

**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, Jarosław Jastrzębski,  
Rafał Mariusz Kaczmarek,  
Jerzy Lewandowski, Oskar Myszor,  
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,  
Jarosław Palasek, Jan Radziemiński,  
Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczni**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  
ROSJA  
Siergiej Balażyn, Nikołaj Mitiuckow,  
Siergiej Patjanin, Konstantin Strielbickij  
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.  
Arthur D. Baker III  
UKRAINA  
Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij**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. 32 285 40 35, www.drukpolgtg.pl**© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2012**Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.  
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą  
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo  
skrótowania i adjustacji tekstów. Materiałów nie  
zamówionych nie zwracamy.  
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść  
publikowanych artykułów, które prezentują  
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.**Nakład:** 1500 egz.**I strona okładki:**Amerykański lotniskowiec *Nimitz* w końcu  
lat 80. XX wieku w składzie Lotniskowcowej  
Grupy Uderzeniowej.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

**Drodzy Czytelnicy**

Przekazuję w Wasze ręce wakacyjny numer naszego magazynu. Oczywiście jest on urozmaicony tematycznie w myśl zasady „dla każdego coś ciekawego”. Szczególnie polecam artykuł o monitorze „Udarnyj”, którego tłumaczenie zostawiliśmy bez naszej większej ingerencji. Dzięki temu będziecie mogli zobaczyć sposób opisywania okresu międzywojennego i stosunków polsko-radzieckich przez wschodnich shiploverów. Niejako na koniec numeru zaprezentowaliśmy temat, który jeszcze do niedawna był objęty gryfem największej tajemnicy wojskowej.

Życzę miłej lektury oraz wakacyjnego słońca.

Jarosław Malinowski

**W NUMERZE**

Nikołaj Mitiuckow

„W Grecji jest wszystko...”

**2****7**

Igor Wach

Bitwa pod Ulsan w świetle  
ówczesnej prasy galicyjskiej

Ekkehard Ebermann

Krótki opis historii HMS *Triumph***14****28**

Hartmut Ehlers

Historia Łotewskich Sił Morskich 1919-1940,  
część II

Roman Łapszin

Monitor *Udarnyj***40****54**

Aleksandr Mitrofanov

KFK – mali wojownicy wielkiej wojny, część III



Łukasz Stach

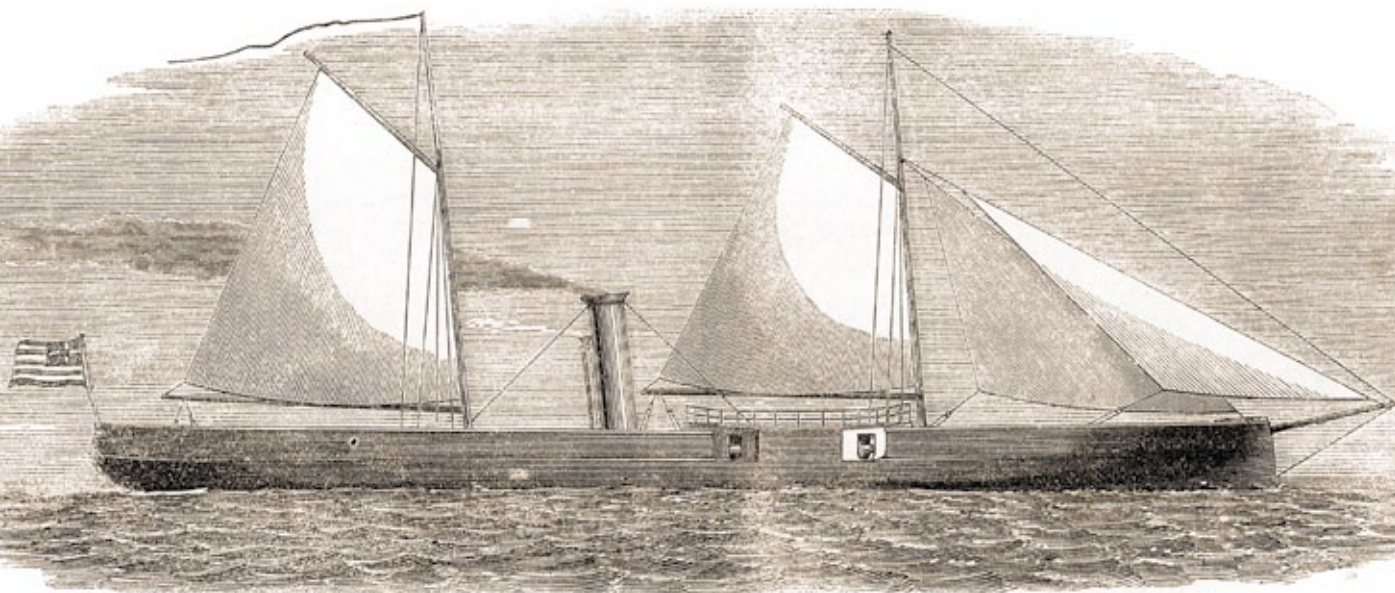
Wabik. Działalność japońskich lotniskowców  
w trakcie bitwy w Zatoce Leyte, część I**60****72**

Hartmut Ehlers

Niemieckie okręty podwodne po II wojnie  
światowej, część II

Jarosław Palasek

Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”,  
część VIa**84****91**Marian Mikołajczuk, Jarosław Malinowski  
Tupolewy versus lotniskowce, część III



## „W Grecji jest wszystko...”

O świcie 16 grudnia 1912 r. nowy turecki dowódca Ramiz Bey, wyznaczony na to stanowisko w miejsce ostrożnego i mało zdecydowanego Tahir Beya, rozkazał by powierzona jego komendzie eskadra zeszła z kotwicy. Rozwinięte w szyku torowym główne siły floty tureckiej w składzie pancerników *Barbaros Hayrettin*, *Turgud Reis*, *Mesudiye* i *Asar-i Tevfik* po raz pierwszy od dłuższego czasu obrały kurs na wyjście z cieśniny Dardanelle. Grecy, blokujący cieśninę, już na nie czekali.

O godz. 08:20 przeciwnicy odkryli się wzajemnie i weszli na kurs bojowy. Przy czym, mimo zmiany na stanowisku dowodzącego, Turcy tak jak poprzednio działali wyjątkowo ostrożnie. Tahir Bey, rozumiejąc, że pod względem siły ognia zdecydowanie ustępuje Grekom, nie ryzykował odchodzenia daleko od brzegu. W końcu, gdy przeciwnicy zbliżyli się na odległość 11 000 m, Turcy nie wytrzymali i otworzyli ogień. Grecy rozumiejąc, że na takim dystansie efektywność ich ognia będzie wątpliwa, wstrzymali się z jego otwarciem do momentu, gdy odległość spadła do 8000 m.

W odróżnieniu od swoich przeciwników, grecki dowódca Pavlos Kountouriotis demonstrował wprost pozbawioną rozsądku odwagę. Z uwagi na fakt, że predkość krążownika *Georgios Averoff* przewyższała znacznie możliwości maszyn wszystkich trzech greckich pancerników, przekazał on dowodzenie eskadrą d-cy pancernika *Spetsai*, a sam opuścił szyk próbując w poje-

dynkę ogarnąć czoło tureckiej kolumny. Gdyby Grecy trafili na bardziej ostrzelanego przeciwnika, rezultat takiego nader wątpliwego manewru byłby oczywisty. Wkrótce, gdy odległość zmniejszyła się do kilku kilometrów, do akcji przystąpiła artyleria średnich kalibrów. Najbardziej poszkodowany był *Barbaros Hayrettin* nas którym *Georgios Averoff* skoncentrował swój ogień. Na jego pokładzie uszkodzona została jedna z wież artylerii głównego kalibru, zniszczone dziobowe stanowisko kierowania ogniem, rozbita część pomostu dowodzenia, zaś odłamki uszkodziły kilka kotłów. Rannych i zabitych zostało około 25 członków załogi. W końcu, gdy w wyniku ataku greckiego torpedowca pancernik *Mesudiye* opuścił swoje miejsce w szyku, turecki dowódca uznał to za powód do odwrotu.

Chociaż obie strony uzyskały trafienia, to wynik starcia pozostał nierozstrzygnięty, jednak można uznać, że Grecy wygrali je nieznacznie „na punkty”. Tak przebiegła pierwsza bitwa głównych tureckich i greckich sił liniowych w trakcie I wojny bałkańskiej – wojny, która zademonstrowała osiągnięcie długo oczekiwanego parytetu między Turkami a Grekami na morzu.

Dziś zarówno Grecja jak i Turcja uczestniczą w jednym bloku polityczno-wojskowym NATO, do którego przystąpiły równocześnie w roku 1952 i traktowane są jako sojusznicy. Nie przeszkodziło to jednak obu państwom wielokrotnie prezentować odmienne stanowiska, co raz w 1974 roku doprowadziło do otwartego konflik-

tu zbrojnego w sprawie Cypru. W związku z tym natowscy analitycy już od dawna podkreślają duże znaczenie utrzymywania parytetu między siłami greckimi i tureckimi. Jeśli jedno z państw zamawia gdzieś np. okręty podwodne, to zaraz „troskliwi wujkowie” proponują podobne środki drugiemu.

Parytet ten osiągnięto po raz pierwszy w trakcie wojny bałkańskiej. Dla Turków było to swego rodzaju przyznaniem się do własnej bezsilności, natomiast dla Greków stanowił wyraźny krok w przód. Jeszcze kilka dekad wcześniej Turcy posiadali bezdyskusyjną przewagę nad Grekami i przy określonej woli politycznej mogli w pełni pretendować do statusu liczącego się państwa morskiego.

Do odrodzenia tureckiej floty doszło za panowania sultana Abdül-Aziza. Zrozumiałe, że dysponujący znacznie mniejszym potencjałem ekonomicznym Grecy nie mogli w tym okresie myśleć o konkutowaniu z Imperium Otomańskim. Wszystkie greckie wysiłki skoncentrowane były na obronie i jedynymi pancernikami tego okresu były niewielkie *Vasilissa Olga* i *Vasilefs Georgios*. Na uwagę zasługuje fakt, że Grecja przystąpiła do wyścigu zbrojeń z Turcją nie bacząc na trudną sytuację ekonomiczną i polityczną.

Do połowy lat 60-tych XIX wieku podstawę greckiej marynarki wojennej stanowiło kilka niewielkich, nie posiadających praktycznie żadnej wartości bojowej kanonierek. Społeczeństwo zwykle witało

wybuch wojny z entuzjazmem i patriotyzmem, co dawało podstawy do stworzenia całkiem silnej floty kaperskiej. Taka flota, nastawiona na działanie na liniach komunikacyjnych przeciwnika, w boju z głównymi siłami floty tureckiej była bez szans. Wydarzeniem mającym istotny wpływ na grecką politykę morską był kryzys na Krecie. Gdy w roku 1866 na wyspie wybuchło powstanie, greckie statki zaczęły energicznie dostarczać tam materiały niezbędne do prowadzenia wojny z Turkami. Gdy w odpowiedzi Stambuł ogłosił blokadę wyspy, Grecy stwierdzili, że w przypadku rozpoczęcia działań wojennych praktycznie nie mieli się czym przeciwstawić siłom tureckim. Dlatego, nie bacząc na skromny budżet, grecki rząd podjął decyzję o budowie wspomnianych wyżej pancerników. Choć w roku 1869 interwencja wielkich mocarstw zapobiegła konfliktowi zbrojnemu, na obu pancernikach prowadzono intensywne prace wykończeniowe, przygotowując je do wejścia w skład floty greckiej.

Jako pierwszy, w roku 1867, został wodowany w brytyjskiej stoczni „Thames Iron Works” 1800-tonowy *Vasilefs Georgios*, tym samym rozpoczynając w greckiej marynarce wojennej tradycję nazywania okrętów imieniem pierwszego wybranego króla nowej dynastii. Z technicznego punktu widzenia nie była to jednostka ani wybitna ani oryginalna, nie wyróżniała się niczym szczególnym na tle podobnych okrętów, jak przykładowo brazylijski *Barroso*. Porównując te dwa pancerniki można zauważyć, że przy nieco słabszym uzbrojeniu „grek” był o kilkaset ton cięższy, co pozwoliło na jego lepsze opancerzenie. W wyniku czego masa pancerza wzrosła

do 340 t – prawie 20% wyporności! Rzeczywiście, pas w rejonie linii wodnej miał grubość od 6” do 7”, a sześciocalowe płyty pancerne baterii oraz opancerzony pokład czyniły z okrętu trudny do zgryzienia orzech. Główna artyleria składała się z 2 odprzodowych, gwintowanych dział kal. 9” umieszczonych w centralnej baterii. Cztery ambrazury dawały teoretycznie możliwość ześrodkowania ognia obu dział w dowolnym punkcie horyzontu. Przy czym rzeczywiste prowadzenie ognia w dowolnym sektorze okazało się trudniejsze, podobnie jak miało to miejsce w przypadku wszystkich podobnych „monstrów”, co wyraźnie wykazały doświadczenia późniejszej wojny na Pacyfiku.

W roku 1869 w stoczni „Stabilimento Tecnico Triestino” wodowano drugi grecki pancernik – *Vasilissa Olga*. W tym czasie zagraniczni kontrahenci nie cenili zbyt wysoko austriackiego przemysłu stoczniowego. Jednak po zwycięstwie admirała Tegelhoffa pod Lissą, Grecy postanowili zamówić tam pancernik dla siebie. Z punktu widzenia techniki, w porównaniu z *Georgiose*, *Olga* z jej drewnianym kadłubem, stanowiła ewidentny krok wstecz, który kosztował grecki rząd ogółem 210 tys. funtów

*Vasilissa Olga* stała się również pierwszym, ale nie ostatnim okrętem o tej nazwie w greckiej flocie, nazwanym na cześć małżonki króla Georgiosa (warto wspomnieć, że Olga Konstantynowna była również księżniczką Rosyjskiego Domu Cesarskiego). Pod względem konstrukcji pancernik przypominał austriackie okręty typu *Drache* czy *Kaiser Max*. Podobnie jak w przypadku większości austriackich

jednostek kadłub był drewniany, pokryty żelaznymi płytami, jednak ich doskokała jakoś powodowała, że drugi grecki pancernik był również poważnym przeciwnikiem.

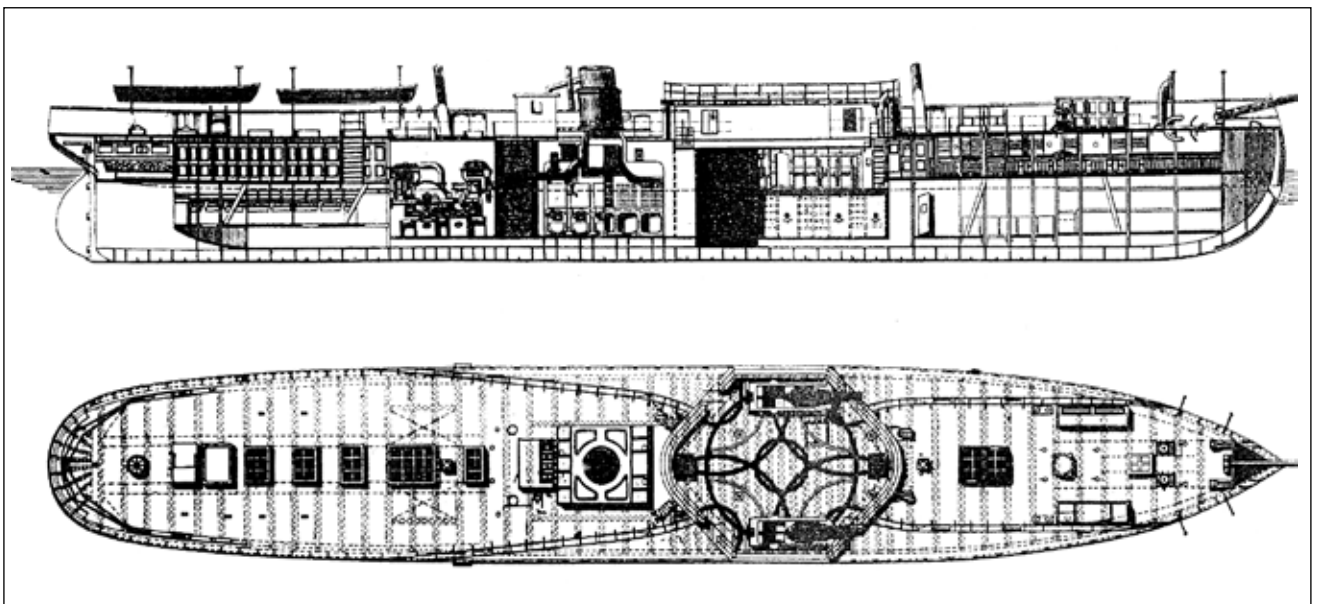
W skład uzbrojenia wchodziły dwa działa 229 mm oraz dziesięć dział 152 mm. Łączna masa opancerzenia wynosiła 629 t (30% wyporności!), w tym sam pas na linii wodnej – 536 t. Grubość głównego pasa wynosiła na śródokręciu 152 mm, a w kierunku dziobu i rufy zmniejszała się do 120 mm. W odróżnieniu od *Georgiosa*, Austriacy zbudowali pancernik zdolny do działań na morzu, którego wysokość burt pozwalała na montaż drugiego pasa o grubości 120 mm. Tym samym prawie 80% powierzchni burt pokrywał pancerz! Jako całość, nie bacząc na pewne anachronizmy, Grecy otrzymali dobrą platformę artyleryjską o wspaniałej dzielności morskiej.

Opracowanym trochę „na oko” *Vasilefs Georgios* i *Vasilissa Olga* los zgotował długą, bezbarwną karierę. Przez prawie 2 dekady okręty stanowiły główną siłę uderzeniową greckiej floty. W związku tym były aktywnie eksploatowane do lat 10-tych XX wieku, przechodząc w tym czasie liczne przeróbki, dozbrojenia i przebrojenia.

W roku 1885 Bałkanów omal nie ogarnęła nowa powszechna wojna. W owym czasie Rumelia, którą w rezultacie wojny rosyjsko-tureckiej w latach 1877-1878 zwrócono Imperium Osmańskiemu, wyrzuciła turecką administrację i ogłosiła przyłączenie się do Bułgarii. Grecy znów dostrzegli ograniczoną swoich sił morskich. W rezultacie z jednej strony zdecydowano o modernizacji i przebrojeniu znajdujących się w służbie pancerników,

Przekrój podłużny i rzut z góry *Vasilefsa Georgiosa*.

Ryc. zbiory Jana Piwowskińskiego

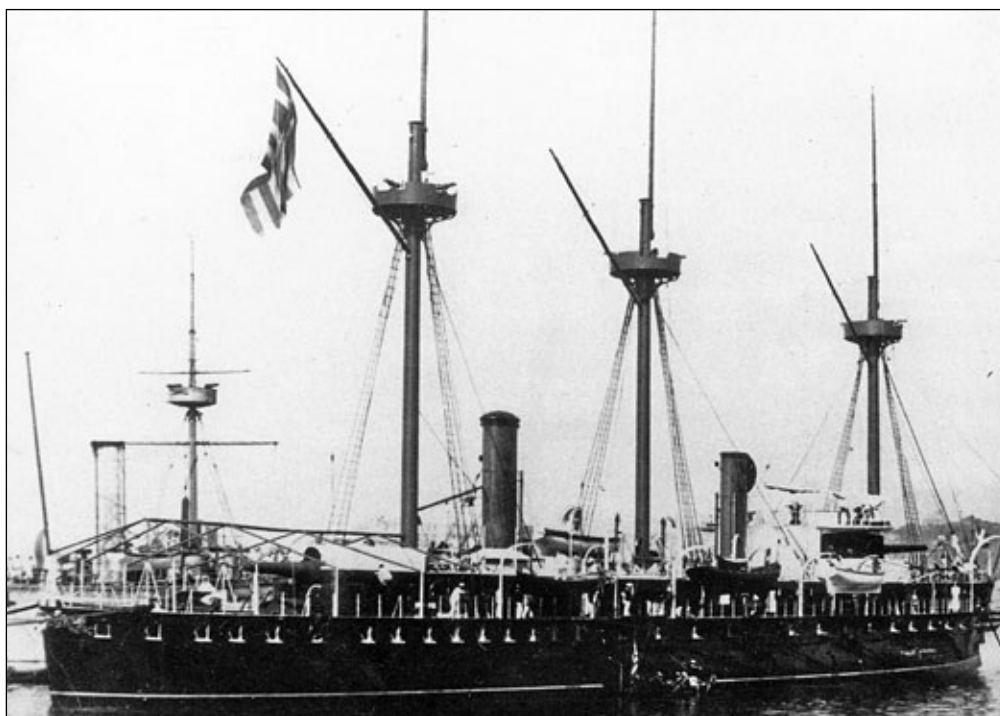


a z drugiej – rząd wyasygnował nadzwyczajne środki na budowę kolejnych 3 okrętów tej klasy.

Dla przebrożenia *Georgiosa* i *Olgi* wybrano najnowsze działa produkcji firmy „Krupp”. Pierwszy okręt otrzymał 2 potężne 10-tonowe działa kal. 210 mm, jednak przebrojenie drugiej jednostki przebiegało w kilku etapach. W rezultacie zamontowano cztery 5,5 t działa Kruppa kal. 170 mm o długości lufy 25 kalibrów oraz 2 nieco starsze 3,5 t działa tego samego kalibru o długości lufy 20 kalibrów. Uzbrojenie każdego z pancerników uzupełniały 4 szybkostrzelne działa kal. 37 mm oraz para mitraliez.

Trzema, zamówionymi w roku 1885 nowymi pancernikami, Grecy mogli zadziwić cały świat. Z jednej strony, niezgrabna sylwetka okrętów z ogromnymi oknami-iluminatorami, bardziej przypominającymi statki pasażerskie, wywoływała zdziwienie (wspomniane okna zdecydowanie poprawiały mikroklimat pomieszczeń pancernika, co było istotne w warunkach gorącego Morza Śródziemnego). Jednak z drugiej strony, inżynier I klasy Dupont który zaprojektował okręt postarał się o aplauz, tak, że francuski admirał Lagan któremu greckie władze zleciły przeprowadzenie reformy swej floty wraz z infrastrukturą brzegową, w pełni zatwierdził projekt.

Pancernik posiadał stalowy kadłub z podwójnym dnem i podziałem na przedziały wodoszczelne. Limity wyporności nie pozwalały na ulubione przez Francuzów romboidalne rozmieszczenie dział artylerii głównego kalibru, wobec czego Dupont rozmieścił działa kal. 270 mm w trójkąt. W rezultacie 2 działa o długości lufy 36 kalibrów znajdowały się w dziobowej barbecie z możliwością prowadzenia ognia z wybranych punktów, zarówno w kierunku dziobu jak i rufy, a jedno działło z lufą o długości 30 kalibrów – w barbecie rufowej. Z uwagi na fakt, że dziobowa barbeta znajdowała się w opancerzonej kazamacie, w celu częściowego obniżenia wagi, w tym samym miejscu, ale piętro niżej, rozmieszczono baterię średniego kalibru składającą się z 4 dział kal. 150 mm o długości lufy 36 kalibrów. Z tych dział jedynie 2 mogły prowadzić ogień w dowolny punkt horyzontu.



Pancernik *Psara* krótko po wejściu do służby.

Fot. „Marine Rundschau”

Opancerzenie dostarczyła firma „Creusot”, szczytująca się w owym czasie ogromnymi sukcesami w produkcji wysokogatunkowej stali pancerniej. Wzdłuż całej linii wodnej przebiegał nieprzerwany pas pancerny o szerokości 1,2 m, którego grubość wynosiła 300 mm na śródookręciu, na dziobie i rufie zmniejszająca się do 120 mm. W przerwie między kazamatą a barbetą, nad głównym pasem przebiegał drugi pas o grubości 75 mm. Jego zadaniem było uniemożliwienie coraz częściej stosowanym pociskom burzącym przeniknięcia do pomieszczeń wewnętrznych. Stalowe płyty tego pasa były produkowane przez zakłady „Chatillon”. Co ciekawe, Francuzi zastosowali takie rozwiązanie po raz pierwszy. Kazamata, w której znajdowała się artyleria średniego kalibru, miała kształt pancernego pudełka o grubości ścian 350 mm, ustawionego na pokładzie pancernym. Na niej znajdowała się wspomniana już barbata dział głównego kalibru. Rufowa barbata o grubości 300 mm była również osadzona na pokładzie pancernym. Uwzględniając tradycyjne koferdamy i pokład pancerny, można stwierdzić, że okręt był nie tylko dobrze uzbrojony, ale również odpowiednio chroniony pancerzem.

Dla napędu okrętu konstruktorzy zainstalowali 2 horyzontalne maszyny parowe potrójnego rozprężania o nominalnej mocy 6700 KM. Dzięki wysokiej jakości wykonania oraz starannemu montażowi maszyny przekroczyły zakładane parametry, osiągając moc ponad 7000 KM i prędkość 17 węzłów, co w owych czasach było

zupełnie dobrym wynikiem. Tym samym pancernik był nie tylko silny, ale również szybki.

Co ciekawe, Francuzi zdołali uzyskać zrównoważoną charakterystykę jednostek, więc fakt, że nie zrobili czegoś podobnego na swoich pancernikach jest zupełnie niezrozumiały. Do dnia dzisiejszego specjaliści morscy spierają się bez powodzenia: czy był to zwykły przekręt, których w latach 20-tych kolejnego stulecia było wiele, czy też pancerniki posiadały jakieś poważne wady, o których stocznie nie wspomniały zarówno Grekom jak i Francuzom.

Bardzo symboliczny był wybór nazw wszystkich 3 jednostek. O ile pierwsze 2 pancerniki nazwano na cześć panującej monarszej pary, to „francuzi” otrzymały nazwy *Spetsai*, *Psara* i *Idra*. W czasie wojny o niepodległość Grecji w roku 1821 floty tych trzech wysp zadały flocie tureckiej największe straty.

Na uwagę zasługuje fakt, że artykuł z opisem greckich pancerników, opublikowany przez „Morskiej Sbornik” w sierpniu 1889 roku, trafił w ręce wiceadm. N.M. Czichaczewa. Bardzo udane połączenie właściwości bojowych i obronnych przy wyporności raptem 4800 t nie mogło ująć uwadze kierującego ministerstwem, który przez naczelnika Głównego Sztabu Morskiego nakazał: „przeanalizować na ile *Idra* zasługuje na uwagę, by podobny pancernik zbudować u nas”.

Już po tygodniu od otrzymania polecenia starszy budowniczy E.J. Guliajew przedstawił szczegółowy raport krytycz-



ny na temat greckiego pancernika, a także spróbował sformułować własną wizję podobnego okrętu. Za główny niedostatek Erast Jewgieniewicz uznał wadliwy system opancerzenia: główny pas przy szerokości 1,2 m, „wystawał raptem na 8 cm powyżej linii wodnej”, w rezultacie czego katagorycznie nie zalecał budowania takiego „nieopancerzonego pancernika”. Górny pas, przeznaczony do ochrony przed pociskami burzącymi, po prostu nie został uwzględniony! Tym nie mniej, dla samych Francuzów, greckie zamówienie stało się swego rodzaju „testem” przy projektowaniu słynnego *Dupuy du Lôme*, którego opancerzenie było przeznaczone jedynie do obrony przed pociskami burzącymi, za to na całej powierzchni burty!

Za jeszcze jeden istotny niedostatek rosyjski MTK uznał kaliber i rozmieszczenie dział artylerii głównej. Rzeczywiście, jeśli Francuzi zastosowali by dwudziałowe barbety, można byłoby zestawić burtową salwę z 3-4 dział głównego kalibru (na *Idra* mogły to zrobić jedynie 2 działa). Jednak Francuzi kierowali się swoistą logiką. Kierowali się oni bowiem zasadą „jedno dział w jednej wieży”, nie bez racji uważali, że tylko taki system daje największą „odporność” uzbrojenia w warunkach rzeczywistego starcia. Rozmieszczenie na tak małym okręcie 4 barbet było po prostu niemożliwe.

Jest rzeczą zrozumiałą, że obecność na okręcie jednakowych systemów artyleryjskich o różnej długości luf wnosila określone trudności w korygowaniu ognia artylerii. Jednak przez ironię losu, główny przeciwnik Greków – Turcja zakupiła w Niemczech 2 pancerniki typu „Brandenburg”, również posiadające działa głównego kalibru o 2 różnych długościach lufy! Jednostki te przez długi okres czasu stanowiły główną siłę uderzeniową ich floty.

Starania o parytet z Turcją wyglądały przekonująco. Turcy odpowiedzieli na nie jedynie kolejną modernizacją swoich kompletnie przestarzałych pancerników. W roku 1897 oba kraje po raz kolejny miały okazję do zaprezentowania dopiero co „napiętych mięśni”.

Już w lutym 1897 r. Grecy przeprowadzili awanturczycki desant na Krecie, demonstrując, że niepodzielnie panują na morzu. W związku z tym wydawać by się mogło, że w rozpoczynającej się wojnie wszystkie atuty są w rękach Greków. Pod koniec kwietnia greckie okręty bombardowały niebronione miasta w Epirze i Tesalii, zabezpieczały przerzut morzem posiłków z Aten do Volos i wspierały desant epijskich ochotników u ujścia rzeki Luro. Jednak poważniejsza operacja ataku na

Prewezę w Zatoce Arto zakończyła się całkowitym niepowodzeniem. Nie powiódł się także demonstracyjny desant na wschodzie. Co ciekawe, udział Turków w tych niepowodzeniach był minimalny, głównym wrogiem greckiej floty okazała się pasywność i bezradność własnych dowódców. Marynarka wojenna działała żałośnie, nie pozostało w niej nic z dziarskiego ducha narodowej floty lat 20-lat XIX wieku.

Trzeba jednak przyznać, że Grecy wyciągnęli wnioski z przegranej wojny. Poza zmianami organizacyjnymi, kolejnej przebudowie poddano także posiadane jednostki. W roku 1897 pancerniki przeszły ponownie kapitalne remonty połączone z przebrojeniem. W ich trakcie *Vasilefs Georgios* otrzymał jedno szybkostrzelne dział kal. 150 mm, 9 karabinów maszynowych i wyrzutnię torpedową. *Vasilissa Olga*, w owym czasie wycofana z pierwszej linii, jeszcze w roku 1894 została przekształcona na jednostkę szkolną. W roku 1897 podjęto jednak nieoczekiwane decyzję o kapitalnym remoncie starego okrętu, wymieniono siłownię i dokonano przebrożenia, w wyniku czego można było ją wykorzystywać w charakterze jednostki szkolno-artyleryjskiej. W latach 1897-1900 dokonano przebrożenia na wszystkich 3 okrętach typu „*Idra*”. W trakcie remontów dokonano wymiany lekkiego uzbrojenia na najnowsze szybkostrzelne działa: 1 kal. 100 mm (o długości lufy 50 kal.), 8 kal. 65 mm, 4 kal. 37 mm i 10 kal. 37 mm.

Na początku lat 10-tych nowego stulecia nad Bałkanami znów pojawiło się widmo konfliktu, co zmusiło Greków do dokonania kolejnej reorganizacji floty. Przestarzałe okręty definitywnie skreślono ze stanu floty. W 1915 złomowano *Vasilefs Georgios*, a w 1913 r. *Vasilissa Olga* została pozbawiona uzbrojenia i przebudowana na jednostkę szpitalną. W nowej roli dawny pancernik pełnił jednak służbę niedługo. W roku 1915 został przekształcony w hulk dla zakwaterowania personelu greckiej floty, kotwiczący w Zatoce Suda, co ostatecznie zakończyło karierę *Vasilissy Olgi*, którą oddano na złom dopiero w 1925 r.

Kapitalny remont wszystkich 3 okrętów typu „*Idra*”, przeprowadzony w latach 1908-1910, tym razem ograniczył się do wymiany artylerii średniego kalibru. Stare 6” działa zostały zastąpione nowymi, szybkostrzelnymi armatami tego samego kalibru. Turcy tym razem nie ograniczyli się do „zabiegów kosmetycznych” swej ongiś potężnej floty, a zakupili w Niemczech 2 wspomniane wcześniej pancerniki typu „Brandenburg”, na co mizerne dochody greckiego budżetu nie pozwoliły tym ra-

zem odpowiedzieć. Na szczęście Helladę uratowali miejscowi „oligarchowie”, dzięki staraniom których flota została wzmocniona zbudowanym we Włoszech krążownikiem pancernym typu „Amalfi”, który na cześć głównego sponsora nazwano *Georgios Averoff*. Dzięki temu do wojny bałkańskiej zarówno Grecy, jak i Turcy przystąpili dysponując mniej więcej równymi siłami.

Po pierwszej fazie wojny bałkańskiej i utracie wielu wysp na Morzu Egejskim, tureccy admirałowie zrozumieli, że dla zachowania honoru munduru muszą podjąć walkę z blokującą cieśninę flotą grecką. Pierwszą bitwę sił głównych pod Elli, wspomnianą na początku niniejszego artykułu, obie strony przeprowadziły skrajnie pasywnie, co przyniosło nader skromne rezultaty. Następnym razem tureccy admirałowie podeszli do planowania przyszłej bitwy z należytą starannością. Po pierwsze, na rajd został wysłany krążownik *Hamidiye*, który zdołał oderwać się od Greków w noworoczną noc nowego, 1913 roku. Już następnego dnia zdołał zatopić grecki parowiec *Seros* i przeprowadził ostrzał greckiego wybrzeża. Działania te wywoływały panikę w Atenach i do dowodzący grecką flotą Kountouriotis został zasypany telegramami z poleceniem skierowania okrętów dla przechwycenia „bandyty”. Na szczęście grecki admirał odmówił wykonania rozkazów i nie podzielił swej floty, przewidując turecki wybieg, co potwierdziły następujące wkrótce wydarzenia.

Poza rajdem *Hamidiye*, Turcy podjęli szereg działań mających na celu podwyższenie gotowości bojowej swoich okrętów. Przykładowo, z zasobów swoich muzeów wyciągnęli flagę, pod którą wojował pogromca chrześcijan Hayreddin Rudobrody i podnieśli ją na nazwanym na jego cześć pancerniku *Barbaros Hayrettin*.

Ostatecznie po zakończeniu wszystkich niezbędnych przygotowań, rankiem 5 stycznia kolumna okrętów pod czerwoną banderą z półksiężycem skierowała się ku wyjściu z cieśnin. Kolumnę otwierał *Barbaros Hayrettin*, za którym szły *Turgud Reis*, *Mesudiye* i krążownik *Mecidiye*. Cztery, nie w pełni sprawny pancernik *Asar-i Tevfik* pozostał w Dardanelach.

O godz. 08:20 greckie patrole zameldowały o pojawieniu się Turków i Kountouriotis natychmiast poprowadził swoje okręty na nieprzyjaciela. Do spotkania przeciwników doszło w odległości 12 Mm od wyspy Lemnos. Grecy ponownie manewrowali ze zdecydowaniem granicznym z brawurą, a Turcy skrajnie pasywnie, starając się wciągnąć Greków pod ogień swoich baterii nadbrzeżnych. W rezultacie od ognia *Idra* i *Psara* uszkodzo-

**Pancernik *Vasilefs Georgios* (Grecja 1867 r.)** – Wyporność 1774 t, długość 61 m, szerokość 10 m, zanurzenie 4,9 m. Moc dwuwałowej maszyny parowej – kompaund 2100 KM, prędkość 12,3 węzła. Zapas węgla 210 t, zasięg 1300 Mm. Opancerzenie (żelazo) pas burtowy 152-178 mm, bateria 152 mm, pokład 25 mm. Uzbrojenie: 2 działa kal. 229 mm, 2 działa 20 funtowe. Załoga 152 ludzi. Wodowany 28 grudnia 1867 r. Złomowany w 1915 r.

**Korweta pancerna *Vasilissa Olga* (Grecja 1869 r.)** – Wyporność 2030 t, długość 76 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5,8 m. Moc jednowałowej maszyny parowej 1950 KM, prędkość 10 węzłów. Zapas węgla 240 t, zasięg 1600 Mm. Opancerzenie (żelazo) pas burtowy 150 mm, bateria 120 mm, pokład 18 mm. Uzbrojenie: 2 działa kal. 229 mm, 10 dział 70 funtowych. Załoga 258 ludzi. Stępkę położono 3 lutego 1869, wodowano 18 stycznia 1870, oddano do służby 21 listopada 1870 r. Oddano na złom w roku 1925.

**Pancernik *Spetsai* (Grecja 1889 r.)** – Wyporność 4800 t, długość 102 m, szerokość 16 m, zanurzenie 5,5 m. Moc dwuwałowej siłowni (maszyny parowe) 6700 KM, prędkość 17 węzłów. Zapas węgla 690 t. Opancerzenie (kompaund i stal „Creusot”) pas burtowy 100-300 mm, bateria 300-350 mm, barbety 300 mm. Uzbrojenie: 3 działa kal. 274 mm (2 o długości lufy 34 kal., 1 o długości 28 kal.), 5 dział kal. 150 mm, 4 kal. 86 mm, 4 kal. 65 mm, 4 kal. 37 mm, 6 dział rewolwerowych, 3 wyrzutnie torpedowe. Załoga 440 ludzi. Zbudowano ogółem 3 takie jednostki: *Spetsai* (wodowany 26 października 1889), *Psara* (wodowany 20 lutego 1890) i *Idra* (wodowany 15 maja 1889).

ny został *Mesudiye* i pod eskortą *Mecidiye* skierował się ku Dardanelom. Do tego czasu *Georgios Averoff* swoim ogniem zdołał uszkodzić środkową wieżę głównego kalibru na *Barbaros Hayrettin*, zmuszając o 12:00 do odwrotu również oba pozostałe pancerniki.

Podobnie jak we wcześniejszej bitwie pod Elli, *Georgios Averoff* rozwijając peł-

ną prędkość próbował nawiązać walkę z wycofującym się nieprzyjacielem, jednak o 14:40 Turcy weszli w strefę działania własnej artylerii nadbrzeżnej i starcie trzeba było przerwać. Tym razem nikt nie miał wątpliwości co do rezultatów bitwy. Mimo wystrzelenia ponad 800 pocisków, Turcy zdołali uzyskać jedynie 4 trafienia w *Georgiosa Averoffa*, który został nieznacznie

uszkodzony (1 zabity + 4 rannych). Nieco bardziej ucierpiał *Spetsai*, trafiony 3 pociskami, które uszkodziły grecki okręt.

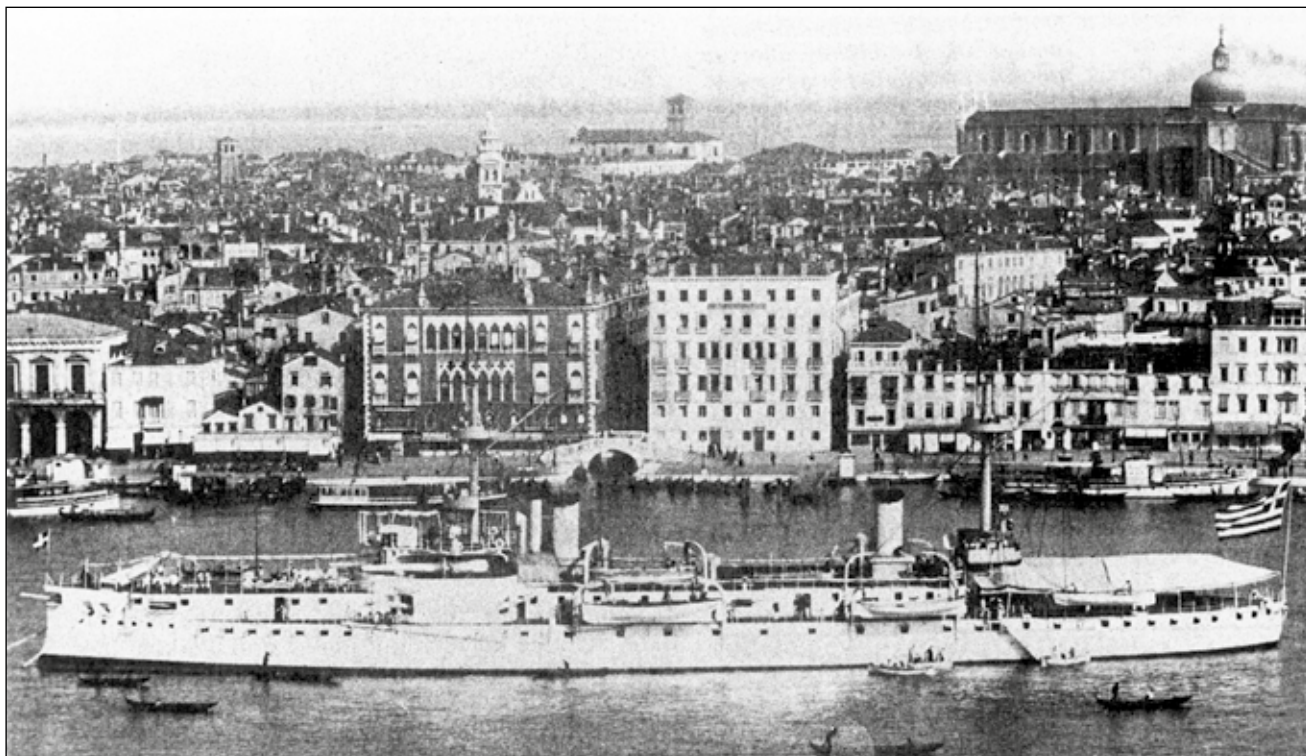
Natomiast straty Turków były znaczne. *Barbaros Hayrettin* został trafiony przez około dwadzieścia pocisków, które uszkodziły prawie połowę jego artylerii i spowodowały straty wśród 200 członków załogi (w tym 75 zabitych). Straty *Turgud Reisa* były skromniejsze – 17 trafień oraz 47 zabitych i rannych członków załogi. W końcu na *Mesudiye* pocisk kal. 270 mm rozerwał baterię średniego kalibru i spowodował śmierć lub rany 68 członków załogi. Okręt padł ofiarą zadziwiającej oszczędności. Gruntownie przebudowując pancernik, Turcy pozostawili na nim tylko jedną baterię, jak w czasach floty żaglowej. Tym samym pojedyncze trafienie w nią spowodowało tyle ofiar i zniszczeń.

Przegraną w I wojnie bałkańskiej, Turcy mogli sobie częściowo zrekompensować w II wojnie bałkańskiej, w której jak na ironię występowali jako sojusznik Grecji przeciwko Bułgarii. Jednak idea zdecydowanej przewagi nad Grekami nie opuściła głów tureckich polityków, w rezultacie czego państwo przystąpiło do udziału w „wyścigu dreadnotów”, na co musiała także odpowiedzieć Grecja, ale to już inna historia... ●

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego:**  
**Rafał Kaczmarek, Maciej S. Sobański**

Pancernik *Idra* po modernizacji w czasie wizyty w Wenecji w 1903 roku.

Fot. „Marine Rundschau”



Unikatowa fotografia z bitwy wykonana przez Japończyków. Na horyzoncie widoczne rosyjskie krążowniki. Fot. „Ships of the World”

# Bitwa pod Ulsan

## w świetle ówczesnej prasy galicyjskiej

Bitwa pod Ulsan była jedną z bitew wojny rosyjsko-japońskiej. U Polaków z Galicji należącej wówczas do Austro-Węgier budziła ona spore zainteresowanie. A to ze względu na co najmniej dwa fakty. Po pierwsze, na zaangażowanie w nią sąsiedniego mocarstwa, czyli Rosji, która na początku XX wieku poczytywana była przez Monarchię Habsburską za potencjalnego wroga nr 1. Po drugie, ze względu na fenomen Japonii – państwa azjatyckiego, które nie tylko zdołało uniknąć kolonizacji, ale też ambitnie dążyło do stania się mocarstwem. Recenzje z bitew i potyczek przekazywali korespondenci wojenni różnych agencji prasowych przebywający na jednostkach pływających lub w portach. W niniejszym artykule wykorzystano wiadomości podawane za nimi przez dwie z wówczas poczytniejszych gazet galicyjskich, jakimi były „Czas” oraz „Gazeta Lwowska”. Dane były nadsyłane z pewnym opóźnieniem, co wskazują różne daty przekazów, nie zawsze też na gorąco udawało się zachować dokładność, a i oceny wydarzeń nie zawsze pokrywały się z tym co wiemy obecnie. W cytatach zachowano język oryginału, dziś już nieco archaicznie brzmiący, lecz dobrze oddający ówczesną atmosferę.

W dniu 14 sierpnia (według kalendarza juliańskiego 1 sierpnia) 1904 roku pod Ulsan w Cieśninie Koreańskiej rozegrała się bitwa, która była jednym z epizodów wojny rosyjsko-japońskiej. Informację o niej

przekazało Biuro Reutera z opóźnieniem dnia 16 sierpnia 1904 roku: *Tokyo. (Biuro Reutera). Według telegramu z Takesziki, japońska eskadra, stojąca pod komendą Kamimury, wczoraj o godz. 5 rano zetknęła się, w odległości 20 mil od Ulsan na wybrzeżu koreańskim z eskadrą władywostocką. Walka trwała do g. wpół do 11 rano. Widziano jak krążownik „Ruryk” zatonął. 450 ludzi z załogi wyratowali Japończycy. Okręty „Rosya” i „Gromobój” kilkakrotnie stanęły w płomieniach i zostały ciężko uszkodzone. Jeden z japońskich okrętów został trafiony przez rosyjski strzał. 2 ludzi zginęło, 7 rannych.*

*Tokyo. Admirał Kamimura podaje następujące szczegóły o walce między flotą japońską a rosyjską eskadrą władywostocką: D. 14 b. m., nad ranem, przybyła nasza eskadra w pobliże Ulsan, na połudn-wschodnim wybrzeżu Korei, gdzie zauważyła trzy okręty z eskadry władywostockiej, płynące w kierunku południowym. Skoro te okręty nas spostrzegły, usiłowały umknąć w kierunku północnym, czemu jednakże przeszkodziliśmy. O godz. 5.23 rano rozpoczęła się walka. Okręty nieprzyjacielskie widocznie wiele ucierpiały od naszego silnego ognia, szczególnie zaś „Ruryk”. W końcu nieprzyjaciel uszedł z największą szybkością w kierunku północnym, pozostawiając „Ruryka”, który następnie zatonął<sup>1</sup>. Zespół rosyjski składał się rzeczywiście z 3 krążowników pancernych: *Rossija* (okręt flagowy),*

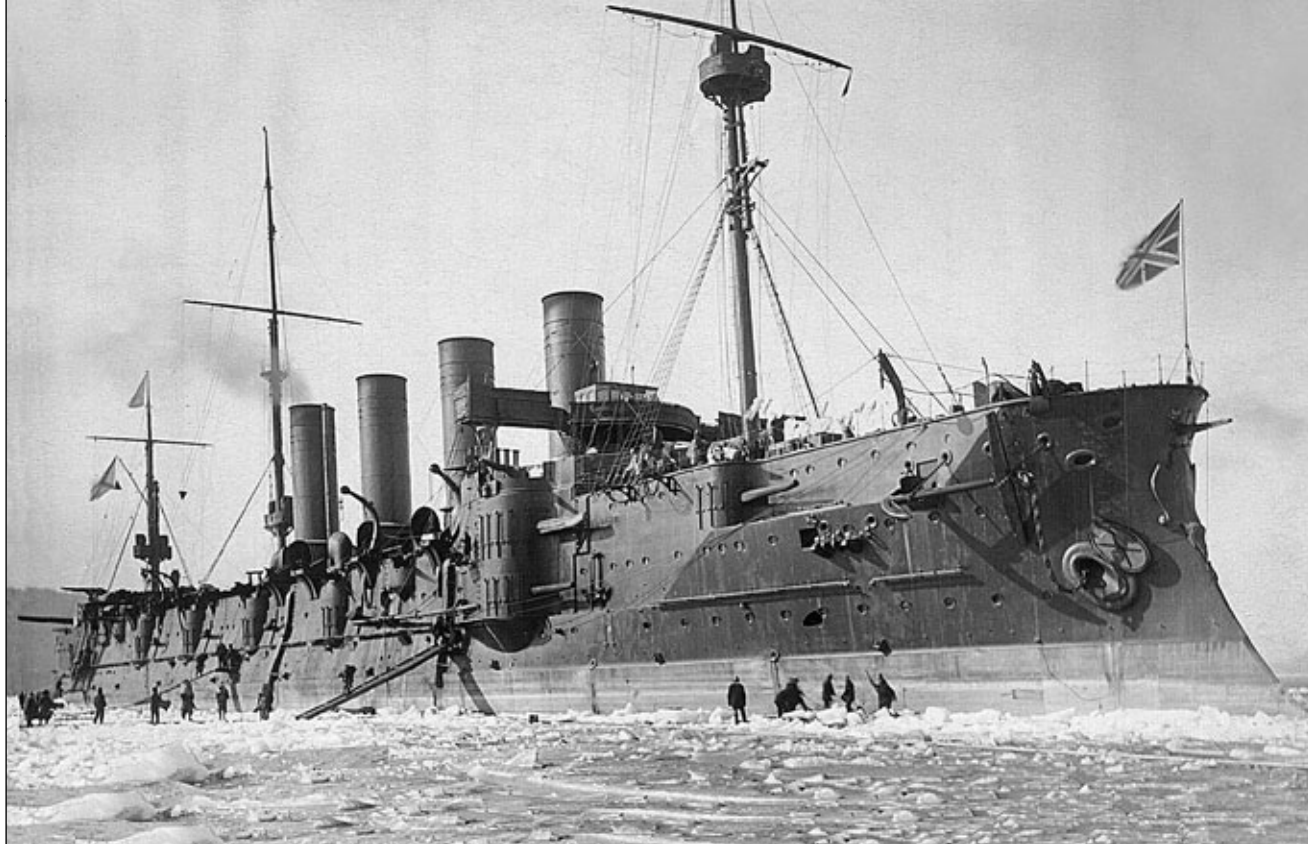
*Gromoboj i Riurik. Dowodził nimi kontradmirał Karl Pietrowicz Jessen.*

Dnia 30 lipca kontradmirał Wilhelm Witgieft, dowodzący siłami głównymi rosyjskiej floty dalekowschodniej skoncentrowanymi w Port Artur, skierował się do Cieśniny Koreańskiej. Tam chciał połączyć się z eskadrą płynącą z Władywostoku. Wyplyniecie Eskadry Oceanu Spokojnego z Port Artur zgrano w czasie z wypadem Zespołu Władywostockiego. Płynąca flota rosyjska miała za zadanie przerwać blokadę japońską i odpłynąć do Władywostoku. Dnia 7 sierpnia 1904 roku kontradmirał Witgieft, otrzymał ze sztabu namiestnika generała Michaiła Aleksiejewa dwie depeche. Zamieszczono w nich rozkaz podjęcia próby przerwania blokady oraz skierowania głównych sił do Władywostoku. Kilka dni wcześniej w Port Artur odbyła się narada dowódców. Większość z nich była zgodna, co do pomysłu przedostania się do Władywostoku, ponieważ tego samego dnia, czyli 7 sierpnia rozpoczął się japoński ostrzał artyleryjski zakotwiczonych w tej bazie okrętów.

O decyzji przedarcia się do Władywostoku oraz o dniu operacji generał Aleksiejew dowiedział się dopiero po tym, gdy eskadra rosyjska wyszła z Port Artur, czyli 11 sierpnia. Rosyjski głównodowodzący informację tę otrzymał telegraficznie.

1. „Czas” z 16 VIII 1904 r, nr 186.





Krażownik Gromoboj w skutej lodem zatoce Złototy Rog w Władywostoku.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

Nie miał on bezpośredniego połączenia z twierdzą. Informację przesłał wysłany tam niszczyciel *Riesztitelnyj*. Wieści na ten temat przekazały Biura Reutera z Chefoo (angielska nazwa chińskiego miasta nad Morzem Żółtym Cifu lub Czifu założonego w 1858 roku) oraz z Tokio: *Krażowniki „Askold” i „Nowik”* z dwoma kontrtorpedowcami zawięły do niemieckiego portu w Tsintnn (dawny niemiecki port na terytorium Chin), położonego u wejścia do Kiaoczao (dawna kolonia niemiecka na terytorium Chin istniejąca do I wojny światowej), inny okręt, kontrtorpedowiec „*Resztitelny*”, miał zawiąnąć do Cifu, od niego też ma pochodzić wiadomość o wypłynięciu eskadry. Wszystko to zestawione razem świadczyć by mogło, że eskadra stoczywszy walkę, została zupełnie rozbita, a walczące statki częścią powróciły do Portu Artura, częścią schroniły się do neutralnych portów pobliskich<sup>2</sup>. Przybyły do portu Chefoo kontrtorpedowiec *Riesztitelnyj* został na polecenie japońskiego komendanta rozbrojony. Informację tę pt. „Zajęcie „*Resztitelnego*” przekazało z Chefoo Biuro Reutera: Japońskie kontrtorpedowce, które zajęły rosyjski kontrtorpedowiec, „*Resztitelny*”, nazywają się „*Osasosimo*” i „*Kasumi*”. Japończycy wysłali oficera, który wezwał Rosyan do opuszczenia portu, bez przyjmowania walki. Komendant „*Resztitelnego*”, Rotczakowski odpowiedział, że „*Resztitelny*” jest rozbrojony, a maszyny niezdolne do funkcjonowania. Japoński oficer prosił, aby mu pozwolono przekonać się o prawdziwości słów komendanta „*Resztitelnego*”. Na to komendant rzucił się na ofice-

ra japońskiego i porwał go z sobą do wody. Według opowiadania jednych, komendant miał zginąć, według innych, jest on ciężko ranny, a przyjaciele go ukrywają<sup>3</sup>. Marynarze z *Riesztitelnego* próbowali się bronić. Inną wiadomość przekazuje Biuro Reutera: Podczas walki, jaka się wywiązała przy zajęciu „*Resztitelnego*”, obie strony poniosły znaczne straty. Dotąd 16 Rosyan brakuje. Komendanta rosyjskiego, który jest ranny w nogę, zdołano uratować<sup>4</sup>. Kolejną wiadomością o losach kontrtorpedowca przekazuje z Londynu Biuro Korespondencyjne: Straty Rosyan przy zajęciu z „*Resztitelnym*” są nieznaczące. Marynarze, którzy skoczyli z pokładu do morza mieli pasy ratunkowe. Kapitan i kilku marynarzy znajduje się w szpitalu. Oficerowie „*Resztitelnego*” są gośćmi chińskiego gubernatora, marynarzy przyjmują Rosyanie w Czili. Rosyanie donoszą, że gdy Japończycy salwą rozpoczęli walkę, chiński okręt strażniczy wycofał się z pola walki<sup>5</sup>. Inną informacją o kontrtorpedowcu jest wiadomość z Biura Reutera: W dłuższym oświadczeniu japońskiego departamentu o zajęciu w Cifu, zaznaczono, że „*Resztitelny*” nie był jeszcze rozbrojony, gdy przybyli Japończycy. Japoński oficer wezwał rosyjskiego kapitana by okręt port opuścił lub się poddał. Kapitan odmówił, dał rozkaz wysadzenia okrętu w powietrze i zaatakował z załogą Japończyków, którzy znajdowali się na pokładzie okrętu<sup>6</sup>. Japończycy istotnie naruszyli tu prawo międzynarodowe, gdyż rosyjski okręt już rozpoczął procedurę rozbrojenia związaną z internowaniem. Mimo próby samozatopienia w postaci wysadzenia w powietrze

okrętu, Japończykom udało się go uratować i przejąć.

Nocą z dnia 10 na 11 sierpnia namiestnik wysłał następny rozkaz tym razem do wiceadmirała Nikołaja Skrydłowa do Władywostoku. W rozkazie nakazał rozpocząć działania eskadrą krążowników. Konradmirał Karl Jessen objął dowodzenie nad operacją wedle rozkazów, które wydał Skrydłow. Głównym zadaniem dla krążowników było wyjście na spotkanie eskadry portarturskiej, bez zwalczania nieprzyjacielskiej żeglugi. Wszystko wskazywało na to, że Witgieft wyszedł z Port Artur wcześniej niż eskadra Jessena, która opuściła Władywostok. Wiceadmirał Skrydłow przypuszczał, że spotkanie dwóch flot nastąpi przy północnej części Cieśniny Koreańskiej. Gdyby konradmirał Jessen przed dotarciem na wody cieśniny, nie spotkał eskadry portarturskiej, miał kontynuować rejs do wysokości Pusan (miasto w Korei południowej). Tam miał oczekiwać na Witgiefta. Ale jednak nie dłużej niż 4 godziny. Jeśliby Witgieft się nie zjawił, Jessen miał zawrócić i z pełną prędkością płynąć do Władywostoku. Gdyby napotkano na kursie okręty admirała Kamimury Hikonojō, Jessen miał nie wdawać się w jakiegokolwiek potyczki i unikać walki.

Rozkazy namiestnika były zaskoczeniem dla Skrydłowa oraz Jessena. Po powrocie z ostatniego rajdu krążowniki władywostoc-

2. „Czas” z 12 VIII 1904 r, nr 184.

3. „Czas” z 13 VIII 1904 r, nr 185.

4. „Czas” z 13 VIII 1904 r, nr 185.

5. „Czas” z 14 VIII 1904 r, nr 186.

6. „Czas” z 18 VIII 1904 r, nr 188.



kie udały się na naprawy. Krążownik *Gromoboj* miał awarię maszyny sterowej, zaś *Rossija* i *Riurik* miały problemy z kotłami. Po zakończeniu remontu, wczesnym rankiem 12 sierpnia okręty *Rossija*, *Gromoboj* i *Riurik* pod dowództwem kontradmirała Jessena wyszły w morze, obierając kurs na Cieśninę Koreańską. Tym razem celem jego zespołu było wyjście na odsiecz eskadrze portarturskiej, która próbowała przedrzeć się do Władywostoku. Działając zgodnie z wytycznymi, Jessen płynął na południe. Była to trasa, którą prawdopodobnie mógłby płynąć zespół Witgiefta. Rosyjski dowódca nic nie wiedział o bitwie na Morzu Żółtym stoczonej 10 sierpnia. Nie wiedział także o powrocie eskadry portarturskiej do bazy. Nie napotkał żadnej floty na Morzu Japońskim i kontynuując rejs płynął na południe. Przed godz. 04:30 dotarł w okolice Pusanu u wejścia do Cieśniny Koreańskiej. W tym czasie eskadra rosyjska wykonała zwrot na zachód. Miała zamiar patrolować wybrzeża Korei i Japonii. W ten sposób oczekiwał na eskadrę Witgiefta.

Chwilę później zauważono jakieś okręty. Były to krążowniki pancerne wiceadmirała Kamimury. Zorientowano się, że odcięły one Rosjanom drogę odwrotu do Władywostoku. Sytuacja ta sprawiła, że bitwa stała się nieunikniona. Tymczasem Kamimura 11 sierpnia rano otrzymał depeszę, która zawierała treść na temat stoczonej dzień wcześniej bitwy na Morzu Żółtym. Wraz z 2. Flotyllą opuścił wody Cieśniny Koreańskiej. Dywizjon krążowników kontradmirała Uryū Sotokichi skierował się w kierunku wyspy Quelpart

(wyspa w zachodniej części Cieśniny Koreańskiej). Tam spotkał się z okrętami 6. Floty kontradmirała Tōgō Masamichi. Od niego Kamimura dowiedział się o próbie przedarcia do Władywostoku oraz o szczegółach bitwy. Dowiedziawszy się o tym japoński admirał wydał rozkaz, aby zawrócić flotę i 13 sierpnia o świcie dotarł z powrotem w rejon Cuszimy.

Tam otrzymał depesze od admirała Tōgō Heihachirō. W depeszach było wyraźne ostrzeżenie przed pojawieniem krążowników władywostockich. Kamimura natychmiast skierował swój zespół w kierunku północnym. W cieśninie na północ od wyspy Kaminoshima pozostały krążowniki *Naniwa* i *Takachiko*, jako pełniące dozór tego rejonu. Natomiast krążowniki *Niitaka* i *Tsushima* pozostały na południe od Shimonoshimy. Do pomocy przebywały tam także dwa dywizjony torpedowców. Prawdopodobnie około godz. 01:00 krążowniki japońskie przemknęły niepostrzeżenie obok eskadry Jessena. Około godz. 04:00 Kamimura wykonał zwrot eskadry na południowy zachód. Jakiś czas później zauważono przed dziobem czołowego krążownika niewyraźne światło jakiegoś okrętu. Rozpoznano go początkowo, jako statek handlowy. Później okazało się, że to cała rosyjska eskadra. W tym czasie zespół kontradmirała Jessena znajdował się 42 mile morskie na wschód od Pusanu. Odległość między obydwojema zespołami, które płynęły podobnymi kursami, wynosiła około 14 kilometrów. Oba przemieszczały się w kierunku Korei.

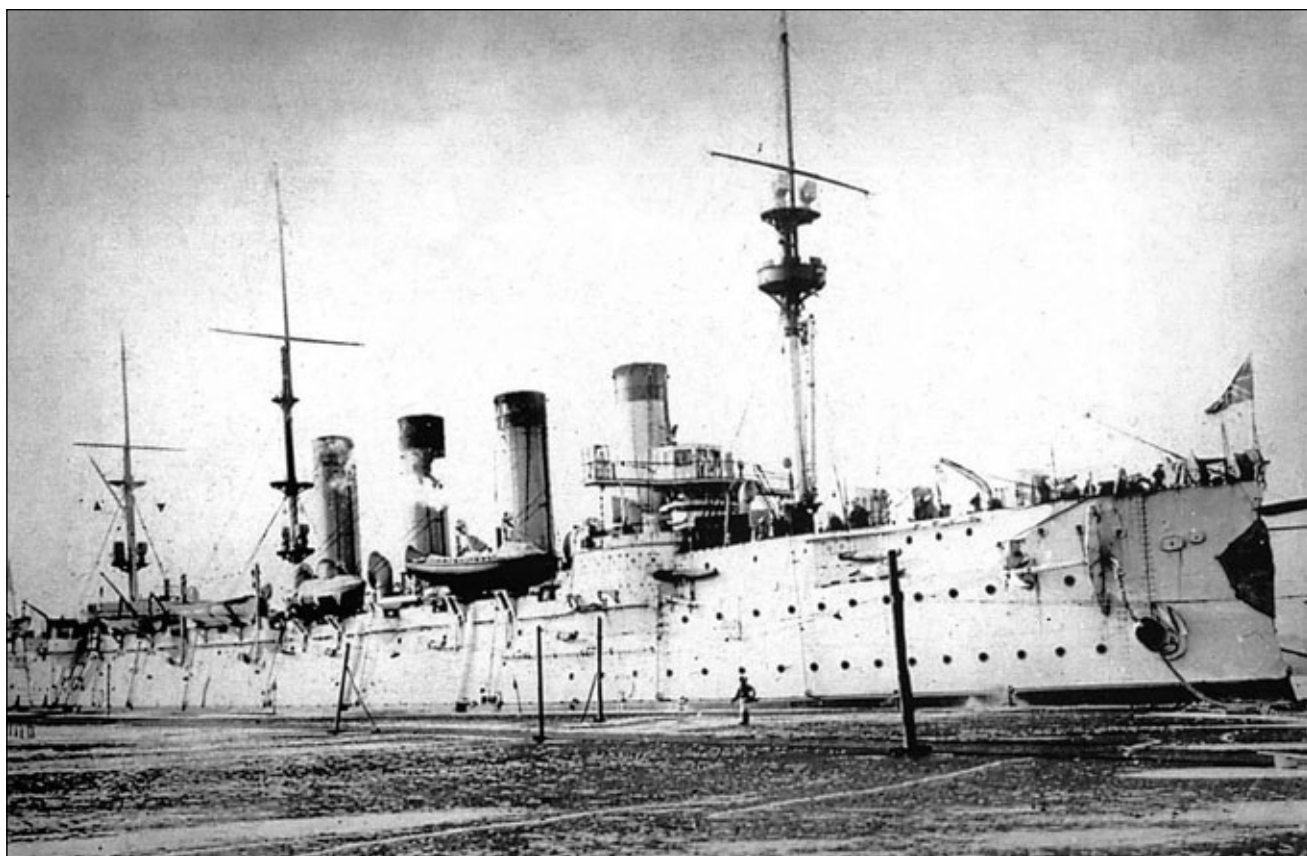
Kontradmirał Jessen przypuszczał, że napotkane okręty to eskadra Witgiefta. Okaza-

ło się, że to jednak flota japońska. O godz. 05:00 nad ranem wykonał zwrot na wschód. Kierunkiem było otwarte morze, próbując tym sposobem otworzyć sobie drogę do Władywostoku. Manewr wykrył jednak Kamimura i natychmiast rozkazał zwrot. Zwiększył prędkości do 16 węzłów i przybrał kurs podobny do nieprzyjaciela. Zbliżała się bitwa, gdyż oba zespoły zmniejszały dystans do siebie. Gdy o godz. 05:23, odległość między eskadrami wynosiła już tylko 9200 m rozgorzała bitwa.

Pierwsze otwarły ogień okręty japońskie. Najpierw odezwały się działa 203 mm, a po chwili 152 mm. Rosjanie odpowiedzieli natychmiast, jednocześnie zwiększyli prędkość do 15 węzłów. Od samego początku przewaga była po stronie zespołu japońskiego. Japończycy dysponowali większą siłą ognia oraz lepszym opancerzeniem okrętów. Szybko zdobywali przewagę nad nieprzyjacielem. Pierwszy sukces odnieśli już po 10 minutach walki. Krążownik *Riurik*, został kilkakrotnie trafiony w część dziobową. Uszkodzenia na okręcie wywołały pożar. Około godz. 05:35 pocisk japoński trafił krążownik *Rossija*. Uderzony został w trzeci komin. Uszkodzenia były poważne, gdyż wyeliminowały 3 kotły. Okręt miał jeszcze 4 inne, lecz były one niesprawne jeszcze przed bitwą. Spowodowało to gwałtowny i znaczny spadek prędkości okrętu. Była to jednostka flagowa Jessena. Wprowadziło to zamieszanie w rosyjskim szyku. Skutkiem tego krążownik *Gromoboj*, musiał wykonać zwrot w lewo, aby nie doszło do zderzenia z krążownikiem *Rossija*. Z kolei *Riurik* musiał wykonać skręt w prawo. W tym mo-

Tym razem krążownik *Rossija* przy nabrzeżu.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



mencie japoński pocisk 203 mm trafił w odsloniętą rufę rosyjskiego okrętu. Przebił kadłub jednostki poniżej linii wodnej. Doprowadziło to do zalania przedziału urządzeń sterowych. Z początku wyglądało, że uszkodzenie *Riurika* nie jest poważne.

Około godz. 05:40 krążowniki *Rossija* i *Gromoboj* wykonały zwrot w prawo, przyjmując kurs południowo-wschodni. Tym sposobem chciały odpędzić nadpływający od wschodu krążownik *Naniwa*, który przebywał w pewnej odległości od *Rossiji*. *Naniwa* otworzył ogień w kierunku rosyjskiego okrętu i wtedy można już było zauważyć, że *Riurik* jest poważnie uszkodzony, gdyż ma kłopoty z manewrowaniem. Wkrótce potem udało się naprawić najpoważniejsze uszkodzenia na krążowniku *Rossija*. Flagowy okręt Jessena zajął z powrotem pierwsze miejsce w szyku. Około godz. 06:00 rano, zespół okrętów rosyjskich spostrzegł, że eskadra Kamimury wysunęła się zbyt daleko do przodu. Eskadra rosyjska wykonała ostry zwrot przez prawą burtę o 180 stopni. Kierunek obrano północno-zachodni. Zamiarem było przedarcie się do Władywostoku. Nieprzyjaciół był jednak czujny i w niecałe 5 minut powtórzył manewr. Przyjął kurs równoległy do okrętów rosyjskich. Jednocześnie z wykonaniem manewru, flota japońska skupiła się na ostrzale ostatniego okrętu rosyjskiego. Był to krążownik *Riurik*, szczególnie wystawiony na cel, gdyż płynął z tyłu. Otrzymał on dalsze trafienia w rufę. Trafiony został w maszynę sterową

i utracił zdolność manewrowania. Spadła także jego prędkość.

O godz. 06:25 *Riurik* wyszedł z szyku. Z powodu zaklinowania steru zaczął niebezpiecznie zbliżać się do nieprzyjacielskiej eskadry. Okręt zataczał cyrkulację, gdyż ster był zablokowany w położeniu „prawo na burtę”. Chwilami rosyjski krążownik znajdował się coraz bliżej japońskich okrętów. Skutkiem tego wystawiony był na niszczący ogień. Ta sytuacja zmusiła Jessena do zawrócenia w kierunku uszkodzonego okrętu. O godz. 06:45, wykonał zwrot o 180 stopni. Kierunek obrał południowo-zachodni. O godz. 07:00, wykonał następny zwrot tym razem w kierunku przeciwnym, czyli północno-zachodnim. Tym sposobem chciał osłonić uszkodzony okręt, aby jego załoga mogła naprawić uszkodzenia.

W tej fazie bitwy także krążowniki *Rossija* i *Gromoboj* były już kilkakrotnie trafione. Skutkiem tych trafień było wyłączenie z działań prawie połowy artylerii. Lecz maszyny miały nadal sprawne i wciąż wykonywały nadal szybkość oraz zdolność wykonywania manewrów. Zespół Kamimury, wykonując te same manewry, co Rosjanie, utrzymywał dystans w granicy 6-7 km.

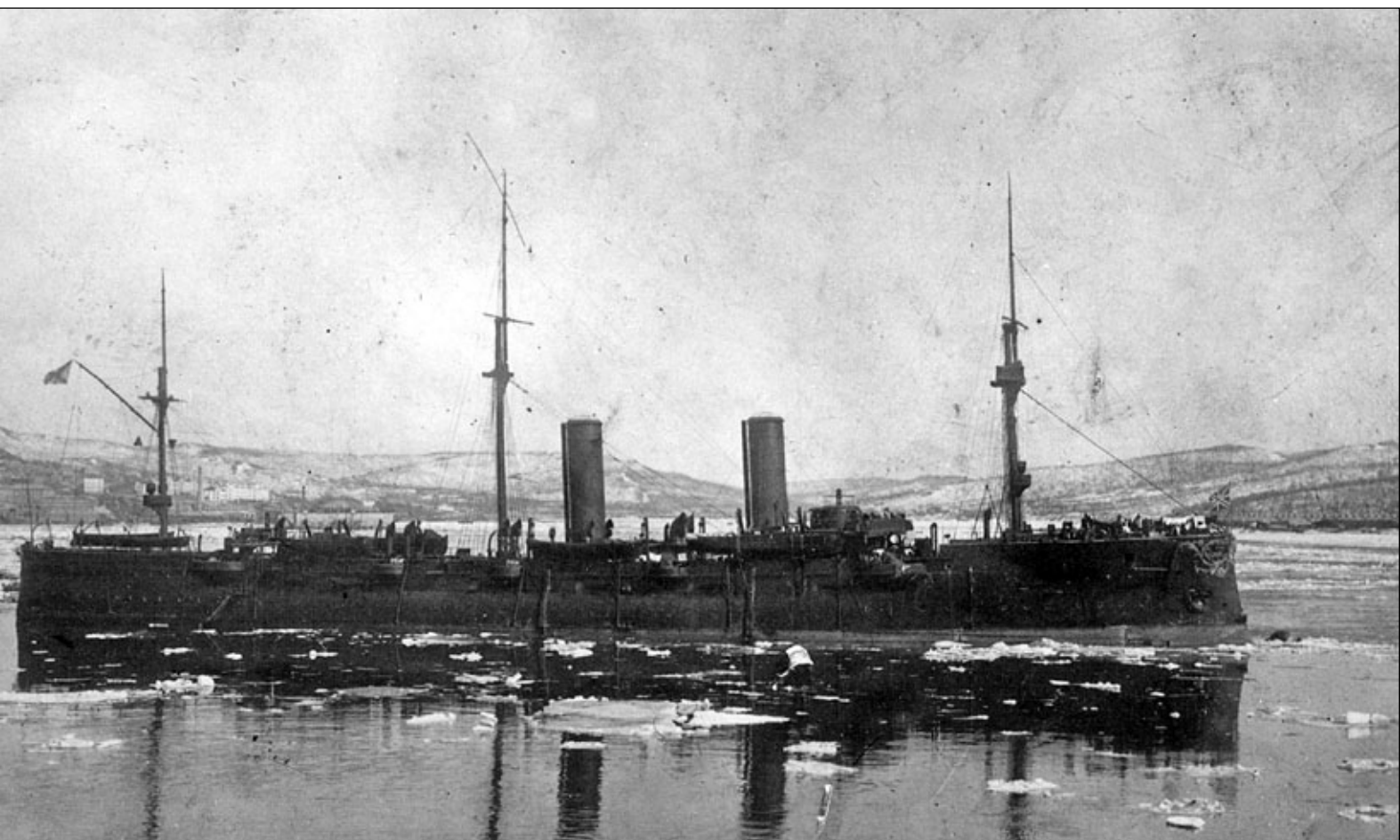
Krążownik *Riurik* na pewien czas zwiększył prędkość, lecz potem ponownie spadła ona poniżej 12 węzłów. Uszkodzeń na okręcie nadal nie zdołano naprawić. Ster był uszkodzony. Pomimo dużej liczby poważnych uszkodzeń, okręt nadal był wspierany przez krążowniki *Rossi-*

*ja* i *Gromoboj*. Mimo licznych trafień walczył bardzo dzielnie i około godz. 07:00 uszkodził poważnie krążownik pancerny *Iwate*. Celne trafienie pociskiem 203 mm przebiło pancerz lewej burty w piętrowej kazamacie armaty 152 mm. Wywołało to eksplozję nagromadzonej tam amunicji powodując rozległe uszkodzenia oraz znaczne straty w ludziach. Ostatecznie ciągle ostrzał Japończyków w końcu wyeliminował z walki rosyjski krążownik. Utracił on prawie całą artylerię, gdyż sprawne już były na nim tylko 2-3 armaty. Sytuacja ta sprawiła, że Jessen zrezygnował, o godz. 08:25 objął kurs na Władywostok i oddalił z szybkością 17 węzłów. Za nim popłynęły japońskie krążowniki pancerne. Okręty prowadziły ogień między sobą na dystansie mniej więcej 6-7 km. Pod koniec walki Japończycy skrócili dystans. Wynosił on około 4 km. Wymiana ognia trwała do godz. 10:00. Wtedy japoński admirał zdecydował się przerwać bitwę, po czym zawrócił na południe.

