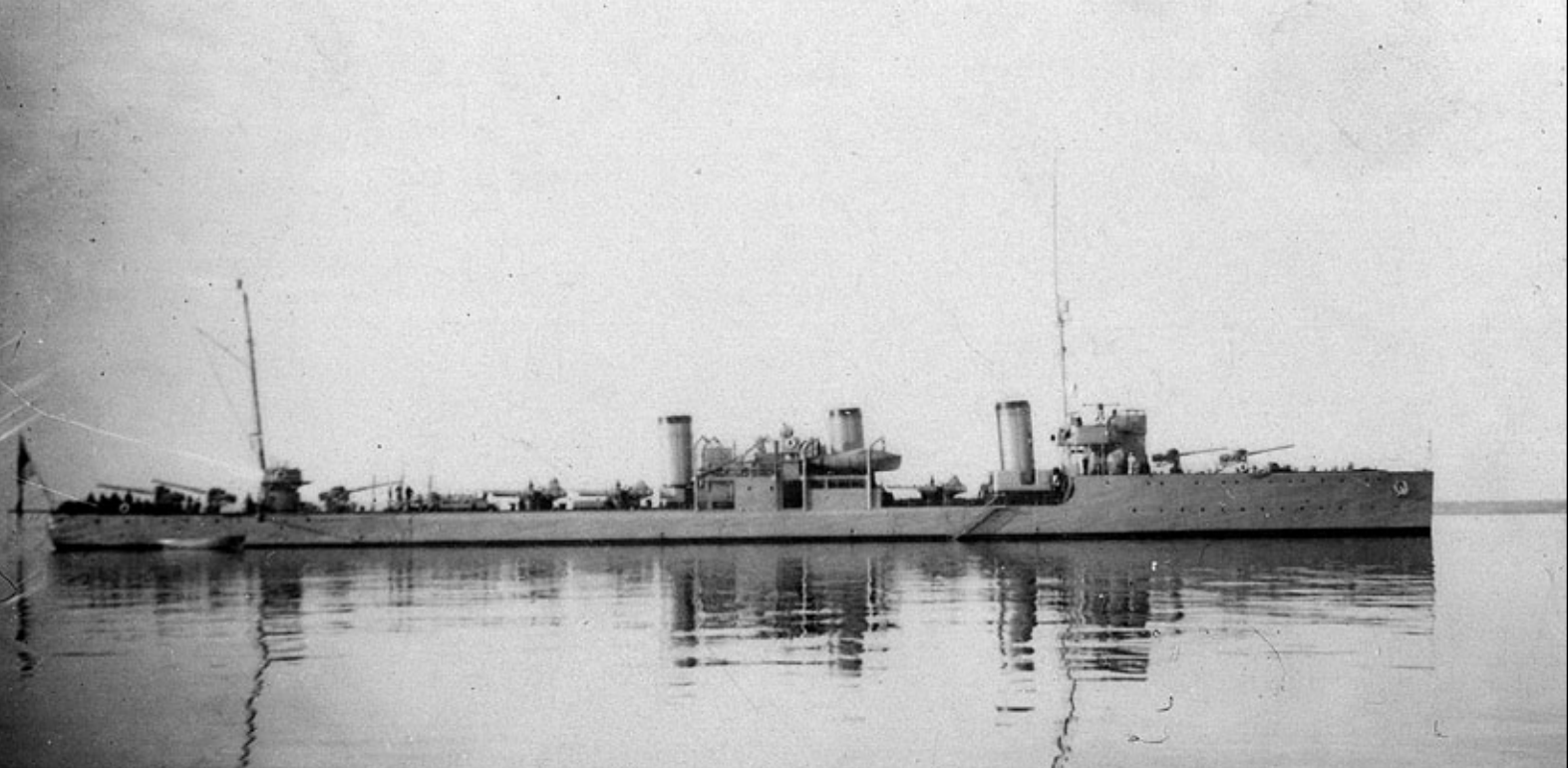
Powyższa lista nie zawiera następujących jednostek, które ciągle są wymieniane w 1938 roku: jednostki pomocniczej **Kompass**, tendrów floty **Tahkona i Sakala**, oraz barkasów motorowych Nr 1, 4, 8 i 10-12. Następujące jednostki cywilne oraz będące własnością rządu były wymieniane w tym roku jako zasoby mobilizacyjne: **Lood, Loots, Merekaru, Meripoeg, Sekstant, Taara, Tutti, Uku i Walter**. Miały one być wykorzystywane jako jednostki eskortowe i patrolowe. Dodatkowo, do służby wojennej było zakwalifikowanych 150 motorówek. Własną formację morską posiadał *Kaitseliit* – był to Morski Legion Obrony (*Merekaitseleit*, w którego służbie w 1940 roku znajdował się barkas motorowy **Vikeralane**, uzbrojony w karabin maszynowy i bazujący w Tallinie.

Radziecka okupacja Estonii, rozpoczęta w czerwcu 1940 roku, nieuchronnie przyniosła koniec estońskiej marynarki wojennej. 6 sierpnia 1940 roku, kiedy Estońska SRR została wcielona do ZSRR, pierwsze jednostki zostały przejęte przez radziec-

6. Konsekwentnie wg Jane's 1939, który informował: Planowana jest budowa kilku motorowych kutrów torpedowych. Liczba i projekt nadal są ustalane. Jeden został zamówiony w stoczni Thornycroft w styczniu 1939 roku. Wymiary 21,95 x 4,88 m, 2 wt 457 mm, 4 silniki Y 12-cyl., 2400 KM, ponad 40 w.

7. Raport amerykańskiego attaché morskiego nr R-256 z 21.4.1939.

8. Raport amerykańskiego attaché morskiego nr R-783 z 25.11.1939.



Nastrojowa fotografia niszczyciela *Lennuk*.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

ką Flotę Bałtycką. Ostatnie okręty wcielono 19 sierpnia. Wiele jednostek brało udział w ewakuacji Tallina 28 sierpnia 1941 roku. Całkiem liczna grupa przetrwała II wojnę światową, kontynuując służbę do lat pięćdziesiątych XX wieku. Kanonierka *Pikker* przetrwała do lat 70., a okręt podwodny *Lembit*, jako jednostka radzieckiej Floty Bałtyckiej miał szczęście być świadkiem drugiego odzyskania niepodległości przez Estonię w 1991 roku. W kwietniu następnego roku okręt ponownie stał się jednostką estońskiej marynarki wojennej, a obecnie jest zachowany jako muzeum w Tallinie.

2.1 Szczegółowy opis głównych okrętów bojowych

Historia operacyjna *Lennuk*:

Stępkę niszczyciela położono 9 listopada 1913 roku w stoczni Böcker & Lange w Rewlu (Tallin). Budowany jako *Awtroil* okręt został zwodowany 13 stycznia 1915 roku i wprowadzony do służby 12 sierpnia 1917 roku. 26 grudnia 1918 roku podczas ostrzału przez radzieckie niszczyciele tallińskiego portu, został przejęty wraz z niemal bliźniaczym niszczycielem *Spartak*, przez zespół brytyjskich okrętów z krążownikiem *Caradoc* na czele. Następnie przez kilka kolejnych dni *Awtroil* operował pod banderą brytyjską. Przekazany ostatecznie Estonii, 2 stycznia 1919 roku został wcielony do służby jako *Lennuk*. Po krótkim przeglądzie w dniach 3-5 stycznia, od 6 stycznia uczestniczył w operacji desantowej koło Loksa, ostrzeliwując zajęta przez wojska radzieckie wieś Zitra. Następnie od 17 do 20 stycznia 1919 roku osłaniał operację desantową koło Utria, która osta-

<i>Lennuk</i> – niszczyciel typu „Nowik” [*]	
Wyporność:	1750 t pełna, 1350 t projektowa
Wymiary:	Długość całkowita 107,1 m (105 m mpp), szerokość na KŁW 9,40 m, szerokość całkowita 9,53 m, zanurzenie 3,0 m na dziobie, 3,6 m na rufie
Maszyny główne:	4 kotły olejowe typu Normand, 2 turbiny parowe typu Parsonsa, 32 700 KM / 24 070 kW, 2 śruby
Prędkość:	32 węzły (projektowa)
Zasięg:	1570 Mm przy 16 w, 350 ton paliwa ciekłego
Uzbrojenie:	5 x 102 mm L/60, 1 x 76 mm L/30 Lender, 1 x km, 9 wyrzutni torpedowych 450 mm (3 x III), 60 min Mod. 1912
Załoga:	145 (7 oficerów, 138 marynarzy)
Uwaga:	Podczas prób prędkości 22 sierpnia 1933 roku, przy pełnej mocy maszyn okręt osiągnął prędkość 31,5 węzła
[*] Pomimo, że wygląd wszystkich odmian był podobny do prototypowego niszczyciela <i>Nowik</i> , pomiędzy okrętami (podczas I wojny światowej zamówiono ich 53) istniały wyraźne różnice pozwalające na podzielenie ich na 6 podtypów (typy I-VI, w tym <i>Nowik</i>)	

tecnie doprowadziła do wyzwolenia rejonu Narwy zajętego przez Armię Czerwoną. W styczniu i maju 1919 roku *Lennuk* i *Wambola* postawiły kilka zagród minowych w Zatoce Fińskiej.

7 lipca 1933 roku *Lennuk* został sprzedany Peru. Oficjalnie przejęty 23 sierpnia, następnego dnia został wprowadzony do służby jako *Almirante Guise*. 2 września 1933 roku okręt wraz z *Almirante Villar* opuścił Tallin i cztery dni później zawiął do Gravesend gdzie dołączył peruwiański zbiornikowiec *Rimac*. 9 listopada 1933 roku niewielki zespół zawiął do Belem-do-Pará w Brazylii. Tam dołączyła do niego kanonierka *Lima* oraz torpedowiec *Teniente Rodriguez* i okręty przygotowały się do długiej podróży na górę Amazonki do Iquitos. 21 grudnia 1933 roku zespół opuścił Belem wraz z parowcem *Perene* przybywając do portu przeznaczenia 3 stycznia 1934 roku. Zawarte 24 maja porozumienie dyplomatyczne w konflikcie granicznym z Kolumbią spowodowało,

że okręty wyruszyły w 44-dniową podróż przez Kanał Panamski i 5 lipca 1934 roku zawięły do Callao.

Przeprowadzona w styczniu 1945 roku inspekcja *Almirante Guise* potwierdziła jego przydatność do dalszej służby. Mimo, że w maju tego roku jej opinię potwierdziła kolejna inspekcja ze względu na długoletnią służbę i zużycie kadłuba i mechanizmów, w listopadzie 1947 roku *Guise* został wycofany ze służby. Okręt rozbrojono oraz zdemontowano z niego użyteczne wyposażenie.

W maju 1949 roku niszczyciel został skreślony z listy okrętów i wystawiony do sprzedaży aukcyjnej. Jego kadłub za 225 tys. sol zakupiła prywatna firma, która przeholowała go na wyspę San Lorenzo koło Callao. Tam, przy niewielkiej bazie marynarki kadłub okrętu wysztrandowano. Po usunięciu wszystkich metali nieżelaznych oraz demontażu niewielkiej jedynie części konstrukcji, częściowo zanurzony kadłub został porzucony. Dopiero w 1959 roku pozostało-

Wambola – niszczyciel typu „Nowik”	
Wyporność:	1538 t pełna, 1260 t projektowa
Wymiary:	Długość całkowita 98,0 m, szerokość 9,34 m, zanurzenie 2,8 m na dziobie, 3,7 m na rufie
Maszyny główne:	4 kotły olejowe typu Normand, 2 turbiny parowe typu Curtis AEG-Vulcan, 31 500 KM /22 180 kW, 2 śruby
Prędkość:	30 węzłów (projektowa)
Zasięg:	1720 Mm przy 16 w, 350 t paliwa ciekłego
Uzbrojenie:	4 x 102 mm L/60, 1 x 40 mm L/30 Vickers, 1 x km, 9 wyrzutni torpedowych 450 mm (3 x III), 50 min Mod. 1912
Załoga:	142
Uwaga:	Podczas prób prędkości 22 sierpnia 1933 roku, przy pełnej mocy maszyn okręt osiągnął prędkość 30,1 węzła

ści *Guise* zostały zwodowane i odholowane w celu zezłomowania.

Historia operacyjna *Wambola*:

Stępkę budowanego jako *Kapitan Kingsbergen* niszczyciela położono 5 listopada 1914 roku. 27 czerwca 1915 okręt został przemianowany na *Kapitan I rangi Mikłucha-Makłaj*. Jednostkę wodowano 27 sierpnia 1915 roku i ukończono w grudniu 1917 roku w stoczni Putiłowskiej w Piotrogradzie. 18 grudnia 1918 roku Flota Czerwona zmieniła nazwę okrętu na *Spartak*. Przejęty przez brytyjski krążownik *Caradoc* i niszczyciele koło Tallina, kiedy 26 grudnia 1918 roku ostrzeliwał port wraz z niszczycielem *Awtroil*. Przez kilka kolejnych dni *Spartak* operował wraz z flotą brytyjską. Ostatecznie zwrócony Estonii, został wprowadzony do służby 2 stycznia 1919 roku jako *Wambola*. Dwa dni później okręt wszedł na przegląd, lecz już 14 stycznia wraz z *Lennuk* stawił zagrodę minową. 17 stycznia i w maju 1919 roku, *Lennuk* i *Wambola* postawiły kilka kolejnych zagród minowych w Zatoce Fińskiej. Po podpisaniu Pokoju Dorpackiego w lutym 1920 roku służba niszczyciela pozbawiona była znaczących wydarzeń.

Wambola został sprzedany Peru 7 lipca 1933 roku. Przejęty oficjalnie 23 sierpnia, następnego dnia został wcielony do służby jako *Almirante Villar*. 2 września 1933 roku okręt wraz z niszczycielem *Almirante Guise* opuścił Tallin – dalsze szczegóły jego podróży opisano we fragmencie dotyczącym *Almirante Guise*.

25 lipca 1941 roku *Villar* brał udział w starciu z ekwadorską kanonierką *Calderon* w Zatoce Guayaquil. W 1948 roku niszczyciel wraz z innymi jednostkami brał udział w dorocznym letnim rejsie. Kilka miesięcy później *Villar* był centrum krótkotrwałej re-

belii, która wybuchła 3 października. Okręt został opanowany przez marynarzy, którzy nie posiadając wystarczających umiejętności wprowadzili go na mieliznę uszkadzając śruby. Chociaż niszczyciel był poważnie uszkodzony zdecydowano o jego wyremontowaniu i 28 października 1948 roku przeniesiono do rezerwy. Po zakończeniu prac w 1949 roku, *Villar* powrócił do służby we flocie.

Pod koniec lipca 1952 roku została przeprowadzona reorganizacja floty peruwiańskiej i *Villar* został przydzielony do szkoły floty. 15 września 1954 roku okręt został skreślony z listy floty będąc uważany za nie

dotrzymujący wymagań i w złym stanie. Końcowe jego losy są nieznane.

(Red.) *Lennuk* i *Wambola*: szerzej zob. L. Baszkirow, A. Waldre, N. Mituckow i J. Rodrigues, *Niszczyciele Spartak i Awtroil*, „OW”, nr 51-55 (1-5/2002).

Historia operacyjna *Lembit*:

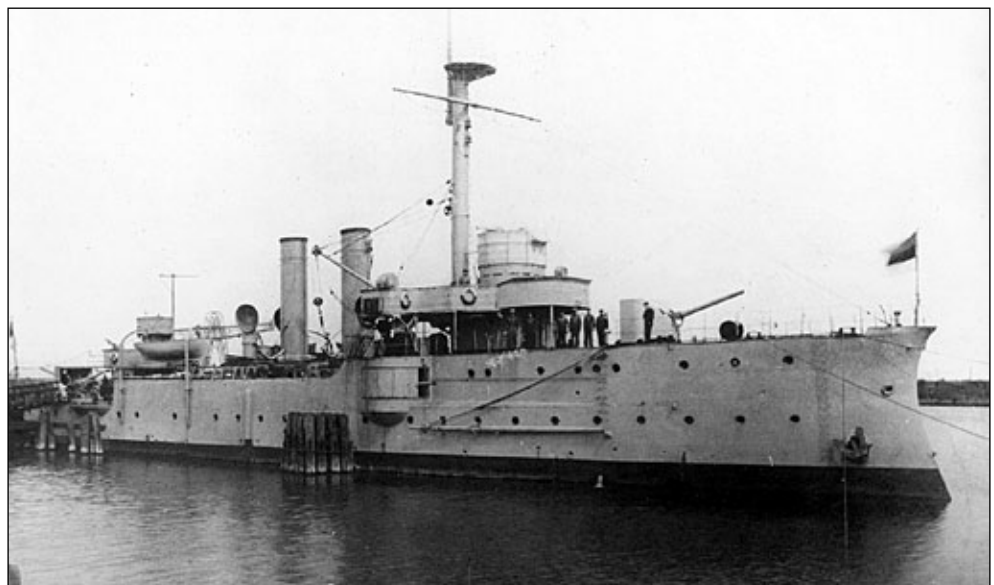
Stępkę okrętu położono w czerwca 1906 roku w stoczni Newskiej w Sankt-Petersburgu, wodowano 12 czerwca 1907 roku i ukończono w sierpniu 1908 roku pod nazwą *Bobr*. 9 kwietnia 1918 roku przechwycony koło Åbo (Turku) przez niemiecki krążownik pomocniczy *Möwe* i w maju 1918 wcielony do służby we flocie niemieckiej jako okręt remontowy *Biber*. Przekazany Estonii w listopadzie 1918 roku i przemianowany na *Lembit* został wprowadzony do służby 20 grudnia 1918 roku jako pierwsza jednostka młodej *Merevägi*.

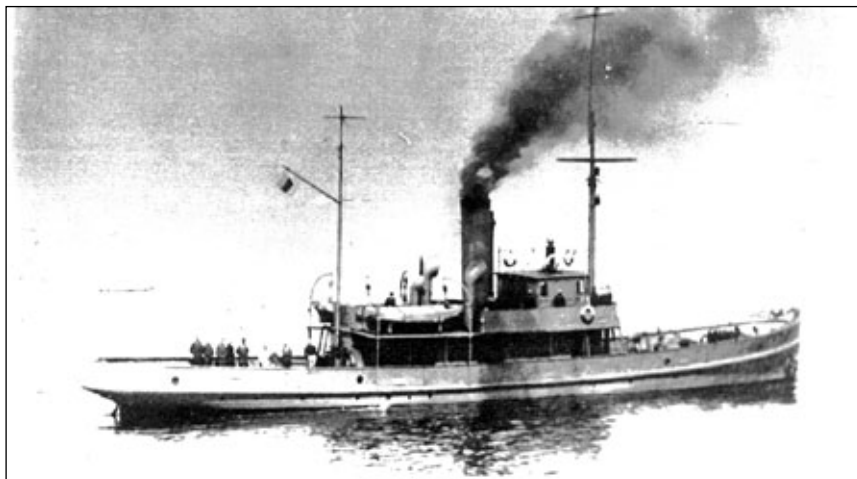
Już 6 stycznia 1919 roku uczestniczył wraz z *Laene* w operacji desantowej koło Loksa, podczas której kanonierki były wspierane przez niszczyciel *Lennuk*. Po wojnie jego służba pozbawiona była znaczących wydarzeń. Wycofany ze służby w 1925 roku i złomowany w 1927 roku.

Lembit –kanonierka morska typu „Giliak”	
Wyporność:	1100 t pełna, 980 t projektowa
Wymiary:	Długość całkowita 66,5 m, szerokość 10,9 m, zanurzenie średnie 2,2, maksymalne 2,5 m
Maszyny główne:	4 kotły typu Belleville, 2 pionowe maszyny parowe potrójnej ekspansji, 800 KM/590 kW, 2 śruby
Prędkość:	12 węzłów,
Zapas paliwa:	130 ton węgla
Uzbrojenie:	2 x 120 mm L/40, 4 x 75 mm L/50 Canet, 3 x km, 40 min
Załoga:	148

Kanonierka *Lembit* sfotografowana w Gdańsku w 1923 roku.

Fot. zbiory Borys Lemaczko





Kanonierka *Laine* w 1923 roku.

Fot. Eesti Meremuuseum

Kanonierka <i>Laine</i>	
Wyporność:	400 t
Wymiary:	Długość 39,3 m (37,2 m mpp), szerokość 6,1 m, zanurzenie średnie 2,8 m, maksymalne 3,5 m
Maszyny główne:	Kocioł cylindryczny, 2-cyl sprzężona maszyna parowa, 400 KM / 295 kW,
Prędkość:	12 węzłów,
Zasięg:	800 Mm przy 8 w, 750 Mm przy 9 w, 30 ton węgla
Uzbrojenie:	1 x 57 mm, od 1930r.: 2 x 75 mm L/50 Canet, 2 x km*
Załoga:	23 (3 oficerów, 20 marynarzy), od 1930 29
* Do 1941 r. uzbrojenie radzieckie: 2 x 57 mm, 2 x 37 mm, km 7,62 mm, 20 osób. Od 1942 r.: 1 x 76 mm, 2 x 45 mm, 5 km 12,7 mm (1 x II, 3 x I), 34 osoby.	

Historia operacyjna *Laene*:

Stępkę okrętu położono na początku 1912 roku, zwodowano 28 czerwca 1912 i wprowadzono do służby w 1913 roku w stoczni Crichton & Co. w Sankt-Petersburgu, pod nazwą *Sputnik*. 2 sierpnia 1913 roku wpisany do rejestru Floty Bałtyckiej jako jednostka obsługi portowej z przeznaczeniem do wykorzystania w Kronsztadzie. 6 marca 1915 roku przeklasyfikowany na okręt łącznikowy. 25 października 1917 roku przejęty przez Flotę Czerwoną. Przejęty przez Niemców 9 kwietnia 1918 roku w Åbo, przemianowany na tender *Lauterbach*.

Po kapitulacji niemieckiej przekazany Estonii 14 listopada 1918 roku i w grudniu wprowadzony do służby jako kanonierka *Laene*. W listopadzie 1922 roku przekazany *Piirivalve* jako kuter dozorowy, a w 1924 ponownie przejęty przez *Mereväge* jako *Laine*. Remont kapitalny w latach 1929-1930. W sierpniu 1937 roku przekazany do służby jako tender okrętów podwodnych. Po kolizji, której uległ pod koniec 1938 roku, wyremontowany *Laine* 18 marca 1939 roku

został ponownie wcielony do służby jako kanonierka. Przejęty przez radziecką Flotę Bałtycką 6 sierpnia 1940 roku i wprowadzony do służby jako okręt łącznikowy. 25 lipca został przeklasyfikowany na trałowiec *Tralszczik Nr 49*. Ponownie przeklasyfikowany na eskortowiec *Laine* 19 grudnia 1941 roku. 20 lutego 1942 roku jego nazwę zmieniono na *Gangutiec*.

Po zakończeniu II Wojny Światowej, 5 listopada 1945 przeklasyfikowany na okręt hydrograficzny. 29 października 1953 roku wycofany ze służby, skreślony z listy floty i złomowany w Tallinie w latach 1955-1956.

Historia operacyjna *Sulew*:

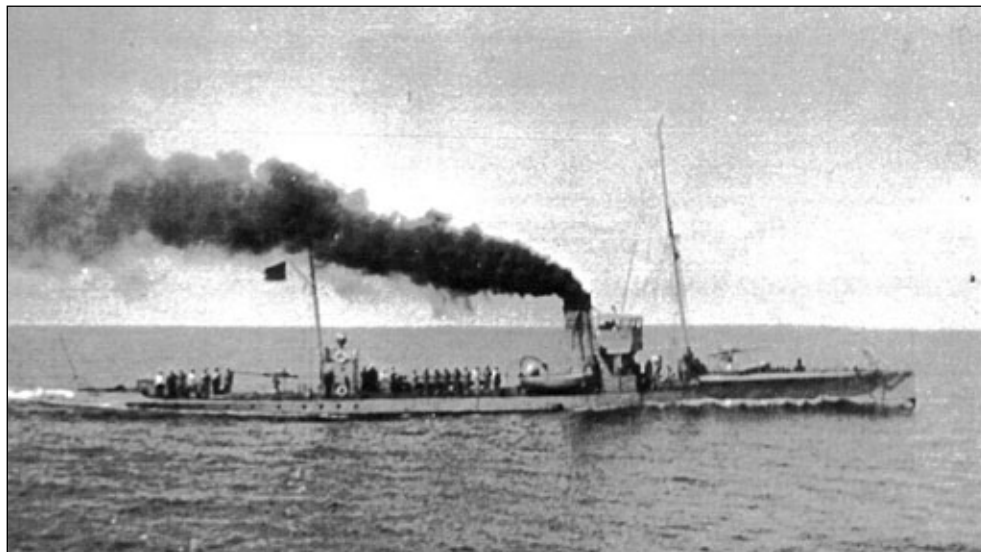
Wodowany 15 lipca 1916 roku w stoczni F. Schichau w Elblągu jako *A 32* (nr stocznioowy 965). 25 października 1917 roku wszedł na mieliznę koło wyspy Saaremaa i został uznany za stracony. Po przywróceniu pływalności w 1923 roku, wyremontowany w Tallinie i wprowadzony do służby w sierpniu 1924 roku jako *Sulew* (*Sulev*)⁹. W 1932 roku skrócono jego maszt główny, w latach 1934-35 przeszedł remont kapi-

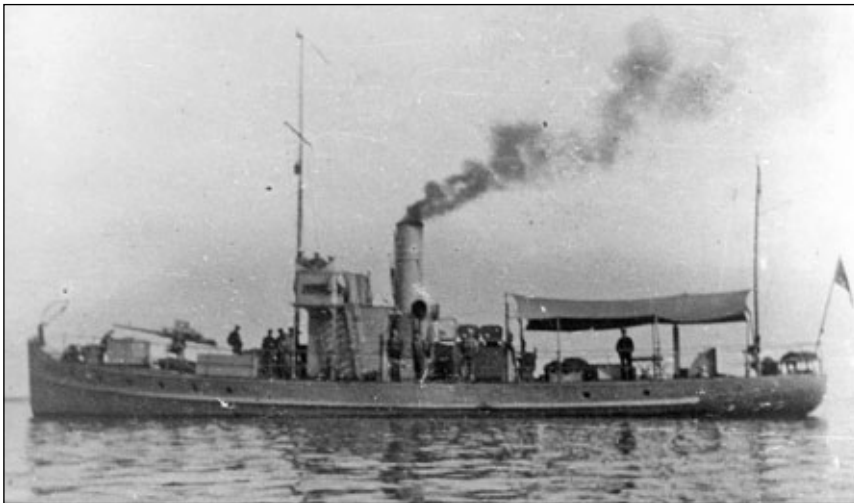
9. W połowie lat 30. w języku estońskim przeprowadzono reformę ortografii, zgodnie z którą literę „w” zastąpiono „v”. W związku z tym np. *Sulew* przemianowano na *Sulev*.

Kanonierka <i>Sulew</i> – eks-niemiecki torpedowiec przybrzeżny projektu 1915	
Wyporność:	250 t pełna, 227 t projektowa
Wymiary:	Długość całkowita 50,0 m (49,0 m KLW), szerokość 5,32 m, zanurzenie 2,12 m dziób / 2,34 m rufa
Maszyny główne:	Dwustronny kocioł olejowy Schultz, turbina parowa Schichaua z przekładnią, 3500 KM / 2395 kW, 1 śruba
Prędkość:	25 węzłów,
Zasięg:	1500 Mm przy 20 w; 53 t paliwa
Uzbrojenie:	2 x 76 mm L/50, 1 wt 450 mm, 10 min (1924 r.) 2 x 75 mm L/50, 2 wt 450 mm, 10 min (od 1935 r.)
Załoga:	29, od 1935 r.: 36 (4 oficerów, 32 marynarzy)

Torpedowiec *Sulev* w 1937 roku.

Fot. Copyright V. Koppelman





Kanonierka *Mardus* z działem kal. 75 mm.

Fot. Eesti Meremuuseum

Mała kanonierka <i>Mardus</i>	
Wyporność:	150 t
Wymiary:	Długość całkowita 27,5 m, szerokość 6,4 m, zanurzenie 2,1 m
Maszyny główne:	Kocioł cylindryczny, 2-cyl. sprzężona maszyna parowa, 260 KM / 191 kW, 1 śruba
Prędkość:	11 węzłów,
Zasięg:	500 Mm przy 20 w
Zapas paliwa	15 t węgla
Uzbrojenie:	2 x 75 mm L/50, 2 km
Załoga:	29 (3 oficerów, 19 marynarzy) pokój, 28 (4, 24) wojna

talny, kolejny remont przeszedł od stycznia do końca 1938 roku.

6 sierpnia 1940 roku został przejęty przez radziecką Marynarkę Wojenną. 26 października przemianowany na *Amietist*. We Flocie Bałtyckiej pierwotnie został sklasyfikowany jako eskortowiec, jednak 17 października 1940 roku został przeklasyfikowany na okręt szkolny straży granicznej. 22 czerwca 1941 roku ponownie wpisany do rejestru Floty Bałtyckiej jako eskortowiec¹⁰. Podczas ewakuacji Tallina 28 sierpnia 1941 roku, *Amietist* osłaniał lewą flankę pierwszego konwoju.

Po zakończeniu wojny, 15 czerwca 1945 roku stał się ponownie jednostką straży granicznej na Zat. Fińskiej zostając w związku z tym skreślonym z rejestru okrętów wojennych 4 lipca 1945 roku. Złomowany w latach 50. XX wieku.

Historia operacyjna *Mardus*:

Zbudowany w 1911 roku w Helsinkach, znana eks-nazwa *Sorkholm*. Podczas I Wojny Światowej pełnił służbę jako holownik-lodołamacz *Matros* rosyjskiego Ministerstwa Wojny. 15 stycznia 1918 roku wcielony do Floty Bałtyckiej. Unieruchomiony przez lody w Rewalu, został przejęty przez wojska nie-

Przypuszczalnie, w sierpniu 1940 roku *Mardus* został przejęty przez Marynarkę Radziecką i pełnił służbę jako holownik. Nacierające wojska niemieckie, 28 sierpnia 1941 roku znalazły holownik samozatopiony u wschodniego wejścia do basenu Głównego Portu w Tallinie. Jego losy końcowe są nieznane.

Historia operacyjna *Meeme*:

Były holownik *Riga* zbudowany w 1915 roku. Przejęty i zmobilizowany przez wojska niemieckiej bałtyckiej *Landeswehry* jako jednostka łącznikowa *O*. W listopadzie 1918 roku przekazany przez Niemców Łotwie. Wprowadzony do służby wiosną 1919 roku przez siły morskie łotewskiego rządu A. Niedra z pozostawionym oznaczeniem *O*. Już latem 1919 roku przejęty przez wojska estońskie w Daugavgrīva (Bolderāja) podczas akcji przeciwko niemieckiej bałtyckiej *Landeswehrze* w północnej Łotwie.

Przeprowadzony do Tallina i wprowadzony do służby w *Merevāgi* we wrześniu 1919 roku jako kanonierka i trałowiec o nazwie *Meeme*. Wymieniany w służbie w 1920 roku. Podczas trałowania koło wyspy Naissaari 14 listopada 1924 roku, zaplątana w trale mina eksplodowała pod jego rufą. Zachowujący pływerność *Meeme*

Mała kanonierka <i>Meeme</i>	
Wyporność:	145 t
Wymiary:	Długość 27,4 m, szerokość 6,3 m, zanurzenie 2,1 m
Maszyny główne:	Kocioł cylindryczny, 2-cyl. sprzężona maszyna parowa, 160 KM / 118 kW, 1 śruba
Prędkość:	9,5 węzła
Zasięg:	600 Mm przy 8 w
Uzbrojenie:	1 x 75 mm L/50, 1 km
Załoga:	19

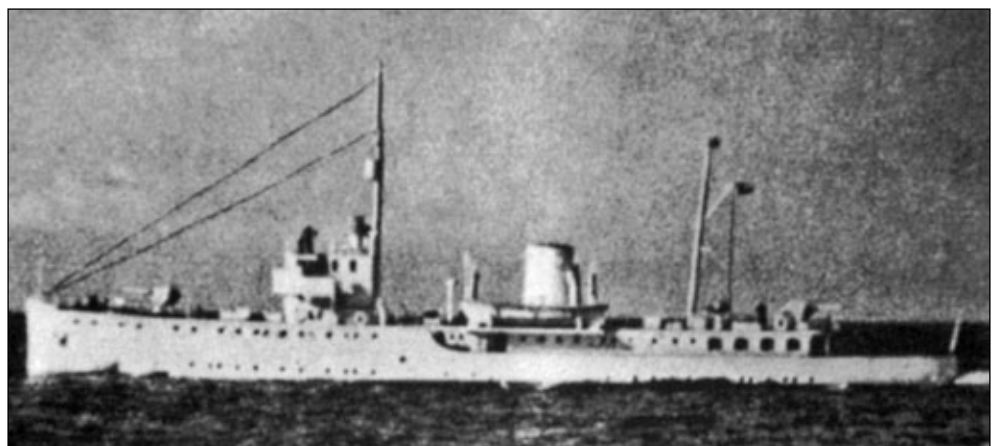
mieckie w lutym, a po wycofaniu Niemców, 11 listopada 1918 roku zajęty przez Estończyków. Wcielony do służby jako kanonierka, w 1922 roku przeszedł remont kapitalny, a w 1938 roku został wycofany do rezerwy.

został wzięty na hol ostatecznie jednak zatonął u północno-zachodniego krańca Naissaari.

10. Przebrojony w: 3 x 45 mm, 3 km 12,7 mm, załoga 42.

Kanonierka *Pikker* w początkach swojej służby.

Fot. zbiory Jürg Meister



Kanonierka i jacht prezydencki <i>Pikker</i>	
Wyporność:	500 t projektowa, 540 t pełna
Wymiary:	Długość 58,0 m całkowita, 57,0 m na KŁW, szerokość 7,35 m, zanurzenie 2,4 m
Maszyny główne:	2 silniki wysokoprężne, 1900 KM / 1398 kW, 2 śruby
Prędkość:	16 w ciągła, 18 w maksymalna
Uzbrojenie:	2 x 75 mm L/50, 2 km
Załoga:	29, od 1941 roku: 43

Historia operacyjna *Pikker*:

Pierwotnie zamówiony jako dozorca dla *Piirivalve* oraz dla zastąpienia *Kõu* w roli jachtu państwowego. Wodowany latem 1939 roku przez Tallin Drydock Co. w Tallinie i wprowadzony do służby wiosną 1940 roku jako *Pikker*. Po wyposażeniu przekazany *Mereväge* i 11 maja 1940 roku wcielony do Dywizjonu Okrętów Podwodnych jako tender.

Po rozpoczęciu radzieckiej okupacji Estonii w czerwcu 1940 roku, *Pikker* został przejęty przez radziecką Flotę Bałtycką – oficjalnie dopiero 20 października. Operował z Tallina jako okręt sztabowy Rady Wojennej floty. 28 sierpnia 1941 roku opuścił Tallin w składzie konwoju ewakuacyjnego i następnego dnia zawiął do Kronsztadu. Pod koniec 1941 roku przebrojony¹¹ i 2 grudnia przemianowany na *Kijew*. 15 marca 1942 roku zmieniono jego nazwę na *Luga*. Po zakończeniu II Wojny Światowej został przebudowany w Tallinie na jacht, a później przebazowany na Morze Czarne (koniec roku 1946). 21 lipca 1948 roku jednostka została przemianowana na *Rion*. Okręt pełnił służbę jako jednostka eskortowa większego jachtu *Angara* (eks-niemiecki *Hela*). Obydwa te jachty były wykorzystywane przez Stalina, Breżniewa i Chruszczowa.

W 1961 roku okręt został przekazany Moskiewskiemu Uniwersytetowi Państwowemu i przemianowany na *Moskowskij Uniwersitet*. Na jego prawej burcie zamontowano bom typu trałowego. Bazująca w Sewastopolu jednostka została wycofana ze służby w 1972 roku i złomowana cztery lata później¹².

(Red.) zob. również: J. Malinowski, O. Myszor, *Zaginiony flagowiec estońskiej floty*, „OW” nr 100 (2/2010).

Historia operacyjna *Kalev* i *Lembit*:

Kalev – Rozpoczęcie cięcia blach miało miejsce w maju 1935 roku w stoczni Vickers-Armstrong Ltd., w Barrow-in-Furness. Stępkę okrętu położono 19 czerwca 1935 roku, kadłub wodowano 7 lipca 1936 roku. Okręt wprowadzony do służby 14 maja 1937 roku, 9 lipca przybył do Tallina.

19 sierpnia 1940 roku jako *Kaliew* wcielony do Floty Bałtyckiej. Podczas ewakuacji Tallina 28 sierpnia 1941 roku wchodził

w skład radzieckich głównych sił bojowych. Krótko potem brał udział w operacjach wojennych. Nie wróciwszy ze swego drugiego patrolu od 29 października 1941 roku został uznany za zaginiony. Uważa się, że poderwał się na minie i zatonął na polu minowym koło przylądka Juminda.

30 czerwca 2010 roku *Mare* – jednostka poszukiwawcza estońskiego Muzeum Morskiego – odnalazła 5 mil na północ od przylądka Juminda wrak okrętu podwodnego. Widoczny na ekranie hydrolokatora specyficzny kształt kadłuba, a w szczególności zrzutnie minowe na śródokręciu, wskazują z prawdopodobieństwem około 95%, że znaleziony wrak jest okrętem podwodnym *Kalev*.

Lembit – Położenie stępki okrętu miało miejsce w maju 1935 roku w stoczni Vickers-Armstrong Ltd., w Barrow-in-Furness. Wodowany 7 lipca 1936 roku i wprowadzony do służby w maju 1937 roku. 19 sierp-

nia 1940 roku jako *Lembit* wcielony do Floty Bałtyckiej. Podczas ewakuacji Tallina 28 sierpnia 1941 roku wchodził w skład radzieckich głównych sił bojowych. Po zakończeniu pełnej sukcesów służby podczas II Wojny Światowej, za którą 3 marca 1945 roku został odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru, *Lembit* 18 czerwca 1946 roku został przemianowany na podwodny okręt szkolny *U-1*¹³. Przeklasyfikowany na średni okręt podwodny¹⁴ *S-85* 9 czerwca 1949 roku, a 10 czerwca 1955 roku wycofany ze służby operacyjnej w 93. Brygadzie Szkolnych i Budowanych Okrętów Podwodnych¹⁵. Ponownie przeklasyfikowany na *STŻ-24*¹⁶ 30 stycznia 1956 roku. Ostatnia reklasyfikacja, na stację szkolną *UTS-29*¹⁷ i przydzielenie okrętu do stoczni Sormowskiej Zawod w Gorkim¹⁸ miały miejsce 27 grudnia 1956 roku.

11. W: 3 x 45 mm i 2 km

12. Wg informacji przekazanych przez oficerów estońskich, którzy pełnili służbę w MW ZSRR.

13. Operujący z Kronsztadu jako jednostka Brygady Szkolnej Okrętów Podwodnych.

14. Средняя Подводная Лодка.

15. Бригада Учебных и Строящихся Подводных Лодок.

16. Станция Тренировки Борьбы за Живучесть.

17. Учебно-Тренировочная Станция.

18. Znana także jako budująca okręty podwodne stocznia Krasnoje Sormowo. Położone nad górną Wołgą miasto Gorki obecnie nosi starą nazwę Niżnyj Nowgorod.

Okręty podwodne-stawiacze min <i>Kalev</i> (II), <i>Lembit</i> (II)	
Wyporność:	665,5 t nawodna, 853,4 t podwodna
Wymiary:	długość całkowita 59,5 m, szerokość całkowita 7,24 m, zanurzenie 3,5 m
Maszyny główne:	2 silniki wysokoprężne Vickers-Armstrong, 600 KM / 442 kW każdy, 2 silniki elektryczne Metropolitan-Vickers 395 KM / 291 kW, 2 śruby
Prędkość:	13,5 w nawodna, 8,0 w podwodna
Zasięg:	2000 Mm przy 10 w na powierzchni, 90 Mm przy 4 w w zanurzeniu, 23 t paliwa
Uzbrojenie:	4 dziobowe w.t. 533 mm (adaptowalne do 450 mm) 8 torped, 1 x 40 mm plot., 1 km, 10 zrzutni minowych, 20 min.
Załoga:	32 (4 oficerów, 28 marynarzy)

Okręt podwodny *Lembit*, stan na 20 października 2001 roku.

Fot. Hartmut Ehlers



Stawiacze min* <i>Kalew</i> / <i>Keri</i> / <i>Olew</i> / <i>Vaindlo</i>	
Dane techniczne	
Wyporność:	34/40 t (K), 45/50 t (V) normalna/pełna
Wymiary:	(K) - Długość 20,73 m, szerokość 4,88 m, zanurzenie 1,22 m (V) - Długość 23,17 m, szerokość 4,57 m, zanurzenie 1,52 m
Maszyny główne:	2 silniki benzynowe B.M.V., 30 KM / 22 kW każdy (K), 2 silniki pół-wysokoprężne 40 KM / 30 kW każdy (V), 2 śruby
Prędkość:	7,5 w
Zasięg:	360 Mm przy 6 w, 0,9 t paliwa (K) 400 Mm przy 6 w, 2,2 t paliwa (V)
Uzbrojenie:	1 km, wyposażenie dla 1 x 47 mm lub 1 x 57 mm; 10 min dużych lub 40 min małych (Rybka)
Załoga:	6-10; Estonia = 1 oficer, 9 marynarzy
* <i>Keri</i> i <i>Vaindlo</i> były bytymi portowymi stawiaczami min floty carskiej typu „Tieplochod” budowanymi w różnych stocznich rosyjskich i fińskich w latach 1912-1917 według wspólnego projektu. Jednostki powstały w dwóch seriach, T-1 do T-5 oraz T-6 do T-13, które różniły się nieco wymiarami i wyglądem.	

W 1979 roku przeholowany do Tallina przez holownik marynarki wojennej **MB-63**, przybył tam 28 sierpnia. 5 maja 1985 roku w Tallinie rozpoczęto jego remont kapitalny mający przystosować go do pełnienia roli stałej ekspozycji jako okrętu podwodnego – pomnika MW ZSRR.

27 kwietnia 1992 roku **Lembit** był okupowany przez członków estońskiego *Kaitseleit*, po powzięciu informacji o zamiarze jego przeholowania do Kronsztadu. Pierwotnie wpisany na listę estońskich okrętów wojennych jako jednostka **Nr 1**, obecnie przekazany estońskiemu Muzeum Morskiemu. Początkowo zacumowany w Centrum Olimpijskim w Parita, później przemieszczony do starego basenu wodnosamolotów w tallińskim porcie Kopli.