W tym czasie ciężko uszkodzony *Riurik* walczył z przybyłymi na pole walki krążownikami, *Naniwa* i *Takachiho*. Z początku okręty te nie odegrały istotnej roli w bitwie, gdyż czekały na moment ataku. Kiedy Jessen porzucił *Riurika*, wtedy krążowniki zaatakowały. Około godz. 08:30 rozpoczęły jego ostrzał z dystansu około 7 km. Z początku broniący się okręt, dysponując tylko 3 sprawnymi armatami próbował nawiązać z nimi walkę. Nadal mógł

Pechowy *Riurik* w jednej z zatok.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Rosyjscy marynarze z *Riurika* na pokładzie jednego z japońskich krążowników.  
Fot. „Ships of the World”

Po skończonej bitwie okręty japońskie powróciły do służby patrolowej w Cieśninie Koreańskiej. Krążowniki *Izumo*, *Azuma* i *Iwate* udały się do stoczni japońskich w celu naprawy uszkodzeń. Flota rosyjska zawinęła 16 sierpnia do Władywostoku. Suma wystrzelonych podczas bitwy pocisków kalibru 203 mm przez Japończyków to łącznie 958 sztuk. Pocisków kalibru 152 mm to 4528 sztuk. Na krążowniki *Naniwa* i *Takachiho* przypadło 761 wystrzelonych pocisków. Japończycy uzyskali ponad 200 trafień, z czego 140-150 do obywatelnego krążownika *Riurik*. Ten ostatni ostrzeliwany był z bardzo małej odległości.

rozwijając prędkość 8-12 węzłów. Wystrzelił nawet torpedę w kierunku japońskiego okrętu, lecz ta ze względu na znaczną odległość nie dotarła do celu. O godz. 10:00 *Riurik*, pomimo dzielnej obrony, zasypany lawiną pocisków zaczął tonąć. Wkrótce kapitan okrętu wydał rozkaz do opuszczenia okrętu i samozatopienia, poprzez otwarcie zaworów dennych. O godz. 10:20 okręt przechylił się na lewą burtę, a 22 minuty potem zatonął.

Informacja z Tokio pt. *Eskadra Władywostocka: Japoński oficer, który brał udział w bitwie morskiej, opowiada, że floty zderzyły się tak gwałtownie, iż krążownik rosyjski „Ruryk” w przeciągu trzech minut już zatonął. Japończycy wyratowali około 400 ludzi<sup>7</sup>. W rzeczywistości japońskie okręty uratowały 625 członków załogi, z tego 239 rannych. Przekaz z Tokio z dnia 16 sierpnia 1904 roku na temat akcji ratunkowej: Nasze okręty natychmiast pośpieszyły na pomoc Rosyjanom, którym groziło zatonięcie i wyratowały około 600 ludzi<sup>8</sup>. W akcji ratowniczej uczestniczyły krążowniki *Niitaka*, *Tsushima*, a także *Naniwa* i *Takachiho* oraz torpedowce: *Aotaka*, *Kari*, *Tsubame*, *Kamome* i *Otori*. Przekaz z Biura Reutera z dnia 16 sierpnia 1904 roku na temat akcji ratunkowej był następujący: *Nagasaki*. (Biuro Reutera). Wczoraj przed południem przybyło do Saseho 600 Rosyan zabranych przez Japończyków z „Ruryka”. Dalej przybył tam japoński okręt szpitalny z 77 rannymi Japończykami, między którymi znajduje się ks. Kapho<sup>9</sup>.*

Rosjanie wysłali w stronę japońską łącznie 2200-2300 pocisków kalibru 203-152 mm. Uzyskali 58 trafień. Rosjanie mieli lepszą celność w bitwie manewrowej na dużych i średnich dystansach. Jednak i tak ponieśli oni porażkę. Można było to przypisać przewadze liczbowej Japończyków i ich lepszemu uzbrojeniu. Eskadra Kamimury miała 4 krążowniki pancerne a Rosjanie tylko 3 jednostki tej klasy. Oprócz tego w końcowej fazie przyłączyły się do bitwy 2 z krążowników pancernopokładowych kontradmirała Uryū.

Okręty rosyjskie i japońskie budowane były według różnych koncepcji. Krążowniki rosyjskie, były okrętami zbudowanymi do zwalczania nieprzyjacielskiej żeglugi. Ich przeciwnikiem miały być statki lub ewentualnie ich eskorta, zakładano przy tym, że wrogiem będą jednostki słabsze. Okręty rosyjskie projektowane były z myślą o dobrej dzielności morskiej oraz dużym zasięgu. Pomyślano także o warunkach kwaterunkowych dla załogi. To było ważne przy dalekich rejsach. To wszystko uzyskano kosztem opancerzenia, które chroniło tylko linię wodną na śródokręciu. Artyleria rozmieszczona była po obu burtach na otwartych stanowiskach. W walce wyglądało to tak, że wykorzystana mogła być tylko jej połowa. Tymczasem japońskie krążowniki pancerne budowane były z myślą o wykorzystaniu na wodach nieodległych od wysp macierzystych. Miały lepsze opancerzenie. Chronił on połowę powierzchni ich burt. W bezpośrednim starciu krążowni-

ki rosyjskie były prawie bez szans. Gdyby Rosjanie trafiali lepiej niż Japończycy oraz nie popełniali żadnych błędów podczas manewrowania, niewiele by to dało. Krążowniki rosyjskie Jessena były słabsze i mniej odporne na uszkodzenia. Ich artyleria prawie zupełnie nie była opancerzona. Łatwo można ją było zniszczyć. Rosjanie mieli bardzo duże straty w załogach jej obsługi. Skutek był taki, że Rosjanie wystrzelili 2,5 razy mniej pocisków niż Japończycy. Musiało to mieć wpływ na wynik bitwy.

Dnia 16 sierpnia admirał Kamimura przesłał meldunek o zwycięstwie w bitwie. Informacja na ten temat pt. „Klęska Eskadry Władywostockiej” nadeszła z Tokio: *Admirał Kamimura przesyła jeszcze następujące szczegóły o walce z flotą władywostocką: Dnia 14 b. m. nad ranem eskadra nasza płynąc koło Ulsan, blisko południowo-wschodnich wybrzeży koreańskich, spotkała trzy, okręty eskadry władywostockiej, które chciały przedostać się na południe. Skoro nas dostrzegły, starały się czempredziej ująć na północ. Przeszkodziliśmy temu i o godzinie 5 minut 23 zaczęła się bitwa. Okręty nieprzyjacielskie odniosły znaczne, uszkodzenia, szczególnie „Ruryk”. W końcu dwa nieprzyjacielskie z największą szybkością odpłynęły na północ, pozostawiając „Ruryka”, który zatonął. Nasze parowce pośpieszyły z pomocą załodze „Ruryka” i zabrały na pokład 600 żołnierzy rosyjskich.<sup>10</sup> Przekaz admirała Kamimury zawierał informacje o szczegółach stocznej bitwy.*

Krakowski „Czas” z 18 sierpnia 1904 roku przekazał sprawozdanie z wydarzeń, które doprowadziły do bitwy pod Ulsan oraz okoliczności jej towarzyszące, w tym także garść informacji o bitwie na Morzu Żółtym, która ze względu na skalę była oczywiście ważniejsza dla autora artykułu pt. „Klęska floty rosyjskiej”: *Dopiero dzisiaj wylania się z telegramów z pola wojny w całej pełni obraz przebiegu wypadków ostatnich dni, które, rozpoczęte śmiałym przerwaniem blokady japońskiej przez okręty rosyjskie, mające zapewne zamiar połączyć się z eskadrą władywostocką, przybrały tak niespodziewany i tak nieszczęśliwy Rosyi obrót. Przerwanie blokady nastąpiło, jak wiadomo, w dniu 10 b.m. O godz. 9 z rana flota Portu Artura wypłynęła z portu w składzie: 6 pancerników, krążowniki „Askold”, „Diana”, „Pallada”, „Nowik” i ośmiu torpedowców. Z urzędowych raportów rosyjskich wynika, że Japończycy ześrodkowali pod por-*

7. „Czas” z 17 VIII 1904 r, nr 187.

8. „Czas” z 16 VIII 1904 r, nr 186.

9. „Czas” z 16 VIII 1904 r, nr 186.

10. „Gazeta Lwowska” z 16 VIII 1904 r, nr 187.

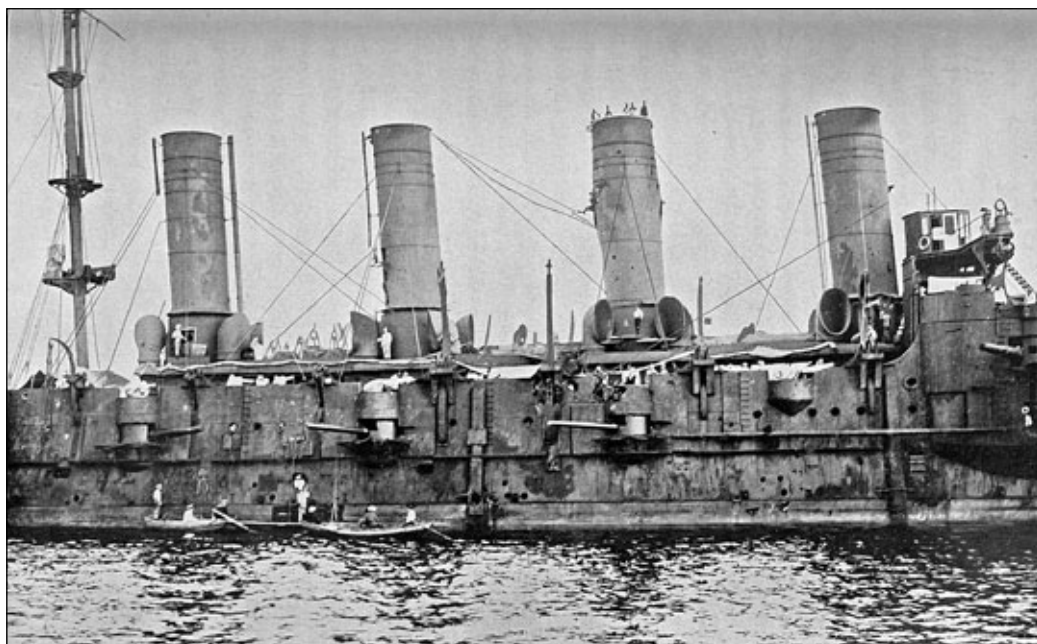
tem siły następujące: W oddziale pierwszym pancerniki: „Asachi”, „Mikasa”, „Fudzi”, „Jaszima” i „Szikiszima”; krążowniki: „Jakuma”, „Kassagi”, „Czitosa” i „Takasago”; w oddziale trzecim krążowniki: „Akicuszima”, „Idzumi”, „Macuszima”, „Icukiszima” i „Chaszidate”, pancernik „Czinien” i około 30 torpedowców. – Zaraz przed portem rozpoczęła się walka, która trwała około godziny; eskadze rosyjskiej udało się jednak przebić i skierować się w stronę Szantungu. Japończycy popłynęli za nią całą siłą pary i o godzinie piątej popołudniu zmusili admirała rosyjskiego do przyjęcia powtórnej kilkugodzinnej walki. Rezultatem jej było rozproszenie floty rosyjskiej. Uchodząc przed pościgiem przeważających sił nieprzyjacielskich, okręty rosyjskie rozbiegły się na wszystkie strony, szukając każdy na własną rękę ratunku. Nie o wszystkich mamy dotąd dokładne wiadomości. Kilka miało powrócić do Portu Arthura; są to zapewne pancerniki „Sebastopol”, „Poltawa” i „Pereświat” oraz krążownik „Pallada”, o których od chwili walki nie mamy żadnej wiadomości. „Cesarzewicz”, ciężko uszkodzony wpłynął do niemieckiego portu w Czingtan wraz z trzema kontrtorpedowcami „Bezzumny”, „Bezpostawny” i „Bezstrasny”. Krążowniki „Askold” i „Nowik”, jakiś trzeci krążownik nieświadomego nazwiska oraz jeden kontrtorpedowiec zawinęły do Kiaczao, szukając tam schronienia. Najmniej z nich uszkodzony „Nowik” po kilku godzinach opuścił port neutralny, zabrawszy podobno ładunek węgla: „Askold” i kontrtorpedowiec „Grozowoj” udały się do Szanghaju. „Raszitelny” schronił się do Czufu, i stamtąd został wprowadzony przez Japończyków; wreszcie dwa kontrtorpedowce między nimi „Burny” rozbiły się w pobliżu Santungu. O reszcie eskadry Portu Artura nie mamy dotąd pewnych wiadomości, donoszą tylko, że okręty, które schroniły się do Portu Artura, miały onegdaj znowu wypłynąć i ponieść klęskę. W każdym razie już dotychczasowe znane wyniki walki upoważniają do twierdzenia, że flota Portu Artura poniosła straszną klęskę, że prawie przestała istnieć. Jak donosi gubernator terytorium Kinczao, „Cesarzewicz” i trzy

kontrtorpedowce zostały już rozbrojone przez niemieckie władze portowe: Japończycy domagają się równocześnie rozbrojenia okrętów wojennych, co najważniejsze, admirał Togo zajął miejsce między Czingtan i Szanghajem, wobec czego wszystkie okręty rosyjskie, znajdujące się jeszcze po za tą linią w portach neutralnych, są skazane niemal z całą pewnością na zagładę. Obok strat w materiale wojennym poniosła Rosya także znaczne straty w ludziach przede wszystkim zaś utraciła znakomitego wodza, jakim był Witheft. Kontradmirał Wilhelm Witheft urodził się w roku 1847, ukończył szkołę kadetów w roku 1868 i w dwa lata potem został mianowany mierzmanem. W r. 1885, jako kapitan II klasy, był komendantem łodzi kanonierskiej „Graża”, potem krążownika „Wojewoda” i „Najeźdnik”. Jako kapitan I klasy, komenderował krążownikiem I klasy „Dmitryj Donskoj” i pancernikiem „Oslabija”. W r. 1899 został mianowany kontradmirałem i naczelnikiem sztabu morskiego, dowodzącego siłami i wojskami morskimi okręgu kwantońskie. Po utracie „Petropawłowska” i śmierci admirała Makarowa, Witheft został dowódcą eskadry Portu Artura. W tym charakterze uważał za główne swoje zadanie prędką naprawę statków i czynny udział w obrobie Portu Artura i z zadania tego wywiązywał się doskonale. Nie wiadomo jeszcze, co było głównym powodem, który skłonił flotę rosyjską do opuszczenia portu. Z jednej strony twierdzą, że okręty były zasypywane pociskami z nowo zajętych stanowisk japońskich i dlatego musiały się wycofać z pod ognia nieprzyjacielskiego, z drugiej, strony zwłaszcza rosyjskie źródła utrzymu-

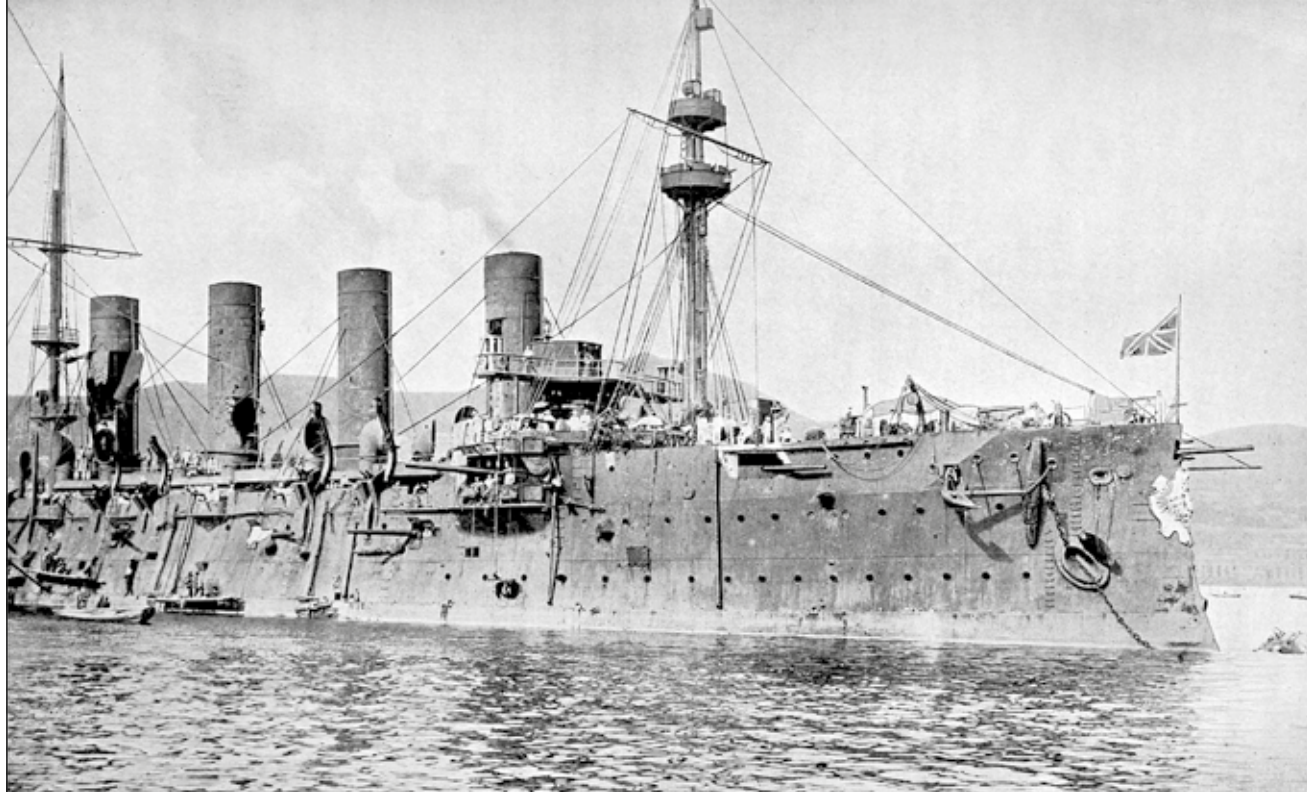
ją, że zamiarem Withefta było połączyć się z eskadrą władywostocką. Za tem ostatniem przypuszczeniem przemawiałoby pojawienie się eskadry również strasliwą klęską. Dla Japonii to ostatnie zwycięstwo ma szczególniejsze znaczenie, uwalnia ją bowiem odciągłej troski o losy transportów, kierowanych z Japonii do Korei i Mandżuryi, a narażonych dotąd na niebezpieczeństwo wskutek wycieczek eskadry władywostockiej. Od 11 lutego, kiedy eskadra pojawiła się pierwszy raz w cieśninie Tsungaru, admirał Kamimura daremnie starał się ją doścignąć i zmusić do boju. Okręty rosyjskie ciągle pojawiały się to tu, to ówdzie, zadając Japończykom dotkliwie straty. I tak dn. 25 kwietnia „Gromboj”, „Rossia” i „Bogatyr” zawinęły do portu Gensan i zniszczyły tam parowce transportowe „Gojamaru” i „Kinczumaru” i jeszcze cięższe straty zadała eskadra Japończykom w połowie czerwca, niszcząc kilka okrętów transportowych, między nimi „Nitachimaru” i „Sadamaru”, zatapiając setki japońskich żołnierzy i materiały, przeznaczone na plac boju. Ostatnia wycieczka była również uwięczona pomyślnym skutkiem, w ręce Rosyan wpadło kilka okrętów japońskich, parowiec angielski „Knight Commander” i niemiecki „Thea”, wiozące kontrabandę dla Japończyków. Nareszcie w niedzielę Kamimura zdołał pochwytać niedoścignętego dotąd przeciwnika i w walce w cieśninie Cuszima zadał mu ciężką klęskę, na długi czas uniemożliwił wszelkie jego ruchy. Przebieg walki jest dotąd nieznany, wiemy tylko o jego wynikach. Krążownik „Ruryk” został zatopiony w ciągu niewielu minut, dwa inne wielkie okręty „Grombój” i „Ros-

Śródkokręcie krążownika Gromoboj po bitwie.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika







Na kolejnej fotografii *Rossija* po bitwie, widoczne duże uszkodzenia kominów.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

sia” umknęły wprawdzie, ale tak uszkodzone, że naprawa ich musi zająć bardzo wiele czasu. Obie ostatnie klęski, razem wzięte są zupełnym załamaniem potęgi rosyjskiej na morzach chińsko-japońskich. Nawet gdyby obecnie udało się temu lub owemu okręto-

wi z Portu Artura dopłynąć do Władywostoku, eskadra tamtejsza w żadnym razie nie będzie się mogła zmierzyć z flotą japońską, a gdyby przypadkiem dała się wciągnąć w walkę, wynik tego boju nie może być wątpliwy. Flota rosyjska na wodach wschod-

nich nie przestała istnieć fizycznie, nie istnieje jednak, jako czynnik, mogący wpłynąć na losy wojny, jest skazana na bezczynność lub zagładę<sup>11</sup>.

Bitwa pod Ulsan wyeliminowała flotę władywostocką na dwa miesiące, gdyż rosyjskie okręty wymagały remontu. Krążownik *Rossija* otrzymał 33 trafienia, z czego 11 poniżej linii wodnej. Krążownik *Gromoboj* miał 25 trafień, z czego 6 podwodnych.

Bitwa w Cieśninie Koreańskiej została zakończona. Pomimo że wygrali ją Japończycy straty ludziach były po obu stronach. Jednakże więcej stratni byli Rosjanie utraciwszy krążownik *Riurik*. Największym sukcesem dla Japończyków było ograniczenie działalności Rosyjskich sił morskich z Władywostoku a z jesienią 1904 roku zupełne zaniechanie ich działalności. W listopadzie jeszcze krążownik *Gromoboj* wyszedł w morze, lecz wpadł na skały. Uszkodzenia były tak poważne, że musiał do końca wojny pozostać w doku. Zwycięstwo w bitwie było wielkim osobistym sukcesem wiceadmirała Kamimury, choć niektórzy uważali, że można było unicestwić całą eskadrę władywostocką. ●

## Zestawienie sił

### Japonia

*Naniwa* – (1886), wyporność: 3650 t, prędkość: 18,7 w, uzbrojenie: 8×152 mm, 2×57 mm, 6×47, 16×40, 4 wyrzutnie torped 356 mm, opancerzenie: pokład 51/76 mm, wieża dowodzenia: 40 mm.

*Takachiho* – (1886), wyporność: 3650 t, prędkość: 18,7 w, uzbrojenie: 8×152, 2×57, 6×47, 16×40, Opancerzenie: pokład 51/76 mm, wieża dowodzenia 76 mm.

*Azuma* – (1900), wyporność: 9278 t, prędkość: 21 w, uzbrojenie: 4×203 mm, 12×152 mm, 12×76 mm, 12×47 mm, 5 wyrzutni torped 457 mm, Opancerzenie: burty 89/178, pokład 51/76, stanowisko dowodzenia 356 mm.

*Iwate* – (1900), wyporność: 9750 t, prędkość: 21 w, uzbrojenie: 4×203 mm, 14×152 mm, 12×76 mm, 8×47 mm, opancerzenie: burty 98/178 mm, pokład 51/76, wieża dowodzenia 356 mm. 5 wyrzutni torped 457 mm

*Tokiwa* – (1899), wyporność: 9700 t, prędkość: 23 w, uzbrojenie: 4×203 mm, 14×152 mm, 12×76 mm, 8×47 mm. 4 wyrzutnie torped 457 mm. Opancerzenie: burty 89/178, pokład 51/76, stanowisko dowodzenia 356 mm.

*Izumo* – (1900), (okręt flagowy), wyporność: 9750 t, prędkość: 22 w, uzbrojenie: 4×203 mm, 14×152 mm, 12×76 mm, 8×47 mm, 5 wyrzutnie torped 457 mm, opancerzenie: burty 89/178 mm, pokład 51/76, wieża dowodzenia 356 mm.

### Rosja

*Gromoboj* – (1900), wyporność: 13 220 t, prędkość: 20 w, uzbrojenie: 4×203 mm, 16×152 mm, 24×75 mm, 12×47 mm, 18×37 mm, 4 wyrzutnie torped 381 mm. Opancerzenie: burty 152 mm, pokład 51/76 mm, stanowisko dowodzenia 305 mm.

*Rossija* – (1897), (okręt flagowy), wyporność: 13 675 t, prędkość: 20 w, uzbrojenie 4×203 mm, 16×152 mm, 12×75 mm, 20×47 mm, 16×37 mm, opancerzenie: burty 127/203 mm, pokład 51/89 mm, stanowisko dowodzenia 305 mm. 5 wyrzutni torped 381 mm.

*Riurik* – (1895), wyporność: 11 690 t, prędkość 18,8 w, uzbrojenie: 4×203 mm, 16×152 mm, 6×120 mm, 10×47 mm, 12×37 mm, 4 wyrzutnie torped 381 mm. Opancerzenie: burty 203/254 mm, pokład 63/89 mm, stanowisko dowodzenia 152 mm.

## Bibliografia

- J. G. Gołębiowski, T. W. Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.  
E. Kosiarsz, *Bitwy morskie*, Gdańsk 1976.  
P. Olender, *Wojna rosyjsko-japońska, Działania na morzu*, Kraków 2010.  
J. Pertek, W. Supiński, *Wojna morska 1939-1945*, Poznań 1959.  
P. P. Wiczorkiewicz, *Krążowniki*, „Młody Technik”, 10/1974.

11. „Czas” z 18 VIII 1904 r, nr 188.



# Krótki opis historii HMS Triumph

## Abstrakt

Działalność bojowa brytyjskiego okrętu liniowego<sup>1</sup> HMS *Triumph* jest niejako symboliczna, na użycie przedstawiciele przestarzałej w zasadzie klasy okrętu w I wojnie światowej. Do służby oddany został 10 lat przed wybuchem Wojny Światowej i w sierpniu 1914 r. uchodził już za beznadziejnie przestarzały, dlatego nie mógł być już użyty w składzie nowoczesnej floty, w ramach „major fleet action” skierowanej przeciwko nowoczesnym okrętom wroga. Tak po prawdzie, to podczas bitwy morskiej na Skagerraku (Jutlandzkiej) wzięło udział, po stronie niemieckiej tylko 6 okrętów liniowych a po stronie brytyjskiej 8 o podobnej wyporności i sile bojowej krążowników pancernych, z nich 4 ze sporymi stratami w ludziach poszły na dno, 3 z nich rozstrzelane zostały w skoncentrowanym ogniu wielkich okrętów liniowych (drednoty) a jeden eksplodował w wyniku trafienia bronią, przed którą w ogóle nie był w stanie się obronić, mowa o torpedzie. Liczba nowoczesnych drednotów była jednak, z uwagi na koszty ich budowy, mocno ograniczona. Z tego powodu dziesiątki starych okrętów pełniło swoją służbę do roku 1917 jako jednostki stacjonujące w zamorskich

koloniach, na marginalnych akwenach, czy drugoplanowych TDW. *Triumph* stanowi idealny przykład, aby na podstawie opisu jego służby czytelnik mógł lepiej zrozumieć, na czym polegała służba tych starszych oraz przebywających na ich pokładach załóg. W czasie jego służby operacyjnej, która trwała zaledwie 8 miesięcy, dane było opisywanemu pancernikowi uczestniczyć w wielu akcjach, w czasie, których dochodziło również do wymiany ognia z wrogiem, w trakcie, których konfrontowane były z siłą ognia niemieckich odcylowych armat produkcji Kruppa.

## Planowanie i zlecenie na budowę

Udzielone przez Chile w roku 1901 zlecenie na zbudowanie dwóch pancerników typu *Constitution*/*Swiftsure* stanowiło apogeum pewnego wyścigu zbrojeń morskich między tym krajem a sąsiednią Argentyną, który rozpoczął się w roku 1887<sup>2</sup>. Chile i Argentyna wiodły od początku lat 70. XIX wieku spór, którego celem było przejęcie kontroli nad Patagonią, a szczególnie chodziło o zawładnięcie całą cieśniną Magellana. Już w 1878 r. o mały włos nie doszłoby do zbrojnego starcia między obiema flotami. W tym czasie Chile dysponowało pan-

cernikami oceanicznymi o centralno-baterijnym rozmieszczeniu artylerii, a mowa o *Cochranie* i *Blanco Esmeraldzie*. Natomiast Argentyna byłaby im w stanie przeciwstawić jedynie dwa monitory typu *La Plata*. Po zdobyciu i wcieleniu do służby peruwiańskiego pancernika wieżowego (klasa poprzedzająca predrednoty) *Huascar* przez Chilijczyków, Argentyńczycy odpowiedzieli w roku 1880 zasilając swoją flotę pancernikiem centralno-baterijnym *Almirante Brown*, na co konkurent wyprowadził w 1883 r. mało adekwatną kontnę pod postacią krążownika opancerzonego *Esmeralda*. Niezależnie od faktu, że w roku 1884 oba państwa doszły do pewnego porozumienia podpisując w sprawie Patagonii stosowne państwowe umowy, to jednak istniejące napięcie nie zostało zlikwidowane. Ponieważ oba państwa dzieli piętrzące się na wysokość ponad 6000 metrów pasmo Andów, co wyklucza praktycznie przeprowadzenie wszelkich operacji militarnych

1. Określenie klas opisywanych w niniejszym artykule za Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T. *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Gdańskie, 1973, wydanie pierwsze. (przyp. red.)

2. Szczegółowy opis w pozycji Scheina, Robert L.: *Latin America. A naval history 1810-1987*, Annapolis, 1988, str. 42-52.



z udziałem wojsk lądowych, to w przypadku wybuchu konfliktu decydującym czynnikiem okazałyby się być silne siły morskie. Z tego właśnie względu Chile zdecydowało się w 1887 r., wydać gigantyczną sumę 3 129 500 £, aby stworzyć możliwie dobrze zbalansowaną, wyważoną i nowoczesną flotę<sup>3</sup>.

W tym celu Chile zwróciło się do Francji, jako pierwszego państwa, zamawiając w latach 1888-89 w La Seyne w Tulonie jeden pancernik i dwa krążowniki opancerzone, które zeszły z pochylni w roku 1890, a zamawiającemu przekazane zostały dwa lata później. Szczególnie pancernik *Capitan Prat*<sup>4</sup> stał się powodem, że Argentyńscy wpadli w niezłą panikę i odwrotnie złożyli w Wielkiej Brytanii, w stoczni Lairda, w roku 1890 zlecenie na położenie stępek pod dwa pancerniki obrony wybrzeża typu *Independencia*<sup>5</sup>. Dodatkowo, w tym samym roku i w następnym zamówili dwa krążowniki opancerzone typu *Elswick*. W Chile w roku 1891 wybuchła wojna domowa pomiędzy zwolennikami ówczesnego prezydenta José Manuela Balmacedy a Kongresem na tle prowadzenia polityki ekonomicznej. Partię kongresową poparła flota wojenna, prezydenta zaś armia. Flota zdecydowała, że kongres wyszedł z tego starcia (Bitwa w Zatoce Caldera, 23.4.1891) jako zwycięzca, dzięki czemu admirał Jorge Montt został prezydentem kraju, a urząd ten sprawował do roku 1896.

Aby wyjść z ewentualnego konfliktu z sąsiadem obronną ręką, Chile dokonało w roku 1892 zakupu w stoczni Elswicka krążownik *Blanco Esmeralda* (chodziło w tym przypadku o tzw. budowę spekulacyjną). Argentyna zrewanżowała się *Buenos Aires*em w roku następnym. Krążownik był pierwotnie przeznaczony dla Royal Navy, która go zamówiła. Chile ponownie postąpiło w ten sposób w 1895 r. odkupując od Brazylii zaprojektowany przez stocznnię Elswicka, znajdujący się w trakcie budowy krążownik *Ministro Zenteno*. Przedtem jednak Japonii sprzedano posiadaną do tej pory małą *Esmeraldę*. Również w roku 1895, w maju, ponownie u Elswicka, złożono zamówienie na swoją nową *Esmeraldę*, bardzo szybkiego krążownika opancerzonego.

Zwraca w tym wszystkim uwagę, że chronione pionowym pancernem jednostki Chilijczyków charakteryzowały się znacznie większą, rozwijaną prędkością niż to miało miejsce w przypadku okrętów potencjalnego przeciwnika. Argentyna zareagowała zakupieniem znajdującego się w budowie, włoskiego krążownika pancernego *Garibaldi*, co miało miejsce w lipcu 1895 r. Ten projekt, będący konglomeratem zwartej, przysadzistej budowy, odpowiedniej siły ognia,

dobrego opancerzenia i adekwatnej prędkości, okazał się być pierwszym godnym przeciwnikiem pancernika *Prat*, któremu by mógł stawić czoła. Niemal jednocześnie, w następnym roku, obie strony zdecydowały się na zakupienie po jednym krążowniku pancernym. Chile w stoczni Armstrong/Elswick *O'Higginsa*, a Argentyna zamówiła we włoskiej stoczni Ansaldo *San Martina*, kolejnego przedstawiciela typu *Garibaldi*.

Wbrew protestowi złożonemu przez Chile, Argentyna zakupiła w 1898 r. we Włoszech dalsze dwa krążowniki pancerne tego typu. W roku 1899, w wyniku mediacji Stanów Zjednoczonych, oba państwa doszły jednak do pewnego kompromisu. Zgodziły się jednak w przypadku pewnych otwartych kwestii granicznych, podpisując w lutym 1899 r. w Punta Arenas stosowny traktat, co było okazją do świętowania swego „fleet summit” (szczyt w sprawach floty). Prezydenci obu państw padli sobie w ramiona i uroczystie ślubowali zachowanie wiecznego pokoju.

Następnego roku Argentyna złożyła jednak u Włochów zamówienie na budowę dwóch kolejnych „Garibaldczyków”. Chile pospieszenie dokonało w 1901 r. zakupu kolejnego „spekulanta” zbudowanego w stoczni Elswicka o nazwie *Chacabuco*. Nie stanowił sobą oczekiwanego rozwiązania problemu, gdyż w tym momencie Argentyna dysponowała już homogeniczną eskadrą składającej się z 4 identycznych krążowników pancernych, najnowocześniejszej budowy, a wkrótce miałyby ich już być sześć. Chile starało się latem 1901 r. o zakup w USA dwóch pancerników typu *Indiana*, na co się Amerykanie nie zgodzili, motywując swoją decyzję, że sami dysponują zbyt małą liczbą okrętów tej klasy. Oferta zakupu od samego początku nie miała żadnych szans realizacji, ponieważ stosunki między Stanami Zjednoczonymi a Chile od kilku lat były już mocno napięte.

Niezrażeni niepowodzeniem Chilijczycy ponownie zwrócili się do Armstrong/Elswicka i Vickers/Barrowa zamawiając po jednym pancerniku, co pozwoliłoby przechylić szalę wyścigu morskiego na ich stronę. Argentyńscy z kolei, którzy w międzyczasie uzyskali z Włoch odpowiedź na złożoną ofertę, a ta przewidywała zbudowanie tam dwóch pancerników ulepszonego typu *Regina Margherita*. 26 lutego 1902 r. położono jednocześnie stępki pod oba chilijskie pancerniki, którym nadano nazwy *Constitution* i *Libertad*.

Za kulisami Wielka Brytania, która nie przejawiała żadnego zainteresowania ewentualnym wybuchem konfliktu między rywalizującymi państwami południowoamerykańskimi, przedsięwzięła istotne starania

na niwie dyplomatycznej, mając na celu położenie ostatecznego kresu temu wyścigowi zbrojeń morskich. 28 maja 1902 r. Chile i Argentyna podpisały jednomyślnie odpowiednią umowę, która następnie została w lipcu przez chilijski a w sierpniu przez argentyński parlament ratyfikowane.

Skutkiem tego Argentyna zrezygnowała z planów dalszej rozbudowy swojej floty, czyli zbudowania pancerników we Włoszech. Dodatkowo rozbroiła jeszcze dwa swoje krążowniki pancerne, a będące w trakcie budowy dwa kolejne okręty tej klasy zostały sprzedane Japonii.

Chile rozbroiło pancernik *Capitan Prat* a znajdujące się jeszcze w trakcie budowy pancerniki zdecydowano się sprzedać.

### Cechy szczególne pancerników typu „Swiftsure”

Plany konstrukcyjne opracował znany inżynier budownictwa okrętowego sir Edward Reed. Reed został w roku 1863, w wieku tylko 33 lat, szefem biura konstrukcyjnego Royal Navy. Jednak po sporze z populiście komandorem Cowperem Colesem, odszedł stamtąd w roku 1870, kiedy Coles przeformował swoją konstrukcję pancernika wieżowego *Captain* uciekając się do skorzystania z pomocy parlamentu, który mu to umożliwił<sup>6</sup>. Reed pracował następnie w różnych stoczniowych biurach konstrukcyjnych w tym także zagranicznych. W roku 1901 znajdował się rzekomo w Chile i doradzał Chilijczykom w sprawie zakupu za granicą<sup>7</sup>. W tej też funkcji nie powiodło się mu opracować planów konstrukcyjnych okrętów, co zlecili mu Chilijczycy.

Przy opracowaniu projektu tego pancernika należało szczególnie zwrócić uwagę na dostosowanie się do zgłoszonych

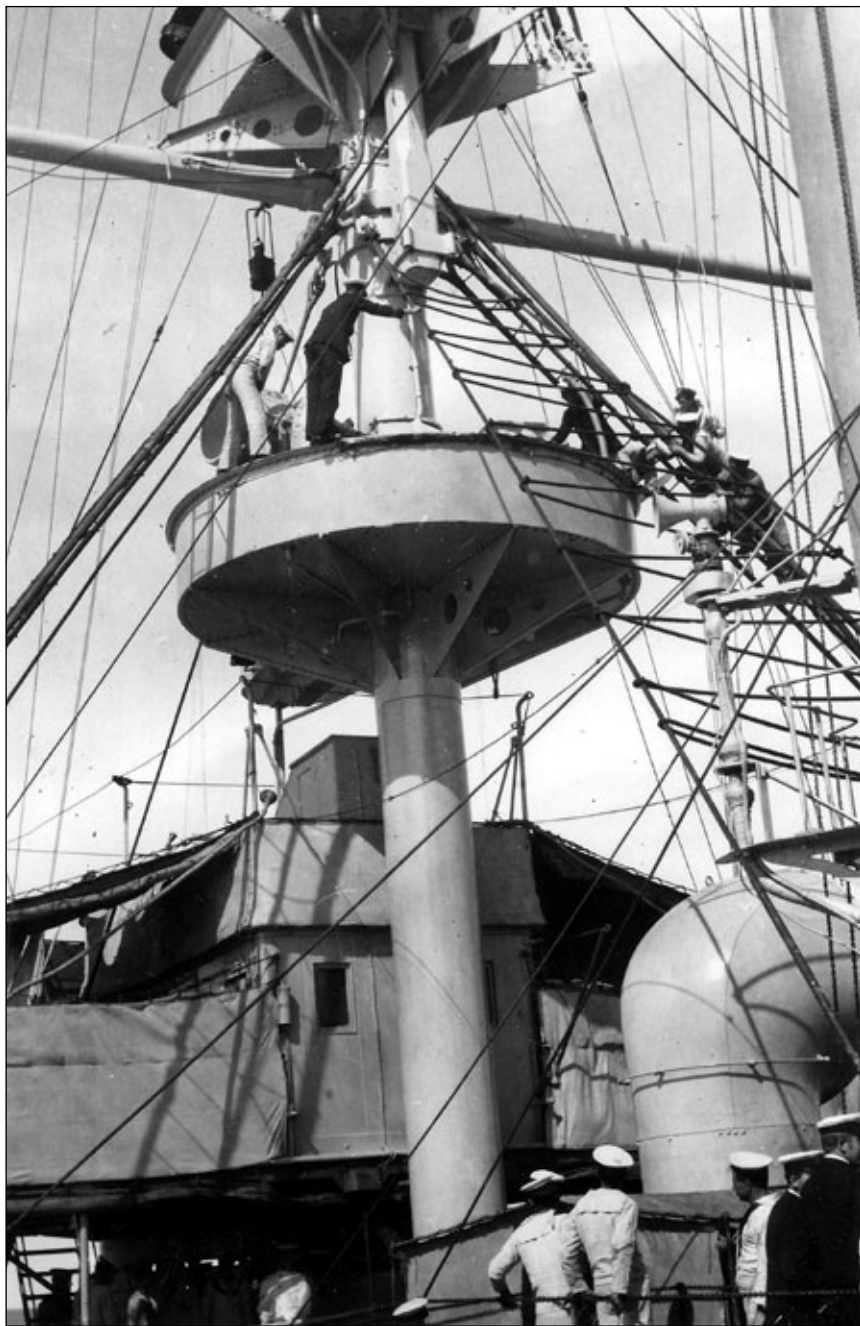
3. Miała się ona oczywiście składać dodatkowo z mniejszych okrętów, jak torpedowce, kanonierki torpedowe oraz kontrtorpedowce itp., których temat w niniejszym artykule nie zostanie jednak poruszony.

4. *Prata* uzbrojono nie tylko w 4 armaty kal. 240 mm w pojedynczych wieżach ustawionych w rombie (rozwiązanie typu *Lozenge*) i 8 szybkostrzelnych (w podwójnych wieżach) armat kal. 120 mm, ale podczas swoich prób morskich, które miały miejsce przed przekazaniem Chile, jednostka rozwinęła na dodatek fantastyczną prędkość 18,3 węzłów. Należy też podkreślić jego stałowy pancierz. W 1910 r. okręt, po zamontowaniu nowych kotłów był w stanie rozwinąć nawet do 19,5 w (!), a to oznacza, że był taki szybki, jak opisywany w tym artykule *Triumph*, w rzeczywistych warunkach (porównaj: Lyon Hugh Chesneau, Robert/Kolesnik, Eugene M.: *Conway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 339).

5. Wspomniane oba pancerniki obrony wybrzeża uzbrojone były w jedną armatę płaszczową produkcji Kruppa kal. 240 mm L/35 Krupp, kaliber, z którym *Triumph* został skonfrontowany w okresie I wojny światowej.

6. Gardiner, Robert (wydawca): *Steam, steel and shellfire. The steam warship 1815-1905*, Conway, London, 1992, str. 79-80; Beeler, John: *Birth of the battleship. British capital ship design 1870-1881*, London, 2001, str. 211.

7. Uwaga podana przez angielskojęzyczną wersję wikipedii wydaje się być mało wiarygodna.



Ciekawe spojrzenie na przedni maszt z dolnym marsiem. Uwagę zwraca olinowanie oraz wyposażenie pomocnicze.  
Fot. Württembergische Landesbibliothek

przez zamawiające Chile potrzeb i wymogów, co głównie dotyczyło to celu jego zastosowania na bardzo specyficznym akwenie. W przypadku *Constitutiona* i *Libertata*, bo takie nazwy miały otrzymać nowe okręty, których budowa miała zostać ukończona w czerwcu 1904 r. Wykorzystane miały być jako „killery krążowników”. Ich projektowana konstrukcja miała gwarantować wyłączenie z akcji argentyńskich „Garibaldczyków”. Pod względem szerokości zanurzenia i wyporności musiały być spełnione wszystkie wymogi płynące z posiadanych w Chile doków.<sup>8</sup> Z tego też powodu okręty stały się bardzo długie, mając zarazem, wymuszoną warunkami kontraktu, porównywalną małą

wyporność oraz niską odporność w porównaniu do im współczesnym pancernikom brytyjskim. To z kolei miało wpływ, że w przypadku typu *Swiftsure* doprowadziło do podjęcia wielu środków zapobiegawczych mających na celu podniesienie stopnia stabilizacji kadłuba. W przypadku *Triumph*a nie pojawiły się natomiast żadne oznaki strukturalnych słabości kadłuba<sup>9</sup>, który podzielony był na 16 wodoodpornych przedziałów.

#### Wyporność, wymiary i wygląd zewnętrzny<sup>10</sup>

Oba pancerniki miały wyporność bojową wynoszącą około 11 800 ton. Długość ka-

dłuba w KŁW to 132,9 m, pp 146,2 m, szerokość to 21,6 m, a maksymalne zanurzenie wynosiło 7,7 m. W porównaniu z brytyjskimi jednokominowymi odpowiednikami, charakteryzowały się 2 masztami i tyleż samo, ale wyższymi i szczuplejszymi, szeroko rozstawionymi kominami. Oprócz tego wyróżniały się też dzięki 2 ustawionym na śródokręciu dźwigami z charakterystycznym kształtem „łabędziej szyi”, charakterystyczny natomiast dla niektórych okrętów niemieckich. Stanowiły one zarazem ostatni typ brytyjskich pancerników z pokrywami wentylatorów.

#### Uzbrojenie

Odmienne od współczesnych brytyjskich pancerników ich artyleria główna składała się z 4 szybkostrzelnych armat kal. 254 mm L/45 (47) zgrupowanych w dwóch dwudziałowych wieżach, ustawionych na pokładzie dziobowym i rufowym. Z armat wystrzelivano pociski o masie 227 kg z całkiem porządną prędkością wylotową równą 850 m/s. Dane na temat prędkości prowadzenia ognia są różne. Spowodowane to było tym, że armaty produkowane były przez tę samą stocznnię, która budowała kadłuby i nie były przez to konstrukcyjnie identyczne. I tak w przypadku *Swiftsure*a prędkość strzelności wynosiła około 2,5 wystrzału na minutę na armatę. Natomiast *Triumph* uzyskiwał już wartość nie przekraczającą liczbę 1,5 wystrzału, co w zasadzie odpowiadało rytmowi prowadzenia ognia ciągłego armaty kal. 305 mm<sup>11</sup>. Wiodocześnie zdecydowano się na taki kaliber, gdyż ten był w stanie przebić pas pancerny krążowników typu *Garibaldi*, a zrekomensowane to miało być szybszym rytmem – przynajmniej takie były oczekiwania – armat baterii średniej. Armaty nakierowywane były elektrycznie i istniała też możliwość ponownego ich załadowania w każdej pozycji. Zapas amunicji wynosił po 80 pocisków na działo.

Interesującą cechą charakteryzowała się wspomniana wyżej artyleria średniego zasięgu, która składała się z 14 szybkostrzelnych armat kal. 190 mm L/50, które również miały moc skutecznego rażenia (w tym czasie uważane było to za realne) z odległości 5000-6000 jardów (1 jard = 0,9144 metra = 4572-5486 m) 152 mm grubego pancierza krążowników typu *Garibaldi*. Z wyżej podanej liczby, cztery znajdowały się w po-

8. Okręty miały się mieścić w suchym doku w Talcahuano, co było podstawowym, chilijskim wymogiem, który konstruktor musiał spełnić.

9. R.A. Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 264

10. Dane techniczne i dodatkowe uwagi w pozycji: Janéa, Freda T. (wydawca): *Jane's fighting ships 1906-07*.

11. Tak przynajmniej utrzymuje Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 267.



jedynczych kazamatach na pokładzie górnym i po pięć zgrupowanych w dwóch bateriach ustawionych na pokładzie górnym. Ich szybkostrzelność wynosiła do 3 wystrzałów w ciągu jednej minuty, lecz należy w tym miejscu zauważyć, że nie było możliwości załadowania ich ręcznie. Zapas na każdą armatę wynosił po 150 pocisków ułożonych po 20 w stelażach we wnętrzu kazamaty<sup>12</sup>.

W praktyce okazało się jednak niestety, że znajdujące się w kazamatach ustawionych na pokładzie górnym armaty były w zasadzie nie do użycia przy prędkości okrętu 15 węzłów i dużym zanurzeniu kadłuba. Wtedy kadłub wystawał ponad linię

wodną tylko na 3-4 metry, z powodu przelewającej się wody.<sup>13</sup>

Bez wątpienia *Triumph* i reszta jednostek tego typu były w stosunku do swojej wielkości i wyporności bardzo silnie uzbrojone, dysponując również potężną baterią armat półciężkiego kalibru i na do dodatek szybkostrzelnych. W pewien sposób odzwierciedlały wczesną filozofię sir Johna Fishera, który w latach 80. XIX wieku uważał, że pancernik powinien być uzbrojony w dany wypadku w efektywne armaty głównego, ciężkiego kalibru oraz dodatkowo dysponować również największą z możliwych armat średniego kalibru, dobrze i sprawnie obsługiwanych. To jednak powinno być uzależnione od wypor-

ności kadłuba. Na temat uzbrojenia w Royal Navy pomimo tego nadal dyskutowano, gdyż 10-calówki (245 mm – 1 cal = 2,54 centymetra) uważane były za zbyt „lekkie” a 7,5-calówki (190 mm) za zbyt długie, aby je móc ustawić w superpozycji na dachu nadbudówek. J.O. Hopkins doszedł do wniosku, że ciężka artyleria powinna przebić 240 i 200 mm cytadele pancerne najnowszych pancerników rosyjskich oraz niemieckich. Tylko te o grubości 280 mm francuskich pancerników typu *République* będą odporne na ogień tego kalibru<sup>14</sup>.

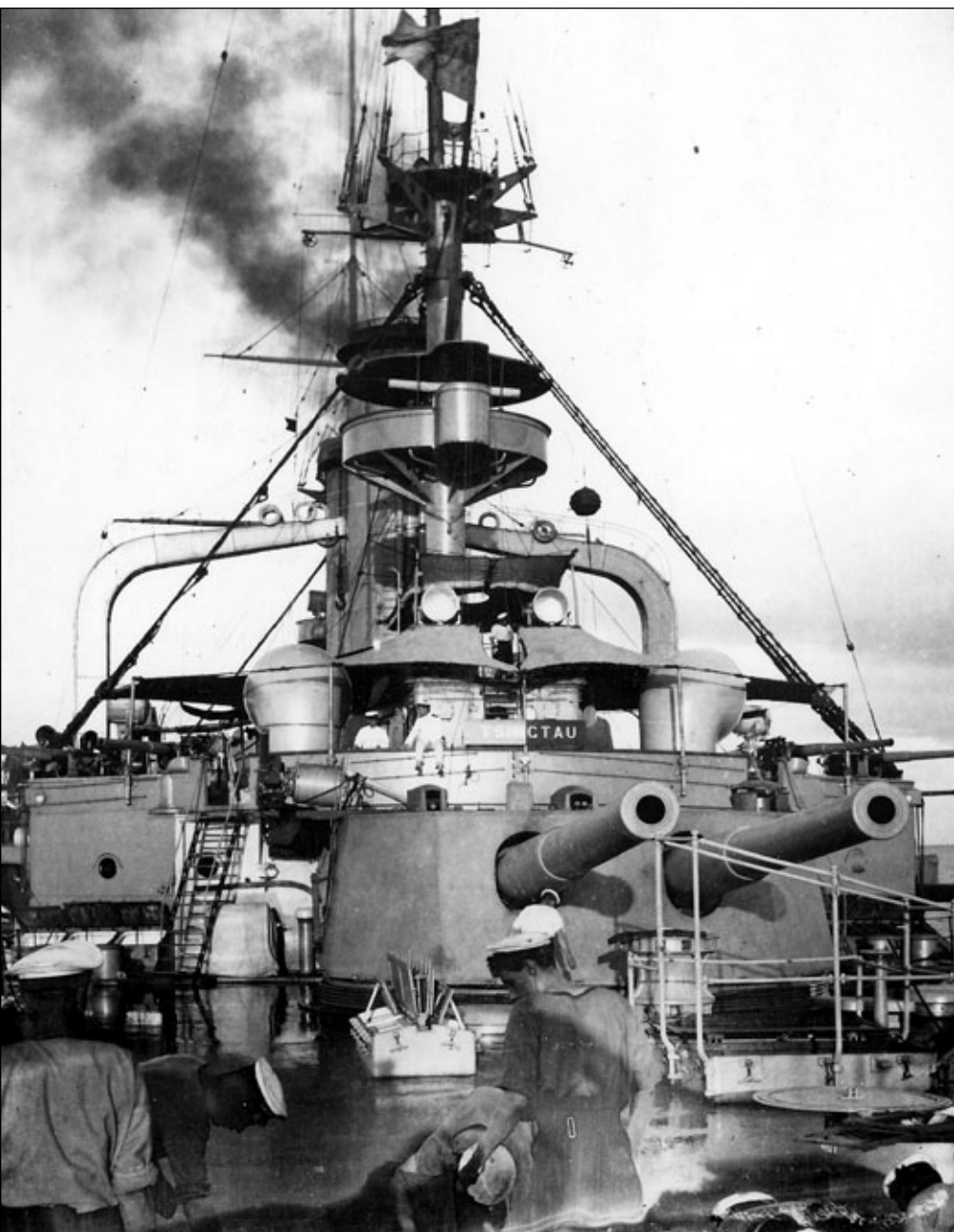
Bateria do zwalczania wrogich torpedowców składała się z 14 dział szybkostrzelnych kal. 76 mm, z których 10, ustawionych na pokładzie górnym, chroniły je maski przeciwdziałkowe, a pozostałe 4 znajdowały się w kazamatach na obu końcach okrętu. Wspomniane maski zdano jednak w roku 1907 na ląd. Uzbrojenie uzupełniały armaty salutowe oraz inne, które stanowiły wyposażenie ewentualnego oddziału desantowego, tudzież dwie wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm umiejscowione po obu stronach burt poniżej KŁW.

Na wyposażeniu znajdowały się jeszcze dalmierze najnowszej generacji Barr & Stroda. Początkowo, od roku 1906 znajdowały się na dziobowej platformie reflektorów, a w roku 1908 przeniesione je na osobną platformę służącą wyłącznie obsłudze odpowiedzialnej za kierowanie ogniem artyleryjskim. W roku 1912 zainstalowano kolejne eksperymentalne dalmierze na obu masztach, które w 1914 r. zostały znowu zdemonstrowane.

#### Pancerz

Blachy pancerne dostarczyły zakłady Kruppa a grubość pancerza nie odbiegała od ogólnie przyjętych w tym czasie standardów. Cytadela, pokład główny (baterie) i kazamaty pokładu górnego = 178 mm, pas poza cytadelą = 76 mm, pokład na śródokręciu = 38 mm, nad baterią = 25 mm, pokład poza cytadelą = 76 mm, grodzie wodoszczelne = 254 mm, barbety = 254 mm, wieże artyleryjskie = 203-152 mm, stanowisko dowodzenia = 254 mm. Jak niemal wszystkie okręty liniowe (predrednoty), również *Triumph* i bliźniak należały do gatunku tzw. „soft-ender” („miękkie” zakończenie kadłuba). To było powodem, że tam znajdowały się ich pięty achillesowe, gdyż nie były to miejsca dostatecznie chronio-

Tym razem ciekawe spojrzenie z rufy w kierunku wieży artylerii głównej kal. 245 mm i masztu rufowego.  
Fot. Württembergische Landesbibliothek



12. R.A. Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 268.

13. R.A. Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 268.

14. R.A. Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 264.

Podobnej filozofii wierna była również cesarska marynarka Niemiec, podczas gdy austro-węgierski konstruktor Popper z wyłącznie finansowych względów przyznał, że był zmuszony do sięgnięcia do takiego właśnie rozwiązania.



Unikalna fotografia prezentująca postawienie sieci przeciwtorpedowych na wytykach burtowych. Widoczne również działa kal. 190 mm w kazamatach.  
Fot. Württembergische Landesbibliothek

ne w wypadku uderzenia tam torpedy, czy wejścia na minę. Poza tym mankamentem ich opancerzenie było odpowiednio silne, szczególnie na działanie szybkostrzelnych pocisków kalibru średniego do 210 mm.

W sumie z opancerzenia w porównaniu z zastosowanym na pancernikach *Duncan* można było być zadowolonym, wykluczając tutaj może dosyć istotny, bo słaby punkt, który dotyczył niedostatecznego opancerzenia dolnych części barbet<sup>15</sup>.

#### Urządzenia napędowe i mit o „najszybszych predrednotach”

Na *Triumphie* i bliźniaku zainstalowano po dwa zespoły maszyn parowych potrójnego rozprężania, które pracowały na dwa wały napędowe. W pomieszczeniach kotłowni stało 12 („large-tube” – długie rurki) kotłów Yarrow. Maszynownia obliczona była na osiągnięcie mocy 12 500 KM. Podczas prób odbiorczych *Triumph* wyciągnął przy  $\frac{3}{5}$  mocy i 130 obrotach śrub na minutę prędkość 17 węzłów, a w ponad 30 godzinnym marszu maszynownia „wycisnęła” nawet 8700 KM. W idealnych warunkach pogodowych, na krótkim odcinku okręt rozwinął prędkość 20,17 węzłów przy mocy 14 090 KM.

W trakcie „prawdziwej” służby ww. wartości były nie do powtórzenia. Okręty słuchały wprawdzie dobrze steru, ale wykazywały również złe właściwości morskie. Dochodziły do tego jeszcze wibracje przy wyporności bojowej (maksymalnej), ponieważ ich konstrukcja była o wiele lżejsza, niż to miało miejsce w przypadku „normalnych” brytyjskich pancerników. Już w roku 1905 okazało się, że *Triumph* będąc w skła-

dzie Channel Fleet (Flota Kanału La Manche; istniała do roku 1909, od 24.3. w składzie 2 Dywizjonu Home Fleet) podczas rutynowych ćwiczeń był w stanie wyciągnąć tylko 19,3 węzłów. Na tym akwenie *Triumph* został bezapelacyjnie pokonany przez pancerniki typu *Duncan*, które wprawdzie również skonstruowane też zostały pod kątem rozwinięcia dużej prędkości, ale zbudowane zostały w sposób zapewniający większy stopień stabilności, dysponują też znacznie silniejszą baterią artylerii głównej. Podczas tych samych ćwiczeń wszystkie sześć *Duncanów* były szybsze, przy czym *Duncan* i *Exmouth* rozwinęły ponad 20 węzłów, będąc jeszcze „przyzwoicie” szybkie. Nawet niektóre jednostki typu *King Edward* szły przynajmniej z prędkością równą okrętów typu *Swiftsure*<sup>16</sup>.

Zasobnie węglowe mieściły normalnie 800 ton tego paliwa, a maksymalnie można było bunkrować do 2000 ton. Ich duża wyporność bojowa sprawiała, że w ciągu godziny pochłaniały do 15 ton węgla i uchodziły we flocie za „pożeracze węgla”.

#### Zakup przez Wielką Brytanię i pokojowe użycie pancerników chilijskich

Pancerniki zostały jeszcze w fazie wyposażania odkupione przez Zjednoczone Królestwo. Ich dotychczasowe nazwy zmieniono następująco: *Constituton* na *Swiftsure* a *Libertada* przechrzczono na *Triumph*. W tym czasie, początek grudnia 1903 r., w stosunkach między Rosją a Japonią dało się już wyczuć powiew zbliżającej się wojny. Wielka Brytania, która nie akceptowała ekspansyjnych pragnień i zamiarów państwa carów, podpisała z Japonią

tajny układ sojuszniczy<sup>17</sup>. Zamierzając tym zapewnić Azjatów jakąś równą szansę w tym konflikcie, a sobie przy okazji, po ewentualnym zwycięstwie Japonii zapewnić sobie pewne profity. Stąd Brytyjczycy, uprzedzając prośby Rosji, zwrócili się sami do Japończyków, proponując 949 000 £ za jedną jednostkę, wychodząc, że oferowana cena jest jak najbardziej uzasadniona.

Właśnie te okręty, w przypadku ich zakupu przez Rosję, mogły odegrać dosyć istotną rolę w eskadrze udającej się na Daleki Wschód. Już w styczniu 1903 r. spłynęły z pochylni i dopiero w połowie 1904 r. można je było oddać do służby. Gdyby Rosji dana by była

możliwość zakupu tych pancerników, to w przypadku publicznie złożonej obietnicy szybszego ukończenia budowy, można by się było pokusić o wytargowanie nawet jakiejś premii. Niezaprzeczalne walory opisywanych pancerników, w porównaniu do prednotów przeciwnika, a wymienić należy tutaj przewagę prędkości od 1 do 3 węzłów oraz prowadzącą szybki ogień baterię artylerii głównej i silną baterię artylerii średniej. To byłyby gwarantem, że oba pancerniki spokojnie byłyby w stanie przerwać blokadę Port Artura. Byłoby to równoznaczne, że pojawiłyby się na Morzu Żółtym przed tragiczną bitwą dla Rosjan, a nadciągająca 1 Eskadra mogłaby się niepostrzeżenie przemknąć do Władywostoku (możliwe, że bez japońskiej reakcji). Wtedy toczona wojna rosyjsko-japońska mogłaby przybrać nawet zupełnie inny przebieg?

Nawet, gdyby wspomniane pancerniki weszły w skład zespołu admirała Rożestwieńskiego, to z pewnością bardzo by to ułatwiło przerwanie się okrętów rosyjskich do wspomnianego już Władywostoku.

Była jeszcze jedna alternatywa, zgodnie z którą Wielka Brytania zachowuje jednostki dla siebie. W momencie oddania ich do służby, były bojowo słabsze tylko od niemieckich pancerników typu *Brandenburg*, bo cesarska marynarka wojenna oprócz tej czwórki, silniejszych jednostek w swoim składzie jeszcze nie miała. Trzeba też pamiętać

15. R.A. Burt: *British Battleships 1889-1904*. str. 270.

16. Jane, Fred T.: *Jane's fighting ships 1906/7*, str. 44, 45, 49.

17. Massie, Robert K.: *Dreadnought. Britain, Germany and the coming of the great war*, London, 1992, str. 339.

tać, że w tym czasie Wielka Brytania spoglądała na swoich kuzynów, jak na ewentualnego przeciwnika w przyszłej wojnie<sup>18</sup>.

Niezależnie od faktu, że retrospekcyjnie opisywane są jako pancerniki „2nd class ships” i też tak postrzegane<sup>19</sup>, to należy zauważyć, że ocena jest nieco krzywdzą i niezasłużona, gdyż nie odpowiada ona faktom. W chwili oddawania ich do służby, władcy mórz podjęła decyzję o rozdzieleniu swoich trzech jednostek drugiej klasy i skierowaniu ich do służby jako stacjonery, czy wykorzystaniu ich w przypadku przeprowadzenia jakichś misji specjalnych. *Triumph* i jego bliźniak *Swiftsure*, zostały jednak natychmiast włączone do Channel Fleet. Na której w tym właśnie czasie położono strategiczny punkt ciężkości, odgrywając główną rolę w brytyjskich planach dyslokacji floty.

*Triumph* wszedł w skład najpierw Home – (po pewnym, krótkim czasie przemianowana na Channel –) Fleet w dniu 21 czerwca 1904 r. pozostając w niej do chwili skierowania do remontu, co miało miejsce na początku października 1908 r. W tym czasie, monotonnej służby, nie wydarzyło się nic, o czym warto by było wspomnieć, oprócz dwóch kolizji, ze statkiem handlowym *Siren* w stoczni w Pembroke 21.9.1904 r. W drugim zderzeniu brał udział jego bliźniak *Swiftsure*, 3 czerwca 1905 r. Nie odnotowano żadnych poważnych uszkodzeń<sup>20</sup>.

Na początku kwietnia 1909 r., kiedy remont i przegląd zostały ukończone, Niemcy dysponowały 10 pancernikami typu *Braunschweig* i *Deutschland*. Prace na 2 dreadnatchach typu *Nassau* i hybrydzie *Blücher* zbliżały się do końca, a pod 4 dalsze dreadnoty (w tym dwa krążowniki liniowe) zdążono już położyć stępki. *Triumph* z powodu tej zmienionej sytuacji nie nadawał się już po prostu do służby na Morzu Północnym.

Został więc skierowany do składu „Mediterranean Fleet”, która w międzyczasie utraciła dzierżoną palmę pierwszeństwa na rzecz eskadry znajdującej się obecnie na wodach ojczystych. Nie utraciła jednak nic ze swojej ważności, bo doskonale wywiązywała się jako „cerber” strzegący przechodzący przez te wody najważniejszy szlak handlowy imperium. Uważnie przyglądając się dwóm członkom tzw. Trójprzymierza, czyli poczynaniom Włoch i Austro-Węgier na tym akwenie, nic nie tracąc ze swojej dotychczasowej jakże strategicznej wartości. Na Morzu Śródziemnym, do roku 1912, kiedy do służby zaczęły wchodzić pierwsze dreadnoty ww. potęg morskich, te dysponowały do tego czasu wprawdzie pewną liczbą niedostatecznie uzbrojonych i opancerzonych, ale niezwykle szybkich pancerników, mających nawet przewagę nad brytyjskim. Tym nie mniej, obecność Floty Morza Śródziemnego była jak najbardziej uzasadniona.

W maju 1912 r. *Triumph* został w ramach reorganizacji, która miała miejsce wewnątrz Royal Navy, ściągnięty z Morza Śródziemnego i w Portsmouth wcielony do „Third Fleet” następnie odstawiony na sznurek z kadłubową załogą. W tym czasie brytyjscy oficerowie flagowi na wschodnio-indyjskiej stacji (Singapur) i chińskiej (Hongkong) nie dowodzili już żadnym pancernikiem. Można więc snuć rozważania, że *Triumph* skierowano do Hongkongu a *Swiftsure* do Singapuru, co nastąpiło po ponownym oddaniu do służby w Devonport, pod koniec sierpnia 1913 r. Miały tam służyć jako okręty flagowe komenderującym na ww. stacjach oficerom (tzn. admirałowie Persie i Jerram), aby im podnieść nieco wyblakły status wyższych oficerów morskich i dowartościować. Trzeba jednak mieć na uwadze, że każda marynarka wojenna państwa posiadającego zamorskie posiadłości, wykorzystywana była i to dosyć intensywnie, do wymiany personelu dyplomatycznego w za-

18. Do pierwszego brytyjsko-francuskiego porozumienia doszło w kwietniu 1904 r., porównaj np. z Masie: Op. cit., str. 348.

19. Porównaj szczególnie Robertsem, Johnem-Chesneau, Rogerem/Kolesnikiem Eugenem M. (ed): *Conway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 39; Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 264.

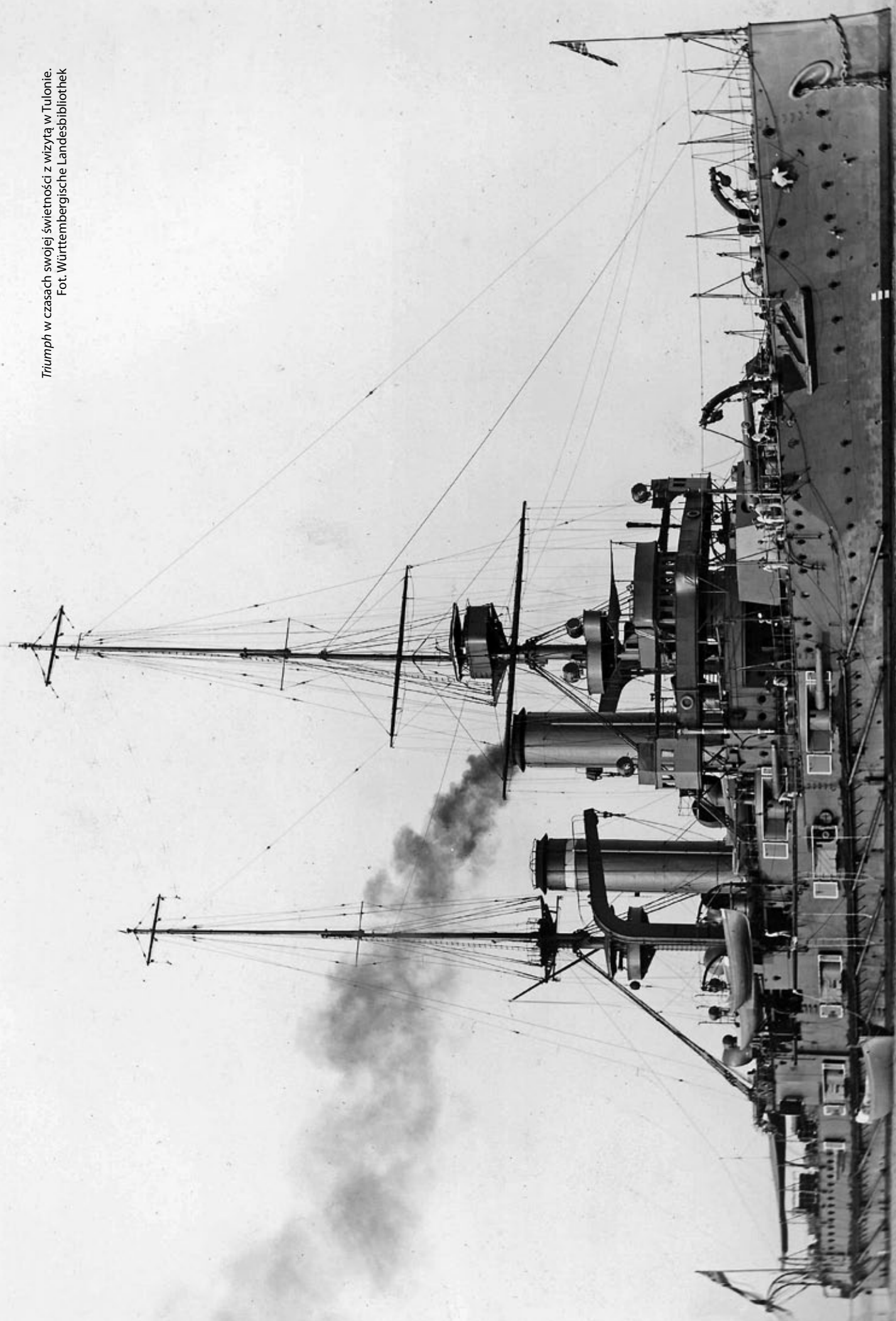
20. R.A. Burt: *British Battleships 1889-1904*, str. 274. Lekkie uszkodzenia opłytowania, które powstało w wyniku kolizji z *Sireną*, lekkie uszkodzenia w wyniku kolizji z jednostką bliźniaczą.

Wykonana przez jednego ze śmiałków fotografia pokładu pancernika.

Fot. Württembergische Landesbibliothek

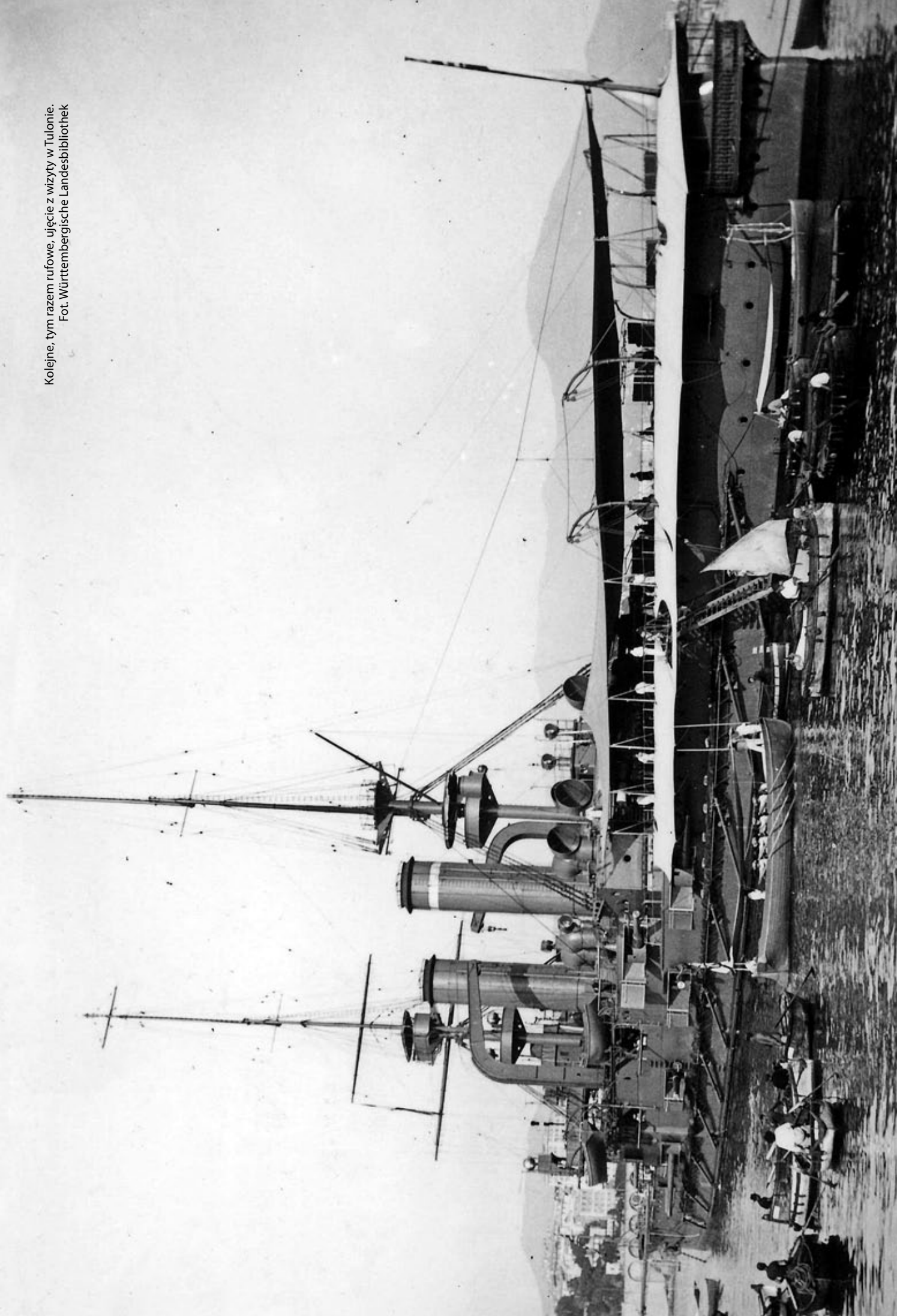


*Triumph* w czasach swojej świetności z wizyta w Tulonie.  
Fot. Württembergische Landesbibliothek





Kolejne, tym razem rufowe, ujęcie z wizyty w Tulonie.  
Fot. Württembergische Landesbibliothek



morskich koloniach. Z dzisiejszego punktu widzenia może się to wydać bardzo osobliwe, ale wtedy było w zwyczaju, aby czołowych przedstawicieli kolonii, którzy przybywają w odwiedziny oraz osiedli na stałe, czy przebywający tam Europejczycy witał dowódca wraz z innymi oficerami, stojąc na wysokim pokładzie na przykład krążownika, czy nawet pancernika. Załoga *Triumph* w każdym bądź razie została po przybyciu do Hongkongu zredukowana a okręt przeszedł do rezerwy, pomimo że spełniał rolę stacjonera.

### Działalność wojenna HMS Triumph

#### Pogoń za niemieckimi statkami na akwenie Azji Wschodniej

28 lipca, czyli na kilka dni przed wybuchem wojny, wiceadmirał Jerram otrzymał depeszę z admiralicji polecającą obserwować dyskretnie niemieckie okręty<sup>21</sup>.

Na początku sierpnia 1914 r., natychmiast po nadejściu wiadomości o wybuchu wojny w Europie, podjęto gorączkowe próby uzupełnienia stanu załogi *Triumph*, celem przywrócenia mu gotowości bojowej. Zbierano ludzi skąd się tylko da, a ci pochodzili tylko z postawionych również na sznurku w Hongkongu kanonierek rzecznych, ale to było niewystarczające. Nie obyło się, więc bez skontaktowania się z generałem Kellym, który dowodził Army in South China i poprosić go o pomoc. Dzięki jego wstawiennictwu udało się znaleźć jeszcze 110 ochotników z 2 batalionu pułku piechoty lekkiej, dowodzonego przez Księcia Kornwalii, których szybko przeszkolono na stanowiskach, które obsadzili<sup>22</sup>. W sierpniu Eastern Fleet, pod komendą wiceadmirała Jerrama, składała się z:

- zgrupowania dalekowschodniego w składzie: *Triumph* (f), krążowniki pancerne *Minotaur* (f), *Hampshire*, krążowniki *Newcastle*, *Yarmouth*, kontrtorpedowce (7 typu E, 1 D), torpedowce 4, okręty podwodne (3 typu C), kanonierki 6, kanonierki rzeczne 10, okręt-baza okrętów podwodnych *Rosario*.

- zgrupowania wschodnioindyjskiego (kontradmiral Persie); *Swiftsure* (f), krążowniki *Dartmouth*, *Fox*, kanonierki: *Alert*, *Dwarf*, *Espiegle*, *Odin*.

6 sierpnia *Triumph* wraz z zespołem: lekki krążownik *Yarmouth* i francuski krążownik *Dupleix* wypłynęły z Hongkongu.<sup>23</sup> Nie udało mu się jednak wykryć niemieckich okrętów. Zamiast tego zespół zniszczył, 12 sierpnia, znajdującą się na wyspie Jap niemiecką radiostację (ukryty tam okręt hydrograficzny *Planet* uruchomił nową radiostację 22 sierpnia, ale o mniejszym zasięgu). Jedyne „morski” sukces zanotował w po-

blizu wyspy *Minotaur*, zatapiając 11 sierpnia niemiecki parowiec *Elsbeth*. Następnie zespół udał się na Morze Żółte, celem prowadzenia wojny krążowniczej w kierunku Cingtao (okręt wyszedł pod komendą kmr Fitzmaurice’a). Celem zespołu było: 1. Przechwycenie niemieckich krążowników pomocniczych i statków handlowych; 2. Niemieckiej Eskadrze Wschodnioazjatyckiej, o której wiadomo, że przebywała na morzach południowych zagrozić drogę powrotną do Cingtao

Niemieckie postępowanie miały nieco ujemny wpływ na całą akcję. Uważano, że brytyjsko-francuska eskadra dorównuje niemieckiej, a tak na prawdę, to „pancernik *Triumph* z powodu bardzo niskiej prędkości łatwo mógłby być z taktycznego punktu widzenia szybko wyłączony z całej akcji” (sic!)<sup>24</sup>.

Eskadra admirała von Spee nie planowała jednak przebiegać się do Cingtao, więc jakiegokolwiek starcie nie wchodziło w ogóle w rachubę.

W ramach tej bardzo wczesnej operacji *Triumphowi* udało się zagarnąć niemiecki węglowiec *Frisia* (4900 t, późniejszy brytyjski *Huntress*).

Do działań wojennych na tym TDW doszło nie od razu. Chiny ogłosiły 8 sierpnia neutralność, a do Kiaoczou zaczęły nadchodzić niebawem niepokojące informacje, że Japonia ma zamiar przystąpić do wojny przeciwko Niemcom. 12 sierpnia Tokio wystosowało do Niemiec ultimatum żądania bezwarunkowego opuszczenia Kiaoczou i przekazania go do 15 września. Termin odpowiedzi wyznaczono na 23 sierpnia. Niemcy nie zareagowali, więc Japonia rozpoczęła kroki wojenne od ogłoszenia 27 sierpnia blokady całego obszaru, który był we władaniu Niemiec. Japońskie dowództwo skierowało pod Kiaoczou 3 okręty liniowe, 2 pancerniki obrony wybrzeża, 3 krążowniki pancerne, 6 krążowników, 4 kanonierki, 20 kontrtorpedowców oraz trałowce, transportowce i jednostki pomocnicze. Oprócz blokowania wybrzeża, okręty miały wspierać ogniem wojska lądowe. Pierścień blokady składał się z 3 linii, wewnętrznej długość 30 mil i która biegła łukiem w odległości 9-10 mil od wejścia do zatoki Kiaoczou (przez 24 h – 8 torpedowców), zewnętrznej 45 mil i 18 mil od zatoki (okręty liniowe i krążowniki pancerne, nocą 4, dniem 2). Była jeszcze linia pośrednia, którą dozorowało od 1 do 2 krążowników.

23 sierpnia 1914 r. *Triumph* skierowany został w asyście kontrtorpedowca do japońskiej drugiej floty, aby wziąć udział w morskiej blokadzie obleganej twierdzy Cingtao<sup>25</sup>.

Następnego dnia *Triumph* wykreutował po drodze swoich ochotników – piechu-

rów Royal Army w Weihaiwie, gdyż ich regiment otrzymał rozkaz dyslokacji do Indii. Spotkało się to z prawdziwym uczuciem szczerzego żalu, gdyż owi marynarze-ochotnicy bardzo szybko wciągnęli się w swoje pokładowe zajęcia, które na początku były czymś nowym dla nich.

#### Operacja u wrót obleganej niemieckiej twierdzy Cingtao

Brytyjczycy dołączyli 28 września do blokady Japończyków (okręty liniowe *Suwo*, *Tango*, *Iwami* – ogień kierował przez radio krążownik *Tone*) przysyłając okręt liniowy *Triumph* i kontrtorpedowiec *Usk*. Ostrzał rozpoczęto z dystansu 100-130 hm, wystrzeliwując 200 pocisków o kalibrze 305 i 254 mm, lecz nie zniszczono żadnej baterii niemieckiej. Ostrzeliwanie twierdzy z morza, z różnym skutkiem, powtarzano przez następnych 6 tygodni 11 razy. Wystrzelono około 200 pocisków kalibru powyżej 190 mm, zmuszając niektóre baterie do milczenia.

Nieskuteczność niemieckiej artylerii brzegowej gdyż alianckie okręty utrzymywały się poza granicą donośności. To miało się jednak zmienić 14 października 1914 r., kiedy to *Triumph* znalazł się pod gwałtownym ostrzałem baterii brzegowych z „Il-tis-Bergu” i „Huitschüen-Huku”, gdyż idąc jako ostatni w szyku strzelających okrętów, zbyt blisko podszedł do brzegu.

Fort „Huitschüen-Huk” (dowódca kpt. mar. Kopp), którego artyleria mogła również prowadzić ogień nie tylko do celów morskich, ale i też w razie konieczności w głąb lądu, dysponował dwiema armatami kal. 240 mm L/35 Kruppa osłoniętymi pancernymi kopułami oraz trzema armatami szybkostrzelnymi o kal. 150 mm osłoniętymi maskami przeciwołamkowymi. Bateria kal. 240 mm trafiła *Triumph* pierwszą salwą oddaną z odległości 140 hm, pomimo, że Niemcy widzieli jedynie wystające ponad wyspę Il-tis Huk wierzchołki masztów, przed którą Brytyjczycy próbowali się schować. Pocisk przebił pokład pancerny zabijając jednego członka załogi i raniąc dwóch pozostałych. Spowodował też prawdopodobnie spore zniszczenie wewnątrz kadłuba, ponieważ *Triumph* natychmiast zaczął wykonywać manewr wycofania

21. Gozdawa-Golębiowski J., Wywerka – Op. cit. str. 551 (skład Floty Wschodniej), str. 101 (operacje na Morzu Żółtym), str. 98, 99 (blokada Cingtao), str. 245, 248, 249, 251, 252, 264 (operacje pod Gallipoli).

22. Corbett, Julian S.: *Naval Operations, Volume I*, London, 1920, str. 138, 142.

23. Corbett: Op.cit str. 143

24. Raeder, Erich, w Marine-Archiv (wydawca): *Der Krieg zur See 1914-1918. Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 1 „Das Kreuzergeschwader“*, Berlin, Mittler, 1922, str. 45.

25. Corbett: Op cit., str. 150.

się odplynął do Weihaiwei celem usunięcia uszkodzeń, prace remontowe trwały 14 dni. To perfekcyjne trafienie zawdzięcza się dobremu obserwatorom baterii, którzy podczas poprzedniego bombardowania z morza (28 września 1914 r.) mieli wystarczająco dużo czasu, aby się zorientować z jakich miejsc okręty prowadzą ogień, ale wtedy japońskie okręty szły w niewielkiej odległości od granicy zasięgu odgryzających się armat kal. 240 mm. Dzięki pewnym modyfikacjom dokonanych przy lawecie udało się zwiększyć zasięg ognia z dotychczasowych 135 hm do 141 hm. W konsekwencji tego trafienia, żadna wroga jednostka nie odważyła się podejść na odległość bliższą niż 150 hm od fortu<sup>26</sup>.

Podczas następnych operacji mających na celu zdobycie twierdzy niemieckiej przez szturmujące na lądzie oddziały cesarskiej armii Japonii, wsparte zostały ogniem okrętów, a wśród nich nie brakło również *Triumph*. Podczas nocy z 5 na 6 listopada 1914 r. pancernik stojący za Przylądkiem Jaeschkego i prowadząc ostrzał fortu Huitschüen-Huk trafił jednym pociskiem tylną część pancernej kopuły jednego ze stanowisk armat baterii kal. 240 mm, które właśnie prowadziło ogień w głąb lądu. Pocisk przebił ochronę i zabił większość obsługi a samą armatę unieszkodliwił. Na marginesie należy stwierdzić, że chodzi o tę samą armatę, która przed kilkoma tygodniami celnie trafiła *Triumph*. To szczęśliwe, będące swoistym rewanżem *Triumph* trafienie, nie zadecydowało jednak o losach twierdzy, gdyż ta skapitulowała w wyniku silnego szturm piechurów japońskich następnego dnia<sup>27</sup>.

#### Przebazowanie na Morze Śródziemne

Po usunięciu uszkodzeń, *Triumph* przezucony, na początku 1915 r. z Hongkongu, w którym przebywał po upadku Cingtao, następnie przez Kanał Sueski (wejście 7 lutego 1915 r.). Po przejściu kanału, które trwało do 12 lutego, okręt liniowy dołączył do grupującej się u wejścia do Dardaneli floty alianckiej<sup>28</sup>.

#### Bombardowanie dardanelskich fortów zewnętrznych

Po przybyciu na akwen Morza Śródziemnego *Triumph* włączony został do 2 dywizjonu, który tworzyły okręty liniowe *Vengeance*, *Albion*, *Cornwallis* oraz *Irresistible*. Podczas operacji 18 i 19 lutego 1915 r. *Triumph* uczestniczył w zwalczaniu zewnętrznych fortów (Seddülbahir i Helles na brzegu europejskim i Kum Kale oraz Orkaniye po stronie azjatyckiej), pojedynkując się ponownie z armatami kal. 240 mm L/35 Kruppa. 18 lutego o godz. 10:00 *Triumph* otworzył ogień w kierunku baterii Helles,

która nie odpowiedziała. Ponieważ artylerzyści nie byli w stanie skutecznie trafić ww. baterię, *Triumphowi* przydzielono o godz. 12:15 cel, rozkazując wystrzelenie tylko 15 pocisków w kierunku umocnień ziemnych w pobliżu Tekke Burnu. Jego ogień najwyraźniej był bardzo skuteczny, ale umocnienia nie ucierpiały chyba zbyt<sup>29</sup>.

Fort Helles okazał się być nieuchwytny dla *Triumph*, a *Agamemnona* trafił 25 lutego ze swoich obu armat 240 mm z odległości około 90 hm w ciągu 10 minut 7 pociskami przeciwpancernymi. Ich większość roztrzaskała się jednak o silny pancerz okrętu liniowego, nie eksplodując, ale 3 ludzi zginęło a 5 odniosło rany. W dziobowej części zionęła olbrzymia dziura, a układ hydrauliczny okrętu liniowego odmówił posłuszeństwa<sup>30</sup>. To zmusiło *Agamemnona* do zmiany miejsca, a artyleria fortu przeniosła ogień na francuskiego *Galouisa*.

Aliancka flota oblegająca (o wysadzeniu desantu jeszcze nikt nie myślał) uparcie parła do przodu chcąc przebić się przez cieśninę, co w tym okresie nie było raczej do zrealizowania. Pomysł wysadzenia wojsk lądowych w różnych miejscach Półwyspu Gallipoli został zrealizowany dopiero 25 kwietnia. Niezrażone niepowodzeniami, okręty codziennie wiodły ogień w kierunku fortów, licząc, że w końcu uda im się zredukować ich liczbę. Do akcji przystąpiły również alianckie trałowce, aby oczyścić tor wodny z tureckich min.

#### Bombardowanie fortów wewnętrznych

*Triumph* otrzymał inne zadanie. Wraz z *Vengeancem* i *Albionem* miał wyłaczyć z akcji fort Dardanos, który znajdował się pośrodku cieśniny Bosfor (Złoty Róg) koło Çanakkale, z kilkoma armatami kal. 150 mm. Pochodziły one z wraku zatopionego 13.12.1914 r. przez brytyjski okręt podwodny *B 11*<sup>31</sup> pancernika *Mesudiyi*<sup>32</sup> (pochodzący z roku 1874 r., 1914 już tylko pływająca bateria w zatoce Sari Sighlar na południe od Çanakkale). Forty strzegące wejścia do Złotego Rogu wyłączono skutecznie z akcji w poprzednich dniach. 28 lutego *Triumph* i *Albion* skierowały się przeciwko fortowi Dardanos, a w tym samym czasie *Ocean* i *Majestic* miały osłaniać ostrzał, eliminując z walki baterie ruchome, gdyby takowe miały się pojawić<sup>33</sup>.

Brytyjczykom udało się nawet zniszczyć baterie w Seddülbahir i Kum Kale, które eksplodowały<sup>34</sup>, ale ruchome baterie, składające się z haubic 120 i 150 mm, nie udało się uciszyć. To samo dotyczyło fortów wewnętrznych. *Triumph* miał za zadanie prowadzić ogień przeciwko stałej baterii w Dardanos, a pozostałe okręty zwalczać tureckie baterie ruchome po stronie azja-

tyckiej. Dowódca *Triumph*, kmr Maurice S. Fitzmaurice dobrze zdawał sobie sprawę z oczekujących go trudności. Poradził, aby ogień prowadzić jednocześnie do baterii ruchomych, tzn. zarówno w kierunku dział polowych na stronie azjatyckiej i haubic znajdujących się jeszcze w Europie, pomimo, że ich zlokalizowanie przez artylerię okrętową do prostych rzeczy nie należało<sup>35</sup>.

Do tego czasu aliancom udało się zredukować liczbę zewnętrznych fortyfikacji w cieśninie, lecz wewnętrzne były ciągle jeszcze sprawne, a baterie ruchome sprawiały dużo kłopotów.

Po tych niezbyt efektywnie przeprowadzonych atakach, siły morskie pod Gallipoli zostały przez wiceadmirała Cardena radykalnie uporządkowane na nowo. *Triumph* miał od tej pory operować zarówno w składzie swojego dotychczasowego 2 dywizjonu (kontradmiral de Robeck) wraz z *Albionem* i *Princem Georgem* w ramach 5 Grupy. Ponowny ostrzał fortów rozpoczął się 2 marca a wtedy alianci odnieśli wrażenie, że baterie fortu Dardanos wiodą taki ogień jakby do tej pory nie zostały w ogóle tknięte. Bateria ta trafiła kilkoma pociskami weterana bitwy koło Falklandów, okręt liniowy *Canopus*. Następnego dnia, 3 marca, 5 Grupa wzięła pod ogień – trałowce w międzyczasie próbowały oczyścić drogę z min – tureckie pozycje w zatoce Erenköy. *Triumph* wsparł wtedy ogniem wysadzony słaby desant, bijąc z dział osmańskie wojsko trzymające pozycje powyżej zatoki Morto. Oddziałowi desantowemu powiodło się wysadzić w powietrze 6 armat polowych poniżej znajdującej się na azjatyckiej części baterii i mając duże szczęście udało im się powrócić na swój okręt bez strat własnych<sup>36</sup>.

Po przeprowadzeniu wspomnianych bombardowań, które nie osłabiły zbyt oporu wewnętrznych fortów i baterii ruchomych, dowódca *Triumph* kmr Fitzmaurice wymógł na admirałe Gardenie zainstalowanie na wzgórzu Achi Baba, znajdującym się na południowym cyplu półwyspu Gallipoli, powyżej ustawionej niżej baterii stano-

26. Aßmann, Kurt m. in. w Marine-Archiv (wydawca): *Der Krieg zur See 1914-1918. Die Kämpfe der kaiserlichen Marine in den deutschen Kolonien*. Mittler, Berlin, 1935, str. 71.

27. Aßmann: Op.cit., str. 85.

28. Corbett, Julian S.: *Naval Operations, Volume II*, London, 1920, str. 117.

29. Corbett: Ebenda, str. 144-151.

30. Corbett: Op.cit., str. 158.

31. B11 – 1906, Vickers, 280/313 t; 43 x 4,11 x 3,7 m; 13/8 w; 2 wt. 480 mm (2 zapasowe); 2 oficerów + 12 ludzi – [http://en.wikipedia.org/wiki/HMS\\_B11](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_B11)

32. Bateria główna Dardanos składała się 5 armat kal. 152 mm z maskami przeciwdziałkowymi.

33. Corbett: Op.cit., str. 166.

34. Haythornthwaite, Philip J.: *Gallipoli 1915. Frontal assault on Turkey*. London, 1991, str. 27.

35. Corbett: Op.cit., str. 168.

36. Corbett: Op.cit., str. 173.



wiska obserwacyjnego. Swoje żądanie umotywywał tym, że uważa za beznadziejne, aby za pomocą nowoczesnej artylerii okrętowej można było uciszyć baterie brzegowe, chyba, że będzie się dysponować wyżej położonym punktem obserwacyjnym, który by korygował prowadzony ogień. Wtedy wrogie armaty zniszczone zostaną precyzyjnymi trafieniami. Owe doświadczenia nabył swego czasu w Cingtao, kiedy to skuteczny ostrzał niemieckich fortów umożliwiło dopiero stanowisko obserwacyjne na górze Księcia Henryka (Prinz Heinrich-Berg – 1200 stóp = 366 m)<sup>37</sup>.

Propozycja wysunięta przez FitzMaurice'a była żywo dyskutowana w alianckich sztabach. Również generał Birdwood, dowódca oddziałów australijskich i nowozelandzkich (ANZAC), kierujący działaniami na miejscu, które w zasadzie miały mieć wyłącznie charakter działań dywersyjnych, stwierdził w rozmowie z lordem Kitchenerem, że nie wierzy w to, aby marynarka wojenna była w stanie sama pokonać tureckie cieśniny<sup>38</sup>. Początkowo, jeszcze przed operacją na tym TDW, wychodzono z założenia, że cieśniny można będzie pokonać bez niczyjej pomocy, samą olbrzymią flotą. Jednak po niepowodzeniach rozpoczęto po raz pierwszy dyskutować o wykorzystaniu wojsk lądowych, które miałyby tutaj być desantowane, co było przyczyną zgubnej kampanii gallipolijskiej<sup>39</sup>. Do tego momentu, czyli, kiedy pojawiają się piechurzy, Carden i jego wice pchali swoje okręty, aby bez przerwy nękały linie tureckie, by je w ten sposób „zmiękczyć”.

### Ostrzelanie umocnień Smyrny (Izmir)

W kolejnym bombardowaniu w dniu 6 marca *Triumph* nie wziął udziału. Wraz z bliźniaczym *Swiftsurem* wraz z krążownikiem pancernym *Eurylaus* i rosyjskim, pancernopokładowym *Askoldem* oraz tendrem lotniczym *Anne Rickmers* – pod komendą wiceadmirala Persie – przeszły pod Izmir, aby uciszyć artylerię naprzykrzającego się fortu Yeni Kale (7 starszych armat kal. 240 mm). Podczas próby wyłączenia głównego fortu osmańskiego z akcji, *Triumph* i *Eurylaus* dostały się w pewnym momencie zniszczenia pod ogień dwóch baterii o kal. 152 i 120 mm, które do-

piero po godzinnym pojedynku zostały uciśnione. Obie jednostki alianckie zostały trafione mając też straty (w sumie 1 poległy i 7 rannych).

7 marca *Triumph*, *Swiftsure* i *Eurylaus* ponownie wzięły na muszkę baterię kal. 152 mm oraz kal. 240 mm na Yeni Kale. *Triumphowi* udało się zniszczyć jedno z tych dużych dział bezpośrednim trafieniem. Teraz jednak odezwały się wszystkie osmańskie baterie, ponieważ kilka z nich do tej pory milczało. Pomimo ich gwałtownego ognia, który był bardzo niecelny, to jednak jeden z pocisków 240 mm dosięgł *Triumph*. Zatopiony został też trałowiec No. 285. Prowadzone w tym samym czasie rozmowy kanałami dyplomatycznymi mające na celu przekonanie lokalnego gubernatora do poddania portowego miasta zostały wstrzymane, kiedy 8 marca oba ww. okręty liniowe podeszły do brzegu wywieszając flagę parlamentaryzmu. *Triumph* pomimo tego został ostrzelany przez tureckie baterię, co było powodem, że okręty się wycofały. Następnego dnia wszystkie okręty liniowe zostały ściągnięte z dotychczasowych pozycji, celem przygotowania się do dalszych akcji mających na celu ostateczne sforsowanie cieśnin (uzupełnienie amunicji, pobranie prowiantu, paliwa, usunięcie ewentualnych uszkodzeń)<sup>40</sup>. Ciągłe i uciążliwe ponaglanie niecierpliwego Churchilla, który nieustannie ponaglał Cardena do pośpiechu, spowodowały u niego nadwężenie systemu nerwowego i z tego też powodu zastąpiony został 15 marca przez De Robeckę.

### Forsowanie Dardaneli 18 marca 1915

18 marca rozpoczęła się ostateczna próba pokonania cieśniny wyłącznie przy użyciu ciężkich okrętów. Pomimo, że aliancom udało się tego dnia zmniejszyć i to bardzo wydanie opór wroga, to przeprowadzona próba skończyła się dla nich klęską. Ich trzy potężne okręty dokonały swojego żywota na małej zaporze minowej, na którą weszły (francuski *Bouvet* i brytyjskie *Irreversible* i *Ocean*), a jeden krążownik pancerny został poważnie uszkodzony. Dwa dalsze okręty liniowe zostały poważnie uszkodzone ogniem artylerii. *Triumph* miał szczęście, gdyż znajdował się w składzie 3 dywizjonu 7 Podgrupy, który początkowo nie próbował forsować cieśniny, w której panował niesamowity ścisk, ponieważ dowódca 6 Podgrupy Dywizjonu Francuz Emil Guepratte, w swojej nadgorliwości przeciął Brytyjczykom po prostu drogę<sup>41</sup>. Z czterech jego okrętów liniowych jeden leżał wieczorem na dnie morza, a dwa następne kuśtykały w kierunku Malty (dwa z pozostałych;

37. Corbett: Op cit., str. 174.

38. Haythornthwaite: Op. cit., str. 33.

39. Decyzja o wysłaniu oddziałów lądowych podjął 16 lutego marszałek Kitchener i miały to być Brytyjczycy (29 dyw. Piech.), lecz już 19 lutego zmienił decyzję, wysyłając „swoich” ludzi na Lemnos z uwagi na sytuację na froncie wschodnim. 10 marca zdecydował, że na Morze Śródziemne skierowano więc wojska z Antypodów (1 dywizja piechoty) a Francuzi wspomogli sojusznika również 1 dywizją. W sumie było to 80 000 ludzi, 180 dział i 25 000 koni. Dowódcą sił lądowych został brytyjski gen. Hamilton. (przyp. red.). Za Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat, Op. cit. str. 250

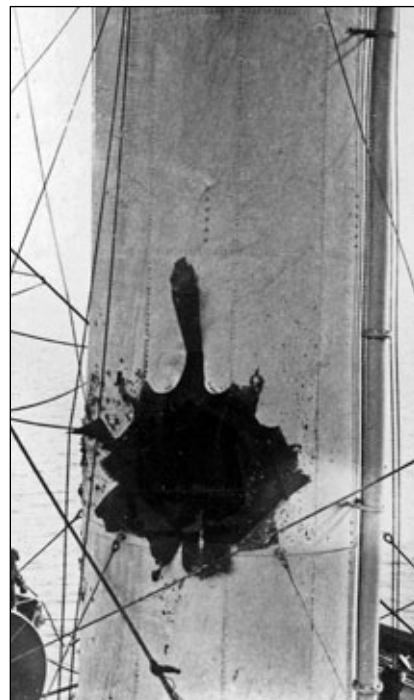
40. Halpern, Paul G.: *A naval history of world war I*, Annapolis, 1994, p. 114; Corbett: Op. cit., str. 196-199.

41. Haythornthwaite: Op cit., str. 33.

42. Corbett: Op. cit., str. 216.

Uszkodzenia kadłuba *Triumph*a na wodach tureckich. Niestety fotografia nie precyzuje kiedy zostały odniesione i przez kogo zadane (baterie nadbrzeżne, pancernik turecki?). Fot. Württembergische Landesbibliothek





Trzy kolejne fotografie, zresztą dosyć unikatowe, prezentujące uszkodzenia na pokładzie *Triumph*.  
Fot. Württembergische Landesbibliothek

*Suffren*, *Charlemagne* i wspomniany *Bo-uvet*). Takiego losu *Triumph* zdołał uniknąć, gdyż równie dobrze mógł wejść na minę, ale późnym południem bombardował fort Dardanos. O skuteczności jego ognia nie udało się nic konkretnego ustalić<sup>42</sup>. W czasie, kiedy na minach zatoniły wspomniane 3 alianckie okręty liniowe, *Triumph* i *Prince George* (7 Podgrupa), zostały już zmienione przez inne okręty i z tego powodu nie brały udziału w akcji ratunkowej<sup>43</sup>.

Po tej katastrofie, Pierwszy Lord Morski, w oryginale nazywany War Council, bardzo szybko doszedł do wniosku, że cieśniny można by najszybciej opanować drogą przeprowadzenia operacji desantowej przy wsparciu lotnictwa. De Robeck, który w zasadzie był innego zdania poszedł na ustępstwo, co było powodem zmiany paradygmatu, według którego prowadzona była dotychczasowa ofensywa przeciwko cieśninom tureckim. O ile siłą napędową tej ofensywy do tej pory były siły morskie, to teraz zostały one zdegradowane do roli wsparcia. W praktyce oznaczało to, że zwiększona zostanie liczba napadów artyleryjskich, ponieważ po stronie wroga, w przypadku wysadzenia desantu, w okopach pojawi się turecka piechota, więc liczba dodatkowych celów ulegnie zwiększeniu.

Decyzja o przeprowadzeniu operacji desantowej na półwyspie Gallipoli zapadła 22 marca. Mniej więcej w tym samym czasie dowództwo znajdujący się na tym odcinku frontu 5. osmańskiej Armii przekazane zostało niemieckiemu generałowi Limanowi von Sandersowi. Dowódca alianckich sił lądowych, generał Hamilton, musiał je przed

atakami najpierw zreorganizować i z tego powodu jako datę lądowania wybrano dzień 25 kwietnia. Ten niespodziewany, jak się okazało nieoczekiwany w zasadzie „prezent” dał Sandersowi wystarczająco dużo czasu (ponad miesiąc). Wykorzystał tę jednorazową okazję do całkowitej zmiany dotychczasowego planu obrony półwyspu, polegającego na stworzeniu linii, aby przeorać teren siatką okopów, różnych stanowisk ogniowych piechoty i zbudować system bunkrów ziemnych, nie zapominając o zasiekach z drutu kolczastego<sup>44</sup>.

#### Pierwszy ostrzał umocnień ziemnych

15 kwietnia *Triumph* wszedł z oficerami wojsk lądowych do Dardaneli, aby dokonać próby ostrzelania wykonanych poniżej wzgórza Achi Baba przez wroga ubezpieczonych drutem kolczastym ziemnych umocnień. Uzyskane rezultaty do zadawała-jących nie należały<sup>45</sup>.

#### Zniszczenie utkniętego na mieliźnie własnego okrętu podwodnego *E 15*<sup>46</sup>

Wkrótce po tym *Triumph* użyto do akcji zniszczenia okrętu podwodnego *E 15*, który miał pecha i utknął na mieliźnie. Miało to miejsce, kiedy jako pierwszy próbował przedrzeć się na Morze Marmara, lecz na wysokości fortu Dardanos (na południe od przylądka Kepez) w dniu 17 kwietnia jego rajd, we wczesnych godzinach porannych się skończył. Osmańska artyleria polowa intruza uszkodziła. Temu najnowocześniejszemu w tym czasie okrętowi podwodnemu królewskiej marynarki zagroziło zawładnięcie przez wroga. Jego załoga oddała się do nie-

woli (oprócz dowódcy – Lieutenant commander Brodie, który zginął na kiosku od szrapnela a życie straciło jeszcze we wnętrzu kadłuba, od ułatniającego się chloru 6 członków).

Wysłany tego samego dnia okręt podwodny *B 6* również nie zdołał go zniszczyć, bo odpalona przez niego torpeda chybiła. Wysłane w nocy kontrtorpedowce *Scorpion* i *Grampus* nie były w stanie odnaleźć wraku *E 15*. Brytyjczycy zostali uchwyceni w widły reflektorami, osłepieni silnym snopem światła i ostrzelani przez baterie, więc wraku siłą rzeczy nie byli w stanie zlokalizować, pomimo, że udało im się zbliżyć na odległość do 1000 m. Nad ranem 18 ponownej próby zniszczenia wraku dokonał okręt *B 11*<sup>47</sup>, ale nie miał szczęścia, gdyż *E 15* skrywała mgła.

Nie był to jeszcze koniec akcji Brytyjczyków, aby zniszczyć wrak. Postanowiono, że ochotnikami obsadzone zostaną dwie parowe pinasy pochodzące z *Triumph* i *Majestica*. Na nich zainstalowane zostaną stelaże z uchwytami dla jednej torpedy o kalibrze 356 mm, które po zajęciu dogodnej pozycji do oddania strzału zostaną zwolnione. Akcję przeprowadzono 21 kwietnia. Po przybyciu na miejsce gdzie znajdował się *E 15*,

43. Corbett: Op. Cit., str. 218.

44. Haythornthwaite: Op cit., str. 37 f.

45. Corbett: Op cit., str. 298.

46. *E 15* – 1914; różne stocznie, 662/807 t; 54,86 x 6,86 x 3,81; 15,25/9,75 w; 325 mil na powierzchni; autonomiczność 24 dni; załoga 3/28; 4 w.t. 457,2 mm, zapas 10; 1 x 76 mm na dziobie. [http://en.wikipedia.org/wiki/HMS\\_E15](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_E15)

47. Ten sam, który storpedował *Mesudiyeh* 13.12.1914 r. Jego dowódca najwyraźniej najlepiej orientował się na tym akwenie. (patrz odnośnik nr 32)

pinasa *Triumph* została zauważona przez baterię i zatopiona, lecz jednostka *Majestica* swoją torpedę zdołała umieścić w celu<sup>48</sup>.

Próby Turków ściągnięcia okrętu na głęboką wodę nie powiodły się za sprawą brytyjskiego lotnictwa, które jednak nie zdołało celnie zrzucić swoich bomb aby obiekt zniszczyć.

Po południu oba okręty liniowe zostały wysłane, aby okręt podwodny zniszczyły ogniem swojej artylerii. W pobliżu wejścia do cieśniny dostały się jednak pod gwałtowny ogień fortów i tureckich baterii, więc zdołały się zbliżyć do wraku na zbyt dużą odległość 11 000 m, aby móc ewentualnie zniszczyć cel, wystrzelując przy tym kolosalną liczbę pocisków.

### Wsparcie ogniowe lądujących oddziałów ANZAC i pojedynki artyleryjski z *Turgut Reisem*

Dla wsparcia mającej niebawem rozpocząć się operacji desantowania oddziałów lądowych, *Triumph* przydzielono do drugiej eskadry znajdującej się pod dowództwem kontradmirała Thursby'ego, która w przeddzień lądowania oddziałów australijsko-nowozelandzkich zajęła pozycję przy zachodnim brzegu Gallipoli od strony Aru Burnu, kilka kilometrów na północ od przylądka Helles. Okrętowi liniowemu towarzyszyły 4 dalsze (*Queen, London, Prince of Wales* i *Majestic*) oraz krążownik pancerny *Bacchante*, liczne jednostki pomocnicze i 30 transportowców znajdujące się przed plażą. Wczesnym rankiem 25 kwietnia eskadra otworzyła ogień w kierunku rozpoznanych, bądź przypuszczalnych baterii tureckich. Ci odpowiedzieli swoimi haubicami a wtórował im osmański okręt liniowy *Turgut Reis* (kpt. mar. von Tippelskirch), który cumował w zatoce Poyraz. Jego ogniem prowadzonym z sześciu dział kalibru 280 mm, który przelatywał nad uchwyconym w międzyczasie przyczółkiem oraz półwyspem i miał razić zgromadzone tam jednostki alianckie, kierował punkt obserwacyjny pod komendą kpt. mar. Carlsa. *Triumph* wkrótce został trafiony. A po pewnym czasie cztery pociski ponownie trafiły prowadzące ogień okręty liniowe i zgromadzone obok nich transportowce z wojskiem. W międzyczasie brytyjski transportowiec sterowców *Manica* wypuścił jeden z nich w powietrze, który namierzył zarówno punkt obserwacyjny i *Turguta*, nakierowując o godz. 05:50 armaty *Triumph* na zlokalizowany cel. Posterunek trzeba było obwakuować, a salwy *Triumph* zaczęły obramowywać *Turguta Reisa*. Ten wstrzymał ogień, przeciął kotwice i wycofał się poza zasięg ognia. O godz 09:00 *Triumph* ponownie przegonił usiłującego powrócić *Turguta*<sup>49</sup>.

W kolejnych tygodniach *Triumph* często wspomagał oddziały walczących żołnierzy ANZAC-u. Przysłużyły się szczególnie 19 maja, kiedy turecka 5. Armia pod dowództwem generała Limana von Sandersa przystąpiła do dużego kontrnatarcia na przyczółek w pobliżu Gaba Tepe, gdyż w skutecznym ogniu okrętów liniowych kontratak się załamał. Z 30 000 atakujących tureckich picburów na placu boju zginęło 10 000<sup>50</sup>.

### Zatopienie *Triumph*a

Przed Wielką Wojną starsze okręty liniowe uchodziły za przestarzałe. Z jednej strony winą za to można obarczyć jego niedostatecznie odporny pancierz na ogień wielkiego okrętu liniowego, czyli popularnego dreadnota. Z drugiej strony, większość z tych okrętów była pozbawiona wzdlużnych grodzi torpedowych. Brakowało również odpowiedniego podziału podwodnej konstrukcji kadłuba w wodoszczelne przedziały i brakował pomp żęzowych, które skuszenie chroniłyby przed skutkami wybuchu torpedy, czy miny. Mina upomniała się pod Gallipoli o swój należny trybut. Teraz na tym akwenie o swojej skuteczności przypomnieć miała się torpeda.

Już 13 maja turecki kontrtorpedowiec *Muavenet*<sup>51</sup> (kpt. mar. Firle) w dziarsko przeprowadzonym ataku zatopił torpedami brytyjski okręt liniowy *Goliath*<sup>52</sup>. Nie oznaczało to jednak, że Brytyjczykom nie zapaliła się czerwona lampka, czuli się jak najbardziej ostrzeżeni i zastosowali jeszcze skuteczniejsze, w ich mniemaniu odpowiednie kroki zaradcze.

Pomimo tego, jakoś nie doceniono innego nosiciela torpedy, nie mniej groźniejszego, jakim był okręt podwodny. Zresztą Turcy nie mieli żadnego w składzie swojej floty, a nieliczne austro-węgierskie potrzebne były na Adriatyku. Nie wierzono też w pojawienie się niemieckiego tak szybko. Niemcy byli daleko, a gdyby już tutaj miałby jakiś przybyć, to już za późno, kiedy pewnie będzie już po wszystkim. Tutaj jednak się bardzo pomylili, bo jeden czał się niedaleko. Był to *U 21* (kpt. mar. Hersing) wyposażony jak trzeci okręt tej klasy we flocie niemieckiej w napęd składający się z silników wysokoprężnych firmy MAN. To umożliwiło mu przebyć odległość z Wilhelmshaven do Kotoru nad Adriatykiem bez pobierania paliwa<sup>53</sup>. Po uzupełnieniu paliwa szybko udał się do akwenu operacyjnego koło półwyspu Gallipoli.

25 maja *Triumph* znajdował się ponownie na wyznaczonym stanowisku ogniowym pod Gaba Tempe, przyczółku wojsk ANZAC, celem ostrzelania pozycji tureckiej piechoty. Idąc na małej prędkości z wystawionymi sieciami przeciwtorpedowymi,

wszystkie stanowiska ogniowe były obsadzone, a większość wodoszczelnych grodzi we wnętrzu kadłuba było zamknięte. O godz. 12:30 nagle rozległ dzwonek alarmu informującego o obecności niezidentyfikowanego obiektu podwodnego. Na zachodnim kursie, w odległości 300-400 m zauważono na trawersie prawej burty wystający z wody peryskop. Kiedy pierwsze 12-funtówki (76 mm) rozpoczęły swój koncert, *Triumph* został trafiony na wysokości drugiego przedziału kotłowni. Podobnie, jak dwa dni później, kiedy Hersing storpedował *Majestic*a, torpeda „przeleciała jak kłown przez papierową obręcz”<sup>54</sup>, trafiając okręt z maksymalną siłą. Silna eksplozja niemalże podniosła trafioną jednostkę powyżej tafli wody. Jej pokład zasypany został deszczem węgla i różnych części wyposażenia, teraz już złomu. Już po kilku minutach przechył wyniósł już 10° i okręt nie przestawał się kłaść na trafioną burtę. Wszystko, co pływało w pobliżu popieszyło, aby ratować rozbitków i zapoławiać na U-boota. Sam *Triumph* otworzył jeszcze ogień w stronę peryskopu, wskazując ścigającym kierunek. Dowódca okrę-

48. Langensiepen, Bernd/Nottelmann, Dirk/Krüsmann, Jochen: *Halbmond und Kaiseradler*, str. 64, Corbett: Op. cit. str. 304.

49. Nottelmann, Dirk: *Die Brandenburg-Klasse*, str. 110; Corbett: Op. cit., str. 323.

50. Burt: Op. cit., str. 276, Corbett: *Naval Operations*, Vol. III, str. 25, Haythornthwaite: Op. cit., str. 59.

51. *Muavenet-i-Milliye* (eks niem. S 165), wodowany 1909 r. w Schichau/Elbing (Elbląg), wyporność 620 t, 72,1 m x 7,8 m x 3,1 m, 14 000 KM, prędkość maks. 35 w, zapas węgla 160, uzbrojenie: 2 x 88 mm, szybkostrzelne, 2 kaemy, 3 wyrzutnie torpedowe 450 mm. 1910 zakupiony przez Turcję.

52. Röhr, Albert: *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*, str. 115, obok wielu innych. Uwaga, było to jednak koło 4000 mil sprawa wyglądała nieco inaczej, patrz tutaj: Lowell T. Ritter *der Tiefe Gütersloh*: Bertelsmann 1939 (str. 41-46) napisanej m.in. na podstawie wspomnień samego Hersinga cała sprawa wygląda nieco inaczej, bo zdecydowano się jednak na spotkanie u wybrzeży Hiszpanii (na póln.-zachód, od przylądka Finisterre) z parowcem niemieckim *Marzala*, tydzień po wyjściu z Niemiec, z którego pobrano paliwo (wtedy w bunkrze było jeszcze 25 ton oleju napędowego!) i prowiant. Do Kotoru było jeszcze 2000 mil. Cieśninę Gibraltarską *U 21* sforsował bez problemów, było pusto, bo kto by się tam spodziewał go. Po 18 dni od opuszczenia Wilhelmshaven okręt wszedł na Adriatyk. W umówionym miejscu 13 maja czekał już zawiadomiony austro-węgierski kontrtorpedowiec *Pandur*, który go wziął na hak, w Kotorze okazało się potem, że w baku pozostało zaledwie 1,8 ton paliwa! Wspomniana pozycja jest również dostępna w języku polskim za sprawą gdańskiej Finny w tłumaczeniu z angielskiego p. Marka Murawskiego a wydanej w roku 2003. (przyp. red.)

53. *U 21*: wodowany 8.2.1913, Kaiserliche Werft Danzig (Gdańsk), 650/837 t, długość pp 64,15 m, moc maksymalna 1700 KM, prędkość 15,4/9,5 w, zasięg: 9700/8/5, maksymalne zanurzenie 50 m, załoga 4 + 31, uzbrojenie: 1 x 88 mm, 2 dziobowe + 2 rufowe w.t. 500 mm (za: Herzog: *Deutsche U-Boote 1906-1966*).

54. Lowell T. Ritter... Op. cit. str. 51 (późniejsze stwierdzenie pewnego dowódcy jednego z niszczycieli, zanotowane przez autora książki podczas spotkania przy zielonym stoliku w gmachu brytyjskiej Admiralicji w Londynie, już po wojnie).



tu podwodnego zdecydował się na śmiały manewr, gdyż wybrał najmniej oczekiwaną drogę ucieczki ...pod przewracającą się jego ofiarą! Jak wspomina podczas tego ryzykownego manewru „czuliśmy obejmujący nas ucisk śmierci, ale mieliśmy szczęście, bo wyszliśmy z tej opresji cali i zdrowi”. Na przewracającym się kolosie, po jego nagiej burcie pętlali ludzie wpadając do wody. Jeden z chińskich palaczy zaplałał się w oczka sieci przeciwortopodowej, ale miał niebывale szczęście, gdyż kiedy okręt przewracał się do góry dnem, dał o sobie znać straszliwy wir, który pozwolił się nieszczęśnikowi wyrwać ze śmiertelnej pułapki i po niemalże 50 metrowym locie szerokim łukiem wpadł do wody. Także dowódca Fitzmaurice wyleciał w powietrze jak wystrzelony z armaty. Jeden z kontrtorpedowców wyciągnął go z wody i jak potem mówiono, w oku miał nadal swój nieodłączny monokl<sup>55</sup>.

Po kolejnych 5 minutach przechył okrętu powiększył się do 30° i nie było już dla niego ratunku. Po następnych 10 minutach, kiedy padła komenda – opuszczać pokład – wielu członków załogi udało się jeszcze uratować. *Triumph* obrócił się ostatecznie wokół własnej osi pokazując wystający kil. Wrak zdołał się utrzymać na powierzchni jeszcze około godziny, by potem pójść dziobem wzniesionym ku górze i lec na 60-metrowym dnie. Na okręcie życie straciło 3 oficerów i 75 członków załogi<sup>56</sup>.

A co się w tych dramatycznych chwilach działo na lądzie? Leżący naprzeciwko siebie walczący żołnierze obu stron, chowali się, jak mogli przed ogniem snajperów, granatami ręcznymi i moździerzami, a Turcy szczególnie przed nadlatującymi ze strony morza „kuferkami”, jak ciężkie pociski określili rosyjscy weterani bitwy pod Cuszimą. Gdy jednak rozległ się potworny odgłos wybuchu zobaczyć można było jak w olbrzymi okręt uderzyła niezemska, by się wydawać mogło siła, oddziały opuściły swoje okopy i stały bez osłony, nie zwracając na siebie zupełnie uwagi, śledząc co się stało. Szeregi tureckie wydały okrzyk radości, gdyż zrozumiały, że otrzymały nieoczekiwane wsparcie od sojusznika, który przeciwnikowi wymierzył potężny cios, a inne okręty wroga uciekły, co mocno podniosło lekko nadszarpnięte morale. Gdy się na morzu wszystko uspokoiło, walka była kontynuowana. Jak się okazało jeden mały okręt podwodny dokonał trudnej sztuki przepędzenia brytyjskich pancerników w krytycznej bazie bitwy o Dardanele, jak to stwierdził Hersing po przybyciu do Konstantynopola<sup>57</sup>.

Po przybyciu *U 21* do stolicy osmańskiej, tamtejsza ludność owacyjnie go powitała, a minister wojny Ismail Enwer (Enwer Pasza) stwierdził na powitanie Hersinga, że jego okręt podwodny przybył w najważniejszym momencie. Duże zdziwienie wywołała

informacja, że Brytyjczycy wyznaczili nagrodę w wysokości 100 000 funtów szterlingów za głowę Hersinga, która obowiązywała jeszcze w roku 1924. O mały włos dowódca *U 21* byłby ją stracił, gdy pod pozorem ogłoszenia pewnego odczytu w Hamburgu próbowano go zwać pułapkę<sup>58</sup>.

Końcowy raport sporządzony przez powołaną komisję śledczą stwierdził, że okręt utracono z dwóch powodów. Po pierwsze, zawiodła sieć przeciwortopodowa, za co nikogo nie można uznać winnym a po drugie w pobliżu znajdowała się zbyt mała liczba kontrtorpedowców.

Pod kierunkiem dowódcy i jego oficerów nie wysnuwano żadnych zarzutów. Po stracie *Triumph*a komandorowi Fitzmauricemu powierzono dowództwo słynnego *Dreadnought*a, co należy uznać za spore wyróżnienie. Po wojnie w stopniu wiceadmirała piastował do 1927 r. stanowisko dowódcy stacji południowoafrykańskiej, gdzie też w tym roku zmarł. ●

**Tłumaczenie z języka niemieckiego oraz uzupełnienia artykułu na podstawie wykorzystanych źródeł polskich, czy przetłumaczonym na j. polski: Michał Jarczyk**

55. Lowell T. Ritter... tamże, str. 49-51.

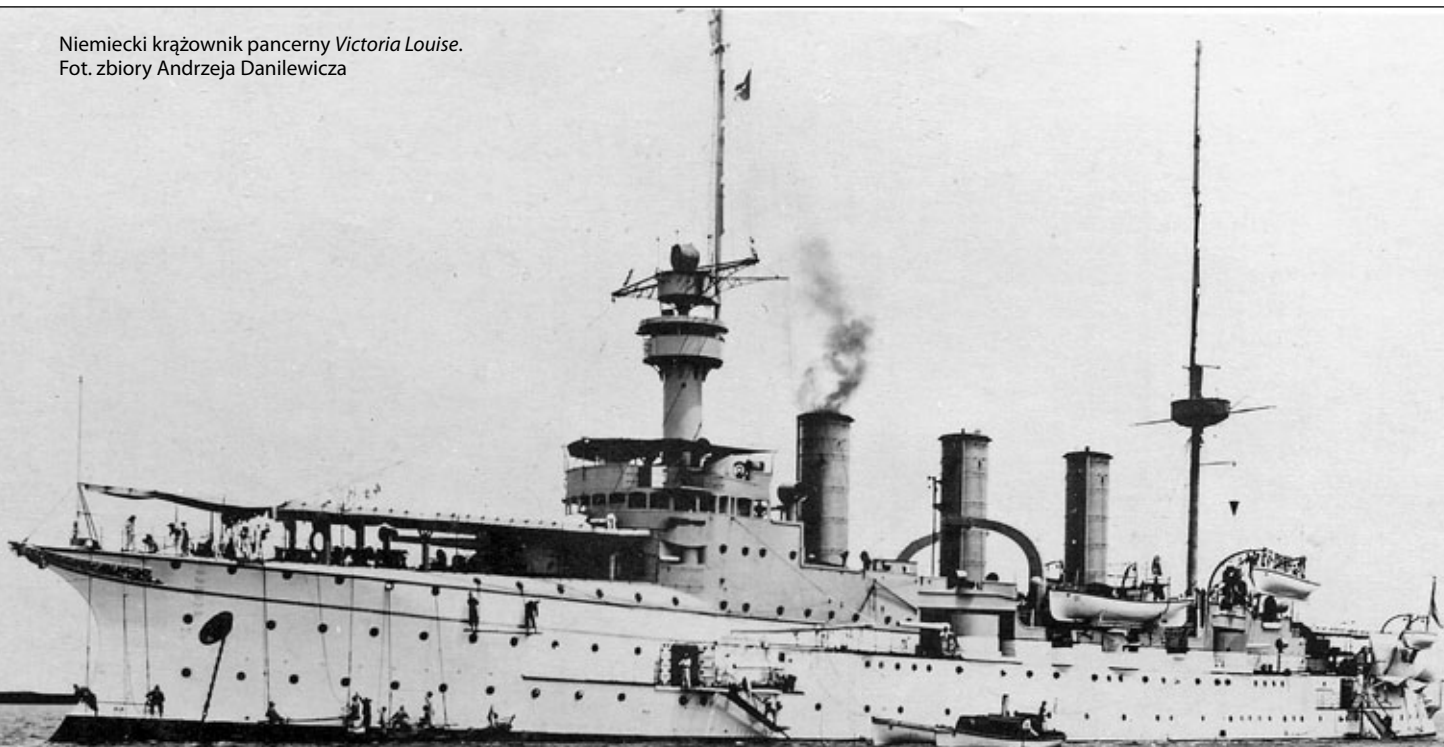
56. Burt: Op. cit. str. 276.

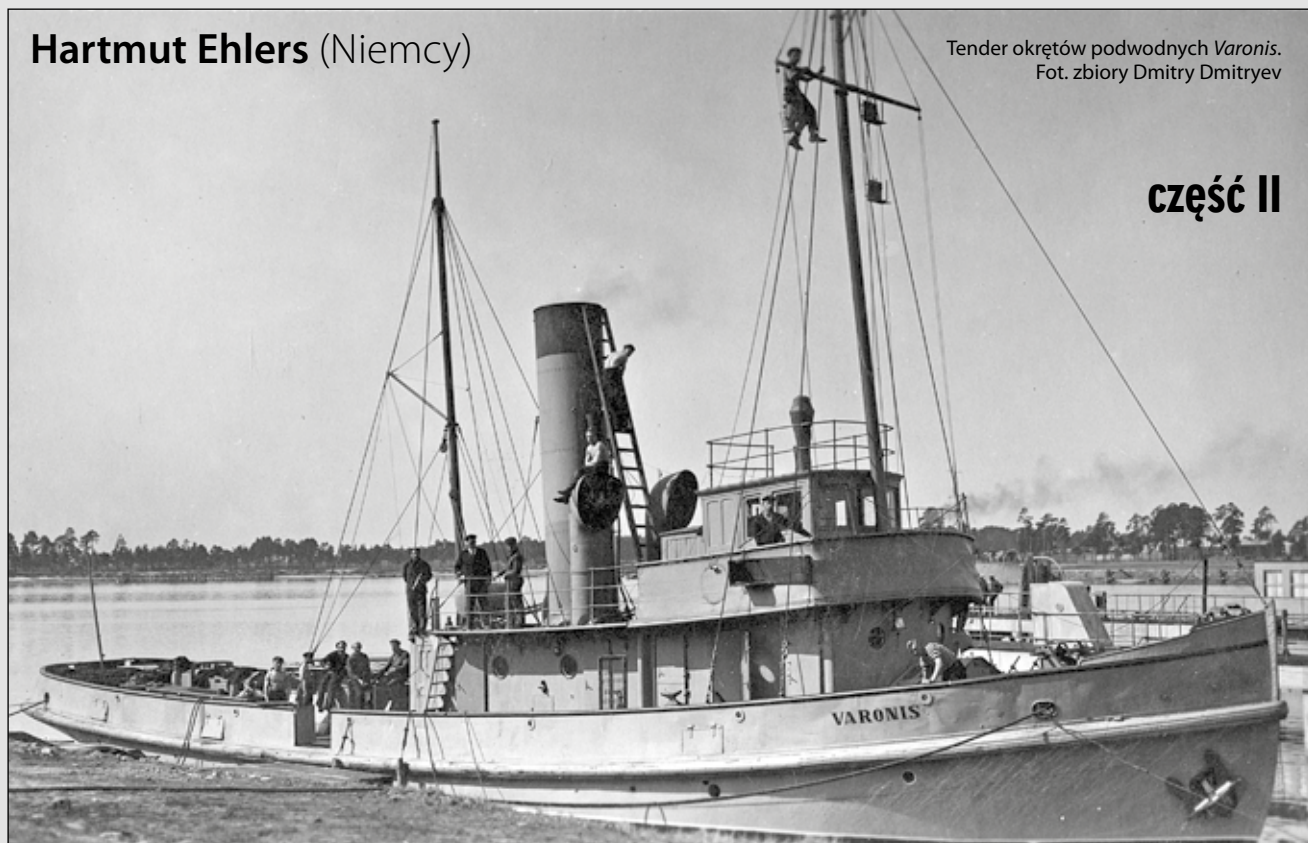
57. Lowell T. Ritter... Op. cit. str. 50-51, 55, 61.

58. Lowell T. Ritter... ibidem , str. 34, 35, 57.

## SUPLEMENT

Niemiecki krążownik pancerny *Victoria Louise*.  
Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





# Historia Łotewskich Sił Morskich 1919-1940

## 3.2 JEDNOSTKI POMOCNICZE FLOTY I PORTOWE

**Varonis** – tender okrętów podwodnych.

Zbudowany w 1907 roku przez stocznnię Jos. L. Meyer w Papenburgu ze stocznio-  
niowym numerem 223. Od 1908 roku  
jako holownik-lodołamacz *Passat* eksplo-  
atowany przez Kaiserliche Werft w Kilo-  
nii. W dniu 26 grudnia 1917 roku podpo-  
rządkowany niemieckim siłom zbrojnym  
(*Küstenbezirksinspektion der Balt. Gewäs-  
ser, Libau*) w okupowanej Łotwie. Skonfi-  
skowany przez Łotwę w dniu 10 październi-  
ka 1919 roku i początkowo wcielony  
w skład floty Ministerstwa Wojny. Przemia-  
nowany na *Varonis*, na początku lat dwu-  
dziestych przydzielony do Departamentu  
Żegluga i eksploatowany jako holownik-lo-  
dołamacz w Rydze. W dniu 1 sierpnia 1927  
roku wcielony do łotewskiego Dywizjo-

nu Obrony Wybrzeża jako tender okrętów  
podwodnych.

Rozkazem Nr 00208 Ludowego Komis-  
sarza Czerwonej Floty, w dniu 13 sierpnia  
1940 roku *Varonis* został wcielony do mary-  
narki radzieckiej jako jednostka łącznikowa.  
W dniu 1 sierpnia 1927 roku przemianowa-  
na na *Ural*. Na początku wojny z Niemcami  
bazował w Tallinie. W dniu 28 sierpnia 1941  
roku poderwał się na minie koło Kronsztad-  
tu i zatonął<sup>1</sup>.

**Hidrografs** – Okręt hydrograficzny; patrz  
rozdział 5

**Auseklis** – Żaglowy jol szkolny.

Brak danych technicznych. Rozkazem  
Nr 00208, w dniu 18 sierpnia 1940 roku  
wcielony do Radzieckiej Floty Bałtyckiej.  
W maju 1941 roku przebazowany z Rygi

do Leningradu gdzie pozostał do końca  
wojny. Jego dalsze losy są nieznane.

**Brinums** – Motorowa łódź holownicza.

Brak danych technicznych. Pierwotnie  
jednostka A-16 rosyjskiej Floty Bałtyckiej.  
Przejęta przez wojska niemieckie w Finlan-  
dii, po zakończeniu I wojny światowej po-  
została w Lipawie. W dniu 10 października  
1919 roku skonfiskowana przez Łotwę i po-  
czątkowo przydzielona jako *Gauja* do flo-  
ty Ministerstwa Wojny. W czerwcu 1921  
roku przeniesiona do Dywizjonu Mor-  
skiego i w następnym roku przemianowa-  
na na *Spulga*. Po przeprowadzeniu remon-  
tu kapitalnego, pod koniec lat dwudziestych  
pełniła służbę pod nową nazwą *Brinums*.  
Ciągle na liście floty w 1940 roku. Rozka-  
zem Nr 00208 z dnia 18 sierpnia wcielona  
do radzieckiej Floty Bałtyckiej. Jej ostatecz-  
ne losy pozostają nieznane.

**Granata** – Barkas motorowy. Patrz roz-  
dział 3.3

**Kometa** – Barkas motorowy. Patrz roz-  
dział 3.3

1. Są informacje, że został szybko podniesiony i wy-  
remontowany, a złomowano go już na początku lat pięć-  
dziesiątych.

Dane taktyczno-techniczne – <i>Varonis</i>	
Wyporność:	246 t
Pojemność:	180 BRT
Wymiary:	długość 29,10 m; szerokość 6,50 m; zanurzenie 3,24 m; wysokość boczna 3,75 m
Maszyny główne:	kocioł cylindryczny, dwucylindrowa sprzężona maszyna parowa, 425 iKM/313 kW
Prędkość:	10 w
Zasięg:	600 Mm przy 7,5 w, 13 t węgla
Uzbrojenie:	brak
Załoga:	14

**Komēta (II)** – Motorowy barkas admirałski.

Wymiary: 8,6 m x 2,3 m x 0,5 m; prędkość 14 węzłów. Brak innych danych oraz informacji o pochodzeniu. Pod koniec 1918 roku znajdował się w Rydze. Od stycznia następnego roku pod kontrolą litewskich Bolszewików jako *Kometa*. W dniu 22 maja 1919 roku zdobyty przez oddziały Landeswehry. Jego dalsze losy są nie znane aż do przełomu lat 1926/27 kiedy to został wcielony do Eskadry Obrony Wybrzeża jako jacht *Komēta*. Na liście floty w 1940 roku. Rozkazem Nr 00208 z dnia 18 sierpnia wcielony do radzieckiej Floty Bałtyckiej. Jego ostateczne losy pozostają nieznane.

**Mina** – Portowy barkas motorowy.

Brak danych technicznych. W Lipawie, wycofany ze służby w lipcu 1938 roku. Brak dalszych śladów.

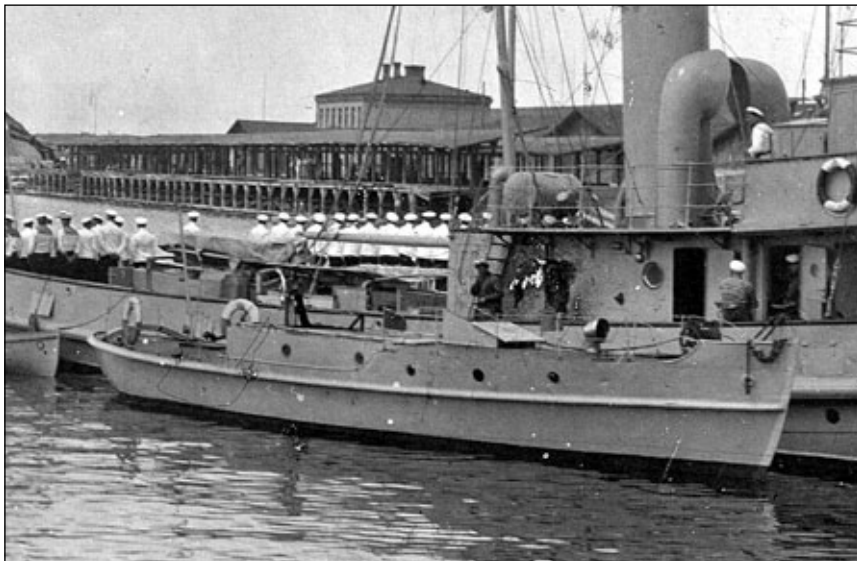
Poniżej wymieniono także kilka jednostek pomocniczych Marynarki Wojennej i portowych, które pełniły w niej krótką jedynie służbę podczas Wojny o Niepodległość:

**Alfa** – Kuter-ambulans (13.10-??.11.1919 r.).

Zbudowany w 1906 roku w Rydze jako żelaznokadłubowa śrubowa łódź robocza *Alfa*. Zdobyta przez oddziały niemieckie w dniu 22 sierpnia 1917 roku i wcielona do służby w FECH<sup>2</sup> jako S.A. 36. Od stycznia 1919 roku pod kontrolą łotewskich bolszewików jako barkas trałowy. W dniu 22 maja tego roku zdobyty przez oddziały Landeswehry i wcielony jako *Alfa*. We wskazanym okresie w służbie Republiki Łotwy.

Później eksploatowany jako cywilny holownik w Rydze. W październiku 1940

*Brinums* u burty tendra *Varonis*.



Jacht admirałski, chociaż poprawniej powinno być z racji wielkości motorówka, *Komēta*.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

Dane taktyczno-techniczne – Alfa	
Wymiary:	długość 15,45 m; szerokość 4,08 m; zanurzenie 1,78 m; wysokość boczna 2,80 m
Maszyny główne:	sprzężona maszyna parowa, 100 iKM
Prędkość:	9,5 w
Załoga:	5 (w okresie pokoju)

Dane taktyczno-techniczne – Beta	
Wymiary:	długość 16,47 m; szerokość 4,04 m; zanurzenie 2,10 m; wysokość boczna 2,80 m
Maszyny główne:	sprzężona maszyna parowa, 100 iKM
Prędkość:	9,5 w
Załoga:	5 (w okresie pokoju)

Dane taktyczno-techniczne – Paweł	
Wymiary:	długość 16,0 m/15,2 m; szerokość 2,9 m; zanurzenie 1,5 m
Maszyny główne:	sprzężona maszyna parowa, 48 iKM (od 1929: 60 iKM)
Prędkość:	8 w
Załoga:	4 (w okresie pokoju)

roku znacjonalizowany przez Łotewską SRR i w czerwcu 1941 roku przebazowany do Hanko. Do lipca 1941 roku w służbie Floty Bałtyckiej. W 1947 roku powrócił

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

do pokojowej eksploatacji w Rydze. Złomowany w 1958 roku.

**Beta** – Jednostka łącznikowa (13.10-??.11.1919 r.).

Zbudowana w 1907 roku w Rydze jako żelaznokadłubowa śrubowa łódź robocza *Beta*. Zdobyta przez oddziały niemieckie w dniu 25 lutego 1918 roku w Rewalu (ówczesna nazwa Tallina, przyp. tłum.) i wcielona do służby w rewalskiej sekcji FECH jako *Beta*. Jej służba do 1940 roku podobna jak *Alfa*.

Zdobyta w Rydze w dniu 1 lipca 1941 roku przez wojska niemieckie i przejęta do cywilnej eksploatacji w *Abteilung für Wasserstraßen und Haffen*. W październiku 1944 roku w Gdańsku. Jej ostateczne losy są nieznane.

**Kometa** – Stacjonarna baza trałowa (1919-1920). Patrz rozdział 5.

2. FECH – Feldeisenbahnhof – organizacja transportu kolejowego Armii Niemieckiej. Jej pełna nazwa: „Chef des Feldeisenbahnwesens, Abteilung Schifffahrt”.





*Pawel* w czasie cywilnej służby w latach 20. lub 30.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

eksploatowany także przez cywilnego armatora. Jego końcowe losy są nieznane.

*R* – Jego wczesna służba różniła się od *P* jedynie tym, że w sierpniu 1915 roku został zarekwirowany do służby w Rewalu, gdzie w lutym 1918 roku został zdobyty przez oddziały niemieckie. Eksploatowany w Rydze w styczniu 1919 roku przeszedł pod kontrolę łotewskich Bolszewików, do czasu aż w dniu 22 maja został zdobyty przez wojska Landeswehry. Jego służba do końca czerwca 1941 roku jest identyczna jak *P*. W dniu 2 lipca 1941 roku *R* zatonął po niemieckim ataku powietrznym u ujścia zachodniej Dźwiny. Później podniesiony i wyremontowany. Jego dalsza służba jest podobna do służby *P*.

Dane taktyczno-techniczne – <i>P, R</i>	
Wymiary:	długość 25,20 m; szerokość 5,50 m; zanurzenie 1,65 m; wysokość boczna 2,28 m
Maszyny główne:	sprężona maszyna parowa, 113 iKM
Prędkość:	9 w

*Pawel* – Pływające stanowisko dowodzenia (13.10-??11.1919 r.).

Zbudowany w 1896 roku w stoczni Rodionowa w Rydze jako żelaznokadłubowy holownik śrubowy *Pawel* dla I.I. Wange z Rygi. Zdobyty przez oddziały niemieckie w dniu 22 sierpnia 1917 roku w Rewalu i wcielony do służby w rewalskiej sekcji FECH jako *Pavel*. Od stycznia 1919 roku pod kontrolą łotewskich bolszewików. W dniu 22 maja tego roku zdobyty przez oddziały Landeswehry. We wskazanym okresie w służbie Republiki Łotwy na rzece Lielupe.

Zwrócony właścicielom w grudniu 1919 roku. W październiku 1940 roku znacjonalizowany przez Łotewską SRR. Zdobyty przez Niemców w Rydze w dniu 1 lipca 1941 roku. Utracony w sierpniu lub wrześniu 1944 roku u ujścia rzeki Daugava na skutek wejścia na minę lub z powodu kolizji.

*P, R* – Jednostki łącznikowe (10.1919-1921 r.).

*P* – Zbudowany w 1913 roku w Rydze jako żelaznokadłubowy statek pasażersko-transportowy na zamówienie ryskiej rady miasta. Zdobyty przez oddziały niemieckie w dniu 22 sierpnia 1917 roku. Opuszczony po kapitulacji Niemiec w listopadzie 1918 roku przeszedł pod kontrolę łotewskich bolszewików. W dniu 18 marca 1919 roku zdobyty w Mitawie przez oddziały Landeswehry i wcielony do flotylli rzecznej „Żelaznej Dywizji”. W październiku 1919 roku,

jednostka ciągle nosząca nazwę *P* została przejęta przez Łotwę i pełniła służbę jako uzbrojony okręt łącznikowy pomiędzy Rygą i Ust-Dwinskiem. W 1921 roku powrócił do eksploatacji cywilnej w Rydze.

Zajęty przez Niemców w dniu 1 lipca 1941 roku w Rydze, do marca 1944 roku

Dane taktyczno-techniczne – <i>Lidaka</i>	
Wyporność:	96 t
Pojemność:	60 BRT
Wymiary:	długość 21,50 m całkow./19,26 m mpp, szerokość 5,20 m, zanurzenie 2,10 m
Maszyny główne:	maszyna parowa, 150 iKM
Prędkość:	9 w
Załoga:	8

Jednostka łącznikowa *R* z kompletem pasażerów, zapewne rodzin wojskowych. Fot. zbiory Dmitry Dmitryev



### 3.3 SŁUŻBA POWIETRZNA MARYNARKI I ARTYLERIA NADBRZEŻNA

*Lidaka* – Tender wodnosamolotów<sup>3</sup>.

Zbudowany w 1900 roku przez stocznię Lange & Sohn w Rydze jako portowy holownik *Stint* (numer stoczniowy 172).

3. Jürg Meister na stronie 271 swojej książki „Soviet Warships of the Second World War” wymienia jeszcze jedną eks-łotewską jednostkę *Mednis* jako niezidentyfikowaną jednostkę portową.

**Dane taktyczno-techniczne – *Lidaka (II)***

Wymiary:	długość 11,43 m, szerokość 2,59 m, zanurzenie 0,6/0,7 m
Maszyny główne:	2 silniki benzynowe, 200 KM/149 kW
Prędkość:	30 w
Zasięg:	120 Mm/30 w

W 1915 roku zarekwirowany przez Flotę Bałtycką. Zdobyty przez Niemców w Rewalu 25 lutego 1918 roku, w dniu 15 czerwca wcielony do *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer* w Lipawie jako *Stint*.

W dniu 24 lipca 1919 roku przekazany pod nadzór łotewski i eksploatowany jako holownik portowy w Ventspils pod nazwą *Lidaka*. Później w podobnej roli w Lipawie. Od 1927 roku regularnie przejmowany od władz portowych. Wykorzystywany jako tender wodnosamolotów przez Powietrzny Dywizjon Marynarki w Lipawie do czasu aż Dywizjon pozyskał własny, nowy tender *Lidaka (II)*, dostarczony w 1935 roku. Złomowany przed 1940 rokiem.

***Lidaka (II)*** – Tender wodnosamolotów, typ „Power”.

Zbudowany w 1934 roku przez stocznię British Power Boat Co. Ltd. w Hythe. W następnym roku wraz z samolotem Fa-

**Dane taktyczno-techniczne – *Granāta***

Wymiary:	długość 14,0 m, szerokość 2,6 m, zanurzenie 1,0 m
Maszyny główne:	silnik naftowy 50 KM
Prędkość:	8 w

pasażerski i holownik rzeczny *T*. Później obsługiwał fortyfikacje nadbrzeżne w służbie carskiego Ministerstwa Wojny. W 1915 roku zmobilizowany do Floty Bałtyckiej jako holownik *Czajka*.

Zdobyty przez oddziały niemieckie w dniu 22 sierpnia 1917 roku i wcielony do służby w FECH. Pozostawiony w Rydze po kapitulacji Niemiec w listopadzie 1918 roku, przeszedł pod kontrolę łotewskich Bolszewików. W dniu 18 marca 1919 roku zdobyty przez oddziały Landeswehry Niemców Bałtyckich w Mitawie i przydzielony do floty „Żelaznej Dywizji”. W lipcu 1919 roku, ciągle nosząc nazwę *T*, został przejęty przez Łotwę będąc eksploatowa-

nym jako jednostka łącznikowa i parowiec uzbrojony.

Wiosną 1922 roku, *T* został wcielony do służby jako tender w łotewskim Pułku Artylerii Nadbrzeżnej stacjonującym w ryskiej Daugavgrīva. W 1923 roku przekaza-

ny pod bezpośrednie dowództwo Dywizjonu Morskiego został przemianowany na *Artillerists*. Pod kontrolę Marynarki przeszedł w pełni w dniu 15 lipca 1938 roku.

Rozkazem Nr 00208 Ludowego Komisarza Czerwonej Floty, w dniu 13 sierpnia 1940 roku wcielony do Floty Czerwonej. Utracony w dniu 16 sierpnia 1941 roku koło Tallina po wejściu na niemiecką minę (lotniczą?).

***Granāta*** – Barkas do holowania celów artylerii nadbrzeżnej.

Stalowokadłubowy kuter motorowy nieznanego pochodzenia. Przypuszczalnie budowy niemieckiej – ze względu na podobieństwo wymiarów i rozwiązań konstrukcyjnych do typowych barkasów używanych jeszcze w porcie w Hamburgu. W 1918 roku w służbie sił niemieckich na Jeziorze Lipawskim. Jesienią kolejnego roku przejęty przez łotewskich nacjonalistów i uzbrojony w dwa karabiny maszynowe. Od 1921 roku w składzie Pułku Artylerii Nadbrzeżnej jako barkas do holowania celów *Granāta*. Już dwa lata później znalazł się w służbie Dywizjonu Morskiego.

**Dane taktyczno-techniczne – *Artillerists***

Wyporność (Pojemność):	110 t (45 BRT)
Wymiary:	długość 22,70 m, szerokość 5,33 m, zanurzenie 2,58 m
Maszyny główne:	kocioł cylindryczny, dwucylindrowa sprzężona maszyna parowa, 350 iKM/258 kW
Prędkość:	8 w
Zasięg:	brak informacji
Uzbrojenie:	1 x 88 mm, 2 km (1919-1922)
Załoga:	8

irey „Seal” wprowadzony do służby w Lipawie. Wcielony do radzieckiej Floty Bałtyckiej w dniu 13 sierpnia 1940 roku Rozkazem Nr 00208 i w 1941 roku przeklasyfikowany na jednostkę łącznikową *Lidaka*. Jego końcowe losy nie są dokładnie znane: mógł zostać zatopiony przez niemieckie kutry torpedowe w dniu 22 czerwca 1941 roku koło Lipawy, albo przez niemiecki samolot w dniu 26 czerwca 1941 roku w Ventspils.

***Artillerists*** – Tender artyleryjski.

Zbudowany w 1910 roku na zamówienie ryskiej rady miasta przez stocznnię Lange & Sohn w Rydze jako prom

Mały tender *Artillerists*.



Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

Dane taktyczno-techniczne – <i>Šrapnelis</i>	
Wymiary:	długość 12,0 m, szerokość 2,4 m, zanurzenie 0,8 m
Maszyny główne:	silnik naftowy 50 KM
Prędkość:	8 w

W dniu 13 sierpnia 1940 roku jednostka została wcielona do Radzieckiej Floty Bałtyckiej rozkazem Nr 00208 i 25 lipca następnego roku przeklasyfikowana na barkas trałowy *KT-1508*. Końcowe jego losy są nieznane.

**Šrapnelis** – Barkas do holowania celów artylerii nadbrzeżnej.

Zbudowany przed I wojną światową dla Floty Bałtyckiej przez Crichton w Helsingfors (dzisiaj Helsinki, przyp. tłum.), jako stalowokadłubowa jednostka łącznikowa *A-15*<sup>4</sup>. Zdobyty przez wojska niemieckie w Finlandii, po I wojnie światowej w Lipawie. W dniu 10 października 1919 roku skonfiskowany przez Republikę Łotewską i wcielony do floty Ministerstwa Wojny jako *Kometa*. Przydzielony w 1922 roku do Pułku Artylerii Nadbrzeżnej jako *S-1* i przed 1923 rokiem przemianowany na *Šrapnelis*. W tym samym roku znalazł się w służbie Dywizjonu Morskiego.

Jego późniejsza służba jest identyczna jak w przypadku *Granāta*, z wyjątkiem oznaczenia *KT-1507* jako barkasu trałowego. Jego końcowe losy są także nieznane.

#### 4. STRAŻ GRANICZNA

**Bulta** – Barkas Straży Granicznej, była niemiecka szybka motorówka typu „LM”<sup>5</sup>.

Zamówiony w stocni Fr. Lürssen w Bremen-Vegesack jako szybka motorówka *LM 22* dla niemieckiej Marynarki Cesarskiej. Zbudowany w 1919 roku, w dniu 28 grudnia 1921 roku sprzedany jako *Bodo*. W sierpniu 1925 roku przemianowana na *Ruth*. W 1928 roku jednostka została ponownie przejęta przez Reichsmarine. Po przeprowadzeniu wymiany silników, w dniu 16 kwietnia 1929 roku wprowadzona do służby jako ścigacz okrętów podwodnych *UZ(S) 16*.

Skreślony w dniu 31 marca 1931 roku, został sprzedany w dniu 26 maja 1932 roku stając się łotewskim *Bodo*. Przejęta później przez łotewską Straż Graniczną, w dniu 8 października 1937 roku wprowadzona do służby jako barkas *Bulta*. Zająty przez Sowieców w dniu 19 sierpnia 1940 roku i przekazany oddziałom granicznym NKWD pod nazwą *Strielā*. W dniu 24 czerwca 1941 roku zdobyty przez oddziały niemieckie w Lipawie. Jego końcowe losy są nieznane.

**Erglis** – Parowy barkas Straży Granicznej. Zbudowany w stocni Augsburg w Rydze

na w 1932 roku. W następnym roku wcielony do Straży Granicznej jako *Sams*. W dniu 19 sierpnia 1940 roku przejęty przez radziecką Straż Graniczną. Jego losy końcowe są nieznane.

Dane taktyczno-techniczne – <i>Bulta</i>	
Wyporność:	7,1 t
Wymiary:	długość 16,00 m; szerokość 2,40 m; zanurzenie 0,68 m
Maszyny główne:	trzy 6-cylindrowe, czterokusowe, silniki benzynowe Maybach HS Lu łączna moc 780 KM/574 kW (od 1929 roku)
Prędkość:	31,8 w
Zasięg:	nie określony, 1,2 m <sup>3</sup> paliwa
Uzbrojenie:	km automatyczny (po zbudowaniu)
Załoga:	7

Dane taktyczno-techniczne – <i>Erglis</i>	
Wyporność:	20 t
Wymiary:	długość 14,3 m; szerokość 2,3 m; zanurzenie 0,7 m
Maszyny główne:	Napęd parowy 48 iKM (od 1918 roku: 32 iKM)
Prędkość:	6 w

jako żelaznokadłubowa pasażerska parowa łódź dowozowa *Oreł* dla armatorów Lebedev & Losdan w Dźwińsku. Od lutego 1918 roku w rękach Bolszewików – aktywny głównie w regionie Witebska – z załogą 10 osób i uzbrojony w karabin maszynowy. Już w 1921 roku, po ostatecznym oswobodzeniu terytoriów łotewskich od wszystkich obcych sił militarnych, zwrócony przedwojennym właścicielom i przemianowany na *Erglis*.

W połowie lat dwudziestych poddany remontowi kapitalnemu, w ramach którego powiększono nieco jego kadłub zwiększając liczbę pasażerów z 30 do 46. Zakupiony w 1929 roku przez A. Lovinsa z Daugavpils, w latach trzydziestych wykorzystywany przez łotewską Straż Graniczną na szlakach wodnych pogranicza z ZSRR. Sprzedany do celów komercyjnych w 1940 roku, jesienią tego roku został znacjonalizowany przez łotewską SRR. W lipcu 1941 roku zdobyty przez Niemców. Jego losy końcowe są nieznane.