Lembit został oficjalnie wycofany ze służby jako jednostka Estońska 16.5.2011 r. 20 maja 2011 r. rozpoczęły się prace związane z umieszczeniem go w nowej hali Muzeum Żeglugi mieszczącej się przy bazie wodnosamolotów (Hiidrosadam).

Historia operacyjna *Keri* i *Vaindlo*:

Keri – Stępkę okrętu położono 15 lipca 1912 roku w stoczni Crichton & Co. w Sankt- Petersburgu i wodowano w grudniu 1913 roku jako **Tieplochod nr 2 (T-2)**. Dla końcowego wyposażenia przeholowany do Stoczni Izorskiej w Kołpinie i ukończony wiosną 1914 roku dla carskiej Floty Bałtyckiej. 25 października 1917 roku przejęty przez Flotę Czerwoną. Unieruchomiony przez lody w Tallinie, został zajęty przez nacierające wojska niemieckie 22 lutego 1918 roku. Wykorzystywany przez Niemców jako jednostka pomocnicza.

Po kapitulacji Niemiec 11 listopada 1918 roku przekazany Estonii i 19 stycznia 1919 roku wcielony w skład floty estońskiej jako trałowiec **Mootortraaler Nr 8 (M-8)**. W tym samym roku przemianowany

na **Kalew**, a w 1936 roku ponownie na **Keri**. Po rozpoczęciu radzieckiej okupacji Estonii, 13 sierpnia 1940 roku wcielony do Floty Bałtyckiej jako tender uzbrojenia minowego **Keri**. Już 18 września 1940 roku został skreślony z listy floty estońskiej! 25 lipca 1941 roku sklasyfikowany jako kuter trałowy **KT-1502**. Zatopiony u wejścia do portu w Tallinie 28 sierpnia 1941 roku.

Vaindlo – Położenie stępki okrętu miało miejsce w styczniu 1915 roku w stoczni Björneborgs Mekanisk Verkstad, w Björneborgu (Pori) w Finlandii. Wodowany w sierpniu 1915 roku, 3 października 1915 roku wprowadzony do służby w Carskiej Flocie Bałtyckiej jako **Tieplochod Nr 8 (T-8)**. 25 października 1917 roku przejęty przez

Flotę Czerwoną. Pozostawiony na wodach Estonii przez wycofującą się Armię Czerwoną i zajęty przez wojska niemieckie, które weszły do Estonii w dniach 22-25 sierpnia 1918 roku.

W 1919 roku wcielony w skład floty estońskiej jako **Mootortraaler Nr 10 (M-10)**¹⁷. W tym samym roku przemianowany na **Olew**, a w 1936 roku na **Vaindlo**. 13 sierpnia 1940 roku wcielony do Floty Bałtyckiej pod swoją estońską nazwą jako tender uzbrojenia minowego. Już 18 września 1940 roku został skreślony z listy floty estońskiej! 25 lipca 1941 roku sklasyfikowany jako kuter trałowy **KT-1501**. Wraz z częścią radzieckiej Floty Bałtyckiej w dniach 28-29 sierpnia 1941 roku uciekł z Tallina do Kronsztadu. 7 września 1941 roku ponownie przemianowany na **Wajndlo**. Przeniesiony do rezerwy 1 października 1942 roku, 3 sierpnia 1944 roku ponownie wcielony do służby i przebudowany na kuter nurkowy **WRD-84**. 17 stycznia 1946 roku jego oznaczenie zmieniono na **WRD-105**. Skreślony z listy floty 28 sierpnia 1948 roku i złomowany.

Historia operacyjna *Tahkona*:

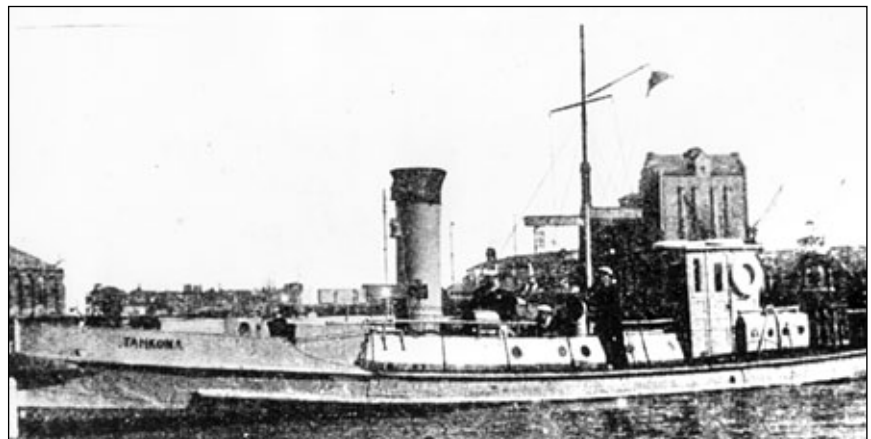
Zbudowany w stoczni Crichton w Helsinkach. Były rosyjski dozowiec, zdobyty przez Niemców w Tallinie 22 lutego 1918 roku i wprowadzony do służby jako **KM-4**.

17. Numeracja barkasów trałowych **M-8** i **M-10** sugeruje, że w pierwszych latach po 1919 roku w służbie były także inne jednostki, np. **M-1** do **M-7** i **M-9**, chociaż nie musiały to być okręty tego samego typu.

Barkas trałowy <i>Tahkona</i>	
Wyporność:	35 t, (50 t maks.)
Wymiary:	Długość 17,6 m / 19,5 m, szerokość 3,2 m / 3,6 m (na KLW/maks.), zanurzenie 1,7 m
Maszyny główne:	Jeden kocioł, 2-cylindrowa sprzężona maszyna parowa, 150 KM / 110 kW
Prędkość:	11 w
Zasięg:	240 Mm przy 10 w, 3 t węgla
Uzbrojenie:	Brak (wyposażenie dla 1 x 47 mm)
Załoga:	Pokój 7, wojna 10 (1 oficer, 9 marynarzy)

Barkas trałowy *Tahkoma*.

Fot. zbiory Jan Piwowski



Zatonął 16 października 1918 po wejściu na minę u ujścia rzeki Kassari w cieśninach Moonsundzkich.

W czerwcu 1919 roku podniesiony i we wrześniu 1919 roku wprowadzony do służby jako barkas trałowy. Zmodernizowany w latach 1920-21, po czym przeznaczony do służby jako uniwersalny tender floty. Przejęty w sierpniu 1940 roku przez radziecką Flotę Bałtycką, stracony na Bałtyku po wejściu na minę 1 lipca 1941 roku.

Historia operacyjna *Ristna* i *Suurop*:

Ristna – Pierwotnie pasażersko-towarowy bocznokołowy parowiec przeznaczony do eksploatacji na rzekach i jeziorach. Zbudowany w latach 1906-1908 przez Greenock & Grangemouth Dockyard Co. w szkockim Greenock jako **Apostoł Piotr** dla rosyjskiej Kompanii Żeglugaowej Jeziora Onega¹⁸ z Pietrozawodska. Zarekwirowany 26 kwietnia 1915 roku po przebudowie na trałowiec i 9 lipca 1915 roku wprowadzony do służby w carskiej Flocie Bałtyckiej jako **Tralszczik Nr 18**. 25 października 1917 roku przeszedł pod kontrolę Floty Czerwonej, a 15 marca 1918 roku przekazany do dyspozycji powstałej wówczas Radzieckiej Fińskiej Republiki Ludu Pracującego. Po między 13 i 21 kwietnia 1918 roku przejęty w Helsinkach przez fińskie zbrojne formacje antybolszewickie.

Wiosną 1920 roku sprzedany Estonii i pod nową nazwą **Ristna** wcielony do Dywizjonu Trałowców jako uniwersal-

Kołowe stawiacze min <i>Ristna</i> i <i>Suurop</i>	
Wyporność:	600 t pełna, 500 t normalna
Wymiary:	Długość całkowita 60,5 m / na KŁW 58,0 m, szerokość 15,5 m (na tamborach), zanurzenie 2,0 m (2,2 m maks.)
Maszyny główne:	Jeden kocioł cylindryczny, 2-cylindrowa sprzężona maszyna parowa, 734 KM / 540 kW, boczne koła łopatkowe
Prędkość:	12 w (12,5 w projektowa), 10 w ciągła
Zasięg:	1000 Mm przy 8 w, 800 Mm przy 10 w, 54 t węgla
Uzbrojenie:	1 x 47 mm, 1 km, od 1927: 1 x 76 mm, 1 x 40 mm, 150 min
Załoga:	39 (4 oficerów, 35 marynarzy), wojna 50 (4, 46)

ny stawiacz min-trałowiec. Już 15 stycznia 1921 roku został jednak przekazany estońskiemu ministerstwu handlu i przemysłu dla eksploatacji w roli parowca pasażersko-towarowego. W 1926 roku znowu przejęty przez ministerstwo obrony i po remoncie kapitalnym, w następnym roku ponownie w służbie jako stawiacz min-trałowiec.

13 sierpnia 1940 roku wcielony do Floty Bałtyckiej jako **Ristna**. Po serii operacji stawiania min przeprowadzonych w drugiej połowie 1941 roku w Zatoce Fińskiej, od listopada 1941 roku wykorzystywany jako baza i hulk mieszkalny dla sił trałowych. Od 15 lutego 1946 roku był wykazywany na liście okrętów Północnej¹⁹ Floty Bałtyckiej, przy czym jego rola pozostaje nieznana. Wycofany ze służby 24 grudnia 1955 roku, skreślony z listy floty 7 kwietnia 1956 roku. W tym czasie nosił numer burtowy 289.

Planowany do przekazania do dyspozycji Biura Własności Rządowej pozostawał jednak w porcie do 20 lipca 1957 roku kiedy to

został przekazany do wykorzystania organizacji Komsomolskiej z Leningradu²⁰. Złomowany tamże w 1958 roku.

Suurop – Dane dotyczące budowy oraz służby do lata 1941 są identyczne jak bliźniaczego **Ristna**, chociaż jego pierwotną nazwą był **Apostoł Paweł**. We flocie carskiej nosił nazwę **Tralszczik Nr 19**. Zatonął 11 sierpnia 1941 roku po wejściu na minę w cieśninach Moonsundzkich.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego:

Jarosław Palasek

18. Онежское Пароходное Общество.

19. Po II Wojnie Światowej radziecka Flota Bałtycka została podzielona na dwa niezależne dowództwa: Północne z bazami na obszarze Leningradu i Kronstadt, Uppiniemi na obszarze Porkkala (Finlandia, do 1956) oraz terytorium Estonii; a także Południowe z bazami na terytorium Łotwy oraz obszarze Kalingradu.

20. **Ristna** był później wykorzystywany przez leningradzkie studio filmowe „Lenfilm”.

Stawiacz min *Ristna* w radzieckich barwach podczas parady w Leningradzie w lipcu 1957 roku.

Fot. Copyright V. Koppelman





Niezwykłe pojedynki

Brytyjskie krążowniki przeciw niemieckim rajderom

Strategia admirała Raedera

Wypowiedzenie III Rzeszy wojny przez Wielką Brytanię było dla dowódcy *Kriegsmarine* (pol. Marynarka Wojenna) wielkiego admirała Ericha Raedera nieprzyjemną niespodzianką. Z wejścia w konflikt z Londynem Adolf Hitler tłumaczył mu się podobno osobiście. Realia takiej sytuacji były dla głównodowodzącego siłami morskimi przygnębiające, a logika cyfr nieubłagana. 15 brytyjskim okrętom liniowymi Niemcy mogli przedstawić tylko dwa okręty tej klasy – w dodatku słabsze od każdego brytyjskiego pancernika – *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Identycznie było z krążownikami ciężkimi – 15 jednostkom *Royal Navy* (ang. Królewska Marynarka Wojenna) *Kriegsmarine* mogła przeciwstawić tylko 2, wliczając obok odbywającego próby morskie *Admiral Hippera* i pospiesznie wykańczanego *Blüchera*. 7 brytyjskich lotniskowców nie miało wśród okrętów Niemieckiej Marynarki Wojennej ani jednego odpowiednika. Jedynie w okrętach podwodnych istniała pełna równowaga. Jednakże 57 niemieckich *U-bootów* (skrót od niem. *Unterseeboot* pol. okręt podmerski), nawet pod kompetentnym kierownictwem komodora Karla Dönitza¹, to zbyt mało aby sparaliżować handel zamorski Albionu.

Admirał Raeder – w czasie Bitwy Jutlandzkiej szef sztabu u dowódcy krążowników liniowych admirała Franza von Hippera – wierzył w duże jednostki. Uważał, że wojna krążownicza prowadzona przez, pojedyncze lub działające w niewielkich zespołach 2-3 okrętów, pancerniki czy krążowniki ciężkie będzie w stanie co najmniej zdezorganizować uzależnioną od dostaw

zewnętrznych brytyjską gospodarkę. Jednakże pierwsze doświadczenia w tym względzie nie były zachęcające. Pancernik kieszonkowy *Admiral Graf Spee*, po zatopieniu zaledwie 9 statków brytyjskich, wykryty przez zespół krążowników *Royal Navy*, został zmuszony do bitwy i szukania schronienia w neutralnym Montevideo, gdzie uległ samozatopieniu. Jego bliźniak *Deutschland*, działający na północnym Atlantyku jesienią 1939 roku, zatopił tylko 2 statki. Bilans strat i zysków tej kampanii był dla *Kriegsmarine* zdecydowanie negatywny. 11 statków handlowych nie rekompensowało utraty stonkowo nowoczesnego okrętu, a każde zniszczenie dużej jednostki niemieckiej godziło dodatkowo w prestiż niemieckiej floty.

Nie bez znaczenia było też stanowisko *Führera*, uważającego że duże okręty *Kriegsmarine* powinny walczyć z okrętami wojennymi przeciwnika a nie uganiać się za statkami handlowymi. W kontekście udanej wyprawy *Scharnhorsta* i *Gneisenaua* w 1941 roku miał do swego morskiego adiutanta kmdr Josko von Puttkamera powiedzieć: „*U-booty robią to szybciej i lepiej*”. Hitler miał rację i mylił się jednocześnie. Flota podwodna III Rzeszy z wielu względów (głównie logistycznych) nie mogła działać skutecznie na południowym Atlantyku. Aczkolwiek Niemcy posiadali pewną ilość dużych oceanicznych jednostek podwodnych to nawet one mogły operować z dala od baz w ograniczonym zakresie. W tej sytuacji, już jesienią 1939 roku Raeder zaprobował koncepcję wysłania na dalekie akweny okrętów nietypowych – przebudowanych ze statków handlowych krążowników pomocniczych. W czasie pierwszego

światowego konfliktu lat 1914-1918 cesarska marynarka II Rzeszy skutecznie korzystała z przebudowanych na jednostki wojenne statków. Do legendy przeszły wyczyny niektórych jednostek tej klasy *Cormoran*, *Möwe* a zwłaszcza *Seeadler* (konstrukcyjnie żaglowiec!) – pod legendarnym dowództwem kpt. Felixa hrabiego von Lucknera².

Te pospiesznie przebudowywane jednostki okazały się niezwykle skuteczne niszcząc wiele statków handlowych państw Ententy i wiążąc poważne siły morskie Wielkiej Brytanii i jej sojuszników, nie tylko na przyległych do metropolii akwenach ale również na odległych od Europy morzach i oceanach.

Korzystając z tych doświadczeń, późną jesienią 1939 roku przystąpiono w stocznich niemieckich do przebudowy kilku dużych, solidnie zbudowanych frachtowców na krążowniki pomocnicze, z myślą o wysłaniu ich na dalekie akweny w celu prowadzenia działalności korsarskiej. Jednostki te zostały starannie wybrane, a przy selekcji zwracano także uwagę na zużycie dobowe paliwa oraz zasięg statku.

1. Komodor (niem. *Kommodore*) był w *Kriegsmarine* stopniem pośrednim między komandorem a kontradmirałem. W marynarce wojennej III Rzeszy nadawany niezwykle rzadko. Karl Dönitz otrzymał nominację na komodora 29 stycznia 1939 roku jako dowódca floty podwodnej (niem. *Führer der U-boote*), ale już 1 października 1939 roku otrzymał awans na kontradmirała. 2 lutego 1940 roku komodorem został Friedrich Ruge (niem. *Führer der Minensuchboote* – dowódca trałowców) awansowany na stopień kontradmirała 1 kwietnia 1940 roku. Po wojnie pierwszy inspektor Bundesmarine. 10 lutego 1940 roku nominację komodorską otrzymał jeszcze Friedrich Bonte (niem. *Führer der Zerstörer* – dowódca niszczycieli), który poległ w I Bitwie o Narwik.

2. I. Pejčoch, *Němečtí korsáři. Pomocné křižáky první a druhé světové války*, Praha 2005, s. 122-125.

Uzbrojenie i taktyka

Większość krążowników pomocniczych uzbrajano w 6 dział kalibru 150 mm pochodzących ze starych pancerników eskadrowych (predrednotów) typu *Deutschland*. Uzupełniano je 1-2 działami kalibru 75 mm oraz szybkostrzelnymi działkami plot. kal. 20-37 mm. Ponadto na wyposażeniu znajdowały się 4 rury torpedowe kal. 533 mm, 1-2 wodnosamoloty, od kilkudziesięciu do kilkuset min morskich, a niektóre z krążowników pomocniczych (niem. *Handelsstörkreuzer*, skr. HSK – pol. krążownik do zwalczania żegluga handlowej) nawet miniaturowe ścigacze torpedowe³.

Wydawać by się mogło, że te korsarskie okręty dorównywały uzbrojeniem brytyjskim lekkim krążownikom. Były to jednak tylko pozory. Ustawienie dział głównego kalibru umożliwiało prowadzenie ognia na jedną burtę tylko z 4 luf. Centrale artyleryjskie były nowoczesne, ale armaty, którymi kierowały, stanowiły dość przestarzały rodzaj uzbrojenia. Ich skuteczna donośność nie przekraczała w praktyce 10 000 m. Stosunkowo wysoka była też ich awaryjność, a celność ognia na dystansie powyżej 5000 m także pozostawiała wiele do życzenia. Dla porównania działa 152 mm nowoczesnych krążowników lekkich *Royal Navy* (poczynając od typu *Leander*) miały maksymalny zasięg 23 000 m, choć za granicę skuteczności uchodził dystans 20 000 m, a więc dwukrotnie przewyższający zasięg przestarzałych armat niemieckich krążowników pomocniczych. Dochodziła do tego dwukrotnie mniejsza prędkość okrętu oraz całkowity brak opancerzenia.

Korzyści z wysyłanych na dalekie rejsy jednostek były oczywiste. Głównym atutem był fakt, że okręty te z łatwością można było upodobnić wyglądem zewnętrznym do zwykłych statków handlowych jakich tysiące pływały po morzach i oceanach świata. Przy niewielkim nakładzie sił i środków można je było ucharakteryzować na realnie istniejące jednostki cywilne – alianckie, bądź neutralne, w sposób który mylił nawet wytrawnych obserwatorów z brytyjskich okrętów. Takie zmiany w wypadku regularnych okrętów wojennych były bardzo trudne, wręcz niemożliwe. Skryte przedarcie się tych jednostek z wód europejskich na Atlantyk było, zwłaszcza na początku II Wojny Światowej, relatywnie proste. Działania tych korsarskich okrętów były niezwykle skuteczne – inny z bohaterów niniejszego opracowania *Atlantis* zatopił, bądź zagarnął 22 jednostki alianckie, a więc tyle co para krążowników liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau* podczas wyprawy korsarskiej w pierwszym kwartale 1941 roku! Z kolei utrata takiej jednostki nie była tak

dotkliwym ciosem w prestiż *Kriegsmarine* jak zatonięcie dużego regularnego okrętu.

Oczywiście działalność krążowników pomocniczych miała też istotne ograniczenia. Wykluczone było de facto atakowanie konwojów płynących z eskortą, nawet tylko przeciwpodwodną. Pojedynek *Stier* (korsarza z tzw. drugiej fali rajderów) z amerykańskim frachtowcem typu „Liberty” – *Stephen Hopkins* w 1942 roku dowiódł, że kilka celnych trafień pociskiem 102 mm wystarczyło do zagłady niemieckiego korsarza. Niszczyciele alianckie wyposażone w kilka dział 102-127 mm, o zasięgu większym od artylerii krążowników pomocniczych *Kriegsmarine*, dysponując ponad dwukrotnie większą prędkością, nie miałyby poważniejszych trudności z zatopieniem takiego powolnego i dużego przeciwnika. Jakikolwiek poważniejszy uszkodzenie korsarza na odległych akwenach było równoznaczne z jego zagładą. A stosunkowo nieduża prędkość sprawiała, że okręt tego rodzaju nie mógł uchylić się od walki z silniejszym przeciwnikiem tak jak mogły to uczynić szybkie pancerniki, o krążownikach nie wspominając.

Głównym atutem krążowników pomocniczych była możliwość skrytego zbliżenia się do atakowanego statku na odległość uniemożliwiającą jego ucieczkę i ewentualne skuteczne użycie artylerii. Większość dowódców uważała jednak, że działa to argument ostateczny. Faktycznie, w wielu wypadkach wywieszanie bandery bojowej *Kriegsmarine* i groźba otwarcia ognia paraliżowały wolę oporu. Największym sukcesem załóg korsarskich krążowników nie było zatopienie nieprzyjacielskiego statku, lecz jego zajęcie (bywało z cennym ładunkiem) i doprowadzenie go do portu kontrolowanego przez III Rzeszę. Najczęściej były to porty na atlantyckim wybrzeżu okupowanej części Francji.

Zupełnie inaczej sprawy się miały w wypadku konfrontacji korsarza z okrętami wojennymi *Royal Navy*. Tu szanse na ujęcie cało nie były wielkie z podanych wyżej przyczyn. Co więcej – sporna była sytuacja prawno-międzynarodowa tych zakamuflowanych jednostek. Prawo morskie i wojenne nie zabraniało i nie zabrania stosowania podstępów i forteli. Podawanie przez załogi niemieckich rajderów (o czym szerzej niżej) nazw faktycznie istniejących alianckich statków handlowych oraz kamuflaż upodabniający je do nich nie stanowiło jeszcze złamania prawa. Jeżeli natomiast okręt zamierzał użyć broni, to przed oddaniem pierwszego strzału (nawet ostrzegawczego wobec statków handlowych) **musiał** wywiesić banderę wojenną i wimpel dowódcy. Tej reguły niemieccy dowódcy skrupulatnie przestrzegali, pomni że w przeciwnym wypadku mogliby

zostać oskarżeni o uprawianie zabronionego prawnie piractwa⁴.

Starannie dobierano załogi, oficerów i dowódców krążowników pomocniczych. Marynarze na nich służący byli wyłącznie ochotnikami, zgłaszającymi się do tej służby dobrowolnie. Oficerom i kandydatom na dowódców proponowano objęcie stanowisk na tych specyficznych jednostkach nie wyciągając służbowych konsekwencji w wypadku odmowy. W końcu nie każdy predestynowany był do wielomiesięcznej, z reguły ponad rocznej nieprzerwanej służby w ciągłym napięciu, bez możliwości pełnego wypoczynku i odpoczynku. Ta selekcja miała swoje dobre strony. Załogi rajderów były zdyscyplinowane, o wysokim morale i wojennomorskim wyszkoleniu. W sytuacjach ekstremalnych wykazywały się zaś dużą odwagą i determinacją.

HSK *Penguin* kontra HMS *Cornwall*

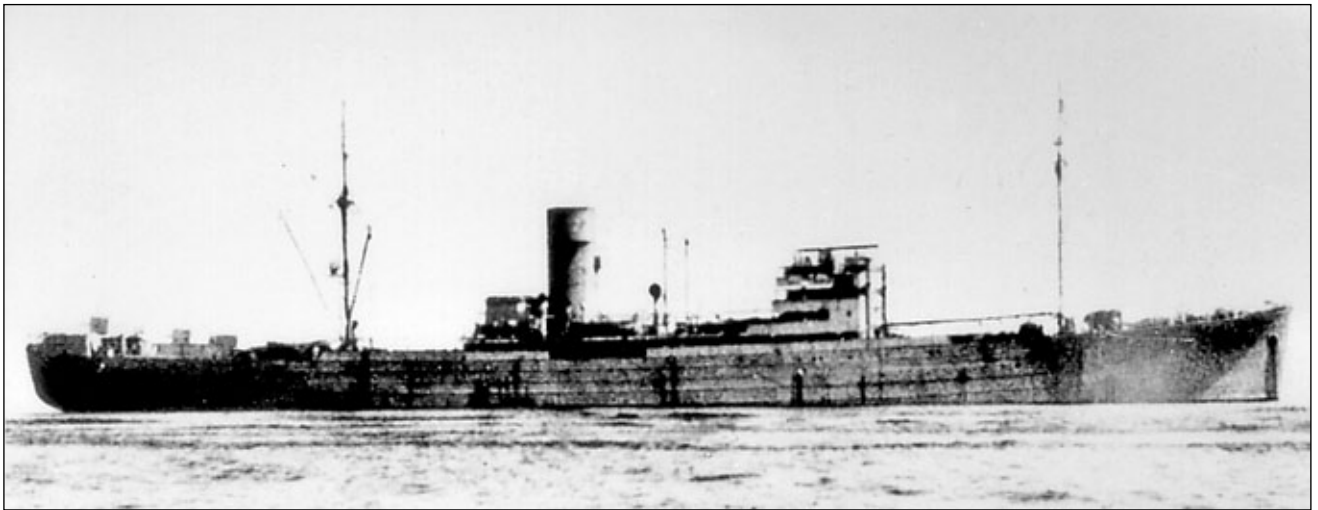
Penguin (w nomenklaturze *Kriegsmarine* – HSK 5, w *Royal Navy* oznaczony jako „Raiders F”) został zbudowany w stoczni Deschimag Ab w Bremie jako *Kandelfels* dla towarzystwa żeglugowego „Hansa”. 6 lutego 1940 roku podniesiono na nim banderę *Kriegsmarine*, zmieniając nazwę na *Penguin*. Jego dane techniczne były następujące:
Wyporność – 4783 t (bojowa wraz z uzbrojeniem sięgała 10 000 t)
Długość – 154,4 m
Szerokość – 18,7 m
Zanurzenie – 8,36 m
Prędkość maksymalna – 17 w
Zasięg – 60 000 Mm przy prędkości ekonomicznej 12 w
Napęd – 2 sześciocylin-drowe silniki Diesla, każdy o mocy 7600 KM
Uzbrojenie:

6 dział kalibru 150 mm (6 x I)
1 dział 75 mm
2 działa plot. kal. 37 mm (1 x II)
4 działka plot. kal. 20 mm (2 x II)
4 rury torpedowe kal. 533 mm (2 x II)
2 wodnosamoloty Heinkel He 114, zastąpione później Arado 196 A1
300 min morskich

Załoga liczyła 501 osób, z czego kilku oficerów i kilkudziesięciu marynarzy było zaokrętowanych jako przyszłe załogi przyzowe. Dowódcą okrętu został ko-

3. Jak jeden z bohaterów niniejszego opracowania *Kormoran* – *Hilfskreuzer Kormoran* „Reihe Schiffe Menschen Schicksale” nr 1919. Kiel 2009, s. 21.

4. Warto w tym miejscu podkreślić, że tylko jeden dowódca rajderów (*Widder* i *Michaela*) kmr Helmut von Ruckteschell został po wojnie oskarżony przez brytyjski trybunał wojkowy i skazany na 10 lat więzienia za ostrzelanie statku handlowego bez ostrzeżenia oraz nie udzielenia pomocy rozbitkom – N. Miller, *War at Sea. A Naval History of World War II*. New York, Oxford 1995, s. 144.



Słaba jakościowa lecz unikatowa fotografia niemieckiego krążownika pomocniczego *Pinguin*.

Fot. Bibliothek für Zeitgeschichte

mandor (niem. *Kapitän zur See*) Ernst Felix Krüder.

Kmdr Krüder urodził się 6 grudnia 1897 roku w Hamburgu. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości wstąpił w 1915 roku, jako ochotnik, do cesarskiej marynarki. Ze względu na wykształcenie, a także wrodzone zdolności przywódcze, awansował szybko do stopnia starszego mata. Na pokładzie pancernika *König* uczestniczył w Bitwie Jutlandzkiej. Za udział w niej otrzymał Krzyż Żelazny II klasy.

Z poparciem przełożonych, został skierowany na przyspieszony kurs oficerski, po którym jako chorąży marynarki został oficerem wachtowym na krążowniku lekkim *Breslau*, który pod turecką banderą jako *Midilli* walczył przeciw rosyjskiej flocie czarnomorskiej. Po wojnie był członkiem słynnej marynarskiej brygady Erhardta walczącej z bolszewickimi bojówkami w Niemczech w latach 1919-1921. Był oficerem wachtowym na krążowniku *Meduza* w latach 1922-1924, a następnie do końca lat 20-tych pełnił rozmaite funkcje sztabowe. Jako jeden z oficerów krążownika *Karlsruhe* odbył na nim w 1936 roku podróż dookoła świata. Na pokładzie jednym z jego kolegów był wówczas Benhard Rogge, późniejszy dowódca krążownika pomocniczego *Atlantis*. W parę dni po wybuchu II Wojny Światowej otrzymał awans na pełnego komandora, a w dniu 11 listopada 1939 roku objął dowództwo HSK *Pinguin*⁵.

15 czerwca 1940 roku, wkrótce po północy, *Pinguin* opuścił Gdynię. I 22 czerwca, przez Cieśninę Duńską, niemiecki krążownik pomocniczy przedarł się na Atlantyk rozpoczynając owocną działalność korsarską. *Pinguin* był najbardziej skuteczną jednostką wśród niemieckich krążowników pomocniczych obu wojen światowych. Łącznie zatopił i zagarnął 28 statków alianckich o łącznej po-

jemności 136 607 BRT. Na minach, które postawił zatoniły kolejne 4 jednostki.

Od wczesnej wiosny 1941 roku *Pinguin* i inny działający na obszarze Oceanu Indyjskiego niemiecki krążownik pomocniczy *Komet* były poszukiwane przez liczne jednostki *Royal Navy*. 7 maja 1941 roku *Pinguin* zatopił swą ostatnią ofiarę – niewielki brytyjski kabotażowiec – *British Emperor*, który zdołał jednak nadać meldunek „QQQ” oznaczający atak nawodnego korsarza. Został on odebrany przez brytyjski krążownik *Cornwall*, jednostkę należącą do zespołu poszukującego niemieckich rajderów na Oceanie Indyjskim, między Adenem a Archipelagiem Indonezyjskim. Zapuszczanie się w te rejony blisko brytyjskich baz w „rogu Afryki” oraz Indiach było ze strony kmdr Krüchera wysoce ryzykowne. W pobliżu biegły liczne trasy żeglugowe patrolowane przez brytyjskie okręty.

Meldunek o zaatakowaniu *British Emperor* jaki dotarł na *Cornwall* zawierał także dokładny opis wyglądu niemieckiego rajdera, z czego na *Pinguinie* nie zdawano sobie sprawy. Dowódca krążownika *Cornwall* kmdr Percival Manwaring, mimo niewielkich już zapasów paliwa na swym okręcie, przystąpił do poszukiwań. Manwaring był o rok starszy od Krüdera. Pochodził ze znanej z tradycji wojskowych brytyjskiej rodziny arystokratycznej. Podobnie jak dowódca *Pinguina* był weteranem I Wojny Światowej. Również i on, jako młody oficer *Royal Navy*, był uczestnikiem bitwy jutlandzkiej. W okresie międzywojennym pełnił liczne funkcje sztabowe. HMS *Cornwall* był pierwszym dużym okrętem jakim dowodził w swej karierze. Uchodził za ostrożnego, metodycznie działającego oficera. Te cechy w nadchodzącym spotkaniu miały przynieść mu sukces. *Cornwall* należał do ciężkich krążowników typu „County” podtypu *Norfolk*, i obok swej bliźniaczki

jednostki był najlepiej opancerzonym brytyjskim okrętem tej kategorii. Jako uzbrojenie główne stanowiło 8 dział kal. 203 mm, zaś 8 dział kal. 102 mm było jego artylerią średnią. Rozwijał prędkość do 32,2 węzła. Jakkolwiek w warunkach wojennych rzeczywista prędkość maksymalna brytyjskiego krążownika mogła ulec redukcji o 2-3 węzły to i tak przewaga prędkości nad *Pinguinem* była niemal dwukrotna. W artylerii dysproporcje były jeszcze większe. Salwa bitewna *Cornwalla* ważyła prawie tonę, *Pinguina* zaledwie 180 kg. Praktyczny zasięg dział kal. 203 mm wynosił prawie 25 000 m. Wreszcie *Cornwall* posiadał dobre, jak na brytyjskie krążowniki ciężkie, opancerzenie, a niemiecki korsarz był jednostką handlową, o wysokich burtach, stanowiącą doskonały cel dla nieprzyjacielskiej artylerii.

8 maja około godz. 03:00 nad ranem czasu lokalnego, niemiecki obserwator na *Pinguinie* zauważył maszty dużego okrętu wojennego, którym był *Cornwall*. Natychmiastowa zmiana kursu uchroniła Niemców przed wykryciem. Jak się jednak okazało, był to ostatni szczęśliwy dla nich zbieg okoliczności.

Około godz. 07:00 *Cornwall* wyrzucił w powietrze oba swe wodnosamoloty rozpoznawcze – Supermarine „Walrus”. Jeden z nich natknął się na raidera, który płynął pod kamuflażem jako norweski statek *Tomerlane*. Po powrocie na krążownik, pilot złożył meldunek wyrażając swe wątpliwości co do tożsamości statku. Dowódca okrętu brytyjskiego zaczął na powrót drugiego wodnosamolotu i ponownie około godz. 13:30 zarządził ich start. Wodnosamoloty (tym razem działające wspólnie) szybko odnalazły *Pinguina* (już około godz. 14:00) – a jeden z nich zażądał w alfabecie

5. J. Brennecke, *Gespensterkreuzer Pinguin auf Kaperfahrt*, Hamburg 1998, s. 11-14.



Brytyjski krążownik ciężki *Cornwall*, pogromca *Pinguina*, na przedwojennej fotografii.

Fot. Marius Bar

Morse'a podania nazwy statku i alianckiego numeru identyfikacyjnego. Nagabywana jednostka (choć z pewnym ociąganiem) podła je. Numer identyfikacyjny był zgodny. Załoga drugiego wodnosamolotu wykonała fotografie podejrzanego statku. Pozornie wszystko wydawało się w porządku. Statek wyglądem przypominał norweską jednostkę, numer identyfikacyjny był prawidłowy. Problem w tym, że prawdziwy *Tamberlane* nigdy na tych akwenach (Ocean Indyjski na zachód od Wysp Seszelskich) nie pływał. Wątpliwości mogła rozwiązać depesza do brytyjskiego dowództwa w Colombo na Cejlonie, ale komandor Manwaring konsekwentnie przestrzegał ciszy radiowej.

Tuż po godz. 16:00 brytyjski krążownik zwiększył prędkość do maksymalnej (około 30 węzłów) i ruszył w pościg za podejrzanym statkiem. Około godz. 16:45 obydwie jednostki nawiązały kontakt wzrokowy. Kmdr Krüder i jego oficerowie z łatwością rozpoznali w nadpływającym okręcie brytyjski krążownik ciężki typu „County”. Podtyp nie miał tu żadnego znaczenia. Wszystkie bowiem miały to samo uzbrojenie główne złożone z 8 dział kal. 203 mm, wobec którego w otwartej walce uzbrojony w przestarzałą artylerię mniejszego kalibru frachtowiec, jakim w istocie rzeczy był *Pinguin*, nie miał najmniejszych szans.

Brytyjski krążownik nadał lampą sygnałową międzynarodowy nakaz natychmiastowego zatrzymania statku. Odległość między obydwojema okrętami wynosiła wtedy około 12 000 m. W odpowiedzi niemiecki dowódca polecił nadać ze zdobyczej radiostacji sygnał „QQQ” oznaczający, że aliancki statek atakowany jest przez nawodną jednostkę nieprzyjaciela. To posunięcie kmdr Krüdera było poważnym błędem. Trzykominowa sylwetka krążownika typu „County” była nie do pomylenia z żadnym dużym okrętem niemieckim.

Podejrzenia Brytyjczyków co do tożsamości napotkanego statku uległy wzmocnieniu. Dowódca *Cornwalla* polecił oddać strzał ostrzegawczy przed dziób rzekomego *Tamerlane'a*. Kmdr Krüder i jego oficerowie musieli decydować. Jeżeli nie chcieli wywiesić białej flagi, to powinni zatrzymać swą jednostkę i poczekać aż brytyjski okręt podejdzie bliżej, zmniejszą prędkość, a może nawet zatrzyma się chcąc wysłać ekipę przysową. Do tego mieli Krüdera namawiać niektórzy z oficerów *Pinguina*. Kmdr Krüder, reprezentujący najlepsze tradycje cesarskiej marynarki, takie sugestie odrzucił. Zmienił kurs *Pinguina* na zbliżeniowy względem *Cornwalla* i nakazał zdjąć maskowanie dział. Gdy odległość między okrętami spadła do 8000 m, Krüder nakazał podnieść banderę *Kriegsmarine*, a gdy ta dotarła na szczyt masztu, otworzyć do zwróconego dziobem w stronę Niemców *Cornwalla* ogień.

Gdyby jednostki płynęły kursem równoległym, szanse na trafienie, w liczący prawie 200 m długości (dokładnie 192 m), krążownik byłyby bardzo duże. Ale *Cornwall* zbliżał się dziobem. A to skracało szerokość celu do zaledwie 20 metrów. Być może przy bliższym dystansie szanse trafienia byłyby większe dla przestarzałych dział *Pinguina*. Ale nawet przy dystansie 8000 m ewentualne trafienie w dziób, wieże artyleryjskie, czy pomost bojowy brytyjskiego okrętu mogło mieć poważne następstwa. Wieże i główne stanowiska dowodzenia *Cornwalla* osłaniane były stosunkowo cienkim pancerzem, o grubości 1-3 cali (25-76 mm). Nie była to warstwa chroniąca przed bezpośrednim trafieniem pociskiem 150 mm na tym dystansie. Pierwsza salwa *Pinguina*, choć minimalnie, jednak chybiła. Jedyne atuty Niemców – zaskoczenie – został bezpowrotnie stracony. Ale nadal szczęście im dopisywało. W centrali artyleryjskiej brytyjskiego okrętu

wystąpiła awaria. Krążownik szybko wycofał się z zasięgu dział *Pinguina*, lecz nim to nastąpiło niemiecki korsarz wystrzelił już kilkadziesiąt pocisków i odpalił dwie torpedy. Te ostatnie chybiły, natomiast bliski wybuch jednego z pocisków w pobliżu rufy *Cornwalla* spowodował chwilowe zaklinowanie steru. Inny trafił w burtowy pas pancerza krążownika, grubości 102 mm, który jednak wytrzymał to uderzenie. Tymczasem żołnierze⁶ w dziobowych wieżach *Cornwalla* zachowali zimną krew. Nie czekając na naprawę centrali, ręcznie naprowadzali swe działa na niemiecki okręt. Już pierwsza salwa artylerii głównej brytyjskiego krążownika, oddana z wież dziobowych „A” i „B”, była celna. Jeden z pocisków rozniósł przedni maszt. Wprawdzie następne cztery chybiły, ale kolejne cztery okazały się wyjątkowo dobrze ułożone. Pierwszy przebił dziób wrogiego okrętu, drugi rozbił siłownię, trzeci trafił w mostek – zabijając wszystkich zgromadzonych tam oficerów i marynarzy, łącznie z dowódcą okrętu kmdr Krüderem. Czwarty z kolei przypieczętował los *Pinguina*. Trafił on mianowicie w ładownię, gdzie składowano 130 min. Straszliwa eksplozja rozerwała rufę niemieckiego okrętu. Według brytyjskich obserwatorów na *Cornwall* słup ognia sięgał 2500 m. Zakrawa na cud, że tę gwałtowną agonię *Pinguina* przeżyło 60 członków załogi (w tym 3 oficerów) oraz 27 jeńców z zatopionych brytyjskich jednostek.

Pinguin poszedł na dno na pozycji 3°30'N; 57°48'E. Na brytyjskim krążowniku, bezpośrednio po oddaniu ostatniej salwy, nastąpiła awaria zasilania. Wszystkie istotne dla funkcjonowania okrętu urządzenia były przez ponad 2 godziny martwe. Brytyjczycy mogą mówić o dużym szczęściu. Gdyby usterka ta wystąpiła na począt-

6. Chodzi o żołnierzy piechoty morskiej (ang. *Royal Marines*) tradycyjnie tworzących obsługę wież artyleryjskich na dużych okrętach Royal Navy.

ku starcia z *Pinguinem* jego wynik mógłby być zaskakujący. Po usunięciu awarii (w jej trakcie zginął jeden z oficerów mechaników krążownika – jedyna po stronie *Royal Navy* śmiertelna ofiara starcia), *Cornwall* podjął z wody rozbitków i dopiero 15 maja 1941 roku zawiązał do Port Victoria na Wyspach Seszelskich⁷.

Brytyjska prasa szczegółowo (chyba – jak na warunki wojenne zbyt szczegółowo) opisała przebieg pojedynku. Dla samotnie walczącego podówcza z III Rzeszą Imperium Brytyjskiego każdy sukces miał istotne znaczenie. Jednak te szczegóły wychwycone przez niemiecki wywiad zostały przekazane dowódcy pozostałych niemieckich krążowników pomocniczych. Niektórzy wyciągnęli z tej bolesnej dla *Kriegsmarine* lekcji właściwe wnioski.

HSK *Kormoran* kontra HMAS *Sydney*

Kormoran był pierwotnie frachtowcem o nazwie *Steiermark*, zbudowanym przez stocznice Germaniawerft w Kilonii, dla hamburskiego towarzystwa żeglugowego HAPAG, z przeznaczeniem na linię północnoatlantycką. W 1939 roku został przyjęty przez *Kriegsmarine* i przebudowany na krążownik pomocniczy (niemiecki HSK 9, kryptonim w *Royal Navy* „Raider G”).