**Sams** – Motorowy barkas Straży Granicznej.

Brak informacji poza tym, że był jednostką estońskich przemysłników zatrzyma-

#### 5. DEPARTAMENT ŻEGLUGI

Łotewski Departament Żegluga, który początkowo wchodził w skład Ministerstwa Finansów, a później Ministerstwa Handlu i Przemysłu/Ministerstwa Transportu, eksploatował kilka jednostek, które w przypadku mobilizacji miały przejść pod dowództwo floty. Wszystkie wymienione poniżej zostały zmobilizowane we wrześniu 1939 roku. W niniejszym rozdziale zostały w pełni opisane tylko główne jednostki.

**Hidrografs** – okręt hydrograficzny.

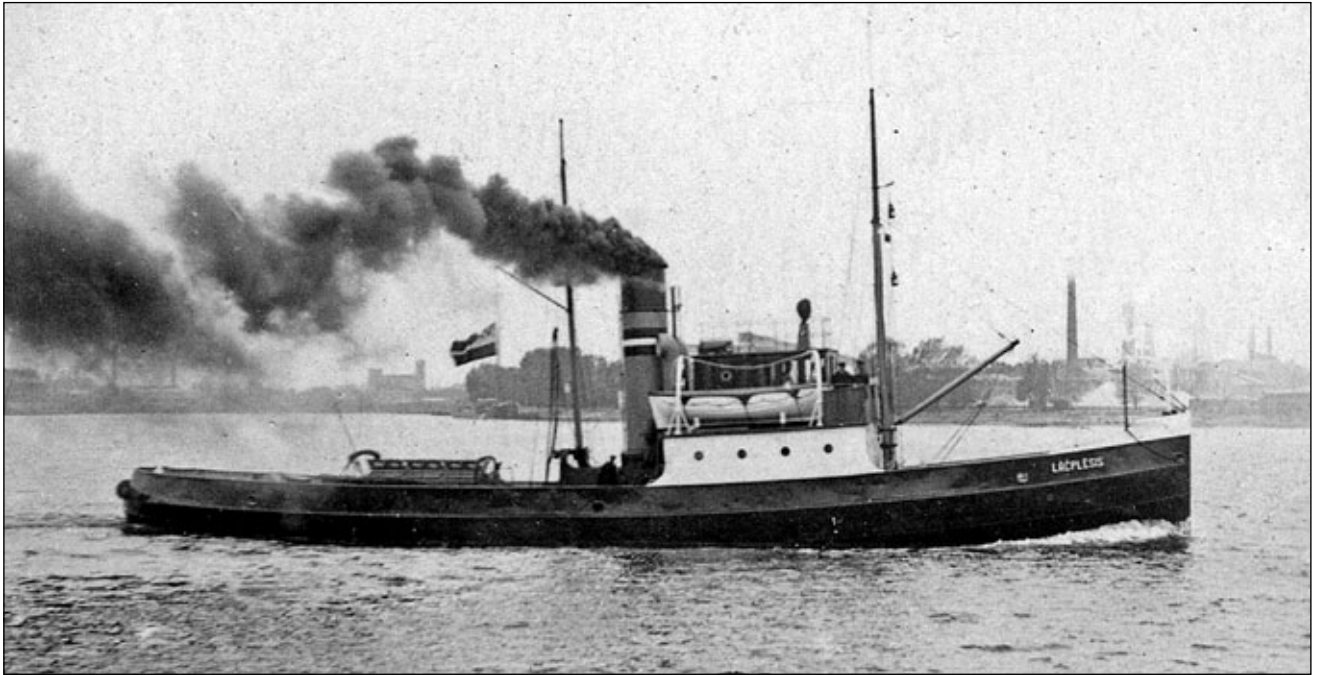
Zbudowany przez stocnię J.W. Klawitter & Co. w Gdańsku ze stoczniowym numerem 403 i w dniu 4 lipca 1918 roku wprowadzony do służby w *Küstenbezirksinspektion der Balt. Gewässer* jako tender boi i jednostka łącznikowa *Weichsel*. Po listopadzie 1918 roku kontynuował służbę jako okręt łącznikowy w armii niemieckiego Wolnego Kor-

4. Nie powinna być mylona z niemiecką *A-15*, tj. parową portową łodzią roboczą o długości 17 m zbudowaną w 1911 r. dla Stoczni Cesarskiej w Wilhelmshaven.

5. Nienieckie oznaczenie „Schnelle Motorboote mit Luftschiff-Motoren” – projekt stoczni Lürssen z lat 1916-17. Wszystkie były napędzane przez nadwyżkowe silniki sterowców („Zeppelinów”), stąd akronim „LM”.

Dane taktyczno-techniczne – <i>Hidrografs</i>	
Wyporność:	450/500 t
Pojemność:	284,7 BRT
Wymiary:	długość 41,80/38,50 m całkowite; szerokość 7,02 m; zanurzenie 3,97 m
Maszyny główne:	maszyna parowa potrójnego rozprężania, 600 iKM/442 kW
Prędkość:	10 węzłów
Zasięg:	nie określony
Uzbrojenie:	stanowiska dla 2 km
Załoga:	24-31



Holownik *Lāčplēsis* w służbie zarządu portu w Rydze.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev

pusu w Kurlandii. Od 3 lipca 1919 roku stał się pilotówką A<sup>6</sup> w Lipawie.

Wycarterowany w dniu 18 lipca 1919 roku w Lipawie przez łotewskie Ministerstwo Handlu, w dniu 10 października tego samego roku został skonfiskowany przez Łotwę i wcielony do floty Ministerstwa Wojny. W grudniu 1919 wyrzucony na brzeg koło Lipawy w ciężkim sztormie, ściągnięty z mielizny na początku 1920 roku. Nieco później, w dniu 4 czerwca jego konfiskata została potwierdzona przez sąd łotewski, dzięki czemu okręt stał się prawnie własnością Łotwy. Po długotrwałej przebudowie, w dniu 18 lutego 1924 roku został wprowadzony do służby jako jednostka hydrograficzna *Hidrografs* eksploatowana przez Departament Żeglugi. W dniu 1 sierpnia 1927 roku włączony wraz z *Varonis* do Eskadry Obrony Wybrzeża. Do 1940 roku pozostawał pod banderą cywilną będąc obsadzonym przez cywilną załogę.

Wcielony do marynarki radzieckiej w dniu 18 sierpnia 1940 roku rozkazem Nr 00208 Ludowego Komisarza Floty Czerwonej jako *Gidrograf*. Do sierpnia 1941 roku okręt bazował w Tallinie, z którego przeszedł do Kronsztadu nocą 24/25 tego miesiąca, na kilka dni przed ewakuacją miasta przez Sowieców. W listopadzie 1941 roku zatonął w porcie leningradzkim po kolizji z łodołamaczem *Jermak*. Wkrótce został podniesiony i wyremontowany.

W 1946 roku *Gidrograf* wchodził w skład 2 Oddziału Okrętów Hydrograficznych Bałtyckiej Floty Czerwonego Sztandaru (2-ro

отряда ГИСУ КБФ). Wycofany ze służby w 1968 roku – przeznaczony na złom.

#### *Lāčplēsis* – Holownik-łodołamacz.

Zbudowany w 1914 roku przez Sandvikens Skeppdocka & Mek. Verksteder w Helsingborgu jako holownik-łodołamacz floty rosyjskiej *Matros*. Zdobyty w dniu 25 lutego 1918 roku przez Niemców w Rewalu i w dniu 21 maja tego roku wcielony do służby w *Küstenbezirksinspektion Libau* (Lipawa) jako *Hamburg*. Po listopadzie 1918 roku okręt pełnił służbę w armii niemieckiego Wolnego Korpusu (Landeswehr) w Kurlandii (Kurzeme). W lipcu 1919 roku został wycarterowany przez łotewskie Ministerstwo Handlu w Lipawie. W dniu 10 października 1919 roku został skonfiskowany przez Łotwę i przez krótki czas pełnił służbę jako trałowiec. Już na początku 1920 roku został jednak wycofany ze służby operacyjnej do czasu aż około 1925 roku został wyremontowany i przekazany portowi w Rydze pod nową nazwą *Lāčplēsis*. Po aneksji Łotwy przez ZSRR, w dniu 29 października 1940 roku jednostka została wcielona do Departamentu Żeglugi Łotewskiej SRR pod nazwą *Лечплесис*.

*Lāčplēsis* doholował do Tallina ciężko uszkodzony w wyniku niemieckich ataków

powietrznych krążownik *Kirow*, który opuścił Rygę w dniu 29 czerwca 1941 roku jako ostatni okręt przed zajęciem miasta przez Niemców.

W dniu 22 lipca 1941 roku *Lāčplēsis*, przewożący ładunek torped z Trijgi do Mõntu (Myntu), z północnego wybrzeża wyspy Saaremaa (Oesel) na półwysp Sworbe położony na południu wyspy i mający na holu kuter torpedowy DT-71<sup>7</sup>, został zaatakowany koło wyspy Abruksa przez niemieckie kutry torpedowe S 29, S 54 oraz S 58 z 3 Floty i uszkodzony ich ogniem artyleryjskim. Mimo to, został doholowany przez radziecki trałowiec do portu w Arensburgu (Kuressaare) gdzie przewożone torpedy zostały wyładowane. W dniu 6 października 1941 roku *Lāčplēsis* został wyrzucony na brzeg na półwyspie Sworbe na południe od Arensburga. W 1942 roku został podniesiony i wyremontowany przez Niemców, którzy jako *Lacplesis* wykorzystywali go na szlaku Virtsu-Kuivastu. Podczas burzy śnieżnej nocą 8/9 grudnia 1942 roku jednostka została wyrzucona na brzeg koło Domesnaes. Latem 1943 roku podniesio-

6. Kriegslotsendampfer „A”.

7. No 71 (eks-No 123) był jednostką typu „G-5”, seria 7 bis, zbud. 1939. Okręt nie przetrwał ataku.

Dane taktyczno-techniczne – <i>Lāčplēsis</i> *	
Pojemność:	253 BRT
Wymiary:	długość 31,21 m całkowita; szerokość 6,73 m; zanurzenie 3,00 m; wysokość boczna 4,44 m
Maszyny główne:	maszyna parowa potrójnej ekspansji, 580 iKM
Prędkość:	10 węzłów
* Dodatkowe dane za <i>Schnellbooty w Akcji</i> , Część II, „Okręty Wojenne”, Numer Specjalny 38 (Autorzy: Maciej S. Sobański, Michał Jarczyk, Oskar Myszor): długość 31,26 (28,50) m; prędkość 10-12 w.; zasięg 1500 Mm; stanowiska dla 2 x 75 mm L/50; załoga 25.	

Dane taktyczno-techniczne – <i>Krišjānis Valdemars</i>	
Wyporność:	wyporność 2250 t lekka, 2840 t maksymalna
Pojemność:	1932 BRT
Wymiary:	długość 60,0/56,3 m całk./mvp; szerokość 17,1 m, zanurzenie 6,7 m
Maszyny główne:	dwie maszyny parowe potrójnej ekspansji, łącznie 5200 iKM/3827 kW
Prędkość:	14,4 węzła (3 w, przy łamaniu lodu o maksymalnej grubości)
Zasięg:	brak informacji; 355 t węgla
Uzbrojenie:	stanowiska dla 2 dział
Załoga:	55

na i wyremontowana przekazana do służby w niemieckiej M.A.St.<sup>8</sup> Libau. Podczas niemieckiej ewakuacji Kurlandii, w dniu 8 maja 1945 roku jednostka wymknęła się z uciekinierami do Szwecji gdzie została internowana.

Były *Lāčplēsis* został w dniu 12 września 1945 roku zwrócony ZSRR i ponownie przemianowany na *Matros*. Wycofany ze służby w 1954 roku<sup>9</sup>.

## *Krišjānis Valdemars* – lodołamacz.

Zbudowany przez stocznię Wm Beardmore & Company w Dalmuir w Glasgow ze stoczniowym numerem 634. Wodowany w dniu 9 czerwca 1925 roku. Nieco później niż wynikało to z harmonogramu, *Krišjānis Valdemars* przybył do Rygi w dniu 22 października 1925 roku i w dniu 13 stycznia następnego roku wyszedł w dziewiczy rejs. W latach dwudziestych i trzydziestych lodołamacz był dumą floty Republiki Łotwy. Podczas zim był wykorzystywany do uwalniania ryzyk wód portowych z lodu oraz do eskortowania wizyt państwowych.

W sierpniu 1940 roku wcielony w skład Radzieckiej Floty Bałtyckiej, w czerwcu następnego roku ewakuowany do Tallina. Podczas ewakuacji tego miasta, *Krišjānis Valdemars* wyszedł w morze w dniu 28 sierpnia

Dane techniczne – <i>Liva</i>	
Pojemność:	120 BRT
Wymiary:	długość 30,18 m; szerokość 5,03 m, zanurzenie 2,44 m
Napęd:	parowy 250 iKM
Prędkość:	10 węzłów

Dane techniczne – <i>Pērkons</i>	
Wyporność:	wyporność 700 t lekka, 1100 t maksymalna (485 BRT)
Wymiary:	długość 41,5/38,6 m całk./mvp; szerokość 10,7 m; zanurzenie 4,57 m
Maszyny główne:	maszyna parowa podwójnej ekspansji, łącznie 700 iKM/520 kW
Prędkość:	10 węzłów (2,5 w, przy łamaniu lodu o maksymalnej grubości)
Zasięg:	brak informacji
Uzbrojenie:	stanowiska dla 2 dział 75 mm, km
Załoga:	24 (3/3/18, pokój) lub 33 (wojna)

1941 roku z pierwszym konwojem ewakacyjnym. Znajdując się koło przylądka Juminda, konwój został zaatakowany przez bombowce Junkers Ju-88, które zatopiły trzy parowce oraz uszkodziły lodołamacz mimo intensywnych jego uników. Podczas wykonywania tych manewrów *Krišjānis Valdemars* wszedł na pole minowe i poderwawszy się na minie zatonął.

## *Liva* – Holownik ratowniczy.

Zbudowany w 1914 roku jako rosyjski holownik ratowniczy *Liva*. W maju 1915

roku stał się niemieckim holownikiem *Liwa*. Od 1916 roku eksploatowany przez *Hafenkapitän Libau* (Lipawa). W grudniu 1918 roku przekazany *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer, Libau*. W lipcu 1919 roku wycarterowany łotewskiemu Ministerstwu Handlu w Lipawie, a wiosną następnego roku ostatecznie przekazany Ministerstwu Handlu i Przemysłu jako *Liva*. Od lat trzydziestych eksploatowany w Ventspils, a w październiku 1940 roku znacjona-

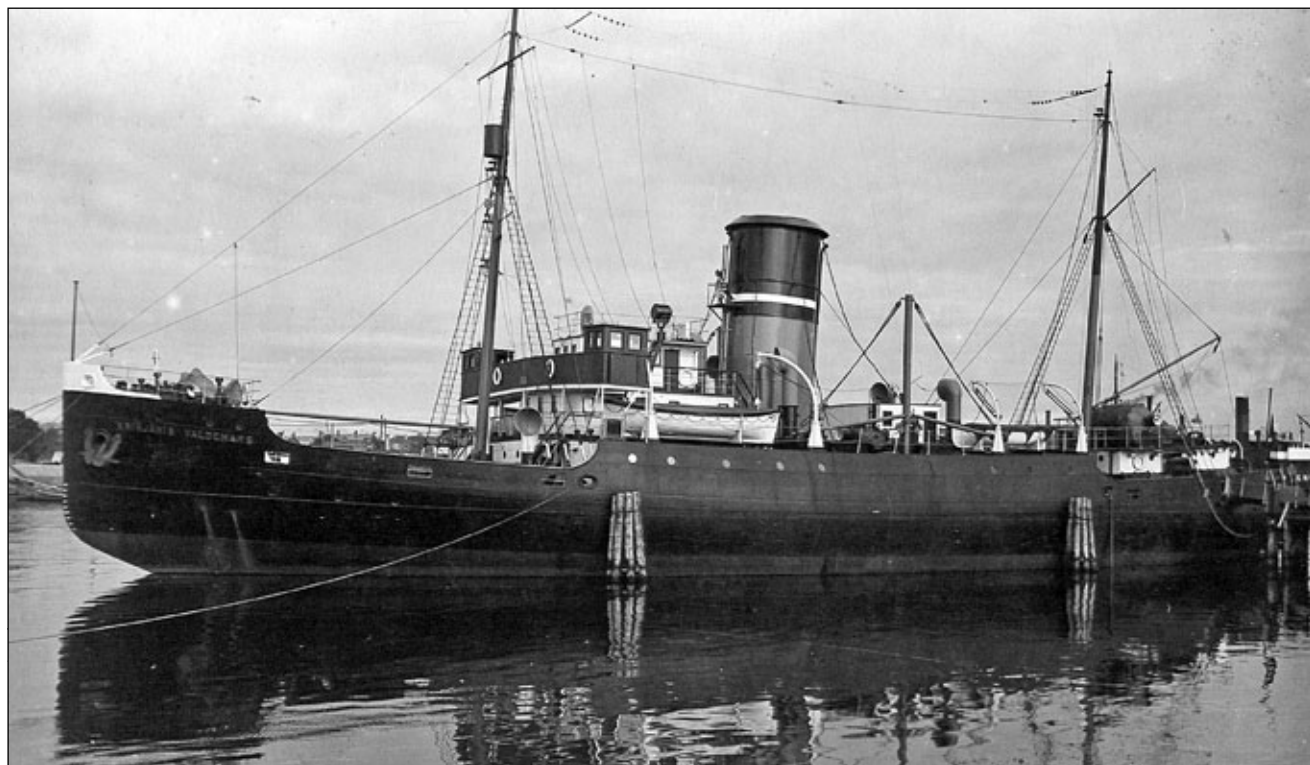
lizowany przez ZSRR jako *Liva*. W czerwcu 1941 roku przejęty przez marynarkę wojenną. W dniu 8 sierpnia 1941 roku zatopiony przez Luftwaffe w Koppel w Estonii. Wydobyty i wyremontowany przez Niemców w 1943 roku eksploatowany jako *Liwa*. W dniu 12 grudnia 1944 roku uległ awa-

8. M.A.St. = Marineausüstungsstelle.

9. Losy końcowe zgodnie z Gröner, Tom 6, strona 62. Zgodnie z Gajduk/Lapszin, jednostka została przydzielona do LGMP (ЛГМП) z nową nazwą *Morjak*. W 1946 r. przemianowana na *Lachplēsis* [Лачплесис] i eksploatowana w porcie ryskim. Złomowana pod koniec lat sześćdziesiątych.

Lodołamacz *Krišjānis Valdemars* w pełnej krasie.

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev



rii i został internowany w Szwecji. Jesienią 1945 roku zwrócony ZSRR. Jego końcowe losy są nieznane.

**Pērkons** – Ratowniczy holownik-lodołamacz.

Zbudowany przez stocznnię Nylands Verksteder w Christiania (Oslo), numer stoczniowy 100, na zamówienie Carskiego Ministerstwa Transportu dla portu handlowego w Lipawie. Jego stępkę położono w kwietniu 1895 roku, w dniu 16 października tego samego roku nadano mu nazwę *Ledokol-2*. Ukończony w dniu 19 grudnia 1895 roku, w lutym następnego roku przybył do portu macierzystego.

W dniu 9 lipca 1914 roku zmobilizowany jako jednostka serwisowa dla portu Rewal, a w dniu 11 lipca 1916 roku przeklasyfikowany na jednostkę eskortową, przemianowany na *Voron* i uzbrojony. Przejęty przez Bolszewików w dniu 26 października 1917 roku. W połowie kwietnia 1918 roku uległ kolizji z eskortowcem *Khorek*, po czym przeszedł remont w Kronsztadzie. Skreślony z listy floty radzieckiej w dniu 30 maja 1921 roku. Zgodnie z warunkami traktatu pokojowego z sierpnia 1920 roku, w dniu 17 czerwca 1921 roku *Voron* został przekazany Łotwie. Przemianowany na *Perkons* został przydzielony do Rygi. Wycofany z eksploatacji w 1931 roku, w lutym następnego roku przeszedł do Lipawy celem złomowania.

**Rota** – Holownik-lodołamacz.

Zbudowany w 1904 roku jako *Vindavets* przez Sandvikens Skeppdocka & Mek. Verksteder w Helsinkach dla Moskwa-Windawa-Riga Railway Co., dla obsługi portu w Ventspils. Później eksploatowany w Rewalu, w lipcu 1915 roku zmobilizowany do służby we Flocie Bałtyckiej. W dniu 25 lutego 1918 roku zdobyty przez Niemców i 25 maja wcielony do *Marinekommando Reval* jako *Bremen*. Od 15 czerwca tego roku w *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer, Libau*. Po remoncie przeprowadzonym jesienią 1918 roku w Memel (niemiecka nazwa Kłajpedy, przyp. tłum.), latem 1919 roku przekazany Łotwie i zwrócony przedwojennym właścicielom jako *Rota*.

Na początku lat dwudziestych *Rota* został przejęty przez Departament Żeglugi Ministerstwa Finansów. Podczas przebudowy w połowie lat dwudziestych otrzymał nowy silnik (300 iKM, 9 w) i od 1926 do 1939 roku bazował jako holownik ratowniczy w Ventspils. Znacionalizowany przez Łotewską SRR w październiku 1940 roku, w czerwcu 1941 roku przejęty przez Niemców i przydzielony do *Abteilung für Wasserstraßen und Haffen*. Podczas niemieckiej

Dane techniczne – <i>Rota</i>	
Pojemność:	88 BRT
Wymiary:	długość 24,60 m; szerokość 5,93 m; zanurzenie 1,97 m
Napęd:	parowy 350 iKM
Prędkość:	11 węzłów
Załoga:	8

Dane techniczne – <i>Oviši</i>	
Pojemność:	258 BRT
Wymiary:	długość 37,0 m; szerokość 7,3 m; zanurzenie 3,2 m; wysokość boczna 4,7 m
Napęd:	szkuner żaglowy
Załoga:	15

Dane techniczne – <i>Jurnieks</i>	
Pojemność:	143 BRT
Wymiary:	długość 29,56 m; szerokość 7,21 m; zanurzenie 2,77 m
Napęd:	dwumasztowy szkuner; 2-cyl. dwusuwowy silnik wysokoprężny Grade, 60 KM

Dane techniczne – <i>Irbe</i>	
Wymiary:	długość 18,6 m; szerokość 4,0 m
Napęd:	parowy 105 iKM
Prędkość:	8 węzłów

ewakuacji Kurlandii w maju 1945 roku *Rota* także został wykorzystany do tego celu wychodząc z Ventspils w dniu 8 maja. Przechwycony przez 4 radzieckie kutry torpedowe koło Slite na Gotlandii w dniu 9 maja został doprowadzony z powrotem do Ventspils. Następnie był eksploatowany w tym porcie do czasu aż w latach pięćdziesiątych został przebazowany na Morze Kaspijskie. Jego końcowe losy są nieznane.

**Oviši** – Latarniowiec.

Zbudowany w 1899 roku jako *Bürgermeister Abendroth* przez H. Brandenburg w Hamburgu-Steinwärder – numer stoczniowy 129. W 1900 roku ustawiony w estuarium Łaby na pozycji „Elbe 3”, a pięć lat później przeniesiony na pozycję „Elbe 2”. Przeklasyfikowany na „latarniowiec wojenny” w dniu 15 kwietnia 1918 roku zakonwiczony w cieśninie Irben (Urbeni Väin) na południe od Oesel (Saaremaa). Wyrzucony na brzeg koło Ventspils w dniu 22 listopada 1918 roku. Ściągnięty z mielizny przez siły łotewskich nacjonalistów, do 1920 roku wykorzystywany jako baza trałowców *Laima*.

Przekazany w zarząd Departamentowi Żeglugi, po remoncie kapitalnym, przemianowany na *Oviši* w dniu 26 października 1928 roku ponownie jako latarniowiec przy brzegu Ventspils. Przejęty przez Niemców w dniu 1 lipca 1941 roku i przystosowa-

ny do roli okrętu blokadowego pod nazwą *Oviši*. Zbombardowany w dniu 18 grudnia 1944 roku w Gdańsku, sześć dni później zatonał koło dzisiejszej Ustki podczas holowania w sztormie.

**Jurnieks** – Żaglowy okręt szkolny.

Zbudowany w 1899 roku jako *Ideal* przez K. Skaaluren w Hardanger. Od 28 lutego 1914 roku jako niemiecki *Senta*, a 19 maja jako *Luchs*. Skonfiskowany w 1926 roku w Lipawie jako statek przemysłowy alko-  
holu i wcielony do floty Ministerstwa Finansów jako *Lux*. Cztery lata później przemianowany na *Jurnieks*, był wykorzystywany do szkolenia personelu łotewskiej Marynarki Wojennej. W dniu 4 lipca 1941 roku zdobyty przez Niemców w Rydze. Przebazowany później do Niemiec i od 1943 roku wykorzystywany przez *Mari-  
neschule Mürwik* we Flensburgu jako żaglowa jednostka szkolna *Jurnieks*. W 1947 roku pozbawiony masztów hulk. Jego końcowe losy są nieznane.

W eksploatacji Departamentu Żeglugi znajdował się także kilka innych małych jednostek, wśród których były poniższe:

**Irbe** – Holownik-lodołamacz.

Zbudowany w 1892 roku, kadłub stalowy, na liście floty od 1929 roku. Brak innych informacji.

Dane techniczne – <i>Pikols</i>	
Wymiary:	długość 17,30 m; szerokość 4,44 m; zanurzenie 2,60 m
Napęd:	parowy 110 iKM



Dane techniczne – <i>Gaujā</i>	
Pojemność:	1357 BRT
Wymiary:	długość 75,00/70,85 m; szerokość 10,56 m; zanurzenie 4,86 m
Napęd:	dwie maszyny parowe potrójnej ekspansji 800 iKM
Prędkość:	10 węzłów

Dane techniczne – <i>Helene Hugo Stinnes 14</i>	
Pojemność:	1735 BRT
Wymiary:	długość 78,90 m; szerokość 11,62 m; zanurzenie 5,54 m
Napęd:	maszyna parowa potrójnej ekspansji 900 iKM
Prędkość:	10 węzłów

Dane techniczne – <i>Maiga</i>	
Wymiary:	długość 32,40 m; szerokość 5,85 m; zanurzenie 1,3 m
Napęd:	parowy 100 iKM
Prędkość:	8 węzłów
Załoga:	20 (pokój)

#### *Pikols* – Holownik portowy.

Zbudowany w 1888 roku jako niemiecki *Frey*. W 1927 roku przydzielony do sekcji FECH w Lipawie. Później w *Küstenbezirksamt Kurland*, a od 23 czerwca 1919 roku w *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer* w Lipawie. Skonfiskowany przez Łotwę w dniu 10 października 1919 roku przydzielony do floty Ministerstwa Wojny jako *Frey*. Wiosną 1920 roku przekazany Departamentowi Żeglugi Ministerstwa Handlu i Przemysłu, przemianowany na *Pikols*, przeznaczony do wykorzystania przez władze portowe Rygi. W dniu 1 lipca 1941 roku stał się zdobyczą wojenną zostając przydzielonym jako *Frey* do *Abteilung für Wasserstraßen und Haffen*. W październiku 1940 roku należał do *Nachschubbataillon 800*, ale jego końcowe losy są nieznane.

### 6. MINISTERSTWO WOJNY

Po powrocie nacjonalistycznego rządu tymczasowego kierowanego przez Ulmanisa do Rygi w lipcu 1919 roku, w dniu 10 października skonfiskowano większość zagranicznych jednostek pływających. Wśród nich były jednostki będące własnością niemiecką lub wspieranych przez Niemcy partii i organizacji takich, jak *Landeswehra*. Niektóre z tych jednostek zostały wcielone do Dywizjonu Morskiego sformowanego w sierpniu 1919 roku, a kilka do innych agend rządowych. Większość z nich zostało jednak przydzielona bądź wcielona, albo pełniła służbę we flocie łotewskiego Ministerstwa Wojny. Ta „flota ministerialna” do wczesnych lat dwudziestych stanowiła quasi „handlową flotę państwową”, po czym została rozwiązana. Część jednostek została wcielona do Dywizjonu Morskiego lub innych agend rządowych, a pozostałe sprzedano prywatnym armatorom.

#### Transportowce:

##### *Gaujā* – Zbiornikowiec.

Zbudowany w 1915 roku przez stocznice Howaldtswerke AG w Kilonii (numer stoczniowy 598) dla cesarskiej floty Niemiec jako *Westerplatte*. Sprzedany w 1922 roku Wielkiej Brytanii jako *Omer*, złomowany w 1954 roku.

##### *Helene Hugo Stinnes 14* – Frachtowiec parowy.

Zbudowany w 1912 roku przez stocznice G. Seebeck AG, w Geestemünde (numer stoczniowy 321). Zmobilizowany w 1914 roku jako węglowiec *Kohlenschiff 15*. W kwietniu 1920 roku przekazany Wielkiej Brytanii w następnym roku przemianowany na *Corstream*. W 1933 roku sprzedany Grecji i przemianowany na *Aigaion*, a trzy lata później na *Memas*. W dniu 26 czerwca 1942 roku zatopiony przez niemiecki okręt podwodny U 97.

Dane techniczne – <i>Saratov</i>	
Pojemność:	1678 BRT
Nośność:	1835 t + 482 pasażerów
Wymiary:	długość 79,6 m; szerokość 10,4 m; zanurzenie 5,8 m
Napęd:	parowy 650 iKM
Prędkość:	9 węzłów
Załoga:	20 (pokój)

Dane techniczne – <i>Schwinge</i>	
Wymiary:	długość 28,35 m; szerokość 4,10 m
Liczba pasażerów:	150
Napęd:	parowy 70 iKM
Prędkość:	8 węzłów

Dane techniczne – <i>Weesturs</i>	
Pojemność:	1050 BRT
Wymiary:	długość 61,0 m; szerokość 9,1 m; zanurzenie 4,1 m
Napęd:	parowy 550 iKM
Prędkość:	8 węzłów

##### *Maiga* – Przybrzeżny parowiec towarowo-pasażerski.

Zbudowany w 1913 roku przez stocznice Flyd we Frederikshavn (numer stoczniowy 141), jako *Naestved*. W 1914 roku przekazany Rosji i przemianowany na *Maiga* sprowadzony do Rygi. W dniu 25 lutego 1918 roku przejęty przez Niemców i nazwany *Maiga*. W listopadzie tego samego roku stał się pierwszym statkiem noszącym banderę Republiki Łotwy. Sprzedany w 1920 roku. W dniu 20 sierpnia 1934 roku zatonął około 40 Mm na północ od Ventspils.

##### *Saratov* – Przybrzeżny parowiec towarowo-pasażerski.

Zbudowany w latach 1887/1888 przez stocznice Burmeister & Wain w Kopenhadze (numer stoczniowy 147), jako *Leopold II*. W maju 1911 roku przejęty przez Rosję i przemianowany na *Saratov*. Zatonął w dniu 6 maja 1915 roku w Lipawie – podniesiony przez Niemców i eksploatowany pod tą samą nazwą. W lipcu 1919 roku przejął rząd Ulmanisa z powrotem do Rygi. Po zawarciu traktatu pokojowego w sierpniu 1920 roku zwrócony Rosji i przemianowany na *Ispolko*. Zatonął w sztormie koło wybrzeża Pabilosta w dniu 14 stycznia 1923 roku. Złomowany w latach 1934.36.

##### *Schwinge* – Rzeczny prom towarowo-pasażerski.

Zbudowany w 1879 roku przez Reiherstiegwerft w Hamburgu (numer stoczniowy 333). Zmobilizowany we wrześniu 1916 roku, latem następnego roku przekazany do FECH. Sprzedany armatorowi komercyjnemu w 1920 roku. W 1932 roku wycofany ze służby.

Dane techniczne – <i>Windau</i>	
Pojemność:	480 BRT
Liczba pasażerów:	26
Wymiary:	długość 47,7 m; szerokość 7,2 m; zanurzenie 4,3 m
Napęd:	parowy 210 iKM
Prędkość:	10 węzłów
Załoga:	13

**Weesturs** – Parowiec towarowo- pasażerski.

Zbudowany w 1886 roku przez N. V. Scheepswerf Rijkke & Co. w Rotterdamie (numer stoczniowy 77), jako *Pomona*. W dniu 20 maja 1917 roku zatrzymany przez niemiecki okręt podwodny UC 70 na Zatoce Pomorskiej. Zajęty jako przyczółek ze względu na stwierdzenie przewożenia kontrabandy wojennej i doprowadzony do Świnoujścia. Znajdując się latem 1919 roku w Lipawie, po skonfiskowaniu został przemianowany na *Weesturs*. W dniu 16 maja 1924 roku sprzedany do Hamburga i przemianowany na *Uhl*. Od 2 listopada 1924 roku jako brytyjski *Patino*, a od 1927 roku ponownie niemiecki *Samland*. Przetrawił II wojnę światową i został złomowany w 1953 roku.

**Windau** – Przybrzeżny parowiec towarowo- pasażerski.

Zbudowany w latach 1873/1874 przez stocznnię E. Lindsay w Newcastle jako *Juno*. W 1877 roku sprzedany armatorowi rosyj-

Parowiec *Windau* w okresie cywilnej służby.

Dane techniczne – <i>Atlas</i>	
Nośność:	221 t
Pojemność:	120 BRT
Napęd:	parowy 450 iKM

Dane techniczne – <i>Austra</i>	
Nośność:	150 t
Pojemność:	120 BRTv
Napęd:	parowy 125 iKM
Prędkość:	9,5 węzła
Załoga:	7

skiemu i przemianowany na *Meershaum*, a w 1878 roku na *Windau*. W sierpniu 1914 roku wcielony do Floty Bałtyckiej jako *Transport No. 9*. Przeklasyfikowany na jednostkę łącznikową *Windava* w październiku 1915 roku, a w lipcu następnego roku ponownie na *Transport No. 19*. Po zdobyciu przez Niemców w dniu 25 lutego 1918 roku został przydzielony jako transportowiec *Windau* do *Minensuchverband Ostsee/ Minenraum-Halbflottille Reval*. W 1926 roku sprzedany francuskiemu armatorowi rybac-

kiemu jako *Gouverneur General Carde*. Zatonął w Port Etienne w 1937 roku, złomowany w roku następnym.

**Holowniki:**

***Atlas***

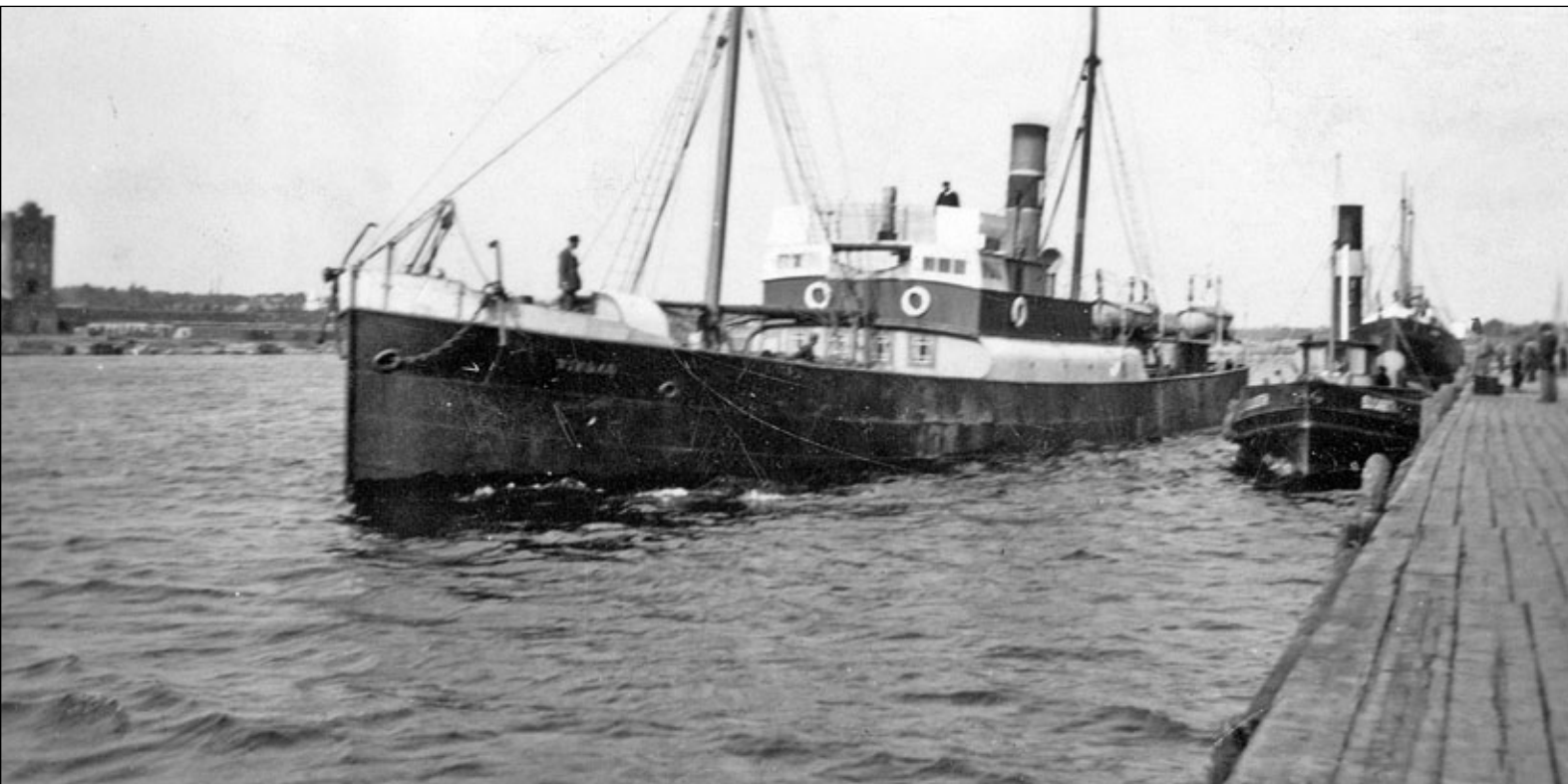
Zbudowany w 1913 roku w Holandii i zakupiony dwa lata później dla nie-

mieckiej Cesarskiej Marynarki Wojennej. W dniu 26 grudnia 1918 roku przydzielony do *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer* w Lipawie, która wówczas była pod kontrolą Landeswehry. Zatonął w sierpniu 1920 roku po wejściu na minę koło Lipawy.

***Austra***

Zakupiony w 1915 roku w Holandii kiedy był budowany jako *Gebr. Bodewes III* przez stocznję G. & H. Bodewes w Marten-

Fot. zbiory Dmitry Dmitryev



Dane techniczne – <i>Forverts</i>	
Pojemność:	94 BRT
Wymiary:	długość 25,30 m; szerokość 5,77 m
Napęd:	parowy 330 iKM
Prędkość:	9 węzłów
Załoga:	9

Dane techniczne – <i>Inzeniers</i>	
Pojemność:	52 BRT
Wymiary:	długość 21,03 m; szerokość 4,11 m
Napęd:	parowy 160 iKM

shoek. Początkowo nosząc nazwę *Holm* był przydzielony do FECH, a później do Stoczni Cesarskiej w Gdańsku. Ostatecznie, w dniu 28 grudnia 1918 roku przydzielono go do *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer* w Lipawie. Po skonfiskowaniu przemianowany na *Austra*. Znacjonalizowany przez łotewską SRR w 1940 roku do początku wojny z Niemcami był eksploatowany w Kronsztadzie. W dniu 27 stycznia 1942 roku zatonał na Nowie w Leningradzie. Podniesiony i wyremontowany w 1943 roku zmobilizowany do służby we Flocie Bałtyckiej jako *KP-30*. W 1946 roku ponownie w służbie cywilnej eksploatowany w Rydze jako *Austra*. Dziesięć lat później wycofany z eksploatacji i złomowany.

#### Forverts

Zbudowany w 1888 roku przez stocznię Lange & Sohn w Rydze jako rosyjski holownik *Forverts*. W maju 1915 roku zdobyty przez Niemców w Lipawie i w następnym roku jako *Vorwärts* przydzielony do tamtejszego Kapitanatu Portu<sup>10</sup>. W 1920 roku sprzedany przez Ministerstwo Wojny lokalnemu armatorowi i przemianowany na *Valdemars*. Ponownie stał się niemiecką zdobyczą wojenną w dniu 30 czerwca 1941 roku w Lipawie, gdzie pozostawał w 1945 roku.

*Frey* – Patrz Rozdział 5, *Pikols*

#### Inzeniers

Zbudowany w 1891 roku w Leith jako rosyjski holownik *Inzener*. W 1914 roku zatonał w Lipawie, gdzie w następnym roku został zdobyty przez Niemców. Wyremontowany i wprowadzony do eksploatacji jako *Ingenieur*. W październiku 1919 roku skonfiskowany przez Łotwę i do początków lat dwudziestych eksploatowany w Rydze jako holownik portowy *Inzeniers*. Wycofany z eksploatacji w 1929 roku i złomowany w latach trzydziestych.

#### Libau

Zbudowany w 1900 roku przez Lange & Sohn w Rydze (numer stoczniowy 167) jako holownik-lodołamacz *Libava* dla por-

tu w Lipawie. Zatopiony w dniu 6 maja 1915 roku przez własną załogę podczas wycofywania się przez wojska rosyjskie. Podniesiony i wyremontowany przez Niemców i jako *Libau* eksploatowany w Lipawie do końca I wojny światowej<sup>11</sup>. Po listopadzie 1918 roku holownik pełnił służbę w armii niemieckiego Wolnego Korpusu (*Landeswehry*) w Kurlandii (*Kurzeme*). W lipcu następnego roku został wycarterowany przez łotewskie Ministerstwo Handlu w Lipawie. Okręt został skonfiskowany przez Łotwę w dniu 10 października 1919 roku, po czym do wczesnych lat dwudziestych był eksploatowany w Rydze jako komercyjny holownik ratowniczy *Zibenis*. Pod koniec lat trzydziestych został przebazowany do portu w Lipawie. W październiku 1940 roku przejęty przez Rosjan, a po zajęciu miasta przez Niemców w dniu 30 czerwca następnego roku przeszedł w ich ręce z pozostawianą nazwą. W dniu 9 maja 1945 roku *Zibenis* opuścił z uciekinierami port na Helu i obrawszy kurs na Szwecję w dniu 11 maja dotarł na Gotlandię. Internowany tam, w dniu 20 sierpnia 1946 roku został przekazany ZSRR. Po remoncie, od 1946 roku był eksploatowany jako holownik komercyjny w Rydze. We wczesnych latach pięćdziesiątych wycofany z eksploatacji i złomowany.

Dane techniczne – <i>Libau</i>	
Nośność:	110 t
Pojemność:	73 BRT
Wymiary:	długość 24,40/22,66 m; szerokość 5,33 m; zanurzenie 1,90 m
Napęd:	parowy 279 iKM

Dane techniczne – <i>Lotse</i>	
Pojemność:	70 BRT
Wymiary:	długość 21,65/19,70 m; szerokość 5,65/5,20 m
Napęd:	parowy 180 iKM
Prędkość:	8 węzłów
Załoga:	7

Dane techniczne – <i>Maiblume</i>	
Wymiary:	długość 25,0 m; szerokość 3,0/6,3 m
Napęd:	parowy 80 iKM
Prędkość:	7 węzłów

*Liva* – Patrz Rozdział 5

#### Lotse

Zbudowany w 1891 roku przez Stettiner Oderwerke w Szczecinie (numer stoczniowy 388) jako rosyjski holownik *Lotsman* dla portu w Lipawie. Zatopiony w dniu 6 maja 1915 roku przez własną załogę podczas wycofywania się przez wojska rosyjskie. Podniesiony i wyremontowany przez Niemców i przekazany *Hafenkapitän, Libau* jako *Lotse*. W 1920 roku sprzedany z zasobów floty Ministerstwa Wojny lokalnemu armatorowi i przemianowany na *Lasmanis*. Złomowany w 1936 roku w Lipawie.

#### Maiblume

Zbudowany w 1889 roku przez Gebr. Sachsenberg w Rossau (numer stoczniowy 280) jako holownik kołowy *Maiblume* do służby na rzece Łabie. Na początku 1910 roku został zakupiony przez armatora z Memel, zostając zmobilizowanym w 1917 roku do służby w sekcji FECH w Windawie. We wczesnych latach dwudziestych sprzedany z zasobów floty Ministerstwa Wojny będąc eksploatowanym w Lipawie pod pierwotną nazwą. W 1924 roku skreślony z listy floty łotewskiej – jego dalsze losy są nieznane.

*Pasat* – Patrz Rozdział 3.2, *Varonis*

*Stint* – Patrz Rozdział 3.2, *Lidaka*

10. *Hafenkapitän Libau*.

11. Gröner, Tom 6, str. 91 wymienia zupełnie inny *Libau*: 77 BRT, 23,23 x 5,32 m, parowa maszyna sprzężona 300 iKM, 9 w.; zbudowany w 1877 roku przez Memeler Schiffswerft w Memel (Kłajpeda). Ten identyczny holownik także był eks-rosyjski, w 1915 r. stał się niemiecki i także był eksploatowany w Lipawie w 1916 r. Po wojnie w Memel, a od 1921 roku w Hamburgu.



**Dane techniczne – Windau**

Pojemność:	90 BRT
Napęd:	parowy 120 iKM
Prędkość:	8 węzłów

**Titan** – Jednostka bliźniacza *Atlas*.

Zbudowany w 1914 roku, zakupiony rok później dla niemieckiej Cesarskiej Marynarki Wojennej. W lipcu 1919 roku przydzielony do *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer, Libau*. Krótko po skonfiskowaniu powrócił do Niemiec i od lata 1920 roku pełnił służbę w MARS<sup>12</sup> w Kilonii.

**Windau**<sup>13</sup>

Eks-rosyjski holownik *Windamo*. Zdobyty w dniu 28 lutego 1918 roku w Rewalu, przemianowany na *Windau* i przekazany do służby w *Marinekommando Reval*. W dniu 15 czerwca 1918 roku przekazany *Küstenbezirksinspektion der Baltischen Gewässer, Libau*. Po I wojnie światowej, *Windau* pełnił służbę w Landeswehrze. W dniu 24 lipca 1919 roku został wyczerterowany przez łotewskie Ministerstwo Handlu. Jego końcowe losy pozostają nieznane.

**Jednostki różnych typów:**

**Frankonia** – Brak danych technicznych.

Zmobilizowana w 1916 roku była niemiecka motorówka *Frankonia*. Jesienią 1917 roku jako S.A. 87 znalazła się w sekcji FECH w Rydze. Pod koniec 1918 roku eksloatowana w Lipawie. Już w listopadzie następnego roku sprzedana armatorowi z Rygi i przemianowana na *Augusta*. Brak informacji o dalszych losach.

**Gauja, Kometa** – Patrz Rozdział 3.2, *Brinums* i Rozdział 3.3 *Šrapnēlis*

**Weichsel** – Patrz Rozdział 5, *Hidrografs*. ●

**Tłumaczenie z języka angielskiego:**  
**Jarosław Palasek**

**BIBLIOGRAFIA**

Jane's Fighting Ships 1939 (David & Charles Reprints Ltd., 1971)  
Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1932, 1936 i 1940

(J.F. Lehmanns Verlag, München/Berlin)

Biereżnoj, S.S.: *Korabli i Suda WMF SSSR 1928-1945* (Moskwa, Wojennoje Izdatiel'stwo, 1988)

Biereżnoj, S.S.: *Trofei i Reparatсии WMF SSSR* (Jakuck, 1994)

Gajduk, A.A./Lapszin, R.W.: *Wojenno-Morskie Siły Pribaltijskich Gosudarstw 1918-1940* (Galeya Print, Sankt-Petersburg, 2009)

Gröner, Erich: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*; Volumes 2, 4, 5, i 6. (Bernard & Gräfe, Koblenz, 1983/1988/1989)

Hiller, Hans-Joachim/Engel, Axel: *Die Organisation der U-Bootsflotten der sowjetischen und russischen Seekriegsflotte von 1917 bis 2010*; Band 1 – *Die U-Boote der Baltischen Flotte*. (Herstellung und Verlag: Breitschuh & Kock GmbH, Kiel, 2010)

Meister, Jürg: *Soviet Warships of the Second World War*. (MacDonald & Jane's, London, 1977)

Pantelejew, Ju.: *Morskije Wooruzhenija Pribaltijskich Stran* (Moskwa, 1933)

Platonow, A.W.: *Encyklopedija Sowietkich Nadwodnych Korabliet 1941-1945*. (OOO Izdatel'stvo POLIGON, Sankt-Peterburg, 2002)

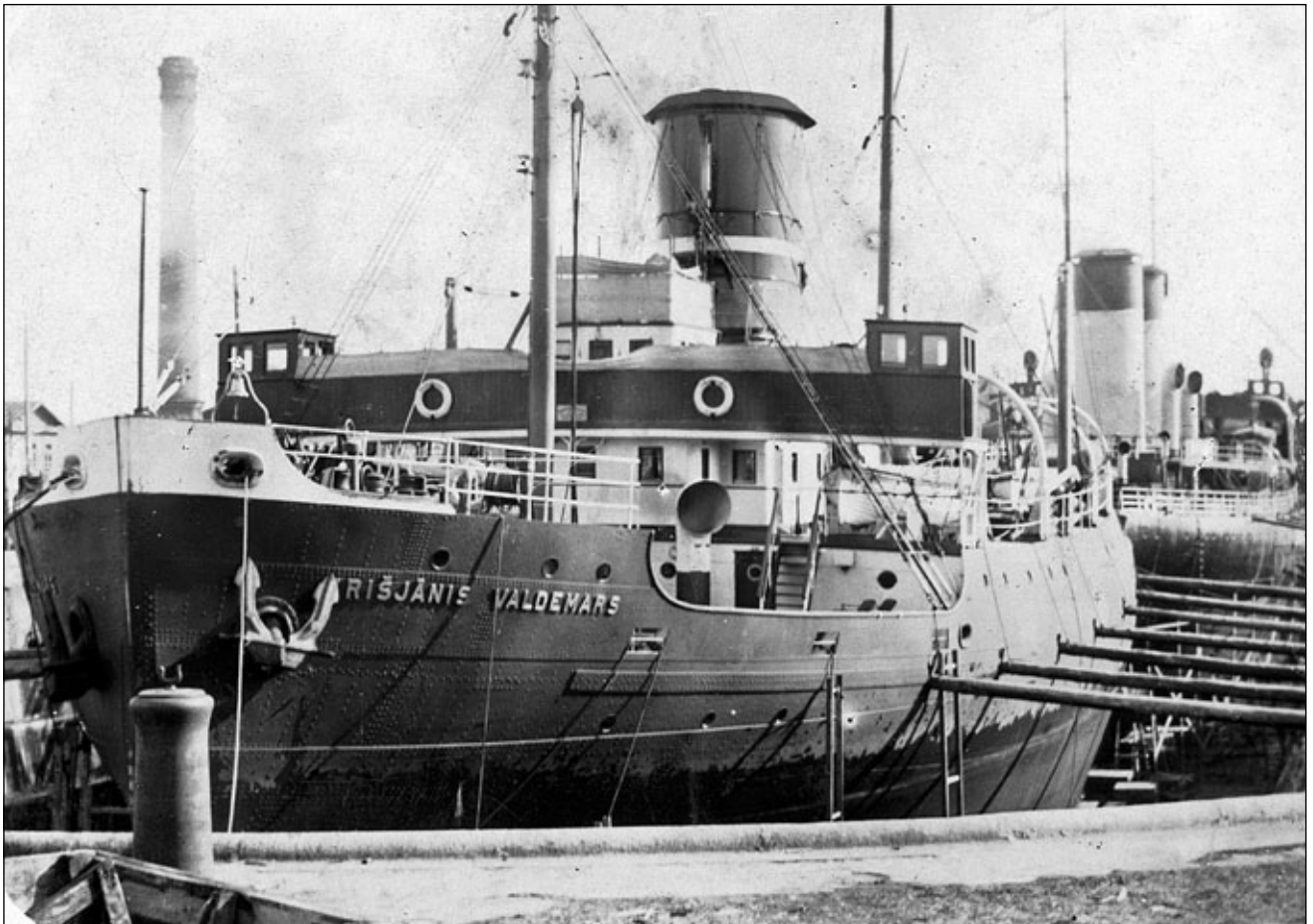
Materiały zebrane przez autora w Państwach Bałtyckich od 1995 roku.

12. MARS = Marinearsenal – oddział magazynowany Marynarki Wojennej.

13. Wykazywany w Gröner, Tom 6, str. 92.

Jeszcze jedno ujęcie *Krišjāņa Valdemarsa* w doku.

Fot. zbioru Dmitry Dmitryev



## Roman Łapszin (Ukraina)



Udarnyj przy nabrzeżu kijowskiego portu wojennego. Za nim widoczne dwa monitory typu „Żemczużin”.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

# Monitor „Udarnyj”

### Monitor dla Dniepru

Po zakończeniu wojny domowej i interwencji za najniebezpieczniejsze z graniczących z młodą republiką radziecką państw uważano Polskę.

Nieudany pochód na Warszawę, w którego wyniku utracono ziemie Zachodniej Białorusi oraz Ukrainy zapadł na długo w pamięć kierownictwa Armii Czerwonej, ale także i polskie kierownictwo poważnie myślało o idei „Wielkiej Polski od morza do morza”, czekając na sprzyjający moment dla realizacji swych ambicji. Główne zgrupowanie polskich sił zbrojnych na przełomie lat 20. i 30. skoncentrowano na granicy wschodniej: 11 z 20 brygad piechoty, rozwiniętych później w dywizje (nieprawda – przy tłumaczu), 2 z 4 dywizji kawalerii, liczne oddziały pograniczne, silną flotyllę rzeczną. O ile przeciwko wojskom lądowym potencjalnego nieprzyjaciela Związek Radziecki miał, co wprawdzie wystawić, to polskim siłom rzeczonym nie było, jednak, czego przeciwstawić. W roku 1920 Polacy wprowadzili do służby 4 niewielkie, tak zwane monitory „gdańskie” (ze względu na miejsce budowy). Niewielkie zanurzenie (około pół metra), pozwalało operować na płytkich rzekach, a uzbrojenie główne składające się z artylerii wieżowej i opan-

cerzenie ochronne, powodowały, że jednostki te były bardzo przydatne. Monitory nie zdążyły powojować w roku 1920, ale w maju 1922 r. 2 pierwsze okręty przeszły na Prypeć, której górny i środkowy bieg przypadł Polsce na mocy Pokoju Ryskiego z 1921 r. W roku 1926 w Pińsku utworzono główną bazę polskiej Flotylli Rzeczonej, do której trafiły 2 pozostałe jednostki serii, a jesienią dołączyła do nich para nowobudowanych monitorów typu *Kraków*. Uwzględniając obecność w służbie kilku uzbrojonych statków i ponad 2 dziesiątek kutrów bojowych, z których część była uzbrojona, sytuacja w strefie przybrzeżnej zagrażała stronie radzieckiej.

We wrześniu 1925 r. ZSRR rozpoczął prace nad odtworzeniem sił rzecznych na Dnieprze. Z szeregu cywilnych statków wybrano i uzbrojono holowniki *Wiernyj* i *Pieredowoj*. Jako główny kaliber otrzymały one morskie działa 4” (102 mm). Po remoncie w Nikolajewie do Kijowa przywieziono w roku 1923 pozostały po wojnie domowej pancerny kuter rozpoznawczy typu N, a konkretnie N-3 do 1931, eks BKA № 14 do listopada 1920 r.; eks SKA № 11 do stycznia 1921 r.; eks SKA № 5 do maja 1921 r.; eks (BKA № 136 od 3.2.1939 r.<sup>1</sup>).

W marcu 1919 r. w składzie utworzonej Flotylli Wojennej Dniepru (ros DWF)

pojawiły się „odzyskane” na Dnieprze, bo najpierw zdobyte przez Niemców wiosną 1918 r. a następnie porzucone podczas odwrotu w listopadzie tego samego roku 4 pancerne kutry dozоровe (typu D), a były to:

1) BKA № 1 – do 1928 r., potem do 21.3.1934 r. D-1, a z tą datą przenie-numerowany na BK-1 a od 3.2.1939 r. BKA № 132;

2) BKA № 2 – do 10.9.1920 r., BKA № 2 do stycznia 1921 r. SK № 2, do 1928 r. SK-2, do 21.3.1934 r. i z tą datą przenie-numerowany na BK-2 a od 3. 2.1939 już pod nową BKA № 133;

3) BKA № 3 – do 10.9.1920 BKA № 3, do stycznia 1921 r. SKA № 3, do 1928 r. od 21.3.1934 r. D-3, a z tą datą przenie-numerowany na BK-3 a od 3.2.1939 r. BKA № 134;

4) BKA № 4 – do 10.9.1920 r. BKA № 4, do stycznia 1921 r. SKA № 4, do 1928 r. 21.3.1934 r. D-4, a z tą datą prze-

1. Za Sziorokorad A., *Koral i katiera WMF SSSR 1939-1945 gg.*, Harwest Minsk 2002, str. 749. zbudowany i oddany do służby w 1916 r.; 3.7.1920 r. w składzie Floty Czarnomorskiej, od 8.7.1920 r.; następnie na straży portu w Noworosyjsku; 1928 r. na holu do Kijowa, gdzie poddano go kapitalnemu remontowi. W roku 1931 przekazany do tworzonej właśnie Dnieprowskiej Flotylli Wojennej. 26,5 t; 15,2 x 3,05 x 0,9 m; prędkość maksymalna 8,7 w; pancierz KLV 6, pokład 6, rufa 8 mm; 1 x 45 mm 21K; 1 x 7,62 mm. Wszystkie jednostki w 1 części artykułu wymienione są w składzie Pińskiej Flotylli Wojennej (przypr. red.).



numerowany na BK-4 a od 3.2.1939 r. BKA № 134<sup>2</sup>.

W latach 1928-1929 na Dniepr przez Kijów z Zachodniej Dźwiny dotarły 4 rzeczne kanonierki typu *Bekker*<sup>3</sup>, które po przeprowadzonym na miejscu remoncie, także zostały włączone do służby. Tym sposobem, do początku lat 30. Oddział Ochrony Dniepru, który oficjalnie stał się 27 czerwca 1931 r. Dnieprowską Flotyllą Wojenną (od lipca 1926 r. dowodził nim B.W. Choroszkin) składała się z ponad 20 okrętów, kutrów i innych jednostek pływających. 21 listopada 1930 r. doszło do znamienego wydarzenia – w Kijowie położono stępkę pod „samobieżną baterię pływającą dla Dnieprowskiej Flotylli Wojennej”. Bardzo szybko zrezygnowano z tajemnicy i jeszcze w trakcie budowy okręt, który był pierwszą dużą jednostką rzeczną przemysłu stoczniowego ZSRR, zaklasyfikowano jako monitor.

Zadanie opracowania projektu otrzymało biuro techniczne największej Kijowie stoczni im. Suchomlina na czele z czołowym konstruktorem A.B. Bajbakowem. Założone w radzieckich czasach przedsiębiorstwo było początkowo zakładem maszynowym, lecz decyzją Prezydium WSNH (BCHX — советский хозяйственный орган = Najwyższa Rada Gospodarki Narodowej) z dnia 22 czerwca 1928 r. zostało przeklasyfikowane na stocznię, która do końca tego roku rozpoczęła budowę pierwszych jednostek, a już w 1929 uruchomiła produkcję serii barek. Później budowała holowniki i stat-

ki pasażerskie (w końcu listopada 1931 r. do służby oddano pierwszy w całym kraju holownik o całkowicie spawanej konstrukcji). Wkrótce stocznia otrzymała odpowiadającą duchowi czasu nazwę „Leninskaja kuznica” (wojskowy kod – zakład No 300), pod którą działa do dziś.

Zgodnie ze schematem oznaczania projektów stoczni „samobieżna bateria pływająca” otrzymała symbol SB-12. Kolektyw konstruktorów nie miał doświadczenia w budownictwie okrętowym, a wymagano od niego stworzenia w możliwie krótkim czasie nowej jednostki bojowej, silniejszej od okrętów potencjalnego przeciwnika i posiadającej zanurzenie umożliwiające operowanie w górnym biegu Dniepru i na Prypeci, gdzie głębokość nie przekraczała 1 m. Z centrum przysłano dokumentację projektową amurskich monitorów typu *Szkwalf*. W związku brakiem własnych silników wysokoprężnych, zamówiono je w niemieckiej firmie MAN. Istotną podporą dla budowniczych okazało się bliskie sąsiedztwo ze znajdującym się w Kijowie Komitetem Spawalniczym z laboratorium spawalnictwa (od 1934 r. – Instytut Spawania Elektrycznego AN ZSRR), którego szefem był przyszły akademik J.O. Paton.

Projektanci założyli, że liczebną przewagę Polaków można jedynie zrównoważyć wzmacniając artylerię. Powinna ona mieć możliwość walki z okrętami nieprzyjaciela oraz efektywnego ostrzeliwania celów na brzegu, to znaczy – dysponować nie tylko amunicją przeciwpancerną, ale także

odłamkowo-burzącą i szrapnelami. Zapewniało to działo kal. 130 mm B-7, stworzone przez leningradzkie zakłady „Bolszewik” na bazie analogicznego działa wz. 1913. Zadanie zaprojektowania okrętu Kierownictwo sił morskich RKKA wydało 23 lutego

2. ibidem – (typu D). Uczestniczyły w walkach latem 1941 r. Zniszczone w ich trakcie, bądź też porzucone w wyniku odwrotu i braku możliwości przedarcia się. (przyp. red.).

3. Sprawa podanego przez autora typu wydaje się być nieco dziwna, bo oficjalnie takiego, dot. rzecznej kanonierki nie było, a zastosowane przez autora pojęcie *Bekker* (ros. *Беккер*) wskazuje na stocznię Langego & Böckera w Rewlu (Tallin) na zlecenie GWIU (Głównojе wojenno – inżynierojе uprawlieniје), która w latach 1916-1917 dla carskiej floty śródlądowej zbudowała serię 9 kanonierek rzecznych o numeracji №1-№9; 24 t, 20,4 x 3,18 x 0,61 m, silnik benzynowy o mocy 2150 KM = 12,5 wężłów. Uzbrojenie: 2 x 76 mm, 2 karabiny maszynowe, 8 min, 14 ludzi. Były to: do 3.2.1919 r. *Kanonierskaja Łodka № 1* (do 4.4.1919 r. *Internazional*, do kwietnia 1920 r. *Storozewojе Sudno № 1*, do 15.08.1929 r. *Kanonierskaja Łodka № 1*, do 21.8.1934 r. *K-1* [w tym okresie w składzie Dnieprowskiej Flotylli Wojennej], do 15.04.1937 BK-105) od 10.2.1944 r. BK-71 w składzie Amurskiej Flotylli Rzecznej. M.in. udział w Operacji Mandżurskiej (9-20.8.1945 r.). *Kanonierskaja Łodka № 8* (do listopada 1919 r. *Posytnojе Sudno № 309*, do 20.8.1920 r. *Istriebitiel № 309*, do 15.8.1929 r. *Kanonierskaja Łodka № 309*, do 21.8.1934 r. *K-3* [w tym okresie w składzie Dnieprowskiej Flotylli Wojennej], do 15.4.1937 BK-107) od 10.2.1944 r. BK-73 w składzie Amurskiej Flotylli Rzecznej. M.in. udział w Operacji Mandżurskiej (9-20.8.1945 r.). *Kanonierskaja Łodka № 6* (do listopada 1919 r. *Istriebitiel № 311*, do 15.8.1929 r. *Kanonierskaja Łodka № 311*, do 21.8.1934 r. *K-4* [w tym okresie w składzie Dnieprowskiej Flotylli Wojennej], do 15.4.1937 BK-108) od 10.2.1944 r. BK-74 w składzie Amurskiej Flotylli Rzecznej. M.in. udział w Operacji Mandżurskiej (9-20.8.1945 r.). *Kanonierskaja Łodka № ?* (do 21.8.1934 r. *K-5* [w tym okresie w składzie Dnieprowskiej Flotylli Wojennej], do 15.4.1937 BK-109) od 10.2.1944 r. BK-75 w składzie Amurskiej Flotylli Rzecznej. M.in. udział w Operacji Mandżurskiej (9-20.8.1945 r.). za Bieżęnojem Korbali i wspomagatielnuje suda ... patrz bibliografią.

Polski monitor *Mozyrz*, później zmieniono nazwę na *Toruń*. Jednostki tego typu spędzały sen z powiek stalinowskim sztabowcom.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Monitor *Udarnyj* na Dnieprze krótko po wcieleniu do służby. Nadal brak zestawów przeciwlotniczych M-4.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

1930 r. z terminem wykonania w październiku tego roku.

Najbardziej skomplikowaną okazała się kwestia rozmieszczenia artylerii głównego kalibru na pokładzie. Z punktu widzenia żywotności jednostki i rozmieszczenia masy najlepszym było równomierne umieszczenie wież na kadłubie, podobnie jak to miało miejsce na amurskich monitorach, jednak priorytet przyznano niewielkim wymiarom (długość 52-55 m) i możliwie małemu zanurzeniu (nie większym niż 0,5 m). Podstawowe zadanie – walka z polskimi monitorami i niszczenie przepraw lub umocnień polowych wzdłuż brzegu dyktował ześrodkowanie artylerii w części dziobowej. W rezultacie 2 jednodziałowe wieże umieszczono w superpozycji w środkowej części okrętu. Poważnym niedostatkim okazał się wzrost wysokości i powierzchni sylwetki. To ostatnie zwiększało dostrzegalność monitora i poważnie pogorszyło właściwości manewrowe z powodu tak zbyt małej mocy diesla jak i zwiększenia znoszenia przez wiatr.

Monitor otrzymał przyrządy kierowania ogniem Geisslera z dalmierzem „Barr i Stroud” w oddzielnym pomieszczeniu. W ruchu okręt mógł prowadzić ogień do widocznych celów, a w czasie postoju na kotwicy lub przycumowany także do celów niewidocznych. Te urządzenia kierowania ogniem obsługiwały również artylerie plot., co stanowiło duży postęp w porównaniu z poprzednikami. Do obsługi ognia plot. służył odrębny dalmierz. Uwagę na obronę plot. okrętu rzeczny już w stadium

projektowym, zwrócono po raz pierwszy w krajowej praktyce. Specjalnie w tym celu zakłady „Bolszewik” zaprojektował wieżę z działem plot. kal. 37 mm wz. 1928. Wieża przeszła próby już po wodowaniu okrętu, jednak te okazały się nieudane. Oficjalnie dział nie przyjęto na uzbrojenie, jednak *de facto* pozostały one na pokładzie aż do modernizacji roku 1939.

17 maja 1932 r. monitor, który otrzymał nazwę *Udarnyj*, został wodowany. Okazało się, że waga kadłuba w chwili wodowania przekraczała projektowaną. „Kultura wagi” była od dawna słabym punktem krajowego przemysłu stocznioowego. W rezultacie stocznia nie zdołała wykonać jednego z podstawowych wymogów zamawiającego – wielkości zanurzenia.

Dalsze prace wykończeniowe zostały przyhamowane z winy producentów uzbrojenia. „Iżorskiej zawod” przygotowujący opancerzenie dział głównego kalibru, dostarczył je do zakładu „Bolszewik” dopiero w czerwcu 1932 r. Pierwszy komplet jeszcze w tym miesiącu dotarł do Kijowa w celu zamontowania na pokładzie, jednak na drugi przyszło czekać do sierpnia. Próby silników dieslowskich również nie przebiegały gładko. Jednak mimo wszystkich tych trudności, 1 czerwca 1934 r. okręt podniósł banderę i rozpoczął służbę.

### Opis konstrukcji

#### Układ i konstrukcja kadłuba

*Udarnyj* był płaskodennym, szerokim (stosunek szerokości do długości około 1:5) i niskoburtowym okrętem. Nito-

wany kadłub stanowił w zasadzie powtórzenie kadłuba amurskich monitorów w zmniejszonym wariantcie. Okręt był gładkopokładowy, z obniżeniem o 0,68 m w części dziobowej. Wysokość nawodnej burty na dziobie wynosiła 0,65 m (w ruchu pokład był często zalewany wodą, co w ostrych słowach marynarze określili mianem „czepaka”), na śródokręciu – 1,33 m, a na rufie – 1,23 m. Kadłub kończył się płaską rufą, poniżej której znajdowały się tunele śrub napędowych. Całkowita wysokość kadłuba od poszycia do górnego pokładu wynosiła na śródokręciu 2,15 m. Sam pokład był lekko spadzisty i przy burtach obniżał się o 0,16 m od poziomu w osi symetrii. Na burtach na praktycznie całej długości okrętu znajdowały się drewniane odbojnice o szerokości o 15 m.

Monitor posiadał mieszany poprzeczno-wzdłużny system konstrukcji kadłuba. Dno głównie w systemie wzdłużnym, natomiast burty w poprzecznym. W skrajniku dziobowym, drugim, dziesiątym i jedenastym przedziale system konstrukcji całkowicie poprzeczny. Ogółem w konstrukcji zastosowano 92 wręgi ze stalowych kątowników, umieszczonych z odstępem 0,5 m. Na całej długości okręt posiadał podwójne dno.

Kadłub został podzielony wodoszczelnymi grodziami na jedenaście przedziałów, w których rozmieszczono podstawowe pomieszczenia:

1 przedział (0-5 wręgi) – skrajnik dziobowy

2 przedział (5-10 wręgi) – pomieszczenie podwieżowe dziobowej wieży kal. 37 mm



i dziobowa komora amunicyjna pocisków kal. 37 mm

3 przedział (10-19 wręga) – kubryk 14-miejscowy

4 przedział (19-31 wręga) – pomieszczenie podwieżowe dziobowej wieży głównego kalibru i dziobowa komora amunicyjna pocisków kal. 130 mm, zbiornik balastowy

5 przedział (31-39 wręga) – pomieszczenie podwieżowe rufowej wieży głównego kalibru i rufowa komora amunicyjna pocisków kal. 130 mm

6 przedział (39-46 wręga) – kubryk 18-miejscowy

7 przedział (46-59 wręga) – kabiny dowództwa, mesa, system wentylacyjny, komora amunicyjna dziobowych karabinów maszynowych

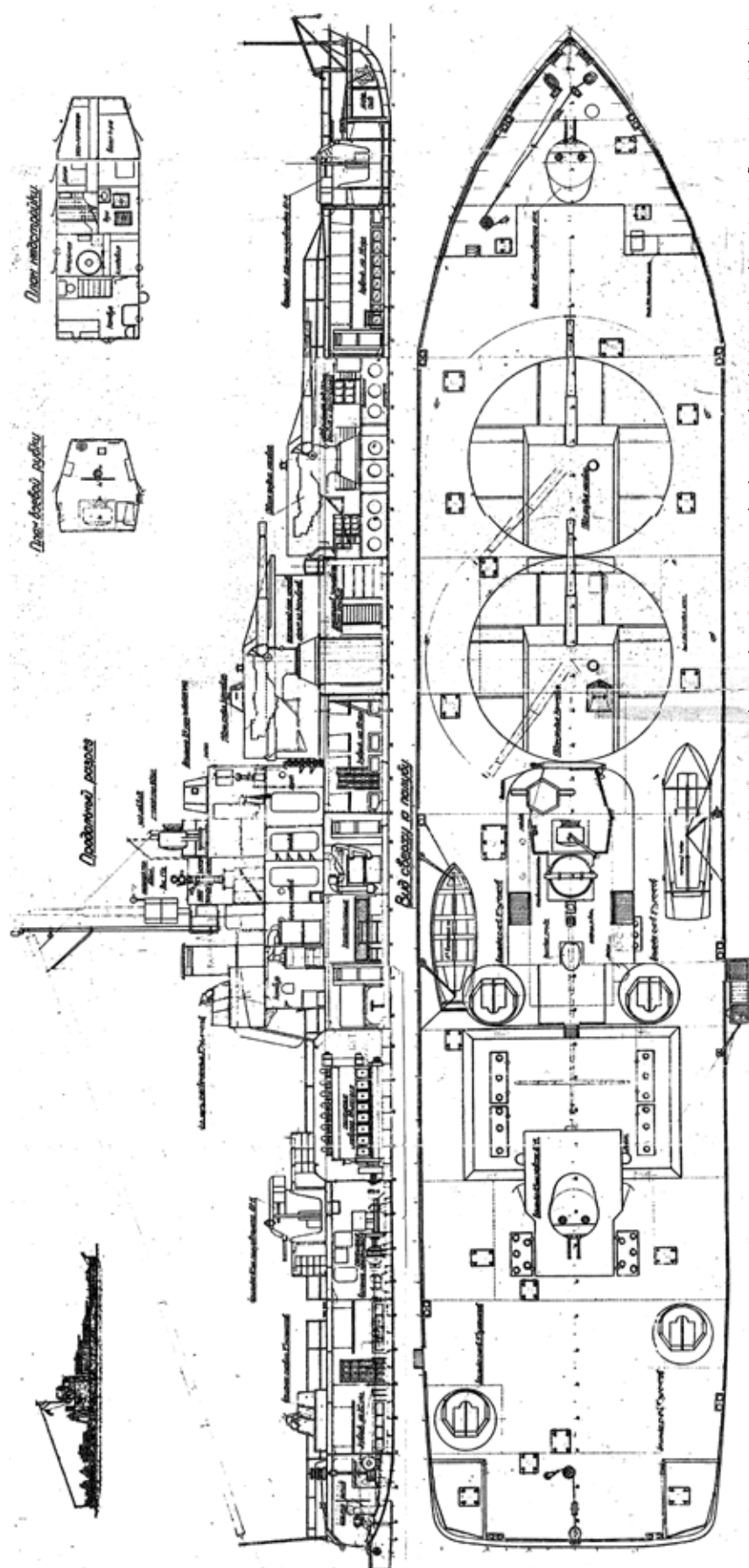
8 przedział (59-68 wręga) – maszynownia

9 przedział (68-75 wręga) – mechanizmy pomocnicze, rufowa komora amunicyjna pocisków kal. 37 mm

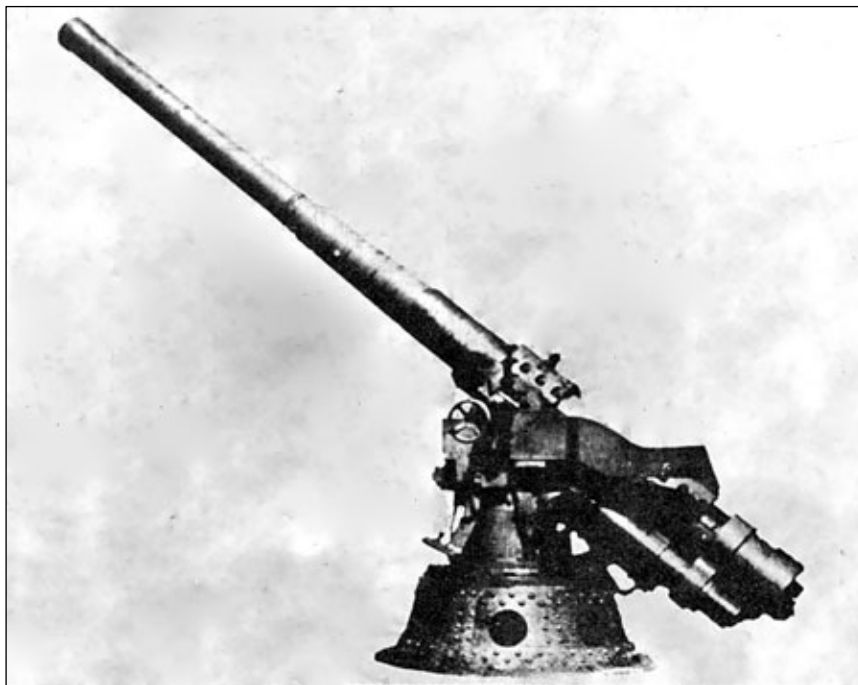
10 przedział (75-88 wręga) – kubryk 20-miejscowy, komora amunicyjna rufowych karabinów maszynowych

11 przedział (88-91 wręga) – skrajnik rufowy

Niewielka, wąska nadbudówka była przesunięta w stronę rufy, co zwiększało sektor ostrzału wież artyleryjskich głównego kalibru. Na pierwszej kondygnacji nadbudówki znajdowało się pomieszczenie kotła pomocniczego, kambuz, prysznic, magazyn i pomieszczenie wentylatorów. Kondygnację wyżej znajdował sześciokątny opancerzony mostek bojowy, stanowisko dalmierza plot., wysuwany punkt korekcyjny, 2 wieżyczki poczwórnie sprzężonych karabinów maszynowych na niewielkich sponsonach rufowej części nadbudówki oraz niewysoki komin. Do tego komina odprowadzano jedynie spalin kotła pomocniczego i kambuza! Wyposażenie mostka bojowego wyróżniało się prostotą: znajdował się 127 mm kompas magnetyczny, koło sterowe, telegraf maszynowy i środki łączności wewnętrznej. Powyżej mostka bojowego na lewej burcie zamontowano wieżyczkę głównego stanowiska dalmierza, w formie ściętej sześciokątnej piramidy, a także reflektor bojowy typu MPE-eb.0-2. Do cokołu wysuwanego stanowiska korekcyjnego montowano maszt, składany dla wygody przechodzenia pod mostami (podnoszony za pomocą ręcznej windy), służący do rozpinania anten radiowych i świateł nawigacyjnych. Top masztu znajdował się na wysokości 15 m ponad poziomem linii wodnej. Na dachu nadbudówki przechowywano również zapas wody okrętu (1 t) w 2 rozchodowo-ciśnieniowych zbiornikach. Z pokładu monitora do nadbudówki można było dostać się dwoma



Kopia oryginalnego planu monitora pochodząca ze zbiorów Muzeum Sudostrojienia i floty miasta Nikolajew



130 mm działo B-7.

Fot. Internet

bocznymi trapami w części centralnej i jednym w rufowej.

Obok nadbudówki na prawej burcie znajdował się kuter motorowy d-cy – półślizgacz typu NKL-27 (wyporność 1,45 t, długość 7,2 m, silnik o mocy 50 KM, możliwość transportu 4 ludzi). Na lewej burcie cofnięty mniej więcej o 1 m w kierunku rufy znajdował się czterowiosłowy jol.

Projektowana wyporność okrętu wynosiła 252,5 t, jednak w praktyce okazało się, że została ona przekroczona o prawie 100 t.

W czasie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej *Udarnyj* i jeszcze kilka monitorów Flotyli Dunajskiej musiało operować na morzu – teatrze działań, do których nie nadawały się w żadnym stopniu. Znalazło to wyraz także w oficjalnym raporcie „Doświadczenie wykorzystania monitorów rzecznych na morzu wykazało, że okręty te nie są przystosowane do prowadzenia ognia z uwagi na dużą wysokość metacentrum, małego zanurzenia i płaskodennej konstrukcji kadłuba. Przy stanie morza do 2° monitory podlegały silnym przechyłom, i nie można było namierzyć celu. Na samym okręcie wyczuwalna była silna vibracja. Wykorzystanie monitorów (rzecznych) na morzu dopuszczalne jest jedynie w warunkach sztilu.”

#### Opancerzenie

Opancerzenie pierwszego radzieckiego monitora rzecznego było dość słabe i gwarantowało jedynie ochronę przed kulami broni strzeleckiej oraz małymi odłamkami pocisków i bomb. Pionowy pas pancerza o grubości 7,2 mm rozpoczynał się od

poziomu górnego pokładu i miał wysokość 1,65 m w części środkowej, 1 m na dziobie i 1,5 na rufie. Pas pancerza pionowego zamykały 3 poprzeczne pancerne trawersy: 4,6 mm dziobowy i 6 mm – drugi dziobowy, umieszczony na wrędze nr 19 wrędze i ochraniający komorę amunicyjną głównego kalibru, i rufowy. Pokład opancerzono arkuszami toczonego pancerza o grubości 6 mm ze stali niklowej, przy czym nad komorami amunicyjji głównego kalibru opancerzenie składało się z dwóch warstw o łącznej grubości 12 mm.

Grubość ścianek mostka bojowego wynosiła 7,2 mm, a jego dachu – 4,6 mm. Wieżyczka stanowiska dalmierza posiadała 6 mm opancerzenie. W analogiczny sposób chroniono stanowiska karabinów maszynowych.

Najlepiej na okręcie, choć mimo wszystko niedostatecznie, opancerzono wieżę artyleryjskie głównego kalibru: ścianki – 8 mm, dach – 5 mm, barbety – 7,2 mm.

Doświadczenia Wielkiej Wojny Ojczyźnianej potwierdziły zagrożenia związane ze słabym opancerzeniem. W sprawozdaniu o działaniach działu elektryczno-mechanicznego Flotyli Dunajskiej powiedziano: „Opancerzenie chroniło dobrze przed pociskami broni strzeleckiej, nawet z niewielkiej odległości, jednak nie chroniło przed pociskami wkm-ów i niewielkich pocisków... Uszkodzenia monitorów rzecznych od ognia artyleryjskiego znajdowały się powyżej linii wodnej na burtach, pokładzie i nadbudówkach, a w największym stopniu ulegały im systemy okrętowe i górne części mechanizmów”

#### Uzbrojenie

Specjalnie dla monitora *Udarnyj* w leńingradzkich zakładach „Bolszewik” zbudowano działo B-7. Było to zwykłe działo kal. 130 mm zakładów „Obuchow” wz. 1913 ustawione na stalowym stożkowym bębnie o wysokości około 330 mm, co pozwalało na zwiększenie maksymalnego kąta podniesienia lufy z 30 do 40 stopni i wyposażenie w dosyłacz. Wprowadzono także pewne zmiany w mechanizmie naprowadzania w pionie oraz dopracowano celownik.

Działo posiadało długość lufy 7150 mm (55 kalibrów), w tym długość części gwintowanej 5862 mm, objętość komory 17,8 dcm<sup>3</sup>, waga lufy z zamkiem 5290 kg. Szybkostrzelność wynosiła 8-12 strzałów na minutę.

Działo B-7, choć zewnętrznie wyglądało na prawdziwą wieżę artyleryjską, w rzeczywistości było jedynie wyposażonym w rozbudowaną osłonę pancerną, której obrót możliwy był jedynie przy pomocy mechanizmów naprowadzania samej armaty. Sześć żeber zapewniających niezbędną sztywność nadawało osłonom dział niepowtarzalny wygląd. Na monitorze, jak już wspomnieliśmy wieże były ustawione w superpozycji. Wysokość linii ognia drugiej wieży znajdowała się na poziomie 5,5 m powyżej linii wodnej. Naprowadzanie obu dział w płaszczyźnie poziomej obejmowało sektor po 137° na każdą burtę. Na dachu każdej z wież znajdowały się peryskopy celowniczych, a rufowa wieża była wyposażona w zapasowe stanowisko kierowania ogniem dział głównego kalibru z charakterystyczną kopułą przy prawej burcie.

Zapas amunicyjji głównego kalibru przechowywany w 2 komorach amunicyjnych liczył po 100 pocisków na lufę, a ewentualne dalsze 104 pociski można było załadować do komór przy ich przeładowaniu. Do awaryjnego zatapiania komór amunicyjnych służyły 6” (calowe) zawory.

Generalnie działa B-7 uważane były za nieudane. Podstawowymi mankamentami były trudność w naprowadzaniu lufy i niezadawalająca praca dosyłacza. W rezultacie produkcję dział ograniczono jedynie do 2 egzemplarzy zainstalowanych na *Udarnyj*.

Zgodnie z projektem podstawę uzbrojenia plot. monitora stanowiły 2 automatyczne działa plot. kal. 37 mm wz. 1928. Działa zostały opracowane także w zakładach „Bolszewik” na podstawie 2 funтового działła brytyjskiej firmy „Vickers”. Podstawowym celem przeróbki było zwiększenie prędkości początkowej pocisku 610 m/s do 670 m/s. Zasilanie dział z taśm amunicyjny po 25 pocisków, szybkostrzelność dochodziła do 240 strzałów na minutę. Działo



Sprężony poczwórnie karabin maszynowy M-4 na *Udarnym*. Fotografia wykonana latem 1940 roku w czasie przebazowania na Dunaj. W kiwaterze monitora widoczny kuter pancerny projektu 1125.

Fot. zbiory Witalija Kostriczenki

otrzymało indeks zakładowy 11-K, jednak jego niezawodność nie wytrzymała krytyki. Żaden z 5 wyprodukowanych egzemplarzy nie został przyjęty przez zamawiającego, czyli Kierownictwo Uzbrojenia Marynarki Wojennej.

Na okręcie działa kal. 37 mm rozmieszczono w dwóch wieżyczkach na samym dziobie (wręgi nr 6-8) i na specjalnej podstawie między maszynownią i przedziałem mechanizmów pomocniczych (wręgi nr 68-712). Komory amunicyjne znajdowały się bezpośrednio przy działach i etatowo mieściły po 450 pocisków na lufę.

Uzupełnienie uzbrojenia plot. stanowiły 4 odkryte od góry wieżyczki ze sprzężonymi poczwórnie karabinami maszynowymi MK-4 (Maksim) – tym czasie taki zestaw uważano za „kompleksowy”. Każde ze stanowisk („gniazd”) karabinów maszynowych wyposażone było w komplet 2000 sztuk amunicji w taśmach po 250 naboju. Rozmieszczenie punktów obrony plot. pozwalało na ześrodkowaniu na dowolnym kierunku ognia jednej wieżyczki dział kal. 37 mm i 2 stanowisk karabinów maszynowych, a na kursach trawersowi – prawie wszystkich środków plot.

Zgodnie z etatem dysponowano także karabinami i ręcznym karabinem maszynowym DP-26 przeznaczonymi dla partii desantowych i pełnienia służby wartowniczej.

Kierowanie ogniem dział głównego kalibru zapewniał system Geisslera. Na da-

sza” stanowiska korekcyjnego mocowano reflektor sygnałowy o średnicy lustra 45 cm.

### Mechanizmy i wyposażenie

Początkowo *Udarnyj* otrzymał całkiem niezwykłą siłownię. Brak silników wysokoprężnych o odpowiedniej mocy rodzimej produkcji zmusił do wyposażenia okrętu w 4 niemieckie diesle firmy MAN, każdy o mocy 100 KM, pracujących parami na 2 wały napędowe o długości po 11 m. Wały zakończone były śrubami napędowymi o trzech piórach i średnicy 1,1 m. Tłumiki diesli znajdowały się w kadłubie obok samych silników, zaś wyloty spalin umieszczono 0,50 m od dna, odprowadzając tym samym spalin do wody, co zmniejszało możliwość zauważenia jednostki w warunkach bojowych.

Eksploatacja wykazała wysoką niezawodność samych silników, jednak komplikacje przy obsłudze siłowni jako całości. Poza tym nieduża moc – raptem 400 KM – pozwalała na rozwijanie prędkości nie przekraczającej 9 węzłów, czyli 16,7 km/godz., uznanej za niedostateczną. W związku z tym, w trakcie modernizacji 1938-1939 „Niemcy” ustąpili miejsca 2 nowym dieslom produkcji „Kołomińskiego Zawoda” 38-KR-8 o mocy po 800 KM, co pozwoliło na zwiększenie prędkości o 2,5 węzła.

Dwa zbiorniki paliwowe, przewidziane na 20 t solaru, znajdowały się w przedziale maszynowni. Symetrycznie z paliwowymi-

mi, na grodzi sąsiedniego przedziału rozmieszczono zbiorniki olejowe. Zasięg sięgał 1900 Mm (2900 km) przy prędkości 8,2 węzła (15,2 km/godz.).

Energie elektryczną zapewniały 3 generatory wysokoprężne MP-545-2/3 każdy o mocy 16,2 kW. Napięcie w sieci pokładowej 115 V prądu stałego. Dwa zrównoważone stery kierowane były za pomocą elektrycznej maszyny sterowej z mostka bojowego (w razie konieczności – ręcznie z przedziału skrajnika rufowego). Ogrzewanie pomieszczeń wewnętrznych umożliwiał kocioł parowy systemu Szuchowa.

Okręt był wyposażony w 2 kotwice Hala (na dziobie i rufie), przy czym dziobową podnoszono do kluzы prawej burty z wykorzystaniem elektrycznej wyciągarki, posiadającej awaryjny ręczny napęd, zaś rufową wyłącznie ręcznie. System przeciwpożarowy składał się z 4 ręcznych gaśnic i 2 węży pożarowych, podłączanych do hydrantów pożarowych. Pracę tych ostatnich zabezpieczały 2 elektryczne pompy ppoż. o wydajności 28 t/godz. (przy ciśnieniu do 6 atm.), znajdujące się w pokładowej nadbudówce. Środki drenażowe – 2 przenośne eżektory o wydajności 10 t/godz. Na wypadek wejścia na mieliznę i samodzielnego z niej zejścia, na pokładzie rufowym znajdowały się 2 drewniane pale.

W skład wyposażenia bosmańskiego wchodziły 2 łomy, 2 wiadra i bosak. Na relingach zamocowano 6 kół ratunkowych, a dodatkowe 2 na ścianach nadbudówki. Do wentylacji pomieszczeń wewnętrznych służyły 33 otwory w pokładzie, zakrywane specjalnymi główkami wentylacyjnymi.

Wyposażenie nawigacyjne obejmowało 127 mm kompas magnetyczny i ręczne logi.

### Załoga

W chwili wejścia do służby załoga monitora *Udarnyj* liczyła 74 ludzi, a do wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej wzrosła do 86. Wśród nich znajdowało się 10 osób kadry dowódczej (d-ca, z-ca ds. politycznych, z-ca d-cy i d-cy działów), 15 podoficerów oraz 61 marynarzy. Dla dowódcy przeznaczone były kabiny jednomiejscowe (d-ca i z-ca ds. politycznych) oraz dwumiejscowe. Pomieszczenia mieszkalne oświetlane były przez iluminatory, zasłaniane w czasie walki pancernymi osłonami. Wzrost liczebności załogi o 12 osób po modernizacji 1939 r. pogorszył warunki bytowe i dla wszystkich nie starczyło miejsc do spania.



### Historia służby

#### Flotylla Dnieprowska<sup>4</sup>

Od razu po wejściu do służby *Udarnyj* został jednostką flagową Floty Dnieprowskiej. Organizacyjnie został włączony w skład 1 Dywizjonu wraz z kanonierkami *Wiernyj* i *Pieredowoj*.

W końcu kwietnia – początku maja jednostki floty wychodziły z Kijowa do Doroszewicz (powyżej miasta), gdzie znajdował się poligon i spędzały tam większą część ćwiczebnego roku, powracając do bazy, gdy robiło się chłodno.

Ciekawe, że słynne Kijowskie manewry roku 1935, które stały się wizytówką odradzającego się potencjału wojskowego Związku Radzieckiego, nie ominęły *Udarnego*: na licznych kadrach kronik filmowych okręt prawie zawsze pozostawał na drugim planie.

Fala represji nie dotknęła szczególnie mocno ludzi znad Dniepra. Aresztowany w listopadzie 1937 r. d-ca floty B. W. Choroszkina przeżył i zginął dopiero pod Stalinem. D-ca monitora *Martynow* A. Krinow, który trafił do więzienia w początku 1938 r., został wypuszczony po ponad roku i nawet powrócił do floty. Rozstrzelano szefów wydziału politycznego G. Fomina i D. Bakulina, a także niektórych innych dowódców. Mianowany na miejsce Choroszki na w sierpniu 1938 kpt. II rangi (pol. kmr por.) G. Czubunow przeżył czystki i dowodził flotyllą w czasie polskiego pochodu w roku 1939.

Wejście do służby do końca maja 1937 roku 6 monitorów typu *Żemczużin* zasadniczo zmieniło układ sił w basenie Dniepru. Radziecka flotylla rzeczna posiadała teraz 7 monitorów wobec 6 polskich, jeszcze bar-

*Udarnyj* na Dnieprze w latach 30. Na pierwszym planie widoczny kuter pancerny *BK-4* (typu „D”), od czerwca 1941 r. przemianowany na *No 205*.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

dziej dostrzegalna była przewaga w artylerii: 2 x 130 mm i 12 x 102 mm przeciw 6 x 100 mm i 12 x 75 mm. Polacy zbudowali wprawdzie jeszcze 3 kanonierki typu „Z” z niewielkim zanurzeniem i kontynuowali wzmacnianie swoich sił lekkich, to jednak miało się okazać, że projektowane od początku lat 30. nowe polskie monitory pozostały tylko na papierze.

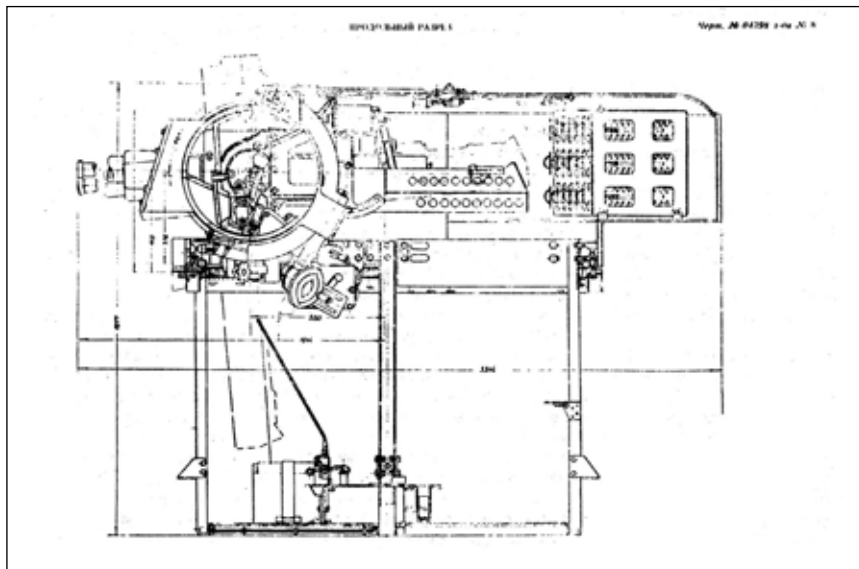
Wydarzenia września 1939 r. pokazały, że pozorne silne zagrożenie ze strony Polski było mitem. Państwo w okresie mniejszym niż 3 tygodnie zostało skruszone w toku niemieckiej agresji i wkraczające w jej granice wojska radzieckie, prawie nigdzie nie napotykały poważnego oporu. Swoją flotyllę rzeczna Polacy sami zatopili, a wkrótce, po wydobywaniu większości jej okrętów i kutrów trafiła w ręce radzieckich marynarzy w stanie sprawnym lub z niewielkimi uszkodzeniami.

W czasie całego polskiego pochodu Flotylla Dnieprzańska, wzmocniona w przededniu jej rozpoczęcia 6 dozorowcami, 12 trałowcami, 8 jednostkami pomocniczymi, zmobilizowanymi z Dnieprowskiego Parochodstwa, nie

oddawała ani jednego strzału. Monitory z powodu niskiego stanu wody pozostały wiele kilometrów od granicy państwowej, a skierowane do Pińska kutry pancerne i ślizgacze dotarły do miasta dopiero kilka dni po jego zajęciu przez oddziały RKKA.

4. Celem pewnego usystematyzowania, bo sprawa z opisywanymi flotyllami jest nieco skomplikowana. Wspomniana flotylla (dnieprzańska), druga w swojej historii, została sformowana dopiero we wrześniu 1943 r., prowadząc działania bojowe od 20.10.1943 r. do 9.5.1945 r. Głównymi bazami były, od listopada 1943 r. Czerniów i Kijów, a od czerwca 1944 r. Pinsk. Działalność jednostek opisana na łamach niniejszego artykułu działalność jednostek powinna de facto dotyczyć, drugiej, działającej w latach Floty Pińskiej sformowanej ponownie 17.07.1940 r. z Floty Dnieprzańskiej w czerwcu 1930 roku, po pierwszej z lat 1919-1920, w celu przeciwstawienia się polskiej Flocie Pińskiej (działania od 22.6.1941 r. do 18.9.1941 r. z głównymi bazami w Pińsku i Kijowie. Miała ona operować na Prypeci i Dnieprze. Za Sziorokoradem, patrz bibliografia. (przyp. red.).





45 mm działą przeciwlotnicze kompleksu 41-K.

Rys. zbiory Autora

*Udarnyj* nie uczestniczył w polskich wydarzeniach. W maju 1939 r. jednostka powróciła do stoczni „Leninskaja kuznica” w celu remontu i modernizacji, trwającej do listopada. Importowane diesle zastąpiono dwoma dużo silniejszymi ośmiocylindrowymi, czterosurowymi silnikami wysokoprężnymi produkcji „Kołomienskogo Zawoda” (zgodnie z wojenną nomenklaturą – zakład No 585). Prędkość wzrosła do 11,6 węzła, czyli 21,5 km/godz., zaś zasięg równocześnie uległ całkiem nieznacznemu ograniczeniu. Zmiana części dziobowej

zwiększyła prędkość, poprawiła dzielność morską i zmniejszyło zalewanie pokładu. Na stelażu w rufowej części okrętu zamontowano aparaturę dymotwórczą. Spróbowano poprawić obronę plot., zastępując nieudane działa kal. 37 mm uniwersalnymi działami kal. 45 mm.

Te ostatnie specjalnie dla jednostek rzecznych osadzono we wieży czołgu T-28. Doświadczalny egzemplarz jednodziałowej wieży oznaczonej 40-K został wypróbowany na monitorze *Martynow* w końcu sierpnia 1937 r. *Udarnyj* w trakcie moderniza-

cji otrzymał 2 pokładowe działa 41-K, które umieszczono w poprzednich miejscach na dziobie i rufie. Łączny zapas amunicji wynosił 1000 pocisków, tyle samo można było załadować w warunkach przeładowania. Niestety, efektywność dział kal. 45 mm w charakterze broni plot. okazała się niewysoką: pociskom brakowało zapalnika zbliżeniowego, a szybkostrzelność nie odpowiadała współczesnym wymogom. Za to ich wieże były najlepiej opancerzone na okręcie: przód – 25 mm, ściany boczne – 20 mm, dach – 10 mm. Obsługa dział 41-K liczyła 4 ludzi.

W rezultacie modernizacji znacznie wzrosła wyporność i zanurzenie okrętu (ostatnie – do 0,82 m), z czym od początku trzeba było się zmierzyć, lecz wkrótce ten parametr przestał być oceniany krytycznie.

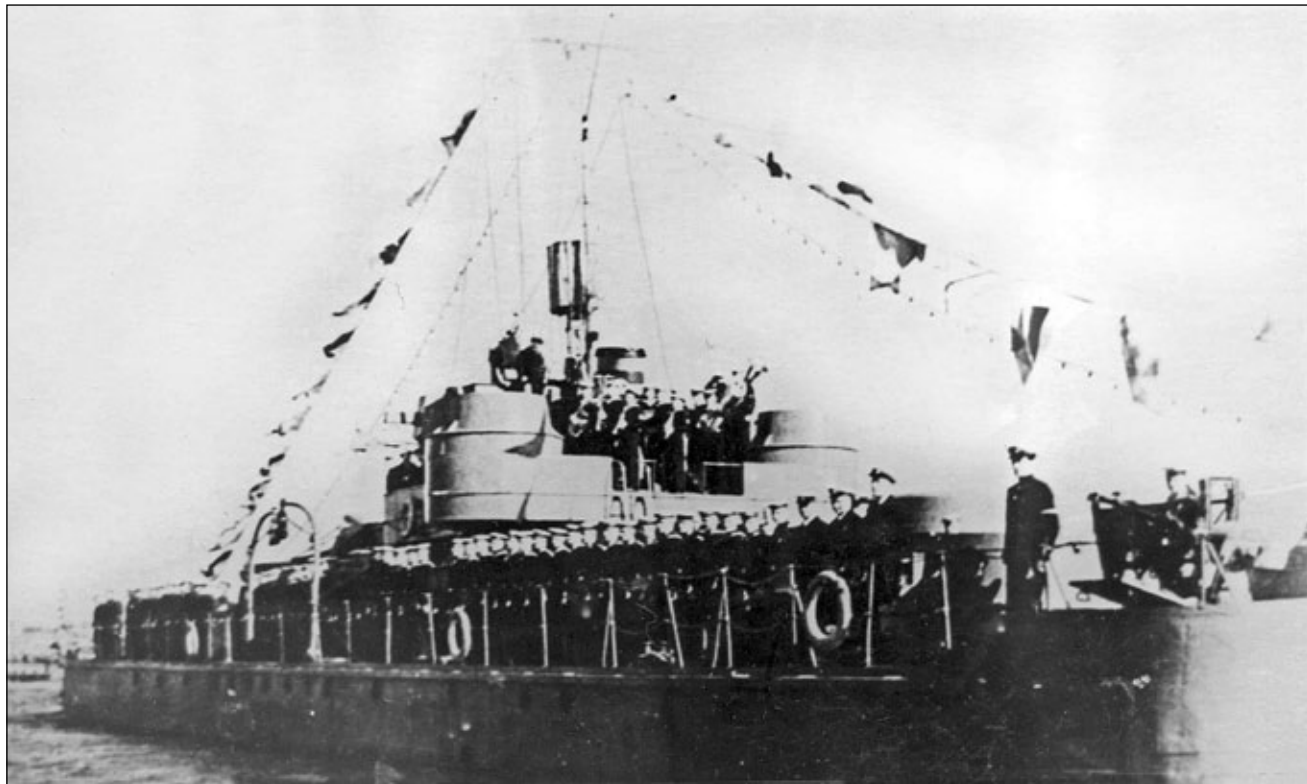
### Z Dniestru na Dunaj

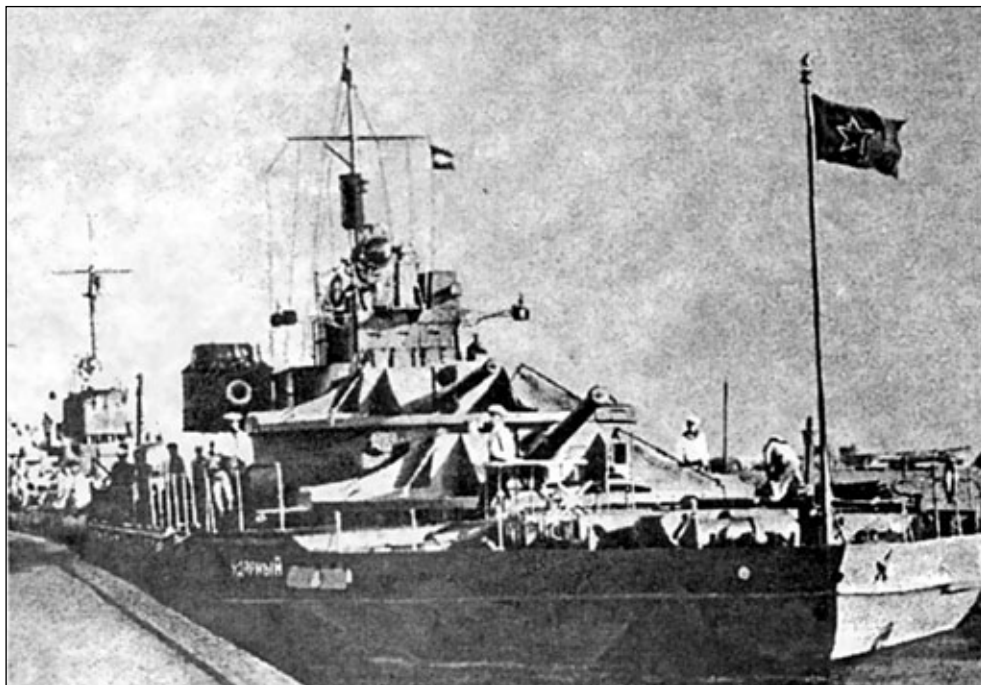
Klęska Francji w czerwcu 1940 r. ostatecznie rozwalila tzw. Porządek Wersalski. Pozostająca bez francuskiego wsparcia Rumunia stała się od razu obiektem pretensji sąsiadów. W rezultacie rozlicznych arbitraży Bułgaria oderwała solidny kawałek Dobruży, Węgry odzyskały Transylwanię, a Związek Radziecki także upomniał się o utraczone w roku 1918 ziemie.

Operację w Besarabii i Bukowinie przeprowadziły oddziały Armii Czerwonej, jednak nowa granica przebiegała Dunajem i w przypadku wybuchu poważnego kon-

*Udarnyj* w czasie parady z okazji Dnia Floty, 1940 r. Na rufie nowa wieża 41-K.

Fot. zbiory Witalija Kostriczenki





Jeszcze jedno ujęcie *Udarnego* z Kijowa. Fotografia wydaje się być podobna do prezentowanej na stronie 40. Możliwe, że została wykonana w tym samym czasie lub padła ofiarą retuszu cenzora.

Fot. zbioru Anatolija Odajnika

fliktu trudno było wyobrazić sobie działanie bez własnych okrętów na rzece. W odróżnieniu od wiekowej tradycji, gdy okręty dla każdej nowej Floty Dunajskiej wydzielano ze składu Floty Czarnomorskiej, tym razem postąpiono inaczej. Dnieproges i jego służby rozwiązały problem przejścia jednostek z górnego Dniepru na dolny bieg rzeki, wcześniej utrudniony przez poroży w rejonie Zaporozża.

Na górnym Dnieprze po rozgromieniu Polaków obecność monitorów była już zbędna, w związku, z czym *Martynow*, *Rostowcew*, *Żemczużin*, *Żeleznikow* i niedawno zmodernizowany *Udarnyj* wraz z pewną liczbą małych okrętów postanowiono przetrzymać na Dunaju.

2 czerwca 1940 r. zespół 5 monitorów, 4 rzecznych trałowców i okręt sztabowy *Bug* pod flagą d-cy DWF kpt. I rangi (pol. kmr) N.O. Abramowa wyszedł z Kijowa. Tajemnica przejścia była taka, że wezwany ze szkolenia w Leningradzie, wyznaczony na szefa sztabu floty kpt. II rangi (pol. kmr por.) W.W. Grigoriew, dopiero po przybyciu do Kijowa dowiedział się, że dowódca z jądrem floty nie ma na miejscu, a zespół znajduje się w Odessie, gdzie jest uzupełniany przerzuconymi koleją kutrami pancernymi.

W dniu 3 lipca monitory w towarzystwie niszczyciela *Bodryj* wyszły z Odessy kierując się ku ujściu Oczakowskiego rękawa Dunaju, gdzie już nieco wcześniej trałowce i kutry Floty Czarnomorskiej przeprowadziły prace hydrograficzne i przetrzały tor wodny w pobliżu Izmaïła. Niszczyciel odprowadził okręty rzeczne do rękawa, po czym powrócił do Odessy, a zespół konty-

nuował dalszy marsz i tego dnia o godz. 14:20 osiągnął Kilię, dokąd dzień wcześniej weszły 3 kutry pancerne. O 20:30 zespół monitorów przybył do Izmaïła. W Kili monitory z lądu wspierał 441 pułk artylerii 3 Korpusu Strzeleckiego. W Izmaïle funkcję tę przejął 265 pułk artylerii 7 Korpusu Strzeleckiego.

Od godz. 21:00 8 lipca 1940 r. ochronę nowej granicy przekazano oddziałom NKWD. 9 lipca zostało rozformowane dowództwo powołanego specjalnie w tym celu Frontu Południowego, a 10 to samo stało się z 9 Armią. W toku bałaganu związanego z demobilizacją, 17 lipca do Izmaïła dotarł telegram z rozkazem Ludowego Komisarza WMF ZSRR adm. N.G. Kuzniecowa No 000184 o podziale Floty Dnieprzańskiej na Dunajską i Pińską. Przy okazji Abramow otrzymał stopień kontradmirała i objął w Izmaïle dowództwo oddziału, któremu nadano nazwę Floty Dunajskiej. W Kijowie zastąpił go ścigany do Amuru kpt. I rangi (pol. kmr) D.D. Rogaczew.

Poza 5 monitorami, 4 trałowcami i okrętem sztabowym, w skład Floty Dunajskiej weszła baza minowa *Kołchoznik*, przerzucona z Dniepru. Liczba nowych kutrów pancernych do lata 1941 r. osiągnęła 22, dotarł klucz kutrów trałowych w składzie 3 jednostek. W przypadku wojny Floty Dunajskiej podporządkowano 4 Czarnomorski Oddział jednostek pogranicznych NKWD, jednak jego siły były niewielkie: 4 kutry dozoru typu MO-2, 3 szkunery żaglowo-motorowe i około 20 niewielkich kutrów typów ZK, KM i ZiS, uzbrojonych generalnie w pojedynczy karabin maszynowy. Rumuńska flota rzeczna była liczniejsza i co

ważniejsze dysponowała lepszą infrastrukturą bazowania.

Początek 1941 roku nie minął bez incydentów – 10 stycznia na obronnym polu minowym w rejonie Suliny poderwała się i zatoniła z większością załogi rumuńska kanonierka *Locotenant Lepri Remus*. Systematycznie dochodziło do drobnych wymian ognia na granicy. Były przypadki ostrzału radzieckich statków pasażerskich na Dunaju z rumuńskiej strony, w wyniku, których dochodzi-

ło do zranień podróżujących.

W początkach czerwca 1941 r. Floty Dunajskiej rozpoczęła operacyjne rozwijanie, maskując te działania udziałem w corocznych letnich manewrach floty. Największe siły Floty podzielono na 2 oddziały. Ranniem 11 czerwca do Reni wszedł oddział monitorów pod dowództwem kpt-lt (pol. kpt.) W. A. Krinowa (monitory *Żeleznikow*, *Żemczużin*, *Rostowcew* 4 kutry pancerne, 3 kutry trałowe). *Udarnyj*, *Martynow*, większa część kutrów pancernych i jednostek pomocniczych znajdowała się w rejonie Izmaïła. W analogiczny sposób również rumuńska Dunajska Dywizja została rozdzielona na dwie części – mniej więcej równe siły stacjonowały w Sulinie i Gałacz.

Od dnia 4 czerwca 1941 r. radzieccy marynarze znajdowali się w stanie podwyższonej gotowości bojowej. Przed samym wybuchem wojny monitory zostały wyprowadzone z portu w Izmaïlu. *Udarnyj* przechodził drobny remont w pobliżu wsi Kislicy, zaś *Martynow*, otrzymał o godz. 02:00 w nocy rozkaz sztabu Floty o gotowości No 1, również pośpiesznie opuścił Izmaïl. Stan techniczny monitora *Udarnyj* przed wybuchem wojny oceniany był wysoko. Zaznaczano, że mechanizmy główne i pomocnicze, sieć elektryczna, rurociągi, wszystkie systemy okrętowe i sam kadłub znajdowały się w dobrym stanie. Po modernizacji silniki miały nieznacznie wypracowany resurs i faktycznie były nowe.

#### Niespokojne lato 1941

Pierwsze dni wojny na dolnym Dunaju minęły na wzajemnym ostrzeliwaniu, nalotach niewielkich grup samolotów i ostrza-

le brzegów. Takiego pogromu i ogromnych strat, do jakich doszło w krajach nadbałtyckich i na Zachodnim Froncie, na południu nie było. Rumuńskie lotnictwo nie miało ani środków ani możliwości, jakimi dysponowali Niemcy, wobec czego pierwsze uderzenie na lotniska Odeskieskiego Okręgu Wojskowego, który wkrótce stał się Frontem Południowym, spowodowało niewielkie straty w szeregach radzieckiego lotnictwa. Rejon bazowania Flotylli skutecznie zabezpieczała wchodząca w jej skład 96 samodzielna eskadra lotnicza (6 myśliwców *I-153* i 8 *I-15*) oraz 46 dywizjon artylerii plot. (3 baterie).

Ciągły ostrzał Izmaïła przez Rumunów zmusił dowództwo Flotylli Dunajskiej wspólnie z pogranicznikami oraz wojskami lądowymi do podjęcia kroków odwetowych. Rankiem 25 czerwca, po przygotowaniu artyleryjskim, 4 kutry pancerne pod przykryciem monitorów *Udarnyj* i *Martynow* i przy wsparciu ogniowym 725 baterii artylerii nadbrzeżnej z rejonu Izmaïła przerwały się z Kislackiego dopływu w rejon przylądka Satul Nou, w pobliżu Starej Kilii na rumuńskim brzegu, skąd prowadzony był ostrzał radzieckiego terytorium i wysadziły tam desant, którego siły desantu składały się z pograniczników 79 oddziału pogranicznego, żołnierzy 17 kompanii karabinów maszynowych Dunajskiej Flotylli i kompanii strzeleckiej 278 pułku strzeleckiego 51 DP. W krótkim starciu siły desantu rozgromiły 2 kompanie przeciwnika, biorąc do niewoli 70 żołnierzy i oficerów, zdobywając przy tym 2 działa i 10 karabinów maszynowych. Na nieprzyjacielskim brzegu, po raz pierwszy w tej wojnie utworzono przyczółek, który radzieckie oddziały utrzymały przez prawie miesiąc.

Rankiem 26 czerwca *Udarnyj* i *Martynow* przeszły w rejon Kilii, gdzie miały wspierać ogniem desant na nieprzyjacielskim brzegu w rejonie miasta Chilia Veche (Stara Kilia) rumuński ostrzał z rejonu tego miasta poważnie komplikował sytuację radzieckich wojsk i ewakuację ludności. Podstawę desantu stanowił 23 pułk strzelecki z 51 DP, wspierany poza monitorami również ogniem 98 pułku artylerii 25 Czapaiewskiej DP i 65 baterii artylerii nadbrzeżnej.

Pierwszą grupę żołnierzy na nieprzyjacielskim brzegu o godz. 05:00 rano wysadził *BKA-132* lt. (pol. ppor. mar.) M.A. Majorowa, na którego pokładzie znajdował się d-ca oddziału kutrów pancernych lt. (pol. ppor.) D.P. Kozłow. W pierwszym przerzucie uczestniczyły *BKA-131*, *BKA-133* i *BKA-134*. Przewozem wzmocnienia zajęły się kutry pograniczników, z których jeden – *PK-25*, został w toku tych działań poważnie uszkodzony odłamkami pocisków. Ze strefy ostrzału został odholowany przez *MO-127* lt. (pol. por.) W.A. Timoszenko. Główne siły desantu na drugi brzeg przerzuciły holowniki Flotylli *IP-22* i *IP-23*. O godz. 08:00 całe miasto było już opanowane. W rezultacie operacji powstał przyczółek o szerokości do 12 i głębokości do 4 km. Zlikwidowano całkowicie niebezpieczeństwo ostrzału radzieckiego brzegu w tym rejonie. Wraz z zajęciem Chilia Veche, półwyspu Satul-Nou i wsi Pardino w rękach radzieckich znalazły się oba brzegi Dunaju (precyzyjniej jednego z jego rękawów – przyp. tłumacza) na odcinku 76 km. W toku walk do niewoli wzięto 510 żołnierzy rumuńskich, w tym 2 oficerów oraz zdobyto 11 dział i wiele sprzętu. Siły desantu straciły 5 zabitych i 7 rannych.

Po takim pogromie nieprzyjacieli nie podejmował aktywnych działań, a radzieckie monitory 27 czerwca zabezpieczały stawianie przez kutry pancerne zapory minowej w Tulczyńskim rękawie Dunaju, której celem było zablokowanie wyjścia rumuńskich okrętów na główny nurt rzeki.

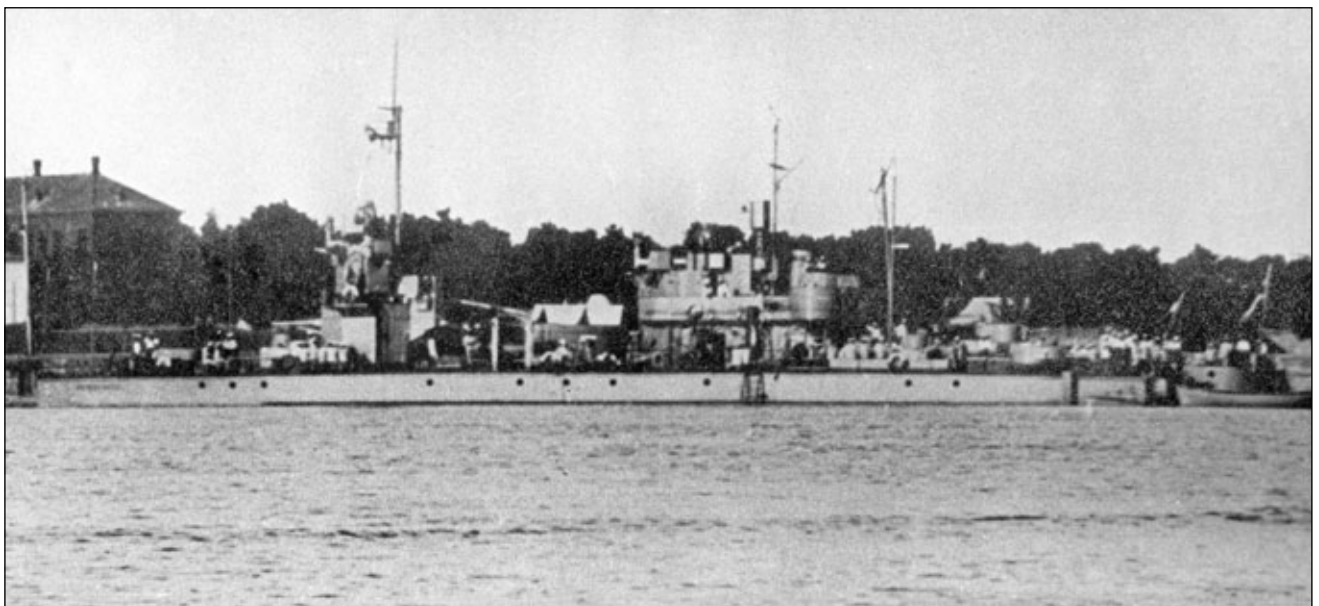
Częściowe powodzenie u ujścia Dunaju nie miało poważniejszego wpływu na pogarszającą się sytuację na pozostałych odcinkach ogromnego frontu. Rumuni zaktywizowali się w innych miejscach i wieczorem 8 lipca sztab Dunajskiej Flotylli wydał grupie okrętów w Reni rozkaz przejścia do Izmaïła. Operację tę przeprowadzono pomyślnie rankiem następnego dnia.

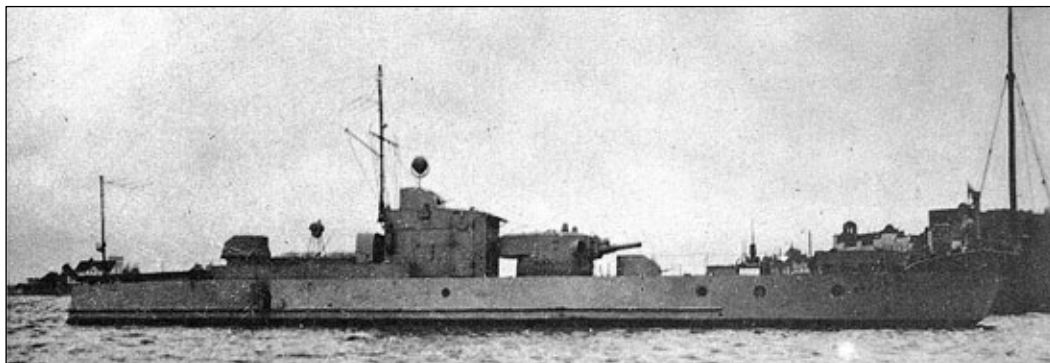
Tym niemniej jednak ogólna sytuacja stale się pogarszała i 18 lipca adm. Abramow otrzymał na pokładzie swego flagowca *Udarnyj* rozkaz ewakuacji swoich sił do Odessy. Ludowy Komisarz Marynarki Wojskowej N.G. Kuzniecowa wysoko ocenił działania Flotylli w początkach wojny, telegrafując jej d-cy: „*Dunajska Flotylla działała dzielnie i zdecydowanie, w pełni wykonując stawiane jej zadania pokazała piękny przykład wojskowego rzemiosła. Wierzę, że sławni dunajscy marynarze nadal będą bić przeciwnika, tak jak bili go na Dunaju*”.

*Udarnyj*, na pokładzie którego znajdowało się dowództwo Flotylli i grupa operacyjna sztabu, w nocy na 19 lipca wraz z pierwszą grupą okrętów przeszedł niezauważenie koło wsi Pieriprawa w pobliżu Wilkowa – jedynego miejsca, w którym Rumuni mogli utrzymać się na brzegu tworząc silny rejon umocniony. *Żelazniaków*, *Rostowców* i część kutrów pancernych musiały się już przebić tam nad ranem walcząc z nieprzyjacielem, w wyniku, czego

Monitory *Żelazniaków* (na przednim planie) i *Udarnyj* w Izmaïle. Dobrze widoczna różnica w wielkości jednostek.

Fot. zbiory Witalija Kostriczenki





Kuter pancerny projektu 1125 z basztą czołgu T-28. Takie jednostki wchodziły w skład Floty Dniepru w 1941 r.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyra

KA-133 został zatopiony ogniem rumuńskiej artylerii. Przejście do Odessy odbywało się w warunkach silnego falowania morza, które dobrze wyhuśtało załogi rzecznych okrętów, jednak sama operacja nie została zauważona przez nieprzyjaciela i zakończyła się bez strat. Rankiem 20 lipca ostatnie okręty i kutry weszły do odeskского portu, jednak lokalne możliwości remontowe były ograniczone i trzeba było wyruszyć dalej do Nikolajewa.

Tam siły Floty Dniepru zostały rozdzielone: 22 lipca monitory *Żemczużin* i *Rostowcew* przeszły w rejon Kijowa by wspierać oddziały walczące na podejściach do stolicy Ukrainy, *Udarnyj* trafił do remontu w zakładzie im. Marti, *Żeleznjakow*, *Martynow* i kutry pancerne zaczął doprowadzać do porządku zakład im. 61 Kommunarow. Pośpiesznym remontem kierował kpt. III inż. (pol. kmdr ppor. inż.) Nikołaj Aleksiejewicz Munajew. Robotnicy, inżynierowie i technicy zakładów wzięli się za realizację frontowego zadania. Jakość wykonanych prac remontowych była wysoka – na monitorze *Udarnyj* wymieniono rozstrzelane w czasie walk na Dunaju działa głównego kalibru. Remont prowadzono dniem i nocą, w rezultacie, czego po 10 dobach okręt był znów gotów do walki.

2 sierpnia *Udarnyj* przybył do miasta Nowaja Odessa nad rzeką Jużnyj Bug, a następnego dnia wraz z monitorem *Żeleznjakow* i 4 kutrami pancernymi ruszył w górę Jużnego Bugu do Wozniesienska w celu zabezpieczenia przeprawiających się przez rzekę oddziałów RKKA. Zespół nie zdążył dotrzeć do miejsca przeznaczenia – 7 sierpnia Wozniesiensk upadł. Niemieckie oddziały aktywnie posuwały się do przodu, powodując zagrożenie Nikolajewa i Chersonia. Środki pływające Floty Dniepru oraz „Niżnie-Dnieprowski Parochodstwa” wywoziły rzeką żołnierzy i technikę odchodzących oddziałów wojsk lądowych, uchodźców z ich dobytkiem i przepędzanym na wschód bydłem oraz wyposażenie fabryk.

9 sierpnia *Udarnyj* bez naprowadzania, wystrzelił z dystansu 11 km, 85 pocisków głównego kalibru na Wozniesiensk i choć okrętowi zwiadowcy meldowali o stratach przeciwnika, a nawet zniszczonych czołgach, działania te nie mogły powstrzymać przerywających się Niemców. 12 sierpnia w pobliżu Warwarowki Niemcy ostrzelali monitor *Martynow*, a 14 tego miesiąca w walkach z niemieckimi czołgami zatonął KA-404. Tego dnia 3 pozostające w linii monitory i 16 kutrów pancernych przeszły do Chersonia.

Dowództwo (Stawka) żądało utrzymania miasta za każdą cenę, lecz wojsk do obrony nie było: w chwili wejścia okrętów znajdował się Chersoniu jedynie miejscowy istriebitielny batalion (rodzaj obrony terytorialnej – przyp. tłumacza) i milicjanci – niewielkie siły wobec prących do przodu sił Dywizji „Leibstandarte Adolf Hitler”. Wraz z okrętami dotarły kompanie strzelecka i karabinów maszynowych Floty Dniepru, dywizjon artylerii plot. i część zbiorczego pułku Nikolajewskiej Bazy Morskiej. Oddziały te jednak nie dysponowały artylerią polową, a poza tym były nieliczne. W dodatku 16 sierpnia *Żeleznjakow* wraz z 4 kutrami pancernymi został skierowany do wsparcia oddziałów walczących pod Oczakowem, a *Martynow* z kolejnymi 5 kutrami przeszedł do Nikolajewa. Punkt dowodzenia Floty Dniepru w dniach 14-19 sierpnia znajdował się na monitorze *Udarnyj*. Zamaskowane miejsce postoju okrętu mieściło się w ujściu rzeki Konka, w pobliżu wyspy Biełogrudnyj.

Walki o Chersoń były krótkie, lecz bardzo intensywne. 18 sierpnia *Udarnyj* zajął pozycję u lewej górnej części wyspy Bolszoj Potiemkinskiej, skąd dobrze widoczny był chersoński port i rozciągający się od nabrzeży odcinek rzeki. Monitor wystrzelił w kierunku celów na brzegu 260 pocisków głównego kalibru (przypomnijmy podstawy zapas amunicji to 200 szt. + dalsze 104 szt. w warunkach przeładowania). Okręt wraz ze

wspierającymi kanoierkami *Bug* i *Dniepr* przerwał ogień dopiero o godz. 18:40, tak by nie spowodować strat własnych wojsk cofających się do Chersonia. Do 19:00 Niemcy przebrali się w rejon elewatora, po kolejnej godzinie byli już w porcie. Przy nabrzeżu stał stawiacz min *Kołchoznik*. Jego działa i karabiny maszynowe prowa-

dziły ogień na wprost do piechoty i czołgów nieprzyjaciela.

Za rufą monitora *Udarnyj* stała rezerwa – zespół kutrów pancernych pod dowództwem kpt-lt (pol. kpt.) I.K. Kubyszkina. W krytycznym momencie starcia, szef sztabu Floty Dniepru kpt. II rangi (pol. kmdr por.) W. W. Grigoriew, pełniący obowiązki d-cy Floty Dniepru<sup>5</sup> rozkazał Kubyszkiniowi przerwać się 2 kutrami do nabrzeża i ogniem artylerii oraz karabinów maszynowych zniszczyć niemieckie czołgi, a następnie wywieźć resztki sił lądowych Floty Dniepru na drugi brzeg Dniepru. Kutry ruszyły z pełną prędkością do portu, podchodząc otwarty ogień z dział i karabinów maszynowych. Odpowiedziały im niemieckie czołgi. Główne uderzenie spadło na czołowy KA-201. Kuter pancerny zatrzymał się, utracił sterowność, a na jego pokładzie wybuchł pożar. Kuter przechylił się na burtę i zaczął tonąć. Z okrętem zginęli Kubyszkin, z-ca ds. politycznych K.T. Siemionow, szef sztabu dywizjonu kutrów pancernych st. lt. (pol. por.) S.I. Kuleszow i cała załoga. KA-205 manewrując z pełną prędkością, uniknął uszkodzeń.

Walki trwały nadal. Przed wieczorem 18 sierpnia d-ca monitora *Udarnyj* otrzymał rozkaz pozostawienia Chersonia. Kutry pancerne z ostatnimi obrońcami miasta odeszły dopływami do Curiupńska i Gołoj Pristani. Za nimi podążył okręt sztabowy *Bug*, jednak stary bocznokołowiec pochodzący z polskich zdobyczy nie zdołał uniknąć niemieckich pocisków i zatonął. D-ca okrętu lt. (pol. ppor. mar.) będąc ranny, z urwaną nogą, zdołał doprowadzić go do lewego brzegu. Rozkazał załodze zejść na brzeg, a sam zginął wraz z okrętem, który eksplodował w wyniku wybuchu amunicji i płonącego paliwa. W tym samym dniu zatonął KA-203. Spore straty poniosły również uczestniczące w przeprawie cywilne parowce i barki.

5. Kadm. Abramow wyjechał do Zaporozża do sztabu Frontu Południowego.



Dopiero o zmroku *Udarnyj* opuścił swą pozycję przy prawym brzegu. W pobliżu porta stała barka z zapasami Flotyli. D-ca monitora kpt-lt (pol. kpt.) N.A. Prochorow postanowił zabrać barkę ze sobą. Załoga monitora przycumowała barkę do burty i w ten sposób doprowadziła ją do Gołoj Pristani. Na dopływie u jego ujścia do limanu w pobliżu posterunku Krasnyj, znaleziono doskonałą pozycję, na której stanął *Udarnyj* po przejściu z Gołoj Pristani. W nocy okręt niejednokrotnie wychodził na rzekę i prowadził ostrzał nieprzyjacielskich pozycji. W czasie jednego z takich ostrzałów zdołał podpalić bazę naftową w Chersoniu, która płonęła przez kilka dni. Po zakończeniu ostrzału monitor wracał na swoją pozycję i był starannie maskowany. W ciągu dnia nieprzyjacielskie samoloty rozpoznawcze nie raz przelatywały nad rozlewiskami, jednak nie dostrzegły monitora.

W walkach o Chersoń marynarzom duńskim pierwszy raz przyszło zetknąć się z lotnictwem przeciwnika. Co prawda Niemcy lotnicy dotąd nie prowadzili akcji przeciw okrętom, bowiem na rzece była dostateczna liczba innych celów.

22 sierpnia kompania Niemców próbowała na łodziach sforsować Dniepr pod Curiupinskiem. Pełniący służbę dozorową BKA-301 otworzył ogień artyleryjski i z broni maszynowej niemal całkowicie niszczył desant.

Niestety, 3 września, wykonując zadanie w rejonie Berisław-Kachowka wspomniany kuter trafił pod ostrzał i po trafieniu w zbiornik paliwa stanął w ogniu, po czym zatonął powyżej Antonowskiego Mostu.

16 września Flotyllę objął nowy d-ca kadm. A.S. Frołow. Tego samego dnia *Udarnyj* otrzymał rozkaz odejścia na Jagorłycki Zalew. Tory wodne były zaminowane, jednak załódze jednostki udało się przeprowadzić monitor obok zapór minowych i obchodząc Kinburnską Kosę, następnego dnia osiągnął miejsce przeznaczenia – rejon wsi Pokrowka, gdzie znajdował się sztab Flotyli. Na miejsce dotarł także *Żeleznjakow*, jednak baza pływająca kutrów pancernych *Groza* weszła a minę i zatonęła w czasie podchodzenia do Tendry.

### Ostatni bój

Wieczorem 18 września d-ca Flotyli postawił zadanie przed monitorem *Udarnyj* – o świcie ostrzelać nieprzyjacielskie pozycje we wsi Iwanowka na brzegu Jagorłyckiego Zalewu<sup>6</sup>. *Żeleznjakow* otrzymał rozkaz ostrzelania niemieckich wojsk w Swobodnom Porcie. Z nastaniem zmroku monitory zeszły z kotwicy i wyruszyły na swe pozycje. Początkowo pogoda sprzyjała radzieckim okrętom – nad morzem znajdo-

wała się mgła, a nieprzyjacielskie lotnictwo nie latało. Ostrzał udał się z powodzeniem, jednak wkrótce, około godz. 15:00 od strony Chersonia pojawiło się 9 niemieckich bombowców nurkujących ze składu StG 77, posiadającego wcześniejsze bogate doświadczenie w walce z okrętami brytyjskimi i sojuszniczymi na Morzu Śródziemnym. Samoloty po zatoczeniu kręgu przystąpiły do ataku.

Kpt-lt (pol. kpt.) Prochorow, d-ca *Udarnego*, zmieniając prędkość i kurs, uchylił się od bomb. Wszystkie Junkersy dotarły jednak nad cel. Jedna z bomb trafiła w rufę, powodując uszkodzenie jednego z silników. Monitor kontynuował ruch na drugim silniku, jednak jego prędkość poważnie się zmniejszyła. W kadłubie powstało wiele przestrzelin. Woda zalewała maszynownię. D-ca działu BCz-5 kpt. III inż. (pol. kmr pp. inż.) W.W. Awłasienok kierował zespołem awaryjnym. Mimo starań d-cy zespołu utrzymania żywotności okrętu starszyny II statii (pol. bosman) I. Gorulewa, maszynisty D. Jakowlewa, elektryków I. Owsiannikowa i A. Spektorenko, motorzystów I. Musztaka, I. Storozhenko, N. Małokosta i S. Tarasowca oraz starszyny I statii (pol. bosmanmata) Pietruszkowa, napływu wody nie udało się powstrzymać.

Wkrótce pojawiła się druga fala 10 nurkowców. Siły obrony plot. okazały się zbyt słabe i wówczas działa głównego kalibru zaczęły strzelać szrapnelami do samolotów – na ten pomysł wpadł starszy artylerzysta monitora lt. (pol. ppor. mar.) P. Kruczina. W tym czasie bomba trafiła w mostek bojowy, eksplodując w centralnym stanowisku dowodzenia poniżej. Zginęli wszyscy, którzy wówczas się tam znajdowali, w tym d-ca kpt-lt (pol. kpt. mar) Prochorow i hydrograf sztabu Flotyli K.W. Orlianskij.

D-ca dywizjonu monitorów W.A. Krinow, cudem ocalały po trafieniu w mostek bojowy, rozkazał załódze opuścić okręt. Obsługa karabinów maszynowych I. Charitonienko, A. Magnickij, P. Borulnik i I. Liubenko prowadziła ogień do końca, póki okręt utrzymywał się na powierzchni. *Udarnyj* zatonął w Jagorłyckim Zalewie na południe od wsi Pokrowka. Wraz z okrętem zginęło 55 ludzi. Poza Krinowem z oficerów ocalał jedynie z-ca ds. politycznych I.A. Boszin – wyrzucony do wody podmuchem powietrza.

Kuter motorowy został zniszczony w czasie nalotu, udało się jednak opuścić sześciowiosłową szalupę, a odległość od brzegu wynosiła 6-8 kabli. Uczestniczący w operacji i znajdujący się w pobliżu *Żeleznjakow* nie mógł w niczym pomóc tonącemu towarzyszowi: około 17:00 atakujące niemieckie

samoloty zdołały uszkodzić urządzenia sterownicze i okręt zaczął wykonywać cyrkulacje. Wielu członków załogi odniosło kontuzję i trzeba było się wiele natrudzić by usunąć uszkodzenia i powrócić do swoich.

Pozostali przy życiu członkowie załogi monitora *Udarnyj* dotarli do brzegu wpław i w szalupie. Kuter trałowy dowodzony przez starszyny II statii (pol. bosman) po zapadnięciu zmroku przyszedł z pomocą rozbitkom z zatopionego okrętu, których przewiózł do Pokrowki. Tam udzielono im pomocy medycznej, a rannych przekazano do szpitala. Tak zakończył się szlak bojowy pierwszego radzieckiego monitora.

W dniu 6 października 1941 r. rozkazem Ludowego Komisarza Marynarki Wojennej *Udarnyj* wraz z dużą grupą zatopionych jednostek został oficjalnie skreślony ze stanu marynarki wojennej ZSRR.

### Pamięć

Choć monitor zatonął na płytkiej wodzie i początkowo ponad lustrem wystawały elementy górnej konstrukcji jego nadbudówek, ani Niemcy, którzy wkrótce zajęli okolicę, ani radzieccy specjaliści po wyzwoleniu Krymu wiosną 1944 r. nie zainteresowali się wydobywaniem jednostki, okręt był zbyt poważnie uszkodzony, a jego szczątki nie stanowiły zagrożenia dla żeglugi.

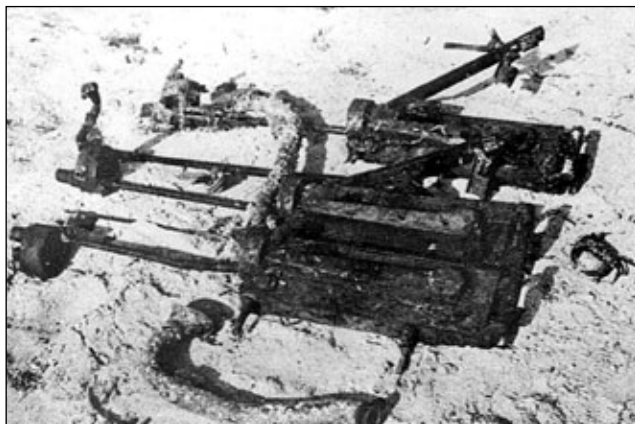
W sierpniu 1957 r. wyprawa sportowców – pletwonurków Odesskiego Klubu Morskigo DOSAAF odkryła na dnie zalewu resztki okrętu. Po oczyszczeniu części burty odczytano jego nazwę – *Udarnyj*. Początkowo znaleziska były niewielkie – brakowało niezbędnego wyposażenia, a poza tym pozostająca na wraku amunicja stwarzała problem w pracy we wnętrzu kadłuba.

Latem 1963 r. „Raboczaja Gaziet”, Komitet Centralny DSO „Awangard” i Federacja sportu podwodnego ZSRR zorganizowały pierwszą ukraińską wyprawę poszukiwawczą zatopionych okrętów. Wyprawą kierował mistrz sportu I. Zasieda. W trakcie prac w Jagorłyckim Zalewie wyprawa ponownie odnalazła monitor *Udarnyj*. Zasieda i pletwonurek K. Lewickij przeniknęli do wnętrza wraku, przebywali w mesie i kabinach. Odnaleźli sejf okrętowy i podnieśli go, wydobywając księgi pokładowe i dokumenty. Później z pletwonurkami zszedł na wrak syn poległego dowódcy okrętu – inżynier-budowniczy Wiktor Prochorow. Ponad 20 lat pracowały na wraku kolejne ekspedycje. Pletwonurkom Odessy, Kijowa i Nikołajewa udało się wydobyć z dna zalewu dział kal. 130 mm, wieżę 41-K, a także rzeczy osobiste i dokumenty okrętowe, dzięki którym udało

6. Często w literaturze spotyka się błędne określenie „Jegorłyckij Zaliw”.

Baszta 41-K z *Udarnego* podniesiona w czasie prac klubu „Sadko”.

Fot. Witalij Kostriczenko

Zestaw M-4 również podniesiony z *Udarnego*. Fot. Witalij Kostriczenko

się odtworzyć spis członków załogi uczestniczących w ostatnim boju.

W roku 1971 na brzegu Jagorłyckiego Zalewu pletwonurkowie odeskского Instytutu Medycznego im. N.I. Pirogowa wznieśli marynarzom pomnik. Wydobycie z dna relikwie rozeszły się po wielu muzeach ówczesnego Związku Radzieckiego. Przykładowo, odrestaurowana wieża 41-K do dziś znajduje się w Nikołajewie. Jeszcze niedawno żyjący weterani okrętu corocznie zbierali się na Krymie, odwiedzając miejsce jego zatonięcia.

Prawdopodobnie dziś nikt z nich już nie żyje, chce się jednak wierzyć, że pamięć o monitorze *Udarnyj* i jego bohaterskiej załodze będzie żyć wiecznie: poległych w walkach o wolność i niepodległość Ojczyzny nie można zapomnieć.

### *Udarnyj* – sukces czy porażka?

Głównym zadaniem, jakie stało przed twórcami monitora *Udarnyj*, była najszybsza likwidacja dystansu dzielącego od polskiej flotyli rzecznej. W przypadku starcia okręt miał pokonać dowolny z polskich monitorów. Przy czym, sytuację komplikował dodatkowo fakt, że konstruktorzy nie mieli żadnego wyboru w zakresie artylerii i głównych silników.

Choć wymiary okrętu odpowiadały generalnie masie dniewprowskich holowników i nawet ustępowały wielu statkom pasażerskim regionu, to zanurzenie (0,6 m) sporo przekraczało założenia projektowe i powodowało, że jednostka nie dawała się do działań na górnym biegu Dniepru i rzece Prypeć – to znaczy głównym kierunku operacyjnym. Przyjęte założenia kompozycyjne okazały się dalekie od optymalnych. Artyleria głównego kalibru okazała się nadmiernie potężna i nie całkiem przydatna do rozwiązywania zadań współpracy z wojskami lądowymi na brzegu. Mało przydatne okazało się podno-

### Dane taktyczno-techniczne (na rok 1941)

Dane taktyczno-techniczne (na rok 1941)	
<b>Kadłub</b>	
Długość między pionami (wg GWL)	53,4 m
Długość maksymalna	53,65 m
Szerokość kadłuba na śródokręciu (bez poszycia)	10,8 m
Szerokość maksymalna	11,1 m
Wysokość burty	2,15 m
Zanurzenie przy pełnej wyporności	0,82 m
Wyporność standardowa	365 t
Wyporność pełna	385 t
Współczynnik pełności wyporności	0,82
Ładunek powodujący wzrost zanurzenia o 0,001 m	5,12 t
Wysokość metacentrum	3,7 m
Moment, przegłębiający na 0,001 m	18,5 t
Moment, przechylający o 1°	69,0 t
Poprzeczne zgięcie pokładu	0,16 m
Promień zakrzywienia jarzma	0,20 m
<b>Układ napędowy</b>	
Silnik główne	2 diesle 38-KR-8 z „Kołomienskogo Zawoda”
Liczba wałów napędowych	2
Moc silników (2 x 800 KM)	1600 KM
Średnica śrub napędowych	1,1 m
Prędkość na głębokiej wodzie	11,6 węzła
Zasięg przy prędkości 8,6 węzła	1500 Mm
Zapasy paliwa (pełny)	18 t
Zapasy oleju (pełny)	1,2 m
Czas przygotowania siłowni do rejsu	normalny – 15 minut, awaryjny – 10 minut
<b>Opancerzenie</b>	
Burta	7,2 mm
Grodzie poprzeczne (trawersy)	4,6-6 mm (dziobowa), 6 mm (rufowa)
Pokład	6 mm (12 mm nad komorami amunicyjnymi)
Wieża działła głównego kalibru	8 mm (ścianki), 5 mm (dach), 7,2 mm (barbeta)
Wieża 41-K	20-25 mm (ścianki), 10 mm (dach)
Mostek bojowy	7,2 mm (ścianki), 4,6 mm (dach)
Stanowiska karabinów maszynowych	6 mm
<b>Uzbrojenie</b>	
130 mm L/55 działko B-7	2 x I (100 pocisków na lufę)
45 mm L/46 działko plot. 41-K	2 x II (500 pocisków na zestaw)
7,62 mm karabin maszynowy plot M-4	4 x IV (2000 pocisków na zestaw)
Środki pływające	
Półślizgacz typu NKL-27	1
Sześciowiosłowy jol	1
<b>Załoga</b>	
Dowódcy	10 osób
Podoficerowie	15 osób
Marynarze	61 osób
Łącznie	86 osób

szone stanowisko korygowania ognia – w praktyce się nim nie posługiwano, a w tym celu wysadzano na brzeg grupę z radiostacją. Wszystko to spowodowało, że *Udarnyj* nie miał następców.

Powstanie latem 1940 nowego TDW nas Dunaju pozwoliło spojrzeć na monitor *Udarnyj* z innej strony. W tym przypadku wymiary i zanurzenie przestały odgrywać istotną rolę, za to na pierwszy plan wysunęła się potęga uzbrojenia. Rzeczywiście, okręt okazał się jedyną radziecką jednostką, zdolną sam na sam walczyć z potężnymi rumuńskimi monitorami, choć w tym przypadku dawała o sobie znać słabość opancerzenia, poza tym artyleria głównego kalibru posiadała „martwe pola” w sektorze rufowym.

Tym samym *Udarnyj* był rzadkim przykładem okrętu, który choć nie spełniał wy-

mogów pierwotnego taktyczno-technicznego założenia, okazał się pożądanym w zmienionych warunkach i potrafił potwierdzić swe walory w czasie surowej wojennej próby. ●

### Literatura i źródła

OCWMA, F. 10, d. 9093, l. 321-335

Aleksiejew I., Marinuszina W., *Chronika monitora Żełżniaków* – Kijew, 2000

Biereżnoj S.S., *Linijnyje i broniennosnyje Korabli. Kanonierskije łodki* – Moskwa, Wojenizdat, 1995

Biereżnoj, S.S., *Korabli i suda WMF 1928-1945*, Moskwa Wojenno Izdatielstwo 1988

Gorszkow S.G., *Na jużnom Primorskom flangie* – Moskwa, Wojenizdat, 1989

Kudria M.N., *Czernomorcy na Dunaje* – Odessa, Majak, 1988

Łoktinow I.I., *Dunajskaja flotillia w Wielikoj Otiece-*

*stwiennoj Wojnie* – Moskwa, Wojenizdat, 1962

Mieltuchow M., *Oswoboditielnoj Nachod Stalina* – Moskwa, Jauza-Eksmo, 2006

Pawłowicz R.K., *Riecznyje wojennyje flotillii na territorii Bielorusi (1919-1951 gg.)* – Minsk, Ekopierpiektiwa, 2008

Pieredwierij P.I., *W bojach pod Oczakowom* – Odessa, Majak, 1989

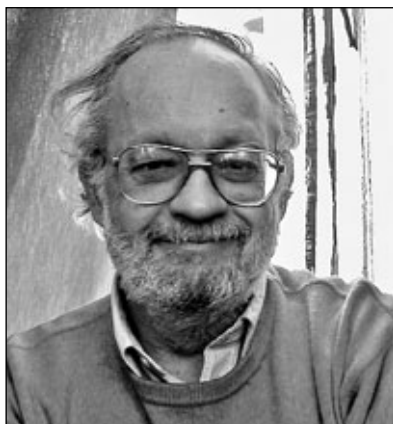
*Chronika bojowych diejstwij Dunajskoj wojennoj flotillii w Wielikoj Otiecestwiennoj Wojnie Sowetskogo Sojuza w 1941 g.* – Moskwa-Leningrad, 1945

Szirokorad A.B., *Sowietskaja korabielnaja artillerija* – Moskwa- M. Swinir, Sankt Petersburg – Wieleń, 1995

Szirokorad A., *Korabli i katiera WMF SSSR 1939-1945 gg.*, Harwest Minsk 2002

Żukowj. K., *S Rodinój w sierdce* – Moskwa, Wojenizdat, 1980

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



## Achille Rastelli (14.2.1944 – 15.5.2012)

nie a jego największą miłością była historia, szczególnie sprawy związane z morzem i żeglugą. Był autorem licznych artykułów i książek, m.in. *Le Navi del Re*, *Italiani a Shanghai*, *Carlo Fecia di Cossato*, *La Portaerei Italiana*, *Caproni e il mare*, *Caproni and the Sea*, *Battaglie navali del XX secolo* (wydana również w Niemczech pt. *Seeschlachten des 20* (Bitwy morskie XX wieku), *I cacciatorpediniere tipo Pattison e Orlando...*

Był również współautorem historycznych prac poświęconej tematyce morskiej i wojskowej, jak na przykład siedmiotomowej serii *La Storia dei Trasporti Marittimi di Linea*, uczestniczył w pracach przy *Sommergibili in Guerra*, *Navi e Marinai della Prima Guerra Mondiale*, *La Guerra Navale 1914-1918*, *L'Artiglieria Italiana nella Grande Guerra*, *Navi mercantili perdute* oraz *Storia dell'Ansaldo*.

A. Rastelli należał także do grona założycieli, redaktorów i autorów serii wydawniczej „Storia Militare”, był współpracownikiem i korespondentem czasopism tematycznych „Okręty Wojenne” (Polska), „Warship International” (USA), „RID”, „Storia Illustrata”, „Aria Alla Rapida”, „Coltello di Delfo” (Włochy).

Achille Rastelli był przewodniczącym Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego w Mediolanie, jednym z założycieli i przewodniczącym włoskiego towarzystwa „Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale” („Aidmen”) / Włoskie Zrzeszenie ds. Do-

kumentowania Tematyki dot. spraw Morza i Marynarki), był członkiem stowarzyszenia „Aldebaran” z Triestu, niemieckiego Deutsche Gesellschaft für die Seefahrt- und Marinegeschichte (DGSM), „International Naval Research Organisation” oraz „Waterline International”.

Oprócz tego A. Rastelli aktywnie uczestniczył w różnych międzynarodowych konferencjach, w tym też w kilku, które odbyły się w Chorwacji, jak na przykład z okazji 150 rocznicy utworzenia arsenału morskiego w Puli/Polu oraz dodatkowej konferencji, która poruszała temat przemysłowej spuścizny miasta i portu Rijeka/Fiume.

Odejście dr Achille Rastellego wypełnia serca członków swojej rodziny, szerokiego kręgu przyjaciół i „sojuszników” głęboką pustką i nieutulonym żalem. Jego niespodziewane odejście przerwało prace nad wieloma projektami, badaniami oraz tych będących niemalże na ukończeniu, jak na przykład, katalogizacja eksponatów broni morskiej znajdujących się w mediolańskim muzeum, album fotograficzny na temat landszaftów, książkę, którą pisał jako współautor na temat potyczek i bitw morskich do których doszło na Adriatyku w czasie rozpoznawczy wojny światowej oraz praca o rozpoznanie lotniczym w I wojnie światowej.

**Zvonimir Freivogel**





część III

# KFK – mali wojownicy wielkiej wojny

## Na dalekiej Północy

Porty okupowanej Norwegii oraz fiński port Petsamo miały dla niemieckiej ekonomiki ważne znaczenie – szły przez nie dostawy rudy żelaza i niklu. Przez porty te zaopatrywano również 300-tysięczne zgrupowanie niemieckich wojsk. W związku z utratą niemieckich baz okrętów podwodnych na francuskim wybrzeżu Atlantyku latem 1944, bazy w norweskich portach Bergen, Trondheim i Narvik zapewniały najkrótszą drogę na ocean dla tej klasy jednostek. W związku z tym ochrona norweskiego wybrzeża stała się ważnym zadaniem Kriegsmarine. Sprawę komplikowała ogromna długość linii brzegowej (około 21 000 km, włączając w to mnóstwo fiordów i wysp) oraz złożone warunki klimatyczne.

Zdążające wzdłuż wybrzeża niemieckie konwoje były pożądanym celem brytyjskich i radzieckich okrętów nawodnych, podwodnych i lotnictwa. Nieprzyjacielscy zwiadowcy, dywersanci, pododdziały komandosów i miniaturowe okręty podwodne próbowały przeniknąć na norweskie terytorium by przeprowadzać ataki na rozliczne obiekty, w tym także na bazujące tam duże jednostki nawodne, takie jak okręt liniowy *Tirpitz*. W związku z tym we wszystkich ważniejszych portach Norwegii bazowały flotylle ochrony portów (Hafenschutzflottille).