Dane techniczne:

Wyporność – 12 000 t

Długość całkowita – 164 m

Szerokość – 20,2 m

Zanurzenie – 8,5 m

Napęd – 4 silniki Diesla (9 cylindrowe) z elektryczną przekładnią napędu

Prędkość maksymalna – 18 w

Zasięg – 70 000 Mm przy ekonomicznej prędkości 10 w

Załoga – 400 ludzi, w tym 18 oficerów + 9 oficerów przyzwoch

Uzbrojenie:

6 dział 150 mm (VI × 1)

2 działa 37 mm (I × 2)

5 dział 20 mm (V × 1)

6 rur torpedowych 533 mm, z dwie podwójne wyrzutnie nad linią wodną oraz dwie pojedyncze poniżej linii wodnej

2 wodnosamoloty Arado 196

1 miniaturowy ścigacz torpedowy LS 3

400 min⁸

Dowódcą okrętu został kmr ppor. (niem. *Korvettenkapitän*), od 1 kwietnia 1941 roku kmr por. (niem. *Fregattenkapitän*) Theodor Detmers. Należał on (ur. 1902) do grona młodszych wiekiem komendantów niemieckich. Do *Reichsmarine* wstąpił w 1921 roku, w 1925 roku został podporucznikiem marynarki, a w 1927 roku porucznikiem. Początkowo służył na torpedowcach, z początkiem lat 30-tych został oficerem wachtowym lekkiego krążownika *Köln*, na którym w 1933 roku odbył rejs do Australii. W 1938 roku został dowódcą niszczyciela *Hermann Schoeman*. W marcu 1940 roku okręt ten miał niegroźną kolizję z holownikiem portowym. Detmers nie został zawieszony w obowiązkach dowódcy ze względu na początek kampanii norweskiej. Jego przełożeni wysoko ocenili uczest-

nictwo *Hermann Schoemana* w tej fazie II Wojny Światowej. Był on jednym z niewielu niemieckich niszczycieli, które w ogóle kampanię norweską przetrwały.

W czerwcu 1940 roku Detmers mianowany został dowódcą *Kormorana*. Rajder opuścił Gdynię 3 grudnia 1940 roku, a 12 tegoż miesiąca przedarł się przez Cieśninę Duńską na Atlantyk. W ciągu 352 dni działalności na Oceanach Atlantyckim oraz Indyjskim zatopił 11 statków, o łącznej pojemności 68 724 BRT. 26 października doszło do spotkania *Kormorana* z zaopatrzeniowcem *Kulmerland*, który uzupełnił zapasy prowiantu oraz amunicji i paliwa korsarza. Komandor Detmers zamierzał następnie postawić miny u wybrzeży Australii na wysokości portu Perth. Uprzedzony przez Kierownictwo Wojny Morskiej (niem. *Seekriegsleitung*) w Berlinie, że w pobliżu mogą znajdować się okręty wojenne *Royal Australian Navy* (pol. Królewska Australijska Marynarka Wojenna), udał się na północ. *Kormoran* został ucharakteryzowany na holenderski frachtowiec *Straat Malakka*, który mógł się pojawić na tym akwenie, gdyż pływał na trasie z Indii Holenderskich do Południowej Afryki.

19 listopada 1941 roku, około godz. 16:00 czasu lokalnego, mniej więcej na orientacyjnej pozycji 28°S i 111°E, na *Kormoranie*

7. J. Brennecke, *Gespensterkreuzer „Pinguin”...* s. 254-254.

8. *Hilfskreuzer „Kormoran” Drama in der Haifischbucht*. Heft n 181. Reihe Schiffe, Menschen, Schicksale. Kiel bmv, s. 21.

Niemieckie krążownik pomocniczy *Kormoran* w czasie spotkania z U-bootem.

Fot. Bibliothek für Zeitgeschichte



idącym kursem 0° prosto na północ zauważono wierzchołki masztów okrętu zbliżającego się kursem południowym. Obserwatorzy stwierdzili, że na pewno należą one do dużego okrętu wojennego. Detmers natychmiast zmienił kurs na 270° (zachodni) i rozkazał zwiększyć prędkość do maksymalnej. W czasie tego manewru doszło do pęknięcia tłoka w jednym z silników, czego skutkiem była redukcja szybkości do 15 węzłów oraz olbrzymia chmura dymu z kominu *Kormorana*. Tego nie można było nie zauważyć na zbliżającej się jednostce. Nadchodzący z dużą prędkością okręt (około 25 węzłów) niemieccy obserwatorzy rozpoznali jako australijski lekki krążownik klasy *Perth*. W istocie była nim bliźniacza jednostka prototypu HMAS *Sydney*. Krążowniki tej klasy: *Perth*, *Sydney* oraz *Hobart* należały wszystkie do *Royal Australian Navy*. Ich wyporność wynosiła około 7000 t (*Sydney* 8830 t), uzbrojenie artyleryjskie składało się z 8 dział kal. 152 mm (4 × II) oraz 8 dział kal. 102 mm (4 × II). *Sydney* był wyjątkiem posiadając tylko 4 działa kal. 102 mm w dodatku bez osłon przeciwodłamkowych. Wszystkie te okręty miały ponadto 8 rur torpedowych kal. 533 mm. Zbudowane w latach 1935-1936, były w pełni nowoczesnymi jednostkami, o prędkości maksymalnej do 33 węzłów.

Sydney był bodaj najbardziej znanym okrętem *Royal Australian Navy* pierwszych lat drugiego światowego konfliktu. Odkomenderowany na Morze Śródziemne wszedł się w wielu bitwach i potyczkach z marynarką włoską. 17 lipca *Sydney* pod dowództwem kmdr Johna Collinsa pod Cap Spada nieopodal Krety wziął udział w bitwie z dwoma włoskimi krążownikami *Giovani delle Bande Nere* oraz *Bartolomeo Colleoni* przyczyniając się w decydującej mierze do zatopienia drugiego z nich. W blasku zasłużonej chwały powrócił do Australii w lutym 1941 roku. Na Morzu Śródziemnym zastąpił go bliźniaczy okręt *Perth*.

15 maja 1941 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy *Sydney*. Komandora Collinsa, awansowanego do stopnia komandora, zastąpił kmdr Joseph Brunett⁹. W ciągu następnych 2-3 miesięcy na krążowniku doszło do wymiany ponad 50% stanu osobowego. Doświadczeni w bojach z *Kriegsmarine* i *Regia Marina* (pol. Królewska Marynarka Wojenna) marynarze wzmacniali załogi innych dużych australijskich jednostek, które nie uczestniczyły jeszcze w walkach u boku *Royal Navy*, jak np. krążowniki *Canberra* i *Hobart*. Uzupełnienia na *Sydney* trwały do września 1941 roku, a wzrastające na Dalekim Wschodzie napięcie między Japonią a USA i Wielką Brytanią uniemożliwiało odbycie rutynowej kilkutygodniowej

zaprawy wojennomorskiej dla *de facto* nowej załogi krążownika. Ten stan rzeczy nie pozostał bez wpływu na przebieg starcia z 19 listopada 1941 roku.

Kmdr Joseph Burnett urodził się 26 grudnia 1899 roku. W wieku trzynastu lat wstąpił do nowopowstałego *Royal Australian Navy College* w Galony który ukończył w 1917 roku otrzymując stopień chorążego marynatki. Uczestniczył w I wojnie światowej na pokładzie krążownika liniowego *Australia* odkomenderowanego do Brytyjskiej Metropolii. W 1919 roku na tym samym okręcie w stopniu porucznika powrócił do Australii. W 1924 roku Burnett został oficerem artylerii na lekkim krążowniku *Adelaide*, a po nominacji na stopień kmdr ppor. (ang. lt. commander) w 1927 roku ponownie został odkomenderowany na Wyspy Brytyjskie. Służył na krążowniku ciężkim *Canberra*, a następnie na przełomie lat 20-tych i 30-tych odbył wyższe studia wojennomorskie w *Naval Staff College* w Greenwich. Po ich ukończeniu w 1932 roku otrzymał awans na kmdr por. (ang. commander) i pełnił funkcję zastępcy dowódcy najpierw na krążowniku *Canberra*, a później na okręcie liniowym *Royal Oak*. Przełożeni dostrzegając u niego zdolności sztabowe skierowali go na kolejny wyższy kurs, tym razem do prestiżowego *Imperial Defence College*. W 1938 roku otrzymał awans na pełnego komandora (ang. captain). Jak na realia zarówno *Royal Australian Navy*, a nawet samej *Royal Navy* była to dość błyskotliwa kariera. Jej przebieg miał jednak pewien mankament. Burnett nie pełnił nigdy samodzielnego dowództwa.

Gdy Detmers zrozumiał, że spotkanie z australijskim krążownikiem jest nieuniknione ogłosił na *Kormoranie* alarm bojowy. Marynarze obsadzili wszystkie działa i wyrzutnie torped, które nadal pozostały zamaskowane. Na pokładzie poruszali się nieliczni członkowie załogi ubrani po cywilnemu, jak zwykli marynarze przeciętnego frachtowca.

Australijski krążownik zbliżając się coraz bardziej do *Kormorana* oddalonego o około 10 000 m zadał rajderowi pierwsze pytanie o nazwę (ang. „What ship?”). Na co Detmers kazał odpowiedzieć *Straat Malakka*, a na maszt wciągnięto dużą holenderską banderę. Nikt nie jest w stanie jednoznacznie odpowiedzieć dlaczego australijski dowódca nie zachował większej ostrożności i nie nakazał wystrzelenia wodnosamolotu, aby ten z powietrza dokładnie obejrzał indagowany statek. *Sydney* mając działa głównej i średniej artylerii wymierzone w napotkany statek podpływał coraz bliżej, zadając kolejne pytania o przewożony ładunek. Dystans między obydwojema jednostkami kurczył się coraz bardziej. O godz.

17:30 wynosił już tylko 1000 m. Niemieccy obserwatorzy mogli odróżnić już pojedyncze osoby oficerów od marynarzy na mostku australijskiego krążownika. Nie tylko Niemcy ale także i Australijczycy mieli kłopoty z nadawaniem komunikatów za pomocą flag sygnałowych. W pewnym momencie na maszcie *Sydney* pojawił się sygnał złożony z liter „I” oraz „K” co oznaczało... ostrzeżenie przed silnym sztormem. Należy pamiętać, że opis bitwy oparty jest tylko na niemieckich relacjach. Nadchodzącego starcia na *Sydneyu* nie przeżył bowiem nikt. Tym niemniej odnalezienie w 2008 roku wraków obu okrętów potwierdziło zeznania załogi *Kormorana*.

Australijski okręt podpływał coraz bliżej, około godz. 17:20 znalazł się zaledwie o 1000-1200 metrów od burty *Kormorana*. W pięć minut później Australijczycy zażądali od Niemców podania tajnego kodu identyfikacyjnego jaki posiadał każdy statek aliancki. Kodu tego załoga niemieckiego okrętu nie знаła. Kmdr Detmers zrozumiał, że nie jest w stanie uchylić się od walki. Co więcej, obserwatorzy na *Kormoranie* zameldowali, że krążownik przygotowuje do wystrzelenia z katapulty wodnosamolotu. Nie było czasu do stracenia. Detmers polecił podnieść banderę *Kriegsmarine* oraz porzucić dowódcę, a następnie rozkazał otworzyć ogień. Ledwie bandiera *Kriegsmarine* dotarła na top, a niemiecka załoga zrzuciła maskowanie dział i oddała pierwszą salwę. Obydwaj oficerowie artylerii *Kormorana* – porucznicy Wilhelm Brinkman i Joachim von Gösseln rozkazali swym podkomendnym użyć także działek przeciwlotniczych. Wprawdzie pierwsza salwa z 4 dział kal. 150 mm była zbyt krótka, ale druga siedziała w celu. Stosunkowo cienki pancierz australijskiego krążownika na wieżach artyleryjskich i pomoście bojowym (25-76 mm) nie był żadną przeszkodą. Niemieckie pociski trafiły w stanowisko dowodzenia zabijając najprawdopodobniej wszystkich zgromadzonych na mostku oficerów, zdemolowana też została centrala artyleryjska. *Kormoran* wystrzelił też 2 torpedy z których jedna trafiła *Sydney* na wysokości wieży „B”. Została ona wyłączona z akcji, podobnie jak wcześniej trafiona grnatem w podstawę wieża „A” kal. 150 mm. Jednocześnie broń maszynowa *Kormorana* nakierowana na śródookręcie dokonała masakry wśród obsługi niczym nie osłoniętych załóg dział kal. 102 mm. W ciągu paru chwil *Sydney* płonął od dziobu po rufową nadbudówkę. Nad australijskim okrętem nikt

9. P. Hore, *Sydney Cipher and Search. Solving the last great naval mystery of the Second World War*, Annapolis 2009, s. 44.

nie panował. Najprawdopodobniej zastępca kmr Burnetta przebywał także na mostku, gdy Niemcy otworzyli ogień i zginął wraz ze swym dowódcą. Zgodnie z regulaminem królewskim (ang. *King's regulation*) powinien w chwili ogłoszenia alarmu przejść na zapasowe stanowisko dowodzenia w nadbudówce rufowej, a ta w pierwszych minutach walki uszkodzona nie została. Gdyby kmr Detmers przeszedł swym okrętem (jeszcze całym) na kurs przeciwny i kazał odpalić pozostałe torpedy tym razem z lewej burty, Niemcy mieli szansę wyjść z tego pojedynku cało. Trudno jednak mieć o to do niemieckiego dowódcy pretensje. Niełatwo było w ferworze walki zachować do końca zimną krew.

W pierwszych minutach walki australijski krążownik zmienił się w płonący wrak. Trafienie torpedą na wysokości wież działowych artylerii głównej zredukowało jego prędkość poniżej 10 węzłów. To sprawiło, że niemal każdy niemiecki pocisk zarówno głównego kalibru jak i broni przeciwlotniczej trafiał w cel.

Australijczycy otwarli ogień bardzo szybko, niemal jednocześnie z Niemcami, jednak ich pierwsze salwy przeniosły. Początkowo pierwsze dwie, a może nawet trzy salwy artylerii głównej *Sydney* bądź to nie trafiły w cel, bądź też (1-2 pociski) przebiły cienkie burty rajdera i eksplodowały w morzu. Dopiero kolejne salwy (już tylko z wież rufowych), około godz. 17:35 trafiły w *Kormorana*. Zdemolowały one maszynownię rajdera, który wytracił prędkość i stanął. W stronę niemieckiego okrętu wystrzelono w nieregularnych odstępach kilka pocisków z dział 102 mm. Komuś spoza poległej zapewne obsługi artylerii średniej udało się je uruchomić. Jeden z tych pocisków trafił rajdera w działo nr 3 unieruchamiając je, zabijając jednego z marynarzy a raniąc kilku dalszych. Te kilka celnych pocisków *Sydney* przesądziło o losie *Kormorana*, który był wszak tylko przebudowanym statkiem handlowym. Nie był on budowany z myślą o prowadzeniu walki, a nieliczne urządzenia do usuwania uszkodzeń (np. system gaśniczy) zostały w toku walki zdemolowane. Pożar na *Kormoranie* stał się nie do opanowania, niezbędne było zatopienie komór amunicyjnych.

Około godz. 19:25 bitwa została przerwana. Ostatnie salwy oddane z rufowych wież australijskiego okrętu, jak i salwa torpedowa oddana z prawoburtowej wyrzutni (w trakcie walki *Sydney* wyszedł za rufę *Kormorana*) chybiły celu. Krążownik płonąc od dziobu po tylni komin (według niektórych marynarzy niemieckich pożar szalał na całej długości okrętu) oddalał się z akwenu walki kursem 145°-150°.

Na temat przyczyn zatonięcia *Sydney* i losów jego załogi nadal skazani jesteśmy na spekulacje. Odkrycie wraków obu okrętów w 2008 nieco je zawęziło. Jest mało prawdopodobne (ze względu na stan wraku) by *Sydney* zatonął na skutek eksplozji komór amunicyjnych, choć całkowicie (eksplozja komory dziobowej dział 102 mm) wykluczyć tego nie można. Możliwe, że doszło do utraty stateczności w wyniku zalania przedziałów maszynowych na śródokręciu. Na lewej burcie w tym miejscu – jak zauważono na *Kormoranie* szalał pożar podsycany setkami litrów benzyny lotniczej z rozbitego wodnosamolotu. Gdy idzie o tragiczny los całej załogi *Sydney* trudno również o jednoznaczny odpowiedź. Najprawdopodobniej jeśli komukolwiek udało się opuścić ogarnięty pożarem okręt, to grupa rozbitków musiała być nieliczna, w dodatku ludzie ci mogli trafić do wody z licznymi obrażeniami. A nazwa miejsca bitwy – Zatoka Rekina – mówi sama za siebie. Nieliczni marynarze, którzy przeżyli śmierć okrętu mogli (zwłaszcza ci którzy byli ranni lub kontuzjowani) stać się łatwymi ofiarami tych morskich drapieżników, by wspomnieć los rozbitków z USS *Indianapolis* niespełna 4 lata później.¹⁰

Wykluczyć natomiast należy fantastyczne hipotezy o udziale w walce japońskiego okrętu podwodnego, a nawet jednostki francuskiej marynarki rządu Vichy! Również jest nieprawdopodobne – jak twierdzili swego czasu niektórzy z australijskich publicystów, że masakry załogi *Sydney* dokonali po opuszczeniu własnego okrętu w szalupach marynarze z *Kormorana*. Pomimo wysiłków załogi szalejącego na pokładzie *Kormorana* pożaru nie dało się opanować. Około godz. 19:40 kmr Detmers wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Ewakuacja ze względu na brak zasilania trwała ponad 4 godziny. Ostatni członkowie załogi z dowódcą opuścili okręt około północy. Wkrótce potem pożar dostał się do magazynu min, nastąpiła eksplozja i *Kormoran* zatonął. Aczkolwiek z niemieckiego korsarza uratowało się prawie ¼ członków załogi, to (choćby ze względu na fatalny stan szalup ratunkowych) Niemcy mieli wtedy do czynienia z zupełnie innymi problemami – sami walczyli o przeżycie. Trudno wyobrazić sobie by byli zdolni do popełnienia przypisywanej im przez niektórych zbrodni.

Kmr por. Detmers 4 grudnia 1941 roku otrzymał Rycerski Krzyż Żelaznego Krzyża, a w 1943 roku awansowany został na pełnego komandora (niem. *Kapitän zur See*). Uratowani członkowie jego załogi do 1947 roku przebywali w australijskiej niewoli. Niektórzy z nich zostali po wojnie na Antypodach. Detmers powrócił po wojnie do Niemiec. Ze względu na stan zdrowia nie

podjął służby w *Bundesmarine* jak wielu jego kolegów, także podkomendnych z *Kormorana*, np. porucznik Brinkmann.

Zarówno dowódca *Kormorana* jak i jego marynarze do końca (Detmers zmarł w 1976 roku) uważali, że wyłączną przyczyną zatonięcia *Sydney* były uszkodzenia odniesione w starciu z *Kormoranem*. W ich ocenie w australijski krążownik oprócz torpedy, trafiło 60-80 pocisków głównego kalibru – 150 mm dział rajdera oraz kilkadziesiąt z broni małokalibrowej. Zlokalizowanie wraku *Sydney* w 2008 roku i przeprowadzone badania potwierdziły zeznania Niemców.

Nieostrożność australijskiego dowódcy po dzień dzisiejszy wywołuje spory i dyskusje. Na przełomie października i listopada 1941 roku sztab marynarki australijskiej otrzymał potwierdzone informacje o tym, że na Oceanie Indyjskim grasują zamaskowane okręty korsarskie *Kriegsmarine*. Wnioski wynikające z pojedynku *Cornwall* z *Pinguinem* były oczywiste. Znaczne skracanie dystansu do podejrzanego statku może być niebezpieczne nawet dla dobrze uzbrojonego, nowoczesnego krążownika. Wreszcie marynarka australijska sama miała pewne doświadczenia. Ciężki krążownik *Canberra* dowodzony przez kmr Harolda Farncomba zatrzymał i zatopił (z odległości około 10 000 m) niemiecki łamacz blokady *Coburg*, gdy ten zignorował nakaz zatrzymania się. Burnett był w tym czasie zastępcą szefa sztabu morskiego Australii i o szczegółach tego incydentu powinien wiedzieć.¹¹

Wreszcie australijski dowódca, który w operacjach wojennych jeszcze udziału nie brał, miał na swym pokładzie doświadczonych członków załogi, także wśród oficerów, jak np. pierwszy nawigator okrętu kmr ppor. C.A. Montgomery, który miał za sobą kampanię na Morzu Śródziemnym. Postępowanie kmr Burnetta doprawdy trudno zrozumieć i zapewne już nigdy do końca nie zostaną wyjaśnione motywy jego działania. Zlokalizowanie i penetracja obu okrętów na dnie Oceanu Indyjskiego potwierdziły tylko znane wcześniej fakty. Odkrycia z 2008 roku ożywiły dyskusje o losie *Sydney*, którego pamięć w społeczeństwie australijskim jest wciąż żywa.

HMS Devonshire kontra HSK Atlantis

Atlantis został wodowany w 1937 roku jako *Goldenfelds* w stoczni bremieńskiej Vulcan. Jako drobnicowiec zdążył odbyć przed wojną kilka rejsów na linii indyjskiej – na Cejlon oraz do Iraku.

10. R. Forczyk, *German Commerce Raider vs British Cruiser: The Atlantic & Pacific 1941*, Oxford 2010, s. 68-69.

11. P. Hore, *Sydney Cipher and Search...*, s. 256.

Jesienią został przyjęty przez Kriegsmarine i przebudowany na krążownik pomocniczy. Dane techniczne i uzbrojenie:

Wyporność – 17 802 t

Długość – 155 m

Szerokość – 16,7 m

Zanurzenie – 8,7 m

Napęd – dwa 6-cio cylindrowe silniki Diesla firmy MAN

Prędkość maksymalna – 17,5 w

Zasięg – 60 000 Mm, przy prędkości ekonomicznej 10 w

Uzbrojenie:

6 dział 150 mm (6 x I)

1 dział 75 mm

2 działa 37 mm (1 x II)

4 działa 20 mm (2 x II)

4 rury torpedowe kal. 533 mm (2 x II)

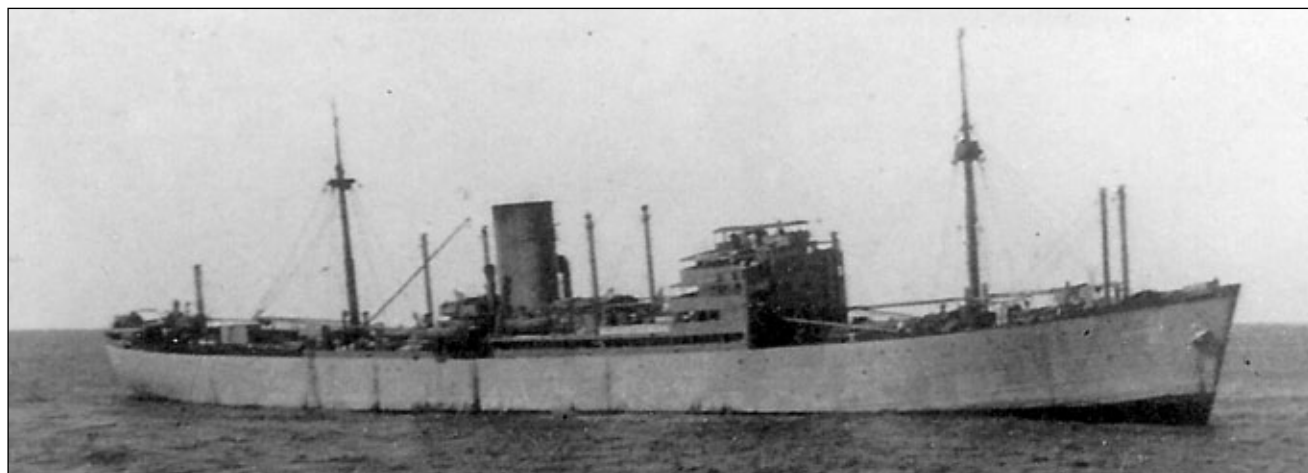
92 miny

2 wodnosamoloty He 114.

Niemieckie oznaczenia *Atlantisa* to HSK 2, brytyjskie „Raider C”. Dowódcą okrętu został kmr Bernhard Rogge. Urodzony 4 listopada 1899 roku to legenda nie-

ter „Time’a” David E. Shermann. Za zgodą dowódcy *Atlantisa* Shermann zrobił reportaż o rajderze, którego głównym bohaterem był sam Rogge, wspinał się w tropikalnym mundurze. Shermann przeokreślony latem na zatrzymany do kontroli (neutralny podówczas) brazylijski frachtowiec wrócił do USA i zamieścił latem 1941 roku ów reportaż na łamach „Time’a”. Wkrótce egzemplarz tygodnika znalazł się na biurku wielkiego admirała Ericha Raedera, którego zachowanie Rogge’go mocno poirytowało. Jego dalsza kariera mogła stać pod znakiem zapytania, gdyby nie minister propagandy dr Joseph Goebbels. Szef propagandy III Rzeszy przekonał Führera, że ów fotoreportaż to znakomita wizytówka Kriegsmarine przedstawiająca ją w zupełnie innym świetle niż brytyjskie media. Pod koniec wojny wiceadmirał Rogge dowodził „Kampfgruppe Rogge”, zespołem okrętów złożonych z ciężkich krążowników i niszczycieli, powstrzymujących ogniem swej artylerii natarcia Armii So-

tu i paliwa na Morzu Barentsa podjął próbę przedarcia się na Atlantyk przez Cieśninę Duńską, co nastąpiło z początkiem kwietnia 1940 roku. Podczas bardzo długiego (655 dni) rejsu i przebyciu 102 000 Mm. *Atlantis* zatopił bądź zagarnął 22 statki alianckie o tonażu łącznym 145 960 BRT. Od października 1941 roku okręt pełnił rolę zaopatrzeniowca niemieckich U-bootów na środkowym Atlantyku. Ze względu na tę nową rolę *Atlantis* wczesnym rankiem 22 listopada 1941 roku spotkał się na północno-zachód od Wyspy Wniebowstąpienia z dużym okrętem podwodnym U 126. Kmdr Rogge podjął śniadaniem dowódcę U-boota kpt. Ernsta Bauera¹², gdy do mesy zameldowano o pojawieniu się masztów na horyzoncie. Załogi obu okrętów rzuciły cumy i U 126 zanurzył się bez własnego dowódcy, który pozostał na pokładzie *Atlantisa*. Wkrótce obserwatorzy niemieccy zidentyfikowali zbliżający się okręt jako brytyjski ciężki krążownik klasy *County*. Był nim HMS *Devonshire* należący do tego same-



Krążownik pomocniczy *Atlantis* na południowym Atlantyku.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

mieckiej marynarki, oficer który służył łącznie pod 4 różnymi niemieckimi banderami (Kaiserliche Marine, Reichsmarine, Kriegsmarine i Bundesmarine). Jako szesnastolatek wstąpił do cesarskiej marynarki w której otrzymał w 1918 roku awans na podporucznika. W Reichsmarine pełnił funkcje sztabowe, a po przejściu władzy przez Hitlera dowodził okrętami szkolnymi, m.in. żaglowcem *Gorch Fock*. To odsunięcie na boczny tor miało swą przyczynę. Babka komandora (ze strony mamy) była żydówką.

Po zatopieniu *Atlantisa* Rogge był awansowany kolejno na stopnie kontradmirała, a w 1943 roku wiceadmirała. Przystojny oficer, wzór dżentelmena budził sympatię także u przeciwników.

Gdy w 1941 roku *Atlantis* zatopił egipski liniowiec *Zam Zam* wśród uratowanych rozbitków znalazł się amerykański repor-

wieckiej w rejonach nadmorskich Kurlandii, Pomorza i Prus Wschodnich.

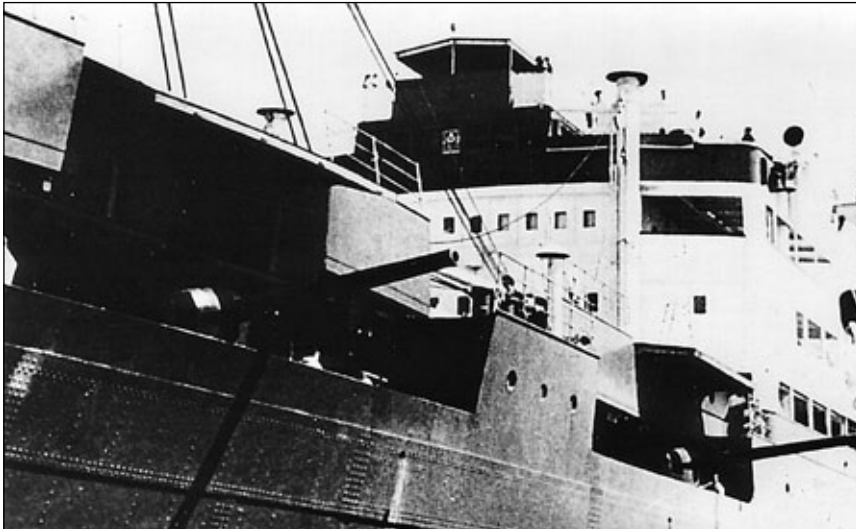
Po wojnie wstąpił (w 1955 roku) do Bundesmarine w stopniu kontradmirała (najniższym stopniem admirałskim we flocie federalnej jest stopień admirała floty – niem. Flottenadmiral). Jako dowódca okręgu wojskowego Schlezwik – Holsztyn – Hamburg w 1962 roku, na prośbę senatora spraw wewnętrznych Hamburga – Helmuta Schmidta (późniejszego kanclerza) zgodził się na udział Bundeswehry w zwalczaniu skutków powodzi w tym mieście, choć było to niezgodne z ówczesnym zapisem ustawy zasadniczej RFN. Przeniesiony w stan spoczynku pod koniec marca 1962 roku Rogge był nieustrudzonym propagatorem spraw wojennomorskich. Zmarł 29 czerwca 1982 roku.

Atlantis opuścił Wilhelmshaven 31 marca 1940 roku, a po uzupełnieniu prowian-

go typu co pogromca *Pinguina* HMS *Cornwall*. Uzbrojony w 8 dział 203 mm i 8 dział 102 mm, zdecydowanie górował nad *Atlantisem*, osiągając ponadto prawie dwukrotnie wyższą prędkość niż on. Na rajderze trwała ponadto naprawa jednego z silników, okręt niemiecki nie mógł osiągnąć prędkości większej niż 8-9 węzłów.

Dowódcą brytyjskiego krążownika był kmr Robert Don Oliver. Urodzony w 1895

12. Kariera kapitana *Ernesta 126* – Ernst Bauera godna jest bliższego przedstawienia. Urodzony w 1912 roku służył od 1933 roku w Reichsmarine. W latach 1941-1943 dowodząc U 126 zatopił statki alianckie w liczbie 25, o łącznym tonażu prawie 112 000 BRT. Przeniesiony na ląd w marcu 1943 roku objął dowództwo 26. a pod koniec wojny 27. Dywizji Szkolnej U-bootwaffe. W 1955 roku wstąpił do Bundesmarine w stopniu kmr ppor. Na przełomie lat 50-tych i 60-tych został szefem sztabu w jednostce Bundesmarine dowodzonej przez... adm. B. Rogge. We flocie federalnej dosłużył się stopnia pełnego komandora, w którym został spensjonowany w 1974 roku. Zmarł w 1988 roku.



Lewoburtowe działa kal. 150 mm *Atlantis*.

Fot. Bibliothek für Zeitgeschichte

roku uczestniczył w bitwie jutlandzkiej. W okresie międzywojennym dowodził m.in. pancernikiem szkolnym *Iron Duke*. Uchodził za energicznego, zdecydowanego oficera. Po II wojnie światowej dosłużył się stopnia wiceadmirala kończąc swą karierę na stanowisku wiceszefa sztabu operacji morskich brytyjskiej admiralicji.

Kmdr Oliver utrzymując niebezpieczny dystans około 12 000 m, nakazał podejrzanej jednostce podać nazwę i port macierzysty. Jednocześnie z pokładu *Devonshire* wystrzelono w powietrze wodnosamolot „Walrus”. Jego pilot przekazał po chwili, na macierzysty okręt, że w pobliżu podejrzanego statku mógł się niedawno za-

nurzyć okręt podwodny. Po chwili niemiecki rajder podał swą rzekomą nazwę *Polyphemus*, zaś na port macierzysty wskazał Amsterdam. Pozornie wszystko się zgadzało, lotniczy obserwator nie wykrył na pokładzie statku nic podejrzanego, a sylwetka statku z daleka faktycznie podobna była do *Pholyphemusa* aczkolwiek oryginał posiadał odmienny kształt rufy. Kmdr Oliver nakazał oddać dwa strzały ostrzegawcze i wydał rozkaz by podejrzany statek zatrzymał się. W odpowiedzi *Atlantis* zaczął nadawać nowy sygnał o zaatakowaniu przez wrogi okręt nieprzyjacielski obowiązujący statki alianckie „RRR”. Jednak – pechowo dla Niemców – parę dni wcześniej admiralicja

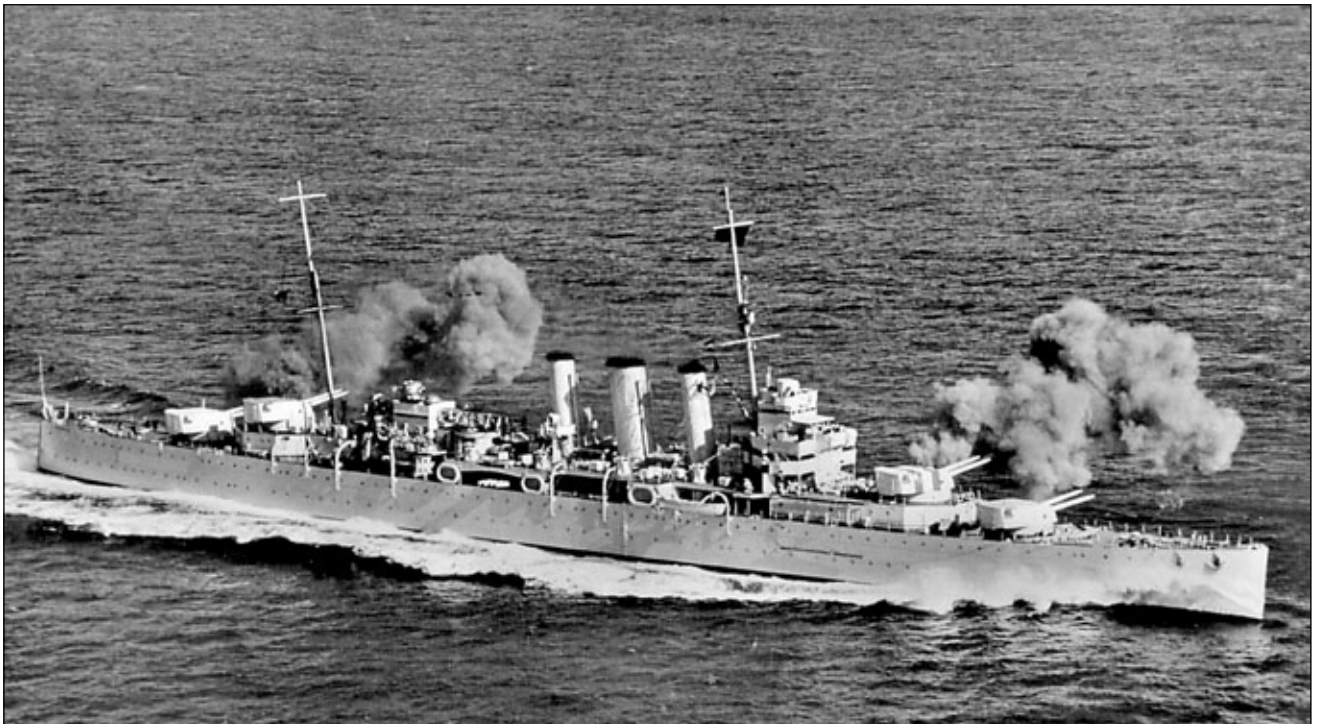
wprowadziła zmianę sygnału na grupę 4 liter „RRRR”, w związku z czym sygnały wysyłane przez rzekomego *Polyphemusa* były tym bardziej podejrzane, choć teoretycznie nie można było wykluczyć pomyłki radiooficera. Tym niemniej, statek zatrzymał się. Brytyjski komodor zdecydował się wysłać do dowództwa Obszaru Południowego Atlantyku z zapytaniem, czy możliwy jest pobyt *Polyphemusa* na tym akwenie. *Devonshire* w oczekiwaniu na odpowiedź krążył wokół stojącej jednostki na dużej szybkości 27-28 węzłów, utrzymując stałe dystans sporo powyżej 10 000 m. Na tę odległość działa niemieckiego okrętu były niemal bezradne.

Około godz. 09:32 czasu lokalnego na pokład *Devonshire* dotarła depecha z Freetown wykluczająca możliwość pobytu *Pholyphemusa* na tym obszarze morskim. O godz. 09:35 kmdr Oliver wydał rozkaz otwarcia ognia. Na dobrą sprawę trudno to spotkanie nazwać pojedynkiem. Dla ciężkiego krążownika Royal Navy były to ćwiczenia artyleryjskie w strzelaniu do praktycznie nieruchomego celu. *Atlantis* po otwarciu ognia przez Brytyjczyków ruszył, ale jego prędkość nie przekraczała 7 węzłów.

Wprawdzie pierwsza salwa *Devonshire* przeniosła, ale druga obramowała *Atlantis*, a większość z ośmiu pocisków trzeciej, trafiła w cel. Pomimo nalegań swych oficerów kmdr Rogge nie zdecydował się na otwarcie ognia doskonale wiedząc, że na tym dystansie działa niemieckie są bezsilne. Mogło to doprowadzić tylko do niepotrzebnych strat w załodze okrętu którym dowodził. W pół

Ciężki krążownik *Devonshire* na bojowej fotografii z okresu przedwojennego.

Fot. zbiory Zvonimir Freivogel



godziny po otwarciu ognia przez *Devonshire* niemiecki rajder był płonącym wrakiem. Około godz. 10:15 Rogge zarządził opuszczenie okrętu, nakazując by ekipa minerska podłożyła ładunki wybuchowe, przyspieszające jego zatonięcie. Był przekonany – i słusznie, że eksplozja *Atlantis*a skłoni Brytyjczyków do przzerwania ognia i odpłynięcia. Rachuby te nie były bezpodstawne. Kmdr Oliver obawiając się ataku okrętu podwodnego, natychmiast po zatonięciu *Atlantis*a odpłynął z dużą prędkością.

Ostatni z pojedynków krążowników Royal Navy z niemieckimi krążownikami pomocniczymi miał jednostronny przebieg. To, że nabrał on takiego właśnie charakteru jest zasługą kmdr Olivera, dowódcy *Devonshire*. W przeciwieństwie do swych kolegów na HMS *Cornwall*, a zwłaszcza z HMAS *Sydney* działał szybko i zdecydowanie. Od wykrycia do zatopienia *Atlantis*a minęły zaledwie 3 godziny. Nie jest też prawdą, że ostrożność Olivera podyktowana była losem *Sydney*. 22 listopada 1941 roku – w trzy dni po bitwie w Zatoce Rekina – admiraliczka nic jeszcze o losie (nie mówiąc o szczegółach starcia) nie wiedziała.

Po odejściu *Devonshire*, *U 126* wynurzył się, a kapitan Bauer mógł objąć z powrotem dowództwo na swoim okręcie. Kmdr Rogge pomimo wyższego stopnia był na pokładzie okrętu podwodnego tylko gościem. Po dwóch dniach odysei, okręt podwodny przekazał rozbitków na statek zaopatrzeniowy *Python*. Jednostka ta podczas zaopa-

trywania okrętów podwodnych 1 grudnia 1941 roku została zaskoczona przez brytyjski ciężki krążownik *Dorsetshire*. Gdy próba oszukania Brytyjczyków nie powiodła się *Python* został wysadzony w powietrze. Rozbitków przejęły z wody załogi okrętów podwodnych *UA*, *U 68*, *U 124*, *U 129*. Jednostki te wsparte przez 4 włoskie jednostki szczególnie dotarły do baz U-bootwaffe we Francji z końcem 1941 roku.

Wnioski końcowe

Sukcesy korsarzy niemieckich na dalekich wodach i oceanach świata (w latach 1940-1941) miały swe źródła w specyficznej sytuacji geopolitycznej tego czasu. Rajdery tzw. pierwszej fali wyruszyły na łowy w sytuacji, gdy Royal Navy po upadku Francji była osamotniona. Jej rozproszenie na oddalonych od siebie o tysiące mil akwenach sprzyjało niemieckim krążownikom pomocniczym. Do 22 czerwca 1941 roku Niemcy mogli liczyć na sowieckie wsparcie logistyczne i nie tylko. Jeden z rajderów – *Komet* przeszedł na Pacyfik tzw. Drogą Północną.

Lotnictwo morskie poza brytyjską metropolią było w tym okresie słabo rozwinięte, a lotniskowce Royal Navy nieliczne. To co usprawiedliwia brytyjską Admiralicję nie umniejsza sukcesów załóg niemieckich rajderów. Ich wojennomorskie kwalifikacje były na najwyższym poziomie. Dowodzi to choćby pojedynk *Kormoran* – *Sydney*. Zatopienie nowoczesnego krążownika przez uzbrojony w nie najnowsze działa statek

handlowy to ewenement w historii konfliktów morskich XX stulecia. Lekkomysłność kmdr Josepha Burnetta nie umniejsza sukcesu jego niemieckiego przeciwnika. Opamięnowaniu kmdr Detmersa wielu członków załogi *Kormorana* zawdzięcza życie.

Na przełomie lat 1941/42 sytuacja strategiczna w wojnie morskiej uległa zmianie. Wybuch konfliktu niemiecko-radzieckiego, a przede wszystkim wejście USA do antyhitlerowskiej koalicji znacznie utrudniło działanie operacyjne Kriegsmarine. Rajdery tzw. drugiej fali nie odniosły już tak wielkich sukcesów. Zatopienie przez amerykański frachtowiec typu „Liberty” – *Stephen Hopkins* HSK 6 *Stier*, 27 września 1942 roku, między wybrzeżem Afryki a Brazylią było symptomatyczne. Era sukcesów niemieckich krążowników pomocniczych dobiegła końca. ●

Bibliografia

1. Brennecke J., *Gespensterkreuzer HK33 Pinguin auf Kapplerfahrt*, 1998.
2. Bumicz I., *Piraty Fiurera*, Moskwa 2008.
3. Detmers T., *Krążownik „Kormoran”*, Gdańsk 2011.
4. Forczyk R., *German Commerce Raider vs British Cruiser. The Atlantic & Pacific 1941*, Oxford – Long Island 2010.
5. Hare. P., *Sydney Cipher and Search. Solving the Last Great Naval Mystery of the Second World War*, Annapolis 2009.
6. Pejčoch I., *Němečti korsáři. Pomocné křižníky první a druhé světové války*, Praha 2005, s. 122-125.
7. Piwowoński J., *Korsarze dwóch wojen*, Kraków 1994.

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki krążownik pomocniczy *Widder* w Breście w 1941 roku.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





część IV

Brytyjskie niszczyciele typu „Battle”

Okręty typu „wzór 1943 r.”

„Agincourt” I 06, od 1948 r. D 86

Stępkę położono w stoczni „R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ltd.” w Tyne (nr stoczniowy 664) 12 grudnia 1943 r., wodowany 29 stycznia 1945 r., wszedł do służby 26 czerwca 1947 r. Przygotowany do pełnienia funkcji jednostki fla-

gowej flotyli. Wszedł w skład 4 Flotyli Niszczycieli Home Fleet (od 1951 – flagowiec Flotyli). W latach 1954-55 operował wraz z Flotyllą na Morzu Śródziemnym. W 1957 w składzie 4 Eskadry Niszczycieli we Flocie Śródziemnomorskiej do roku 1959. W latach 1959-62 w stoczni marynarki wojennej w Portsmouth prze-

szedł remont kapitalny i przebudowę na niszczyciel dozoru radiolokacyjnego. W 1962 r. wszedł w skład 5 Eskadry Niszczycieli Home Fleet. Następnie w składzie 21 i 27 Eskadry Eskortowej na przemian na wodach Morza Śródziemnego i metropolii. W październiku 1966 r. odstawiony do rezerwy w Portsmouth, skreślony z li-

Agincourt w 1962 roku po przebudowie na okręt dozoru radiolokacyjnego.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Niszczyciel *Aisne*, Flota Metropolii, czerwiec 1953 roku.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

sty w floty w 1972 r., rozebrany na złom w 1974 w Sunderland.

Okręt nazwany dla upamiętnienia Bitwy pod Agincourt (też Azincourt), jaka rozegrała się 25 października 1415 r. w czasie Wojny Stuletniej, w której to ciężko zbrojne rycerstwo francuskie pokonane zostało przez angielskich łuczników, co stanowiło pewien przełom w dotychczasowej taktyce).

„*Aisne*” I 22, od 1948 r. D 22

Stępkę położono w stoczni „Vickers Armstrong” w Tyne (nr stoczniovy 74) 26 sierpnia

1943 r., wodowany 12 maja 1945 r., wszedł do służby 20 marca 1947 r. Włączony do 4 Flotyli Niszczycieli Home Fleet. Latem 1947 r. jednostkę odwiedziła delegacja kierownictwa marynarki wojennej Szwecji, czego rezultatem był wybór projektu *Battle* jako prototypu przy pracach nad szwedzkimi niszczycielami typu *Halland*. Między marcem 1950 a marcem 1951 r. okręt znajdował się w rezerwie. 15 czerwca 1953 r. uczestniczył w uroczystościach koronacyjnych królowej Elżbiety II. W latach 1954-55 działał wraz z Flotyllą na wodach Morza Śródziemnego. W roku 1957 zabez-

pieczał rejs lotniskowca *Bulwark* do kręgu polarnego (operacja „Straight Back”); w latach 1959-62 przeszedł w Chatham remont kapitalny i przebudowę na niszczyciel dozoru radiolokacyjnego. W lutym 1962 r. wszedł w skład 7 Eskadry Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. W 1963 r. pozostając na Morzu Śródziemnym, przesunięty do 23 Eskadry Eskortowej, a w styczniu 1964 do 30 Eskadry Eskortowej. Od września do grudnia 1964 r. i od lipca do grudnia 1965 r. oraz od sierpnia 1966 do kwietnia 1967 r. znajdował się na Dalekim Wschodzie. Od grudnia 1967 r. do marca

Aisne, Morze Śródziemne, 7th Destroyer Squadron, maj 1962 roku.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Barrosa, połowa lat 50-tych.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

1968 pełnił służbę w Indiach Zachodnich. W sierpniu 1968 r. odstawiony do rezerwy, w czerwcu 1970 sprzedany na złom, rozebrany w Inverkeithing.

Nazwy na cześć bitwy nad rzeką Aisne/ płu.-wsch. Francja (w departamencie o tej samej nazwie) we wrześniu 1914, gdy siły brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego zatrzymały niemieckie natarcie.

„Alamein” I 17, od 1948 r. D 17

Stępkę położono w stoczni „R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ltd.” w Tyne (nr stocznioowy 665) 1 marca 1944 r., wodowany 28 maja 1945 r., wszedł do służby 21 maja 1948 r. Przygotowany go pełnienia funkcji jednostki flagowej flotylli. Wszedł do służby w 4 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W 1948 r. wraz z bliźniaczym *Barrosem* eskortował lotniskowiec *Vengeance* w rejsie na wody Arktyki. W okresie styczeń–marzec 1950 wraz z głównymi siłami Home Fleet (3 lotniskowce, okręt liniowy *Vanguard* i inne okręty) na wodach Morza Śródziemnego (operacja „Wiosenny Rejs”), po powrocie odstawiony do rezerwy. w 1956 r. reaktywowany, w maju przybył na Morze Śródziemne, gdzie wszedł w skład 4 Eskadry Niszczycieli. W listopadzie 1956 r. uczestniczył w trójstronnej agresji na Egipt (blokada egipskiego wybrzeża, raz użył miotacz bomb głębinowych „Squid” przeciwko jakoby wykrytemu egipskiemu okrętowi podwodnemu; wspólnie z innymi okrętami zniszczył 4 egipskie patrolowce). W 1958 odbył rejs na Daleki Wschód. Po powrocie do Metropolii odstawiony na remont w Chatham. 5 listopada 1958 r. w wyniku krótkiego spięcia w rejonie kabiny radiowej wybuch silny pożar. Po ugaszeniu

pożaru prac remontowych już nie kontynuowano. W początkach 1959 r. odstawiony do rezerwy, w 1964 sprzedany na złom, złomowany w Blyth.

Nazwany dla upamiętnienia Bitwy pod El Alamein, która miała miejsce w roku 1942 r., po której spychani dotąd Brytyjczycy przeszli do działań zaczepnych przeciwko oddziałom Rommla.

„Barrosa” I 68, od 1948 r. D 68

Pierwotnie przewidywano nazwę *Algiers*. Stępkę położono w stoczni „John Brown & Co. Ltd.” (nr stocznioowy 615), 28 grudnia 1943 r., wodowany 17 stycznia 1945 r., wszedł do służby 14 lutego 1947 r. wcielony do składu 4 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W okresie październik–listopad 1947 przejściowo w rezerwie w związku z brakiem załogi. W 1948 r. wraz z bliźniaczym *Alameinem* eskortował lotniskowiec *Vengeance* w rejsie na wody Arktyki. W kwietniu 1950 r. odstawiony do rezerwy. W 1953 r. reaktywowany, wszedł w skład 4 Flotylli Niszczycieli. Uczestniczył w uroczystościach koronacyjnych królowej Elżbiety II. W okresie grudzień 1954 – październik 1955 r. działał wraz z Flotyllą na Morzu Śródziemnym. W dniu 15 marca 1959 r. w odległości 200 Mm na zachód od Gibraltaru zderzył się w czasie manewrów „Down Breeze” z niszczycielem *Corunna*, a następnie został skierowany do remontu.

W latach 1959–62 w stoczni marynarki wojennej w Devonport przeszedł remont kapitalny przebudowę na niszczyciel dozorów radiolokacyjny. W kwietniu 1962 r. powrócił do służby i został skierowany na Daleki Wschód, gdzie wszedł w skład 8 Eskadry Niszczycieli, bazującej w Singapu-

rze. W latach 1963–64 uczestniczył w patrolowaniu przybrzeżnych wód Borneo w czasie konfliktu brytyjskoindonezyjskiego. Na Dalekim Wschodzie pozostawał do czerwca 1966 r., po czym powrócił do metropolii. W marcu 1967 r. wziął udział w likwidacji skutków awarii zbiornikowca *Torrey Canyon*. Na Dalekim Wschodzie ponownie od września 1967 do czerwca 1968 r. (w składzie 24 Eskadry Eskortowej) i od września do listopada 1968 r. Po powrocie do metropolii w grudniu 1968 r. wycofany do rezerwy. Od 1971 wykorzystywany w charakterze koszar pływających w Portsmouth. Sprzedany na złom w 1978 r., złomowany w Blyth.

Okręt nazwano dla upamiętnienia jednej z bitew między wojskami angielskimi a francuskimi w czasie wojny na Półwyspie Pirenejskim, w roku 1811 (5.11. – był to nieudany francuski atak mający odblokowanie Kadyksu oblężonego przez wojska angielsko-hispańskie).

„Corunna” I 97, od 1948 r. D 97

Stępkę położono w stoczni „Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd.” (nr stocznioowy 1713) 12 kwietnia 1944 r., wodowany 29 maja 1945 r., wszedł do służby 6 czerwca 1947 r. Przygotowany do pełnienia funkcji jednostki flagowej flotylli. Wszedł w skład 4 Flotylli Niszczycieli Home Fleet. W latach 1954–55 działał wraz z Flotyllą na Morzu Śródziemnym. W 1957 r. w składzie 4 Eskadry Niszczycieli stał się okrętem Floty Śródziemnomorskiej. W dniu 15 marca 1959 r. w odległości 200 Mm za zachód od Gibraltaru w czasie manewrów „Down Breeze” zderzył się z bliźniaczym niszczycielem *Barrosa*, po czym został odstawiony do re-



Dunkirk, Morze Śródziemne, 1 lutego 1961 roku.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

montu. W latach 1959-62 w Rosyth, a następnie Devonport, przeszedł remont kapitalny i przebudowę na niszczyciel dozoru radiolokacyjnego. Po zakończeniu modernizacji w roku 1962 wszedł w skład 7 Eskadry Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. W 1963 r., pozostając na Morzu Śródziemnym, przeszedł do 21 Eskadry Eskortowej. W 1964 r. wraz z eskadrą przerzucony na Daleki Wschód, gdzie pozostawał od września 1964 r. do sierpnia 1965 r. a po powro-

cie do metropolii skierowany na remont do Rosyth, po którego zakończeniu został odstawiony do rezerwy. w 1972 sprzedany na złom, złomowany w 1975 w Blyth.

Okręt nazwany dla upamiętnienia jednej z bitew między wojskami angielskimi a francuskimi w czasie wojny na Półwyspie Pirenejskim, jaka rozegrała się w roku 1809. (chodzi o Bitwę pod La Coruña 16 stycznia 1809 r. Było to starcie w trakcie tzw. ekspedycji Moore'a pomiędzy częścią francuskiej armii oku-

pacyjnej pod dowództwem marszałka Soult'a a brytyjskim korpusem ekspedycyjnym Sir Johna Moore'a. Bitwa zakończyła się wynikiem nierozstrzygniętym. Po jej zakończeniu Brytyjczycy wycofali się na okręty stacjonujące w porcie La Coruña i opuścili Hiszpanię).

„Dunkirk” I 09, od 1948 r. D 09

Stępkę położono w stoczni „Alexander Stephen & Sons” w Govan (nr stocznioowy 603) 19 lipca 1944 r., wodowany 27 sierpnia

Jutland, Morze Śródziemne, 7th Destroyer Squadron, 12 listopada 1960 roku.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Jutland w rezerwie, 23 sierpnia 1962 roku.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

1945 r., wszedł do służby 27 listopada 1946 r. Wcielony w skład 4 Floty Niszczycieli Home Fleet. W 1950 r. odstawiony do rezerwy. W 1958 r. reaktywowany, wszedł w skład 7 Eskadry Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. W 1961 r. odbył wspólny rejs wraz z krążownikiem *Lion* i fregatą *Leopard* do brzegów Ameryki Południowej. Po powrocie do metropolii skierowany na Morze Śródziemne by zastąpić w składzie 7 Eskadry Niszczycieli *Broadsword*, na którym do-
Matapan przed złomowaniem, 7 kwietnia 1979 roku.

szło do poważnej awarii siłowni. W 1961 r. powrócił do metropolii, po czym odstawiony do rezerwy. W 1965 r. sprzedany na złom.

Nazwany dla upamiętnienia bohaterskiej i tragicznej ewakuacji wojsk brytyjskich z Dunkierki na przełomie maja i czerwca 1940 roku.

„Jutland” I 62, od 1948 D 62

Stępkę położono w stoczni „Alexander Stephen and Sons” w Govan (nr stocz-

niowy 604) 27 listopada 1944 r. pod nazwą *Malplaquet*, zmienioną następnie na *Jutland* w przeddzień wodowania 20 lutego 1946 r., oddany do służby 30 kwietnia 1947 r. Przygotowany do pełnienia funkcji jednostki flagowej floty. Wszedł w skład 4 Floty Niszczycieli Home Fleet. W 1948 r. uczestniczył w operacji „Jesien-ny Rejs”, odwiedzając wraz z lotniskowcami *Theseus* i *Vengeance* oraz 3 innymi okrętami, Afrykę Południową i Indie Za-

Fot. Hartmut Ehlers



chodnie. W latach 1951-52 przez krótki czas pozostawał w rezerwie. W 1952 r. działał na Morzu Śródziemnym, lecz już w 1953 r. ponownie w rezerwie. W 1957 r. reaktywowany, początkowo do Home Fleet, zaś od 1958 r. w składzie 7 Eskadry Niszczycieli Floty Śródziemnomorskiej. Powrócił do Metropolii, po czym w 1961 r. odstawiony do rezerwy. W 1965 r. sprzedany na złom, złomowany w Faslane.

Nazwany na cześć największej bitwy morskiej I Wojny Światowej, zwanej też bitwą pod Skagerrakiem.

„Matapan” I 43, od 1948 r. D 43

Stępkę położono w stoczni „John Brown & Co. Ltd.” (nr stocznio-owy 616) 11 marca 1944 r., wodowany 30 kwietnia 1945 r., wszedł do służby 05 września 1947 r. Od razu odstawiony do rezerwy. Jedyny z okrętów serii, przejętych przez Royal Navy, który nawet przez jeden dzień nie pełnił służby bojowej (jego turbiny przepracowały łącznie około 150 godz. w czasie prób!). W latach 1971-73 przebudowany w Portsmouth na jednostkę doświadczalną do prób hydrolokatorów, po czym przekazany do dyspozycji Centrum Broni ZOP w Portland. Skreślony z listy floty w 1978 r., złomowany w Blyth.

Nazwany dla upamiętnienia zwycięstwa Floty Śródziemnomorskiej nad flotą włoską w Bitwie u Przylądka Matapan w dniu 28 marca 1941 r.

Jednostki nieukończone

„Albuera”

Pierwotnie przewidywana nazwa *Lissa*. Stępkę położono w stoczni „Vickers Armstrong” w Tyne (nr stocznio-owy 75) 16 września 1943 r., wodowany 28 sierpnia 1945 r. Zakonserwowany w celu dokończenia prac wykończeniowych w przyszłości. Wykorzystywany do prób wytrzymałościowych kadłuba z zastosowaniem prób minerskich. Na skutek eksplozji w 1950 r. kadłub został rozerwany na pół. Rozebrany na złom.

„Belleisle”

Stępkę położono w stoczni „Fairfield Shipbuilder & Engineering Co.” w Glasgow (nr stocznio-owy 714) 10 listopada 1943 r., wodowany 07 lutego 1946 r. Następnie rozebrany na złom.

„Jutland”

Stępkę położono w stoczni „R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ltd.” w Tyne (nr stocznio-owy 667) 11 sierpnia 1944 r., wodowany 2 listopada 1945 r.. Zakonserwowany w celu dokończenia prac wykończeniowych w przyszłości. Wykorzystywany do prób materiałów wybuchowych. W 1957 r. rozebrany na złom.

„Mons”

Stępkę położono w stoczni „R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ltd.” w Tyne (nr stocznio-owy 668) 9 czerwca 1945 r.. Następnie rozebrany na złom na pochylni.

„Namur”

Stępkę położono w stoczni „Cammell Laird” w Birkenhead (nr stocznio-owy 1152) 29 kwietnia 1944 r., wodowany 12 czerwca 1945 r. Zakonserwowany w celu dokończenia prac wykończeniowych w przyszłości. W latach 1949-50 rozpatrywano możliwość wykorzystania jednostki do prób maszyn, czemu przeszkodziła jednak silna korozja kadłuba, bowiem okręt pozostawał na wodzie przez 4 lata bez dokowania oraz wyso-ki koszt robót związanych z przebudową (ponad 300 tys. £). W 1951 r. rozebrany na złom.

„Navarino”

Stępkę położono w stoczni „Cammell Laird” w Birkenhead (nr stocznio-owy 1153) 25 maja 1944 r., wodowany 21 września 1945 r., następnie rozebrany na złom.

„Omdurman”

Stępkę położono w stoczni „Fairfield Shipbuilder & Engineering Co.” w Glasgow 08 marca 1944 r.. Następnie rozebrany na złom na pochylni.

„Oudernade

Pierwotnie przewidywana nazwa *Plas-ty*. Stępkę położono w stoczni „Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd.” w Glasgow (nr stocznio-owy 1715) 12 października 1944 r., wodowany 11 września 1945 r. Zakonserwowany w celu dokończenia prac wykończeniowych w przyszłości. Wykorzystywany do prób materiałów wybuchowych. W 1957 r. rozebrany na złom.

„Poitiers”

Stępkę położono w stoczni „R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ltd.” w Tyne (nr stocznio-owy 669) 9 lutego 1945 r., wodowany 4 stycznia 1946 r. Następnie rozebrany na złom.

„River Plate”

Stępkę położono w stoczni „Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd.” w Tyne (nr stocznio-owy 1717) 11 kwietnia 1945 r. Następnie złomowany na pochylni.

„St. Lucia”

Stępkę położono w stoczni „Alexander Stephen and Sons” w Govan (nr stocznio-owy 605) 19 stycznia 1945 r. Następnie złomowany na pochylni.

„San Domingo”

Stępkę położono w stoczni „Cammell Laird” w Birkenhead (nr stocznio-owy 1154) 9 grudnia 1944 r. Następnie złomowany na pochylni.

„Somme”

Stępkę położono w stoczni „Cammell Laird” w Birkenhead (nr stocznio-owy 1155) 24 lutego 1945 r. Następnie złomowany na pochylni.

„Talavera”

Stępkę położono w stoczni „John Brown & Co. Ltd.” (nr stocznio-owy 618) 29 sierpnia 1944 r., wodowany 27 sierpnia 1945 r. Po oficjalnym wstrzymaniu budowy 15 października 1945 r. roboty prowadzono jeszcze przez jakiś czas, by zachować miejsca pracy oraz w nadziei, że jednostka zostanie ukończona dla floty któregoś z dominiów. W początkach 1946 r. złomowany.

„Tricomalle”

Stępkę położono w stoczni „John Brown & Co. Ltd.” (nr stocznio-owy 618) 5 lutego 1945 r. wodowany 8 stycznia 1946. Po oficjalnym wstrzymaniu budowy 15 października 1945 r. roboty prowadzono jeszcze przez jakiś czas by zachować miejsca pracy oraz w nadziei, że jednostka zostanie ukończona dla floty któregoś z dominiów. W początkach 1946 r. złomowany.

„Waterloo”

Stępkę położono w stoczni „Fairfield Shipbuilder & Engineering Co.” w Glasgow (nr stocznio-owy 716) 14 stycznia 1945 r. Następnie złomowany na pochylni.

„Vimeira”

Zamówiony w stoczni „Cammell Laird” w Birkenhead (nr stocznio-owy 1157), do prac przy budowie jednak nie przystąpiono. Zamówienie zmieniono na niszczyciel *Danae* typu „Daring”.

„Ypres”

Zamówiony w stoczni „Fairfield Shipbuilder & Engineering Co.” w Glasgow (nr stocznio-owy 717), do prac przy budowie jednak nie przystąpiono. Zamówienie zmieniono na niszczyciel *Delight* typu „Daring”.

Australijskie „Battle”

„Anzac” D 59

Stępkę położono w stoczni „Williamstown Naval Dockyard” w Melbourne 23 września 1946 r., wodowany 20 sierpnia 1948, wszedł do służby 22 marca 1951.

14 sierpnia 1951 przybył do Japonii i w okresie od 24 sierpnia do 26 września

1951 r. wykonywał zadania bojowe u brzegów Półwyspu Koreańskiego. 30 września 1951 r. opuścił rejon działań wojennych, eskortując lotniskowiec *Glory* do Hongkongu. 20 października 1951 r. przybył do Sydney. W okresie listopad-grudzień 1951 r. przeszedł remont bieżący. W maju 1952 eskortował krążownik *Australia* na rejsie do Nowej Gwinei, Nowej Brytanii i Wysp Salomona. 27 września 1952 r. ponownie przybył do Japonii i wkrótce przystąpił do patrolowania rejonu działań bojowych. Druga tura bojowa do Korei trwała 305 dni, z których 228 okręt spędził w morzu. 3 lipca 1953 r. powrócił do Sydney i w okresie lipiec-wrzesień 1953 r. przeszedł remont bieżący.

W styczniu 1954 uczestniczył w zabezpieczeniu wizyty królowej Elżbiety II w Australii. W dniach 13-28 maja 1954 r. wziął udział w dużych manewrach floty australijskiej z udziałem okrętów brytyjskich i nowozelandzkich. W okresie wrzesień-listopad 1956 r. działał u wybrzeży Malezji, ostrzeliwując rejon aktywności partyzantów w stanie Johor. W latach 1959-1960 przeszedł remont. 1 marca 1961 r. przeklasyfikowany na okręt szkolny.

W okresie styczeń-marzec 1965 r. przeszedł przebudowę (zdjęto drugą wieżę głównego kalibru i część małokalibrowych dział plot., zamontowano dodatkowe pomieszczenia dla kadetów). W miesiącach październik-listopad 1966 uczestniczył w zabezpieczeniu prac hydrograficznych prowadzonych u północno-zachodniego

wybrzeża Australii. W lipcu 1967 uczestniczył w uroczystościach koronacyjnych nowego monarchy Tonga – Tāufa’āhau Tupou IV (1918-2006). W czasie rejsów z kadetami składał wielokrotne wizyty w portach Nowej Zelandii, Nowej Gwinei i innych wysp Oceanii. Skreślony z listy floty 4 października 1974, sprzedany na złom 24 listopada 1975.

Nazwany dla upamiętnienia udziału wojsk australijskich i nowozelandzkich w I wojnie światowej szczególnie nieudanego desantu na przyczółku Gallipoli.

„Tobruk” D 37

Stępkę położono w stoczni „Cockatoo Docks and Engineering Co. Pty. Ltd.” W Sydney 5 sierpnia 1946 r., wodowany 20 grudnia 1947 r., wszedł do służby 8 maja 1950 r.

W sierpniu 1951 r. przybył do Japonii, i od października przystąpił do wykonywania zadań bojowych u wybrzeży Półwyspu Koreańskiego. W dniach 8-20 listopada w składzie zespołu wsparcia ostrzeliwał cele w rejonie Songjinu, Chongjinu i Hungnamu, wystrzeliwując ponad 1,5 tys. pocisków kal. 114 mm. W trakcie tury bojowej trwającej 118 dni, jednostka 89 spędziła w morzu. 22 lutego 1952 r. niszczyciel powrócił do Australii. W miesiącach wrzesień – październik 1952 eskortował lotniskowiec *Sydney* na wyspy Manus i uczestniczył w zabezpieczeniu prób pierwszej brytyjskiej bomby atomowej. 26 czerwca 1953 r. okręt ponownie przybył do brzegów Korei, gdzie uczestniczył w operacjach patrolowych do

stycznia 1954 r. W końcu 1954 r. i pierwszej połowie 1955 r. działał u wybrzeży Nowej Gwinei. W okresie wrzesień – listopad 1956 r. operował u wybrzeży Malezji, ostrzeliwując rejon aktywności partyzantów w stanie Johor.

W latach 1959-60 przeszedł remont, po czym wraz z niszczycielem *Anzac* odwiedził szereg portów Nowej Kaledonii i Nowej Gwinei. We wrześniu 1960 r. w czasie ćwiczeń został uszkodzony przypadkowo wystrzelonym pociskiem z niszczyciela *Anzac*. Po awaryjnej naprawie w Jarvis Bay przybył do Sydney, gdzie 29 października 1960 r. został odstawiony do rezerwy. sprzedany na złom 15 lutego 1972 r.

Nazwany dla upamiętnienia pierwszej obrony Tobruku w 1941 roku. ●

Bibliografia

1. Docenko W., *Floty w lokalnych konfliktach drugiej połowy XX wieku*, Moskwa 2001.
2. Conway's *All the World's Fighting Ships 1947-1995*, Annapolis 1995.
3. Hanuszek K., *Działania morskie India-Paklstan*, „Okręty Wojenne” Nr 3/ 2007.
4. Hodes P., *Battle Class Destroyers*, London 1971.
5. March E.J., *British Destroyers. A history of development (1892-1953)*, London 1966.
6. Moore G., *The „Battle” Class Destroyers*, „Warship International”.
7. Rochowicz R., *Niszczyciele typu Battle*, „Nowa Technika Wojskowa” nr 2/ 2005, nr 3/2005.

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:

Maciej S. Sobański

Korekty i uzupełnienia: Michał Jarczyk

Australijski niszczyciel *Anzac* holowany do stoczni złomowej, 30 grudnia 1975 roku.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Urowadzenia jednostek pływających na polskim wybrzeżu morskim w latach 1965-1991

Początek XXI wieku obfitował w liczne przykłady działalności grup terrorystycznych (najczęściej islamskich) na obszarach morskich, na których występuje również znaczna aktywność współczesnych piratów. Do akwenów gdzie występuje największe zagrożenie tymi aktami należy zaliczyć: Morze Arabskie, Morze Południowo-Chińskie czy rejony położone wokół zachodnich wybrzeży Afryki.

Dla polskiego czytelnika interesujące będzie zapewne przypomnienie, że również w nie tak odległych dziejach naszego państwa miały miejsce liczne przypadki aktów terroru, które dotyczyły obszarów Polski – w odniesieniu do jednostek pływających w rejonie południowego Bałtyku. Przedmiotem niniejszego opracowania są akty terrorizmu morskiego, które ujawniono na polskim Wybrzeżu morskim w latach 1965-1991, tj. w okresie, w którym nadzór nad ochroną tego obszaru sprawowała Wojska Ochrony Pogranicza (WOP).

Można przyjąć, że problematyka ta dla wielu osób zaliczanych do dzisiejszego młodego pokolenia Polaków jest całkowicie nieznana, chociaż wiele osób im najbliższych, wywodzących się ze starszego pokolenia – żyło i pracowało w tych latach, które stanowią cezurę niniejszego opracowania (1965-1991). Przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać w tym, że ówczesne władze PRL nie były zainteresowane w szczególnym nagłaśnianiu tego rodzaju incydentów w mediach. Na podstawie analizy zaprezentowanych poniżej zdarzeń, można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że jednym z głównych motywów działania ówczesnych sprawców aktów terroru była chęć wydo-

stania się z kraju, a jedyną (oprócz legalnej) drogą, która mogła służyć realizacji tego celu, było nielegalne przekroczenie granicy (npg) morskiej. Wśród głównych czynników dotyczących motywów popełnienia tej kategorii czynów (przestępstw), sprawcy npg najczęściej wymieniali argumenty natury: ekonomicznej (zarobkowej), rodzinne i polityczne.

W drugiej połowie XX w. na polskim Wybrzeżu morskim znajdowała się znaczna liczba różnorodnych jednostek pływających, które wykorzystywano do rozmaitych celów, w tym głównie: zarobkowych, sportowych i turystycznych. Każda z nich praktycznie mogła być użyta do celów przestępczych związanych z npg. Np. na początku lat 80. wg szacunków Dowództwa Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (DMBOP) na całym polskim Wybrzeżu znajdowało się ogółem 1791 (100%) różnych obiektów pływających, z tego najwięcej – 63,4% (1135) na odcinku Kaszubskiego Dywizjonu Okrętów Pogranicza (KdOP – wschodni odcinek Wybrzeża), 22,2% (397) na odcinku Bałtyckiego Dywizjonu Okrętów Pogranicza (BdOP – środkowy odcinek Wybrzeża) i 14,5% (259) na odcinku Pomorskiego Dywizjonu Okrętów Pogranicza (PdOP – zachodni odcinek Wybrzeża). W poszczególnych kategoriach jednostek pływających najwięcej było:

- jachtów – 576,
- łodzi rybackich – 509,
- kutrów rybackich – 508.

Na Wybrzeżu, stosunkowo najczęściej stosowaną metodą przez potencjalnych przestępców granicznych, były kradzieże różnego rodzaju jednostek pływających,

które wykorzystano do npg. Wynikało to z faktu, że jednostki te były w wielu przypadkach bardzo słabo zabezpieczone przed próbami kradzieży (łańcuch i kłódka) a ich przywłaszczenie nie wymagało zbyt wielu przygotowań. Przestępcy, przy odrobinie szczęścia mieli szansę niezauważonego wypłynięcia w morze.

M. in. zdarzenie takie miało miejsce 27 sierpnia 1967 r. na odcinku służbowej odpowiadającej Kaszubskiej Brygady WOP (KBWOP), kiedy to o godz. 22:00 zatrzymano dwie osoby, które zamierzały zbiec z kraju, przy wykorzystaniu szalupy ratunkowej skradzionej z plaży na półwyspie helskim. Prowadzone w tej sprawie śledztwo potwierdziło zamiar ucieczki, którą zrealizowano z brzegu morskiego na plaży helskiej, tj. rejonu za który odpowiedzialność ponosiła Marynarka Wojenna (MW). Obszar ten znajdował się w tzw. „polu martwym” obserwacji technicznej Punktu Obserwacji Wzrokowo-Technicznej (POWT) WOP Hel. Do udaremnienia ucieczki doszło dzięki czujności i wykazanej inicjatywie przez dowódcę jednostki pływającej KP-112 z KdOP – bosm. St. Rutkowskiego, który w ciemnościach zauważył szalupę, zatrzymał ją a następnie doprowadził do portu Hel¹.

Skala tego zjawiska narastała od lat 70. Tylko w okresie kilku miesięcy 1970 r. odnotowano poważny wzrost przestępczości na granicy morskiej, co przekładało się m. in. na zwiększoną liczbę prób uprowadzeń

1. Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1629, t. 43, Pismo dowódcy KBWOP płka. Br. Wąsowskiego do szefa WOP z 25.09.1967 r., s. 1.

Tabela nr 1. Zestawienie liczbowe typów jednostek pływających na Wybrzeżu wg stanu z 23 kwietnia 1982 r.

Rodzaj jednostek pływających	Odcinek			
	KdOP	BdOP	PdOP	Razem
Łodzie rybackie	249	130	130	509
Kutry rybackie	241	227	40	508
Jednostki ratownicze	9	3	2	14
Holowniki	25	1	9	35
Motorówki	33	9	11	53
Pilotówki	14	2	6	22
Jednostki pasażerskie	33	-	21	54
Jachty	518	25	33	576
Jednostki hydrograficzne	10	-	4	14
Wodoloty	3	-	3	6
Ogółem jednostek w portach i przystaniach	1.135	397	259	1791
Odszetk ogółu jednostek na poszczególnych odcinkach odpowiedzialności dywizjonów	63,4	22,2	14,5	100

Źródło: Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW) w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 43, Sprawozdanie z realizacji współpracy MBOP z organami MSW za okres od 1.05.1981 r. do 30.04.1982 r. z 23.4.1982 r., Zał. nr 4 – Wykaz jednostek pływających, s. 1-2.

i uprowadzenia stosunkowo licznych jednostek pływających. W tym czasie porwano za granicę 5 kutrów rybackich oraz podjęto próby uprowadzenia: łodzi rybackiej, pilotówki, łodzi motorowej Milicji Obywatelskiej (MO) i wg posiadanych informacji również wodolotu. W związku ze stwierdzonymi przypadkami porwań jednostek pływających dyrektor Zarządu Kontroli Ruchu Granicznego MSW – gen. bryg. Eugeniusz Dostojewski zwrócił się z prośbą do ówczesnego szefa WOP – gen. bryg. Mieczysława Dębickiego o zintensyfikowanie działań patrolowych prowadzonych przez okręty i samoloty WOP².

Realna możliwość wystąpienia w tym okresie zagrożeń terrorystycznych wobec jednostek pływających pod polską banderą wymuszała również potrzebę współpracy w zakresie wymiany informacji pomiędzy państwami w rejonie M. Bałtyckiego. Fakt taki miał miejsce 1 lipca 1970 r. o godz. 01:10 kiedy to z pokładu promu pasażerskiego *Gryf* płynącego z Ystad (Szwecja) do Świnoujścia oficerowie służby KRG Granicznej Placówki Kontrolnej (GPK) WOP Świnoujście powiadomili drogą radiową Komendę Wojewódzką MO w Szczecinie, że Policja szwedzka w Ystad poinformowała kapitana promu, o rzekomo ukrytym przez nieznanych sprawców, na pokładzie ładunku wybuchowym.

Mając na uwadze ewentualną potrzebę udzielenia pomocy pasażerom i załozce zagrożonego promu, o godz. 04:30 z portu Świnoujście wyszły OP-325 z dOP Świnoujście (MBOP), statek ratowniczy *Szkwał* oraz holownik *Rosomak*. Jednak w tym przypadku alarm okazał się fałszywy i prom *Gryf*, asekurowany przez ww. jednostki, o godz. 07:00 bez awarii wypłynął do portu Świnoujście. Szczegółowa kontrola promu przepro-

wadzona przez saperów z batalionu saperów w Dziwnowie nie ujawniła ukrytego ładunku wybuchowego³.

Natomiast faktyczna próba działań o charakterze terrorystycznym w odniesieniu do jednostki pływającej miała miejsce na polskim Wybrzeżu kilkanaście dni później. O godz. 17:45 – 18 lipca 1970 r. podczas wejścia wodolotu *Kometa* do portu Świnoujście podjęto próbę uprowadzenia tej jednostki do Szwecji. Wodolot odbywał stały rejs na trasie Szczecin-Świnoujście. Sprawca uprowadzenia jednostki po odmowie kapitana dotyczącej skierowania jej na żądany kurs spowodował w pobliżu mostku kapitańskiego wybuch nieustalonego ładunku, w wyniku czego terrorysta poniósł śmierć na miejscu. Lekko ranny został również kapitan statku. Osobą, która usiłowała dokonać porwania okazał się mieszkaniec Szczecina, lat 26 zatrudniony w charakterze spawacza w Stoczni Szczecińskiej⁴.

Również w następnym roku – 1971 miał miejsce fakt usiłowania zawładnięcia statkiem Żegluga Szczecińskiej. Sprawcą był ob. PRL – mieszkaniec Gliwic – ob. G. M., który w ten sposób usiłował npg morską do Szwecji. W toku prowadzonych wyjaśnień ustalono, że wcześniej był on zapalonym miłośnikiem skoków spadochronowych (w aeroklubie wykonał 240 skoków). Jednak ze względu na porzucenie przez niego szkoły i nie podejmowanie żadnej pracy, wstrzymało mu wydanie licencji skoczka i zabroniono wykonywania skoków. Ww. rozgoryczony tym faktem postanowił zbiec za granicę. Początkowo rozpatrywał różne możliwości npg PRL. Brał pod uwagę ucieczkę lądem przez CSRS do Austrii, a także uprowadzenie samolotu z aeroklubu w Gliwicach. Ostatecznie zdecydował się na porwanie statku Żegluga Szczecińskiej do Szwecji.

W tym celu wykonał własnoręcznie, bez pomocy innych osób, 5 granatów. Do tego celu wykorzystał odważniki o wadze 1 kg oraz środki wybuchowe. Z tymi środkami wybuchowymi przyjechał do Szczecina, gdzie przenocował. Następnego dnia odpłynął statkiem m/s *Alina* Żegluga Szczecińskiej do Świnoujścia, wykupując jednocześnie bilet powrotny do Szczecina.

W chwili gdy statek znajdował się w odległości 7-8 km od Świnoujścia, usiłował zawładnąć jednostką. W tym celu uzbrojony w granat i nóż terroryzował w sterówce załogę składającą się z 3 osób, polecając jej wykonać zwrot statkiem i wypłynąć na pełne morze.

Podczas ucieczki członków załogi na dolny pokład, porywacz rzucił za nimi granat, który eksplodował. Po eksplozji granatu nie sprawdził czy są osoby ranne lecz wybiegł na pokład szalupowy, skierował się do sterówki, włączył manetki gazu na „cała naprzód” a następnie chwycił za koło sterownicze i obrócił jednostkę w poprzek kanału.

W czasie wykonywania tego manewru uległy zatrzymaniu silniki a statek dobił rufą do brzegu. W tym momencie terrorysta zeskoczył na ląd a następnie uciekał lasem w kierunku Świnoujścia. W wyniku doznanych obrażeń broczył krwią. W Świnoujściu zatrzymał taksówkę, którą zamierzał wrócić do Szczecina, płacąc kierowcy za kurs 10 USD. Podczas przeprawy promem został zatrzymany przez patrol WOP i MO.

Straty jakie poniosła Żegluga Szczecińska w wyniku eksplozji materiałów wybuchowych i próby uprowadzenia statku oszacowano na 164 000 zł. Porywacza skazano na 10 lat pozbawienia wolności, pozbawienie praw publicznych oraz 10 000 zł grzywny⁵.

Do poszukiwań kradzionych i porywanych na Wybrzeżu jednostek pływających angażowano często znaczne siły i środki formacji ochraniających granicę morską a koszty tych działań były wysokie. Np. w działaniach związanych z poszukiwaniem motorówki *MO-G 01* brało udział 13 jednostek pływających z dOP w Gdańsku, które przebywały w służbie ogółem przez

2. ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2370, t. 3, Pismo dyrektora ZKRG MSW gen. bryg. E. Dostojewskiego do szefa WOP gen. bryg. M. Dębickiego z 3.09.1970 r., s. 1.

3. ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1840, t. 20, Meldunek zastępcy szefa WOP płka F. Stramika nr 182/70 z 1.07. 1970 r., s. 3.

4. Tamże, Meldunek sytuacyjny zastępcy szefa WOP płka dypl. F. Stramika nr 205/70 z 24.07.1970 r., s. 2.

5. Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej AIPN) w Szczecinie, sygn. nr 0012, t. 123, J. Kram, Prawno-karne i kryminologiczno-kryminalistyczne aspekty nielegalnego przekroczenia granicy PRL w świetle spraw prowadzonych przez Pomorską Brygadę WOP i wydział śledczy KWMO w Szczecinie w okresie 1970-1975 (praca dyplomowa), Legionowo 1981, s. 35-36.

299 godz. i 36 min. zużywając 10 192 l oleju napędowego. Nie były to całkowite koszty prowadzenia działań granicznych bowiem nie uwzględniono w nich m. in. lotu samolotu Jak-12 (nr 728) – 3 godz., lotu samolotu z BBWOP – An-2 (nr 245) i pływania okrętu⁶.

Sporadycznie przestępcy podejmowali również próby porwania jednostek pływających pod banderą WOP. Zdarzenie takie miało miejsce 24 lipca 1971 r. pomiędzy godz. 12:00 a 12:10, kiedy to dwaj osobnicy rozbroili żołnierza tej formacji i zawładnęli kutrem KR-70 strażnicy WOP, który bazował w porcie Darłowo. Następnie dokonali porwania dwójki dzieci bawiących się nad kanałem i zbiegli na pełne morze, z zamiarem ucieczki do państw zachodnich. W wyniku zorganizowanego pościgu, przestępcy tego samego dnia zostali zatrzymani.

Podczas prowadzonego postępowania wyjaśniającego ustalenie, że porwanie kutra miało następujący przebieg. W dniu zdarzenia służbę na kutrze pełnił motorzysta szer. K. K. W pobliżu kanału przebywali przestępcy, którzy pod pozorem łowienia ryb obserwowali zachowanie się żołnierza. Ok. godz. 12:00 do siedzącego na belkach żołnierza WOP podszedł jeden z porywaczy z prośbą o ogień do papierosa. Osobnik ten widząc odłożoną broń (KbK-AK) oraz wykorzystując moment nieuwagi żołnierza, zawładnął bronią i usiłował go sterroryzować nakazując mu wejście na kuter. Jednak szer. K. K. kategorycznie sprzeciwił się temu poleceniu a następnie ukrył się za pobliskim murem, skąd pobiegł do cywilnego telefonu i powiadomił strażnicę WOP. Przestępcy widząc ucieczkę motorzysty i korzystając z pozostawionego na kutrze kluczyka do silnika, uruchomili jednostkę pływającą i zbiegli nią na morze⁷.

Dowódca strażnicy WOP w Darłowie – kpt. W. N. tego samego dnia o godz. 12:25 powiadomił o powyższym zdarzeniu dowódcę 28. Eskadry Ratowniczej (ER) MW. W czasie akcji pościgowej prowadzonej za porwanym kutrem WOP o godz. 15:45 z samolotu An-2 radiotelegrafista bosm. J. C. oddał 10 strzałów z pistoletu TT, po których załoga uciekającej jednostki zatrzymała silnik, a jeden z porywaczy zaczął dawać sygnały podniesionymi rękami. Ok. godz. 15:50 uciekinierów podjęła na swój pokład załoga statku ratowniczego R-3⁸.

Na uwagę zasługuje ilość sił i środków użytych w czasie tych działań granicznych na morzu przez dowódcę MBOP. Podczas działań dokonano blokady wyspy Bornholm na kierunku przemieszczania się uprowadzonej jednostki, poprzez rozwinięcie okrętów na liniach dozorów (B-2, B-3, B-4, B-5), wykorzystując aktualną dyslo-

kację okrętów. Pościg prowadzono dwoma okrętami OP-321 i OP-322 płynącymi na bezpośrednie spotkanie z celem, w sektorze prawdopodobnego kursu przemieszczania się jednostki przestępczej, ograniczonym ze strony wschodniej okrętem OP-321 a z zachodu okrętem OP-322 oraz okrętem OP-304 płynącym kursem na zajęcie linii dozoru (B-4).

W działaniach tych brał udział również samolot An-2, z zadaniem wykrycia jednostki przestępczej, ciągłego jej śledzenia, naprowadzania okrętów OP-321 i OP-322, płynących na bezpośrednie spotkanie oraz utrudnianie przemieszczania się jej do przodu, poprzez użycie środków pirotechnicznych i broni. W powietrzu działał także śmigłowiec 28. ER MW, którego zadanie polegało również na utrudnianiu przemieszczania się jednostki przestępczej do przodu – poprzez stosowanie zwisów i rzucanie środków wybuchowych na kursie.

Ponadto poprzez dowódcę PdOP, zwrócono się do dowódcztwa rosyjskiej Bazy Morskiej w Świnoujściu o wysłanie szybkiego okrętu w rejon znajdowania się przestępczej jednostki z zadaniem jej przechwycenia⁹.

Po zatrzymaniu przestępców ustalono, że dzień przed porwaniem kutra rozmawiali oni z innym motorzystą, wypytując go o właściwości techniczne kutra. Pytania ten nie wzbudziły jednak podejrzeń żołnierza a raczej spotęgowały jego wymowność na temat zalet kutra, które podał znacznie zawyżone, zwłaszcza w odniesieniu do szybkości jednostki pływającej. Prawdopodobnie ten fakt zaważył na podjęciu przez przestępców decyzji o porwaniu kutra, ponieważ jego walory, w ocenie porywaczy, gwarantowały możliwość zrealizowania planowanej ucieczki. Podczas prowadzonego dochodzenia ujawniono, że porywaczami byli dwaj mieszkańcy Wybrzeża – ob. K. G. zamieszkały w Sławnie oraz B. M. pracujący w PPIUR „Kuter” i pływający na kutrze DAR-48. Dzieci, które siłą zabrano na pokład były mieszkańcami Darłowa.