Od jesieni 1943 roku do Norwegii zaczęły docierać KFK. Zgodnie z przyjętym przez

Kriegsmarine systemem, otrzymywały numerację w której pierwsza litera oznaczała kraj rozmieszczenia, a druga – port bazowania. Do wiosny 1944 we flotyllach ochrony portów (Hafenschutzflottille) pełniły służbę następujące KFK:

### Hafenschutzflottille Oslo (16 KFK)

NO 40 – KFK 108  
NO 41 – KFK 99  
NO 42 – KFK 137  
NO 44 – KFK 305  
NO 45 – KFK 368  
NO 46 – KFK 626  
NO 47 – KFK 338  
NO 48 – KFK 339  
NO 55 – KFK 467  
NO 56 – KFK 468  
NO 70 – KFK 343  
NO 71 – KFK 344  
NO 72 – KFK 345  
NO 73 – KFK 347  
NO 74 – KFK 348

### Hafenschutzflottille Kristiansand – Süd (8 KFK)

NK 11 – KFK 213  
NK 12 – KFK 214  
NK 13 – KFK 215  
NK 14 – KFK 216  
NK 15 – KFK 217, później KFK 387  
NK 16 – KFK 352, później KFK 388  
NK 17 – KFK 377  
NK 18 – KFK 378

### Hafenschutzflottille Stavanger (13 KFK)

NS 01 – KFK 119  
NS 02 – KFK 220  
NS 03 – KFK 235  
NS 30 – KFK 189  
NS 31 – KFK 190  
NS 32 – KFK 191  
NS 33 – KFK 192  
NS 34 – KFK 133  
NS 35 – KFK 124  
NS 36 – KFK 387  
NS 37 – KFK 388  
NS 38 – KFK 508  
NS 39 – KFK 509

### Hafenschutzflottille Bergen (23 „wojenne kutry rybackie”)

NB 51 – KFK 144  
NB 52 – KFK 145  
NB 53 – KFK 146  
NB 54 – KFK 147  
NB 55 – KFK 102  
NB 56 – KFK 119  
NB 57 – KFK 218  
NB 58 – KFK 219  
NB 59 – KFK 220  
NB 60 – KFK 234  
NB 61 – KFK 235, później KFK 331  
NB 62 – KFK 96  
NB 63 – KFK 338  
NB 64 – KFK 339  
NB 65 – KFK 101  
NB 67 – KFK 513  
NB 68 – KFK 467  
NB 69 – KFK 468



NB 73 – KFK 510  
 NB 73 – KFK 511  
 NB 74 – KFK 541, później KFK 543  
 NB 75 – KFK 544  
 NB 76 – KFK 545

Hafenschutzflottille Moide (6 KFK)  
 NM 09 – KFK 205  
 NM 10 – KFK 206  
 NM 41 – KFK 334  
 NM 42 – KFK 335  
 NM 43 – KFK 336  
 NM 44 – KFK 337

Hafenschutzflottille Drontheim (8 KFK)  
 ND 33 – KFK 130  
 ND 34 – KFK 116  
 ND 35 – KFK 98  
 ND 36 – KFK 111  
 ND 37 – KFK 132  
 ND 38 – KFK 361  
 ND 39 – KFK 118  
 ND 40 – KFK 122

Hafenschutzflottille Sandnessjøen (5 KFK)  
 NSa 11 – KFK 205  
 NSa 12 – KFK 206  
 NSa 13 – KFK 221  
 NSa 14 – KFK 222  
 NSa 15 – KFK 349

Hafenschutzflottille Narvik (4 KFK)  
 NN 14 – KFK 223  
 NN 15 – KFK 224  
 NN 16 – KFK 350  
 NN 17 – KFK 351

Hafenschutzflottille Tromsø (6 KFK)  
 NT 10 – KFK 383  
 NT 11 – KFK 384  
 NT 21 – KFK 100  
 NT 22 – KFK 114  
 NT 23 – KFK 126  
 NT 24 – KFK 135

Hafenschutzflottille Hammerfest (6 KFK)  
 NH 10 – KFK 211  
 NH 11 – KFK 213  
 NH 12 – KFK 225  
 NH 13 – KFK 226  
 NH 26 – KFK 123  
 NH 27 – KFK 120

Hafenschutzflottille Kirkenes (23 KFK)  
 NKi 13 – KFK 208  
 NKi 14 – KFK 209  
 NKi 15 – KFK 210  
 NKi 16 – KFK 375  
 NKi 17 – KFK 376  
 NKi 18 – KFK 466  
 NKi 19 – KFK 487  
 NKi 20 – KFK 488

NKi 21 – KFK 103  
 NKi 22 – KFK 107, później KFK 134  
 NKi 23 – KFK 105  
 NKi 24 – KFK 112  
 NKi 25 – KFK 113  
 NKi 26 – KFK 117  
 NKi 31 – KFK 504  
 NKi 32 – KFK 505  
 NKi 33 – KFK 506  
 NKi 34 – KFK 507  
 NKi 714 – KFK 508  
 NKi 715 – KFK 509  
 NKi 716 – KFK 658  
 NKi 717 – KFK 662  
 NKi 718 – KFK 656

Wzrastające zagrożenie alianckim desantem w Norwegii wiosną 1944 doprowadziło do reorganizacji systemu ochrony wybrzeża. Flotylle ochrony wybrzeża weszły w skład zespołów ochrony wybrzeża (Küstensicherungs-verbänd – K.S. V.), składającego się z Minensuch-, Vorposten-, Unterseebootsjagd- i Räumbootsflottilen, a tak ze stawiający min i kanonierek – łącznie powstało 6 zespołów. Der Küstensicherungsverband Norwegische Polarküste (ochrona wybrzeża norweskiej strefy polarnej) dzieliła się na 1. i 2. K.S. V., der Küstensicherungsverband Norwegische Nordküste (ochrona norweskiego północnego wybrzeża) składało się z 3. i 4. K.S. V., a der Küstensicherungsverband Norwegische Westküste (ochrona norweskiego zachodniego wybrzeża) z 5. i 6. K. S. V. Wchodzące w ich skład okręty otrzymały nowe numery taktyczne, a poza tym ze stoczni w Swinemünde dotarły kolejne „wojenne kutry rybackie”.

Skład niemieckiej ochrony wybrzeża Norwegii:

56. Minensuchflottille, Hauptliegehafen Drontheim (4 KFK)  
 M 5609 – KFK 127  
 M 5610 – KFK 128  
 M 5361 – KFK 303  
 M 5632 – KFK 304

55. Vorpostenflottille, Hauptliegehafen Floorvag (25 KFK)  
 V 5502 – KFK 1  
 V 5508 – KFK 352  
 V 5521 – KFK 144  
 V 5522 – KFK 145  
 V 5523 – KFK 146  
 V 5524 – KFK 147  
 V 5525 – KFK 102, później KFK 235  
 V 5526 – KFK 119  
 V 5527 – KFK 218  
 V 5528 – KFK 219  
 V 5530 – KFK 189  
 V 5531 – KFK 190  
 V 5533 – KFK 191, później KFK 627

V 5534 – KFK 192, później KFK 628  
 V 5535 – KFK 629  
 V 5536 – KFK 630  
 V 5537 – KFK 631  
 V 5538 – KFK 234  
 V 5539 – KFK 281  
 V 5540 – KFK 282  
 V 5541 – KFK 283  
 V 5542 – KFK 284  
 V 5543 – KFK 285  
 V 5544 – KFK 286  
 V 5545 – KFK 287

63. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Narvik (8 KFK)  
 V 6321 – KFK 223  
 V 6322 – KFK 224  
 V 6323 – KFK 350  
 V 6324 – KFK 351  
 V 6325 – KFK 514  
 V 6326 – KFK 414, później KFK 539  
 V 6327 – KFK 540  
 V 6332 – KFK 672, później KFK 669

64. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Hysnes (10 KFK)  
 V 6421 – KFK 130  
 V 6422 – KFK 116  
 V 6423 – KFK 98  
 V 6424 – KFK 111  
 V 6425 – KFK 132  
 V 6426 – KFK 361  
 V 6427 – KFK 118  
 V 6428 – KFK 122  
 V 6429 – KFK 635  
 V 6430 – KFK 666

65. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Hammerfest (24 KFK)  
 V 6507 – KFK 211  
 V 6508 – KFK 212  
 V 6509 – KFK 225  
 V 6510 – KFK 226  
 V 6511 – KFK 385  
 V 6512 – KFK 386  
 V 6513 – KFK 465  
 V 6516 – KFK 123  
 V 6517 – KFK 120  
 V 6521 – KFK 211  
 V 6522 – KFK 212  
 V 6523 – KFK 225  
 V 6524 – KFK 226  
 V 6525 – KFK 385  
 V 6526 – KFK 386  
 V 6527 – KFK 465  
 V 6528 – KFK 382  
 V 6529 – KFK 384  
 V 6530 – KFK 123  
 V 6531 – KFK 120  
 V 6532 – KFK 100  
 V 6533 – KFK 114  
 V 6534 – KFK 126  
 V 6535 – KFK 135

66. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Sandnessjøen (6 KFK)

V 6611 – KFK 205  
V 6612 – KFK 206  
V 6613 – KFK 221  
V 6614 – KFK 222  
V 6615 – KFK 349  
V 6617 – KFK 634

67. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Kirkenes (13 KFK)

V 6715 – KFK 113  
V 6716 – KFK 117  
V 6717 – KFK 504  
V 6518 – KFK 505  
V 6719 – KFK 506  
V 6720 – KFK 507  
V 6721 – KFK 103  
V 6722 – KFK 134  
V 6723 – KFK 105  
V 6724 – KFK 112  
V 6725 – KFK 113  
V 6726 – KFK 117  
V 6732 – KFK 672

68. Vorpostenflottille, Einsatzhafen Moide (7 KFK)

V 6811 – KFK 334  
V 6812 – KFK 335  
V 6813 – KFK 336  
V 6814 – KFK 337  
V 6815 – KFK 542  
V 6816 – KFK 667  
V 6817 – KFK 668

17. Unterseebootsjagdflottille, Haupthafen Stavanger (11 KFK)

UJ 1760 – KFK 191, później KFK 338, KFK 489

UJ 1761 – KFK 339, później KFK 490  
UJ 1762 – KFK 216  
UJ 1763 – KFK 217  
UJ 1772 – KFK 656  
UJ 1773 – KFK 657  
UJ 1774 – KFK 672  
UJ 1775 – KFK 673  
UJ 1776 – KFK 674, później KFK 688

Koncentracja 66 KFK w bazach w Hammerfest i Kirkenes demonstrowała jak ważne znaczenie miały przewozy transportowe w strefie przyfrontowej wybrzeża polarnego. Niemieckie konwoje między Petsamo a Kirkenes najczęściej były atakowane. Petsamo było głównym portem zaopatrzeniowym dla 20 armii (Lappland Armee), działającej na najdalej na północ wysuniętym odcinku frontu wschodniego. Zazwyczaj transportowce dowożące zaopatrzenie dla armii, wracały z Petsamo z ładunkami rudy niklu.

Prowadzenie wojny na tym pustkowiu zależało w pełni od możliwości zapewnie-

nia przewozów morskich, bowiem w północnej Finlandii i północnej Norwegii nie było linii kolejowych, łączących to terytorium z południem kraju. Wejście do Zatok Petsamo znajdowało 9,2 km od Półwyspu Średni, a port Liinahamari – 12-13 km. Te warunki naturalne wykorzystywało dowództwo radzieckiej artylerii nadbrzeżnej: wszystkie wchodzące i wychodzące statki były ostrzeliwane przez znajdujące się na półwyspie baterie.

Radzieckie baterie nadbrzeżne na Półwyspie Średni otwierały ogień, gdy niemiecki konwój wchodził do Varangerfiord, prowadzący do Petsamo. Wówczas wchodzące w skład ochrony szybkie Raumboaty stawiały zasłonę dymną, a inne okręty, w tym KFK, imitowały pożary i wybuchy na statkach konwoju, zrzucając za burtę beczki z płonącymi natłuszczonymi szmatami i tym podobne. Prawdopodobnie dlatego radzieckie doniesienia pełne są relacji o ogromnej liczbie zatopionych nieprzyjacielskich statków i okrętów. Konwój był także atakowany przez radzieckie kutry i okręty podwodne. Poważne zagrożenie stanowiło radzieckie i brytyjskie lotnictwo.

„Szczególnie udana była operacja 27-28 czerwca 1944 r. Kierowanie wszystkimi uczestniczącymi w niej siłami, znajdowało się w rękach dowództwa floty. 27 czerwca samolot zwiadowczy wykrył w porcie Kirkenes nieprzyjacielski konwój składający się z 5 statków, trałowca, 11 okrętów eskortowych i 5 kutrów dozorowych. Już w tym dniu nasze lotnictwo przeprowadziło kilka ataków na port. Około godz. 01.00 w nocy 28 czerwca samolot zwiadowczy zameldował, że na trasie z Kirkenes do portu Petsamo znajdują się 4 transportowce i 11 jednostek eskorty. Nasze dowództwo postanowiło zaatakować konwój siłami lotnictwa, kutrów torpedowych i artylerii nadbrzeżnej. O godz. 04.20 został przeprowadzony atak lotniczy. Konwój skrył się za zasłoną dymną, jednak stawiające ją okręty zostały zniszczone przez 2 baterie artylerii nadbrzeżnej z Półwyspu Średni. O godz. 04.30 na spotkanie konwoju wyszły 3 kutry torpedowe. Ich zadanie polegało na obserwacji starcia konwoju z naszymi bateriami nadbrzeżnymi w rejonie wyspy Bolszaj Ainow i działanie w zależności od rozwoju sytuacji, przeprowadzając ataki torpedowe na okręty i statki. Wkrótce kutry torpedowe weszły w zasłonę dymną postawioną przez nieprzyjaciela. Wykorzystując tę osłonę kutry zatopiły zbiornikowiec, transportowiec i trałowiec przeciwnika. Później konwój został ponownie zaatakowany przez lotnictwo, kutry torpedowe i baterie nadbrzeżne. W wyniku tych wspólnych śmiałych działań konwój wroga został rozbity. Przeciwnik stracił 7 transportowców, 2 trałowce i 2 kutry dozorowe (arty-

leria nadbrzeżna zniszczyła 2 transportowce i 2 kutry dozorowe). Poza tym nasze lotnictwo zniszczyło skład materiałów wojennych w rejonie przylądka Kumeronijami.

...Główne straty nieprzyjacieli poniósł oczywiście w wyniku ataków, przeprowadzonych przez kutry torpedowe. Jednak ich sukcesy w warunkach pełnej widzialności był rezultatem współdziałania z lotnictwem i artylerią nadbrzeżną, które rozbiły szyk konwoju i osłabiły opór przeciwnik. Udział artylerii nadbrzeżnej w operacji pozwolił naszym kutrom torpedowym zbliżyć się do konwoju i wywołać istotne straty”

(Piereczniw JG, *Sowietskaja biergowaja artillerija*)

W rzeczywistości straty niemieckie ograniczyły się jedynie do 3 niewielkich transportowców: *Herta* 717 BRT – zniszczony przez lotnictwo, *Vulcan*, 989 BRT – zatopiony przez artylerię nadbrzeżną i *Nerissa*, 992 BRT – zatopiony przez kutry torpedowe.

Działa kal. 37 mm, które stanowiły główne uzbrojenie KFK, były mało efektywne przeciw opancerzonym samolotom szturmowym Il-2. W związku z tym kutry przebrojono na działa kal. 40 mm Bofors. Silniejsze uzbrojenie pozwalało skuteczniej odpierać artyleryjskie ataki okrętów podwodnych i kutrów torpedowych. Istnieją świadectwa, że niektóre KFK wyposażono także w wyrzutnię torpedową do wyrzeliwania przewodowo kierowanych torped T10 „Spinne”. Ta eksperymentalna broń powstała na bazie standardowych elektrycznych torped G7e (kal. 533 mm, dł. 7163 mm). Przy prędkości 30 węzłów zasięg wynosił 5000 m, a waga ładunku wybuchowego (Hexanite) – 280 kg. Torpedy T10 okazały się jednak bronią bardzo nieefektywną.

Jesienią 1944 po zawarciu przez Finlandię zawieszenia broni z ZSRR i natarcia Armii Czerwonej w strefie za kołem podbiegunowym, wojsk niemieckie musiały opuścić Petsamo i norweską prowincję Finnmarken. KFK które wzięły aktywny udział w ewakuacji tego rejonu, zarówno w charakterze jednostek eskorty jak i środki transportowe, stały się przedmiotem zmasowanych ataków radzieckich kutrów torpedowych (niekiedy brało w nich udział do 15 jednostek) i lotnictwa. Tym niemniej jednak straty wśród KFK były nieznaczne.

KFK 209 (V 6704) został 15 października 1944 ciężko uszkodzony bombą lotniczą w rejonie Vadsöy i zatonął z załogą, KFK 375 (V 6706) zatonął 16 października w Kobbholmfiord na wschód od Kirkenes w wyniku trafienia bombą lotniczą, zginęło 2 członków załogi. KFK 190 (V 5531) spłonął 1 listopada koło Sakruskjär od ognia artyleryjskiego norweskiego kutra torpedowego, zginęło 4 ludzi. KFK 102 (V 5525) został



Grupa kutrów KFK w jednym z francuskich portów.

Fot. zbiory Petera Schenka

tego samego dnia u wejścia w Aafjord zatopiony torpedą brytyjskiego kutra *MTB*. Trałowiec *M 5610* (KFK 128) został zatopiony przez lotnictwo 10 stycznia 1945 r. na północny-zachód od Lepsö, zginęło przy tym 15 członków załogi.

KFK ponosiły straty także w innych częściach Norwegii, odległych od linii frontu. KFK 303 (trałowiec *M 5631*) w dniu 9 września 1944 zatonął na minie. 17 października 1944 ten sam los spotkał *UJ 1762* (KFK 216) u południowego wejścia do Egersund, zginęło 11 marynarzy. Kuter ochron portu *NB 61* (KFK 331) został zatopiony 1 listopada 1944 przez kutry torpedowe w Sognefjord. Kuter dozorowy *V 5527* (KFK 218) zatonął w Helgöy. Ostatnią ofiarą był okazał się kuter dozorowy *V 5532* (KFK 191) zatopiony przez norweski kuter torpedowy – *MTB 717* na północ od Bergen 29 marca 1945 r.

### Biskaje, Kanał La Manche i Morze Północne

Na Zachodzie zbudowane w Swinemünde, a także w Holandii i Belgii, KFK znalazły się w dyspozycji komendy morskiej „Zachód” (Befehlsbereich des Marinengruppenkommandos West) i podlegały d-cy bezpieczeństwa „Zachód” (Befehlshaber der Sicherung West) (B.S. W.). Kwatera sztabu B.S. W. znajdowała się w Paryżu. Strefa odpowiedzialności rozciągała się od granicy hiszpańskiej koło Biarritz do granicy belgijsko-holenderskiej. Siły ochrony wchodziły w skład 2. Sicherungsdivision (sztab w Souverain-Moulin), 3. Sicherungsdivision (Nostang) i 4. Sicherungsdivision (La Rochelle). Dywizje składały się różnorodnych flotylli: trałowych, Raumbootów, przerywaczy pól minowych, dozorowych

i ochrony portów (Minensuch-, Räumboot-, Sperrbrecher-, Vorposten- und Hafenschutzflottillen). Praktycznie cały rejon znajdował się w zasięgu brytyjskich, a później i amerykańskich bombowców, kutrów torpedowych (*MTB*), kutrów artyleryjskich (*MGB*) oraz niszczycieli, a niekiedy nawet artylerii nadbrzeżnej. Niemieckie trałowce musiały walczyć z najnowszymi typami alianckich min akustycznych i magnetycznych niekontaktowych. Najniebezpieczniejszym odcinkiem tego frontu był Kanał La Manche, na którego wodach od roku 1942 ruch konwojów możliwy był jedynie nocą przy wsparciu sieci brzegowych radarów Funkmess (FuMO), które mogły w jakimś stopniu uprzedzać o zagrożeniu ruchami przeciwnika.

Conocne starcia z przeciwnikiem dla „robotników kanału” („Kanalarbeitern”) zabezpieczających przejście konwojów i podejścia do portów, stały się szarą codziennością. W połowie lipca 1944 w dyspozycji Marinengruppenkommando West znajdowały się 123 KFK, które wchodziły w skład następujących zespołów:

#### 2. Sicherungsdivision

Strefa odpowiedzialności: Kanał La Manche od Skaldy do Sekwany

#### 36. Minensuchflottille (Ostenda) – 13 KFK

KFK 50 – 52, 55 – 58, 60, 61, 642, 342, 423

#### 38. Minensuchflottille (Le Havre) – 17 KFK

KFK 424, 426 – 431, 439, 442, 444, 448, 452 – 456

#### 15. Vorpostenflottille (Le Havre) – 12 KFK

KFK 281 – 290, 295, 296

#### 18. Vorpostenflottille (Brügge) – 16 KFK

#### 3. Sicherungsdivision

Strefa odpowiedzialności: wybrzeże Normandii i Bretanii

#### 2. Vorpostenflottille (St. Malo) – 13 KFK

KFK 59, 67–71, 73, 75, 80, 240–243

#### 14. Unterseebootsjagdflottille (Lorient) – 6 KFK

KFK 498 – 503

#### 4. Sicherungsdivision

Strefa odpowiedzialności: wybrzeże Atlantyku między Loarą a Pirenejami

#### 42. Minensuchflottille (Les Sables d'Olonne) – 6 KFK

KFK 478–482, 497

#### 44. Minensuchflottille (La Pallice) – 6 KFK

KFK 432, 433, 441, 443, 448, 451

#### 4. Vorpostenflottille (Bordeaux) – 6 KFK

KFK 131, 231, 259, 260, 365, 485

#### 6. Vorpostenflottille (St. Nazaire) – 18 KFK

KFK 124, 141, 167, 168, 170, 306, 487, 488, 498–503, 507, 510–512

Poza tym KFK wchodziły także w skład flotylli ochrony portów (kwiecień 1944):

Hafenschutzflottille Brest (6 KFK)

FB 06 – KFK 76

FB 07 – KFK 77

FB 08 – KFK 78

FB 09 – KFK 79

FB 10 – KFK 239

FB 11 – KFK 66

Hafenschutzflottille Lorient (3 KFK)

FL 12 – KFK 54

FL 13 – KFK 65

FL 14 – KFK 74

Hafenschutzflottille St. Nazaire (5 KFK)  
 FN 08 – KFK 53 (62 ?)  
 FN 09 – KFK 62 (53 ?)  
 FN 10 – KFK 72  
 FN 12 – KFK 450  
 FN 13 – KFK 460

Hafenschutzflottille Boulogne (3 KFK)  
 FBO 31 – KFK 459  
 FBO 33 – KFK 446  
 FBO 34 – KFK 449

Hafenschutzflottille Kanalinseln (2 KFK)  
 FK 44 – KFK 458  
 FK 46 – KFK 457

Hafenschutzflottille La Pallice (1 KFK)  
 FP 13 – KFK 461

Hafenschutzflottille Ostende (1 KFK)  
 BO 24 – KFK 445

Flotylle ochrony portów *Hafenschutzflottille* przekształcano stopniowo we flotylle ochrony *Sicherungsflottille*. Proces ten zakończył się 4 do lipca 1944 roku.

W najtrudniejszych warunkach działały 2. i 3. Sicherungsdivision. Operujące na Kanale flotylle w latach 1941-1944 utraciły co najmniej 1335 zabitych i 2730 rannych. Były to najwyższe straty wśród rejonów przybrzeżnych wszystkich frontów. KFK ponosiły straty w wyniku wejść na minę, broni pokładowej samolotów, oraz ataków kutrów torpedowych i artyleryjskich.

Najtrudniejszym momentem było lądowanie Aliantów w Normandii (operacja „Overlord”). W dniu 6 czerwca 1944 rozpoczął się desant dziesiątki alianckich dywizji. Z morza operację wspierało 7 okrętów liniowych, 2 monitory, 23 krążowniki, 105 niszczycieli oraz setki mniejszych okrętów.

Kriegsmarine mogła przeciwstawić i razem 5 niszczycieli, 6 torpedowców, 34 kutry torpedowe oraz 34 okręty podwodne. Ich opór trwał krótko, tak, że podstawowy ciężar ciągnącej się jeszcze miesiącami wojny na wodach przybrzeżnych spoczął na 42 pływających bateriach typu *Marinefährprähme/Landungsboote* oraz 380 trałowcach i rozmaitych kutrach, w tym 59 KFK.

14 czerwca V 1357 (KFK 288), V 1540 (KFK 295) i V 1541 (KFK 296) zatonięły w wyniku masowego nalotu na La Havre. 17 czerwca taki sam los spotkał w Boulogne M 3880 (KFK 427). 27 czerwca w starciu z brytyjskim kutrem artyleryjskim MGB został poważnie uszkodzony V 1531 (KFK 282), którego remont ciągnął się do 12 stycznia 1945, gdy powrócił do linii jako V 5540.

To były ciężkie dni dla 13 KFK, wchodzących w skład 2. Vorpostenflottille, której re-

jonem odpowiedzialności było północne wybrzeże Francji z portem St. Malo, Wyspami Normandzkimi (Kanałowymi) i Półwyspem Cotentin, będącym celem alianckiego natarcia zmierzającego do zdobycia portu Cherbourg. Do samego końca KFK zapewniały łączność między kontynentem a Wyspami Normandzkimi, szczególnie dla statku szpitalnego *Höxter*, który przewoził ciężko rannych z frontu na wyspę Jersey, gdzie mieścił się podziemny szpital Wehrmachtu. W trakcie tych operacji 9 sierpnia zatonał V 235 (KFK 346).

P z zdobyciu przez wojska alianckie północnego wybrzeża Francji, bazą 2. Vorpostenflottille został port St. Helier na wyspie Jersey i zespół został podporządkowany komendantowi Wysp Normandzkich wiceadm. Friedrich Hüfmeier (dawny d-ca okrętu liniowego *Scharnhorst*). Dobrze umocnione Wyspy Normandzkie pozostawały w rękach niemieckich aż do kapitulacji w nocy z 8/9 maja 1945 r. W czasie blokady wysp KFK zabezpieczały wewnętrzny ruch konwojów. W grudniu 1944 KFK z 2 flotylli zostały wydzielone w oddzielną grupę.

Od września 1940 do września 1944 na Kanale La Manche działała także 15. Vorpostenflottille. Do 1943 składała się ona jedynie z 4 dawnych jednostek wielorybnych i kilku niemieckich oraz francuskich parowych trawlerów rybackich. Począwszy od listopada 1943 włączano do niej 12 pochodzących prosto ze stoczni nowych KFK, które utworzyły tak zwaną grupę „B” (B-Gruppe). Poza tym do lądowania w Normandii do zespołu dołączyła również grupa KFK „C” (C-Gruppe).

W czasie naloty na Le Havre 17 czerwca 4 KFK padły ofiarą bomb, a uszkodzony został KFK 288 (V 1537). Kuter został wyremontowany, jednak już 9 sierpnia zatopiły go brytyjskie kutry torpedowe koło przylądka la Heve. Do 15. Vorpostenflottille między czerwcem a wrześniem 1944 dołączyły ocalałe kutry 2., 4., 6. i 7. flotylli, które zostały odcięte od swoich baz lub utraciły je w wyniku lądowania. Do tego czasu w 7. Flotylli z 30 KFK ocalało tylko 7 okrętów.

Ruch konwojów między kontrolowanymi przez Niemców portami możliwy był jedynie w nocy (Brytyjczycy nazywali go „nocnym pociągim” – „The Night Train”). A i tak konwoje atakowały alianckie niszczyciele, kutry torpedowe i bombowce. W nocy z 1/2 lipca mały konwój wyszedł z Hawru z zaopatrzeniem dla odległego o 30 mil Fecamp. Jego eskortę stanowiły 4 KFK z 15. Flotylli, kuter zabezpieczenia lotów (*Flugbetriebsboot*) oraz 8 Raumbo-  
 otów. Wkrótce po wyjściu z Fecamp 4 brytyjskie MTB zaatakowały kuter dozorowy R 180, który po trafieniu 4 torpedami prze-

wrócił się. Uszkodzony został także jeden z atakujących MTB. V 1530 (KFK 281) i V 1532 (KFK 283) uratowały 7 członków załogi R 180. Dalszych 5 uratowały inne kutry eskorty. D-ca konwoju rozkazał KFK do świtu szukać rozbitków. Brytyjskie kutry torpedowe przepuściły nowy atak na tę grupę poszukiwawczą, jednak torpedy chybiły celu i eksplodowały na brzegu. Dalsze poszukiwania członków załogi R 180 okazały się bezskuteczne.

W miarę zbliżania się Aliantów do Hawru kurczył się skład 15 flotylli. Poza tym kutry flotylli w lipcu, sierpniu i wrześniu 1944 znajdowały się w morzu większą liczbę dni niż przed alianckim lądowaniem. W końcowej fazie bojów o Hawr w linii pozostało 9 KFK 15 z 2., 4. i 6. flotylli, które zabezpieczały przybrzeżne linie komunikacyjne. W czasie jednej z operacji konwojowych 8 sierpnia 1944 zespół sił eskorty pod d-ctwem szefa flotylli K-Kpt. (Flottillelenchef Korvettenkapitän) Rall w składzie kuter dozorowy V 716 i 6 KFK grupy „C” pod d-ctwem K-Lt. (Kapitänleutnant) Müller zmierzały do wyznaczonego rejonu. V 239 (KFK 344) siedł z trałem akustycznym przed konwojem, zabezpieczając przed minami dennymi. Panował sztil, ostro świecił księżyc i mimo pasów mgły, widzialność sięgała 5-8 Mm.

Okręty otrzymały ostrzeżenie o zbliżaniu się nieprzyjacielskich samolotów, a wkrótce z czołowej jednostki dostrzeżono 2 grupy kutrów torpedowych, po 3 MTB w każdej. W świetle pocisków oświetlających zauważono, że jedna z grup zbliża się szybko, jednak odpędzono ją ogniem artyleryjskim. Następnie MTB zaatakowały po raz drugi. Działo kal. 105 mm V 716 znów otwarło ogień pociskami oświetlającymi. Nagle akustyk zameldował o zbliżającym się z lewej burty szumie torped. Niemiecki okręt rozpoczął manewr uniku i zwiększył prędkość z 7 do 11 węzłów. Kuter wykonywał jeszcze zwrot, gdy V 241 (KFK 346) trafiła torpeda, powodując jego natychmiastowe zatonięcie. Druga torpeda omal nie trafiła V 243 (KFK 348). V 238 (KFK 343), V 239 i V 240 (KFK 345) przez kilka godzin poszukiwały rozbitków. V 238 zdołał odnaleźć tylko 1 członka załogi zatopionego kutra. Pozostali 14 ludzi z V 241 zginęli.

Wieczorem następnego dnia flagowy okręt V 716 wraz z 5 KFK z grupy „C” ponownie wyszedł w morze by zabezpieczyć podejście do Hawru. Tej nocy ich załogi odparły 5 ataków brytyjskich bombowców. Doszło także, do rutynowych już potyczek z MTB.

Grupę „C” prowadził K-Lt. Müller na V 239, po lewej szły V 238 i V 243, a po prawej V 240 i V 242 (KFK 347). Znów panował sztil, świecił księżyc i mimo



drobnej mgły widoczność sięgała 5 Mm. Już niedaleko od boi podejścia V 716 przy pomocy radaru (FuMO) wykrył szybkie kutry i natychmiast wystrzelił pociski oświetlające, w których świetle ukazały się 4 nieprzyjacielskie jednostki – 2 MTB i 2 MGB. Odegnano je pociskami kal. 105 mm V 716. Po pół godzinie Niemcy uniknęli wachlarza torped odpalonych z odległości około 3000 m. KFK zaczęły manewrować, by utrudnić przeciwnikowi atak torpedowy. Udało się uniknąć torped, które wcześniej wykryto przy pomocy szumoniarnika KDB-Gerät. Dwie minuty później V 716 znowu otworzył ogień z działa kal. 105 mm do idących równoległym kursem z lewej burty kutrów, które odpowiedziały ogniem z dział kal. 40 mm.

W świetle pocisków oświetlających przeciwnik był dobrze widoczny. Gdy dystans zmniejszył się do 1700 m, do akcji włączyły się automatyczne działa kal. 20 mm. Teraz także KFK prowadziły ogień ze wszystkich luf. Jeden z brytyjskich MTB po trafieniu pociskiem kal. 105 mm przystopował i zaczął tonąć. Drugi nieprzyjacielski kuter zapalił się i przerwał ogień. Załogi KFK miały kilku rannych marynarzy.

12 września skapitulowała, wcześniej twardo broniąca „twierdza” Hawr. 15. Flotylla wcześniej zaczęła przebazowanie do francuskiego portu Dieppe. W trakcie tej operacji w nocy 24 sierpnia doszło do potyczki z 3 brytyjskimi niszczycielami. Dwa

z nich zostały na tyle poważnie uszkodzone, że wycofały się z walki.

W czasie przejścia z Calais do Dunkierki V 239 (KFK 344), V 238 (KFK 342) i V 242 (KFK 347) zostały zaatakowane przez brytyjskie samoloty „Albacore”, jedynie V 242 nie odniósł uszkodzeń. Załogi KFK straciły 1 zabitego i 10 rannych.

W czasie przejścia z Boulogne do Dunkierki w nocy z 1/2 września 1944 r. V 1530 (KFK 281) i V 240 (KFK 345) o godz. 23:14 – zostały zaatakowane przez samoloty myśliwsko-bombowe, o 23:57 – ostrzelane przez artylerię nadbrzeżną (58 salw z dział kal. 380 mm!), o 00:15 – zaatakowane przez kutry torpedowe, a o 01:49 – ponownie atakowane przez lotnictwo myśliwsko-bombowe.

Wszystkie opisane wyżej wydarzenia były jedynie poszczególnymi epizodami ciężkich powszednich dni KFK na froncie zachodnim po lądowaniu Aliantów. Krok po kroku punkty bazowania 15. Flotylli przesunęły się coraz dalej na wschód, na wybrzeże Morza Północnego, w trakcie czego KFK ponosiły kolejne straty.

Wypada zaznaczyć, że niemieckie dowództwo próbowało także wykorzystać KFK do przetrzutu w określone rejony, takie jak Południowa Ameryka, Zachodnia i Południowa Afryka, a nawet Ocean Indyjski, grup rozpoznawczo-dywersyjnych Abwehr Küstenjägerabteilung. Wykorzystywanie do tego celu okrętów podwodnych okazało się bardzo drogie, a nie zawsze też posiadały one odpowiedni zasięg.

Wiosną 1943 w tym celu postanowiono przebudować 2 KFK (203 i 204), powstające w stoczni w Swinemünde. KFK zostały przeprowadzone do stoczni „Bootswerft Eckman”, w Hamburgu-Finkerwerder, gdzie zostały przebudowane na gafflowe szkunery o powierzchni żagla 263 m<sup>2</sup>, przy czym wysokość fok masztu sięgnęła 21 m. W celu zwiększenia stateczności żaglowce otrzymały kil o wadze 10 t, a wyporność wynosiła 125 t.

Zgodnie z planem załoga liczyła 7 ludzi, a grupa bojowa składała się z oficera, 2 sierżantów oraz 10 podoficerów i szeregowców. Do września 1943 zakończono budowę KFK 203 i KFK 204 oraz przygotowanie ich załóg. Na ile wiadomo, służba bojowa tych jednostek ograniczyła się do patrolowania Kattegatu w celu śledzenia statków handlowych zmierzających z kontrabandą na Wyspy Brytyjskie.

W okresie powojennym te żaglowce stały się wzorem dla przebudowy wielu KFK na jachty i jednostki szkolne. Za przykład mogą służyć żaglowa jednostka szkolna niemieckiej marynarki wojennej Y834 (eks-W45) *Nordwind* (w roku 2008 sprzedany do muzeum morskiego w Wilhelmshaven) lub polskie *Henryk Rutkowski* czy *Franek Zubrzycki*.

(ciąg dalszy nastąpi)

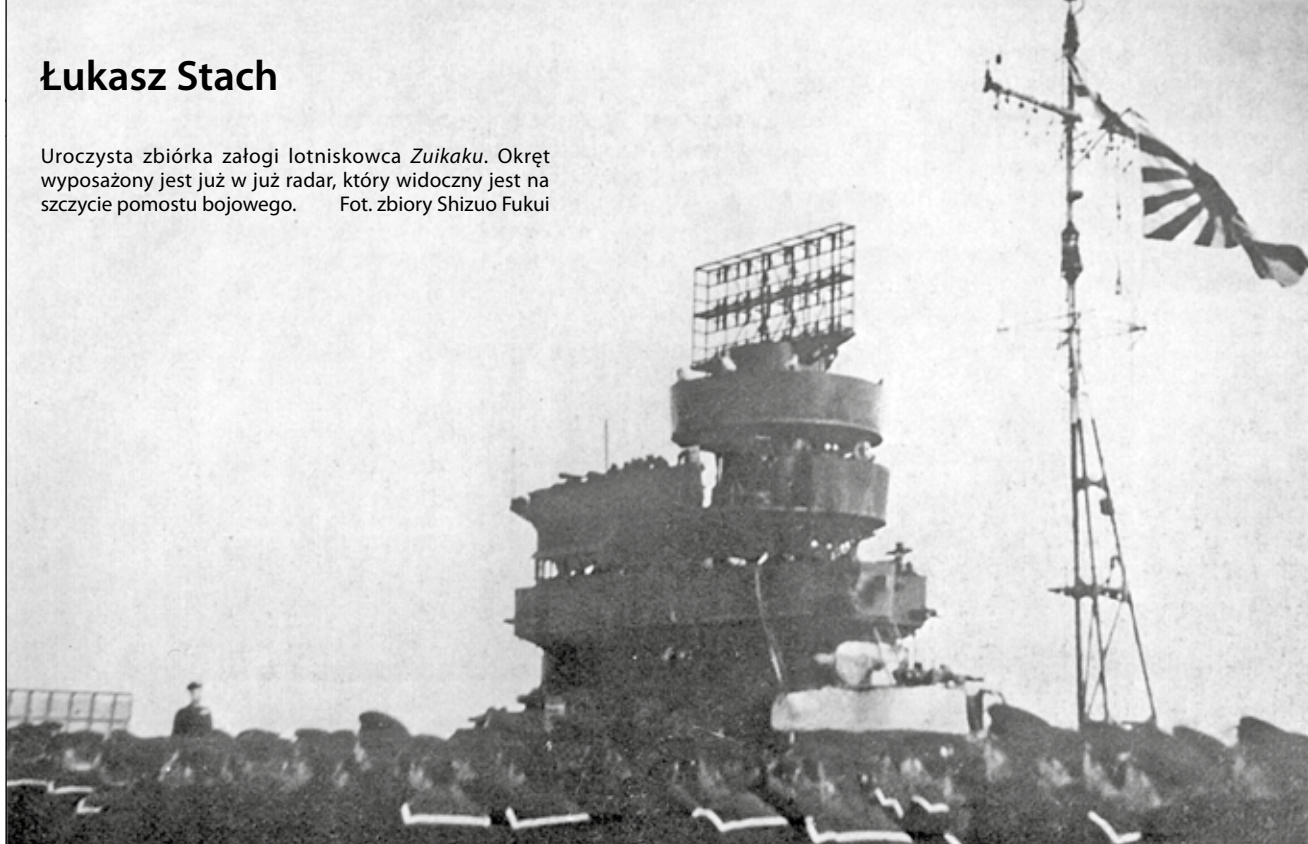
**Tłumaczenie z języka rosyjskiego:**  
**Maciej S. Sobański**

## FOTOKOLEKCJA

Statek pasażersko-towarowy *Światowid* w czasie transportu osadników niemieckich przesiedlanych z Krajów Bałtyckich w 1940 r. Co ciekawe, nowi właściciele nie zmienili trudnej w wymowie dla nich nazwy parowca.  
Fot. zbiory Reinharda Kramera



Uroczysta zbiórka załogi lotniskowca *Zuikaku*. Okręt wyposażony jest już w radar, który widoczny jest na szczycie pomostu bojowego. Fot. zbiory Shizuo Fukui



# Wabik. Działalność japońskich lotniskowców w trakcie bitwy w Zatoce Leyte

*Odgrywać rolę przynęty, to była nasza najważniejsza misja.*

wiceadmirał Ozawa Jisaburō

## Wstęp

Biorąc pod uwagę liczbę zaangażowanych w walkę o zatokę Leyte okrętów, statków, samolotów, ale przede wszystkim ludzi, to była to największa bitwa powietrzno-morska w historii. W jej trakcie Amerykanie ostatecznie złamali potęgę japońskiej floty. Seria dramatycznych i obfitujących w zwroty akcji walk w pobliżu Filipin znana jest głównie z tego, że w jej trakcie doszło do ostatniego, „klasycznego” starcia pancerników (Bitwa w cieśninie Surigao) oraz z faktu, iż Japończycy sięgnęli po ataki pilotów-samobójców. Miłośnicy historii wojen morskich zapewne znają także dramatyczne starcie potężnych sił wiceadmirała Kurity Takeo z zespołem amerykańskich lotniskowców eskortowych (Bitwa koło wyspy Samar) oraz okoliczności zatopienia superpancernika *Musashi*, posłanego na dno w trakcie Bitwy na Morzu Sibuyan. Najmniej znanym elementem Bitwy w Zatoce Leyte są działania japońskich lotniskowców zaangażowanych w to starcie, których los dopełnił się w trakcie Bitwy pod przyłdkiem Engaño. Tekst ten jest opowieścią

o ostatniej bitwie II wojny światowej, w której lotniskowce japońskie pojawiły się jako zorganizowany zespół bojowy, jednakże ich misja w zupełności nie przypominała zadań, jakie do tej pory stawiano przed tego typu jednostkami.

## Sytuacja strategiczna w połowie 1944 oraz plany obu stron

W połowie 1944 roku Japonia znajdowała się w całkowitej defensywie (wyjąwszy Chiny), nie mogąc powstrzymać postępującej ofensywy Aliantów. Wiosną tego roku, na pograniczu birmańsko-indyjskim trwały zacięte walki wokół Imphal, które zakończyły się druzgocącą klęską armii japońskiej. Na Nowej Gwinei siły dowodzone przez generała Douglasa MacArthura do końca lipca opanowały całość wyspy, a kilka odciętych garnizonów japońskich nie stanowiło już dla Amerykanów i Australijczyków zagrożenia. Na środkowym Pacyfiku czerwiec 1944 roku przyniósł Japonii katastrofalną klęskę w Bitwie na Morzu Filipińskim, co w konsekwencji przyniosło upadek Marianów Północnych i odcięcie większości ar-

chipelagu Karolin od szlaków zaopatrzeniowych z Japonii. Siły amerykańskie atakujące w rejonie Nowej Gwinei oraz Centralnego Pacyfiku stanęły na przedpolu Filipin, a na zdobytych wyspach Marianów Amerykanie szybko zbudowali bazy dla strategicznych bombowców B-29, które mogły zaatakować centra przemysłowe i największe miasta Japonii. Natomiast trudną sytuację floty japońskiej najlepiej oddają słowa dowodzącego nią admirała Toyody Soemu, wypowiedziane sierpniu 1944 roku: „Sytuacja na polu walki skomplikowała się od czasu operacji «A». Z drugiej jednak strony operacja nieprzyjaciela stała się trudniejsza z powodu wydłużenia jego morskich linii zaopatrzeniowych. A ponieważ siła operacyjna lotnictwa bazowego jest niewystarczająca, Flota Ruchoma musi użyć maksymalnych sił... Musi to być desperacki wysiłek zmierzający do pokonania nieprzyjaciela”<sup>1</sup>. Jak się wkrótce okazało kluczowe w tej wypowiedzi było stwierdzenie: „desperacki wysiłek”.

Oprócz klęsk na polu bitwy Japonia przegrywała też z kretesem wyścig produkcyjno-technologiczny z USA. Produkcja

1. S. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. XII, [cyt. za:] Z. J. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, część VII, s. 48.

przemysłu zbrojeniowego Amerykanów zdecydowanie przewyższała analogiczne osiągnięcia Japończyków. Widać było to wyraźnie zwłaszcza w ilości schodzących z taśm produkcyjnych samolotów oraz wodowanych statków i okrętów. Do tego sprzęt wytwarzany przez fabryki i stocznie USA był lepszy jakościowo od wytworów *Made in Japan*. Widać to było najbardziej w przemyśle elektronicznym, gdzie Japończycy (choćby na polu produkcji radarów) pozostali zdecydowanie w tyle. Ogromnym problemem były też kompetencje nowych pilotów, bowiem niski poziom wyszkolenia absolwentów szkół lotniczych Cesarstwa powodował, że nie mogli oni skutecznie walczyć o niebo z lepiej przygotowanymi do boju pilotami USA. Jeszcze większym problemem było kurczenie się zapasów paliw płynnych Japonii. Już od drugiej połowy 1943 roku amerykańskie okręty podwodne zaczęły zbierać krwawe żniwo, topiąc coraz więcej statków handlowych transportujących z podbitych terenów tak potrzebne Cesarstwu surowce naturalne. Priorytetowym celem stały się tankowce, które zaczęły ponosić dotkliwe straty. Import ropy naftowej do Japonii uległ stopniowemu ograniczeniu i kraj ten stanął w obliczu kryzysu paliwowego. Już na początku 1944 roku rezerwy paliw zaczęły się niepokojąco kurczyć, a w drugiej połowie tego roku sytuacja stała się krytyczna. Flocie wojennej wystarczało rezerw paliwa na podjęcie tylko jednej dużej operacji morskiej, a lotnictwo zaczęło ograniczać dostawy paliw dla jednostek treninowych, co jeszcze pogłębiło kryzys w szkoleniu lotników. W połączeniu z faktem, iż amerykańska ofensywa zbliżała się do Filipin, niosło to dla Japonii niezwykle poważne zagrożenie.

Nawet najmniej błyskotliwi stratedzy japońscy musieli zwrócić uwagę na fakt, że utrata Filipin równała się odcięciu Japonii od bogatych w surowce naturalne (w tym ropę naftową) terenów położonych na południe od zagrożonego archipelagu. Wniosek był oczywisty – Filipin należało bronić za wszelką cenę. Archipelag ten stanowił duży obszar, z gęstą siecią lotnisk, położony na tyle blisko Tajwanu i Japonii aby dosyć szybko przerzucać tam siły powietrzne. Armia japońska zdołała zgromadzić na Filipinach siły liczące około 400 000 żołnierzy, nieźle uzbrojonych i wyposażonych jak na możliwości Japonii w tamtym okresie. W ich skład wchodziła m.in. jedna dywizja pancerna, a całością sił dowodził najzdolniejszy generał Armii Japońskiej, oprócz niego sławą zdobywcy Singapuru Yamashita Tomoyuki. Gorzej wyglądała sytuacja sił powietrznych, które (biorąc pod uwagę siły marynarki i armii) liczyły około 500 ma-

szyn, chociaż tą ilościową słabość częściowo kompensowała możliwość przerzucania samolotów z Tajwanu oraz z samej Japonii. Jednakże żaden czynnik nie mógł skompensować słabego wyszkolenia i braku doświadczenia bojowego większości pilotów. Do tego dochodził fakt skąpych rezerw paliwa oraz nie najlepiej rozwiniętego zaplecza remontowego.

Jednakże nie tylko siły powietrzne i wojska lądowe miały bronić Filipin. Bodajże najważniejszą rolę w ich defensywie miała odegrać Cesarska Flota. O ile w drugiej połowie 1944 roku (przynajmniej na papierze) reprezentowała ona znaczącą siłę, to w praktyce jej sytuacja była skrajnie trudna. Najgroźniejszy oręż floty wojennej, czyli lotnictwo pokładowe, był już całkowicie zużyty. Dokonana przez Amerykanów w trakcie walk o Mariany eksterminacja lotnictwa pokładowego spowodowała, że flota Japonii mogła liczyć tylko na wsparcie lotnicze sił stacjonujących w bazach lądowych, co ograniczało jej możliwości operacyjne. Z tego też tytułu musiała działać w pobliżu baz lotniczych ulokowanych na lądzie, w starciu morskim licząc na siłę ognia pancerników, krążowników oraz niszczycieli.

Plan użycia floty w obronie Filipin uwzględniał ten czynnik. W lipcu i sierpniu japońscy stratedzy opracowali cztery niezależne plany „Shō” (pol. „Zwycięstwo”). „Shō-1” dotyczył obrony Filipin, „Shō-2” Tajwanu, Wysp Ryūkyū lub południowej części Kyūshū, „Shō-3” opracowano na wypadek ataku Amerykanów na Honshū, Shikoku oraz północne Kyūshū, a „Shō-4” uwzględniał ofensywę wroga na północną Japonię (Hokkaidō lub Kuryle). Generalnie za najbardziej prawdopodobny uznawano atak amerykański na Filipiny. Osią planu „Shō” (niezależnie od wariantu) było zniszczenie sił desantowych wroga. Opracowany na wypadek inwazji USA na Filipiny „Shō-1” zakładał podzielenie sił floty na kilka odrębnych zespołów, mających zrealizować przypisane im zadania. Był to plan zakładający działania zespołów dywersyjnych, mających zmylić przeciwnika, co pozwoliłoby siłom głównym na wykonanie ich misji. Japońskie dowództwo wyznaczyło zadanie unicestwienia amerykańskich okrętów desantowych zespołowi pancerników i krążowników, które miały dotrzeć w rejon inwazji i zniszczyć transportowce *US Navy* siłą swych dział, przy wsparciu niszczycieli. Pozostałe mniejsze zespoły floty miały rozproszyc uwagę przeciwnika. Początkowo japońskie lotniskowce miały udzielać wsparcia ciężkim okrętom, w sposób który można by określić mianem „tradycyjnego”, jednakże wydarzenia z października 1944 roku spowodowały, że sytuacja uległa zmianie.

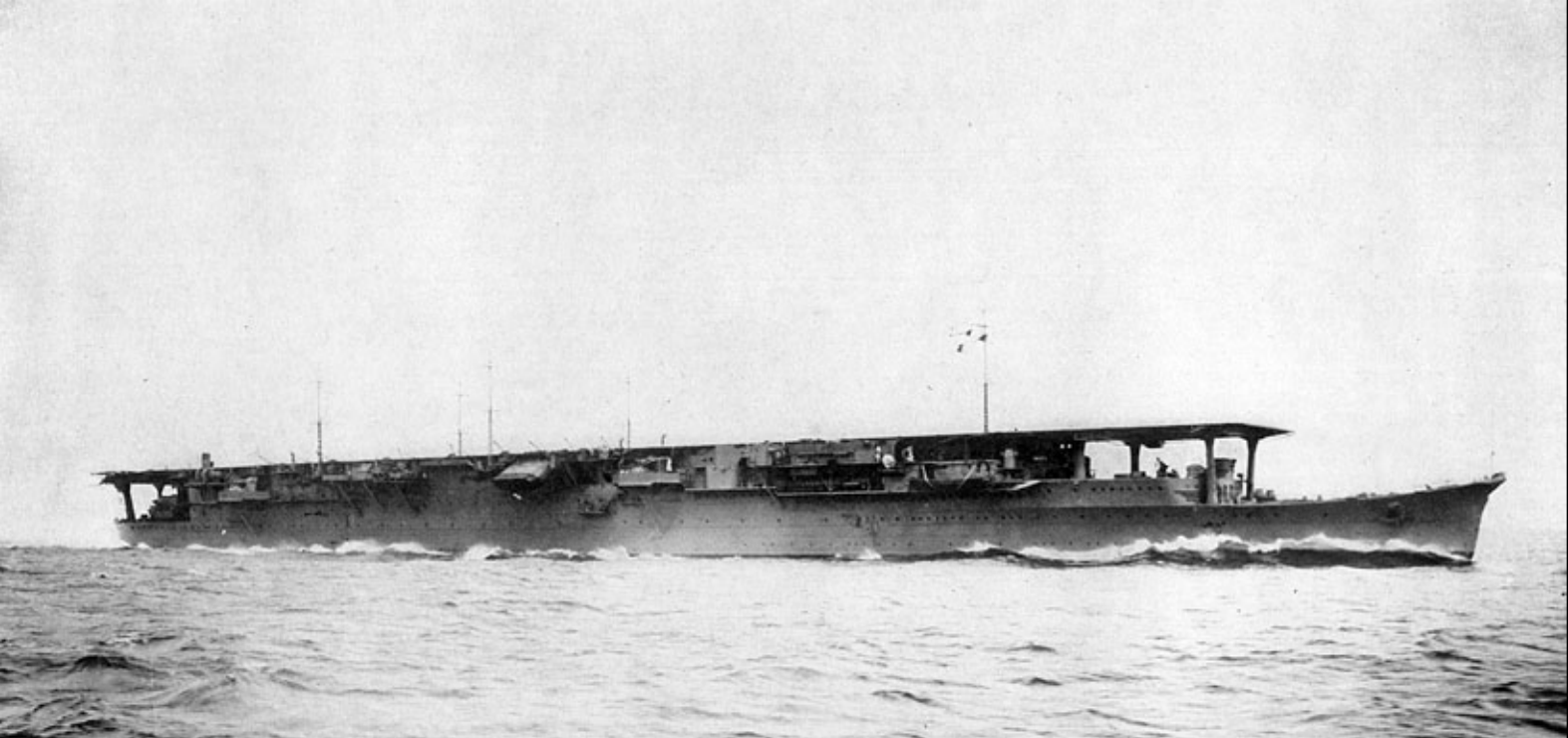
Lotniskowcom japońskiej floty postawiono zupełnie inne zadanie – przyciągnięcie uwagi Amerykanów.

Kalkulacja japońskich dowódców była stosunkowo prosta. Liczono na to, że Amerykanie uznają lotniskowce za główną „pięść uderzeniową” Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej i skoncentrują na nich swe ataki. W ten sposób japońskie lotniskowce miały odciągnąć uwagę amerykańskiego lotnictwa pokładowego od pozostałych zespołów. Podczas gdy Amerykanie byliby zajęci pościgiem lub atakowaniem zespołu cesarskich lotniskowców, ciężkie okręty wojenne mogły dotrzeć do rejonu desantowania i rozprawić się z siłami inwazyjnymi USA. Plan ten był odbiciem dramatycznej sytuacji Japonii w tym okresie, ryzyko niepowodzenia było bowiem ogromne. Projekt wymagał starannej koordynacji i rozkładu operacji w czasie. Nawet gdyby udało się zmylić Amerykanów, transportowce w rejonie desantu należało zniszczyć zanim lotniskowce *U.S. Navy* rozprawią się z zespołem lotniskowców Ozawy i przypłyną na odsiecz atakowanym siłom desantowym. Inny rozwój wydarzeń groził unicestwieniem zespołu pancerników i krążowników. Do tego należało też jak najmocniej okaleczyć siły lotniskowców USA, tyle tylko, że słabość japońskiego lotnictwa bazowego w dużej mierze czyniła te zamierzenia nierealnymi do spełnienia. Problematyczne wydawało się też zapewnienie osłony powietrznej własnym okrętom. Japońskie dowództwo uznało jednak, że należy ponieść ryzyko. Gdyby Filipiny padły, wyczerpanie zapasów paliwa i tak unieruchomiłoby flotę. Rozbicie sił desantowych wroga dawało Japonii szansę złapania oddechu.

Co ciekawe, pierwotny plan obrony Filipin powstał wcześniej niż Amerykanie zdecydowali o ataku na ten archipelag. Japoński autor Itō Masanori sugeruje, że to wiceadmirał Ozawa Jisaburō zaproponował takie wykorzystanie lotniskowców, w dodatku miało to nastąpić tuż przed bitwą. Jednakże z przesłuchań Ozawy (*notabene*, na które powołuje się wzmiankowany autor!) wynika, że idea ta wyszła od admirała Toyody Soemu. Powojenne przesłuchania Toyody wskazują, że Japończykom zabrakło czasu na doszkolenie pilotów lotnictwa pokładowego, a wcześniejszy niż przewidywano termin lądowania sił amerykańskich zmusił ich do działania takimi siłami i środkami, jakie posiadali w danej chwili. W każdym razie Toyoda wyraźnie stwierdził, że wysłanie lotniskowców jako przynęty nie było częścią pierwotnego planu „Shō-1” taki wymusiły zaistniałe okoliczności, o których będzie jeszcze mowa.

Faktem jest, że w omawianym okresie siły amerykańskie posiadały pełną ini-





Lotniskowiec *Zuikō* był jednym z mniejszych okrętów tej klasy zespołu wiceadmirała Ozawy.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

cjatywę strategiczną. Opanowanie Marianów i Nowej Gwinei dawało możliwość ataku w kilku kierunkach, co spowodowało rozdźwięki w amerykańskim dowództwie. Szef sztabu marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych admirał Ernest King, wraz ze swymi planistami optował za uderzeniem bezpośrednio na Tajwan, co również odciąłoby Japonię od dostaw surowców z południa. Szefowie Komitetu Połączonych Sztabów postulowali atak na Wyspy Bonin, Iwojima i Ryūkyū. Tymczasem generał Douglas MacArthur postulował atak na Filipiny. Podkreślał przy tym nie tylko znaczenie strategiczne archipelagu, ale także korzyści polityczne, płynące z opanowania Filipin. Nie bez znaczenia był tu fakt, że opuszczając opanowywany w 1942 roku przez Japończyków Luzon, MacArthur obiecał, „*Ja tu jeszcze powrócę!*”.

Spory dotyczące przyszłego celu ofensywy były tak duże, że spowodowały pat, który rozwiązany został dopiero przez prezydenta Franklina Delano Roosevelta. 26 i 27 lipca 1944 roku odbyło się spotkanie prezydenta z admirałem Chesterem Nimitzem oraz MacArthurem. Po wysłuchaniu obu stron prezydent przychylił się do koncepcji generała, opowiadającego się za atakiem na Luzon po opanowaniu wyspy Leyte, położonej mniej więcej w środku archipelagu Filipin. Zakładano przy tym wcześniejsze opanowanie wysp Morotai, Yap i Palau, a następnie położonej na południu Filipin wyspy Mindanao. Plany te uległy jednak zmianie.

Na początku drugiej dekady września zespół lotniskowców Trzeciej Floty USA dowodzony przez wiceadmirała Williama Halseya wykonał rajd w rejon planowanych desantów, donosząc o zaskakująco słabym oporze stawianym przez Japończyków. Faktem jest, że ci oszczędzali swe siły na decy-

dującą rozgrywkę, ale Amerykanie uznali, że możliwe jest przyspieszenie uderzenia na Leyte, przy ominięciu Mindanao. W takiej sytuacji zdecydowano o tym, że desant na tą wyspę zostanie przeprowadzony 20 października (zamiast wcześniejszej daty grudniowej). Amerykanie postanowili wykonać rajd w pobliżu Tajwanu aby unieszkodliwić siły powietrzne Japonii w tym rejonie, a następnie dokonać ataków na lotniska położone na samych Filipinach. Osłabienie lotnictwa wroga warunkowało sukces operacji. W razie gdyby do akcji przystąpiła cesarska flota miała ona ulec rozbiciu dzięki przewadze sił morskich i lotniczych USA.

Plan był ambitny, ale Amerykanie uważali, że posiadają siły wystarczające do jego realizacji. Mogli oni rzucić do akcji 9 dużych lotniskowców floty (*Enterprise* oraz 8 typu *Essex*) oraz 8 mniejszych typu *Independence*. Na ich pokładach stacjonowało ponad 1070 samolotów. Wspomniane siły skupiał zespół szybkich lotniskowców *TF 38*. Okręty te, podzielone na cztery grupy operacyjne (*TG 38.1*, *TG 38.2*, *TG 38.3*, *TG 38.4*) wspierało 6 pancerników, 17 krążowników oraz 64 niszczyciele. Tak wyglądała główna „pięść uderzeniowa” Trzeciej Floty dowodzonej przed admirała Williama Halseya (siłami szybkich lotniskowców dowodził wiceadmirał Marc Mitscher). Do tego Amerykanie mogli liczyć na 18 lotniskowców eskortowych z ponad 500 maszynami na pokładach oraz na dalsze 6 pancerników, 8 krążowników oraz 28 niszczycieli, stanowiące Zespół Wsparcia Ogniowego. Siły te uzupełniały jednostki desantowe i ich osłona, które miały przewieźć wojska liczące (na początku inwazji) 70 000 żołnierzy. Jak wiadać Siódma Flota dowodzona przez wiceadmirała Thomasa Kinkaida, która miała dokonać desantu na Leyte, także prezentowała

się wyjątkowo okazale. Łącznie Amerykanie zgromadzili flotę liczącą ponad 700 jednostek pływających.

Siły japońskie, które w trzeciej dekadzie października wyruszyły w kierunku Filipin przedstawiały się następująco:

- najważniejsza rola przypadła Siłom Centralnym (określanym też jako Zespół A lub Pierwsze Siły Uderzeniowe). Dowodzone były przez wiceadmirała Kuritę Takeo. Składały się z: 5 pancerników (w tym dwóch gigantycznych superpancerników: *Yamato* i *Musashi*), 10 lekkich i 2 ciężkich krążowników oraz 15 niszczycieli. Stacjonowały one w rejonie Sumatry, w pobliżu roponośnych pól Borneo. Miały one ruszyć w kierunku Leyte i 25 października wpłynąć tam z kierunku północnego. Zespół ten dysponował największą siłą ognia i to w jego działaniach pokładano największe nadzieje;

- drugi zespół stanowiły Siły Południowe (znane jako Zespół C). Dowodzone przez wiceadmirała Nishimurę Shōji. Składały się z: 2 starszych pancerników, ciężkiego krążownika i 4 niszczycieli. Miał on popłynąć nieco inną trasą niż okręt Kurity, tak aby 25 października wpłynąć do Zatoki Leyte od południa i wraz z Siłami Centralnymi zniszczyć siły desantowe USA;

- z zespołem Nishimury miał współdziałać Drugi Zespół Dywersyjny (można spotkać też nazwę Drugi Zespół Uderzeniowy), którym dowodził wiceadmirał Shima Kiyohide. Jego siły obejmowały 2 ciężkie i 1 lekki krążownik oraz 4 niszczyciele. Zespół ten miał wyruszyć z Japonii, opłynąć zachodnie wybrzeże Filipin i następnie posuwać się w pewnej odległości za Nishimurą, tak aby 25 października także wpłynąć do zatoki Leyte.

W skład zespołów floty wchodziły też Siły Główne (określane też mianem Sił Pół-



nocnych), dowodzone przez wiceadmirała Ozawę Jisaburō. Ich zadanie sprowadzało się do roli wabika, który miał przyciągnąć uwagę Amerykanów. W jego skład wchodziły: 1 duży lotniskowiec floty, 3 lekkie lotniskowce, 2 pancerniki lotnicze, osłaniane przez 3 krążowniki lekkie i 8 niszczycieli. Zespół ten (wypłynął z Japonii) powinien dać się wykryć Amerykanom (chodziło przede wszystkim o 3. Flotę dowodzoną przez admirała Halseya), odciągnąć ich lotniskowce jak najdalej na północ od zatoki Leyte, co umożliwiłoby pozostałym trzem grupom japońskich okrętów realizację postawionego przed nimi zadania. Należy tu wyraźnie stwierdzić, że rola przynęty najlepiej oddaje stan japońskiej floty lotniskowców w drugiej połowie 1944 roku.

Warto tu zauważyć, że tego typu praktykę można było zauważyć we wcześniejszych operacjach z wykorzystaniem lotniskowców Cesarstwa. Wystarczy popatrzeć na losy lotniskowca *Ryūjō*, który też odegrał rolę „przynęty” w trakcie Bitwy u Wschodnich Wysp Salomona (sierpień 1942 roku). Działał on w ramach zespołu dywersyjnego, który miał zaatakować amerykańskie lotnisko Henderson Field oraz przyciągnąć uwagę lotniskowców amerykańskich, dając tym samym możliwość zadania głównego ciosu flocie USA przez japońskie lotniskowce *Shōkaku* i *Zuikaku*. Faktem jest, że rola „przynęty” zakończyła się dla *Ryūjō* fatalnie, został on bowiem zatopiony, ale dzięki temu poświęceniu niewiele brakowało, aby Amerykanie ponieśli z rąk pilotów dużych lotniskowców Cesarstwa poważne straty<sup>2</sup>. Również w trakcie Bitwy na Morzu Filipińskim Japończycy wysłali na czoło swe najmniejsze lotniskowce, licząc, że to na nich skupi się ogień nalotów przeciwnika, w tym wy-

padku jednak sytuacja potoczyła się innym torem niż oczekiwali japońscy dowódcy.

### Japońska flota lotniskowców w przededniu Bitwy o Leyte

Bitwa na Morzu Filipińskim, rozegrana w dniach 19 i 20 czerwca 1944 roku, to niewątpliwie fatalny rozdział w historii japońskiego lotnictwa pokładowego. W serii starć powietrznych Amerykanie rozgromili trzy korpusy lotnictwa pokładowego (601., 652. i 653. *Kōkūtai*), topiąc też jeden lotniskowiec floty (*Hiyō*). Natomiast amerykańscy podwodniacy uszczuplili Cesarską Flotę o dwa kolejne duże lotniskowce (*Taihō* i *Shōkaku*).

Wydarzenia z walk na Marianach stanowiły tylko kulminację błędnej polityki japońskiego dowództwa wobec tego rodzaju broni. O ile w pierwszej fazie Wojny na Pacyfiku japońskie lotnictwo pokładowe odniosło oszałamiające sukcesy (wspominając chociażby atak na Pearl Harbor), to już od połowy 1942 roku sytuacja ta uległa stopniowej zmianie. Bitwa na Morzu Koralowym uszczupliła japoński stan posiadania o lekki lotniskowiec, zginęło przy tym wielu doświadczonych pilotów. Katastrofa pod Midway oznaczała utratę 4 dużych lotniskowców floty oraz około setki doświadczonych lotników. Przewlekła kampania na Guadalcanal oznaczała kolejne straty wśród doświadczonego personelu lotniczego, do tego na dno poszedł kolejny lekki lotniskowiec, wspomniany *Ryūjō*. Utrata lotniskowców była poważnym wyzwaniem dla japońskiego przemysłu stoczniowego, który nie był w stanie szybko uzupełnić poniesionych strat. Co gorsza, szybko postępowała erozja poziomu wyszkolenia pilotów. Paradoksalnie, duże straty w personelu latającym po-

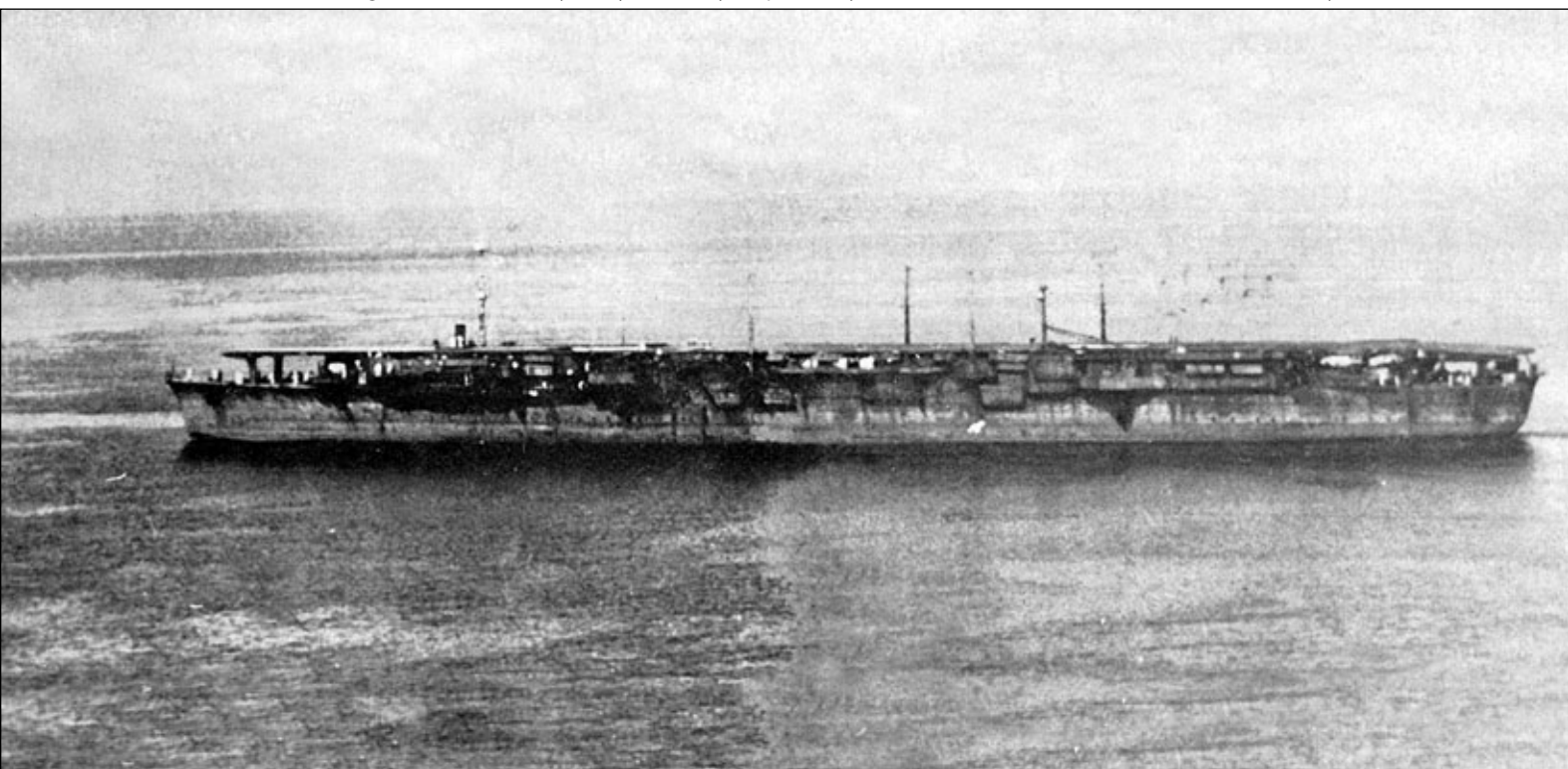
niesiono nie tylko w krwawych starciach powietrzno-morskich A.D. 1942, ale też w roku 1943, w którym to japońskie lotniskowce nie starły się z siłami Amerykanów. Jednakże ich personel latający nie otrzymał możliwości wypoczynku i doszkolenia. Pogarszająca się sytuacja militarna, zwłaszcza w rejonie Wysp Salomona, spowodowała, że Japończycy wykorzystywali lotnictwo pokładowe jako rezerwę, rzucaną do walki w kryzysowych sytuacjach, lub też jako wsparcie ofensyw powietrznych. Za każdym razem startujące z baz lądowych maszyny pilotowane przez lotników pokładowych ponosiły straty, których kulminacja nastąpiła w trakcie operacji „Ro”.

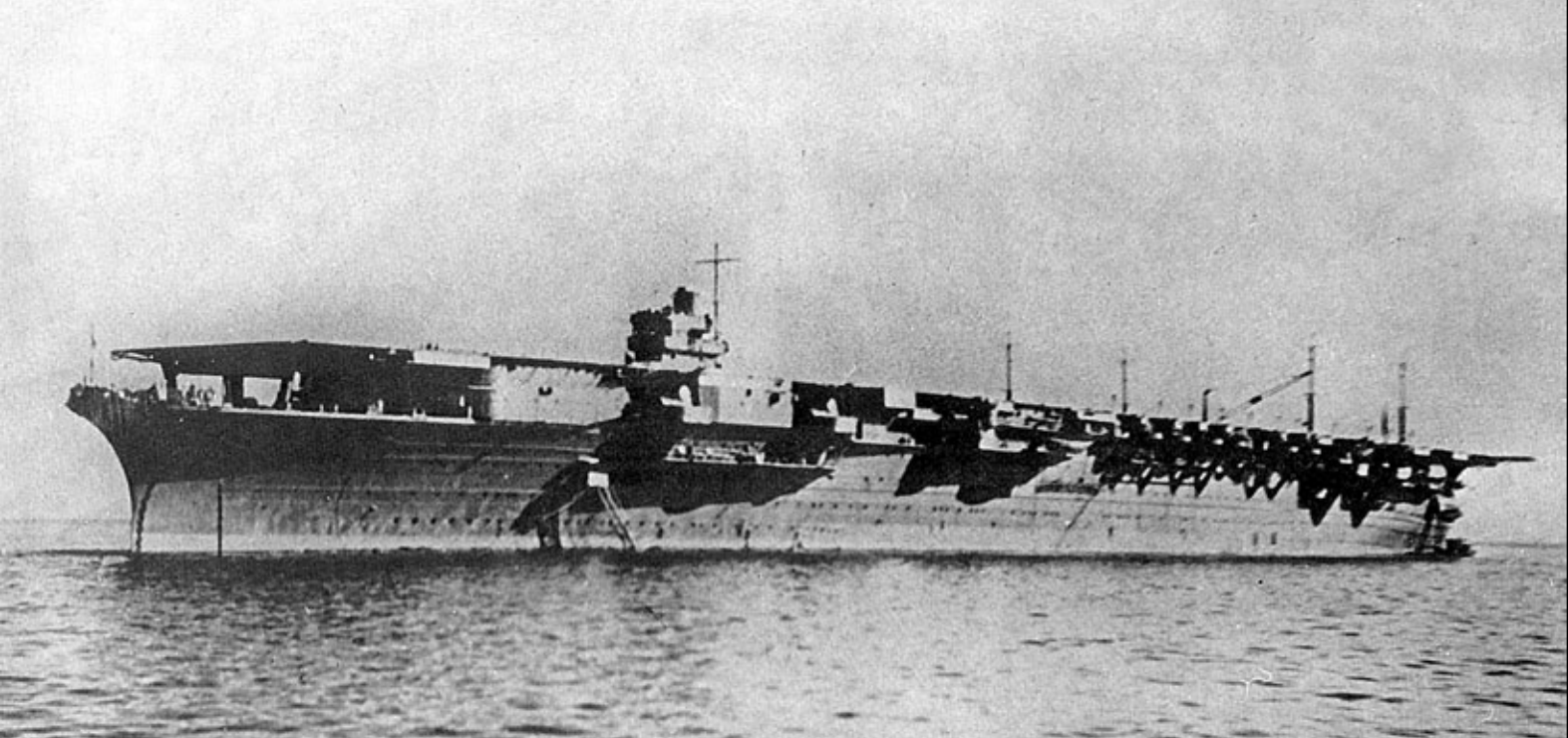
Na przełomie października i listopada 1943 roku przesunięte na lotniska wokół Rabaul samoloty pokładowe poniosły dotkliwe straty. Z 173 maszyn wysłanych do walki powróciło zaledwie 52, a śmierć wielu doświadczonych lotników była niepowetowanym uszczerbkiem. Japońskie lotnictwo pokładowe musiało zostać odtworzone niemal od podstaw, a na to zabrakło po prostu czasu. Dlatego też w przeddzień Bitwy na Morzu Filipińskim japońskie lotniskowce ruszyły do walki z lotnikami, których poziom wyszkolenia pozostawiał wiele do życzenia. Przykładowo, piloci pokładowego 652. *Kōkūtai* wykazywali niski poziom nawigacji w lotach nad oceanem, a w ramach oszczędności paliwa ćwiczyli loty w odległości nie przekraczającej 200 kilometrów od lotniskowców. Tymczasem w trakcie realnej walki musieli pokonać trzykrotnie większy dystans. Lotnicy ci rzućeni do walki stali się wdzięcznym celem dla pilotów ame-

2. Szerzej o bitwie koło Wschodnich Salomonów, [por.:] K. Zalewski, *Japońskie lotnictwo pokładowe*, wyd. II, Warszawa 1999.