Przełożeni uznali, że przebieg wypadku porwania kutra strażnicy Darłowo świadczył o niesumiennym i sprzecznym z postanowieniami regulaminów pełnieniu służby przez szer. K. K., co szczególnie uwidoczniło się w odłożeniu broni służbowej, pozostawieniu kluczyka do silnika na kutrze oraz braku czujności. Brakiem czujności wykazał się również drugi żołnierz, poprzez szkolenie na gadulstwo i niedostateczne wyczulenie na sprawę ochrony tajemnicy służbowej.

W związku z powyższym GIOT- wice-minister Obrony Narodowej gen. dyw. Tadeusz Tuczapski zwrócił uwagę dowódcy 15. BBWOP na zaniedbania występujące

w strażnicy Darłowo, a szczególnie niską dyscyplinę żołnierzy pełniących tam służbę oraz niedostateczny poziom pracy wychowawczej, co w znacznej mierze przyczyniło się do zaistnienia poważnego w skutkach wypadku uprowadzenia kutra.

Jednocześnie karę dyscyplinarną w postaci 10 dni ZOMZ otrzymał dowódca strażnicy Darłowo. Stosunkowo niski wymiar kary zastosowany w odniesieniu do tego oficera wynikał z faktu, że oficer ten szybko i sprawnie zorganizował na szczeblu strażnicy pościg za przestępcami przy wykorzystaniu wszystkich możliwych i dostępnych sił i środków, w wyniku czego nie dopuszczono do ich ucieczki. Ponadto w odniesieniu do obu winnych niedopełnienia obowiązków służbowych żołnierzy zasadniczej służby wojskowej (zsw) – dowódca 15. BBWOP otrzymał polecenie przekazania sprawy do rozpatrzenia organom powołanym do ścigania karnego.

Natomiast wszyscy dowódcy BWOP, w których do ochrony granicy wykorzystywano jednostki pływające, otrzymali polecenie podniesienia dyscypliny i skutecznego zabezpieczenia w przystaniach kutrów patrolowych. Ponadto w nadmorskich BWOP nakazano omówić okolicznościowy rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej i wypływające z niego wnioski¹⁰.

Jednak najbardziej dostępnym środkiem pływającym dla potencjalnych przestępców były na Wybrzeżu łodzie rybackie, które należały do najczęściej kradzionych jednostek pływających. Jedną z wielu kradzieży łodzi rybackiej z niestrzeżonej przystani rybackiej w Sopocie miała miejsce 1 października 1974 r. a jej sprawcą był ob. NRD, który przebywał na Wybrzeżu w celach turystycznych. Przy wykorzystaniu skradzionej łodzi SOP-15 usiłował dokonać npg. Jednak o godz. 00:45 łódź została wykryta przez służbę POWT-55, a godz. 04:40 zatrzymana przez załogę KR-153. Fakt odbicia małego celu z przystani w Sopocie skojarzono z kra-

6. ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 141, Zestawienie zużycia mtg i materiałów pędnych przez okręty dywizjonu Gdańsk KBWOP w czasie akcji poszukiwania motorówki MO-G 01, s. 1-3.

7. ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie dowódcy MBOP do szefa WOP z przeprowadzonych działań granicznych za uprowadzonym KR WOP w dniu 24.07.1971 r., s. 1-2.

8. ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Pismo dowódcy 28. ER MW do dowódcy MW dotyczące akcji granicznej w dniu 24.07.1971 r. z 25.07.1971 r., s. 1-3.

9. ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie dowódcy MBOP do szefa WOP z przeprowadzonych działań granicznych za uprowadzonym KR WOP w dniu 24.07.1971 r., s. 1-2.

10. Archiwum Instytucji MON (dalej AIMON) w Modlinie, Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 223, Rozkaz GIOT nr pf 41/GIOT z 6.08.1971 r. w sprawie porwania przez przestępców granicznych przybrzeżnego kutra rozpoznawczego strażnicy Darłowo 15. BB WOP, s. 1-3.

dzieją łodzi dopiero o godz. 03:35, to jest po otrzymaniu informacji od właściciela skradzionej łodzi¹¹.

Podobny przypadek na odcinku KBWOP miał miejsce 24 października 1974 r. kiedy to w porcie Gdańsk dwaj młodociani przestępcy planując ucieczkę z kraju dokonali kradzieży niezabezpieczonej i pozostawionej bez nadzoru łodzi rybackiej ŚWIB-43. Na jednostce tej podpłynęli do statku ban. W. Brytanii – m/s *Jode*, na którym się ukryli. W toku prowadzonego postępowania wyjaśniającego stwierdzono, że łódź rybacka bezprawnie bazowała w przystani jachtklubu w Gdańsku, zamiast w macierzystej przystani w Świnie¹².

W drugiej połowie lat 70. na Wybrzeżu miały miejsce kolejne próby uprowadzenia różnych jednostek pływających. M. in. zdarzenie takie miało miejsce w porcie Gdynia 10 kwietnia 1978 r. o godz. 14:15 kiedy to dwaj ob. Węgier – I. Sz. (lat 16) i I. Sz. (lat 16) przy wykorzystaniu broni pneumatycznej (dwóch wiatrówek) oraz noża usiłowali sterroryzować załogę łodzi rybackiej GDY-5. Jednak w tym przypadku załoga łodzi wykazała się zdecydowaną postawą i własnymi siłami obezwładniła porywaczy.

Podobne zdarzenie miało miejsce 19 maja 1978 r. w porcie Szczecin. Trzej ob. PRL usiłowali uprowadzić tam holownik PRC *Lis*, z zamiarem przedostania się nim do Danii. Jednak z powodu słabych umiejętności manewrowania jednostką holownik wpłynął na mieliznę koło wyspy Greiswalder Oie, gdzie porywacze zostali z niego zdjęci przez służby NRD, a następnie deportowani do Polski¹³.

W końcu lat 70. występujące na Wybrzeżu zagrożenie porwaniami jednostek pływających było przyczyną opracowania szczegółowych dokumentów regulujących postępowanie załóg jednostek pływających w przypadku wystąpienia aktów terrorystycznych. Np. w PP „Żegluga Gdańska” w połowie 1978 r. opracowano instrukcję dla kierowników wodorolotów w sprawie postępowania w przypadku zagrożenia pasażerów i jednostek z przyczyn nie wynikających z warunków nawigacji.

Dokument ten regulował zasady postępowania w przypadkach wystąpienia na wodorolotach niebezpieczeństwa zagrażającego pasażerom i załodze w postaci prób szantażu, zmiany kierunku pływania itp. Jako naczelną zasadę obowiązującą kapitana i załogę uznano troskę o bezpieczeństwo życia pasażerów, zachowanie spokoju, opanowanie zarówno załogi jak i pasażerów oraz zastosowanie wszelkich środków mających na celu zapobieżenie panice.

Jednocześnie ustalono zasady przekazywania określonych sygnałów powiadamia-



Kuter typu B-25 na łowisku. Podobnie wyglądał uprowadzony WŁA-149. Fot. Janusz Uklejewski

jących o zagrożeniu, występującym na jednostce pływającej. Za podstawowy środek alarmowania o zaistniałym niebezpieczeństwie jednostek współdziałających uznano radiotelefon UKF znajdujący się na wyposażeniu wodorolotów, przy pomocy którego kapitan miał obowiązek powiadomienia najbliższego Kapitanatu Portu lub Placówki Żegluga Gdańskiej.

Przy korzystaniu z tego środka łączności radiowej ustalono sygnał informujący o niebezpieczeństwie, który przekazywano w postaci hasła „BOJA GN”. Powyższy dokument przewidywał w bezpośrednim działaniu załogi również ewentualne unieruchomienie wodorolotu, przez odcięcie dopływu paliwa.

Z powyższymi ustaleniami zawartymi w „Instrukcji” zapoznano służby dyżurno-operacyjne (SDO) oraz kadrę nadmorskich BWOP¹⁴.

Przypadki uprowadzeń i dezercji jednostek pływających na granicy morskiej nasiliły się również przed jak i po wprowadzeniu stanu wojennego.

Kolejną próbę uprowadzenia jednostki pływającej WOP stwierdzono 26 listopada 1981 r. Tego dnia o godz. 19:15 na kuter GPK w Świnoujściu WOP-01 stojący przy nabrzeżu w rejonie promów morskich wtargnął mężczyzna, który dużym szczyrym odciął cumę i usiłował sterroryzować motorowego kutra – st. szer. Grzegorza Kieragę, żądając przewiezienia go do Szwecji. Motorowy przy współudziale dowódcy kutra st. sierż. Michała Trzebińskiego i innych żołnierzy pełniących służbę w tym rejonie obezwładnił terrorystę¹⁵.

W lipcu 1982 r. miała miejsce próba porwania kutra WŁA-149 z przedsiębiorstwa „Szkuner” we Władysławowie, który przebywał na otwartym morzu. Dzięki zde-

cydowanej postawie załogi kutra próbę tą udaremniono. W czasie walki z trzema porywaczami ranny został szyper kutra ob. Stefan Formela a porywaczy zatrzymano¹⁶.

Inne zdarzenie miało miejsce 13/14 stycznia 1983 r. W tym dniu z portu Gdynia wypłynął w morze bez zezwolenia holownik *Bogdan*. Na jego pokładzie ob. M. M., M. D. i J. K. zamierzali przedostać się od Szwecji. Dwaj pierwsi jako marynarze byli zatrudnieni na tym holowniku. Jednak brak doświadczenia w prowadzeniu jednostki na morzu i sztormowa pogoda udaremniała zamiar ucieczki. Holownik osiadł na mieliznie w rejonie Krynicy Morskiej a sprawcy porwania zostali aresztowani. Straty spowodowane ich czynem oceniono na ponad 2 mln zł.

Występujące na początku lat 80 przypadki uprowadzeń różnego rodzaju środków transportowych (kutrów, samolotów, śmigłowców) za granicę, których sprawcami w większości byli członkowie załóg spowodowało konieczność wyczulenia i bardziej wyostrożonego spojrzenia, ze strony przełożonych żołnierzy WOP, na kwestie

11. ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2086, t. 6, Notatka służbowa w sprawie uwag do pracy sztabów jednostek WOP w zakresie operacyjnym z 27.05.1975 r., s. 8.

12. Tamże, s. 8.

13. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3740/83, t. 49, Zestawienie prób nielegalnych przekroczeń granicy morskiej PRL w okresie od 1.01. do 12.09.1978 r. z 18.09.1978 r., s. 1.

14. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3740/83, t. 49, Pismo przewodnie dowódcy KBWOP z 5.06.1979 r. oraz Instrukcja dla kierowników wodorolotów w sprawie postępowania w przypadku zagrożenia pasażerów, załóg i jednostek z przyczyn nie wynikających z warunków nawigacyjnych z 18.05.1978 r., s. 1-2.

15. ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2381, t. 28, Meldunek sytuacyjny szefa Sztabu WOP nr 330/81 z 26 listopada 1981 r., s. 1-2.

16. ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 2961, t. 3, Kronika KBWOP w Gdańsku za lata 1971-1988, s. 122.



Kuter JAS-49, bardzo przypomina uprowadzony WSG-10.

Fot. Stanisław Pudlik

związane z wykorzystaniem w ochronie granicy morskiej własnych kutrów rozpoznawczych oraz utrzymaniem niezbędnej czujności w odniesieniu do załóg tych kutrów. Dlatego też wydano zalecenia, które miały zapobiec i uniemożliwić kradzież lub uprowadzenia przybrzeżnych kutrów rozpoznawczych (KR) w strażnicach nadmorskich WOP. Sprawy te regulował rozkaz dowódcy WOP gen. dyw. Czesława Stopińskiego z 29 marca 1983 r., który nakazywał w tym zakresie realizację następujących przedsięwzięć:

- utrzymywanie ciągłej łączności radiowej z kutrami,
- zorganizowanie obiegu informacji w relacjach strażnica – POWT- baza kutrów,
- zabezpieczenie baz kutrów w sezonie żeglugowym,
- zastosowanie na kutrach stojących w portach (przystaniach) takich sposobów i urządzeń zabezpieczających, które uniemożliwiały uruchomienie silnika przez osoby niepowołane,
- rotację załóg na kutrach i wymianę kuzynów między bazami kutrów,
- w porozumieniu z oficerami WSW przeprowadzanie przeglądu kadrowego załóg kutrów, w celu wyeliminowania żołnierzy, co do których istniały uzasadnione podejrzenia lub mieli oni powiązania rodzinne z osobami zamieszkującymi w państwach zachodnich.

Podobną selekcję żołnierzy zsw i kryteria kwalifikowania dowódcy WOP zalecił stosować w odniesieniu do kandydatów na elewów plutonu motorzystów w Ośrodku Szkolenia Podoficerów i Młodszych Specjalistów Bałtyckiej BWOP¹⁷.

Nadal jednak do realizacji ucieczek wykorzystywano cywilne jednostki pływa-

jące. Np. 29 maja 1983 r. wypłynął w morze prywatny kuter rybacki WSG-10. Na jego pokładzie trzy osoby dorosłe z dwójkiem dzieci (3 i 5 lat) dokonały npg. Choć kuter ten w czasie odprawy granicznej był szczegółowo przeszukany to jednak sprawcom udało się zbiec z Polski, ponieważ zostali ukryci przez załogę w opróżnionym zbiorniku wodnym, zakręconym na 25 śrub. Bezpośrednio po wypłynięciu w morze zbiornik otworzono i umożliwiono im wyjście na pokład. Sprawcy i pomocnicy (razem 6 osób dorosłych i 2 dzieci) pozostali w Szwecji gdzie poprosili o azyl. Jeden z rybaków – członek załogi tego kutra powrócił do Polski.

Kilka dni później 8 czerwca 1983 r. z portu Jastarnia wypłynął w morze inny prywatny kuter rybacki Wła-30 z trzema osobami na pokładzie, w tym dwoma członkami załogi. Trzecia osoba – ob. L. S. posiadał nieprzerobioną kartę rybacką rybaka kutrowego. Ponieważ kontroler GPK WOP nie sprawdził tożsamości osób wypływających w morze dlatego też przedostanie się ww. grupy do Szwecji odbyło się bez przeszkód. Po pewnym czasie jeden z członków załogi kutra powrócił do kraju.

Służby graniczne ochraniające granicę morską, w wyniku prowadzonego rozpoznania własnego a także na podstawie informacji uzyskiwanych od innych współdziałających instytucji, otrzymywały często wiadomości wyprzedzające na temat zagrożenia występującego na pograniczu. Sytuacja taka miała miejsce 14 czerwca 1983 r. kiedy to KPa-165 w godz. 17:30 – 20:55 oraz OPa-317 w godz. 17:30 – 19:10 uczestniczyły w zapobieganiu ewentualnego porwania wodorolotu Marzena płynącego z portu Szcze-

cin do Świnoujścia. W tym celu jednostkę pływającą KPa-165 z Dziwnowa przebazowano na redę portu Świnoujście a OPa-317 wykorzystano do blokowania kanału portowego na wysokości latarni morskiej w Świnoujściu. Jednak w tym przypadku informacje na ten temat porwania uzyskane z KWMO w Szczecinie nie potwierdziły się i ostatecznie nie doszło do próby uprowadzenia wodorolotu¹⁸.

W niektórych przypadkach porwania były dokonywane przez członków załogi kutra a zakładnikami porywaczy stawała się reszta załogi. Taka sytuacja miała miejsce 5 lipca 1983 r. kiedy to o godz. 01:00 odprawiono na połowy na łowisko J-7 kuter DAR-118. Po wypłynięciu z portu Darłowo właściciel kutra ob. T. P. zablokował w kubyku pozostałą załogę w składzie trzech rybaków a kuter skierował do portu Hekso. W tym przypadku porywacz pozostał za granicą a załoga powróciła do kraju.

Z możliwości npg morskiej próbowali również korzystać członkowie załóg jachtów. Np. 6 lipca 1983 r. jacht Karlik podczas przejścia z Władysławowa do Łeby znalazł się w pobliżu wyspy Gotland. W tym czasie jeden z członków załogi wyskoczył z jachtu i zaczął płynąć w kierunku wyspy. Kapitan jachtu użył rakietnicy celem jego zatrzymania. Uciekinier pozostał w Szwecji natomiast kapitana jachtu osądzono i skazano (po dwóch miesiącach powrócił do kraju). Jacht przebywał w porcie Kalmar.

Kolejna próba wykorzystania wodorolotu do npg morskiej miała miejsce 30 lipca 1983 r. o godz. 14:20. W tym przypadku ob. PRL – S. K. usiłował uprowadzić wodorolot kursujący ze Świnoujścia do Szczecina. W tym celu wtargnął do sterówki z nożem i zażądał skierowania wodorolotu na wyspę Bornholm. Jednak załodze udało się obezwładnić terrorystę, którego przekazano organom MO¹⁹.

Natomiast 6 sierpnia 1984 r. do szwedzkiego portu Kalmar uprowadzono kuter rybacki GDY-40 a trzy osobowa załoga poprosiła o azyl. Przed wyjściem w morze kuter był odprawiony i kontrolowany ekipą kontrolną przez służbę GPK Gdynia, w trakcie którego nie ujawniono jednak dwóch osób, które zostały ukryte i nielegalnie wywiezione z kraju.

17. ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2383, t.10, Pismo dowódcy WOP gen. dyw. Czesława Stopińskiego do dowódców nadmorskich BWOP z 29.03.1983 r., s. 1.

18. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 112, Sprawozdanie dowódcy Pomorskiego Dywizjonu OP za okres od 1.06. - 30.06.1983 r. z 6.07.1983 r., s. 3.

19. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 115, Ocena przestępczości i zagrożenia granicy morskiej państwa oraz PSRM za 1983 r. z 24.11.1983 r., s. 3-5; oraz sygn. nr 3852/88, t. 112, Sprawozdanie operacyjne MBOP za III kwartał 1983 r. z 15.12.1983 r., s. 1.

Powyższa sprawa wzbudziła duże zaniepokojenie przełożonych z KBWOP bowiem w toku prowadzonego postępowania wyjaśniającego kulisy npg ujawniono karygodne braki w działalności pionu operacyjnego Zwiadu KBWOP. Do uprowadzenia kutra doszło pomimo tego, że od marca 1983 r. GPK Gdynia dysponowało informacjami wskazującymi na to, że właściciel kutra – ob. R. M. mógł planować ucieczkę za granicę. W ocenie pracowników operacyjnych świadczyły o tym przesłanki związane ze skomplikowaną sytuacją materialną tej osoby, zerwane więzi rodzinne, nadużywanie alkoholu i niemoralne prowadzenie się ww.

Podczas postępowania wyjaśniającego przyczyny uprowadzenia kutra ustalono, że oficerowie GPK Gdynia popełnili szereg błędów w codziennej działalności służbowej. Dotyczyły one: braku na kuterze operacyjnych źródeł informacji, niewłaściwej organizacji przeszukania jednostki pływającej, pasywne prowadzenie sprawy operacyjnej, nie realizowanie przedsięwzięć z opracowanego planu, niepełne rozpoznanie figuranta oraz brak systematycznego i faktycznego nadzoru oraz koordynacji planowanych przedsięwzięć w tej sprawie. Ponadto ustalono, że nie przekazano służbie WOP na Punkcie Kontroli Ruchu Rybackiego polecenia nakazującego szczegółowe przeszukiwanie kutra z podejrzaną załogą w dniu jego wypłynięcia w morze oraz zbagatelizowano informacje uzyskane na trzy dni przed ucieczką²⁰.

Inną metodą ucieczki przez polską granicę morską z wykorzystaniem jednostek pływających próbowali zastosować ob. byłej NRD. W dniu 11 czerwca 1985 r. czterech ob. NRD podjęło próbę wycarterowania polskiego jachtu z Yacht Klubu „Stal” w Gdańsku a następnie wypłynięcia nim w morze niezgodnie z warunkami czarteru. Analiza zaistniałej sytuacji przeprowadzona przez pełniącego służbę oficera dyżurnego GPK Gdańsk – por. Z. D. wspólnie z kierownikiem zmiany GPK Gdynia i poczynione dodatkowe ustalenia dały podstawę do przypuszczeń, że osoby te mogły podjąć próbę npg. Przemawiały za tym następujące fakty:

- ww. osoby przybyły do Polski w celach turystycznych w składzie większej grupy osób od której się odłączyli, samowolnie, niezgodnie z otrzymanym instruktażem wypełnili zgłoszenie wyjścia jachtu w rejs pełnomorski, wyszczególniając w nim wszystkie większe porty polskiego wybrzeża oraz port Sassnitz w NRD,

- celowo wprowadzili w błąd przedstawicieli władz klubu twierdząc, że posiadają paszporty, których faktycznie nie posiadali a posługiwali się jedynie dokumentami typu dowód osobisty,

- posiadali wypełniony niemiecki dziennik pokładowy i mapy całego Bałtyku,

- podejmowali na terenie Trójmiasta starania o zdobycie bandery NRD.

W związku z powyższym osobom tym nie zezwolono na wypłynięcie w rejs, a po konsultacji z władzami granicznymi NRD – 16 czerwca 1985 r. przekazano ich stronie niemieckiej. Za właściwą ocenę zaistniałego zdarzenia oraz podjęcie trafnych i sprawnych działań profilaktyczno-zapobiegawczych dowódca KBWOP wyróżnił oficera WOP nagrodą pieniężną²¹.

W pierwszej połowie lat 80. odnotowano również przypadek porwania cywilnego kutra rybackiego przez żołnierza zsw WOP. Uczestnikiem tego zdarzenia był żołnierz ze strażnicy WOP w Kołobrzegu, który będąc w składzie ekipy kontrolerskiej GPK Kołobrzeg, po zakończeniu odprawy kutra KOŁ-9 – 15 marca 1986 r. ok. godz. 09:30 sterroryzował jego załogę bronią i uprowadził kuter na pełne morze, z zamiarem ucieczki na Bornholm. W wyniku prowadzonych z nim pertraktacji przez radio odstąpił od tego zamiaru i zawrócił do portu Kołobrzeg²².

Przebieg tego zdarzenia był następujący. Po zakończeniu odprawy kutra rybackiego KOŁ-9 żołnierz zsw sterroryzował jego załogę posiadając bronią osobistą z ostrą amunicją i uprowadził kuter na pełne morze, z zamiarem ucieczki na Bornholm. Przez radiotelefon groził rozstrzelaniem załogi w przypadku podjęcia interwencji.

Po ogłoszeniu alarmu granicznego dla BdOP o godz. 03:40 skierowano do działań Opa-321 celem wykonania zadania granicznego. Okręt ten wykonując postawione zadanie utrzymywał się w odległości 5 kabli od kutra demonstrując swoją obecność oraz oświetlając kuter rybacki. Jednocześnie przygotowywano się do użycia broni strzeleckiej i uzbrojenia. Przez cały czas kuter płynął kursem na Bornholm.

Dowódca Opa-321 na kanale 6 FM, na którym pracował również porywacz, otrzymał zadanie od dowódcy MBOP aby w żadnym wypadku nie dopuścić KOŁ-9 do wód terytorialnych obcego państwa. W wyniku rozmów i pertraktacji prowadzonych przez dowódcę BBWOP z porywaczem, w których zapewniono mu bezpieczeństwo po powrocie oraz właściwe działania okrętu MBOP spowodowały, że o godz. 04:50 nastąpiła zmiana decyzji porywacza. Skierował on porwany kuter do portu w Kołobrzegu i o godz. 07:50 oddał się do dyspozycji organów Zwiadu WOP.

Za powyższy czyn prokurator zastosował wobec niego areszt tymczasowy na okres 3 miesięcy²³.

Kilka tygodni później 15 maja 1986 r. z portu Świnoujście wyszedł jacht s/y *Sunray* „PZ-104” z załogą, która posiadała prawo zawijania do portów polskich. Właściciel jachtu ob. K. D. (mieszkaniec Gdyni) zaokrętował się w porcie Dziwnów i po wyjściu z portu razem z drugim członkiem załogi sterroryzowali kapitana jachtu, a następnie nakazali mu wpłynąć do portu Ystad w Szwecji. Po wejściu do portu kapitan powrócił do Polski promem *Wilanów*²⁴.

Podczas innego zdarzenia, które miało miejsce 3 września 1986 r. właściciel jachtu s/y *Alma* zamknął w kabinie dwóch członków załogi a jacht uprowadził na Bornholm, gdzie pozostał występując o azyl²⁵.

Oceniając próby npg morskiej podejmowane w latach 1965-1991 przy wykorzystaniu różnych typów jednostek pływających należy stwierdzić, że były one z reguły związane z koniecznością poczynienia znacznych przygotowań. Jednocześnie specyficzne warunki pogodowe występujące na Wybrzeżu morskim powodowały, że podejmowane często npg wiązały się z dużym ryzykiem ze strony potencjalnych naruszczyeli granicy, a konieczność posiadania umiejętności żeglowania (kierowania jednostką pływającą) i występujące utrudnienia w żegludze nie zawsze gwarantowały w tym zakresie sukces.

Analiza przedstawionych powyżej przypadków terroryzmu na Wybrzeżu polskim pozwala zauważyć, że najczęściej obiektami aktów terrorystycznych były jednostki pływające pod banderą polską: jednostki pasażerskie, kutry rybackie, jednostki sportowo-żeglarskie, a w sporadycznych przypadkach także jednostki pływające formacji militarnych.

W podejmowanych próbach działań terrorystycznych w odniesieniu do załóg jednostek pływających często wykorzystywano broń palną (zdobytą lub służbową), ładunki wybuchowe amatorskiej konstrukcji a także broń białą. ●

20. ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 2961, t. 3, Kronika KBWOP w Gdańsku za lata 1971-1988, s. 122.

21. ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 2961, t. 3, Kronika KBWOP w Gdańsku za lata 1971-1988, s. 13-14.

22. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 125, Informacja szefa Sztabu WOP płka Stanisława Wąsa do dowódcy MBOP z 11.04.1986 r., s. 1-2.

23. AMW w Gdyni, Akta MBOP, sygn. nr 3961/91, t. 125, Informacja szefa Sztabu WOP płka St. Wąsa dla dowódcy MBOP z 11.04.1986 r., s. 1-2; oraz AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 39, Meldunek operacyjny nr 74/86 za dobę 14/15.03.1986 r. do szefa Oddziału Operacyjnego WOP, s. 1-2.

24. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 125, Informacja szefa Sztabu MBOP kmdra E. Kubale o zagrożeniu granicy od strony łądu na kierunku morskim oraz w PSRM w II kwartale 1986 r. z 23.07.1986 r., s. 2.

25. AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 125, Informacja szefa Sztabu WOP o zagrożeniu granicy morskiej w III kwartale 1986 r. z 28.10.1986 r., s. 2.



Zaopatrzeniowiec, tender, okręt-baza. Podobieństwa i różnice

W literaturze historycznej i marynistycznej przewijają się bardzo często okręty, dla których klasyfikacji autorzy używają nader swobodnie nazw: zaopatrzeniowiec, tender lub okręt-baza. Nie byłoby w tym nic nagannego, gdyby nie fakt, że terminy te pojawiają się w różnych pracach zamiennie, w stosunku do jednych i tych samych jednostek pływających. Niekiedy wręcz jeden i ten sam autor stosuje swobodnie ową wymiennność. A jednak, jeśli bliżej przyjrzeć się sprawie, traktowanie powyższych pojęć jako synonimów stanowczo nie jest postępowaniem właściwym i powoduje tylko chaos klasyfikacyjny.

Klasyfikacja nie służy literackiemu pięknu, czy estetyce językowej, lecz przede wszystkim porządkowaniu faktów. W tym celu grupuje się je w oparciu jakiegoś wspólnego kryterium – jedną lub więcej cech wspólnych, jednoznacznie odróżniających daną grupę od innych. Klasyfikacja pozwala nam nie zagubić się w niezliczonym gąszczu faktów. Pozwala też na dokonywanie miarodajnych porównań między ich większymi zbiorami, bez niej nie byłibyśmy w stanie opisać złożonej rzeczywistości jaka nas otacza.

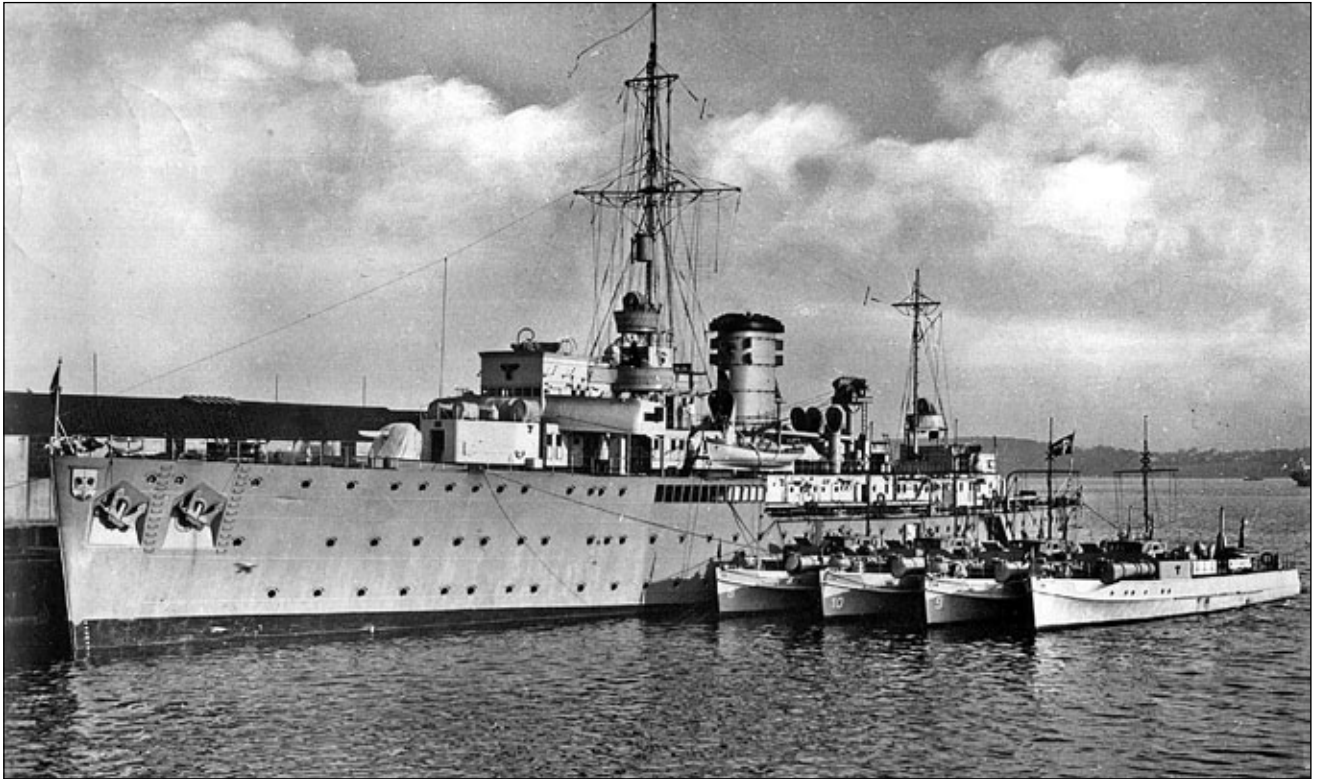
Zaopatrzeniowiec, tender i okręt-baza bezsprzecznie zaliczają się do okrętów pomocniczych. Okrętem pomocniczym jest każdy okręt przeznaczony do wykonywania zadań niebojowych. Okręty pomocnicze dzielą się na pięć podstawowych kategorii: okręty transportowe (np. zaopatrzeniowce, transportowce lotnicze, zbiornikowce), okręty serwisowe (np. okręty remontowe, holowniki, lodołamacze), okręty szkolne (np. żaglowce szkolne, poławiacze torped, okręty-cele), okręty badawcze (np. okręty hydrograficzne, okręty meteorologiczne) i okręty medyczne (np. okręty ratownicze, okręty szpitalne)¹.

Aczkolwiek bardzo często występują jednostki łączące w sobie cechy więcej niż jednej grupy, jak przykładowo interesujące nas w tym miejscu okręty-bazy. Bywa też, że okręty łączą w sobie cechy okrętu bojowego i pomocniczego, jak choćby krążownik szkolny. Jednostki tego ostatniego rodzaju klasyfikuje się jednak zawsze jako okręty bojowe. Jest to wyrazem honorowego pierwszeństwa okrętów bezpośrednio uczestniczących w walce z przeciwnikiem. Czyni się to oczywiście z całym szacunkiem dla okrętów pomocniczych, których

znaczenie również jest ogromne, a bywa że decydujące. W końcu bowiem, jeśli zbiornikowce na czas nie dostarczą paliwa, najpotężniejsza flota nie będzie w stanie prowadzić boju.

Zaopatrzeniowiec to okręt pomocniczy przeznaczony do zaopatrywania okrętów lub baz, czyli dostarczania im prowiantu (żywności i wody), paliwa i amunicji. Przeznaczenie zaopatrzeniowca ma charakter uniwersalny, to znaczy może on obsługiwać niemal dowolną jednostkę pływającą lub placówkę nadbrzeżną. Klasycznych zaopatrzeniowców dawniej nie było zbyt wiele, co wynikało z ogromnej przewagi zapotrzebowania na paliwo, w porównaniu do pozostałych rodzajów ładunku, zaś jednostkami wyspecjalizowanymi w dostarczaniu paliwa okrętom były i są zbiornikowce. Jednak we współczesnych flotach coraz więcej inwestuje się w tą klasę jednostek, dążąc przy tym do ich maksymalnej wszechstronności i elastyczności. Zaopatrzeniowiec różni się od transportowca dwoma cechami

1. Okręty desantowe zaliczają się bezsprzecznie do okrętów bojowych, gdyż swoje podstawowe zadania wykonują pod ogniem przeciwnika. Nie jest w tym przypadku istotne, czy są uzbrojone, czy nie.



Niemiecki tender kutrów torpedowych *Tsingtau*. Widoczna grupa Schnellbootów przycumowanych u burtę okrętu. Ze względu na niewielką autonomiczność tak małych jednostek bojowych tender był bardzo potrzebnym wsparciem w ich służbie. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

mi. Po pierwsze, posiada zdolność do szybkiego przeładowywania swego ładunku na pełnym morzu. Po drugie, przewozi ładunek zarówno w stanie skupienia stałym, jak i ciekłym. Tymczasem w klasyfikacji okrę-

tów pomocniczych pojęcie transportowca rezerwuje się dla jednostek przewożących ładunek w stanie stałym, względnie płyny w pojemnikach (np. kanistrach, beczkach), bowiem ładunki w stanie ciekłym przewożą

zbiornikowce. Niemniej zdolność transportu stanowi dla zaopatrzeniowca cechę wiódącą, dlatego w ramach okrętów pomocniczych zalicza się go do kategorii okrętów transportowych.

Niemiecki okręt-baza wodnosamolotów *Answald* z okresu I Wojny Światowej. Znakomicie widoczny układ hangarów, otwartych na burtę by ułatwić opuszczanie i podnoszenie hydroplanów operujących z wody. Fot. zbiory Reinhard Kramer



Zaopatrzeniowiec, tender, okręt-baza – porównanie zadań	
Klasa	Zadania
zaopatrzeniowiec	transport zapasów
tender	serwisowanie jednostek pływających lub latających transport zapasów
okręt-baza	transport jednostek pływających lub latających serwisowanie jednostek pływających lub latających transport zapasów

Tender to okręt pomocniczy przeznaczony do serwisowania okrętów konkretnej klasy albo wodnosamolotów i 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 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. To co odróżnia tender od okrętu remontowego to dodatkowa zdolność transportu zaopatrzenia, w zamian za większą specjalizację w pracach warsztatowych. Zdolność serwisu stanowi jednak dla tendera cechę

wiodącą, dlatego powinno się go zaliczać do kategorii okrętów serwisowych.

Okręt-baza to okręt pomocniczy przeznaczony do transportu w pobliże rejonu 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 tendra, gdyż zapewniające im opiekę logistyczną jednostki nie miały zdolności do ich transportu, a już na pewno nie byłyby w stanie przewieźć je w rejon walk i wypuścić w pełnej gotowości bojowej. To zatem co odróżnia okręt-bazę od tendra to zdolność przewozu jednostek pływających lub latających, które owa pływająca baza jednocześnie

serwisuje i zaopatruje. Zdolność serwisu stanowi dla okrętu-bazy cechę wiodącą, dlatego zalicza się go do kategorii okrętów serwisowych. Do kategorii okrętów-baz nie zaliczają się natomiast lotnicze okręty bojowe: lotniskowce, śmigłowcowce i hydroplanowce, choćby dlatego, że stacjonujące na nich lotnictwo ma możliwość operowania bezpośrednio z pokładu tych jednostek, które mogą swobodnie uczestniczyć w walce powietrzno-morskiej. Okręt-baza wodnosamolotów może co prawda transportować hydroplany, lecz operują one z wody, dotyczy to zarówno startu, jak i lądowania. Zagadnienie to było już szerzej omawiane na łamach „Okrętów Wojennych”².

Jak z powyższego widać, istnieją poważne różnice między trzema interesującymi nas klasami okrętów pomocniczych. Ilustruje to w sposób uproszczony zamieszczona obok tabela. Nie powinno się zatem stosować ich zamiennie, co szczególnie spotyka się w odniesieniu do par pojęć: zaopatrzeniowiec – tender oraz okręt-baza – tender. Każdy z tych okrętów ma swe odrębne przeznaczenie i wyjątkową rolę do spełnienia. ●

2. Jastrzębski Jarosław, *O potrzebie wyodrębnienia w nomenklaturze okrętowej klasy „hydroplanowca”*, „Okręty Wojenne” 2011, nr 5 (109), s. 37-41.

Amerykański zaopatrzeniowiec *Niagara Falls*. Służył w *United States Navy* w latach 1967-2008. Przykład okrętu wybudowanego specjalnie do zadań zaopatrzeniowych. Okręt dysponował nie tylko urządzeniami umożliwiającymi przeładunek na pełnym morzu, lecz również pokładem lotniczym dla śmigłowca transportowego.

Fot. zbiory Leo van Ginderen



Fotografia *Forrestal* wykonana w kwietniu 1980 podczas kolejnego oddelegowania na Morze Śródziemne. Lotniskowiec wykonuje zwrot na wiatr przed startem samolotów zaokrętowanego na nim wówczas 17 Skrzydła Powietrznego. Na lewej katapultcie w dziobowej części pokładu lotniczego myśliwiec McDonnell Douglas F-4J „Phantom” na prawej samolot zwalczania okrętów podwodnych Lockheed S-3A „Viking”. Fot. zbiory Artur D. Baker III

Jarosław Palasek



Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

Część IVb – Służba „Forrestal” (CVB/CVA/CV/AVT-59)

W pierwszy rejs ze swojej nowej bazy w Mayport na Florydzie, *Forrestal* wyszedł w dniu 27 września 1977 roku. Zaokrętowawszy samoloty 17 Skrzydła Powietrznego okręt skierował się na szkolenie na wodach Morza Karaibskiego. Cztery dni później zakotwiczył w zatoce Guantánamo, z której odszedł w dniu 2 października aby kontynuować zajęcia. Pięć dni później lotniskowiec zawinął do Port-Au-Prince na Haiti gdzie jego pokład wizytowali prezydent Jean-Claude Duvalier wraz z szefem sztabu haitańskich sił zbrojnych. Towarzyszył im amerykański ambasador William B. Jones. Po trzydniowym postoju jednostka wyszła w morze aby przez kolejne dwa tygodnie kontynuować szkolenie. W dniu 12 listopada wizytę na *Forrestal* złożył zastępca sekretarza obrony ds. bezpieczeństwa międzynarodowego Lynn E. Davis, który wraz z towarzyszącymi mu oficjalami zwiedził okręt. Dwa dni przed świętami Bożego Narodzenia jednostka pełniła rolę gospodarza dla bliźniaczek *Saratogi*, która zawinęła do Mayport wracając z oddelegowania na Morze Śródziemne. Początek 1978 roku *Forrestal* spędził na ćwiczeniach, na które wyszedł z Mayport w dniu 13 stycznia. Jego załoga szkolili się w działaniach

w alarmie bojowym, obronie przeciwlotniczej, ratowaniu lotników z zestrzelonych samolotów oraz w obronie przeciwwawaryjnej. W dniu 15 stycznia, kiedy jednostka znajdowała się w odległości około 49 mil od St. Augustine na Florydzie lądujący bombowiec LTV A-7E „Corsair” (II) z dywizjonu VA-81 uderzył w zaparkowany w tylnej części pokładu inny bombowiec A-7E oraz w samolot przeciwdziałania radioelektronicznego EA-6B „Prowler”, po czym zapalając się zatrzymał się na pokładzie. Niewielki pożar został szybko ugaszony, jednak skutkiem wypadku była śmierć dwóch i rany 10 innych członków załogi okrętu. Pilot bombowca katapultował się i lekko tylko ranny został podniesiony z wody przez śmigłowiec SH-3D „Sea King”. Inne maszyny z dywizjonu HS-3 krążyły również w pobliżu lotniskowca w poszukiwaniu marynarzy, którzy mogliby siłą wybuchu zostać wyrzuceni za burtę, a następnie do późnej nocy przewoziły rannych do szpitali na lądzie. Kolejną akcją ratunkową śmigłowiec SH-3D „Sea King” przeprowadził w dniu 25 stycznia kiedy to podniósł z wody marynarza, który wypadł za burtę *Forrestal*. Trzytygodniowy okres szkolenia okręt zakończył w dniu 3 lutego.

Dwa miesiące później okręt wyruszył w kolejną turę służby na Morzu Śródziemnym. Po dwudniowym przejściu od opuszczenia Mayport w dniu 4 kwietnia okręt spotkał się na południowy-wschód od Bermudów z sześcioma jednostkami Task Group 20.6. Dowodzący nią kontradmirał William F. Clifford – dowódca 12 Grupy Krążowników-Niszczycieli – przeniósł się wraz ze sztabem na lotniskowiec i objął dowodzenie całością zespołu. Przejście *Forrestal* przez Atlantyk nie odbyło się bez nieprzyjemnych zdarzeń. Pierwszym był pożar, który wybuchł późnym wieczorem 8 kwietnia w maszynowni głównej Nr 3 i był spowodowany zatlenieniem się świeżo pomalowanej izolacji wysokociśnieniowych rurociągów parowych. Dzięki temu, że załoga okrętu znajdowała się w stanie alarmu bojowego, niemal natychmiast do dyspozycji było wielu marynarzy druzyn przeciwwawaryjnych tak, że po uruchomieniu systemu gaśniczego pożar ugaszono w kilka sekund bez większych strat. Kolejny pożar wybuchł na *Forrestal* koło północy 11 kwietnia, kiedy to zapaliło się wnętrze kanału rurociągów doprowadzających parę do katapulty. Niedługo potem zlokalizowano

wano drugie źródło pożaru, w magazynie przyległym do kanału. Ponieważ zdarzenia miały miejsce w okresie zmiany wacht, tym razem również udało się ugasić obydwa zarzewia ognia stosunkowo szybko. Cała akcja gaśnicza została zakończona w ciągu godziny.