Również *Chitose* (na fotografii) wraz z bliźniaczym *Chiyoda* tworzył zespół Ozawy.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Okrętem flagowym zespołu był lotniskowiec *Zuikaku*, weteran walk na Pacyfiku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

rykańskich myśliwców pokładowych, a nie-liczni japońscy doświadczeni piloci nie byli w stanie zmienić rezultatu walk.

Po Bitwie na Morzu Filipińskim stało się oczywiste, że kręgosłup japońskiego lotnictwa pokładowego został w jej trakcie złamany. Co prawda sześć z dziewięciu lotniskowców zdołało wycofać się do Japonii, ale ich hangary świeciły pustką. Bitwę przetrwało zaledwie kilkadziesiąt samolotów, a japońskie lotnictwo pokładowe przestało się liczyć w dalszych walkach. Jesienią 1944 roku Japonia posiadała sześć lotniskowców w gotowości bojowej, które teoretycznie mogły przenieść w rejon bitwy około 250 samolotów. Największym z okrętów był *Zuikaku*, weteran wielu poprzednich bitew. Jednakże jego przeszłe dokonania bojowe nie mogły przesłonić faktu, że obecnie okręt ten mógł co najwyżej liczyć na swoją artylerię przeciwlotniczą. To samo dotyczyło pozostałych okrętów, lotniskowców: *Junyo*, *Chi-*

*tose*, *Chiyoda*, *Ryūhō* oraz *Zuihō*. Bazowały na nich smętne resztki trzech korpusów powietrznych, a na wyszkolenie lotników zdolnych nawiązać walkę z siłami USA brakowało już czasu i paliwa. Sytuacji nie poprawiał fakt, że siły te wzmocniły dwa hybrydowe okręty: pancerniki lotnicze *Ise* i *Hyūga*. Decyzja o konwersji tych okrętów na pancerniko-lotniskowce zapadła po klęsce pod Midway. Przebudowa budziła spore kontrowersje, przesłuchiwany po wojnie wiceadmirał Matsuda Chiaki stwierdził, że samoloty mogły z nich startować, natomiast nie mogły lądować. Poza tym grupa lotnicza liczyła co najwyżej jedenaście wodnosamolotów i tyleż samo bombowców nurkujących. Okazało się, że samoloty w ogóle nie operowały z ich pokładów, a przyczyną tego było niewystarczające wyszkolenie lotników stacjonującego na nich 634. *Kōkūtai*.

Co prawda w stocznich japońskich kończono właśnie prace przy wyposażeniu kil-

ku nowych lotniskowców (ogromnego *Shinano* oraz nieco mniejszych *Unryū*, *Amagi* i *Katsugari*, nie licząc kilku innych jednostek znajdujących się w różnych stadiach budowy), ale nawet szybkie ich wcielenie do służby nie poprawiłoby sytuacji. O ile jeszcze od biedy można było wyprodukować dla tych lotniskowców odpowiednią liczbę maszyn pokładowych, to niemożliwe było zapewnienie im kompetentnego personelu latającego.

Problem bardzo niskich kwalifikacji załóg lotniczych dotyczył całej resztki lotnictwa pokładowego Japonii. W 4. Flotylli Lotniczej lotnicy mogli co najwyżej operować z baz lądowych, natomiast lądowanie na lotniskowcach przerastało ich możliwości. Potwierdzają to powojenna zeznania przesłuchiowanych japońskich oficerów. Stąd też pilotów stacjonujących na jednostkach tworzących ten dywizjon przesunięto na Formozę. To samo spotkało poniekąd część

**Tabela nr 1. Skład Sił Północnych oraz stan ich lotnictwa pokładowego przed bitwą pod przylądkiem Engaño**

		myśliwce	bombowce nurkujące	bombowce torpedowe
3. Flotylla Lotnicza	<b>Lotniskowce:</b>			
	<i>Zuikaku</i>	24 (28) + 16*	8 (7)	12 (14)
	<i>Chitose</i>	8 + 4	--	4 (6)
	<i>Chiyoda</i>	8 + 4	--	4
	<i>Zuihō</i>	8 + 4	--	4 (5)
4. Flotylla Lotnicza	<b>Pancerniki lotnicze:</b> <i>Hyūga</i> , <i>Ise</i>			
31. Flotylla Eskortowa	<b>Krążowniki lekkie:</b> <i>Isuzu</i> , <i>Ōyodo</i> **, <i>Tama</i>			
	<b>Niszczyciele:</b> <i>Akizuki</i> , <i>Hatsuzuki</i> , <i>Kiri</i> , <i>Kuwa</i> , <i>Maki</i> , <i>Shimotsuki</i> , <i>Sugi</i> , <i>Wakatsuki</i>			

**Źródło:** M. Itō, *The end of the Imperial Japanese Navy*, s. 87; [www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com). Skład lotnictwa pokładowego Ożawy w trakcie tej operacji budzi pewne kontrowersje. Według Itō Masanori siły te liczyły łącznie 108 maszyn, jednakże w innych źródłach najczęściej podaje się liczbę 116 samolotów. Podobne rozbieżności można znaleźć opisując grupy lotnicze poszczególnych lotniskowców. Dlatego w tabeli w nawiasach podano liczby, które można znaleźć np. na stronie [www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com) i te dane wydają się bardziej wiarygodne. Problemem też jest dokładne określenie typów samolotów, którymi dysponowały lotniskowce *Sił Północnych*. O ile wśród myśliwców dominował typ A6M5 (w wersji a lub b), a bombowce nurkujące reprezentowały D4Y1/2 *Suisei/Judy* (jak widać, bardzo nieliczne), to nie tak łatwo określić skład samolotów torpedowych. W części źródeł przyjmuje się, że były B6N2 *Tenzan/Jill* jednakże pojawia się pytanie, czy te samoloty stacjonowały na pokładach lekkich lotniskowców 3. Flotylli. Przykładowo, Z. J. Krala uważa, że wśród samolotów torpedowych można było znaleźć co najmniej pięć starszych samolotów B5N2 *Kate*. W każdym razie te różnice nie mogą przesłonić oczywistego faktu – lotnictwo pokładowe, z którym Ożawa ruszył do bitwy z nielicznymi samolotami, stanowiącą zbieraninę z Grup Lotniczych: 601., 652. i 653., w dodatku pilotowane były one przez słabo wyszkolonych lotników. Jego wartość bojowa była zatem bardzo niewielka, a ośiem samolotów więcej czy mniej zupełnie nie zmienia tego faktu. Wśród pozostałych okrętów Ożawy tylko lekki krążownik *Ōyodo* posiadał dwa wodnosamoloty, używane do patroli przeciwpodwodnych i rozpoznania.

\* Myśliwsko-bombowa wersja A6M Zero, \*\* Jednostka ta przenosiła dwa wodnosamoloty.

Tabela nr 2. Dane taktyczno-techniczne lotniskowców japońskich użytych w trakcie bitwy

Okręt:	<i>Zuikaku</i>	<i>Chitose</i> <i>Chiyoda</i>	<i>Zuihō</i>
<b>Wyporność</b> (ton)			
standardowa:	25 675	11 190	11 260
maksymalna:	32 100	15 300	14 200
<b>Wymiary</b> (metry)			
długość/szerokość			
pokład lotniczy:	242,2 x 29	180 x 23	180 x 23
okręt:	257,5 x 26	192 x 21	201,5 x 18
<b>Uzbrojenie artyleryjskie:</b>			
liczba x kaliber (mm)	16 x 127	8 x 127	8 x 127
npr (niekierowane przeciwlotnicze pociski rakietowe)	96 x 25	48 x 25	68 x 25
	1168npr x 120		168npr x 120
<b>Liczba samolotów</b>	maks. 84	30	30
<b>Moc maszyn</b> (KM)	160 000	44 000	52 000
<b>Prędkość maksymalna</b> (w)	34,2	28,9	28
<b>Zasięg</b> (Mm)/przy prędkości	9700/18	20 250/18	14 300/18
<b>Załoga</b>	1660	800	785
<b>Opancerzenie</b> (mm)	215 – na linii wodnej przy maszynowni 150 – pokład nad maszynownią, magazynami paliwa i amunicji	brak	brak

Źródło: Z. J. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej*, cz. VII, s. 195; G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii*, s. 62-63, 67, 88; K. Zalewski, *Japońskie lotniskowce – historia rozwoju*, „Militaria XX wieku”, cz. 2, s. 46-47.

lotników 3. Floty. Rozkazem admirała Toyody Soemu również wysłano ich na Tajwan. Tu także należy dopatrywać się przyczyny, że w dniu rozpoczęcia operacji „Shō”, na pokładach czterech lotniskowców stacjonowało tylko 116 maszyn, a *Junyō* i *Ryūhō* pozostały w portach. Przypuszczenia, że to straty poniesione w bitwie powietrzno-morskiej w okolicach Tajwanu zaważyły na pustkach w hangarach japońskich lotniskowców, w świetle zeznań wiceadmirała Matsudy nie do końca wydają się prawdziwe. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że poziom wyszkolenia ogromnej większości lotników morskich Japonii był bardzo niski. Posiadane przez nich umiejętności

nie mogły napawać jakimkolwiek optymizmem wiceadmirała Ozawy, często ich nalot wynosił zaledwie 80 godzin, a nawet 100 czy 120 godzin zaledwie nie poprawiało sytuacji. Było to bowiem zdecydowanie za mało nawet na przeciętne opanowanie rzemiosła pilota bojowego, nie mówiąc już o wymaganiach stawianych przed lotnikami mającymi operować z pokładów lotniskowców.

Skład *Sił Północnych*, stan ich lotnictwa pokładowego oraz dane techniczne lotniskowców japońskich użytych w trakcie bitwy o zatokę Leyte przedstawiają Tabele nr 1 i 2.

Jak widać, w zespole Ozawy jedynie lotnikowiec *Zuikaku* prezentował dużą wartość bojową, pozostałe okręty lotnicze Cesarstwa

były albo niewielkimi, lekkimi lotniskowcami, albo stanowiły hybrydowe rozwiązania – przebudowane na lotniskowce pancerniki. Tyle tylko, że bez ich głównego oręża zaczepno-obronnego, czyli samolotów pokładowych, jednostki te były *de facto* bezsilne. Tyle tylko, że Amerykanie niekoniecznie musieli o tej słabości wiedzieć. Jednakże nawet gdyby na pokładach japońskich lotniskowców znajdował się przewidziany etatem komplet samolotów (nieco ponad 200), to i tak przewaga USA byłaby ogromna. Na tym etapie wojny potęga Amerykanów była po prostu zbyt wielka. Natomiast można stwierdzić, że w ówczesnej flocie lotniskowców Japonii nie brakowało tylko jednego

Dla wzmocnienia przydzielono zespołowi Ozawy pancerniki lotnicze *Hyuga* (na fotografii) oraz *Ise*.

Fot. zbiory Shizuo Fukui







Japoński wiceadmirał Ozawa Jisaburō (1886-1966). Fot. U.S. Naval Historical Center

– ducha walki. Na pokonanie tak potężnego wroga z jakim miała się zmierzyć było to jednak stanowczo zbyt mało. Dotyczyło to zresztą całej floty Cesarstwa.

### Wstępne ruchy flot

Amerykański desant na wyspę Leyte poprzedzała seria operacji powietrzno-morskich oraz desantowych. W połowie września wylądowali na Palau, o które stoczyli zażartą bitwę z walczącymi, jak zwykle, do końca Japończykami. O wyspę Morotai walki okazały się mniej zacięte, a atolu Ulithi nie bronił ani jeden Japończyk. Ta zdobycz okazała się najbardziej cenna, bowiem atol był znakomitym kotwicowiskiem dla floty. Także we wrześniu 1944 roku lotniskowce U.S. Navy odwiedziły również rejon Filipin niszcząc (wedle ocen amerykańskich) kilkaset samolotów japońskich, co obniżyło potencjał lotnictwa Cesarstwa. Jednakże Japończycy szybko mogli przetrzącać *via* Tajwan posiłki lotnicze na Filipiny. Dlatego też Amerykanie postanowili wykonać śmiało uderzenie na lotniska Formozy, aby chociaż częściowo uniemożliwić Japonii wspieranie lotnictwa stacjonującego na Filipinach.

Raid zespołu szybkich lotniskowców TF 38 na Tajwan i jego okolice trwał w dniach 10-16 października 1944 roku. Najpierw uderzono na Okinawę, nie napotykając na poważniejszy opór w powietrzu. Od 12 października atakowano lotniska Formozy i lokalną żeglugę. Tym razem Japończycy starali się energicznie przeciwdziałać nalotom sił amerykańskich, jednakże – jak ujął to wiceadmirał Fukudome Shigeru – ich myśliwce były jak „mnóstwo jajek rzucanych o ścianę”<sup>3</sup>. Poniesione w powietrzu i na ziemi straty okazały się bardzo poważne, zwłaszcza, że straty amerykańskie były umiarkowane. Kosztem 89 własnych samolotów i dwóch poważnie uszkodzonych ciężkich krążowników, Amerykanie zniszczyli

ponad 300 samolotów japońskich<sup>4</sup> oraz kilkadziesiąt statków. Swoją drogą, Japończycy ogłosili ogromne zwycięstwo, ogłaszając zatopienie co najmniej 11 lotniskowców wroga (*sic!*). Oczywiście była to kompletna bzdura. Tymczasem „zatopione” amerykańskie lotniskowce udały się w rejon Filipin, aby wspierać desant na Leyte.

Raid zespołu lotniskowców Halseya miał ważne znaczenie dla nadchodzącej bitwy. Amerykańskie uderzenie na Tajwan spowodowało, że japońskie siły powietrzne operujące z baz lądowych poniosły ciężkie straty, oceniane na ponad 500 maszyn. Wśród zniszczonych samolotów część stanowiły te pochodzące z lotniskowców Ozawy, a wysłane rozkazem admirała Toyody na Tajwan. W ten sposób rozwały się nadzieje na skuteczne wsparcie powietrzne dla okrętów japońskich, a lotnictwo pokładowe Ozawy zostało zredukowane do nędznych resztek, liczących nieco ponad setkę maszyn<sup>5</sup>. Takie osłabienie sił lotniskowców spowodowało, że cała nadzieja na zwycięstwo leżała już tylko w działaniach ciężkich okrętów Kurity. Z tego najważniejsza rola w nadchodzącej bitwie przypadła zespołowi wiceadmirała Kurity. Ozawa, uważany za jednego z najzdolniejszych dowódców Cesarstwa, w praktyce musiał wypełnić rolę przynęty. Dodatkowo, słaba skuteczność japońskiego lotnictwa spowodowała, że sięgnięto po niekonwencjonalne metody walki – ataki specjalne (czytaj: samobójcze). Myśliwce Zero, z podwieszonymi bombami 250-kilogramowymi, miały uderzać w pokłady wrogich lotniskowców, przynajmniej czasowo wyłączając je z walki. Wedle pomysłodawców tak desperackiej taktyki zwiększało to szanse przedostania się ciężkich okrętów w rejon desantu i rozgromienia sił amerykańskich.

13 października z Hollandii (Nowa Gwinea) wypłynęła część amerykańskiej floty desantowej. Pozostałe okręty wyruszyły dzień później z Wysp Admiralicji. 17 października Amerykanie opanowali kilka wysp w pobliżu Leyte, co ostatecznie przekonało dowództwo japońskie co do celu amerykańskiej ofensywy. Następne dni upłynęły siłom USA na atakowaniu okolicznych lotnisk, trałowaniu oraz bombardowaniu celów na samej Leyte. 20 października, około godz. 10.00 rano pierwsi amerykańscy żołnierze wylądowali na Leyte.

Dzień wcześniej w cesarskiej kwaterze głównej zapadła decyzja o rozpoczęciu operacji „Shō-1”. W stronę wroga wyruszyły poszczególne zespoły, w jeszcze jednej próbie pokonania wroga. Już 18 października, z kotwicowiska Lingga (wschodnie wybrzeże Sumatry, na południe od Singapuru) wyruszyły Siły Centralne, które następnie dotarły do zasobnego w ropę Brunei, gdzie pobrały pa-

liwo (oczekując w międzyczasie na dokładne wytyczne ze strony admirała Toyody) i trzy dni później popłynęły w kierunku Leyte. Ich trasa wiodła przez zachodnie wybrzeża wyspy Palawan, położoną pomiędzy Luzonem a Samar cieśniną San Bernardino, po której pokonaniu miały uderzyć na siły amerykańskie w Leyte. Razem z Siłami Centralnymi wypłynęły Siły Południowe, które (uzupełniając wcześniej paliwo w Brunei) popłynęły jednak przez morze Sulu i następnie miały zaatakować Leyte od południa, wcześniej przepływając przez cieśninę Surigao. Drugi Zespół Dywersyjny Shimy wyruszył już 15 października płynąc z Japonii, aby – po opłynięciu Okinawy i zachodniego wybrzeża Tajwanu – ominąć od zachodu łukiem Filipiny i następnie posuwać się za Siłami Południowymi.

20 października Siły Północne opuściły bazę w Oita (Japonia) w towarzystwie Zespołu Zaopatrzeniowego, składającego się z tankowców *Takane Maru* oraz *Jinei Maru*, osłanianych przez kilka eskortowców. O godz. 18.00 okręty Ozawy opuściły Morze Wewnętrzne przez cieśninę Bungo. Detektory wrogich radarów, zainstalowane na pokładach okrętów japońskich wykryły emisję fal pochodzących z okrętów podwodnych U.S. Navy, jednakże zespół Ozawy nie został przez nie wykryty. Nad Siłami Północnymi patrolowało dziesięć samolotów, wysłanych z misją przeciwpodwodną, a okręty Ozawy udały się w kierunku wschodnim, aby następnie zwrócić się ku Filipinom.

Kolejny dzień także nie minął bez emocji związanych z wrogimi siłami podwodnymi. Około południa zameldowano o wykryciu szumów torped, co ponownie zmusiło zespół Ozawy do podjęcia akcji unikowej, a niszczyciele eskorty zrzuciły kilka bomb głębinowych. Jednakże i tym razem amerykańskie okręty podwodne nie wykryły pochodu Ozawy. Można spotkać się z opiniami, że była to swoista ironia losu, ponieważ Siły Północne stanowić miały przynętę, stąd też ich szybkie wykrycie przez wroga byłoby pożądane. Jednakże zbyt wczesne odkrycie jego zespołu mogłoby spowodować

3. *Wojna na Pacyfiku*, red. R. Burns, s. 119.

4. Zniszczeniu uległo być może nawet 500 maszyn Cesarstwa, istnieją tu poważne rozbieżności w źródłach. Nie powinno to jednak dziwić, w trakcie zaciętych walk powietrznych zawyżanie strat drugiej strony to zjawisko wręcz nagminne, do tego część zgłoszonych jako zniszczonych na ziemi samolotów mogło być atrapami, lub zostać tylko uszkodzone i później wyremontowane.

5. Przesłuchiwany po wojnie wiceadmirał Matsuda Chiaki podaje nieco inną przyczynę pustostanu w hangarach lotniskowców Ozawy. Kwestia ta została już wzmiankowana w tekście. Nie da się wykluczyć, że obie te przyczyny są prawdziwe, przecież nie wykluczają się. Wariant, że słabe wyszkolenie lotników plus poniesione na Tajwanie straty, były przyczyną tak niewielkiej ilości maszyn, które miał do dyspozycji Ozawa, też nie jest całkowicie nieprawdopodobny.



atak na Siły Północne zanim Kurita pokona większość drogi. Przedwczesne zniszczenie Sił Północnych groziło fiaskiem całego planu, bowiem Amerykanie mogliby skupić się wtedy na atakowaniu pozostałych zespołów okrętów Cesarstwa. Jednakże kapryśna bogini losu Fortuna zakpiła sobie z planów japońskich. Siły Centralne, które przecież powinny zbliżyć się do przeciwnika pozostając jak najdłużej niezauważone, nie miały na tyle szczęścia aby uniknąć przedwczesnego wykrycia. Tuż po północy, 23 października, w rejonie wyspy Palawan, amerykańskie okręty podwodne natknęły się zespół Kurity. Nie dość, że około godz. 06:25 nadały meldunek o Siłach Centralnych, to w dwóch atakach uszczupliły siły japońskie o trzy ciężkie krążowniki. Dwa z nich (krążownik *Maya* oraz flagowy okręt Kurity *Atago*) poszły na dno, trzeci – *Takao* – został poważnie uszkodzony i wycofał się do Singapuru.

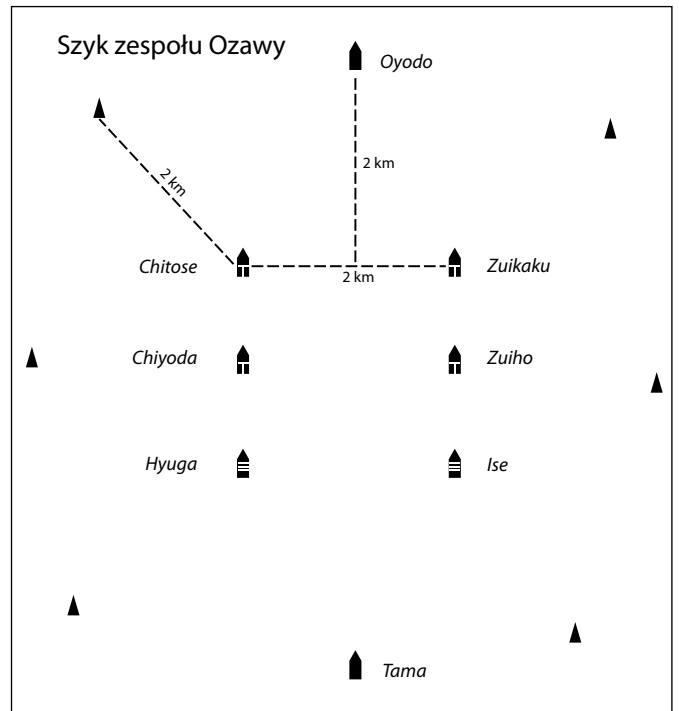
Tymczasem siły Ozawy walczyły nadal z podwodnymi cieniami. Rano ogłoszono alarm przeciwpodwodny, ale okazał się on fałszywy. O godz. 08:30 na pancerniku *Hyūga* nasłuch radiowy przechwycił transmisję przeciwnika nadany fonią, co wskazywało na to, że jest on blisko. Wieczorem 22 października wykryto okręt podwodny, a o godz. 20:10 z lotniskowca *Zuikaku* i lekkiego krążownika *Tama* spostrzeżono ślady torpedy, co zmusiło te okręty do ostrego zwrotu na lewą burtę. Niszczyciel *Wakatsuki* zrzucił kilka bomb głębinowych, aby odpędzić podwodnego intruza<sup>6</sup>. Dodatkowo, Japończycy przerwali tankowanie paliwa. Jednakże w tym momencie najważniejsze było coś innego. Prawdziwą ironią losu był fakt, że Ozawa, który tak bardzo pragnął wykrycia swych sił wroga, wciąż nie został dostrzeżony przez amerykańskie rozpoznanie! Nie dość, że celowo zламаł ciszę radiową, to wysłał kilka maszyn rozpoznawczych, licząc na to, że wykryją je wrogi radary, w ten sposób wskazując Amerykanom, że w pobliżu znajdują się japońskie lotniskowce. 22 października wysłano dziewięć samolotów rozpoznawczych, jednakże kiepskie umiejętności pilotów w zakresie nawigacji i komunikacji spowodowały, że powróciło tylko sześć z nich. Taka sama sytuacja nastąpiła w dniu następnym, kiedy to również kilka maszyn zaginęło lub też zdołało dolecieć nad Filipiny. W tej sytuacji Ozawa skierował się na południowy zachód, w kierunku wyspy Luzon, licząc, że w końcu zostanie wykryty. Jednakże 23 października upłynął dla Sił Północnych stosunkowo spokojnie, nie licząc startów samolotów rozpoznawczych. Wieczorem, nadal niewykryty, Ozawa wysłał z pokładu flagowego lotniskowca *Zuikaku* długą depeszę, do tego nadaną otwartym tekstem. Nawet i to nie pomo-

gło w ujawnieniu jego pozycji, a do tego sam nie miał rozoznania w położeniu sił amerykańskich.

Wieczorem 23 października sytuacja taktyczna przedstawiała się następująco. W kierunku zatoki Leyte zbliżały się cztery zespoły japońskie, z których jeden (akurat ten, którego ruchy powinny jak najdłużej pozostać ukryte dla oczu Amerykanów) został już wykryty i zaatakowany przez okręty podwodne przeciwnika, ponosząc pewne straty. Tymczasem amerykańskie siły umacniały się na Leyte, a 3. Flota U.S. Navy operowała około 150 km od Filipin, uzupełniając paliwo. Była ona uszczuplona o jeden zespół lotniskowców (*TG 38.1*), który dzień wcześniej odesłano na Ulithi, w celu uzupełnienia zapasów, zanim jeszcze dotarły meldunki o nadpływających siłach wroga. W sytuacji, kiedy zdeterminowani Japończycy płynęli, aby za wszelką cenę zniszczyć siły desantowe USA, wielka bitwa powietrzno-morska była jedynie kwestią godzin. Pomimo swej słabości, japońskie lotniskowce odegrały w niej znaczącą rolę.

### Największa bitwa morska

O świcie 24 października 1944 roku z pokładów amerykańskich lotniskowców zaczęły startować samoloty rozpoznawcze. Również Ozawa wysłał w powietrze kilka maszyn, pragnąc zarówno zdobyć informacje o siłach wroga, ale też zostać w końcu przez niego wykrytym! Do tej pory ani wysyłanie długich radiogramów, ani działania lotnictwa rozpoznawczego, zarówno własnego jak i wrogiego, nie spowodowały zlokalizowania Sił Północnych. Również amerykańskie okręty podwodne, które przecież wykryły Siły Centralne, a w trakcie czerwcowej bitwy na Morzu Filipińskim dostarczyły cennych informacji o ruchach sił japońskich swemu dowództwu, nie zameldowały o wykryciu Ozawy. Taka sytuacja groziła fiaskiem całej operacji. Tym razem samolot rozpoznawczy z Sił Północnych zameldował o pozycji wrogiej floty. Ten pierwszy kon-



takt z flotą USA nawiązano 24 października, około godz. 07:00 nad ranem<sup>7</sup>. Samolot z lotniskowców Ozawy wykrył zespół *TG 38.3*, dowodzony przez admirała Shermana. Dystans pomiędzy wrogimi flotami wynosił wtedy około 250 mil morskich. Ozawa, aby skrócić dystans skierował się na południe. Pechowo dla Japończyków nikt z Amerykanów nie zorientował się, że ich zespół został wykryty przez samolot pochodzący z lotniskowca wroga. Spowodowane to było faktem, że w tym czasie do akcji przystąpiły samoloty stacjonujące na Filipinach. Bazujące na tam maszyny rozpoznawcze od rana wlokły się za flotą USA, co pozwoliło wiceadmirałowi Fukudome Shigeru przygotować uderzenie na lotniskowce U.S. Navy<sup>8</sup>.

6. Jednakże, trudno wskazać jaki okręt dokładnie atakował *Siły Północne* (o ile w ogóle doszło do jakiegoś ataku). O tej porze, w tym rejonie Amerykanie nie stracili żadnego okrętu podwodnego, a przecież gdyby jakiś amerykański podwodniak napotkał i (nawet nieskutecznie) zaatakował zespół Ozawy, a potem uniknął bomb głębinowych, to przecież po takim zdarzeniu amerykańskie dowództwo otrzymałoby meldunek o wykryciu wroga. Tymczasem nic takiego się nie stało. Można oczywiście założyć, że doszło np. do awarii radiostacji, ale wtedy po powrocie okrętu do bazy, w dokumentacji pozostałby ślad dotyczący ataku na *Siły Północne*. Tymczasem nic takiego się nie zachowało, co skłaniać może do wniosku, że w tym okresie japońscy marynarze (którzy do tej bardzo dotkliwie odczuli skuteczność okrętów podwodnych wroga) byli przeczułeni na ich punkcie.

7. Wg Z. J. Krali zdarzenie to miało miejsce około 08:30.

8. Swoją drogą, sytuacja w której samoloty bazujące na lądzie wykryły i zaatakowały siły wroga, a informacje dotyczące ich składu, położenia i kursu nie dotarły do zespołów floty Cesarstwa, źle świadczy o koordynacji działań strony japońskiej. Teoretycznie, wszystkie siły japońskie miały wspólnie skoncentrować się na skoordynowanym ataku na siły USA i ich zniszczeniu, a praktyce okazało się, że Japończycy działali w myśl przysłowia: *nie wie lewica, co czyni prawica*. Miało to dla ich działań poważne konsekwencje.



Amerykański admirał William Halsey (1882-1959). Fot. U.S. Naval Historical Center

Japończycy wysłali do akcji trzy (liczące po 50-60 maszyn) formacje z zadaniem obezwładnienia wrogich lotniskowców. Tuż po godz. 08:00 amerykańskie radary wykryły nadlatujące od strony lądu samoloty wroga. Wysłane przeciwko nim *Hellcats* zdołały rozproszyć wrogie formacje przeciwnika, strącając wiele spośród atakujących maszyn, ale jeden z bombowców nurkujących Yokosuka D4Y *Judy* został trafić lekki lotniskowiec *Princeton*, który ostatecznie zatonął po godz. 16:00. Japończycy drogo jednak zapłacili za ten sukces, straty wśród atakujących samolotów były poważne.

Nieco wcześniej przed uderzeniem sił japońskich z filipińskich lotnisk, około godz. 08:20, jeden z amerykańskich samolotów odnalazł Siły Centralne płynące po Morzu Sibuyan, o których meldowały już okręty podwodne USA. Tyle tylko, że wśród spostrzeżonych okrętów nie było lotniskowców. Dowodzący z pokładu pancernika *New Jersey* Halsey był nieco

zmartwiony tym faktem, a w miarę upływu czasu napięcie rosło. Jeden z oficerów stwierdził wręcz: *Gdzie do diabła są lotniskowce Japońców!*<sup>9</sup> Chichotem losu było to, że równie sfrustrowany był płynący wtedy kilkaset mil od lotniskowców Halsey wiceadmirał Ozawa, tyle tylko, że powodem jego niepokoju był fakt, że wciąż nie został wykryty.

Nadesłane przez okręty podwodne informacje oraz dane z rozpoznania lotniczego pozwoliły Amerykanom na odpowiednie „powitanie” wykrytych sił japońskich. Około 08:35 Halsey wydał rozkaz do ataku. Celem uderzenia stały się nadpływające Siły Centralne. Pierwsze maszyny uniosły się w powietrze o godz. 09:10, a atak na okręty Kurity rozpoczął się około 10:25. Praktycznie przez cały dzień formacje samolotów USA nadlatywały falami na cel. Bardzo gęsty ogień przeciwlotniczy spowodował utratę 18 samolotów, 12 innych stracono z innych przyczyn. Była to niska cena za straty zadane Siłom Centralnym. Trafiony 19 torpedami i 17 bombami ogromny *Musashi* poszedł na dno wraz z ponad 1000 ludzi z załogi. Kilka innych okrętów torpedą ciężkich krążowników zawrócił na Borneo. Atakowany przez lotnictwo Kurita bezskutecznie domagał się osłony powietrznej. Apelowal również o ataki sił powietrznych (zarówno bazowych jak i pokładowych) na lotniskowce wroga, nie wiedząc, że naloty te mają miejsce.

Ozawa zdawał sobie sprawę z nalotów na Siły Centralne, ale jego możliwości działania nie były zbyt wielkie. Plan japoński wydawał się rozsypywać. Amerykanie nie wykryli przynęty, a co gorsza zaatakowali Siły Centralne. Ozawa zbliżał się do sił lotniskowców wroga, planując wykonanie uderzenia na wykryte siły wroga. Japoński ad-

mirał najpewniej nie miał złudzeń co do rezultatów nalotu, jego siły powietrzne były po prostu zbyt słabe, aby poważnie zaszkodzić Amerykanom. Jednakże taki atak miał jedną zaletę – Amerykanie w końcu zorientowali się, że gdzieś w pobliżu są lotniskowce wroga. Mogło to dać wytchnienie siłom Kurity.

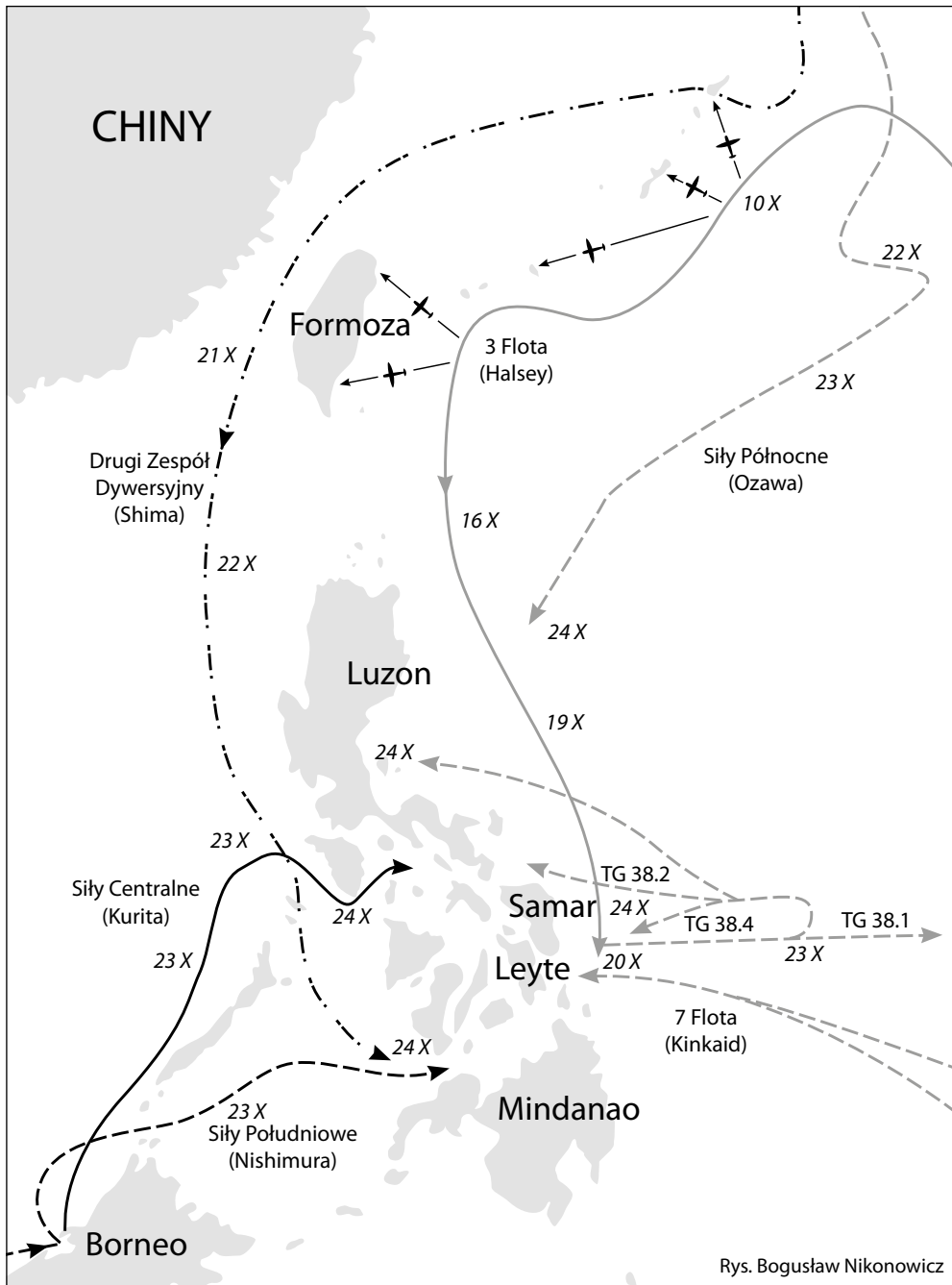
Start grupy uderzeniowej rozpoczął się o godz. 11:55 (w części źródeł pojawia się też 11:45), dopiero gdy informacja o położeniu sił wroga została dwukrotnie potwierdzona. Rozpoznanie donosiło też o trudnych warunkach pogodowych, panujących w rejonie operowania amerykańskiego zespołu. Z pokładów czterech lotniskowców uniosły się w powietrze 72 samoloty. W ich skład wchodziło najprawdopodobniej 36 A6M5 *Zero*, 28 A6M z podwieszonymi bombami 250 kg, dwa bombowce nurkujące *Judy* oraz sześć bombowców torpedowych *Jill*. Sześć z nich wzmocniło bojowy patrol powietrzny, siedem wodowało wkrótce po starcie, a aż 15 wkrótce przerwało misję i zawróciło na pokłady lotniskowców<sup>10</sup>. Tylko tyle samolotów, pilotowanych przez niedoszkolonych „żółtodziobów” mogło zostać użytych przeciwko siłom USA. Był to gorzki kontrast w stosunku do sił,

9. T.J. Cutler, *The battle of Leyte Gulf, 23-26 October 1944*, s. 142.

10. Literatura przedmiotu różni się co do składu sił wysłanych 24 października przez Ozawę przeciwko Amerykanom. Przykładowo, Krzysztof Zalewski, któremu przecież trudno odmówić znajomości przedmiotu, w pracy *Japońskie lotnictwo pokładowe*, podaje, że skład grupy uderzeniowej wchodziło 30 A6M5, 19 A6M z podwieszonymi bombami, dwa bombowce nurkujące oraz pięć bombowców torpedowych (łącznie 56 samolotów). W kilku innych źródłach możemy znaleźć informacje, że Japończycy rzucili do walki 76 samolotów. Skąd te rozbieżności? Pomijając spór o to, czy wystartowały 76 czy 72 samoloty, to fakt zawrócenia kilkunastu maszyn oraz wodowania dalszych siedmiu uszczupla grupę uderzeniową Sił Północnych do mniej więcej pięćdziesięciu kilku sztuk, co koresponduje z danymi podawanymi przez Krzysztofa Zalewskiego.

Superpancernik *Musashi* z Sił Centralnych wiceadmirała Kurity, powoli pogrąża się dziobem w morzu po falowych atakach amerykańskiego lotnictwa pokładowego. Fot. zbiory Shizuo Fukui





ścią. Przesłuchiwany po wojnie Ozawa stwierdził, że ocena efektów ataku była bardzo fragmentaryczna i przez to nieprecyzyjna. Stwierdził on też, że samoloty, które wróciły nie dokonały ataku na flotę wroga, ponieważ przeszkodziła im w tym zła pogoda. Natomiast te maszyny, które uderzyły na Amerykanów, miały ogromne problemy z nawiązaniem łączności z macierzystym zespołem. Abstrahując od japońskich zgłoszeń, bezspornym pozostaje fakt, że Japończycy mogli co najwyżej zestrzelić kilka myśliwców eskorty. Ocalałe japońskie maszyny udały się w kierunku lotnisk Filipin wyjąwszy kilka samolotów, których piloci postanowili wylądować z powrotem na pokładach swoich lotniskowców. Według przesłuchiwanego po wojnie komandora Yamaguchi Mori-yoshi na lotniskach Filipin wylądowało od 15 do 20 samolotów, które wystartowały z lotniskowców Sił Północnych. Na lotniskowce powróciły 3 samoloty<sup>11</sup>. Co gorsza, Ozawa wciąż nie został zaatakowany, a samoloty wroga bombardowały Siły Centralne. Japońskiemu dowódcy wydawało się, że jego akcja jest nieefektywna. Aby plan „Shō-1” nie zakończył się katastrofą, Ozawa musiał przyciągnąć uwagę lotniskowców przeciwnika. W tej sytuacji postanowił podzielić swój zespół, wysyłając do przodu

które ponad dwa lata wcześniej mogły atakować setkami maszyn, a za ich sterami siedzieli wspaniale wyszkoleni i doświadczeni lotnicy. Co ciekawe, maszyny po zaatakowaniu wrogich okrętów miały kierować się ku lotniskom Filipin. Taki rozkaz był poddyktowany nie tylko słabym wyszkoleniem lotników (lądowanie na pokładach lotniskowców było trudnym zadaniem), ale też faktem, że Japończycy zdawali sobie sprawę, że samoloty te najpewniej nie będą miały już na czym lądować. Zdawano sobie sprawę, że przecież w końcu Amerykanie muszą wykryć Siły Północne i zaatakować je.

Samoloty japońskie pojawiły się w dogodnym dla nich momencie, Amerykanie byli zajęci ratowaniem lotniskowca *Prince-*

*ton*, do tego pogoda była co najmniej kiepska, co uchroniło japońską formację przed zmasakrowaniem przez myśliwce amerykańskie. Pomimo tego atak zakończył się niepowodzeniem. Co prawda amerykańskie myśliwce wspólnie z obroną przeciwlotniczą straciły tylko 14 samolotów (Japończycy ze swej strony zameldowali zniszczenie ośmiu maszyn, w tym jednej „prawdopodobnie”), ale żaden z amerykańskich okrętów nie odniósł uszkodzeń. Zaatakowane jednostki dzięki gwałtownym unikom zdołały uniknąć zrzuconych bomb. Wedle części źródeł japońscy piloci zameldowali o poważnym uszkodzeniu dwóch lotniskowców wroga, co (jak zwykle w tamtym okresie) nie miało zbyt wiele wspólnego z rzeczywisto-

du wydzielony zespół kontradmirała Matsudy, który wraz z hybrydami *Ise* i *Hyūga*, krążownikami lekkimi *Tama* oraz 4 niszczycy-

11. W tym przypadku również należy odnotować istnienie rozbieżności co do liczby maszyn, które powróciły. Wg Samela Morrisona (*Leyte*) powróciło 29 maszyn, K. Zalewski i T. Januszewski (*Japońskie samoloty marynarki*, t. 1) oceniają liczbę tych samolotów na sześć, a w pracy *Japońskie lotnictwo pokładowe* ta liczba wynosi 20 samolotów. To samo dotyczy ilości maszyn, które wylądowały na Filipinach. Można spotkać się z liczbą 15 (kom. M. Yamaguchi), ale także 35 maszyn (M. Skwiot, *Shokaku*, *Zuikaku*, czy cytowany już Z. J. Krala). Wydaje się, że na lotniskowce powróciła raczej niewielka liczba maszyn, przecież rozkazy wyraźnie mówiły o locie na Filipiny. Pamiętać też należy, że część maszyn zawróciła na pokłady lotniskowców zanim zaatakowano zespół amerykański. W tej sytuacji suma samolotów, które zawróciły niedługo po stracie oraz tych, które powróciły po ataku wynosi od 18 do 21 samolotów, co wyjaśniałoby istniejące rozbieżności.

cielami miały popłynąć na południe i odwrócić uwagę nieprzyjaciela, a w sprzyjających okolicznościach zaatakować go. Stało się to o godz. 15:15.

Tymczasem wciąż atakowany Kurita apelował o osłonę powietrzną oraz o atak sił Ozawy na lotniskowce wroga. W tym czasie na niebie pojawiały się tylko samoloty wroga<sup>12</sup>. Co gorsza, w obliczu ataków lotniczych, pozbawiony osłony myśliwców Kurita zawrócił. W tym momencie układanka w postaci planu „Shō-1” zaczęła się rozsypywać. Wycofujący się na zachód Kurita, burzył bowiem precyzyjny harmonogram ruchów zespołów floty, które razem miały zniszczyć siły wroga w zatoce Leyte. Z drugiej strony wycofanie to miało charakter czasowy, a z perspektywy czasu można stwierdzić, że nie okazało się ono dla sił Kurity katastrofalnym błędem. Wręcz przeciwnie, przyniosło mu tak potrzebny w każdej bitwie uśmiech losu czy też szczęśliwy zbieg okoliczności.

Wieczorem jeden z amerykańskich samolotów zameldował, że atakowane okręty japońskie płyną na zachód. Tymczasem nieco później Kurita ponownie wykonał zwrot, tym razem w kierunku cieśniny San Bernardino. Następnie miał popłynąć do zatoki Leyte i tam rozprawić się z Amerykanami. Sam Kurita wiedział, że naczelne dowództwo floty oczekuje przedarcia się do Leyte za wszelką cenę. Otrzymana od Toyody wiadomość: „wszystkie siły, ufając opatrności boskiej, mają pędzić do ataku”<sup>13</sup> była wystarczająco klarowna. Tyle tylko, że ufność w łaskawość niebios mogła nie wystarczyć do zrealizowania misji, do tego potrzebne było coś więcej. I Kurita otrzymał to „coś więcej”.

Atakując Siły Centralne Amerykanie nie zaniedbali rozpoznania. O godz. 12:30 z lotniskowców Trzeciej Floty wystartowały samoloty rozpoznawcze, które udały się w kierunku północno-zachodnim i północnym. Halsey zdawał sobie sprawę, że japońskie lotniskowce muszą gdzieś być. „Trzymać otwarte oczy na północ i północny wschód, tam z pewnością znajdować się będą japońskie lotniskowce!” – takie zalecenie otrzymał wiceadmirał Marc Mitscher. Warto tu dodać, że amerykańskie rozpoznanie wykryło także Siły Południowe Nishimury, ale dokonany na nie nalot nie przysporzył im poważnych strat. Jednakże wykrycie tego zespołu dało Amerykanom czas na przygotowanie się do ich odparcia. Około godz. 16:30 samoloty z lotniskowców Trzeciej Floty wykryły wreszcie Siły Północne, a dokładnie zespół skupiony wokół pancerników lotniczych. Godzinę później kolejna maszyna zidentyfikowała płynące nieco dalej lotniskowce Ozawy. Potwierdzeniem tego były też nieskuteczne ataki wrogich myśliwców na samoloty rozpoznawcze. Amerykanie

byli również przekonani, że maszyny, które zaatakowały ich w godzinach południowych pochodziły najpewniej z lotniskowców wroga. Siły Północne płynęły w tym momencie w kierunku Luzonu, znajdując się około 200 mil morskich na wschód od przylądka Engaño, płynąc ze stosunkowo niewielką prędkością 15 węzłów.

Amerykanie z ulgą przyjęli wiadomość o odkryciu sił lotniskowców przeciwnika, ale w tym momencie dokonanie na nich ataku okazało się ryzykowne. Po pierwsze, część samolotów nie wróciła jeszcze z ataku na siły Kurity, a część wymagała zatankowania i uzbrojenia. Ważniejsze było jednak coś innego, groźba powtórki dramatu nocnego lądowania z Bitwy na Morzu Filipińskim. Halsey musiał doskonale pamiętać o tym, że lądujące w nocy 20 czerwca samoloty pokładowe poniosły ciężkie straty wskutek serii wodowań i wypadków. Tymczasem zespół japoński znajdował się daleko od sił Halseya, co gwarantowało powtórzenie tych jakże emocjonujących dla amerykańskich pilotów i załóg lotniskowców wydarzeń. Postanowił więc odłożyć uderzenie na dzień następny, nocą zbliżając się do sił Ozawy. Wydawało się to logiczne. Meldunki rozpoznania lotniczego do pewnej chwili wskazywały, że atakowany wcześniej zespół ciężkich okrętów japońskich zawrócił, a z północy nadpływały siły lotniskowców wroga. W tej sytuacji Halsey zdecydował się ruszyć w stronę zespołu Ozawy, w kierunku lotniskowców, które przecież mogły być najgroźniejszą bronią Japończyków. Nikt z Amerykanów nie podejrzewał, jak słabe były siły powietrzne wroga, stacjonujące na pokładach lotniskowców 3. Floty i Lotniczej. O godz. 20:22 wydał rozkaz trzem grupom operacyjnym (czwarta z nich, TG 38.1 znajdowała się w drodze ku atolowi Ulithi, jednak po pobraniu paliwa miała dołączyć do reszty sił), ruszenia na północ w kierunku sił Ozawy.

Halsey połknął przynętę, pomimo tego, że napłynęły meldunki od nocnych myśliwców amerykańskich dotyczące Sił Centralnych. Jeden z nich odnotował około godz. 19:35, że Siły Centralne płyną w kierunku cieśniny San Bernardino. Meldunek ten został potem potwierdzony przez kilka innych maszyn. Tymczasem Halsey uznał, że: „Bierne pilnowanie cieśniny San Bernardino wydawało mi się niewystarczające. Wierzyłem, że Siły Centralne zostały na Morzu Sibuyan tak poturbowane, że nie można ich uważać za zagrożenie dla VII. Floty”<sup>14</sup>. Była to poważna pomyłka w ocenie zagrożenia. Część amerykańskich dowódców, m.in. wiceadmirał Willis Lee, kontradmirał Gerald Bogan oraz dowódca sił lotniskowców Marc Mitcher, miała ogromne wątpliwości co do sensowności ataku wszystkimi siłami

na odkryty zespół lotniskowców Cesarstwa, ale tej nocy Amerykanów prześladowały fatalny przepływ informacji i mylne oceny<sup>15</sup>. Potężna Trzecia Flota, w skład której wchodziło m.in. 10 lotniskowców z 780 samolotami, ruszyła w kierunku Sił Północnych. Goliat postanowił rozprawić się z Dawidem. Co gorsza, Halsey nie powiadomił dowódcy Siódmej Floty, admirała Kinkaida o swoim kroku<sup>16</sup>. Kinkaid był święcie przekonany, że Halsey pilnuje cieśniny San Bernardino i liczył na wsparcie lotniskowców Trzeciej Floty. W tej sytuacji skupił się na przygotowaniu gorącego powitania dla nadpływających Sił Południowych Nishimury, próbujących przedostać się przez cieśninę Surigao. Tymczasem Halsey był przekonany, że Siódma Flota spokojnie da sobie radę, nawet w sytuacji gdyby atakowane wcześniej pancerniki i krążowniki wróciły. Flota ta mogła bowiem liczyć na wsparcie lotniskowców eskortowych, a poza tym dysponowała licznymi pancernikami, krążownikami i niszczycielami. Jak widać, kluczowa cieśnina San Bernardino pozostała niebroniona. Siły Północne wykonały swoją rolę przynęty, chociaż gdyby nie chwila wahania Kurity, który w pewnym momencie zawrócił, sytu-

12. Część źródeł twierdzi, że Siły Centralne posiadały jednak osłonę powietrzną w postaci 10 myśliwców (sic!). Nie trzeba dodawać, że wobec potęgi amerykańskiego lotnictwa nie znaczyło to kompletnie nic. Ocenia się, że wiceadmirał Fukudome pragnął zniszczyć wrogie lotniskowce i dlatego przydzielił myśliwce do osłony maszynom wysłanym przeciwko amerykańskim zespołom. Z powodu słabości sił powietrznych, zdziękowanych poprzednimi walkami (w tym rajdami lotniskowców 3. Floty), nie posiadał on wystarczających ilości myśliwców, aby zapewnić eskortę bombowcom i osłone Siłom Centralnym. Można jednak przypuszczać, że nawet przeznaczenie dodatkowych maszyn na potrzeby Sił Centralnych, zanedbało nie poprawiłoby ich położenia. Amerykańskie myśliwce i tak byłyby w stanie oczyścić drogę dla swoich bombowców, chociaż zapewne straty atakujących byłyby większe, a mniej bomb i torped trafiłoby w swe cele. Strat wśród jednostek japońskich nie dałoby się jednak uniknąć, a skoro został podjęty temat: „co by było, gdyby...” warto zauważyć, że hipotetycznie skuteczniejsza eskorta myśliwców mogłaby spowodować, że Kurita nie zawróciłby, aby oddalić się na jakiś czas od chmar amerykańskich samolotów pokładowych. W tej sytuacji zwiększyłoby się prawdopodobieństwo, że u wylotu cieśniny San Bernardino na Siły Centralne czekałby „komitet powitalny”. To zmieniłoby sekwencję wydarzeń, które nastąpiły 25 października. Historia potoczyła się jednak znanymi torami.

13. [Cyt. za:] *Wojna na Pacyfiku 1937-1945*, s. 121.

14. S. E. Morrison, *Leyte*, s. 227-228.

15. Szerzej [por.:] S. E. Morrison, *Leyte*, s. 274-232. Swoją drogą, opisywane decyzje podejmowane tego wieczoru są wciąż przedmiotem sporu historyków oraz miłośników problematyki wojennomorskiej.

16. W pracy B. Irelanda *Zatoka Leyte 1944*, na stronie 54 można znaleźć informację, że szef sztabu admirała Halseya, kontradmirał Robert Carney wysłał dokładny opis sytuacji: „Zgodnie z meldunkami po uderzeniach nieprzyjacielskie siły na Morzu Sibuyan zostały poważnie nadszarpnięte. Przemieszczamy się z trzema grupami, by uderzyć na przeciwnika o świcie”. Wszyscy, którzy odebrali ten meldunek założyli, że zespół pancerników, krążowników i niszczycieli (TF 34, potencjalna czwarta grupa) nadal pilnuje cieśniny San Bernardino. W tej interpretacji zawiniła zła komunikacja pomiędzy amerykańskimi dowódcami.





Amerykańskie lotniskowce typu „Essex” na wschód od Filipin.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

acja mogła wyglądać inaczej. Pomimo późniejszych meldunków, wskazujących, że japońskie pancerniki i krążowniki ponownie skręciły w kierunku Zatoki Leyte, Amerykanie pozostawili cieśninę San Bernardino niestrzeżoną. Japończykom dopisało szczęście, a Amerykanie utracili szansę na zablokowanie pochodu Sił Centralnych.

Ozawa zdawał sobie sprawę, że nareszcie jego zespół został wykryty. Japończycy byli mocno zaskoczeni faktem, że 24 października ich siły nie stały się celem ataku przeciwnika. Zespół Ozawy wciąż zbliżał się do Filipin, po zachodzie słońca zmienił kierunek na południowo-wschodni. Faktem jest, że dowódca Sił Północnych wciąż nie miał dokładnych danych co do położenia zespołów japońskich, jak i lokalizacji oraz składu sił wroga. Kulejąca łączność i związany z tym faktyczny brak koordynacji działań utrudniały mu rzeczywistą ocenę przebiegu wydarzeń (jednak to samo można powiedzieć o pozostałych dowódcach sił japońskich). Około godz. 20:00 dotarły do niego depesze Kurity, o tym, że Siły Centralne zwracają z powodu silnych nalołów wroga. Ozawa skierował swe siły na północ oddalając się od Filipin, ale o godz. 21:10 otrzymał wyraźny rozkaz od admirała Toyody, że należy działać zgodnie z planem. W tej sytuacji wykonał kolejny zwrot, na kurs 240 stopni i znów podążył w stronę Filipin. Po wojnie stwierdził, że posiadał meldunki o dwóch uszkodzonych lotniskowcach amerykańskich. Stąd też liczył, że siły Matsudy mogą pokusić się o nawiązanie nocnej bitwy z Amerykanami. Około

godz. 19:20 z pokładów okrętów Matsudy zaobserwowano na południowym zachodzie odległe błyski i światła. Część oficerów twierdziła, że są one świadectwem nocnego ataku japońskiego lotnictwa na okręty USA, ale Matsuda nie dał się ponieść emocjom, stwierdzając, że mogą one być najzwyczajniej wyładowaniami elektrycznymi. O godz. 22:00 Ozawa rozkazał wysuniętemu zespołowi Matsudy dołączenie do jego sił, ten skręcił więc na północ. Wczesnym rankiem 25 października, po połączeniu Siły Północne przyjęły taki szyk, aby jak najskuteczniej odpierać ataki lotnicze wroga. Tym razem nie należało się spodziewać, żeby Amerykanie zrezygnowali z uderzenia na lotniskowce Cesarstwa.

Noc ta przyniosła też kolejne wydarzenia. Próbuje się przedrzeć przez cieśninę Surigao Siły Południowe zostały całkowicie rozgromione przez Zespół Wsparcia Ogniewego, dowodzony przez kontradmirała Jessie Oldendorfa. To samo spotkało siły dywersyjne Shimy, z obu japońskich zespołów ocalało tylko kilka jednostek. Jednakże Siły Południowe i Drugi Zespół Dywersyjny dysponowały niewielką siłą ognia, w porównaniu do Sił Centralnych, które nie niepokoje wypłynęły na Morze Filipińskie, kierując się w stronę zatoki Leyte.

Tuż przed północą, Halsey rozkazał swym siłom zwolnić do 16 węzłów. Obawiał się, że za nadto zbliży się do Sił Północnych, które następnego dnia mogły zaatakować go „wahadłowo”. Amerykański dowódca sądził, że Japończycy mogliby wysłać swoje maszyny pokładowe i zaatakować go, następnie

wylądować na Luzonie, zatankować, uzbroić swe maszyny i ponownie uderzyć na lotniskowce Trzeciej Floty. Tego typu kalkulacje dowodzą, że Halsey nie miał pojęcia jak słabe są siły lotnictwa pokładowego Sił Północnych. Halsey obawiał się też, że Ozawa przemknie pomiędzy jego zespołem a Luzonem, aby zaatakować siły desantowe USA. Ironią losu było to, że wszystkie te decyzje nie brały pod uwagę faktu, że to siły Kurity są największym zagrożeniem dla desantu w zatoce Leyte. Tymczasem o godz. 02:08 wysłane na nocne rozpoznanie samoloty z lekkiego lotniskowca *Independence* wykryły siły Ozawy, w tym momencie nadal płynące w dwóch zespołach. W tej sytuacji Amerykanie wysunęli na czoło swej floty siły pancerników i krążowników.

W tym samym czasie Ozawa zbliżał się do nadpływającego Halseya, chociaż nie znał jego dokładnej pozycji. Rankiem 25 października zespół Ozawy odebrał krótki radiogram pochodzący z któregoś niszczyciela lub krążownika *Mogami*, informujący o ciężkich stratach zespołu Nishimury. Nie wiedział jednak, jak wyglądają działania Sił Centralnych. Około godz. 07:00 rano Siły Północne płynęły już razem. Z przodu podążały lotniskowce *Zuikaku* i *Zuihō*, wspierane przez pancernik *Ise*, 2 lekkie krążowniki oraz 4 niszczyciele. Nieco za nimi podążały pozostałe jednostki. Na pokładach lotniskowców bazowało około 26 samolotów, w większości myśliwców. Kolejne starcie powietrzno-morskie było już tylko kwestią czasu.

(ciąg dalszy nastąpi)



# Niemieckie okręty podwodne po II wojnie światowej część II

## 5. Techniczne aspekty rozwoju niemieckich konstrukcji powojennych okrętów podwodnych

### 5.1 Zasady projektowania

Warunkiem opracowania optymalnej konstrukcji okrętu podwodnego jest rozwiązanie problemu zależności między ciężarem, a objętością. Ten, wydawałby się logiczny wymóg jest w przypadku okrętów podwodnych bardziej skomplikowany niż w przypadku jednostek nawodnych. W odniesieniu do tych drugich można się bowiem ostatecznie pogodzić ze zwiększoną wypornością, za cenę większego zanurzenia się kadłuba. Dla okrętu podwodnego jest to jednak niemożliwe, gdyż przy poruszaniu się takiej jednostki pod powierzchnią wody, istnieje wymóg konstrukcyjny, dopasowania wyporności do jej głębokości operacyjnej. Zabezpieczenie możliwie swobodnej przestrzeni kadłuba okrętów podwodnych jest dla konstruktorów nie lada problemem, gdyż ciągle rosną gabaryty urządzeń elektrycznych i elektronicznych, niezależnie od ich bardzo małego ciężaru. Z tego też powodu, dla współczesnych projektów jednostek zachodniemieckich rozpatrywane były m.in. zagadnienia związane z wyposażeniem elektronicznym. Analizy prowadzone podczas projektowania jednostek dotyczyły nie tylko kwestii objętości czy pojemności, ale również problemów wynikających z było nie było, bardzo ograniczonej powierzchni pokładów we wnętrzu kadłuba. Musi ona zapewnić możliwie swobodne przemieszczanie się członków załogi.

Punkty ciężkości w badaniach nad rozwojem konstrukcji ograniczonych wymiarowo powojennych niemieckich okrętów podwodnych położone były na następujące dziedziny:

- systemów dowodzenia i kierowania uzbrojenia zintegrowanych ze środkami pelengacji, wczesnego ostrzegania, nawigacji i łączności,
- ograniczenia utrudnień lokalizacji i pelengacji w skutek zbyt dużej emisji szumów,

- powłoki antykorozyjnej, przeciwybuchowej, zapobiegającej tarciom,

- napędu konwencjonalnego i ładowania baterii akumulatorów,
- prędkości, zasięgu i autonomizacji,

- głębokości zanurzenia i manewrowania na ograniczonym akwenie,

- liczebności załogi w obliczu stopnia automatyzacji,
- antropotechniki<sup>1</sup>, obsługi, logistyki,
- zgodności elektromagnetycznej,
- materiałów i korozji,
- bezpieczeństwa i ratownictwa

Zadanie polegające na zapewnieniu niemieckim powojennym okrętom podwodnym maksymalnej wartości bojowej, zostało pod każdym względem wykonane. Dotyczyło to aspektów ciężaru, objętości, powierzchni pokładu podczas analizy, których kierowano się następującymi zasadami projektowo-konstrukcyjnymi:

- możliwie duże ograniczenie powierzchni namiaru dla aktywnie pracującego hydrolokatora przeciwnika, spowodowane małą wypornością wymuszoną warunkiem przestrzegania limitu wypornościowego;

- jednokadłubowa konfiguracja, kadłub sztywny w dużej mierze w formie zewnętrznego płaszcza sięgającego do pokładu górnego, centralne usytuowanie kiosku, dziób i rufa; możliwie krótkie, możliwości odpowiednio większej średnicy kadłuba sztywnego;

- umieszczenie wszystkich urządzeń o wysokiej emisji szumów w miejscach gdzie ich negatywny wpływ będzie ograniczony oraz

1. Ergonomia [gr. *érgon* 'dzieło', 'praca', *nómos* 'prawo'], antropotechnika, dyscyplina wiedzy zajmująca się zasadami i metodami optymalnego dostosowywania warunków pracy do właściwości fizycznych i psychicznych człowieka, zgodnie z wymaganiami fizjologii i psychologii pracy, aby chronić jego życie i zdrowie i dać mu również możliwość jak najlepszego rozwoju osobowości. <http://encyklopedia.pwn.pl/index.php?module=haslo&id=3898447>

zabezpieczenie ich dodatkowo przez pokrycie dwuwarstwowym materiałem tłumiącym; zmniejszenie emisji szumów generowanych przez kadłub, otaczające powietrze i wodę;

- napęd jednowatowy, z pojedynczą śrubą o siedmiu skrzydłach typu Skewback charakteryzujący się niską liczbą obrotów;
- opływowe kształty płetwy sterowej przyczyniające się do dobrego manewrowania i stabilnego utrzymania kursu. Ograniczenie dodatkowych oporów wszelkich innych elementów mogących być przyczyną ich powstawania takich, jak składane dziobowe stery głębokości. Zadbano także o nadanie opływowego kształtu części dziobowej oraz kiosku;

- nieruchomych chrapów i peryskopów, które podczas pływania na chrapach powodują powstawanie ślad wodnego będącego efektem ustawienia centralnego;

- silne uzbrojenie w 8 wyrzutni torpedowych, dające przykładowo swobodę wyboru możliwości odpalanie pocisków raketowych klasy okręt-okręt, stawiania min morskich, wystrzeliwania pocisków raketowych bliskiego zasięgu typu okręt-powietrze z jednego z umieszczonych na śródokręciu kontenerów. Miny mogą również być stawiane za pomocą dodatkowego, umieszczonego na rufie urządzenia do zewnętrznego stawiania min tzw. „pasa minowego” (Minengürtel);

- skuteczne echosondy, o biernych i aktywnych możliwościach lokalizacyjno – odbierających (Passiv-Aktiv-Intercept) rozmieszczone na planie okręgu w dziobowej części kadłuba; zwrócenie uwagi na stosowanie komponentów szumowych o niskich częstotliwościach, poprzez stosowanie wzdłużnego ustawienia czujników (Flank Array) oraz holowanego hydrolokatora (Towed Array);

- napęd wysokoprężnymi silnikami spalinowymi z baterią akumulatorów ładowaną przy wykorzystaniu chrap; moc dostarczana przez pracujące szybkoobrotowe czterosurowe wysokoprężne silniki spalinowe; niewrażliwe na ciśnienie spalin i podciśnienie ssania (MAP), sprzężone z generatorami prądu stałego lub przemiennego; silnik elektryczny w konstrukcji podwójnego zespołu wolnoobrotowego na prąd stały; akumulatory kwasowo-ołowiowe o masie łącznej stanowiącej 20-25 % wyporności okrętu;

- poruszanie się pod powierzchnią wody na maksymalnej prędkości przez ponad godzinę, duży zasięg, krótkie okresy korzystania chrap;

- możliwie, jak największy stopień automatyzacji łącznie z bezobsługową maszynownią i małą liczbą załogi;

- szeroki zakres koncepcji operowania w okresie pokoju i wojny;
- różne systemy ratownicze dla różniących się od siebie typów okrętów podwodnych oraz ich akweny operacyjne z uwzględnieniem maksymalnej głębokości, na której okręt podwodny ulega zniszczeniu na skutek działania ciśnienia wody;

- prosta i zwarta konstrukcja, w szczególności elementów narażonych na działanie ciśnienia z zewnątrz.

- zastosowanie najnowszych doświadczeń z dziedziny statyki oraz wykorzystanie do wykonania najnowocześniejszych materiałów; w szczególności również elementów konstrukcji narażonych na działanie ciśnienia z zewnątrz.

- rozmieszczenie ciężkich elementów konstrukcji możliwie w dolnych partiach kadłuba, aby w przyszłości uniknąć konieczności montowania balastu stabilizacyjnego.

- rozmieszczenie wszystkich elementów konstrukcyjnych w ten sposób, aby ich środki ciężkości i objętości znajdowały się na tej samej wysokości, co pozwalała na ograniczenie wyrównywania położenia kadłuba okrętu w stanie zanurzenia (trymowanie).

- przejrzysty system rurociągów wraz z krytycznym spojrzeniem na problem awaryjnego usuwania uszkodzeń. W tym przypadku dla budowy okrętów nawodnych i podwodnych obowiązują różniące się od siebie zasady.

- możliwie mały stosunek między wypornością kadłuba w zanurzeniu i na powierzchni – ograniczenie liczby przedziałów balastowych, będących źródłem dodatkowego oporu.

- mała wysokość metacentryczna przy możliwie małej liczbie górnych powierzchni, które narażone będą na tarcie, pamiętając jednocześnie o ekonomicznym wykorzystaniu całej powierzchni.

- różnorodne sposoby zagospodarowania wolnej powierzchni i masy, jak na przykład wykorzystanie baterii akumulatorów i paliwa w roli balastu stabilizacyjnego; w górnych wyrzutniach torpedowych umieszczanie przyjętych w formie uzupełnienia z ładu pocisków podwodnych, natomiast w przestrzeni za wyrzutniami torpedowymi jako mieszkalnej oraz platformy przeładunkowej; wykorzystanie korytarzy i przejść przed tablicami rozdzielczymi, urządzeniami, czy innym wyposażeniem jako wolnej przestrzeni dla obsługi oraz konserwacji.

- sędowanie ww. żądań na wszystkich poddostawców.

Zastosowanie powyższych uwag i wskazówek spowodowałoby, że większość elementów byłaby projektowana, konstruowana i budowana dla tej właśnie klasy okrętów. I tak na przykład wymiary ogniw akumulatorowych przeznaczonych dla nowych typów okrętów wyliczono na podstawie zmiennej zależnej biorąc pod uwagę średnicę kadłuba sztywnego, aby w ten sposób optymalnie wykorzystać przedział akumulatorów. W przypadku głównych „użytkowników” energii zmagazynowanej w akumulatorach, czyli napędu i urządzeń elektrycznych, najwyższej wydajności poszukiwano badając pełne i częściowe obciążenie mocą.

Osiągnięcie wytyczonego celu było jednak możliwe dzięki oparciu się konstruktorów na typowych zasadach, wzgl. cechach charakterystycznych, którymi należy się kierować w fazie planowania. Przełożyło się to na produkt końcowy, pod postacią pojawiających się pod koniec lat sześćdziesiątych XX wieku niemieckich okrętów podwodnych. Bez wątpienia można je zaliczyć do wręcz niewiarygodnych hitów eksportowych zachodnioniemieckiego przemysłu okrętowego.

## 5.2 Historia powstania pierwszych powojennych U-bootów

Jak już w tekście wspomniano, historia powstania 12 okrętów podwodnych w ramach pierwszego programu rozbudowy Bundesmarine rozpoczęła się w 1955 roku. Wtedy to, 8 marca tzw. Urząd Blancka, będący protoplastą późniejszego Ministerstwa Obrony NRF pewnym dwóm panom, którzy do tej pory służyli mu w roli doradców, zlecił opracowanie stosownych wytycznych dotyczących małych, przybrzeżnych okrętów podwodnych. Zamierzano je zbudować, co zaowocowało powstaniem jednostek, które przy swojej wyporności 350 ts, czyli w ramach narzuconej górnej granicy, miały się charakteryzować następującymi właściwościami:

- Stosunkowo duża głębokość zanurzenia (próg zniszczenia przez ciśnienie wody),

- Normalną w tym czasie, bo zgodnie z ówczesnym duchem, liczbą wyrzutni torpedowych,

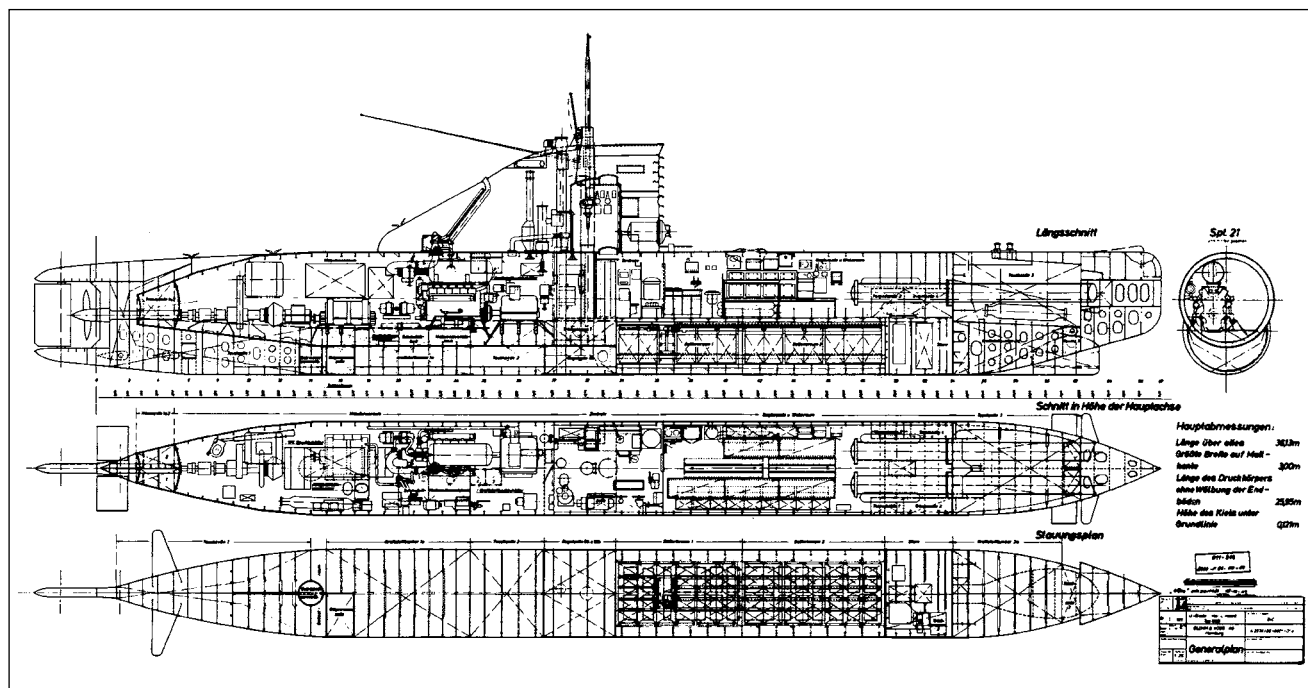
- Napęd na jeden wał śrubowy silnikiem elektrycznym o mocy od 1300 do 1350 KM, co miało gwarantować osiąganie prędkości podwodnej od 16 do 16 ½ węzła,

- Do ładowania baterii akumulatorów wysokoprężny silnik spalinowy o mocy 950 KM napędzający silnik elektryczny pracujący jako generator.

Opracowania zaowocowały powstaniem tzw. „typu 55”, przyjętego przez Bundesmarine w ramach pierwszego programu rozbudowy floty. W styczniu 1958 roku IKL (Ingenieurbüro Kilonia) rozpoczęło prace nad projektem późniejszego typu 201 mającego składać się z dwunastu okrętów z napędem konwencjonalnym tak, jak jego następcy w postaci jednostek typu 202.

Pod pojęciem „napędu konwencjonalnego” rozumie się w żegludze podwodnej poruszanie się za pomocą silników elektrycz-





Oryginalny plan Typu XXIII w wersji powojennej.

Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa

nych, czerpiących energię z baterii akumulatorów. Te z kolei regenerowane były podczas marszu na powierzchni lub przy użyciu chrap (w zanurzeniu) za pomocą pracujących generatorów wysokoprężnych. Postanowienia podpisanych traktatów paryskich spowodowały, że skorzystanie z innych rodzajów napędu takich, jak na przykład niezależnego od powietrza zewnętrznego ogniwa paliwowego, nie było w ogóle możliwe. NRF została bowiem zobowiązana przez NATO do dostarczenia w krótkim czasie określonej liczby okrętów podwodnych. Terminów tych można było dotrzymać jedynie wtedy, jeżeli zdecydowano by się na wykorzystanie napędu konwencjonalnego.

Szczegóły specyfikacji będącej załącznikiem podpisanej przez ministerstwo i IKL umowy, a konkretnie żądania wysuwane pod adresem typu 201, nie mogą być w tym miejscu podane, lecz przynajmniej w dużym skrócie pozwolę sobie zwrócić uwagę na następujące niżej wymienione zagadnienia:

- Tonaż oraz jak już wspomniano napęd.
- Głębokość zanurzenia mniejsza niż określona w roku 1955, tzn. bardziej zorientowana na Bałtyk. W kwestii tej należy generalnie stwierdzić, że w przypadku wszystkich, zbudowanych dla Bundesmarine okrętów podwodnych, ustalona dla nich głębokość maksymalnego schodzenia pod powierzchnię na Bałtyku, zostały określone stosunkowo wysoko. Dzięki dość dużej odporności kadłuba sztywnego uzyskany został zadawalający stopień odporności elementów wystających z kadłuba na uszkodzenia spowodowane dużym podwodnym ciśnieniem zewnętrznym.
- Prędkość: „Każde zwiększenie (postulowanej prędkości podwodnej) ma bardzo duże znaczenie militarne”. Podczas dokonanych pomiarów urządzenia z chrapami położono większy nacisk na szybsze naładowanie akumulatorów niż na prędkość. Szczególnie ważne było uzyskanie możliwie największej cichej prędkości. Wymagania w stosunku do bezszumnego poruszania się miały z kolei wpływ na konfigurację urządzenia sterowego, lecz o tym więcej poniżej.
- Zasięg: Wymagania, co do ciągłego poruszania się na głębokości peryskopowej lub z wysuniętymi chrapami były niewielkie. Ze względu na ładowanie baterii akumulatorów bardzo wysokie były natomiast wymagania w stosunku do wolnego, przerywanego, poruszania się pod wodą.