W dniu 14 kwietnia okręt zawinął do bazy w Rota na zachodnim wybrzeżu Hiszpanii gdzie zmienił w służbie 6 Floty lotniskowiec *America* (CV-66), z którego na *Forrestal* przeokrętował kontradmirał Robert F. Schoultz dowódca Task Force 60. Jednocześnie pokład okrętu opuścił kontradmirał Clifford, który przeniósł się na lotniskowiec atomowy *Nimitz* (CVN-68) obejmując obowiązki dowódcy Task Group 60.2. Ponadto, grupę powietrzną *Forrestal* opuścił dywizjon bombowy VA-83, który oddelegowany do szkockiej bazy lotniczej w Lossiemouth miał konfrontować taktykę działań operacyjnych z jednostkami brytyjskich sił powietrznych. Następnie okręt przeszedł na Morze Śródziemne aby od 19 kwietnia operować w zachodniej jego części oraz na Morzu Tyrreńskim biorąc udział w przeciwpodwodnych ćwiczeniach „ASW Week” o specjalnie przygotowanym programie. Przez kolejne dni samoloty przeciwpodwodne i śmigłowce, wykorzystując informacje z centrali wsparcia taktycznego lotniskowca tropiły okręty podwodne i atakowały je ćwiczebnymi torpedami. W dniu 22 kwietnia jedna z jednostek eskorty *Forrestal* nawiązała kontakt sonarowy z zanurzonym obiektem naprowadzając na niego śmigłowce „Sea King”, do którego dołączyła wkrótce druga maszyna z dywizjonu HS-3. Śmigłowce, po zwerifikowaniu celu za pomocą detektora anomalii magnetycznych, będąc w gotowości do zrzućenia torped śledziły okręt podwodny aż ten wycofał się z akwenu operacyjnego amerykańskiego zespołu. Był to pierwszy tego rodzaju kontakt z kilku, które śmigłowce „Sea King” nawiązały w czasie tego oddelegowania. Podczas prowadzenia nocnych operacji na Morzu Tyrreńskim 29 kwietnia katastrofie uległ jeden ze zbiornikowców powietrznych Grumman KA-6D „Intruder” z dywizjonu VA-85 *Forrestal*. Jego załoga zdołała opuścić samolot i została podniesiona z wody przez dwa śmigłowce „Sea King”. Zakończywszy ćwiczenia przeciwpodwodne, w dniu 30 kwietnia lotniskowiec zawinął do Neapolu. Wyszedłszy w morze w dniu 9 maja okręt skierował się na Morze Tyrreńskie, aby następnie przejść na wody położone na północ od Krety. Następnego dnia w rufowej pompowni jednostki miał miejsce przeciek, który zanim został powstrzymany przez nurków z okrętowego oddziału usuwania przeszkód podwodnych

spowodował napływ wody do wysokości niemal 6 m. Zalane zostały także przyległe magazyny prowiantowe tak, że łączne koszty usuwania skutków napływu wody sięgnęły 30 tys. dolarów. Do 18 maja *Forrestal* ćwiczył na wodach Morza Egejskiego, po czym następnego dnia dołączył do armady 80 jednostek państw NATO, wśród których oprócz amerykańskich były okręty brytyjskie, francuskie, greckie, tureckie i włoskie uczestniczące w manewrach „Dawn Patrol”. Samoloty *Forrestal* wspierały turecki zespół desantowy walcząc z „przeciwnikami”, którymi były maszyny lotniskowców amerykańskiego *Nimitz* (CVN-68) i francuskiego *Foch* (R-99) oraz sił powietrznych państw NATO. W dniu 30 maja *Forrestal* zawinął do Katanii na Sycylii, który to port opuścił pięć dni później.

W dniu 7 czerwca okręt dotarł do Marsylii, nie stając jednak zwyczajowo na kotwicy, a jako pierwszy lotniskowiec amerykański cumując w porcie. Jednostka stała się wkrótce obiektem zainteresowania przede wszystkim dziennikarzy europejskich, jak również aktywistów ochrony środowiska i przeciwników Stanów Zjednoczonych. Podczas postoju *Forrestal* przeszedł remont, podczas którego 125 francuskich stoczników dokonało usunięcia kilkunastu usterek. Wśród nich była naprawa poszycia pokładu lotniczego, wymiana koszulek pancernych rurociągów paliwa lotniczego oraz naprawa 15 drzwi wodoszczelnych, a także obsługa planowa łodzi okrętowych. Postój w Marsylii okręt zakończył w dniu 22 czerwca odchodząc na ćwiczenia przeciwpodwodne i przeciwminowe prowadzone w zachodniej części Morza Śródziemnego oraz na Morzu Jońskim. Dwa dni później, kiedy samoloty lotniskowca ćwiczyły bombardowanie „Pachino Target” – boi zakotwiczonej około dwie mile na południe od Sycylii miał miejsce kolejny wypadek. Pilot skrzydłowego bombowca LTV A-7E „Corsair” nurkującego pod kątem 60° nie zdołał wyprowadzić swojej maszyny i uderzył w wodę w odległości około 500 m od boi. Mimo tego, że niemal natychmiast na pomoc ruszył mu śmigłowiec „Sea King” podniósł on z wody jedynie znajdujące się pod przewróconą tratwą ratunkową ciało pilota, którym był komandor podporucznik Thomas P. Anderson – oficer operacyjny 17 Skrzydła Powietrznego. W dniu 25 czerwca kolejny „Corsair II” z dywizjonu VA-83 rozbił się krótko po starcie. Tym razem jego pilot, który odniósł jedynie lekkie rany został szczęśliwie uratowany. Na kolejne ćwiczenia *Forrestal* wyszedł na czele zespołu sześciu okrętów w dniu 5 lipca. Przez 6 następnych dni uczestniczyły one w prowadzonych we wschodniej części Morza Śródziemnego

oraz na Morzu Jońskim ćwiczeniach „Tridente”. Oprócz jednostek amerykańskich brały w nich udział także brytyjskie, francuskie, greckie, niemieckie i włoskie, które wspólnie prowadziły działania przeciwko siłom „nieprzyjaciela”. W dniu 8 lipca na zakotwiczonym w zatoce Augusta okręcie miała miejsce wymiana dowódców zespołów: admirał Schoultz przeniósł się na lotniskowiec *John F. Kennedy* (CV-67) podczas gdy na *Forrestal* zakotwował admirał Clifford. W dniu 12 lipca okręt zakotwiczył w Zatoce Neapolitańskiej, gdzie cztery dni później przez hangarze dał koncert amerykański pieśniarz ludowy Harry Chapin. Tego samego dnia podczas ceremonii na pokładzie lotniskowca kontradmirał Clifford został zastąpiony na stanowisku przez kontradmirała William R. Smedberga IV. W dniu 17 lipca *Forrestal* wyszedł z Neapolu, aby dwa dni później wziąć udział w ćwiczeniach „BuzzardEx”. Jednym z zadań podczas dwudniowego szkolenia okrętów było przechwytywanie i zestrzeliwanie wystrzelianych przez krążownik rakietowy *Albany* (CG-10) przeciwlotniczych pocisków rakietowych RIM-8 „Talos”, które pozorowały samoloty poruszające się z prędkościami powyżej 2 Ma. W dniu 23 lipca lotniskowiec rozpoczął udział w ćwiczeniach „National Week XXV”, w których uczestniczyły także *John F. Kennedy* i *Albany*, dwa amerykańskie atomowe okręty podwodne oraz samoloty Lockheed P-3 „Orion”, a także jednostki francuskie i włoskie. Do 31 lipca zespoły operowały w zachodniej części Morza Jońskiego prowadząc działania przeciwpodwodne i sprawując kontrolę nad patrolowanym akwenem.

W dniu 1 sierpnia *Forrestal* zacumował jako pierwsza jednostka przy nowym, głębokowodnym pirsie w Walencji. Trzy dni później jego marynarze mogli podziwiać „Miss America Variety Show”, w którym uczestniczyła min. Susan Perkins – Miss America 1978. Podczas dwutygodniowego postoju pokład lotniskowca zwiedziło ponad 30 tys. mieszkańców miasta i okolic. Jednostka opuściła Hiszpanię w dniu 15 sierpnia udając się na wody zachodniej części Morza Śródziemnego. Dwa dni później, kiedy *Forrestal* znajdował się na południe od Francji, w odległości 60 Mm od niego rozbił się jeden z myśliwców F-4J „Phantom” z dywizjonu VF-74. Obydwaj członkowie załogi samolotu zostali uratowani przez śmigłowce z dywizjonu HS-3. Około południa 21 sierpnia w jednym z magazynów okrętu zapaliły się skrzynie, których pożar został ugaszony przez marynarzy z drużyny przeciwpożarowej w ciągu 10 minut od ogłoszenia alarmu. Następnego dnia lotniskowiec wziął udział w ćwicze-

niach „Dasix”, podczas których samoloty jego skrzydła powietrznego prowadziły porównywalny atak na wybrzeże Francji. Przeciwdziałały im maszyny francuskich sił powietrznych. W dniu 24 sierpnia *Forrestal* zakotwiczył w Palma de Mallorca, w którym to porcie spędził cztery kolejne dni.

Opuściwszy Baleary w dniu 28 sierpnia okręt przeszedł Cieśninę Gibraltarską po czym zawinął do Rota. Tam stanowisko dowódcy 6 Grupy Lotniskowców objął kontradmirał Norman K. Green zastępując na nim kontradmirała Smedberga, który przeniósł swą banderę na krążownik rakietowy *Harry E. Yarnell* (CG-17). Następnie *Forrestal* skierował się na Atlantyk, aby wziąć udział w ćwiczeniach, które pod kryptonimem „Northern Wedding” miały miejsce na wodach Mórz Północnego i Norweskiego. W manewrach tych, które odbywały się co cztery lata uczestniczyło 40 tys. ludzi, 22 okręty podwodne i setki nawodnych oraz przeszło 800 maszyn powietrznych z dziewięciu państw NATO. Ich celem było praktyczne ćwiczenie zdolności sił zbrojnych Paktu Północnoatlantyckiego do zaopatrywania zachodniej Europy podczas hipotetycznej wojny z państwami bloku wschodniego. Od 4 września brytyjski lotniskowiec *Ark Royal* oraz *Forrestal* poprowadziły dwa oddzielne zespoły, które dążyły do zapewnienia przewagi na morzu oraz wsparcia powietrznego desantom na wybrzeża wysp Szetlandzkich i Półwyspie Jutlandzkim. Ze względu na wysoki stan morza oraz silny wiatr operacje lotnicze pierwszej fazy manewrów musiały zostać skrócone, jednak późniejsza poprawa pogody umożliwiła wsparcie powietrzne planowanych desantów. W dniu 9 września na pokładzie *Forrestal* odbyła się konferencja prasowa, której gospodarzem był dowódca amerykańskiej 2 Floty wiceadmirał Wesley L. McDonald. Swoją rolę w manewrach „Northern Wedding” lotniskowiec zakończył w dniu 18 września po czym powrócił na Morze Śródziemne zawiązując cztery dni później do Malagi. Po trzydniowym postoju okręt opuścił Hiszpanię, aby od 28 września wziąć udział w manewrach „Display Determination”, w których uczestniczyły jednostki ośmiu państw NATO. Okręty ćwiczyły wsparcie oraz dostawę zaopatrzenia dla południowej Europy, a samoloty *Forrestal* odbyły loty atakując brytyjskich, portugalskich i włoskich przeciwników. Zakończywszy udział w manewrach w dniu 8 października, okręt opuścił Morze Śródziemne i trzy dni później zawinął do hiszpańskiej bazy floty w Rota. W dniu 13 października jednostka wzięła udział w jednodniowych ćwiczeniach z bliźniaczym *Saratoga*. W ich ramach ze-

społy powietrzne lotniskowców szkolili się w pozorowanych atakach na okręty nawodne, których artylerzyści z kolei ćwiczyli strzelanie przeciwlotnicze. Nocą, kiedy *Forrestal* odchodził po zakończeniu bunkrowania w morzu z *Detroit* (AOE-4) za burtę wypadł jeden z marynarzy szybkiego zbiornikowca. Mimo ograniczonej widzialności oraz braku wyposażenia odzieży rozbitka w jakiegokolwiek elementu odbłaskowe i sygnalizacji śmigłowiec „Sea King” z dywizjonu HS-3 zdołał go odnaleźć i przewieźć na pokład lotniskowca. Po udzieleniu pomocy w okrętowej izbie chorych, następnego dnia marynarz został przetransportowany śmigłowcem z powrotem na *Detroit*. W dniu 14 października *Saratoga* 1978 roku zluźowała *Forrestal* w służbie 6 Floty, który następnego dnia odszedł do Stanów Zjednoczonych.

Drogę powrotną na zachód lotniskowiec, na którego pokładzie znajdował się dowódca 2 Floty wiceadmirał McDonald wraz ze swym sztabem, odbył w towarzystwie krążownika rakietowego *Harry E. Yarnell* (CG-17) oraz niszczyciela floty *Arthur W. Radford* (DD-968). W ramach operacji „Windbreak” okręty odeszły na północ, aby zrealizować specjalny program szkoleń. Jego założeniem było zaznajamianie załóg z niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi panującymi na nieprzyjaznych wodach północnego Atlantyku oraz ocena efektywności wyposażenia podczas pływania w tych rejonach, a także sprawdzenie jak daleko jednostki radzieckie są w stanie monitorować ruch okrętów amerykańskich powracających z Morza Śródziemnego. Zespół *Forrestal* dotarł do maksymalnej szerokości 62°N, znajdując się w odległości zaledwie 150 mil na południe od Islandii. Wysoki stan morza oraz wiatr osiągający prędkość przekraczającą 130 km/h powodował, że odczuwalna tam temperatura była niższa od 0°C zmuszając załogi okrętów do przebywania w ich wnętrzach. Obrawszy następnie kurs na południowy-zachód, w dniu 26 października lotniskowiec zawinął do bazy w Mayport.

Począwszy od 13 listopada *Forrestal* przechodził przegląd prowadzony przez kilka firm lądowych oraz remontowców z bazy niszczycieli *Yosemite* (AD-19), którzy wykonali przeszło 700 napraw, prac spawalniczych oraz wymiany rurociągów. Podczas tego postoju, w dniu 28 grudnia z marynarzami lotniskowca spotkał się Wayne W. „Woody” Hayes – weteran II Wojny Światowej, a współcześnie trener drużyny footballu amerykańskiego uniwersytetu stanowego Ohio. Pierwszy miesiąc 1979 roku zakończył się dla okrętu przykrym wydarzeniem, kiedy to podczas odpompowywa-

nia jednego ze zbiorników paliwa czterech cywilnych pracowników Pepper Industries z Jacksonville zatruto się siarkowodorem. Dwóch marynarzy *Forrestal*, którzy pospieszyli im z pomocą również uległo zatruciu. Szczęśliwie jednak żadna z sześciu ofiar nie ucierpiała w poważnym stopniu. Zakończywszy remont, w dniu 12 kwietnia okręt przyjął na pokład pierwsze samoloty, po czym dwa tygodnie później wyszedł z Mayport na kilkutygodniowe ćwiczenia na Morzu Karaibskim. W dniu 9 maja, po zakończeniu w morzu pobierania przez lotniskowiec zaopatrzenia z transportowca *Savannah* (AOR-4), na skutek awarii jego żyrokompasu nastąpiła kolizja z *Forrestal*. Żaden z okrętów nie odniósł przy tym strat w ludziach, ani poważniejszych uszkodzeń. Lotniskowiec miał uszkodzoną lewą burtę oraz usytuowane na niej oprzyrządowanie do bunkrowania. Transportowiec mimo uszkodzeń mógł kontynuować zadania podając jeszcze tego popołudnia zaopatrzenie na atomowy krążownik rakietowy *Texas* (CGN-39). Z końcem maja *Forrestal* zakończył szkolenie tak, że w dniu 4 czerwca złożył na nim wizytę Sekretarz Marynarki Graham W. Claytor Jr. Podczas postoju lotniskowca w Mayport w dniu 26 czerwca wybuchły na nim trzy niewielkie pożary, których przyczynami mogły być podpalenia. W pierwszej połowie sierpnia okręt z kontradmirałem Bryanem W. Comptonem Jrem na pokładzie wziął udział w ćwiczeniach 2 Floty noszących kryptonim „CompTuEx 3-79”. W dniu 2 sierpnia jednostka wyszła z Mayport i wraz z brytyjskimi fregatami *Alacrity* (F-174) i *Galatia* (F-18) prowadziła szkolenia artyleryjskie, przeciwlotnicze i przeciwpodwodne. Noc z 15 na 16 sierpnia spędził na *Forrestal* James R. Woolsey – Podsekretarz w Ministerstwie Marynarki. Późnym wieczorem 21 września na jednostce prowadzącej szkolenie lotnicze koło Jacksonville miał miejsce wypadek. Podchodzący do lądowania myśliwiec F-4J „Phantom II” z dywizjonu VF-11 uderzył w pokład i stanął w płomieniach. Jego pilot katapultował się i został podniesiony z wody przez śmigłowiec z lotniskowca. Drugi z lotników również się katapultował jednak wylądowawszy na pokładzie okrętu został przygnieciony wrakiem samolotu czego skutkiem były złamania i rany wymagające wielotygodniowej jego hospitalizacji.

Kryzys irańsko-amerykański, który nasił się jesienią 1979 roku po zajęciu w dniu 4 listopada przez zwolenników ajatollaha Chomeiniego ambasady Stanów Zjednoczonych w Teheranie i wzięciu 52 zakładników, spowodował oddelegowanie do tego regionu świata dodatkowych jednostek flo-

ty, wśród których znalazł się również *Forrestal*. Lotniskowiec opuścił Mayport w dniu 27 listopada, a trzy dni później wizytował go sekretarz marynarki Edward Hidalgo, który zapoznał się z prowadzeniem operacji lotniczych oraz wygłosił przemówienie transmitowane dla załogi przez telewizję okrętową. W dniach 5 i 6 grudnia jednostka ćwiczyła uderzenia lotnicze wspólnie z bliźniaczym *Independence*, który znajdował się w drodze do Stanów Zjednoczonych. Trzy dni później *Forrestal* zawinął do hiszpańskiej bazy floty w Rota. Tam miały miejsce odprawy przed uczestnictwem na wody Morza Śródziemnego, a na jej pokład zaokrętował kontradmirał Robert F. Dunn – dowódca 10 Grupy Lotniskowców. Od 14 grudnia zespoły lotniskowców *Nimitz* (CVN-68) i *Forrestal* rozpoczęły wspólne ćwiczenia „MultiPlex”, które stanowiły przygotowanie do ewentualnej interwencji zbrojnej podczas kryzysu irańskiego. Obydwie jednostki przez tydzień operowały jako przeciwnicy wykonujące pozorowane ataki na siebie, a także uczestniczyły w tropieniu i zwalczaniu okrętów podwodnych pozorowanych przez amerykański atomowy okręt podwodny *Shark* (SSN-591) i włoski *Gianfranco Gazzana Priaroggia* (S-502). W dniu 21 grudnia *Forrestal* zawinął do Marsylii gdzie spędził Święta Bożego Narodzenia, podczas których wielu jego marynarzy było goszczonych przez rodziny francuskie. W dzień Nowego Roku 1980 okręt opuścił Francję aby trzy dni później zluzować w Neapolu lotniskowiec *Nimitz*. Okręt ten na czele „atomowego” zespołu złożonego min. z krążowników rakietowych *California* (CGN-36) i *Texas* (CGN-39) został oddelegowany na Ocean Indyjski. W ten sposób *Forrestal* pozostał jedynym amerykańskim lotniskowcem pełniącym służbę na Morzu Śródziemnym do czasu kiedy w marcu do składu 6 Floty został detaszowany bliźniaczy *Saratoga*, min. z zespołem którego *Forrestal* prowadził wówczas wspólne ćwiczenia. Ze składu 6 Floty okręt został odwołany pod koniec kwietnia i w dniu 7 maja powrócił do Mayport.

Kolejną turę służby w składzie 6 Floty lotniskowiec rozpoczął w dniu 2 marca 1981 roku. Wzmocnienie kryzysu izraelsko-syryjskiego w kwietniu spowodowało, że przez 53 dni *Forrestal* patrolował wody zachodniej części Morza Śródziemnego pozostając w gotowości do ewentualnej interwencji. Wczesnym latem 1981 roku wzmógł się z kolei kryzys izraelsko-libański. Jego kulminacją było zaatakowanie w dniu 17 lipca przez izraelskie siły powietrzne budynków Organizacji Wyzwolenia Palestyny w śródmieściu Bejrutu, w których zginęło 141 osób, a 730 zostało rannych. Po zaprze-

staniu z inicjatywy Stanów Zjednoczonych działań wojennych tydzień później, w Bejrucie wyładował kontyngent 800 żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej mających nadzorować wycofanie z miasta bojowników OWP, którą to operację wspierał *Forrestal*. W sierpniu okręt wziął udział w ćwiczeniach „Freedom of Navigation”, podczas których wspólnie z zespołem lotniskowca atomowego *Nimitz* (CVN-68) operował w zatoce Sidra uznawanej jednostronnie przez Libię za własne wody wewnętrzne¹. Od rana 18 sierpnia, kiedy rozpoczęły się ćwiczenia nad okrętami amerykańskimi pojawiło się łącznie 35 par samolotów libijskich, które były przechwytywane przez myśliwce F-4J „Phantom” z *Forrestal* oraz F-14A „Tomcat” z *Nimitz*. Rankiem następnego dnia samolot wczesnego ostrzegania E-2B „Hawkeye” wykrył dwa libijskie myśliwce bombardujące Suchoj Su-22 „Fitter”, które wystartowawszy z bazy lotniczej Okba Ben Nafi koło Trypolisu kierowały się ku jednostkom amerykańskim. Jeden z dwóch myśliwców F-14A z dywizjonu VF-41 lotniskowca *Nimitz*, które otrzymały zadanie ich przechwycenia został przez jednego z nieprzyjaciół zaatakowany pociskiem rakietowym AA-2 „Atoll” (K-13). Rakietą chybiła, ale w tej sytuacji obydwa myśliwce amerykańskie podjęły walkę w obronie i pociskami „powietrze-powietrze” AIM-9L „Sidewinder” zestrzeliły obydwa samoloty libijskie. Ich piloci katapultowali się, jednak wg oficjalnej informacji radiowej odebranej przez krążownik rakietowy *Biddle* (CG-34) spadochron jednego z nich się nie otworzył. Do końca dnia okręty amerykańskie jeszcze dwukrotnie były niepokojone przez samoloty libijskie, z których dwa myśliwce bombardujące MiG-25 „Foxbat” wykonujące pozorowany atak na lotniskowiec *Nimitz*, zostały przechwycone z powodzeniem przez myśliwce osłony. Zakończywszy ćwiczenia *Forrestal* opuścił Morze Śródziemne i odszedł na północ aby uczestniczyć w kolejnej fazie jednych z największych manewrów morskich sił NATO o kryptonimie „Ocean Venture ’81”. Brały w nich udział 83 okręty nawodne i podwodne z Danii, Francji, Holandii, Kanady, Niemiec Zachodnich, Portugalii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Zespół operacyjny *Forrestal* uczestniczył w „pojedyńku” z zespołem atomowego lotniskowca *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69), po czym obydwa one połączyły się aby odparć na Morzu Norweskim pozorowany atak sił Układu Warszawskiego na Europę Zachodnią. Przez cały czas trwania operacje jednostek NATO były śledzone przez rosyjskie samoloty Tupolew Tu-16 „Badger” oraz Tu-95 „Bear”, które wtargnęły w ich prze-

strzeń powietrzną niemal 80 razy. Dodatkowo towarzyszyły im 9 okrętów nawodnych łącznie z krążownikiem śmigłowcowym *Moskwa* oraz wiele okrętów podwodnych. Zakończywszy udział w manewrach, w dniu 15 września 1981 roku *Forrestal* powrócił do swej bazy w Mayport.

Po raz kolejny lotniskowiec wyszedł na Morze Śródziemne w dniu 8 czerwca 1982 roku. Tym razem jego grupę operacyjną stanowiły: krążownik rakietowy *Wainwright* (CG-28), niszczyciele *King* (DDG-3), *MacDonough* (DDG-39) i *Manley* (DD-940), fregaty *Estocin* (FFG-15) i *Vreeland* (FF-1068) oraz zaopatrzeniowce *San Jose* (AFS-7) i *Seattle* (AOE-3), a także zbiornikowiec floty *Neosho* (T-AO-143). Podczas pobytu na Morzu Śródziemnym *Forrestal* zawinął do Neapolu, Benidorm w Hiszpanii oraz egipskiej Aleksandrii. W dniu 12 września lotniskowiec po raz pierwszy w swej historii operacyjnej przeszedł przez Kanał Sueski, aby pilnie zluzować bliźniaczy *Ranger* operujący we wschodniej części Oceanu Indyjskiego. Nieco ponad miesiąc później okręt został zluzowany przez atomowy lotniskowiec *Enterprise* (CVAN-65), czym zakończył swoje pierwsze, od czasu tragicznego pożaru w 1967 roku oddelegowanie do składu 7 Floty. Ponownie przeszedłszy Kanał Sueski *Forrestal* pokonał Morze Śródziemne oraz Atlantyk i 16 listopada nocą, co również było niezwykłą i wcześniej nie praktykowaną porą wejścia do bazy, zawinął do Mayport.

Z początkiem 1983 roku lotniskowiec ponownie zmienił swój port macierzysty tym razem na Filadelfię, gdzie w tamtejszej stoczni marynarki rozpoczął ponad dwuletni remont kapitalny połączony z modernizacją realizowaną w ramach programu przedłużania żywotności operacyjnej – SLEP. W dniu 12 stycznia jednostka zaokrętowawszy wyposażenie gospodarstw domowych oraz pojazdy ponad tysiąca osób jej załogi szkieletovej i sześć dni później weszła do Philadelphia Naval Shipyard. Tam marynarze okrętu zostali przeniesieni do budynków na lądzie, a wielu członków ich rodzin zamieszkało w mieście. W dniu 28 stycznia *Forrestal* został wprowadzony do doku Nr 5, a dwa dni później odstawiono jego własne źródła energii pozostawiając lotniskowiec zasilanym jedynie z lądu. Podczas postoju, nie tylko prowadzono na nim prace stoczniowe, ale jego załoga i sam okręt czynnie uczestniczyły w różnych wydarzeniach. Od 15 do 18 lip-

1. W 1973 r. Libia ustanowiła ten akwen swoim morzem terytorialnym rozszerzając je poza zwyczajowy pas 12 Mm i wyznaczając na równoleżniku 32°30'N tzw. „Linie Śmierci”, której przekroczenie wiązało się z reakcją militarną.

ca na lotniskowcu miał miejsce pierwszy zjazd jego załogantów, w którym uczestniczyło przeszło 400 z nich wraz z rodzinami. Dwa miesiące później (14 września) jego pododdział reprezentacyjny uczestniczył w otwarciu wyborów Miss Ameryki. W dniu 10 października pokład *Forrestal* wizytował Arlen Specter – senator ze stanu Pensylwania. W listopadzie część załogi okrętu uczestniczyła w zdjęciach do filmu „George Washington”, który telewizja CBS wyemitowała kilka miesięcy później. Z końcem stycznia 1984 roku jednostka została wydokowana i zacumowana przy pirsie Nr 6. Od 7 maja na pokład zaczęli powracać pierwsi z 1,2 tys. członków załogi *Forrestal*, którzy rozpoczęli przyjmowanie zaopatrzenia, po czym zaczął funkcjonować kambuz okrętowy. W dniu 18 lipca występ dla kilku tysięcy stoczniovców oraz załogantów lotniskowca dali na jego pokładzie Bob Hope i Ann Jillian. Od 12 do 15 września pododdział reprezentacyjny okrętu po raz kolejny uczestniczył w wyborach Miss Ameryki. Tym razem otwierał każdy z jego wieczorów, które odbywały się w Atlantic City w stanie New Jersey. Wraz ze zbliżaniem się prac modernizacyjnych do końca, w dniu 9 października po raz pierwszy podniesiono parę w kotle nr 2A jednostki. Od 28 stycznia 1985 roku *Forrestal* rozpoczął pięciodniowe próby na uwięzi, po których zakończeniu był gotowy do wyjścia na morze. W dniu 3 lutego na pokładzie okrętu wylądowały trzy śmigłowce z bazy lotnictwa marynarki w Jacksonville w stanie Floryda, po czym następnego dnia lotniskowiec rozpoczął próby morskie. Okręt przeprowadził testy kotłowe, wyparowników i turbogeneratorów, a także próby osiągnięcia pełnej mocy siłowni, po których w dniu 15 lutego powrócił do stoczni. Kolejne próby morskie jednostki odbyły się w dniach 10-18 kwietnia, po czym w stoczni usunięto ostatnie zauważone usterki kończąc tym samym modernizację *Forrestal* w ramach SLEP. W dniu 20 maja lotniskowiec opuścił Filadelfię i wioząc na pokładzie tak, jak poprzednio wyposażenie gospodarstw domowych oraz pojazdy załogi, po trzydniowym rejsie powrócił do swej stałej bazy w Mayport na Florydzie.

W dniu 4 czerwca okręt rozpoczął próby systemów obsługi lotniczej, a rankiem następnego dnia na jego pokładzie wylądował pierwszy od rozpoczęcia modernizacji samolot – transportowy Grumman C-1A „Trader” z dywizjonu VRC-40. Po przeprowadzeniu inspekcji i certyfikowaniu aerofiniszów na jednostce wylądowały maszyny jej nowego 6 Skrzydła Powietrznego z bazy lotnictwa floty w Patuxent River w stanie Maryland. Tego sa-

mego dnia miały też miejsce pierwsze starty, a po przeprowadzeniu dodatkowych prób, w dniu 10 czerwca pokład okrętu opuściły samoloty testowe. Do 14 czerwca na lotniskowiec przybyły pozostałe maszyny 6 Skrzydła Powietrznego, które wcześniej pełniły służbę na oddelegowanym na Morze Śródziemne bliźniaczym *Independence*. Tydzień od 22 czerwca *Forrestal* spędził prowadząc cykliczne operacje lotnicze oraz szkolenia obsługi systemu naprowadzania przeciwlotniczych pocisków rakietowych RIM-7 „Sea Sparrow”, a także ćwiczenia systemów przeciwdziałania radioelektronicznego z wykorzystaniem samolotów Grumman EA-6B „Prowler” z dywizjonu VAQ-133. Następnie lotniskowiec przeprowadził serię szkoleń i ćwiczeń na wodach Morza Karaibskiego, po których w dniu 29 sierpnia rozpoczął u wybrzeży Florydy testy kwalifikacyjne. Mimo, że huragan „Elena” przechodzący dwa dni później z zachodu na wschód przez półwysep zmusił okręt do odejścia na południe od przylądka Canaveral i zła pogoda opóźniła operacje lotnicze, *Forrestal* zakończył kwalifikacje w dniu 3 września i powrócił do Mayport. Dziesięć dni później lotniskowiec rozpoczął przegląd postoczniovy, podczas którego na jego pokładzie pracowało ponad 800 cywilnych stoczniovców z okolic Jacksonville. W tym czasie okręt uzbrojono w trzy artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej (CIWS) Mk 15 „Phalanx”. W dniu 27 września jednostka uroczyście obchodziła 30-lecie wprowadzenia do służby. Dlatego też rano 715 członków jej załogi ustawiło się na pokładzie w formie liczby „30” o wymiarach 85 m na 61 m, którą fotografowały z powietrza śmigłowce z dywizjonu HS-15. Tego dnia załoga *Forrestal* świętowała min. na olbrzymim pikniku zorganizowanym dla niej na terenie bazy morskiej. W dniu 4 października banderę na jego pokładzie podniósł kontradmirał Diego E. Hernandez dowódca 6 Grupy Lotniskowców, po czym okręt przeszedł dwudniowe próby morskie. W ich ramach przeprowadzono testy pełnej mocy siłowni oraz sterowania przy dużych prędkościach, a także demonstrację możliwości nowozainstalowanych zestawów CIWS Mk 15 „Phalanx”. Zakończywszy ten okres prób w dniu 20 grudnia jednostka powróciła do Mayport. Spędziwszy Święta Bożego Narodzenia w bazie, *Forrestal* ponownie wyszedł na morze wracając w ostatnim dniu 1986 roku ze względu na problemy z jedną z przekładni redukcyjnych, które wymusiły odstawienie jej linii wałów. Niemal przez cały kwiecień 1986 roku okręt brał udział w ćwiczeniach „FleetEx 2-86”, na które wyszedł w dniu 9 kwietnia. W manewrach

tych uczestniczyło 31 jednostek pływających oraz ponad 17 tys. marynarzy, lotników i żołnierzy piechoty morskiej. Podczas ich trwania myśliwce F-14A „Tomcat” z dywizjonu VF-31 lotniskowca, „walczyły” z myśliwcami sił powietrznych McDonnell Douglas F-15C „Eagle” z bazy lotniczej Homestead na Florydzie oraz z myśliwcami bombardującymi McDonnell Douglas F/A-18 „Hornet” z bazy lotnictwa piechoty morskiej Beaufort w Południowej Karolinie. Ponadto, samoloty *Forrestal* prowadziły rozpoznawanie taktyczne na niskich pułapach zapewniając także eskortę myśliwską na obszarze sięgającym od Florydy po Puerto Rico.

Pierwsze po modernizacji oddelegowanie na Morze Śródziemne lotniskowiec rozpoczął opuszczając Mayport w dniu 2 czerwca 1986 roku. Dwanaście dni później okręt przeszedł Cieśninę Gibraltarską i w dniu 17 czerwca zakotwiczył w zatoce Augusta gdzie złuzował w składzie 6 Floty atomowej lotniskowiec *Enterprise* (CVN-65). Tego samego dnia na *Forrestal* złożył wizytę Roger Mudd – korespondent sieci NBC. Podczas fazy operacyjnej tego pobytu na Morzu Śródziemnym, którą okręt rozpoczął w dniu 18 czerwca samoloty jego skrzydła powietrznego często patrolowały międzynarodową przestrzeń powietrzną w rejonie Trypolisu sprawdzając możliwości kontrolowania w nim ruchu przez Libijczyków. Wkrótce po opuszczeniu zatoki Augusta podchodzący do lądowania na pokładzie lotniskowca myśliwiec F-14A „Tomcat” uderzył w wodę, po utracie kontroli nad nim przez załogę. Obydwaj lotnicy zdołali się katapultować i nawigator, który odniósł niewielkie jedynie obrażenia został uratowany pilot jednak zginął. W dniach 25-27 czerwca okręt prowadził na Morzu Tyrreńskim wspólne operacje z lotniskowcem *America* (CV-66). Od 24 lipca do 3 sierpnia *Forrestal* złożył wizytę w Palermo na Sycylii, po której w dniu 5 sierpnia kontradmirał Raymond P. Ilg zastąpił na stanowisku dowódcy 6 Grupy Lotniskowców kontradmirała Hernandeza. Do 8 sierpnia samoloty *Forrestal* ćwiczyły u wybrzeży południowej Francji uderzenia na dystansie ponad 300 mil, którym przeciwdziały myśliwce francuskich sił powietrznych Dassault-Breguet „Mirage 2000”. Zakończywszy to szkolenie okręt zawinął do Cannes, gdzie podczas 10 dni postoju jego pokład zwiedziło ponad 10 tys. osób. Od 23 sierpnia lotniskowiec uczestniczył w operacji „Sea Wind” – wspólnych amerykańsko-egipskich ćwiczeniach powietrzno-morskich, podczas rozpoczęcia których jego pokład wizytował wiceadmirał Ali Gad – głównodowodzący marynarki egipskiej. W ramach ćwiczeń

lotnicy *Forrestal* szkolili się w prowadzeniu rozpoznania taktycznego, eskortowaniu na niskich pułapach, uderzeniach na instalacje lotnicze oraz portowe tocząc przy tym pojedynki powietrzne z przeciwdziałającymi egipskimi jednostkami powietrznymi. Ponadto, jego przeciwpodwodne samoloty S-3A „Viking” oraz śmigłowce SH-3H „Sea King” ćwiczyły wykrywanie egipskich okrętów podwodnych. Po zakończeniu ćwiczeń w dniu 28 sierpnia, maszyny lotniskowca uczestniczyły w pokazie, który odbywał się nad Wadi El-Natrun położonym na pustyni w odległości 80 km od Kairu. Samoloty zademonstrowały swe możliwości bojowe bombardując i ostrzeliwując cele lądowe pociskami raketowymi oraz z działek pokładowych. Następnie jednostka operowała na Morzu Tyrreńskim składając także wizytę w Neapolu, po czym od 6 października uczestniczyła w tygodniowych wspólnych ćwiczeniach z lotniskowcem *John F. Kennedy* (CVA-67). W ramach operacji „Display Determination’86” zespoły powietrzne obydwu okrętów szkoliły się nad Turcją prowadząc ataki z niskich pułapów oraz powietrzne walki manewrowe. Ćwiczenia te były ostatnimi w tej turze służby *Forrestal* na Morzu Śródziemnym. Okręt zakończył ją w dniu 29 października, po czym trzy dni później przeszedł Cieśninę Gibraltarską i pokonawszy Atlantyk, w dniu 10 listopada zawinął do Mayport.

Z pierwszym dniem 1987 roku na okręcie rozpoczęto przegląd, podczas którego pełnił on min. rolę gospodarza wizyty jaką w Mayport składał w dniach 4-14 marca brytyjski lotniskowiec *Ark Royal* (R-07). Po zakończeniu prac w dniu 30 kwietnia, *Forrestal* przeszedł sześciodniowe próby morskie na wodach Florydy w okolicach Jacksonville. W dniu 29 lipca na jego pokładzie odbyła się uroczystość wspomnienia poświęcona 20-tej rocznicy tragicznego pożaru, w której uczestniczyli byli członkowie jego załogi oraz ich rodziny. Od 31 lipca do 17 sierpnia okręt brał udział w cyklu zaawansowanych szkoleń na Atlantyku. Począwszy od 28 sierpnia lotniskowiec rozpoczął udział w ćwiczeniach NATO pod kryptonimem „Ocean Safari’87”. W ich ramach jednostki odbyły min. sześciotygodniowy rejs przez północny Atlantyk, którego kulminacją była operacja przeciwko agresorom kryjącym się we fiordach Norwegii. Zakończywszy manewry, od 22 września *Forrestal* złożył czterodniową wizytę w brytyjskim Portsmouth, gdzie min. członkowie jego załogi uczestniczyli w tradycyjnej „Sunset Parade”. Po opuszczeniu wód brytyjskich w dniu 26 września lotniskowiec odszedł do Stanów Zjednoczonych i w dniu 8 października zawinął do Mayport. Na po-

czątku 1988 roku okręt wziął udział w ćwiczeniach „FleetEx 1-88”, które w dniu 11 stycznia rozpoczęły się na wodach Puerto Rico. Ich program obejmował prowadzenie uderzeń powietrznych przeciwko pozorowanym celom, szkolenie przeciwninowe, ćwiczenia antyterrorystyczne oraz współdziałanie z siłami morskimi i powietrznymi innych państw. Od 21 do 23 stycznia wizytę na pokładzie *Forrestal* złożył podsekretarz marynarki Dennis R. Shaw. Dwa dni później lotniskowiec powrócił do Mayport. Na początku lutego okręt przeszedł na Zatokę Meksykańską i wszedłszy w górę Mississippi w dniu 13 lutego zawinął do Nowego Orleanu w stanie Louisiana. Wizyta ta była swoistą nagrodą dla załogi za doskonałe wyniki osiągnięte przez jednostkę podczas wcześniejszych manewrów „Ocean Safari’87”. Zasadą takich „liberty calls” są wizyty okrętów wojennych w amerykańskich portach, do których nie zawnęłyby one w czasie normalnej służby. Ponieważ ówczesny dowódca *Forrestal* pochodził z Nowego Orleanu wybrał za cel wizyty to miasto. Lotniskowiec stał się przy tym największym jednostką wojenną, która weszła tak daleko w górę Mississippi. Podczas czterodniowego postoju pokład okrętu zwiedziło ponad 40 tys. mieszkańców Luizjany. Zakończywszy pobyt w Nowym Orleanie *Forrestal* powrócił do Mayport, aby od 7 do 18 kwietnia wziąć udział w ćwiczeniach, które pod kryptonimem „Ocean Venture’88” odbyły się na wodach Zatoki Meksykańskiej.

Tydzień później lotniskowiec rozpoczął swoje kolejne oddelegowanie, tym razem jednak celem jego bezpośredniego rejsu było Morze Arabskie. Podczas przejścia Atlantyku jednostka uczestniczyła w ćwiczeniach „Open Gate’88”, które zakończyła wraz z wejściem w Cieśninę Gibraltarską w dniu 6 maja. Następnie, przechodząc wzdłuż wybrzeży Tunezji w dniach 8 i 9 maja prowadziła ćwiczenia wraz z siłami tunezyjskimi. W dniu 13 maja pokonałszy Kanał Sueski okręt wszedł na Morze Czerwone i tydzień później na wodach Oceanu Indyjskiego zluźował lotniskowiec atomowy *Enterprise* (CVN-65). *Forrestal* wszedł następnie w skład Połączonych Sił Operacyjnych Środkowego Wschodu uczestniczących w operacji „Earnest Will” – eskortowaniu w rejonie Zatoki Perskiej zbiornikowców zagrożonych irańskimi atakami powietrznymi oraz minami. Służba lotniskowca w tym regionie przypadła na szczególnie ciężki okres, w którym jego lotnicy wykonywali intensywne loty rozpoznawcze i patrole bojowe, a załoga morską musiała prowadzić okręt przez potencjalne zagrożenia. Dodatkowo, w uzbrojeniu jego samolotów wykorzysta-

no po raz pierwszy bomby kasetowe z minami systemu CBU-78/B „Gator”³, a dział operacyjny prowadził szkolenia dla 22 jednostek amerykańskich i sprzymierzonych. W dniu 24 maja pokład *Forrestal* odwiedził szef Mohammed Bin Zayed ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, a 4 czerwca okręt wizytował francuski kontradmirał Guy Labouerie. Czerwiec był też jedynym miesiącem, w którym załoga miała trochę wytchnienia podczas „beer day”⁴, jaki podarował jej dowódca. W dniu 20 lipca wizytę na pokładzie lotniskowca złożył dowódca Połączonych Sił Operacyjnych Środkowego Wschodu kontradmirał Anthony A. Less, a cztery dni później amerykański sekretarz marynarki William L. Ball. Z końcem miesiąca jednostka została zluźwana przez atomowy lotniskowiec *Carl Vinson* (CVN-70) i w dniu 28 lipca opuściła Morze Arabskie. Trzy dni później, podczas przejścia przez Ocean Indyjski załoga *Forrestal* świętowała kolejny „beer day” za następne 50 dni spędzone w morzu. W dniu 6 sierpnia okręt przeszedł Kanał Sueski powracając na Morze Śródziemne i pięć dni później zawinął do Neapolu. Opuściwszy Włochy 16 sierpnia lotniskowiec wziął udział w czterodniowych ćwiczeniach „National Week’88”, które odbywały się w środkowej części Morza Śródziemnego. W dniu 23 sierpnia *Forrestal* zawinął do hiszpańskiego Benidorm na wybrzeżu Costa Blanca, który to port opuścił po pięciodniowej wizycie obierając kurs na zachód. Przeszedłszy Cieśninę Gibraltarską w dniu 31 sierpnia, lotniskowiec skierował się ku północnej części Atlantyku, aby wziąć udział w manewrach o kryptonimie „Teamwork’88”. W ich ramach, odbyła się seria ćwiczeń morskich i desantowych, w których uczestniczyło ponad 200 okrętów nawodnych i podwodnych, 500 samolotów i śmigłowców oraz 45 tys. ludzi z 9 państw NATO. Jednostka weszła od południa na Morze Norweskie gdzie współdziałała z zespołem operacyjnym lotniskowca atomowego *Theodore Roosevelt* (CVN-71), który dotarł do Vestfjordu ze Stanów Zjednoczonych od północno-zachodu. *Forrestal* zakończył udział w manewrach w dniu 22 września i trzy dni później zawinął do Portsmouth. Po dwudniowej wizycie lotniskowiec okrążył Wielką Brytanię i odszedł na północ aż za Krąg Polarny.

2. W pot. tłum.: „zawinięcie do dowolnego (portu)”

3. Wagoniar 227 kg, średnica 406 mm, długość 2,34 m wypełniona 45 minami przeciwczołgowymi BLU-91/B i 15 minami przeciwpiechotnymi BLU-92/B.

4. Zwyczaj, wywodzący się jeszcze z czasów (1794-1914) kiedy marynarzom amerykańskim wydawano na okrętach alkohol, umożliwiający dowódcom okrętów udzielenie jednodniowego pozwolenia na picie piwa po każdym okresie 45-dniowego pobytu w morzu, o ile wejście do najbliższego portu nie nastąpi przed upływem 5 dni.



Fotografia *Forrestal* przechodzącego w dniu 29 kwietnia 1989 roku pod mostem Verrazano Narrows w drodze na odbywający się w Nowym Jorku „Fleet Week’89”.
Fot. U.S. Navy

Następnie, sprawdzwszy wytrzymałość załogi oraz funkcjonowanie urządzeń skierował się ku południowym krańcom Stanów Zjednoczonych i w dniu 7 października zawinął do Mayport. Podczas trwającego łącznie 202 dni oddelegowania jednostka spędziła zaledwie 15 dni w portach, przy czym najdłuższy jej pobyt w morzu trwał 108 dni, z których przez 71 dni uczestniczyła w operacji „Earnest Will”.

Miesiąc później rozpoczęto przegląd *Forrestal* trwający do 28 lutego 1989 roku. Po jego zakończeniu lotniskowiec odbył próby morskie, które miały miejsce od 7 do 11 marca na akwenu operacyjnym u wschodnich wybrzeży Florydy w okolicach Jacksonville. Pod koniec następnego miesiąca okręt przeszedł do Nowego Jorku gdzie uczestniczył w obchodach „Fleet Week’89”. W dniu 29 kwietnia *Forrestal* poprowadził w górę rzeki Hudson paradę okrętów wojennych wprowadzając je następnie do portu. Sam lotniskowiec zaciemniał przy terminalu statków pasażerskich, co uważane było za duży wyczyn nawigacyjny. Podczas jego pięciodniowego postoju zwiedzający mieli możliwość min. oglądania wybranych maszyn 17 Skrzydła Powietrznego. Od 17 lipca jednostka uczestniczyła w zaawansowanych szkoleniach na wodach Morza Karaibskiego. Obejmowały one pełne spektrum współdziałania marynarzy, żołnierzy piecho-

ty morskiej oraz lotnictwa zaokrętowanego, na różnych teatrach działań wojennych. W ramach szkolenia *Forrestal* uczestniczył także w serii ćwiczeń „Unitas 30-89”, które miały na celu integrację sił morskich Stanów Zjednoczonych oraz państw Ameryki Łacińskiej. W dniu 26 lipca lotniskowiec rozpoczął pięciodniową wizytę w St. Thomas na Wyspach Dziewiczych, po której do 11 sierpnia, kiedy to powrócił do Mayport, kontynuował ćwiczenia. Następnymi manewrami, w których uczestniczył okręt były „Fleet Exercise 4-89” odbywające się od 24 sierpnia do 9 września na akwenu operacyjnym Puerto Rico. W dniu 9 października, kiedy *Forrestal* przygotowywał się do kolejnego oddelegowania w maszynowni jego przedniego podnośnika wybuchł pożar, który przeniósł się na kanały kablowe prowadzące do głównej centrali bojowej. Jego skutkiem było obrażenia 9 członków załogi oraz poważne uszkodzenia okablowania zasilania i przekazywania sygnałów do urządzeń i oprzyrządowania systemów nawigacyjnych, uzbrojenia i kierowania okrętem. Dzięki sprawnemu działaniu drużyn przeciwpożarowych jednostki uniknięto innych, poważniejszych strat. Do usuwania uszkodzeń natychmiast przystąpili stocznicy z Jacksonville Shipyard Inc. wspomagani przez bardziej doświadczonych pracowników stoczni marynarki z Filadelfii i Norfolk. Wobec niesprawno-

ści okrętu flagowego, w dniu 12 października dowódca 6 Grupy Lotniskowców kontradmirał Richard C. Allen przeniósł się wraz ze swym sztabem na krążownik rakietowy *Wainwright* (CG-28). Usuwanie spowodowanych pożarem uszkodzeń *Forrestal* trwało niemal do końca października i kosztowało 2,5 mln dolarów.

Kolejne oddelegowanie na wody europejskie lotniskowiec rozpoczął wychodząc z Mayport w dniu 3 listopada. Okręt po raz pierwszy miał jako uzbrojenie samolotów pociski rakietowe do zwalczania celów naziemnych AGM-84 „Harpoon SLAM”⁵, a w składzie jego grupy znajdowała się fregata rakietowa *Donald B. Berry* (FF-1085), która miała prowadzić ćwiczenia wspólnie z jednostkami izraelskimi. W dniu 12 listopada *Forrestal* wszedł na Morze Śródziemne gdzie na jego pokład powrócił kontradmirał Allen. Następnie okręt zawinął do Hajfy, po czym od 20 listopada wraz z jednostkami francuskimi uczestniczył w pięciodniowych ćwiczeniach „Harmonie Sud Est”. Od 27 listopada lotniskowiec rozpoczął udział w jednym z najważniejszych wydarzeń końca lat osiemdziesiątych XX wieku – spotkaniu na Malcie prezydentów Geor-

5. AGM-84 „Harpoon” – przeciwokrętowe pociski rakietowe w wersji przystosowanej do przenoszenia przez samoloty, jako startujące swobodnie (rakietowe) pociski uderzeniowe do zwalczania celów naziemnych SLAM – Stand-off Land Attack Missile.

ge H.W. Bush i Michaiła Gorbaczowa, które kończyły dekady „Zimnej Wojny”. Podczas trwania konferencji samoloty *Forrestal* zapewniały osłonę powietrzną jej uczestnikom. Wśród licznych jednostek flot różnych państw świata na wodach zatoki Marsaxlokk kotwiczył wówczas min. krążownik *Belknap* (CG-26) pełniący rolę gospodarza ze strony amerykańskiej oraz radziecki krążownik rakietowy *Slava* (70). W dniu 1 grudnia na pokład *Forrestal* przybył prezydent Bush, który obserwował starty i lądowania samolotów oraz w mesie okrętu zjadł obiad z załogą. Prezydent, któremu towarzyszyli: admirał Jonathon T. Howe – głównodowodzący sił morskich w Europie, wiceadmirał James D. Williams – dowódca 6 Floty oraz kontradmirał Allen, wygłosił później w hangarze przemówienie dla załogi oraz odznaczył weteranów lotnictwa morskiego z lat II Wojny Światowej. Następnie Bush wraz z oficjami powrócił śmigłowcem na krążownik *Belknap*. Do 3 grudnia, kiedy to zakończyło się spotkanie prezydentów, samoloty wczesnego ostrzegania oraz myśliwskie patrole bojowe *Forrestal* zapewniały bezpieczeństwo przestrzeni powietrznej nad Maltą.

W dniu 4 grudnia lotniskowiec zawinął do Neapolu gdzie ze względu na warunki pogodowe oraz zatłoczenie portu wewnętrznego stanął na lewoburtowej kotwicy, 10 cumach, dwóch kotwicach zawoźnych oraz dwóch bojach cumowniczych. Po trzydniowym postoju okręt wyszedł w morze, aby od 13 grudnia wspólnie z jednostkami tunezyjskimi uczestniczyć w szesniodniowych ćwiczeniach desantowych. W czasie ich trwania samoloty *Forrestal* wykonały 193 loty, a podczas decydującej fazy ćwiczeń jego kontrolerzy lotów koordynowali działania samolotów McDonnell Douglas AV-8B „Harrier II” lotnictwa piechoty morskiej. Początek 1990 roku lotniskowiec spędził na serii kolejnych ćwiczeń. Od 11 do 13 stycznia uczestniczył w operacji „Last Chance”, od 17 do 21 stycznia w ćwiczeniach „Petit Poi”, a od 29 do 31 stycznia operował w zachodniej części Morza Śródziemnego wspólnie z jednostkami brytyjskimi, francuskimi i włoskimi. Następny miesiąc *Forrestal* spędził min. w Neapolu, gdzie w dniu 10 lutego w jego hangarze miało miejsce spotkanie założycielskie Dywizjonu Neapolitańskiego Stowarzyszenia Lotnictwa Morskiego. W dniach 7 i 8 marca okręt operował wspólnie z jednostkami tunezyjskimi, a od 23 marca wspólnie z lotniskowcem atomowym *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69) wziął udział w wielkich ćwiczeniach NATO, które pod kryptonimem „National Week 90B” odbywały się w zachodniej części Morza Śródziemnego. Ostatniego

dnia ich trwania – 28 marca jednostki zakotwiczyły w zatoce Augusta, gdzie *Dwight D. Eisenhower* zlizował w służbie 6 Floty *Forrestal*, który odszedł do Stanów Zjednoczonych. Podczas przejścia Atlantyku, w dniu 10 kwietnia z podnośnika samolotów Nr 4 spadł za burtę jeden z członków załogi lotniczej okrętu. Mimo, że na poszukiwania rozbitka wystartowały niemal natychmiast trzy śmigłowce z dywizjonu HS-15, po 4,5 godzinach w powietrzu i zapadnięciu ciemności przerwały one akcję bez rezultatu. W dniu 12 kwietnia lotniskowiec zawinął do Mayport.

Od 14 maja *Forrestal* rozpoczął w macierzystej bazie przegląd połączony z dokowaniem. W dniach 22 i 23 czerwca na pokładzie lotniskowca miało miejsce spotkanie inauguracyjne stowarzyszenia weteranów jego służby, a w dniu 27 lipca wizytę na nim złożył aktor James M. Doohan grający w telewizyjnym serialu „Star Trek”. Zakończywszy remont w dniu 27 sierpnia okręt odbył czterodniowe próby morskie na akwenie operacyjnym położonym w okolicach Jacksonville. W dniu 7 września jednostka opuściła Mayport i trzy dni później zawinęła do Norfolk Naval Shipyard. Tam rozpoczęto modernizację jej systemu katapult, pokładu i kadłuba mające umożliwić przyjmowanie myśliwców bombardujących McDonnell Douglas F/A-18 „Hornet”. W międzyczasie, w dniu 8 listopada prezydent George H.W. Bush ogłosił decyzję o podwojeniu liczby zespołów lotniskowców wspierających operację „Desert Shield” – operacji militarnej koalicji antyirackiej, mającej na celu osłonę Arabii Saudyjskiej przed atakiem sił zbrojnych Iraku. Dwukrotnie podejmowano decyzję, że jednym z nich będzie *Forrestal* i dwukrotnie decyzję taką odwoływano⁶. Po zakończeniu prac modernizacyjnych, w dniu 16 listopada lotniskowiec opuścił Norfolk i pięć dni później zawinął do Mayport. W dniu 18 grudnia pokład okrętu odwiedził kontradmirał Walter J. Davis – dowódca 6 Grupy Lotniskowców. Tego samego dnia myśliwiec F-14A „Tomcat” z dywizjonu VF-31 wypadł z zaczepu w pierwszej fazie startu z katapulty Nr 4. Kiedy maszyna dokołowała do krawędzi pokładu skośnego przed wypadnięciem za burtę obydwaj członkowie jej załogi katapultowali się. Pilot wylądował na pokładzie okrętu odnosząc niewielkie obrażenia, podczas gdy operator radaru lądował na jego nadbudówce wypowej. Z dniem 1 stycznia 1991 roku *Forrestal* uzyskał status „lotniskowca dyżurnego wschodniego wybrzeża”, która to rolę pełnił przez następnych pięć miesięcy. W dniu 4 marca jego pokład odwiedził admirał Paul D. Miller – głównodowodzący Floty Atlantyku, a dwa dni

później Pierwsza Dama Barbara P. Bush. Od 19 kwietnia na akwenie operacyjnym Jacksonville okręt rozpoczął przygotowania do kolejnego swego oddelegowania. Podczas zakończonego osiem dni później szkolenia „przeciwnikiem” jego skrzydła powietrznego był zespół samolotów brytyjskiego lotniskowca *Invincible* (R-05).

W dniu 30 maja *Forrestal* opuścił Mayport zostając skierowanym na wschód aby wspierać koalicję antyiracką podczas wojny w Zatoce Perskiej. Zbliżający się do Europy okręt, w dniach 8 i 9 czerwca prowadził ćwiczenia, w których towarzyszył mu francuski lotniskowiec *Clemenceau* (R-98). Trzy dni po ich zakończeniu, wyposażony w podwieszany taktyczny system rozpoznania powietrznego (TARPS⁷) myśliwiec F-14A „Tomcat” z dywizjonu VF-31 *Forrestal* odbył lot okrężny na dystansie 3,6 tys. km. Podczas tej misji maszyna dokonała rozpoznania położonej na pograniczu Egiptu i Libii zatoki Sollum, znajdujące się w której kotwicowisko było monitorowane przez Libijczyków. W dniach 12 i 13 czerwca pokład lotniskowca wizytował dowódca 6 Floty wiceadmirał William A. Owens. W początkowym okresie oddelegowania cztery maszyny 6 Skrzydła Powietrznego okrętu: myśliwiec F-14A „Tomcat” z dywizjonu VF-31, myśliwiec bombardujący F/A-18A „Hornet” z VFA-137, bombowiec uderzeniowy A-6E „Intruder” z VA-176 oraz samolot przeciwdziałania radioelektronicznego EA-6B „Prowler” z dywizjonu VAQ-133 uczestniczyły w 39 Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, który od 14 do 23 czerwca odbywał się na lotnisku Le Bourget.

Od 15 czerwca jednostka działając we wschodniej części Morza Śródziemnego wspierała w ramach operacji „Provide Comfort” działania koalicji antyirackiej zastępując w składzie 6 Floty lotniskowiec atomowy *Theodore Roosevelt* (CVN-71). Samoloty *Forrestal* zapewniały wsparcie i rozpoznanie powietrzne, a sam okręt inicjował, ćwiczył i rozwijał nowe rodzaje zespołowego działania taktycznego bojowych grup lotniskowców. W szczególności maszyny okrętu poszukiwały stanowisk i magazynów broni masowego rażenia, zgrupowań wojsk irackich, uzbrojenia przeciwlotniczego, broni pancerniej i artylerii dla ich niszczenia lub odstraszenia od wyko-

6. W tym czasie w rejonie konfliktu przebywały: *Midway* (CV-41), *Saratoga* i *John F. Kennedy* (CV-67), które ostatecznie miały zostać uzupełnione przez lotniskowce: *Ranger* (CV-61), *America* (CV-66) i *Theodore Roosevelt* (CVN-71).

7. TARPS – Tactical Air Reconnaissance Pod System. W jego aluminiowym zasobniku o długości 5,12 m i masie 840 kg umieszczone były: kamera filmowa KS-87 (zdjęcia do przodu i w pionie), fotograficzny aparat panoramiczny KA-99 oraz aparat do zdjęć na niskim pułapie w podczerwieni AAD-5.

rzystywania przeciwko uciekinierom kurdyskim. Kilka, wyposażonych w TARPS myśliwców F-14A „Tomcat” z dywizjonu VF-31 przeprowadziło przy tym misję rozpoznawczą w oparciu o turecką bazę lotnictwa w Incirlik. Podczas tego okresu oddelegowania jednostka operowała wspólnie min. z amerykańskim okrętem podwodnym *Gato* (SSN-615) oraz z fregatami rakietowymi: francuską *Jean de Vienne* (F-643), hiszpańską *Santa Maria* (F-81) i włoską *Espero* (F-576). W dniu 19 czerwca wybuchł na *Forrestal* pożar w kotłowni Nr 2, który na skutek nieuwagi obsługi objął śmieci nagromadzone przy spalarni. Dzięki sprawności działania drużyn przeciwawaryjnych okrętu pożar ten został ugaszony bez poważniejszych strat. W dniu 8 lipca, kiedy jednostka operowała we wschodniej części Morza Śródziemnego u południowych wybrzeży Turcji, awarii i pożarowi uległ prawy silnik odbywającego rutynową misję rozpoznawczą samolotu wczesnego ostrzegania E-2C „Hawkeye” z dywizjonu VAW-122. Pięciu członków jego załogi, którzy ratowali się skacząc na spadochronach zostało w ciągu 10 minut wyłowionych przez śmigłowce lotniskowca oraz krążownika raketowego *Yorktown* (CG-48). Ponieważ pozbawiony załogi samolot, który kierowany autopilotem kontynuował lot kierując się na południowy-wschód od Cypru, stanowił potencjalne zagrożenie dla żeglugi powietrznej został on ostrzelany ogniem działek kalibru 20 mm przez myśliwiec bombardujący F/A-18A „Hornet” z dywizjonu VFA-132. Trafiona maszyna wpadła do wody pomiędzy Cyprem i Syrią w odległości około 40 mil od jej wybrzeży, w miejscu gdzie morze miało głębokość ponad 900 m. Od 10 lipca *Forrestal* był celem odwiedzin dowódców sił koalicji antyirackiej. Najpierw dwudniową wizytę złożył na lotniskowcu generał brygady amerykańskiej piechoty morskiej Anthony C. Zinni – szef sztabu połączonych sił zbrojnych operacji „Provide Comfort”. W dniu 12 lipca okręt wizytował dowódca tych sił generał broni John M. Shalikashvili, a noc z 12 na 13 lipca spędził na jednostce generał Maurice LePage dowodzący kontyngentem francuskim. Od 17 lipca samoloty *Forrestal* odbywały szkolenie na greckim akwenu ćwiczebnym koło Avgo Nisi prowadząc przygotowania do wizyty prezydenta George W. Busha, którą w dniach 18-20 lipca złożył on w Atenach i zatoce Souda na Krecie. Po odbytym szkoleniu samoloty lotniskowca prowadziły patrole bojowe nad miejscowością, w której przebywał Prezydent. Wczesnym popołudniem 19 lipca, kiedy okręt kierował się ku południowym wybrzeżom Krety katastrofie uległ jego bombowiec A-6E „Intru-

Jednostki powietrzne lotniskowca <i>Forrestal</i> *		
Okres służby	Jednostka powietrzna (Oznaczenie Literowe) Akwen operacyjny	Dywizjony (Samoloty/Śmigłowce)
07.11.1956- 12.12.1956	1 Grupa Powietrzna (T) Wschodni Atlantyk Wyspy Azorskie	VA-15 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VAW-12 (Douglas AD-5W „Guppy”) VFP-62 (McDonnell F2H-2P „Banshee”) HU-2 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
15.01.1957- 21.10.1957	1 Grupa Powietrzna (T) Morze Śródziemne	VF-14 (McDonnell F3H-2N „Demon”) VF-84 (North American FJ-3M „Fury”) VA-15 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VA-76 (Grumman F9F-8B „Cougar”) VAH-1 (North American AJ-1 „Savage”) VAW-12 (Douglas AD-5W „Guppy”) VAW-33 (Douglas AD-5N „Skyraider”) VFP-62 (McDonnell F2H-2P „Banshee”) HU-2 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
16.08.1957- 22.07.1957	1 Grupa Powietrzna (T) Północny Atlantyk	VA-15 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VAW-12 (Douglas AD-5W „Guppy”) VFP-62 (McDonnell F2H-2P „Banshee”) HU-2 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
02.09.1959- 12.03.1959	10 Grupa Powietrzna (AK) Morze Śródziemne	VF-102 (Douglas F4D-1 „Skylark”) VF-103 (Vought F8U-1 „Crusader”) VA-12 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-104 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VAH-5 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-12 (Grumman WF-2 „Tracer”) VFP-62 (Vought F8U-1P „Crusader”) HU-2 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
28.01.1960- 31.08.1960	8 Grupa Powietrzna (AJ) Morze Śródziemne	VF-102 (Douglas F4D-1 „Skylark”) VF-103 (Vought F8U-1 „Crusader”) VA-81 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-83 (Douglas A4D-2N „Skyhawk”) VA-85 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VAH-5 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-12 (Grumman WF-2 „Tracer”) VAW-33 (Douglas AD-5Q „Skyraider”) VFP-62 (Vought F8U-1P „Crusader”) HU-2 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
09.02.1961- 25.08.1961	8 Grupa Powietrzna (AJ) Morze Śródziemne	VF-102 (Douglas F4D-1 „Skylark”) VF-103 (Vought F8U-1 „Crusader”) VA-81 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-83 (Douglas A4D-2N „Skyhawk”) VA-85 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VAH-5 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-12 (Grumman WF-2 „Tracer”) VFP-62 (Vought F8U-1P „Crusader”) HU-2 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
03.08.1962- 02.03.1963	8 Grupa Powietrzna (AJ) Morze Śródziemne	VF-74 (McDonnell F4H-1 „Phantom”) VF-103 (Vought F8U-2N „Crusader”) VA-81 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-83 (Douglas A4D-2N „Skyhawk”) VA-85 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VAH-5 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-12 (Grumman WF-2 „Tracer”) VFP-62 (Vought F8U-1P „Crusader”) HC-2 (Vertol HUP-3 „Retriever”)

* W zawartych w artykule zestawieniach nie uwzględniono maszyn dywizjonów taktycznego wsparcia powietrznego VRC (Fleet Tactical Support Squadron), które w rzeczywistości nie wchodziły w skład zaokrętowanych jednostek powietrznych.

10.07.1964- 13.03.1965	8 Skrzydło Powietrzne (AJ) Morze Śródziemne	VF-74 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-103 (Vought F-8E „Crusader”) VA-81 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VA-83 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VMA-331 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VAH-6 (Douglas A-3B „Skywarrior”) VAW-12 (Grumman E-1B „Tracer”) VFP-62 (Vought RF-8A „Crusader”) HC-2 (Kaman UH-2A/B „Seasprite”)
24.08.1965- 07.04.1966	8 Skrzydło Powietrzne (AJ) Morze Śródziemne	VF-74 (McDonnell F-4B „Phantom”) VMF-451 (Vought F-8D „Crusader”) VA-81 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VA-83 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VA-112 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VAH-11 (Douglas A-3B „Skywarrior”) VAW-12 (Grumman E-1B „Tracer”) VAW-33 (Douglas EA-1F „Skyraider”) VFP-62 (Vought RF-8A „Crusader”) HC-2 (Kaman UH-2A/B „Seasprite”)
06.06.1967- 15.09.1967	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Zachodni Pacyfik	VF-11 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-74 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-46 (McDonnell A-4E „Skyhawk”) VA-65 (Grumman A-6A „Intruder”) VA-106 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VAH-10 (Douglas KA-3B „Skywarrior”) RVAH-11 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-123 (Grumman E-2A „Hawkeye”) VAP-61 (Douglas RA-3B „Skywarrior”) HC-2 (Kaman UH-2A „Seasprite”)
22.07.1968- 29.04.1969	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-74 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-15 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-34 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-152 (Douglas A-4B „Skyhawk”) VAH-10 (Douglas KA-3B „Skywarrior”) RVAH-12 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-123 (Grumman E-2A „Hawkeye”) HC-2 (Kaman UH-2A/B „Seasprite”)
02.12.1969- 08.07.1970	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-74 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-36 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-66 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-216 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VAH-10 (Douglas KA-3B „Skywarrior”) RVAH-13 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-126 (Grumman E-2A „Hawkeye”) HS-11 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
01.05.1971- 02.07.1971	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-74 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6A/KA-6D „Intruder”) RVAH-7 (North American RA-5C „Vigilante”) VMCJ-2 (Grumman EA-6A „Prowler”) VAW-126 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-3 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)

der” z dywizjonu VA-176. Samolot rozbił się podczas rutynowego szkolenia uderzając w wodę około 2 mil na północny-zachód od Avgo Nisi. Jego dwuosobowa załoga katapultowała się, odnaleziono jednak tylko rannego nawigatora. Mimo niemal dwudniowych poszukiwań prowadzonych przez lotniskowiec, krążownik rakietowy *Yorktown* (CG-48), fregatę rakietową *De Wert* (FFG-45) i zbiornikowiec *Milwaukee* (AOR-2) nie odnaleziono ani pilota, ani jego ciała, ani szczątków maszyny. Kolejny wypadek na *Forrestal* miał miejsce w dniu 7 sierpnia, kiedy to przygotowywany do startu z katapulty Nr 3 samolot przeciwpodwodny S-3B „Viking” zeszłał się na lewoburtową galerię pokładu lotniczego. Trzech członków jego załogi zdołało wyskoczyć na pokład podczas gdy czwarty, który się katapultował został podjęty z wody przez jeden ze śmigłowców lotniskowca. W dniu 17 września wizytę na okręcie złożył włoski prezydent Francesco Cossiga. Tydzień później jednostka zakończyła udział w operacji „Provide Comfort”.

Od 2 października *Forrestal* uczestniczył w ćwiczeniach pod kryptonimem „Display Determination’91”, podczas których jego samoloty szkoliły się w lotach bojowych nad lądem oraz na niskim pułapie. Ponadto, dwa jego myśliwce F-14A „Tomcat”, dwa myśliwce bombardujące F/A-18A „Hornet” oraz samolot przeciwdziałania radioelektronicznego EA-6B „Prowler” zostały detasowane na tureckie lotnisko Akhisar, z którego wykonywały loty patrolowe. W dniu 6 października awarii w powietrzu uległ jeden z myśliwców bombardujących F/A-18A „Hornet” lotniskowca. Jego pilot katapultował się zostając podniesionym z wody w ciągu kwadransa. W drugiej połowie października dwa myśliwce F-14A „Tomcat” oraz myśliwce bombardujące F/A-18A „Hornet” zostały oddelegowane do niemieckiej bazy lotnictwa w Ramstein, z której operując miały ćwiczyć wspólnie z myśliwcami sił powietrznych General Dynamics F-16C „Fighting Falcon”. Najpierw, w dniu 19 października do Niemiec udała się obsługa i wyposażenie naziemne maszyn, a dwa dni później odleciały samoloty. Przez cały czas lotu towarzyszyły im zbiornikowce powietrzne amerykańskich sił lotniczych, dzięki czemu samoloty pokonały bez lądowania dystans ponad 3,6 tys. km. W dniu 22 października jeden z myśliwców F-14A „Tomcat” z dywizjonu VF-31 sfotografował na kotwiczowisku Sollum radziecki krążownik śmigłowcowy *Moskwa* (108). Przez pięć kolejnych dni *Forrestal* towarzyszył jednostce radzieckiej kiedy ta operowała na wodach pomiędzy Sollum i Tartus w Syrii. Od 6 listopada lotniskowiec brał udział we wspól-

nych z okrętami francuskimi ćwiczeniach „Harmonie Sud Est”. Następnie do szkółących się zespołów dołączyły jednostki brytyjskie i włoskie, po czym jednostki wspólnie uczestniczyły w ćwiczeniach „Iles D’Or”. W dniu 12 listopada pokład *Forrestal* wizytował dowódca zespołu francuskiego kontradmirał Bonet D’Oleon. Od 2 grudnia samoloty skrzydła powietrznego okrętu towarzyszyły w drodze radzieckiemu lotniskowcowi *Admiral Flota Sowetskogo Sojuz Kuznetsov* (113), który przebazowany z Morza Śródziemnego i pokonawszy Dardanale kierował się ku nowemu akwenowi służby w składzie Floty Północnej. Zespół maszyn *Forrestal*, złożony z: dwóch myśliwców F-14A „Tomcat”, dwóch myśliwców bombardujących F/A-18A „Hornet”, trzech samolotów przeciwpodwodnych S-3A „Viking” oraz po jednym przeciwdziałania radioelektronicznego EA-6B „Prowler” i wczesnego ostrzegania E-2C „Hawkeye”, przechwycił radziecki okręt na południe od Marsylii w odległości 330 mil od macierzystego lotniskowca. W dniu 6 grudnia jego myśliwce F-14A „Tomcat” wyposażone w TARPS lecąc na pułapie 915 m towarzyszyły radzieckiej jednostce kiedy ta znajdowała się w zachodniej części Morza Śródziemnego około 65 mil na północ od Jijel w Algierii. Krótco potem lotniskowiec *America* (CV-66) zluzował *Forrestal* w służbie 6 Floty, po czym odszedł on ku Stanom Zjednoczonym. Do Mayport okręt zawinął w przeddzień Wigilii umożliwiając załodze spędzenie Świąt Bożego Narodzenia w gronie rodzinnym.

Początek 1992 roku jednostka spędziła na przygotowaniach do nowej roli – okrętu ćwiczebnego dla kwalifikacji pilotów w bazie lotnictwa floty w Pensacola na Florydzie, w której to służbie miała zastąpić lotniskowiec szkolny *Lexington* (AVT-16). Podczas tych przygotowań min. załogę *Forrestal*, jako pierwszego w historii floty amerykańskiej okrętu wojennego, uzupełniono w ramach integracji płci o 300 kobiet, z których 25 było podoficerami. Po przeklasyfikowaniu na lotniskowiec szkolny z sygnaturą „AVT-59”, w dniu 4 lutego jednostka zawięła do swej nowej bazy w Pensacola rozpoczynając kolejny okres służby. W maju okręt po raz drugi w swej historii odwiedził Nowy Orlean, a w dniu 24 sierpnia został zmuszony do wyjścia w morze dla uniknięcia skutków huraganu „Andrew” przechodzącego przez południową część Florydy. Przeznaczenie jednostki do służby w nowej roli spowodowało podjęcie decyzji o poddaniu jej gruntownej, przystosowującej do tego celu modernizacji. W ciągu 14 miesięcy, kosztem 157 mln. dolarów miała ją przeprowadzić Philadelphia Naval Shipyard. Z końcem

22.09.1972-06.07.1973	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell F-4B „Phantom”) VMFA-531 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) RVAH-9 (North American RA-5C „Vigilante”) VAQ-135 (Douglas EKA-3B „Skywarrior”) VAW-126 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-3 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
11.03.1974-11.09.1974	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-74 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) RVAH-6 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-126 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-3 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
05.03.1975-22.09.1975	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-74 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) RVAH-7 (North American RA-5C „Vigilante”) VAQ-134 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-111 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-3 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
04.04.1978-26.10.1978	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Północny Atlantyk Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-74 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-130 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2B „Hawkeye”) VS-30 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-3 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
27.11.1979-07.05.1980	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne	VF-11 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-74 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-133 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VFP-63 (Chance-Vought RF-8G „Crusader”) VS-30 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-3 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
02.03.1981-15.09.1981	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Północny Atlantyk Morze Śródziemne	VF-74 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VMFA-115 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-130 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-125 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-30 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-3 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)

pierwszej dekady września *Forrestal* opuścił więc swą bazę, tak jak wcześniej wiążąc w hangarze wyposażenie gospodarstw domowych, a na pokładzie lotniczym pojazdy członków załogi i w dniu 14 września zawięła do Filadelfii. Zanim jednak jego modernizacja została na dobre rozpoczęta, bo już

na początku 1993 roku Marynarka Stanów Zjednoczonych zdecydowała o rezygnacji z posiadania specjalnego lotniskowca szkolnego. W związku z tym zdecydowano o zakończeniu prac na jednostce i przygotowaniu jej do wycofania ze służby do dnia 30 września.

08.06.1982- 16.11.1982	17 Skrzydło Powietrzne (AA) Morze Śródziemne Ocean Indyjski	VF-74 (McDonnell Douglas F-4S „Phantom”) VF-103 (McDonnell Douglas F-4S „Phantom”) VA-81 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-83 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-85 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-130 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-125 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-30 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-3 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
02.06.1986- 10.11.1986	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne	VF-11 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-31 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-37 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-105 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-176 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-132 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-30 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
28.08.1987- 09.10.1987	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Północny Atlantyk	VF-11 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-31 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-37 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-105 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-176 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-132 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
25.04.1988- 07.10.1988	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne Ocean Indyjski Północny Atlantyk	VF-11 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-31 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-37 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-105 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-176 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-132 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
04.11.1989- 12.04.1990	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne	VF-11 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-31 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-37 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-105 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-176 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-142 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
30.05.1991- 21.12.1991	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne	VF-11 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-31 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-132 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-137 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-176 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-133 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)

Główne daty dotyczące służby lotniskowca <i>Forrestal</i>						
Okręt		Położenie stępki	Wodowanie	W służbie	Wycofanie ze służby	Skreślenie z listy floty
Nazwa	Sygn.					
<i>Forrestal</i>	CVA/CV/AVT-59	14.06.1952	11.12.1954	01.10.1955	11.09.1993	11.09.1993

Przez kolejne miesiące stocznioy i członkowie załogi *Forrestal* dokonali remonty licznych urządzeń i mechanizmów okrętu, wymienili kilometry kabli elektrycznych i zdemontowali linie wałów napędowych przygotowując je do złożenia w magazynach stocznioy. Marynarzy jednostki wspomagali w tych pracach członkowie załóg morskich oddelegowani w celach szkoleniowych z lotniskowców *America* (CV-66) i *John F. Kennedy* (CV-67). Oprócz prac remontowych w filadelfijskiej stoczni dokonano także demontażu niektórych elementów wyposażenia jednostki przekazując min. do Newport News Shipbuilding obydwa kotwice z łańcuchami z przeznaczeniem dla lotniskowca atomowego *John C. Stennis* (CVN-74). Śruby okrętowe oraz elementy systemu opalania kotłów zamontowano na lotniskowcu *John F. Kennedy*, system telewizji przemysłowej przeniesiono na *Enterprise* (CVN-65), a księgozbiór jednostki подарowano załogom transportowca *Concord* (T-AFS-5) i lotniskowca *Theodore Roosevelt* (CVN-71). Niemal 1,7 tys. członków załogi *Forrestal* otrzymało inne przydziały operacyjne, a ponad 200 wykorzystując program wcześniejszych zwolnień odeszło ze służby. Okręt został wydokowany w dniu 9 czerwca, po czym sześć dni później przeholowano go dla realizacji dalszych prac dezaktywacyjnych do pirsu Nr 6E. Dzień 3 lipca pododdział reprezentacyjny jednostki spędził na pikniku „Welcome America” w Fort Mifflin nad rzeką Delaware, a dzień później wziął udział w paradzie z okazji Dnia Niepodległości w Filadelfii. W lipcu liczni marynarze lotniskowca społecznie brali udział w pracach remontowych krążownika *Olympia* (IX-40) zacumowanego w roli okrętu muzeum przy nabrzeżu Penn Landing na rzece Delaware. Tradycyjnie, w dniu 29 lipca w hangarze *Forrestal* odbyła się uroczystość poświęcona poległym w pożarze lotniskowca w 1967 roku. Podczas jej trwania członkowie pododdziału wartowniczego jednostki oddali salwę honorową z 21 karabinów. Prace przygotowawcze do dezaktywacji okrętu zostały zakończone w dniu 10 września i następnego dnia na pokładzie *Forrestal* odbyła się ceremonia uroczystego wycofania go ze służby. Uczestniczyli w niej min.: Zastępca Szefa Operacji Morskich admirał Stanley R. Arthur, głównodowodzący Floty Atlantyku wiceadmirał Henry H. Mauz Jr oraz dowódca lotnictwa morskiego Floty Atlantyku wiceadmirał Less. Tego samego dnia lotniskowiec został skreślony z listy floty. W ciągu niemal 40-letniej służby okręt przebył ponad 400 tys. Mm, a na jego pokładzie wykonano ponad 375 tys. lądowań. Lotniskowiec 10-krotnie był odznaczony Armed Forces



Wykonana w dniu 15 sierpnia 2003 roku w bazie marynarki w Newport w stanie Rhode Island fotografia wycofanego ze służby *Forrestal*, oczekującego na decyzję o swych ostatecznych losach.
Fot. U.S. Navy

Service Medal, trzykrotnie Armed Forces Expeditionary Medal i raz Southwest Asia Service Medal. Załoga *Forrestal* czterokrotnie uzyskiwała Navy Unit Commendation,

trzykrotnie Navy Battle Efficiency Award i trzykrotnie Meritorious Unit Commendation, a także po jednym Joint Meritorious Unit Award i Secretary of the Navy Letter of Commendation.

Dowódcy lotniskowca <i>Forrestal</i>	
Imię i nazwisko	Okres dowodzenia okrętem
Komandor Roy L. Johnson	01.10.1955-01.06.1956
Komandor William E. Ellis	01.06.1956-04.07.1957
Komandor Richard L. Kibbe	04.07.1957-25.07.1958
Komandor Allen M. Shinn	25.07.1958-09.05.1959
Komandor Samuel R. Brown Jr	09.05.1959-28.04.1960
Komandor Robert E. Riera	28.04.1960-16.06.1961
Komandor Donald M. White	16.06.1961-04.06.1962
Komandor Lawrence R. Geis	04.06.1962-04.05.1963
Komandor Richard H. Guinn	04.05.1963-26.03.1964
Komandor Michael J. Hanley Jr	26.03.1964-27.03.1965
Komandor Howard S. Moore	27.03.1965-07.05.1966
Komandor John K. Beling	07.05.1966-18.09.1967
Komandor Robert B. Baldwin	18.09.1967-11.12.1968
Komandor James W. Nance	11.12.1968-25.11.1969
Komandor Charles F. Demmler	25.11.1969-13.11.1970
Komandor Leonard A. Sneed	13.11.1970-23.06.1971
Komandor Robert F. Schoultz	23.06.1971-01.11.1972
Komandor James B. Linder	01.11.1972-10.05.1974
Komandor James H. Scott	10.05.1974-28.08.1975
Komandor Joseph J. Barth Jr	28.08.1975-26.08.1977
Komandor Peter B. Booth	26.08.1977-21.03.1979
Komandor Edwin R. Kohn Jr	21.03.1979-19.08.1980
Komandor Clarence E. Armstrong Jr	19.08.1980-18.02.1982
Komandor Robert C. Lee	18.02.1982-30.04.1984
Komandor Daniel P. March	30.04.1984-10.12.1985
Komandor Timothy W. Wright	10.12.1985-23.07.1987
Komandor John A. Pieno Jr	23.07.1987-23.02.1989
Komandor Louis E. Thomassy Jr	23.02.1989-02.08.1990
Komandor Robert S. Cole	02.08.1990-22.01.1992
Komandor Robert L. Johnson Jr	22.01.1992-11.09.1993

Wycofany ze służby i skreślony z listy floty lotniskowiec został przebazowany do Newport w stanie Rhode Island będąc przeznaczonym do ewentualnego pełnienia roli okrętu-muzeum lub pomnika. W połowie lat dziewięćdziesiątych jednostka została przeholowana do pełniącej rolę bazy morskiej pośredniej obsługi okrętów – NISMF⁸, nieczynnej⁹ stoczni marynarki w Filadelfii w stanie Pensylwania i zacumowana przy pirsie Nr 4 wraz z bliźniaczą *Saratogą*. Do bazy morskiej Middletown w Newport *Forrestal* ponownie został przeholowany w połowie września 1998 roku zostając zacumowanym w sąsiedztwie *Saratoga* i pancernika *Iowa* (BB-61). Mimo wysiłków kilku organizacji czynionych dla przejęcia lotniskowca, nie udało znaleźć się dla niego nowego właściciela i w 1999 roku Marynarka zamierzała zrezygnować z jego darowania. W tym samym jednak roku „USS *For-*

restal Museum Inc” rozpoczęło kampanię na rzecz przejścia okrętu i ustawienia go Baltimore w stanie Maryland. Ponieważ jednak i te wysiłki zakończyły się niepowodzeniem, w roku 2004 Marynarka ostatecznie zrezygnowała z darowania lotniskowca pozostawiając go do swojej dyspozycji. Trzy lata później jednostka została przygotowana do ewentualnego zatopienia w roli sztucznej rafy tak, jak uczyniono to z eks-lotniskowcem *Oriskany* (CV/CVA-34) w poprzednim roku¹⁰. Alternatywnie *Forrestal* może zostać sprzedany na złom, które to rozwiązanie jest jednak uważane za kosztowniejsze. W połowie 2010 roku jednostka ponownie zmieniła miejsce postoju opuszczając w dniu 15 czerwca Newport prowadzona przez holownik floty *Apache* (T-ATF 172). Trzy dni później zespół holowniczy dotarł do Filadelfii, gdzie *Forrestal* został zacumowany przy pirsie Nr 4 w tamtejszej bazie obsługi okrętów nieaktywnych dowództwa systemów morskich marynarki wojennej¹¹ obok eks-lotniskowca *John F. Kennedy* (CV-67).

(ciąg dalszy nastąpi)

8. NISMF – Navy Intermediate Ship Maintenance Facility

9. Philadelphia Naval Shipyard została zamknięta w dniu 30.09.1995 r.

10. Eks-*Oriskany* został zatopiony 15.5.2006 r. w zatoce Meksykańskiej koło Pensacola w stanie Floryda na głębokości 67 m, stając się dostępną dla nurkowania „Great Carrier Reef” – największą sztuczną rafą na świecie.

11. Naval Sea Systems Command Inactive Ships On-site Maintenance Office.

Rosyjskie lodołamacze

część VI



Lodołamacz *Władiwostok* typu „Moskwa”
kruszący lód na początku lat 70-tych.
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

Aleksandr Mitrofanov (Litwa)

Równocześnie z budową lodołamaczy atomowych radziecka flota otrzymała jednostki tej klasy o napędzie diesel-elektrycznym, budowane w Finlandii. Fińska stocznia Wärtsilä w latach 1960-1969 zbudowała serię jednostek o napędzie diesel-elektrycznym i mocy 26 000 KM (*Moskwa, Lenin-grad, Kiew, Władiwostok*), które weszły w skład Murmanskogo i Dalniewostocznego Morskogo Parochodstwa. Wszystkie te lodołamacze wypracowały swój resurs i w latach 1992-1997 zostały wycofane ze składu floty czynnej.

Lodołamacze typu *Moskwa* – jednostki trójśrubowe z 3 pokładami ciągłymi i wydłużonym pokładem dziobowym. Poprzeczne grodzie dzieliły kadłub na 10 przedziałów wodoszczelnych, a grodzie wzdłużne tworzyły zbiorniki burtowe w rejonie maszynowni. Od dziobnicy do stewy rufowej rozciągało się podwójne dno, w którego przedziałach znajdował się balast wodny, paliwo, oleje smarne oraz woda słodka. Lodołamacz posiadał 2 pary zbiorników prze-głębienia oraz 4 pary zbiorników przechy-

lowych. W części rufowej na wydłużonym pokładzie usytuowano lądowisko dla śmigłowca z hangarem.

Kadłub całkowicie spawany, wykonany ze stali niskostopowej. System wiązań poprzeczny. Grubość poszycia zewnętrznego zwiększała się z 22 mm w części dennej do 40 mm w pasie lodowym na śródokręciu i odpowiednio 52-54 mm na dziobie. Pas lodowy sięgał 1 m powyżej linii wodnej, przy maksymalnym zanurzeniu i 2,5 m poniżej linii wodnej przy zanurzeniu minimalnym. W części dziobowej pas lodowy dochodził do stępki. Automatyczna winda holownicza, zamontowana w zamkniętym pomieszczeniu, posiadała 2 bębny obliczone na uciąg 60 t i 30 t oraz 2 bębny o uciagu 5 t.

Układ napędowy stanowiło osiem 9-cylindrowych nienawrotnych, dwusuwowych silników wysokopiętnych Wärtsilä Sulzer typu 9MH-51, które poruszały generatory prądotwórcze prądu stałego o mocy po 2150 kW. Zasilaly one w energię 3 główne silniki elektryczne: 2 burtowe jednotwornikowe o mocy po 5500 KM oraz środkowy

dwutwornikowy o mocy 11 000 KM. Czas rewesu (przestawienia) śruby napędowej (od „cała naprzód” do „cała wstecz”) wynosił 8-9 sek. Elektrownia pokładowa składała się z napędzanych silnikami wysokopiętnymi 6 synchronicznych generatorów, trójfazowych prądu przemiennego o mocy po 350 kW przy napięciu 400V. Przewidziano również wysokopiętne zespoły prądotwórcze wykorzystywane jako awaryjne i portowe.

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy typu *Moskwa*

Nośność:	4220 DWT
Długość maks.	122,1 m
Szerokość maks.	24,5 m
Zanurzenie maks.	10,5 m
Wyporność do konstrukcyjnej linii wodnej	13 290 t
Moc silników głównych	26 000 KM
Moc na wałach napędowych	22 000 KM
Prędkość na gładkiej wodzie	18,6 węzły
Liczebność załogi	109 osób

Lodołamacze typu *Moskwa* regularnie uczestniczyły w letnim sezonie nawigacyjnym na trasach Północnej Drogi Morskiej, a w zimie zabezpieczały całoroczną eksploatację portów Leningrad i Nagajewo. Ich służba trwała praktycznie przez cały rok. Pod względem efektywności lodołamacze typu *Moskwa* znacznie przewyższały lodołamacze typu *Kapitan Bielousow*, i to w czasie, gdy koszty ich eksploatacji były jedynie nieznacznie wyższe.

* * *

W latach 1974-1976 w skład flotyli lodołamaczy Murmanskogo i Dalniewostocznego Parochodstwa weszły, zbudowane w Finlandii, jeszcze potężniejsze lodołamacze diesel-elektryczne – *Jermak*, *Krasin* i *Admirał Makarow*. Dzięki optymalnym kształtom kadłuba ich zdolność do pokonywania lodów (2 m przy prędkości 1-1,5 węzła) była lepsza od posiadającego większą moc atomowego lodołamacza *Lenin*. Lodołamacze pełniły służbę zarówno na Północnej Drodze Morskiej jak i Morzu Ochockim oraz Bałtyku. Do chwili obecnej wszystkie jednostki tego typu pozostają w służbie.

Lodołamacze posiadały gładkopokładową sylwetkę, kadłub z 4 pokładami i 8 głównymi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi oraz trójśrubowy napęd. W części rufowej usytuowano lądowisko dla śmigłowca pokładowego (najczęściej Mi-2).

A oto kilka epizodów służby jednego z lodołamaczy tego typu.

Rok 1981. Lodołamacz *Admirał Makarow* pod dowództwem kpt. W. I. Abonosimowa wykonał holowanie doku pływającego, o wyporności 35 000 t, z Jugosławii na Daleki Wschód. Za przeprowadzenie tej operacji kpt. Abonosimow został nagrodzony Orderem Lenina. Ten sam lodołamacz przeholował dok pływający o wyporności 100 000 t z Japonii na Daleki Wschód Rosji.

Rok 1983. Nawigacja arktyczna w owym roku była jedną z najtrudniejszych w całej historii. W lodach zatonał statek *Nina Sahajdak*. Tym nie mniej jednak zdołano wyprowadzić z Arktyki większość jednostek. Lodołamacze *Admirał Makarow* i *Kapitan Chlebnikow* zdołały uratować ciężko uszkodzony statek *Kola Miagotin*.

Rok 1988. Lodołamacz *Admirał Makarow* oraz jednostka o napędzie diesel-elektrycznym *Władimir Arseniew* ratują u brzegów Alaski wieloryby zablokowane przez lody. Dla upamiętnienia tego wydarzenia mieszkańcy Alaski podarowali pomnik dla Władywostoku.

Rok 1999. Po raz pierwszy w historii żeglugi lodołamacz *Admirał Makarow* pod dowództwem kpt. W.A. Chołodienko przeholował dok pływający Przejściem Północno-Zachodnim z Pietropawłowska Kamczackiego na Wyspy Bahama trasą przez kanadyjską Arktykę.

Rok 2003. *Admirał Makarow* opuścił Władywostok i do roku 2006 pracował na Bałtyku pod d-ctwem kpt. Giennadija Iwanowicza Antochina. W czasie 3 lat (1224

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy typu *Jermak*

Wyporność	20 247 t
Nośność	7560 DWT
Długość maks.	134,84 m
Szerokość maks.	26,05 m
Zanurzenie	11,00 m
Prędkość	20,3 węzły
Moc silników głównych	9 x 3382 kW
Moc napędowych silników elektrycznych	3 x 8820 KW
Moc pomocniczych zespołów prądotwórczych	6 x 840 kW
Zapas paliwa	5390 t
Zasięg	4400 Mm
Liczebność załogi	118 osób

dni) w trudnych warunkach lodowych Zatokę Fińską przeprowadzono do i z portu Primorsk (największego portu naftowego na północnym zachodzie Federacji Rosyjskiej) 650 różnorodnych jednostek pływających, pokonując trasę 23 794 Mm czasie ponad 2700 godz. (to o ponad 2000 Mm więcej niż wynosi długość równika), wypracowując największą liczbę godzin ze wszystkich liniowych lodołamaczy, pracujących na Bałtyku.

* * *

Wejście do służby atomowych lodołamaczy typu *Arktika* pozwoliło zapewnić praktycznie całoroczną żeglugę w Zachodnim

Krasin typu „*Jermak*” na fotografii sprzed kilku lat. Przy pirsie zbiornikowiec i bunkierka.

Fot. „Awiabaza”





Kapitan Dranitsyn typu „*Kapitan Nikołajew*” na pięknej nastrojowej fotografii wykonanej w rosyjskiej Arktyce.

Fot. „Awiabaza”

sektorze Arktyki, jednak z uwagi na swoje duże zanurzenie nie mogły one pracować u ujścia rzeki Jenisiej o ograniczonej głębokości, gdzie znajdował się port Dudinka, zapewniający funkcjonowanie posiadającego istotne znaczenie gospodarcze Norylskiego Kombinatoru Górniczo-Metalurgicznego.

W celu rozwiązanie tego problemu w latach 1976-1981 firma Wärtsilä dostarczyła 4 lodołamacze o małym zanurzeniu – *Kapitan Sorokin*, *Kapitan Dranitsyn*, *Kapitan Chlebnikow* i *Kapitan Nikołajew*, które nazwano dla upamiętnienia słynnych kapitanów floty lodołamaczy.

Były to jednopokładowe jednostki z 8 głównymi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi i 3 śrubami napędowymi. W części rufowej znajdowało się lądowisko śmigłowca pokładowego z hangarem.

Na lodołamaczach tej serii przeprowadzono eksperymenty w celu znacznego zwiększenia zdolności pokonywania lodów bez wzrostu mocy siłowni, drogą optymalizacji kształtu kadłuba. Równolegle badano warianty, proponowane przez zagraniczne stocznie.

W rezultacie, *Kapitan Nikołajew* i *Kapitan Sorokin* zostały w zagranicznych stocznicach wyposażone w dziobnice, całkowicie nowego typu. Pierwsza z jednostek – stożkową (łyżkową), zaproponowaną przez stocznię fińską, a druga – tnącą w kształcie pontonu, zaoferowaną przez stocznię niemiecką. Z punktu widzenia zdolności pokonywania lodów obie dziobnice były bardzo obiecujące (zwiększały zdolność pokonywania lodów 1,5 krotnie), szczególnie przy pracy w równych lodach. Lodołamacze poza dobrymi właściwościami lodowy-

mi winy także dysponować dużą dzielnością morską, niezbędną w trakcie długich przejść na otwartym morzu jak przykładowo wokół Półwyspu Skandynawskiego na zachód czy przejściu z Władywostoku do Arktyki jak i holowań wykonywanych w letnim sezonie żeglugowym. W związku z tym trzeba było również zadbać o dzielność morską lodołamaczy. Fiński i niemieckie warianty dziobnic pokazały dobitnie, że nie należy nadmiernie fascynować się egzotycznymi kształtami, które nie zapewniają niezbędnego uniwersalizmu. *Kapitan Sorokin* z tnącym dziobem, w czasie przejścia wokół Skandynawii trafił na silny sztorm, który spowodował poważne uszkodzenia i pęknięcia kadłuba, włącznie z przeciekami w maszynowni. Poza tym działając w lodach jednostka okazała się mało manewrowa. W ciągłym, nieprzerwanym lodzie

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy typu *Kapitan Nikołajew*

Wyporność do konstrukcyjnej linii wodnej	14 917 t
Nośność	4515 DWT
Długość maks.	129,02 m
Szerokość maks.	26,54 m
Zanurzenie maks.	8,50 m
Moc silników głównych	6 x 4150 KM
Moc na wałach napędowych	22 000 KM
Moc pomocniczych zespołów prądotwórczych	5 x 769 kW
Zapas paliwa	4200 t
Prędkość na czystej wodzie	19 węzłów
Liczebność załogi	60-76 osób
Klasa Rosyjskiego Rejestru Morskiego	KM(*)LL3{2} A2

Kapitan Sorokin z nową tnącą dziobnicą niemieckiego projektu.

Fot. „Awiabaza”



lodołamacz wycinał piękny równy kanał, pracując efektywnie, lecz w starym zawalonym lodem kanale pracował jak spychacz, pchając lód przed sobą. Przebudowany *Kapitan Nikołajew* (z łyżkową dziobnicą) także doświadczył poważnych uderzeń fal w sztormie.

Poza swoimi zasadniczymi zadaniami związanymi z przeprowadzaniem statków, *Kapitan Dranicyń* (Murmanskoje Parochodstwo) i *Kapitan Chlebnikow* (Dalniewostocznoje Parochodstwo) w sezonie letnim wykonywały rejsy z pasażerami na pokładzie (do 120 osób) w Arktyce i Antarktydzie. W celu zakwaterowania turystów na lodołamaczach urządzono 7 apartamentów, 42 dwu i 6 trzyosobowych kabin.

Począwszy od 1994 *Kapitan Dranicyń* przeprowadzał rejsy wycieczkowe do Archipelagu Ziemi Franciszka Józefa, na Szpicbergen, do Nowej Ziemi, na Czukotkę, trasą Północnej Drogi Morskiej, do Cieśniny Beringa, a także na Biegun Północny. W swój pierwszy rejs dookoła świata *Kapitan Dranicyń* wyruszył w roku 1996, przewożąc wokół Ziemi 665 pasażerów. W tym też roku lodołamacz uczestniczył w akcji ratowniczej. W rezultacie błędu nawigacyjnego wszedł na mieliznę niemiecki statek pasażerski *Hanseatic*. Na jego pokładzie znajdowało się 135 pasażerów. Z jednostki zdjęto maksymalną liczbę pasażerów, jaką mógł przyjąć *Kapitan Dranicyń* (128 osób).

W roku 2000 lodołamacz przeprowadził arktyczny rejs dookoła świata trasą Hammerfest (Norwegia) – Keflavik (Islandia) – Stromfiord (Grenlandia) – Kanadyjska Ark-

tyka – Alaska – Czukotka – Murmańsk. W roku 2002 na Morzu Łaptiewów jednostka uczestniczyła we wspólnej ekspedycji naukowo-badawczej Uniwersytetu Alaski (USA) i towarzystwa „Ekoself” (Sankt Petersburg), której celem było badanie szelfu dna morskiego. W czasie rejsów wycieczkowych lodołamacz przewiózł ponad 5 tys. pasażerów z ponad 40 krajów świata. *Kapitan Dranicyń* jest jedynym lodołamaczem na świecie posiadającym międzynarodowy certyfikat odpowiadającym standardom statku pasażerskiego.

W latach 2000-2001 lodołamacz *Kapitan Nikołajew* przeszedł przebudowę na LORON (lodołamacz redowego zabezpieczenia odbioru ropy naftowej) w takcie której uzyskał dodatkowe walory eksploatacyjne. Po raz pierwszy LORON *Kapitan Nikołajew* wykonał zadanie zabezpieczenia odbioru ropy naftowej na zbiornikowiec za pośrednictwem morskiego nabrzeża redowego w rejonie terminalu Warandey w lutym 2001 roku. Właśnie ta operacja zapoczątkowała całoroczne działanie systemu transportowo-technologicznego w zakresie wywozu tego ważnego surowca, które wcześniej dostarczano odbiorcom jedynie w czasie relatywnie krótkiego okresu bez zlodzenia. Nawet w najtrudniejszych warunkach arktycznej zimy z silnymi mrozami i lodowym pancerzem skuwającym wody Morza Peczorskiego czy dryfującymi polami lodowymi, LORON sprawnie wykonywał wszystkie nałożone na niego zadania.

Po przebudowie lodołamacz nie utracił wcale swych walorów i mógł nadal realizo-

wać podstawową funkcję, jaką było przeprowadzanie statków. W przerwach między operacjami zabezpieczenia odbioru ropy naftowej, jednostka przeprowadzała statki na Morzu Białym i trasie Północnej Drogi Morskiej.

W jednym z przedziałów lodołamacza urządzono stacjonarny kompleks zabezpieczenia robót nurkowych, wyposażony w komorę ciśnieniową. Zmianie uległa również rufa jednostki, gdzie zamontowano urządzenie przeładunkowe, do podnoszenia przez opuszczaną do wody rurę giętkiego węża, za pomocą którego po podłączeniu do rurociągów, tłoczono ropę naftową na zbiornikowiec. Poza tym na pokładzie lodołamacza zainstalowano laboratorium monitorujące otaczające środowisko i zapobiegające powstawaniu rozlewisk ropy naftowej.

* * *

W roku 1982 zbudowano w Finlandii prototypowy lodołamacz *Mudiug*, przeznaczony do obsługi statków na podejściach do portów na zamarzających nearktycznych morzach, a także prowadzenia pomocniczych prac w Arktyce w sezonie letnim. Później do służby weszły jeszcze 2 jednostki tego typu – *Dikson* (1983) i *Magadan* (1982). Aktualnie *Mudiug* należy do FGUP „Rosmorport-Sankt-Petersburg” i pracuje na Zatoce Fińskiej, *Dikson* – do Siewier-nego Morskiego Parochodstwa (Archangielsk), a *Magadan* do Dalniewostocznego Morskiego Parochodstwa i zapewnia ruch statków do portu Magadan oraz pracę mor-

Fot. „Awiabaza”

Kapitan Sorokin w pełnej krasie sfotografowany ¾ od rufy.





Mudyug był prototypem serii 3 lodołamaczy przeznaczonych do obsługi podejść portów niearktycznych.

Fot. „Morskoj Flot”

skiego przemysłu wydobywczego u brzegów Sachalina.

W celu poprawy zdolności pokonywania lodów oraz zwiększenia czystości przebijanego w nich kanału, lodołamacz *Mudyug* przeszedł w latach 1987-1988 modernizację wg projektu niemieckiej firmy Thyssen. Nowa część dziobowa, łamała lód i zatapiała krę pod krawędzią kanału. Zdaniem firmy, która przeprowadziła już próby swej „nowinki” na niemieckim lodołamaczu *Max Waldeck*, tego typu jednostki zapewniały przebijanie kanału przy mniejszym zużyciu mocy. Część dziobowa jednostki posia-

dała płaskie dno o małym kącie nachylenia, co ułatwiało wpełzanie lodołamacza na pole lodowe. Płaskie dno stopniowo przechodziło w kształt typowego dna lodołamacza.

Z uwagi na fakt, że próby przeprowadzono latem, zmodernizowany *Mudyug* wysłano w rejon Ziemi Franciszka Józefa, gdzie znajdowały się lodowe masywy. Lodołamacz rzeczywiście „wycinał” w lodzie kanał o zadziwiająco równych krawędziach, nie pozostawiając za sobą rozbitej kry, zużywając przy tym 1,5 raza mniej mocy. Wydawać by się mogło, że eksperyment zakończył się sukcesem. Problemy pojawiły się

jednak zimą, gdy *Mudyug* wyszedł w morze by praktycznie przeprowadzać statki. Okazało się wówczas, że wraz z zaletami lodołamacz pozyskał również i wady. W szczególności, przy ruchu do przodu jednostka klinowała się w lodach, a przy ruchu wstecz traciła zdolność do pokonywania lodów i manewrowość, tak, że nawet niewielkich naciskach mogła poruszać się jedynie do przodu. W dodatku przy opracowaniu niemieckiego projektu nie uwzględniono poważnie jakościowych charakterystyk lodów. Młody lub jednoroczny lód, a z nim zetknął się niemiecki *Max Waldeck* i *Mudyug* w cza-

Mudyug po przebudowie z nowym dziobem, który okazał się również niezbyt efektywny.

Fot. „Awiabaza”





Kapitan Izmajłow był lodołamaczem typu „Kapitan Kosolapow”, przeznaczonego do prac w portach.

Fot. „Awia baza”

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy typu <i>Mudiug</i> i <i>Kapitan Kosolapow</i>		
Wyporność	6210 t	2048 t
Nośność	1909 DWT	365 DWT
Parametry	<i>Mudiug</i>	<i>Kapitan Kosolapow</i>
Długość maks.	88,49 m	56,30 m
Szerokość maks.	21,17 m	16,02 m
Zanurzenie konstrukcyjne	6,50 m	4,20 m
Prędkość na gładkiej wodzie	16,50 w	13,2 w
Moc silników głównych	4 x 2390 KW	4 x 978 KW
Moc elektrycznych silników napędowych	-----	2 x 1550 KW
Moc pomocniczych zespołów prądotwórczych	3 x 769 KW	3 x 320 kW, 1 x 200 kW
Zapasy paliwa	2057 t	374 t
Klasa Rosyjskiego Rejestru Morskiego	KM(*)LL4{1}A2	KM(*)LL4{1}R1AUT1

sie prób, posiada jednolitą strukturę, a wie-
loletni, torosowy łód, całkowicie inną, któ-
rej „ciąć” nie można. To, z czym można
było się zetknąć na Bałtyku, okazało się zu-
pełnie nieporównywalne z tym, co wystę-
puje w Arktyce i na Morzu Białym, gdzie
lodowy pancerz, choć pokrywa akwato-
rium przez wiele miesięcy w roku, to w tym
okresie dryfuje na znaczne odległości i czę-
sto się piętrzy.

Przez pewien czas *Mudiug* znajdował się
w rezerwie przy nabrzeżu portu w Archan-
gielsku, przynosząc poważne straty. Póź-
niej lodołamacz przeszedł z Archangielska
na Bałtyk, gdzie z powodzeniem obsługuje
statki w porcie Sankt Petersburg.

Poważnym wyróżnikiem lodołamaczy
tego typu był zastosowany model siłowni.
Zamiast powszechnie przyjętego napędu
śrub przez silniki elektryczne, zastosowano
silniki wysokoprężne z przekładniami re-
dukcyjnymi oraz śruby napędowe o skoku
nastawnym (WRSz). Cztery średnioobro-

towe silniki wysokoprężne typu 8R 32 każ-
dy o mocy po 2390 kW, pracowały parami
i za pośrednictwem przekładni redukcyj-
nej poruszały 2 wały napędowe zakończo-
ne śrubami o 4 skrzydłach podwyższonej
wytrzymałości.

Pod względem architektury lodołama-
cze typu *Mudiug* – były jednostkami dwu-
pokładowymi z pięciokondygnacyjną nad-
budówką, których kadłub był podzielony
7 głównymi poprzecznymi grodziami wo-
doszczelnymi.

W drugiej połowie lat 70-tych w fińskiej
stoczni Wärtsilä zbudowano portowe lo-
dołamacze o napędzie diesel-elektrycznym
Kapitan Kosolapow, *Kapitan Izmajłow* i *Ka-
pitan Radżabow*. Były to jednopokładowe
jednostki z wydłużoną dziobówką, trójkon-
dygnacyjną nadbudówką i 8 poprzecznymi
grodziami wodoszczelnymi. W chwili obec-
nej *Kapitan Kosolapow* bazuje w porcie Ar-

changielsk, *Kapitan Izmajłow* – w Wyborgu,
a *Kapitan Radżabow* w Baku (Azerbejdżan).

* * *

W związku z gwałtownym wzrostem ob-
rotów towarowych portów Sankt Peters-
burg, Ust-Luga, Primorsk, Wysock i Wy-
borg w celu zapewnienia zimowej żegluga
na Zatoce Fińskiej już eksploatowane linio-
we lodołamacze *Jermak*, *Kapitan Sorokin*,
Admirał Makarow oraz liczne lodołamacze
portowe uzupełniono nabytym przez spół-
kę akcyjną „Wspomagatielnyj flot” w Szwec-
ji w roku 2000 lodołamaczem *Tor* (zbu-
d. 1964 Finlandia, 5310 t, 84,50 x 21,20 x
6,54 m, 7000 KM, po 2 śruby napędo-
we dziobowe i rufowe, 15 węzłów), a 2002
w Estonii – *Karu* (zbud. 1958 Finlandia,
3597 t, 74,15 x 17,45 x 6,28 m, 5650 KM,
13 węzłów, po 2 śruby napędowe dziobowe
i rufowe). Obie jednostki bazują w Sankt
Petersburgu i pełnią nadal służbę pod sta-
rymi nazwami.

W roku 2006 Górniczo-Metalurgiczna
Kompania „Norylskij Nikiel” nabyła stary
fiński lodołamacz *Apu* (zbud. 1970 Finlan-
dia, 5477 t, 86,50 x 21,20 x 6,95 m, 15 200
KM, 16 węzłów, 3 śruby napędowe rufowe,
1 dziobowa). Jednostka bazuje w Murmań-
sku pod nazwą zmienioną na *Dudinka*.

W roku 2003 w skład Murmanskogo Pa-
rochodstwa wszedł jeszcze jeden lodoła-
macz zabezpieczenia z „second-handu”.
Zbudowany w roku 1983 w Kanadzie *Arctic
Kalvik*, eksploatowany wcześniej na Morzu
Beauforta w charakterze jednostki zaopa-
trzenia, otrzymał nazwę *Władimir Igna-
tiuk* i klasę Rosyjskiego Rejestru Morskie-
go KM(*)Icebreaker 7{1} (Icebreaker 7 at d



Lodołamacz *Tor* zakupiony w Szwecji.

Fot. „Awiabaza”

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamacza <i>Władimir Ignatiuk</i>	
Wyporność	7077 t
Nośność	2113 DWT
Wymiary podstawowe	88,00 x 17,82 x 8,27 m
Prędkość	14 węzłów
Liczba i moc silników głównych	4 x 4265 kW
Liczba i typ pędników (śrub)	2 x WRSz
Moc generatorów pomocniczych	2 x 750 kW, 2 x 1000 kW, 1 x 30 kW
Zapas paliwa	686 t

← 7,7m). Jednostka może pokonywać lód o grubości 1,2 m z prędkością do 7 węzłów.

* * *

W latach 2005-2009 po trwającej ponad trzy i pół dziesięciolecia przerwie zbudowano w Rosji 2 silne lodołamacze o napędzie diesel-elektrycznym projektu 21900 – *Moskwa* i *Sankt Petersburg*. Projekt został opracowany przez specjalistów Bałtyjskiego Zawoda (Sankt Petersburg), CKB „Bałtsudprojekt” i OAO „ERA-projekt”. Wcześniej podobne jednostki budowano wyłącznie w stocznjach zagranicznych. Stępkę pod prototypową *Moskwę* położono

w stoczni Bałtyjskij Zawod w maju 2005, a do służby oddano jednostkę w grudniu 2008, zaś w roku następnym przekazano zamawiającemu, jakim było – Federacyjne Państwowe Przedsiębiorstwo „Rosmorport SNB Filiał”- bliźniaczy *Sankt Petersburg*, którego budowę rozpoczęto w styczniu 2006 r.

Lodołamacze otrzymały klasę Rosyjskiego Rejestru Morskiego KM(*)Icebreaker{2AUT1EPP. Jednostki przeznaczono do przeprowadzania w łodach Zatoki Fińskiej służby awaryjno-ratowniczej, wykonywania prac nurkowych oraz walki z zanieczysz-

Władimir Ignatiuk to eks-kanadyjski *Arctic Kalvik* zakupiony w 2003 roku.

Fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov



Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy typu Moskwa

Wyporność	14 300 t
Nośność	7243 DWT
Długość maks.	114,00 m
Szerokość maks.	28,02 m
Zanurzenie	8,50 m
Moc elektrycznych silników napędowych	2 x 8000 KW
Prędkość	17 węzłów
Zapas paliwa	2701 t
Liczebność załogi	25 osób

zeniami ropopochodnymi i produktami chemicznymi. Jednostki dwupokładowe z wydłużoną burtą, których kadłub dzieli 11 poprzecznych grodzi wodoszczelnych. W części rufowej dysponują lądowiskami dla śmigłowców pokładowych typu Ka-32 lub Ka-226. Jednostkę wyposażono w dźwigi o obciążeniu roboczym 0,7 t, 1,2 t, 3 t oraz 15 t.

Siłownię stanowią 2 generatory z silnikami wysokoprężnymi Wärtsilä 12V32 o mocy po 6000 kW, 2 z silnikami typu 9L32 tej samej firmy o mocy po 4500 kW oraz 2 pędniki śrubowe typu Steerprop SPO 4,5 APC fińskiej firmy Steerprop Ltd. o mocy po 8000 kW ze śrubami o średnicy 4,5 m i 4 skrzydłach. W celu zwiększenia manewrowości na dziobie i rufie zamontowano pędniki strumieniowe.

* * *

W roku 2008 federalny budżet zgodnie z programem „Rozwój systemu transpor-

towego Federacji Rosyjskiej w latach 2010-2015” wydzielił środki na opracowanie projektu liniowego lodołamacza o napędzie diesel-elektrycznym i mocy 25 MW, który zamierzano zbudować dla FRUP „Rosmorport” w okresie 5 lat. Pierwsza seria ma liczyć nie mniej niż 3 jednostki. Projektowanie będzie realizować CKB „Pietrobalt” (główny projektant) przy udziale szeregu rosyjskich i zagranicznych instytucji projektowych i naukowo-badawczych, a także dostawców wyposażenia. Planowana jest również budowa w stocznjach rosyjskich serii lodołamaczy portowych o mocy 7 MW.

Poszerzenie możliwości funkcjonalnych lodołamaczy o mocy 25 MW dzięki zainstalowaniu dodatkowego wyposażenia, wprowadzenie nowych rozwiązań technicznych pozwoli na istotne zwiększenie konkurencyjności jednostek, a tym samym zapotrzebowanie na ich usługi w procesie eksploatacji. Poszerzenie możliwości lodołamaczy pozwoli nie tylko na ich wykorzystanie do przeprowadzania statków przez lody, ale także umożliwi holowanie ciężkich wielkogabarytowych obiektów, dowóz załóg na platformy wiertnicze, transport uczestników ekspedycji naukowych z zapewnieniem im zarówno komfortowych warunków bytowych jak pracy badawczej na pokładzie, prowadzenie badań naukowych, transport ładunków z wykorzystaniem śmigłowców. Wśród innych operacji znajdują się także oględziny podwodnych części platform wydobywczych z wykorzystaniem kompleksu nurkowego lodołamacza oraz bazującego na pokładzie małogabarytowego, sterowanego drogą telewizyjną

aparatu podwodnego (MTPA), operacje ładunkowe z wykorzystaniem dźwigów pokładowych lodołamacza (przy układaniu podwodnych rurociągów, przemieszczaniu ładunków na platformy wiertnicze), a także likwidacje rozlewów ropy naftowej za pomocą systemu bonów.

„Rosmorport” z uwzględnieniem już prowadzonych i przewidywanych w przyszłości prac naukowo-badawczych rozpatruje także możliwość zaokrętowania na projektowanych lodołamaczach bezpilotowych statków powietrznych (BPLA), które będą służyć do rozpoznania lodowego na trasie przejścia, prowadzenia operacji poszukiwawczych, operatywnego określania granic strefy skażeń powierzchni morza w przypadku awaryjnego rozlania ropy naftowej. Projektowana jednostka winna stać się podstawą do budowy w przyszłości arktycznych liniowych lodołamaczy o napędzie diesel-elektrycznym. Na okrętach tej klasy możliwe będzie zabudowanie w trakcie budowy lub modernizacji różnego rodzaju specjalnego wyposażenia bez konieczności istotnej przebudowy kadłuba. W charakterze napędu przewiduje się 2 burtowe zespoły, każdy o mocy 8,5 MW oraz 1 centralny o identycznej mocy.

Na zamówienie kompanii naftowej „Łukoil-Kaliningradmorneft” singapurska stocznia Keppel Singmarine Pte Ltd przekazała w roku 2008 dwa lodołamacze-jednostki zabezpieczenia pływających platform wiertniczych – *Toboj* i *Warandej*, przeznaczone dla przeprowadzania w lodach zbiornikowców do naftowego terminala Warandej na Morzu Barentsa. Jed-

Najnowszy lodołamacz Moskwa sfotografowany w Sankt Petersburgu.

Fot. Władimir Michalczuk





Warandej, nowy lodołamacz zamówiony przez kompanię „Łukoil-Kaliningradmorneft”.

Fot. Shipspotting

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy <i>Toboj</i> i <i>Warandej</i>		
Charakterystyka	<i>Toboj</i>	<i>Warandej</i>
Wyporność	6533 t	10 874 t
Nośność	1930 DWT	4643 DWT
Długość maks.	81,60 m	100,00 m
Szerokość maks.	18,50 m	21,70 m
Zanurzenie maks.	9,30 m	10,60 m
Prędkość,	15 węzłów	15 węzłów
Moc silników głównych	3 x 4320 kW	4 x 5760 kW
Moc elektrycznych silników napędowych	2 x 5200 kW	2 x 8400 kW
Liczba i typ pędników	2 x Steerprop SPO 4.0 ARC	2 x Steerprop SPO 4.5 ARC
Zapasy paliwa	1648 t	2848 t
Klasa Rosyjskiego Rejestru Morskiego	KM(*)Arc7{1} A1 EPP	KM(*)Icebreaker7 {2} AUT1-ICSEPP

nostki mogą pokonywać lody o grubości 1,5-1,7 m, pokryte dodatkowo 20 cm warstwą śniegu, z prędkością 2-3 węzłów przy bardzo niskich temperaturach. W charak-

terze napędu zamontowano pędniki śrubowe firmy Steerprop Ltd (Rauma, Finlandia).

* * *

Poza lodołamaczami pod banderą rosyjską eksploatowana jest znaczna liczba jednostek obsługi morskiego wydobycia ropy naftowej, które posiadają wzmocnienia przeciwlodowe. Na rzekach, podejściach do morskich portów, a także na ich akwatoriach są eksploatowane rzeczne lodołamacze fińskiej budowy typu *Kapitan Czeczkin* (projekt 1105) o mocy 4650 kW (6130 KM), które weszły do służby w końcu lat 70-tych (*Kapitan Czeczkin*, *Kapitan Pachin*, *Kapitan Zarubin*, *Kapitan Bukajew*, *Kapitan Czadajew* i *Kapitan Krutow*).

Lodołamacz rzeczny *Kapitan Czadajew* typu „*Kapitan Czeczkin*” podczas pracy.

Fot. „Awiabaza”





Lodołamacz rzeczny *Kapitan Demitow* typu „*Kapitan Jewdokimow*”.

Fot. „*Awia baza*”

Podstawowe elementy charakterystyki technicznej lodołamaczy Proj. 1105 i Proj. 1191		
Charakterystyka	Projekt 1105	Projekt 1191
Wyporność z pełnymi zapasami	2472 t	2341 t
Długość	77,60 m	76,49 m
Szerokość	16,28 m	16,56 m
Średnie zanurzenie	3,50 m	2,65 m
Uciąg przy ruchu do przodu	414 kN	408 kN
przy ruchu wstecz	311 kN	
Prędkość:		
na wodzie	25,7 km/h	25 km/h
w lodzie o grubości 0,7 m + 0,3 m śniegu	3 km/h	1,8 km/h
najazdami na lód o grubości 0,9 m + 0,4 m śniegu	1 km/h	0,8 km/h
Autonomiczność	20 dob	20 dob
Silniki główne, typ	Wärtsilä Vaasa 12V22B	Wärtsilä Vaasa 12V22B
moc	3 x 1550	3 x 1605
Elektryczne silniki napędowe, liczba i moc	3 x 1170 kW	4 x 950 kW
Załoga	28 osób	27 osób

Analogiczne funkcje pełnią także rzeczne lodołamacze o mocy 4815 kW (6600 KM) typu *Kapitan Jewdokimow* (projekt 1191), zbudowane w Finlandii w latach 1983-1984. Są to *Kapitan Jewdokimow*, *Kapitan Moszkin*, *Kapitan Demidow*, *Kapitan Miecajk*, *Kapitan Czudinow*, *Kapitan Babiczew*, *Kapitan Borodkin* i *Awraamij Zawieniagin*.

* * *

Wprowadzenie do służby w latach 50-tych lodołamaczy typu *Kapitan Bielousow* pozwoliło na wydłużenie okresu żeglugi w zachodnim rejonie Arktyki do 3-4 miesięcy, lodołamaczy typu *Lenin*, *Moskwa* w okresie 1960-1977 poszerzyło sezon żeglugowy na całej długości Północnej Drogi Morskiej do 4-5 miesięcy, w zachodnim rejonie Arktyki, głównie do portów Dudinka, Igarka – do 7 miesięcy (czerwiec-grudzień

włącznie). Jednak i to było mało. W celu zapewnienia rytmicznej pracy Norylskiego rejonu przemysłowego oraz zagospodarowania Jamalskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, niezbędne było zapewnienie całorocznej żeglugi.

Zdolnymi z powodzeniem do walki zimowymi lodami Morza Karskiego i Ob-Jenisiejskiego rejonu okazały się atomowe lodołamacze typu *Arktika* o mocy 75 000 KM. Już po 4 latach po wejściu do eksploatacji atomowego lodołamacza *Arktika*, w roku 1978 przy udziale atomowego lodołamacza *Sibir* oraz z pomocą specjalnie zbudowanych do pracy na pływaczach rzeki Jenisiej, posiadających małe zanurzenie lodołamaczy typu *Kapitan Sorokin*, uruchomiono całoroczną żeglugę w kierunku Dudinki. W następnych latach lodołamacze typu *Kapitan Sorokin* z trudem radziły so-

bie z zimowym przeprowadzaniem statków przez lody rzeki Jenisiej. W celu ich zastąpienia zbudowano, posiadające małe zanurzenie atomowe lodołamacze *Tajmyr* i *Wajgacz* o mocy 52 000 KM (1989, 1990 r.). Ich wejście do służby zagwarantowało całoroczną żeglugę do Dudinki.

Szczytowy poziom przewozów Północną Drogą Morską, wynoszący 6,6 mln t osiągnięto w roku 1987. Wzrost rozmiarów przewozów, przekraczający 1 mln t, był rezultatem wprowadzenia do służby atomowego lodołamacza *Lenin* oraz jednostek typu *Moskwa*. W pokonaniu granicy 6 mln t (1985 r.) pomogło wprowadzenie do pracy lodołamaczy *Arktika* i *Sibir*. W rekordowym 1987 roku w żegludze na Północnej Drodze Morskiej uczestniczyło 16 liniowych lodołamaczy o sumarycznej mocy 500 000 KM oraz 331 statki transportowe, które odbyły 1306 rejsów. Porównując to ze skromnymi osiągnięciami lat 30-tych, można zauważyć, że łączna moc lodołamaczy wzrosła 10-krotnie, a wielkość przewiezionych ładunków ponad 100-krotnie. Pełne opanowanie Północnej Drogi Morskiej i rozwój żeglugi arktycznej, jaki nastąpił w latach 1960-1990 pod względem skali można porównać bodaj jedynie z podbojem kosmosu.

W latach największej aktywności przewozowej na Północnej Drodze Morskiej w Murmansk Parochodstwie skoncentrowano flotyllę liniowych lodołamaczy o niebywalej mocy 650 000 KM, większej niż łączna moc wszystkich lodołamaczy świata owego czasu razem wziętych. W Daleńwostocznym Parochodstwie w najlepszych latach łączna moc lodołamaczy przekraczała 250 000 KM. Trzeba przy tym

zaznaczyć, że na wschodnią część Północnej Drogi Morskiej przypadało 25-30% łącznej masy ładunków.

Spadek przewozów, jaki nastąpił po roku 1987 był widoczny, w 1988 było to już 6,3 mln t, w 1989 – 5,8 mln t, zaś w latach 1990-1998 tempo spadku przewozów ładunków przyspieszyło, a ich wolumen spadł z 5,5 do 1,5 mln t. W roku 1993, gdy poziom przewozów uległ ograniczeniu do 3 mln t, eksploatacja wymagającej sporych nakładów floty lodołamaczy stała się nierentowna. Okres lat 1999-2003 charakteryzował się pewną stabilnością przewozów, które utrzymywały się na poziomie 1,6-1,7 mln t, by w latach 2004-2006 wzrosnąć do około 2 mln t. Większość przewozów skoncentrowana była w zachodniej części Północnej Drogi Morskiej, a z tego 1,2 mln t przypadało na ładunki Norylskiego rejonu przemysłowego. We wschodniej części Północnej Drogi Morskiej wielkość przewozów sięgała ledwie 50-100 tys. t. Skomplikowana sytuacja w zakresie przewozu ładunków trasami Północnej Drogi Morskiej miała tylko

jedną przyczynę, a mianowicie – kryzys gospodarki Rosji.

Tym nie mniej jednak, armatorzy zdolali zachować swój poniekąd unikalny potencjał kadrowy, zdolny do efektywnej eksploatacji potężnych atomowych i diesel-elektrycznych lodołamaczy, co stanowi rękojmię odrodzenia się Północnej Drogi Morskiej w przyszłości.

Prezydent Federacji Rosyjskiej W.W. Putin w dniu 5 kwietnia 2000 r. stwierdził w Murmańsku na pokładzie atomowego lodołamacza *Rossija* „Podstawą zarówno trwałej floty jak i żegluga na Północy jest oczywiście flotylla lodołamaczy. Jej unikalność polega na tym, że najnowocześniejsze rozwiązania i technologie stoczniove łączą się z osiągnięciami atomistyki i działają w ekstremalnych warunkach klimatycznych. Podobnej floty, ani doświadczenia jej eksploatacji, ani ludzi władającymi wszystkimi niezbędnymi umiejętnościami, nie ma praktycznie na świecie”.

Lodołamacze odgrywają także ważną rolę w zakresie zapewnienia obronności Ro-

sji. Lodołamacze wykorzystywano do zabezpieczenia służby bojowej strategicznych atomowych raketowych okrętów podwodnych. Zimą 1982-83 K-279 Floty Północnej (d-ca kpt. I rangi [pol. Kmdr] W. Żurawlew) testował nową metodę pełnienia służby bojowej pod lodami Morza Białego w czasie północnej zimy. W czasie 164 dób do wiosennego topnienia lodów, chroniony przed uderzeniami potencjalnego przeciwnika grubą warstwą lodu, okręt był gotów do odpalania balistycznych rakiet międzykontynentalnych. W tym samym rejonie przez cały czas służbę pełnił lodołamacz, gotów w odpowiednim momencie złamać warstwę lodu by umożliwić start rakiet. Lodołamaczem dostarczono nową załogę (d-ca kpt I rangi J. Golenkow) by zmienić podwodników K-279 po zakończeniu pierwszego etapu patrolowania.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

REKLAMA



Redakcja z przyjemnością informuje swych czytelników z całego świata o narodzinach nowej generacji Autorskich Widokówek z fotografiami okrętów i statków pasażerskich, odwiedzających port Odessa na Ukrainie. Autorami fotografii są Anatolij Odajnik i Władimir Trofimow z Odessy.

Wydano już 4 wielobarwne zestawy widokówek:

I zestaw – Okręty bazy morskich sił Ukrainy w Odessie

II zestaw – Wycieczkowce Ukrainy

III i IV zestaw – Okręty państw świata w Odessie na przełomie wieków, obejmuje wizyty w odesskim porcie w latach 1995-2000

Wydano już także jeden, a gotów jest drugi zestaw z serii: „Nasz port odwiedziły”, poświęcony odwiedzającym Odessę liniowcom pasażerskim i wycieczkowcom.

Każdy zestaw obejmuje 13 wielobarwnych fotografii oraz 2 dodatkowe na okładkach.

Szczegóły dotyczące zamówień pod adresem: aodaynik@mail.ru