• Uzbrojenie: dziobowe wyrzutnie torpedowe standardowego kalibru 533 mm i dotychczas stosowanej długości (7 m) jakich właśnie wymagano. Oprócz tego zwrócono uwagę na możliwość odpalania torped z dużej głębokości.

• Elektronika: w tym przypadku wyrażono się dosłownie: „szczególny nacisk należy położyć na wyposażenie w hydrolokator („dobre biernie urządzenie podsłuchowe”). Wspomniane urządzenie musi pozwolić na uzyskanie danych o wykonanym strzale torpedowym. Odpalenie torpedy w wyniku obserwacji peryskopowej stanowi wyjątek. Należy przewidzieć również możliwość wypchnięcia przez wyrzutnię torpedową pewnego obiektu symulującego<sup>2</sup>. Anteny radiowe, radarowe oraz nadzoru radiowego muszą być wysuwalne.

- Peryskopy: przewidziano jedną sztukę.
- Załoga: od 16 do 18 ludzi (3 oficerów, 5 podoficerów starszych, 5 matów, od 3 do 5 marynarzy).
- Zagadnienia ogólne: w uzupełnieniach przeczytać można było m.in.: „Jednostka miała być «czystym» okrętem podwodnym (Przebywanie na powierzchni: wyłącznie w portach oraz w marszu do akwenów operacyjnych)”.

Z podanych wyżej danych wynika wyraźnie, że skrzętnie oparto się na wymagach stawianych swego czasu w stosunku do okrętów podwodnych typu XXIII.

Już w dniach 29 i 30 stycznia 1958 roku IKL złożyła w Bonn dwie dokumentacje, z których pierwsza zawierała rozwiązania zaproponowane dla spełniania sformułowanych wymagań. Druga, stanowiła alternatywę w postaci projektu z silniejszym uzbrojeniem, ale w zamian z nieco zmniejszoną baterią akumulatorów i urządzeń napędowych. Ta kontrpropozycja zawierała zrealizowaną później baterię dziobowych wyrzutni torpedowych

2. W II wojnie światowej, U-booty korzystały z tzw. metody Bolda, która polegała na stworzeniu podwodnego strumienia powietrza, który wiązki asdicu rejestrowałyby jako kadłub U-boota. Do wytworzenia „chmury” pęcherzyków powietrza używano wodorotlenku wapnia umieszczonego w pojemniku wyrzucanym przez specjalnie skonstruowane słusy o średnicy 100 mm, w które od 1942 roku wyposażano każdego U-boota. W kolejnych latach pracowano nad możliwością stosowania tej metody na większych głębokościach (pojemniki oznaczone jako *Bold 4* i *Bold 5*). Jako uzupełnienie metody Bolda skonstruowano urządzenie akustyczne o nazwie *Sieglinde* imitujące odgłos śrub płynącego U-boota oraz urządzenie zagłuszające pracę asdicu o nazwie *Siegmund*, umożliwiające okrętom niezauważoną ucieczkę poza jego zasięg. [http://www.ubootwaffe.pl/index.php?option=com\\_flexicontent&view=items&id=319](http://www.ubootwaffe.pl/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=319)



w liczbie ośmiu. W obu projektach nie przewidziano torped rezerwowych.

Rozmieszczenie wszystkich ośmiu wyrzutni torped w sekcji dziobowej było pewnym ewenementem w dotychczasowej, światowej historii budownictwa okrętów podwodnych. Do tej pory nie odnotowano takiego ich skoncentrowania w jednym miejscu i to na tak małej jednostce. IKL nawiązał tutaj do pomysłu ostatnich U-bo-otów zaprojektowanych na przełomie lat 1944/45. Konkretnie chodzi o jednostki typu XXVI, które charakteryzować się miały możliwie dużą liczbą gotowych do odpalenia torped. Z uwagi na ciągle udoskonalane w ostatnich latach wojny środki ZOP, miały one bowiem spore trudności w podejściu do wroga na odległość skutecznego strzału torpedowego. W przypadku udanego podejścia do przeciwnika, atakująca jednostka musiała więc charakteryzować się możliwie dużym potencjałem bojowym. Mając po swojej stronie przewagę zaskoczenia, w zaistniałych okolicznościach uważano za zbyt kosztowne ponowne ładowanie wyrzutni. Oprócz tych rozważań w 1958 roku zagadnień czysto taktycznych, należy pamiętać, że główną przyczyną takiego usytuowania uzbrojenia było ograniczenie wyporności bojowej. Dużą rolę odgrywała analiza, co będzie bardziej korzystne i efektywne: dodatkowe torpedy, czy liczba wyrzutni torpedowych.

Oba projekty już wtedy zdradzały wiele podobieństw z późniejszym typem 201, co dotyczyło następujących punktów:

- Pomieszczenia załogi w sekcji rufowej, kiosk (centralna nadbudówka) z nawodnym stanowiskiem manewrowym (owa nadbudówka jednak w sposób istotny krótsza, ponieważ przewidziane były tylko peryskop, radar i chrapy), trzyczęściowa bateria akumulatorów, zbiorniki zapasowe paliwa w maszynowni, układ siódłowych, trymowych zbiorników regulacyjnych, czy zbiornik kompensacyjny wyrzutni torpedowych. Oprócz tego przewidziane już uprzednio rozmieszczenie załogi, będzie w przyszłości niemalże identyczne.

- Zróżnicowane były jednak, głównie centrala, inne były dziobowe stery głębokości (jako element stały), luk torpedowy, miejsce umieszczenia hydrolokatora (pod dziobem) oraz maszynownia z obsługą.

- Jako napęd przewidziano w planach tzw. główny silnik elektryczny spełniający dwie funkcje: generatora i silnika oraz dwa szybkoobrotowe wysokoprężne silniki spalinowe z przekładnią zbiorczą.

Moc przenoszona jest na jeden wał napędowy. Parametry silników wysokoprężnych oraz silnika elektrycznego już wtedy osiągały wartości, którymi potem charakteryzowały się okręty typu 201. Główny silnik elektryczny został tak zaprojektowany, że bateria akumulatorów wyczerpywała się już po około 1½ h. Jej ponowne naładowanie przez pracujące silniki wysokoprężne możliwe było po około 4 godzinach. Bateria akumulatorów miała być produkcji firmy VARTA.

Siłownia projektu alternatywnego, tego z większą liczbą wyrzutni torpedowych, miała mieć w zasadzie takie same właściwości. Jej osiągi były jednak słabsze; a bateria akumulatorów nieco mniejsza. Oszczędności wynikające z mniejszej siłowni i mniejszych akumulatorów można więc było wykorzystać na zwiększenie potencjału uderzeniowego. Oba projekty przewidywały wyposażenie jednostek w silniki cichego podejścia do celu (skradanie się – nm. Schleichmotore) o mocy 80 KM. Projekt jednostki z silniejszym uzbrojeniem przewidywał prędkość mniejszą o 1 węzeł. Z uwagi jednak na fakt, że oba typy miały mieć taką samą wielkość, powodów w różnicy prędkości należy upatrywać w różnych kształtach części dziobowej. W przypadku okrętu podwodnego z silniejszym uzbrojeniem i mniejszą baterią akumulatorów, odpowiednio mniejszy był też zasięg.

Do obu projektów dołączono projekty z wariantem przewidującym maszynownię wyposażoną w większy silnik wysokoprężny oraz dodatkowy agregat pomocniczy o mocy elektrycznej 120 KM. W marcu ministerstwo wyraziło swoją opinię, że bardziej odpowiadałby mu wariant z silniejszym uzbrojeniem. Wyrażono zarazem wątpliwości, jak zmieści się aż osiem wyrzutni torpedowych w mocno ograniczonej objętości dziobowej części kadłuba. Pod koniec 1958 roku zdecydowano się na wykonanie modelu pogładowego w skali 1:1, który zaprezentowany w dniu 4 września został oceniony bardzo dobrze.

W międzyczasie IKL wykonał jeszcze jeden projekt z 6 wyrzutniami torpedowymi, aby dojść do pewnych wartości pośrednich. Dane dotyczące powierzchni maszynowni oscylowały odpowiednio między oboma poprzednimi projektami. Od 4 września 1958 roku IKL pracował już tylko nad jednym wariantem z 8 wyrzutniami torpedowymi.

Wymaganie, aby możliwe było odpalanie torped z dużych głębokości spowodowało konieczność skonstruowania dla nowych okrę-

Hecht należał do wojennego typu XXIII, lecz poddanego nieznacznym modyfikacjom (kształt kiosku) w latach 50. XX wieku. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



tów podwodnych wyrzutni torpedowych odmiennych od klasycznych. Zostały one zaprojektowane w taki sposób, że ich średnice były większe niż w przypadku wyrzutni klasycznych. Były one montowane w kadłubach w taki sposób, aby przez otwór o większej średnicy torpedy mogły je opuścić wykorzystując własny napęd. W ten sposób uzyskano wokół podwodnego pocisku dodatkową przestrzeń, którą wypełniała woda napływając do „wyrzutni” z kierunku przeciwnego do biegu torpedy. Mimo większej średnicy otworu okazało się, że przestrzeń zajęta wokół wyrzutni była mniejsza dla takiego rozwiązania niż w przypadku wyrzutni torpedowych innych konstrukcji. Dzięki temu, zamontowanie w częściach dziobowych tak małych okrętów podwodnych aż 8 „wyrzutni torpedowych” okazało się możliwe. Dla przetestowania sposobu strzelania torpedowego z wyrzutni tego rodzaju, zamówiono w firmie MaK w Kilonii egzemplarz testowy takiego urządzenia, przystosowanego do strzelania różnymi rodzajami torped. Wymaganą dokumentację dostarczyła firma MaK.

Latem 1958 roku prace nad projektem były już tak bardzo zaawansowane, że można było już rozpocząć wspólne badania z przyszłymi poddostawcami. Okazało się jednak, że dostępne, gotowe już na rynku części czy elementy, można było wykorzystać w niewielkim wyłącznie stopniu. Dodatkowych, wręcz nowatorskich i wnikliwych badań wymagała większość elementów wyposażenia niezbędnych do oddania strzału torpedowego, tzn. większość urządzeń namiaru, łączności i elektroniki. Inne elementy, np. wysokoprężne silniki spalinowe, należało dopasować na bazie posiadanego katalogu do wymogów stawianych przez okręty podwodne.

Zamierzano zastosować szybkoobrotowe wysokoprężne silniki spalinowe, które z uwagi na oszczędności objętościowe i ciężarowe są w przypadku nowoczesnego budownictwa okrętów tej klasy najlepszym rozwiązaniem. Oprócz tego, w przypadku zastosowania ww. napędu, uzyskuje się lepsze wyciszenie szumów, niż w przypadku silników pracujących na mniejszych obrotach. Wynika to z możliwości lepszego tłumienia wysokich częstotliwości.

Konieczność przeprowadzenia badań oraz zaprojektowania zupełnie nowych rozwiązań technicznych, niezbędne w przewidywanym programie budowy, postawiły konstruktorów przed nie lada problemami. Należało je pokonywać niemal na każdym kroku – w ten sposób odbijała się na przedsięwzięciu prawie trzynastoletnia przerwa w budowie okrętów tej klasy. Dochodził do tego jeszcze fakt, że w tym czasie Niemiecka Republika Federalna cieszyła się bardzo wysoką koniunkturą gospodarczą. Niewielka tylko liczba firm była więc w stanie zainteresować się specyficzną produkcją różnorodnych elementów wyposażenia dla wspomnianych 12 małych okrętów podwodnych. Trzeba w tym miejscu również podkreślić, na podstawie uzyskanych doświadczeń w pierwszych latach po wojnie, że wiele firm czy zakładów nie było też *de facto* zdolnych do uczestnictwa w tak specyficznym rynku, jakim były zamówienia ministerstwa obrony narodowej. Niezależnie jednak od tego, z wyprodukowania, a tym samym udostępnienia pojedynczych elementów wyposażenia, wybrane przedsiębiorstwa i zakłady produkcyjne wywiązały się wręcz wzorowo. W tym też czasie niektóre firmy niemieckie wykonały w rzeczywistości gigantyczną pracę przygotowawczą.

Szczególnie dotyczy to firmy Siemens, która w późniejszym czasie wybrana została do dostarczenia najważniejszych części elektrowni okrętowych. Pewnym wyjątkiem były generatory dostarczone przez firmę BBC. Pozostałego wyposażenia i części napędu oraz okretowej instalacji elektrycznej nie można było tak po prostu pozyskać z rynku, ale trzeba je było dopiero specjalnie opracować. Z narzucanych ograniczeń wyporności bojowej wynikły również spore problemy projektowe. Poniżej ich kwintesencja zawarta w jednym kluczowym punkcie:

Zachowanie stosunkowo małego ciężaru, ograniczona powierzchnia, odporność na wstrząsy, wysoki stopień sprawności wszystkich urządzeń, które pracują na uzyskiwanie prędkości, niskie nakłady pracy obsługi.

Później doszedł wymóg wykonania jednostek z materiału antymagnetycznego oraz zapewnienia im maksymalnej odporności na przecieki.

Już w 1958 roku zdecydowano, że jako dostawca baterii akumulatorów zostanie wybrana szwedzka firma Tudor. Oznaczało to przejście do baterii alkalicznych, a wybór padł na produkt zagraniczny, ponieważ rodzimy przemysł nie produkował jeszcze takich. Późniejsze okręty były już wyposażane w baterie firmy Wilhelm-Hagen, zgodnie z licencją otrzymaną od firmy Tudor oraz VARTA, która stworzyła własne produkty.

Pracę biura konstrukcyjnego IKL nad typem 201 zakończono jesienią 1958 roku. Projekt został przedłożony w dniu 10 października 1958 roku i zatwierdzony najpierw przez dyrektora departamentu Fii M Und T ministerstwa obrony a następnie przez samego ministra. Ministerstwo obrony (BMVg) wybrało na jego wykonawcę kiloniską stocznnię Howaldtswerke AG. W listopadzie 1958 roku IKL rozpoczął prace związane z pozostałą dokumentacją techniczną. Szczególnie dotyczyło to instrukcji budowy. Pod tym pojęciem rozumiano dokumenty dotyczące w szczególności jednego typu okrętów, które wcześniej były zwane szczególnymi instrukcjami budowy (Besondere Bauvorschriften [BBV]). Do 1945 roku stosowano ogólne instrukcje budowy (Allgemeine Bauvorschriften [ABV]) dla okrętów wszystkich klas. Ponieważ te współczesne dotyczyły jednego typu zostały nazwane po prostu regulaminami budowy (Bauvorschrift [BV]), które były podzielone na kilka segregatorów.

Podczas narady w dniu 14 listopada w 1958 roku, do której doszło w gmachu BMVg, po raz pierwszy postawiono wymaganie zastosowania podczas budowy materiałów antymagnetycznych. Bardzo dobrze zdawano sobie jednak sprawę z jak wielkimi problemami przyjdzie się borykać. Mimo to początkowo zbyt nie nalegano, przywiązując większą wagę do ustalonego harmonogramu. Zimą lat 1958/1959 nastąpiły pierwsze przygotowania do przeprowadzenia prób ciśnieniowych na modelu zbudowanym w skali 1:1, niezbędnych do wykonania zbiorników ciśnieniowych.

Na początku 1959 roku powrócono znowu do pomysłu z materiałami antymagnetycznymi. Myślą przewodnią, która przyświecała konstruktorom, była chęć zapewnienia możliwie efektywnej ochrony przed skutkami oddziaływania magnetycznych min morskich na okręty podwodne przewidziane do wykorzystania na płytkich wodach Bałtyku. Jednocześnie należało również rozwiązać problem ewentualnej ich lokalizacji przez potencjalnego wroga z powietrza za pomocą bardzo czułych detektorów magnetyzmu, którego emisję należało ograniczyć do jak najmniejszego poziomu. Rozwiązanie tego drugiego problemu miało elementarne znaczenie dla wszystkich następujących po sobie i wchodzących do służby okrętów podwodnych.

Ówczesnie, w tego rodzaju magnetyzmie nie dostrzegano na świecie poważnego problemu. Nikt do tej pory nie zajmował się więc produkcją okrętów podwodnych z materiałów antymagnetycznych, nie wspominając o ich projektowaniu. Żądania wspomnianej nowatorskiej konstrukcji oraz montowania wyposażenia takiego pochodzenia, miałyby jednak tylko wtedy sens, jeżeli budowniczy jednocześnie nie podejmowałby starań ograniczenia rozpraszania przez obiekt tych bardzo groźnych dla niego pól emisji. Wiosną 1959 roku podjęto już decyzję korzystną dla konstrukcji kadłuba antymagnetycznego oraz pochodzącej od niego emisji. Wszyscy uczestniczący w tym przedsięwzięciu zdawali sobie sprawę z wynikających z tego trudności i bardzo wysokiego ryzyka, które podejmują. Od wysuwanych ciągle żądań ograniczenia magnety-

zmu kadłuba nie można było odstąpić, gdyż przyszłym akwenum operacyjnym tych jednostek miał być stosunkowo płytki Bałtyk. Konstrukcje min magnetycznych zostały od czasów zakończenia II wojny światowej bardzo rozwinięte, co potwierdzały amerykańskie doświadczenia z okresu wojny koreańskiej.

Ewolucja i historia powstania pierwszych, powojennych, zachodniemieckich okrętów podwodnych, aż do ich wejścia do służby co nastąpiło w 1962 roku, opisane zostały już w rozdziale 2. W tym miejscu nie należy już więc o tym wspominać, podobnie resztą, jak zajmować się tematem „stali do budowy okrętów podwodnych” (Ubootsstahl), bardziej wtedy znanym pod pojęciem „kryzysu stalowego” (Stahlkrise).

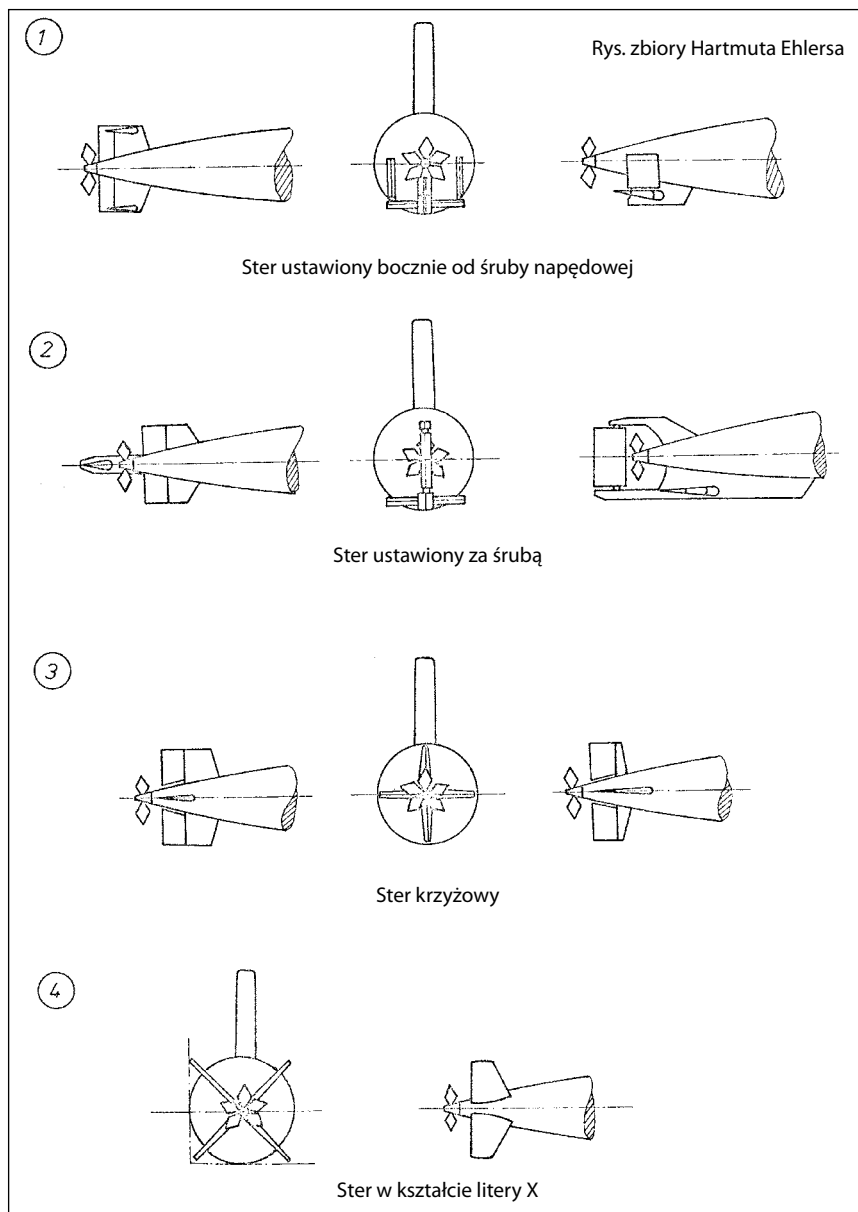
### 5.3 Cechy szczególne i rozmieszczenie sterów

**Rozmieszczenie a):** na jednostkach typu 201 i 205 włącznie z *U 10* i *Hansie Techelu*, znajdowały się dwa stery kierunku usytuowane z boku na płetwie stabilizacyjnej, po jednym z każdej strony śruby napędowej. Oczekiwane w wyniku tak dobranej konfiguracji zmniejszenie szumów nie sprawdziło się jednak w praktyce. Ponieważ stery pracowały wyłącznie przy poruszaniu się okrętu z pewną prędkością, ich moment skrętu był więc siłą rzeczy mało efektywny. Samodzielne przejście od postoju do ruchu było niemożliwe, przy dobijaniu do i odbijaniu od nadbrzeża okręty były więc uzależnione od pomocy holowników.

**Rozmieszczenie b):** w przypadku steru umieszczonego za śrubą napędową, czyli w jej strumieniu nadążnym, co miało miejsce w przypadku typu 205 – *U 11/12* oraz typów 206 i 207, emisja szumów nie była wcale większa niż w porównaniu do wyżej opisanego rozwiązania. Jednostki ww. typów charakteryzowały się natomiast o wiele lepszym momentem skrętu, a ruszenie z miejsca samodzielnie, było jak najbardziej możliwe. Sprawiało to, że dobijanie i odbijanie odbywało się generalnie bez pomocy holowników. Autor potwierdza to doświadczeniami ze swojej służby, którą odbył na pokładzie *U 18*.

Trzon i jarzmo steru oddziaływały jak dodatkowe płaszczyzny stabilizujące, co jest raczej niepożądane w przypadku poziomego położenia okrętu pod powierzchnią wody. W tym przypadku, sama jednostka ma już bowiem zapewnioną dosyć dobrą stabilizację w postaci stosunkowo dużego, usytuowanego centralnie kiosku. Powodowało to, że obydwa stabilizatory były przyczyną powstawania dodatkowego oporu.

**Rozmieszczenie c):** ster kierunku umieszczony przed śrubą napędową, jak to miało miejsce na eksportowych jednostkach typu 209 nie dawał odczuwalnego zwiększenia szumów. W przypadku rozmieszczenia b) strumień nadążny wytwarzany przez śrubę zakłócany jest przez ster. Stery kierunku są ustawiane wraz z rufowymi sterami głębokości w sposób krzyżowy i znajdują się przed śrubą napędową. W dolnych rejonach kadłuba sztywnego znajduje część steru przymocowana najczęściej do zamontowanego na stałe jarzma. Jego rola sprowadza się do zrównoważenia balansu chroniąc jedno-

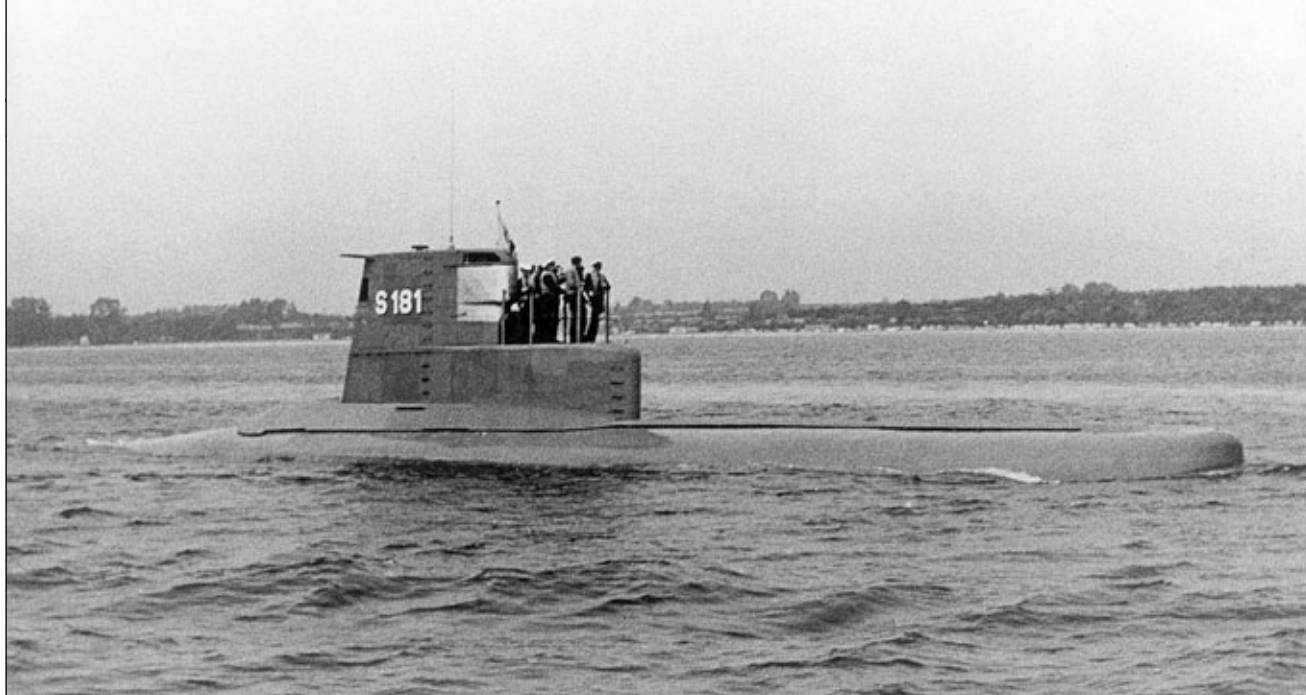


ześnie ster przez uszkodzeniem w razie zaczepienia o dno. Ten wariant ustawienia steru oprócz zadowalającego wytłumienia szumów przynosi większy moment skrętu niż w przypadku rozmieszczenia b). Brak jest bowiem w tym przypadku jarzma steru działającego jako płaszczyzna stabilizująca. Pewną część oporu tarcia, ster może odzyskać w wyniku wytworzenia przez pracę śruby wtórnego oporu tarcia. Wspomniane rozmieszczenie gwarantuje prostą i lekką konstrukcję sterów oraz innych mechanicznych elementów napędu.

**Rozmieszczenie d):** jest kombinacją „X” składającą się ze steru kierunku i rufowego steru głębokości, umieszczonych przed śrubą (typ 212A i 214). W przypadku takiego rozmieszczenia, wszystkie 4 stery działają swoją energią kinetyczną w obydwu kierunkach. Zadawalające efekty pracy steru w składowych poziomych i pionowych można uzyskać jedynie przy zastosowaniu układów automatyki. Dla osiągnięcia idealnej charakterystyki efektywności stery mogą zostać tak wyprofilowane, aby ich kształt i forma nie przekraczały zanurzenia ani maksymalnej szerokości okrętu.

### 5.4 Czujniki

**Pasywne urządzenia hydrolokacyjne:** Najważniejszym akustycznym urządzeniem na okręcie podwodnym jest hydrolokator pa-



U 2 typu 201 krótko po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Hartmута Ehlersa

sywny (szumonomiarnik). Duża liczba jego przetworników (hydrofonów) jest rozmieszczona i podłączona w ten sposób, aby zagwarantować możliwie szeroki zakres częstotliwości, dzięki któremu byłyby w stanie przechwytywać pojawiające się dźwięki obcego obiektu. W przypadku typów 205 i 207 hydrofony ułożone zostały w kształcie podkowy, poniżej dziobowych wyrzutni torpedowych, w niszy wykonanej z cienkiej powłoki metali platerowanych typu V4ah<sup>3</sup>. W przypadku typu 206 czujniki nałożone zostały na umiejscowiony na dziobie cylinder. Wybrane rozwiązanie zapewnia łatwość montażu urządzenia, co z kolei przekłada się na dokonywanie dokładniejszych namiarów. Ciężar kopułki z obudową zainstalowanej na dziobie jednostki, stanowi jednak źródło szkodliwego oddziaływania hydrostatycznego. W połowie lat siedemdziesiątych XX wieku nie było jeszcze do końca wyjaśnione, na ile wspomniana kopułka wpływała na dynamiczną stabilność jednostek typu 206, która była niezadawalająca kiedy te znajdowały się w płaszczyźnie poziomej.

Istnieje możliwość określenia podczas własnego manewrowania odległości poruszającego się przeciwnika za pomocą przelicznika torpedowego i hydrolokatora. Dla polepszenia własnego biernego namiaru odległości od celu, zainstalowano francuskie urządzenie DUUX, które składa się z trzech grup hydrofonów, zainstalowanych na dziobie oraz na przedniej i tylnej krawędzi kiosku. Na podstawie wykazywanych przez nie kąty namiaru celu dowódca jest w stanie dokładnie zlokalizować cel. Umiejscowiony na kiosku pasywny hydrolokator ostrzegawczy (Velox) zawczasu ostrzega przed obcymi impulsami, ich kierunkiem i częstotliwością wysyłania.

**Aktywne urządzenie hydrolokacyjne:** Umieszczane na U-boatach aktywne hydrolokatory emitują energię dźwięku, który wracając echem informuje o namiarze i odległości obiektu. Jego praca zdradza jednak pozycję potencjalnego napastnika, więc jest ono uruchamiane jedynie na krótką chwilę przed odpaleniem torpedy i tylko dlatego, aby dokładnie określić odległość celu. Na typach 205, 207 i wcześniejszych jednostkach typu 209, przeznaczonych na eksport montowano urządzenia M1H. Typ 206 wyposażono w znacznie większe i ulepszone urządzenia WSU. Oba dla emisji energii korzystają ze swoich własnych baterii. Typ 206 dodatkowo wyposażono w mały hydrolokator unikania min (Minen-Meide-Sonaranlage), pracujący na bardzo wysokiej częstotliwości i umieszczony w obrotowej kopułce.

**Kombinowany hydrolokator aktywno-pasywny:** W przypadku tych hydrolokatorów dostępna jest duża liczba identycznych modułów. Ponieważ aktywny hydrolokator może pracować tylko przez

bardzo krótki czas, dokonywano prób skompensowania różnych funkcji w jednym urządzeniu sterującym. Dzięki temu można sporo zaoszczędzić na ciężarze, przestrzeni i ludziach obsługi. W 1973 roku trwały prace nad urządzeniem zintegrowanym, które byłoby w stanie połączyć w jednym urządzeniu pasywne i aktywne hydrolokatory ostrzegawcze.

## 5.5 Uzbrojenie

### Torpedy

W zakresie uzbrojenia torpedowego okrętów podwodnych nie nastąpiły żadne zmiany, ponieważ torpedy są nadal główną bronią każdego z nich. Podczas rejsu torpedy są składowane w suchych i ognioszczelnych oraz odpornych na ciśnienie pojemnikach. W przypadku większych jednostek tej klasy istnieje możliwość wzięcia na pokład torped zapasowych, które podczas patrolu mogą być następnie ładowane do wyrzutni torpedowych, po wystrzeleniu uprzednio tam załadowanych.

Aby wystrzelić pocisk podwodny z wyrzutni, stosowano w przeszłości różne systemy. Wystrzelenie torpedy z wyrzutni tak, jak kiedyś za pomocą sprężonego powietrza, uważane jest obecnie za anachronizm. Ciągący się za nią pod powierzchnią ślad wodny zdradza bowiem atakującego, tym niemniej jest on nadal stosowany. Bardzo skomplikowaną i rzucającą się w oczy jest wykorzystanie kaptuły, którą torpeda opuszcza za pomocą sprężonego powietrza lub odwróconego wielokrążka nadających torpedzie przyspieszenie. Zagraniczne okręty podwodne wykorzystują przy odpaleniu torpedy ciśnienie wody. Takie urządzenie potrzebuje jednak sporo miejsca, a oprócz tego jego masa jest pokaźna – nie ma więc możliwości jego zastosowania na małych jednostkach tej klasy. Na niemieckich okrętach podwodnych stosuje się wyłącznie wystrzeliwanie torped poprzez opuszczanie przez nie wyrzutni o własnych siłach. Dlatego też, wyrzutnia musi mieć od torpedy zasadniczo większą średnicę tak, żeby możliwe było dojsię strumienia wody zaburtowej do jej śruby napędowej. Ściśle przylegające do siebie 8 wyrzutni torpedo-

3. Platerowanie (metalurgia) – nakładanie na wyroby metalowe cienkich powłok z innych metali, np. z aluminium na podłożu miedzi, stali niestopowej, niklu i jego stopów. Wykonuje się również powłoki tytanowe na podłożu miedzi, stali niestopowych i nierdzewnych lub stali nierdzewnej na stali niestopowej. Wyroby platerowane są nazywane platerami. Grubość powłok mieści się zwykle w zakresie 1,5-15% grubości podłoża, ale czasami stanowi do 50%. Powłoki są nakładane najczęściej metodą walcowania na gorąco. Do tej techniki odnosi się tradycyjne znaczenie pojęcia „platerowanie”. Stosowane są też inne techniki platerowania, np. walcowanie na zimno, przeciąganie, odlewanie, metoda wybuchowa, proszkowa, zanurzeniowa, galwaniczna (galwanostegia) lub natrysk (np. plazmowy) <http://pl.wikipedia.org/wiki/Platerowanie>



wych, w którą to liczbę uzbrojone są niemieckie okręty podwodne, dopuszcza umieszczenie w nich wyłącznie torped odpowiadającej ograniczonej ich średnicy. Dlatego też opuszczająca wyrzutnię torpeda ma ograniczoną prędkość. Aby uniknąć uszkodzeń torpedy podczas opuszczania wyrzutni, jej odcinek między kłapą a otworem dziobowym kadłuba sztywnego musi być wyposażony w prowadnicę. Oprócz tego strzał torpedowy nie jest możliwy przy dużej prędkości okrętu. Dla uniknięcia zakleszczenia się torpedy, wyrzutnię wyposażono w urządzenie awaryjne o napędzie elektrycznym (Spindelantrieb) w postaci poruszanego wrzecionowo haka. Pracując w sytuacjach awaryjnych zaczepia on zakleszczoną torpedę od tyłu i wypycha na zewnątrz.

**Urządzenia torped sterowanych przewodowo:** Nowoczesne torpedy rozpoczynając swój bieg po zaktywizowaniu rozwijają za sobą, nawinięte na szpulę przewody, które umożliwiają jej utrzymanie na zadanym kursie. Przewody znajdują się w specjalnej izolacji, która ma uchronić torpedę przed uszkodzeniami na pierwszym etapie biegu oraz w czasie opuszczania wyrzutni. Poruszający się kadłub okrętu sprawia, że przewód układa się wzdłuż jednej z burt i dlatego pędniki śrubowe okrętu muszą być odpowiednio chronione przed jego owinięciem się wokół nich. Z tego też względu, w przypadku jednostek typu 206 pędnik chroniony jest pierścieniem o opływowym kształcie, dzięki któremu przewody nie sprawiają załogom żadnych problemów.

Ze względu na ograniczoną przestrzeń i ciężar, co jest powodem pewnych problemów wytrzymałościowych kadłuba, niemieckie okręty podwodne nie mają specjalnego luku torpedowego. W przypadku przyjmowania torped na okręt, zawieszona zostaje przed jego dziobowymi wyrzutniami torpedowymi specjalna platforma ładunkowa. Torpedy zostają na niej ułożone a następnie wsuwane do obu górnych wyrzutni. Z nich pociski zostają przeciągnięte do wnętrza kadłuba, a następnie od tyłu układane w dolnych wyrzutniach. W tym celu na pewien czas zostaje zdemontowane całe znajdujące się tutaj wyposażenie i instalacje oraz złożone następnie na jednej burcie. Kiedy torpedy umieszczone są już w swo-

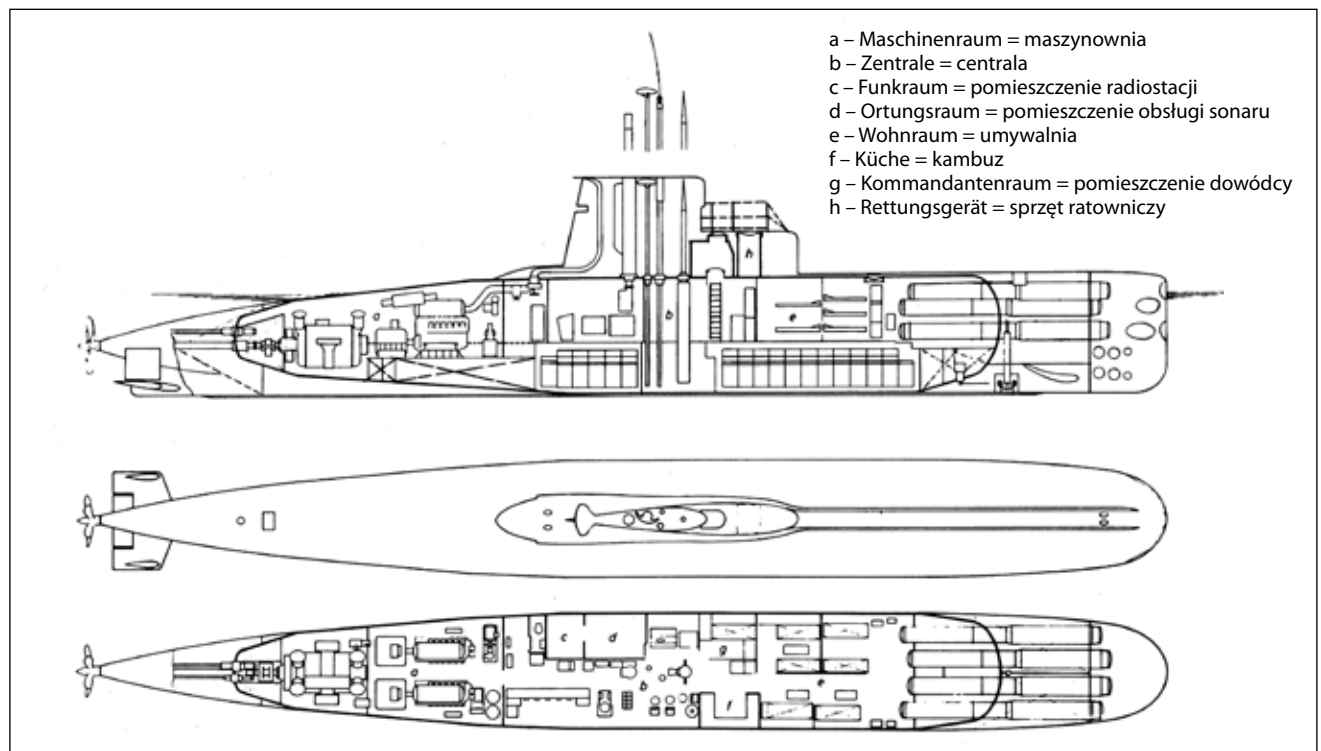
ich wyrzutniach złożone wyposażenie zostaje przeniesione na drugą burtę, aby umożliwić swobodny załadunek znajdujących się tutaj wyrzutni.

#### Stawianie min

Miny stawiane przez okręty podwodne mają mniejsze gabaryty niż torpedy stąd, aby je postawić należy wyrównać znacznie większy ciężar. Pierwotnie planowano, że miny będą stawiane za pomocą napędu wrzecionowego. Pomimo wielkich starań nigdy nie udało się rozwiązać w sposób zadowalający nawarstwiających się problemów. Mając na uwadze, że wysuwane w morze miny nigdy nie osiągały dużych prędkości, dochodziło do przypadków, że zaklinowywały się one już na pierwszym etapie stawiania. Sięgnięto wprawdzie po odpowiednio ukształtowane prowadnice, ale wiele to nie pomogło i problem pozostawał nadal. Ponadto, podczas schodzenia miny z toru powstawał hałas o dużym natężeniu. Rozwiązaniem problemu był specjalnie zaprojektowany, tzw. pas minowy (Minengürtel) z dwoma pojemnikami z tworzywa sztucznego, który niczym siodło montowany był po obu stronach kadłuba sztywnego. W tego rodzaju osobliwym magazynie, miny przechowywane są na stojąco, a w razie potrzeby stawiane są, pojedynczo z wnętrza kadłuba. W razie zagrożenia magazyn ten może zostać zrzuty z kadłuba. Prototyp wspomnianych pasów minowych został przetestowany – i to z powodzeniem – na przełomie lat 1972/73 na U 8. Następnie pod nazwą „Minenwurfanlage (MWA) U206” (urządzenie do stawiania min) został zastosowany na okrętach typu 206, czym rozpoczęto jego seryjną produkcję. Każdy z takich magazynów ma długość ok. 10,8 m i wysokość 3,6 m. Jego masa wynosząca około 5400 kg (Stb) lub 5600 kg (Bb) wywiera negatywny wpływ na pływalność okrętu szacowany na około 250 kg. Pojedynczy pas ma 12 „studzienek” dla min morskich o długości do 3100 mm i średnicy 534 mm. Do stawiania min stosowano jeszcze jedno, niemal identyczne z konstrukcyjnego punktu widzenia urządzenie, które montowano na jednostkach przeznaczonych na eksport. Urządzenie określane jako typ „MWA 09” miało pojedynczy magazyn o długo-

Plan typu 201.

Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa





U 6 typu 205 w pełnej krasie.

Fot. Hartmuta Ehlersa

ści wprawdzie około 11,5 m, który w porównaniu z ww. miał jednak masę tylko 5000 kg.

### 5.6 Budowa sekcyjna (modułowa)

Już w czasie II wojny światowej zaprzestano budowy na stocznio-  
wych pochylniach U-bootów od stępki. Ich produkcja przestawiona  
została na tzw. sposób modułowy. Podziału okrętu na poszczególne  
sekcje i to bardzo dokładnego, należało dokonać w fazie opracowy-  
wania projektów konstrukcyjnych tak, aby uniknąć podczas łączenia  
poszczególnych sekcji w całość krytycznych sytuacji braku możli-  
wości połączenia w prosty sposób kabli, czy rurociągów. Ponadto, mię-  
dzy poszczególnymi wręgami należało zarezerwować wystarczająco  
dużo miejsca tak, aby mogli się tam zmieścić spawacze.

Typ 206 zbudowano z 5 sekcji, które obejmują następujące przedziały:

Sekcja I: rufowy profil stożkowy kadłuba sztywnego (Druckkörper  
[DK]) z elektrycznym silnikiem napędowym oraz umiejscowionymi  
również na rufie zbiornikami balastowymi i urządzeniem sterowym.

Sekcja II: przednia część pomieszczenia maszynowni (generato-  
ry napędzane wysokoprężnymi silnikami spalinowymi) oraz tylna

Schemat siłowni typów 201 i 205.

część okrętowej centrali technicznej (Schiffstechnische Centrale =  
STZ).

Sekcja III: przednia część STZ + centrala bojowa (OpZ = Opera-  
tionszentrale).

Sekcja IV: przedział mieszkalny.

Sekcja V: przedział torpedowy łącznie ze skrajnikiem dziobowym  
(forpikiem) oraz zewnętrzną częścią kadłuba (kadłub lekki).

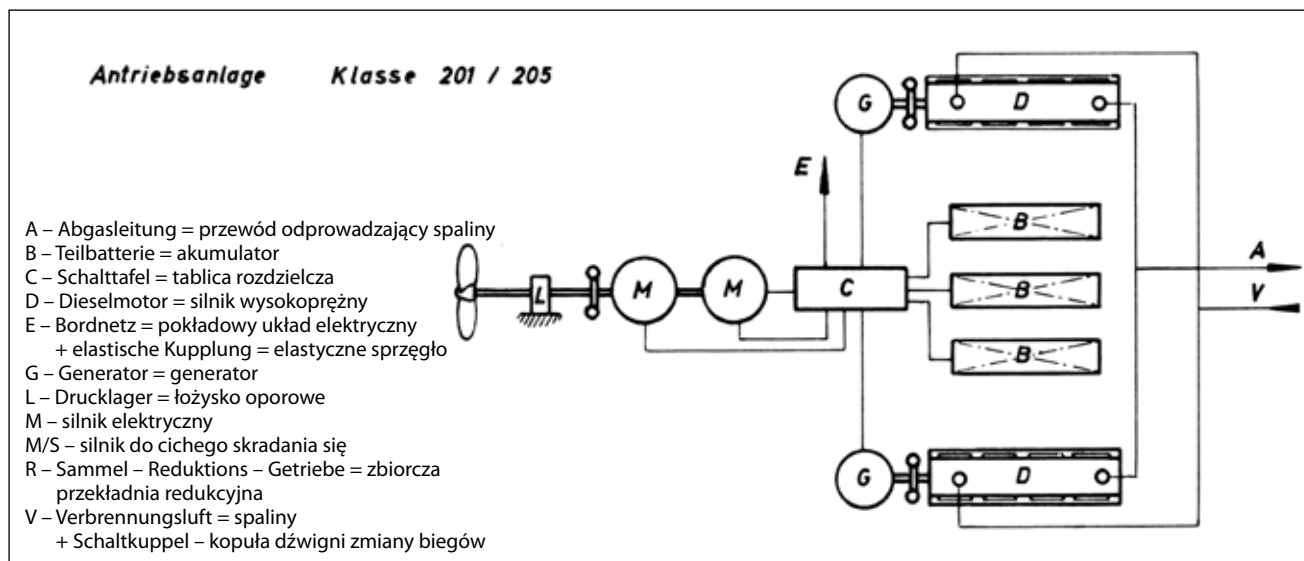
Kiosk (główna nadbudowa), składający się z prefabrykowanych  
elementów został osadzony na kadłubie sztywnym. Taka technolo-  
gia pozwala na osiągnięcie m.in. następujących korzyści:

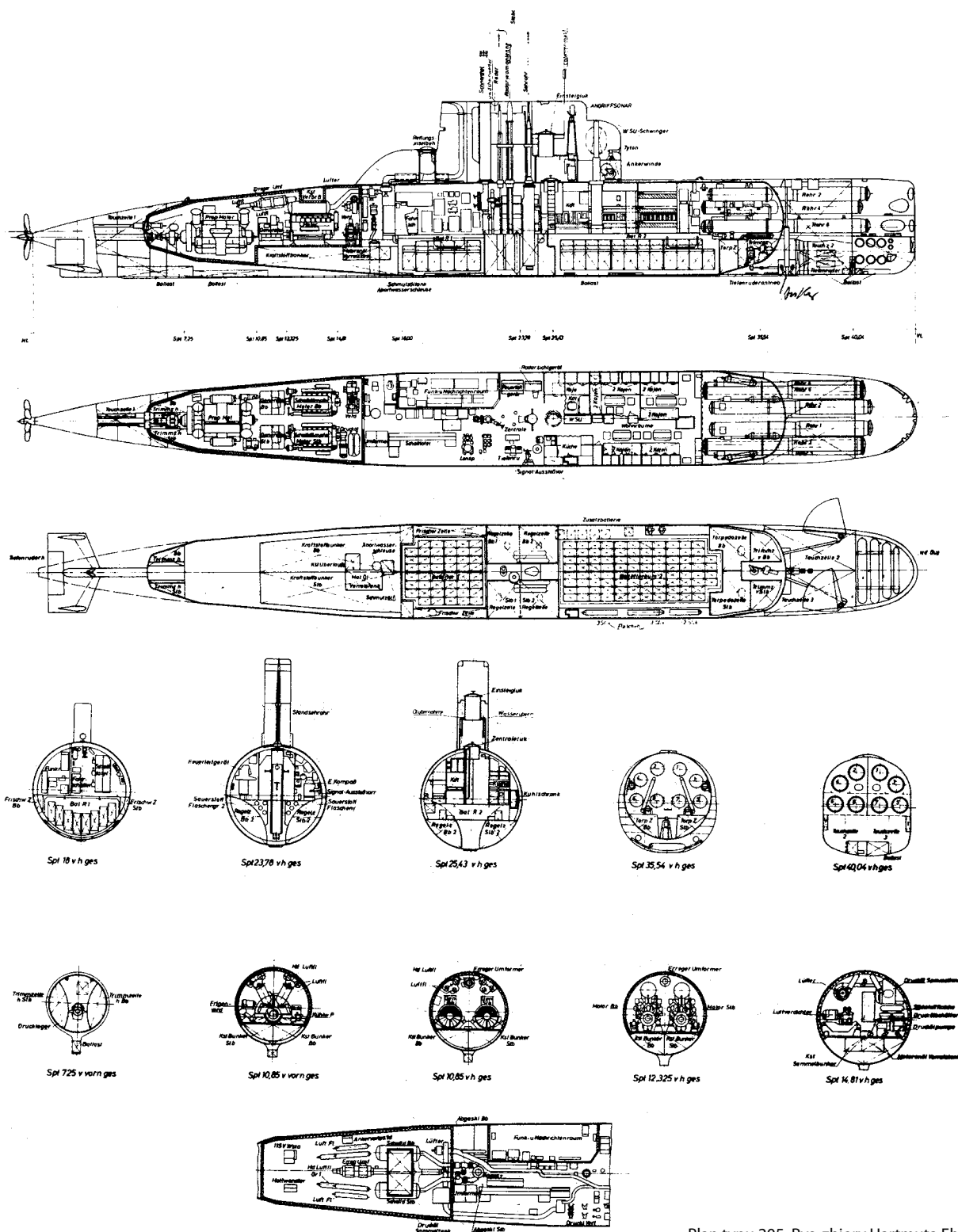
- Pojedyncze sekcje są łatwiejsze w montażu niż gotowy i za-  
mknięty okręt, co pozwala zaoszczędzić czas i koszty.
- Budowa sekcji może odbywać się również w hali produkcyjnej  
nie będąc uzależniona od zmienności pogody i zapewniając opty-  
malne warunki pracy.

### 5.7 Zmiany i modyfikacje budowanych U-bootów

W tym miejscu pozwolę sobie dokonać podsumowania tych  
istotnych elementy procesu projektowania okrętów podwodnych,

Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa





Plan typu 205. Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa

które dotyczą niezwykle wrażliwego zagadnienia – rozłożenia ciężarów. Wymagania projektantów muszą być surowo przestrzegane w trakcie budowy, co w zasadzie nie uległo zmianie od początków pojawienia się tej klasy okrętów:

Jakby na to nie patrzeć, urządzenia hydrolokacyjne, maszyny pomocnicze, załoga, woda pitna, prowiant, zapasy wapna sodowanego, czy kalcynowanego, tlen itp. mają swój określony ciężar. Kadłub naciskotrwwały okrętu podwodnego pozwala na zejście wyłącznie na

określoną głębokość. Uzyskiwana wyporność możliwa jest do wyliczenia na podstawie wzoru na ciężar standardowy. Pozostałe rezerwy ciężarowe należy przyjąć na urządzenia napędowe i uzbrojenie. Zapas paliwa i ciężar okrętu zostają przy czym wyłączone, ponieważ wartości te można odliczyć od ciężaru standardowego. W przypadku ciężaru urządzeń napędowych należy dążyć do ustanowienia harmonijnego związku między osiągalną maksymalną prędkością podwodną, zasięgiem, prędkością ekonomiczną oraz czasem ładowania



U 20 typu 206 w Zatoce Eckenförde, 23 maja 1989 r.

Fot. Hartmut Ehlers

akumulatorów. Należy również zwrócić uwagę na wysoką sprawność napędu przy obciążeniu częściowym tak, aby było możliwe pokonywanie jak największych odległości z prędkością ekonomiczną. Należy przy tym przestrzegać bardzo wąskich tolerancji ciężarowych materiałów konstrukcyjnych, kabli, izolacji, powłok konserwujących, urządzeń itp., które określone są przepisami dotyczącymi rezerw konstrukcyjnych, czy wykonawczych. Ponieważ przekroczenie ciężaru lub zmiana trymu nie są w ogóle przewidywane na etapie projektowania – nie mogą być rekompensowane poprzez zwiększenie zanurzenia.

Zgodnie z niemieckim punktem widzenia, dzięki odpowiednio wyprofilowanemu, opływowemu kadłubowi, wyporność podwodna kadłuba naciskotrwałego jest równa jego wyporności na powierzchni. Wykorzystana ona zostaje przy obliczeniach hydrodynamicznych (opór wody, zachowanie się okrętu podczas poruszania).

Standardowa wyporność mierzona jest w brytyjskich „tonach długich” (1 long tons = 1016 kg). Uzyskujemy ją po odjęciu ciężarów paliwa, materiałów pędnych, wody trymowej, pitnej, zgromadzonej w zęzach oraz wody wypełniającej wyrzutnie torpedowe. W połowie 1962 roku Urząd ds. Kontroli Zbrojeń EWG (WEU) sformułował ww. definicję następująco: „Pod pojęciem wyporności standardowej rozumie się wyporność standard (ts) w wysokości 1016 kg gotowego do akcji, zdolnego do zanurzenia i poruszania się na powierzchni morza okrętu podwodnego po odjęciu paliwa, olejów smarnych, wody pitnej i balastowej”. Sformułowanie tego dokładnego określenia nastąpiło po sprawdzeniu wyporności jednostek typu 201. Stwierdzono wtedy, że narzucony limit wypornościowy został przekroczony o 350 ts równych ciężarowi balastu stałego. Zgodnie ze zwyczajami, którym hołdowali starsi inżynierowie niemieckiego budownictwa okrętowego, ciężaru tego nie zaliczano nigdy do wyporności maksymalnej okrętów. Interpretacja Urzędu ds. Kontroli Zbrojeń była jednak odmienna.

Zgodnie z nową definicją, jednostki typu 201 wykazywały teraz ww. wyporność standardową w wysokości 395 ts. Okręty typu 205, na których montowano bogatsze wyposażenie elektroniczne, a ich kadłuby były o 1,8 m dłuższe wypierały natomiast 419 ts. Dopiero z chwilą pojawienia się 18 jednostek typu 206, co miało miejsce w 1962 roku, Niemiecka Republika Federalna wyczerpała do reszty przyznane, zwiększone limity wypornościowe.

## 5.8 Koszty, ciężary, roboczogodziny dla typu 206

Określono tu koszty i częściowe wagi poszczególnych głównych płaszczyzn budowy (Hauptbauabschnitte [HBA]). Wyłączono z nich prace wdrożeniowe (uzgodnienia administracyjne, prace studyjne, rozwojowe, projekty konstrukcyjne, lądowe wyposażenie testowe techniki okrętowej i uzbrojenia) oraz weryfikację poprzednio wykonanych czynności, prób i testów przeprowadzonych przez siły zbrojne, bez uwzględniania także amunicji.

Wspomniany wyżej HBA stanowi najwyższy poziom dużej struktury zajmującej się planowaniem budowy okrętu oraz uzbrojeniem, które na nim ma być zamontowane. Jej wytyczne zebrane są w tzw. Katalogu Sekcji Budowanych Okrętów (Marinebaugruppenverzeichnis [MBGrV]). Płaszczyzna HBA obejmuje:

0 = wytyczne i sprecyzowanie usług dot. planowania, budowy i dalszego wykorzystania produktu;

1 = okręt z wyposażeniem, urządzeniami i systemami wewnętrznymi;

2 = urządzenia napędowe;

3 = instalację elektryczną;

4 = układ napędowy;

5 = urządzenia komunikacyjne, nawigacyjne, namiarowe (hydrolokatory) oraz dodatkowo urządzenia systemów walki elektronicznej (EloKa – Anlagen);

6 = systemy dowodzenia i operacyjnego użycia uzbrojenia;

7 = systemy uzbrojenia;

8 = broń zaporową;

9 = urządzenia, narzędzia, części zamienne, dokumentację techniczną i maszyny wytwórcze.

HBA	Waga %	Koszt %	Człowiek/h %
1	38	32	53
2	33	17	13
3	2	4	8
4	7	7,5	17
5 + 6	4	34	5
7 + 8	2	3,5	2
9	10	2	2
Rezerwy	4	-	-

40 mln DM (1969) 3 – 400.000 godzin.



## Zestawienie ważnych kosztów pobocznych

### 1) Koszty przygotowania budowy:

- przygotowanie umowy dot. badań studyjnych, umowa o opracowanie technologii - 5,0 mln
  - umowa wstępna na budowę - 3,4 mln
  - umowa określająca czynności związane z rozpoczęciem budowy, składane w 2 stoczniach - 1,7 mln
  - lądowe urządzenia testowe techniki okrętowej - 8,8 mln
  - lądowe urządzenia testowe uzbrojenia - 8,4 mln
- około 27,3 mln DM

### 2) Usługi zlecniodawców udzielone w trakcie budowy i weryfikacji funkcjonalnej:

- usługi lądowego wyposażenia testowego (E-Stellen) (+ komisji odbiorowej) - około 250 ludzi w roku
- kontrole jakości prowadzone przez Biura Zapewnienia Jakości (GPS) Kilonia, Emden - około 160 osób w roku
- usługi odbiorowe i dokumentacja odbiorowa, około 410 osób w roku
- jednostki zabezpieczenia - 7 okrętów w roku
- okręty – cele - 9 okrętów w roku  
16 okrętów w roku

- usługi warsztatowe, dokowania, dokowania jednostek doświadczalnych z urządzeniami testowymi na pokładach
- sprzęt pomiarowy, rejestratory i inny sprzęt pomocniczy

3) W ww. zestawieniu nie zostały ujęte bardzo wysokie koszty przygotowania i wytworzenia uzbrojenia (torpedy), które należy jednak wziąć pod uwagę w przypadku obliczania kosztów całego projektu.

## 5.9 Czas wymagany do zrealizowania projektu

### Typ 206

- 1962 - opracowanie projektu wstępny przez biuro konstrukcyjne
- 1964 - opracowanie specyfikacji i dokumentów przetargowych
- 1966 - sformułowanie wymagań natury wojskowej (Militärische Forderung [Mil Fo 206])

1968 - rozpoczęcie procedury przetargowej

1969 - czerwiec – podpisanie kontraktu na 12 jednostek

1970 - kwiecień – zwiększenie liczby zakontraktowanych okrętów do 18

1973 - kwiecień – dostarczenie (odbior wstępny przez Federalny Urząd ds. Obrony i Zaopatrzenia (Bundesamt für Wehr – und Beschaffung [BWB]) U 13 i U 14

1973 - październik – dostarczenie U 16 i U 19

1975 - kwiecień – dostarczenie 18 i zarazem ostatniej jednostki, U 23

### Typ 207

Realizacja budowy jednostek ww. typu następowała we współpracy między Królewską Marynarką Wojenną Norwegii (RNoN) oraz ówczesnym referatem ds. Okrętów Podwodnych MS (U-Boot-Referat MS) oraz 4 Federalnego Urzędu ds. Obrony i Zaopatrzenia (BWB) z siedzibą w Kilonii. Ich budowa była powodem niemożliwego do uniknięcia gwałtownego wzrostu liczby urzędników w Emden.

Luty 1961 - przyznanie przez RNoN niemieckiemu IKL-owi (Ingenieurkontor Lübeck, pod kierownictwem prof. Gablera – konstruktora zachodniemieckich okrętów podwodnych) umowy o opracowanie technologii (Entwicklungsvertrag)

Maj 1961 - ukończenie prac nad projektem przez IKL

Czerwiec 1961 - rozpisanie przez RNoN konkursu; równoległe złożenie wstępnych zamówień, z określeniem terminów, na różnego rodzaju elementy konstrukcyjne,

Styczeń 1962 - podpisanie kontraktu na budowę

Lato 1962 - rozpoczęcie budowy

Kwiecień 1964 - czerwiec 1967 – oddanie do służby 15 jednostek.

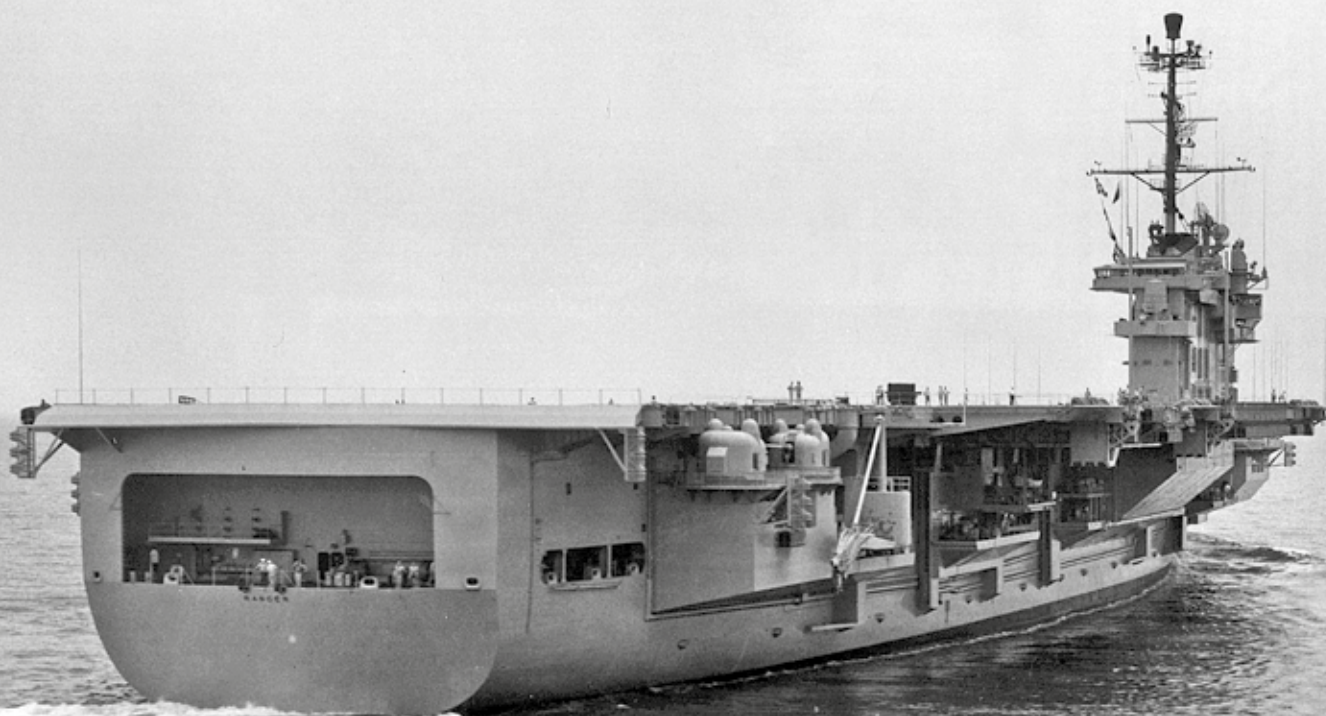
(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka niemieckiego: Michał Jarczyk**  
**Korekta techniczna: Jarosław Palasek**

Norweski Kinn typu 207 sfotografowany w 1966 r.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





# Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

## Część VIa – Służba „Ranger” (CVA/CV-61)

Stępka trzeciego z lotniskowców typu *Forrestal* o numerze kadłuba „61” została położona w dniu 2 sierpnia 1954 roku w Newport News Shipbuilding & Drydock Co. w Newport News stanie Wirginia. Wodowanie kadłuba okrętu miało miejsce w dniu 29 września 1956 roku. Matką chrzestną jednostki, której nadano nazwę „Ranger” została Mariam J. Radford – żona admirała Arthura W. Radforda – ówczesnego przewodniczącego Szefostwa Sztabów Połączonych. Lotniskowiec został oficjalnie przejęty do służby w Norfolk Naval Shipyard w dniu 10 sierpnia 1957 roku. W ceremonii uczestniczyli min. Sekretarz Marynarki Thomas S. Gates Jr, Szef Operacji Morskich admirał Alreigh A. Burke, przewodniczący Szefostwa Połączonych Sztabów admirał Arthur W. Radford, dowódca 4 Dystryktu Marynarki kontradmirał Francis M. Hughes oraz prezes zarządu stoczni budującej okręt W.E. Blewett Jr. Pierwszym dowódcą jednostki został komandor Charles T. Booth III.

W dniu 3 października *Ranger* został wcielony w skład Floty Atlantyku i następnego dnia, po uprzednim zaokrętowaniu samolotów oraz obsługi dywizjonu uderzeniowego VA-85, odszedł ku środkowej części Oceanu. Tam, bazując w kubańskiej Zatoce Guantanamo odbywał na wodach Wschodniego Wybrzeża i Morza Karaibskiego szkolenie ogólnookrętowe oraz w prowadzeniu operacji powietrznych, które zostało zakończone ostatecznymi testami jego gotowości bojowej. Następnie lotniskowiec powrócił do bazy floty w Norfolk w stanie Wirginia, którą opuścił w dniu 20 czerwca 1958 roku wychodząc w rejs z 200-toma kandydatami na oficerów rezerwy Marynarki. Jednostka skierowała się na południe zawijając po drodze ku krańcowi Ameryki do Port of Spain na Trynidadzie i brazylijskiego Rio de Janeiro. Następnie, okrążywszy przylądek Horn odwiedziła Callao w Peru, chilijskie Valparaíso i Acapulco

w Meksyku, po czym w dniu 20 sierpnia zawinęła do swej nowej bazy macierzystej – kalifornijskiej Alameda. Do końca 1958 roku, wcielony w skład Floty Pacyfiku *Ranger* prowadził szkolenie kwalifikacyjne pilotów zaokrętowanej na nim 14 Grupy Powietrznej oraz uczestniczył w ćwiczeniach floty prowadzonych u wybrzeży Kalifornii. W dniu 10 listopada, kiedy jednostka operowała na wodach w okolicach San Francisco, w magazynie amunicyjnym usytuowanym głęboko we wnętrzu jej kadłuba miała miejsce eksplozja, w której zginęło dwóch marynarzy. Po przeprowadzeniu śledztwa okazało się, że wybuch spowodowali dwaj zabici, którzy będąc entuzjastami modelarstwa raketowego, bez pozwolenia weszli do wnętrza magazynu aby pozyskać proch do napędu budowanego modelu rakiety. Stosunkowo niewielkie uszkodzenia spowodowały konieczność miesięcznego postoju okrętu dla ich usunięcia.

Bazę w Alameda *Ranger* opuścił w dniu 3 stycznia 1959 roku przechodząc na Wyspy Hawajskie gdzie do 17 lutego odbył szkolenie końcowe. Następnie, z dowódcą 2 Dywizjonu Lotniskowców admirałem H.H. Caldwellem na pokładzie okręt dołączył w Yokosuka do jednostek 7 Floty. W ciągu kolejnych miesięcy *Ranger* prowadził operacje lotnicze nad przestrzenią powietrzną Okinawy, uczestniczył w manewrach jednostek morskich państw SEATO<sup>1</sup> w Subic Bay oraz w ćwiczeniach prowadzonych u południowych wybrzeży Japonii. W kwietniu w hangarze okrętu miała miejsce eksplozja oparów paliwa spowodowana zwarcie instalacji elektrycznej. Skutkiem wypadku była śmierć dwóch i rany 15 mary-

1. SEATO – South East Asia Treaty Organization – Organizacja Paktu Azji Południowo-Wschodniej. Powołana 08.09.1954 r. w odpowiedzi na klęskę Francji w Indochinach. Formalnie zrzeszała Australię, Bangladesz, Filipiny, Francję, Nową Zelandię, Pakistan, Tajlandię, Wielką Brytanię i USA. Rozwiązana 30.6.1977 r.



narzy jednostki. Podczas pierwszego oddelegowania na Zachodni Pacyfik samoloty *Rangera* przeprowadziły ponad 7 tys. misji lotniczych. Lotniskowiec odwiedził wówczas japońskie Sasebo, Jokohamę i Tokio oraz Tajpej na Tajwanie i Hongkong. W dniu 27 lipca kiedy okręt wchodził do Alameda część jego załogi sformowała na pokładzie lotniczym hasło „POWER FOR PEACE?”. Następne 6 miesięcy jednostka spędziła operując u wybrzeża Kalifornii. Kolejne oddelegowanie na Zachodni Pacyfik *Ranger* odbył od 6 lutego do 30 sierpnia 1960 roku. W czasie jego trwania lotniskowiec zawinął do Pearl Harbor, na wyspy Guam i Okinawę, do japońskich portów w Yokosuka, Iwakumi i Kobe, a także do Hongkongu i filipińskiej bazy floty amerykańskiej w Subic Bay.

Na Zachodnim Pacyfiku okręt przebywał po raz kolejny od 11 sierpnia 1961 roku do 8 marca 1962 roku, po czym następnych 7 miesięcy *Ranger* spędził na wodach zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. W dniu 1 lipca na pokładzie operującego u brzegów Kalifornii lotniskowca miał miejsce wypadek, podczas którego rozbiciu uległ podchodzący do lądowania myśliwiec F8U „Crusader”. Szczęśliwie w katastrofie nikt nie zginął, a rany odniosło jedynie dwóch marynarzy okrętu. Po raz kolejny *Ranger* opuścił Alameda w dniu 9 listopada 1962 roku udając się na wody otaczające Hawaje. Po krótkich działaniach operacyjnych lotniskowiec przeszedł na Okinawę, a później do filipińskiej bazy w Subic Bay. W dniu 1 maja okręt wszedł na Morze Południowocchińskie, gdzie manewrował w gotowości oczekując na rozkaz wsparcia ewentualnej interwencji amerykańskiej w Laosie. Trzy dni później, kiedy sytuacja wyjaśniła się jednostka powróciła do działań operacyjnych w składzie 7 Floty, kończąc ten okres oddelegowania powrotem do Alameda w dniu 14 czerwca 1963 roku.

W dniu 7 sierpnia tego samego roku *Ranger* wszedł do San Francisco Naval Shipyard na przegląd, który został zakończony w dniu 10 lutego 1964 roku. Następnie, od 25 marca bazujący w Alameda okręt rozpoczął szkolenie przerwane w maju jego udziałem w tajnej operacji „Project Seeker”. W jej ramach zostały wykorzystane samoloty rozpoznawcze wysokiego pułapu Lockheed U-2 „Dragon

Lady”<sup>3</sup>. Pierwsze próby startów i lądowania takich maszyn w wersji „-2C” przeprowadzono w marcu 1963 roku u wybrzeży Kalifornii na pokładzie lotniskowca *Kitty Hawk* (CVA-63). Samolot wystartował z jego pokładu bez problemu, wznosząc się bez użycia katapulty po rozbiegu wynoszącym zaledwie 98 m. Większe kłopoty wystąpiły podczas lądowania maszyny, która kapotowała jednak i ono w efekcie zakończyło się powodzeniem. Po pozytywnie zakończonych próbach, na zlecenie CIA złożone pod koniec 1963 roku jako projekt „Whale Tale”, trzy samoloty U-2 zostały zmodernizowane do wersji „-2G” mającej poprawić ich właściwości dla operowania z pokładów lotniskowców. Zakres ich modernizacji obejmował wzmocnienie podwozia, wyposażenie w hak dla aerofiniszów oraz dodanie spoilerów skrzydłowych mających zapobiec kapotowaniu podczas lądowania. Samoloty U-2G zostały wykorzystane operacyjnie tylko dwukrotnie w ramach operacji „Project Seeker”, w której brał udział *Ranger*. Celem misji było monitorowanie francuskich testów atomowych prowadzonych na atolu Mururoa położonym w Polinezji Francuskiej. Operacja była utrzymywana w tak ścisłej tajemnicy, że podczas startów i lądowania samolotów cała, nie związana bezpośrednio z ich obsługą załoga okrętu musiała przebywać pod pokładem. Po jej zakończeniu, kiedy maszyny rozpoznawcze wykonały doskonałe zdjęcia atolu oraz przeprowadziły badania radioaktywności próbek powietrza<sup>4</sup>, *Ranger* powrócił do Alameda. Następnie od 19 czerwca do 10 lipca odbył rejs operacyjny na wody Hawajów.

Kolejny raz na Daleki Wschód jednostka wyszła w dniu 6 sierpnia 1964 roku. Jej rejs został przyspieszony rozkazem prezydenta

2. Ang.: „SIŁA DLA POKOJU”.

3. Dane taktyczno-techniczne samolotu Lockheed U-2R: Długość 19,17 m; rozpiętość 31,39 m; wysokość 4,88 m; masy: własna 6,85 t; maks. startowa 18,59 t; silnik odrzutowy o ciągu 49 kN; prędkość maks. 0,82 Ma; pułap maks. 23,9 tys.m; zasięg 15 h przy 0,72 Ma.

4. Wg innych informacji Francja rozpoczęła doświadczalne wykorzystywanie atolu Mururoa dopiero w roku 1966. Być może więc operujące z *Rangera* samoloty U-2 monitorowały jedynie przygotowywanie do tego celu poligonu, który oficjalnie został utworzony 21.9.1962 r.

*Ranger* na Hampton Roads. Fotografia wykonana w dniu 22 lipca 1957 roku na kilkanaście dni przed uroczystym wprowadzeniem okrętu do służby.  
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III





Fotografia lotniskowca *Ranger* wykonana w dniu 10 lutego 1964 roku po zakończeniu modernizacji w San Francisco Naval Shipyard.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

Lyndona B. Johnsona z dnia poprzedniego, o rozpoczęciu uderzenia na bazy północnowietnamskich kutrów torpedowych. Wcześniej zaatakowały<sup>5</sup> one w Zatoce Tonkińskiej amerykańskie niszczyciele *Maddox* (DD-731) i *Turner Joy* (DD-951). W ciągu kolejnych dni, podczas których okręt podążał na zachód samoloty z lotniskowców uderzeniowych *Ticonderoga* (CVA-14) i *Constellation* (CVA-64) przeprowadziły niemal 60 ataków na obiekty wroga. Po krótkim postoju w Pearl Harbor w dniu 10 sierpnia, *Ranger* szybkim marszem osiągnął Subic Bay, po czym zawinął do amerykańskiej bazy floty w japońskim Yokosuka. Tam w dniu 17 sierpnia stał się jednostką flagową kontradmirała Geralda E. Millera – dowódcy Task Force 77. Podczas kolejnych miesięcy lotniskowiec wspierał operacje 7 Floty utrzymania wolności żeglugi i powstrzymania ataków jednostek bojowych Wietnamu Północnego. We wrześniu, miała miejsce eksplozja jednego z kotłów okrętu, co wymusiło jego 51-dniowy postój remontowy. Pod koniec grudnia 1964 roku jednostka rozpoczęła udział w operacji „Barrel Roll”. W ramach jej samoloty *Rangera* oraz lotniskowców *Hancock* (CVA-19) i *Coral Sea* (CVA-43), przez kolejne miesiące zwalczały elementy systemu transportowo-logistycznego na pograniczu wietnamsko-laotańskim. W dniu 9 marca 1965 roku *Ranger* gościł generała Williama Westmorelanda, szefa Dowództwa Pomocy Wojskowej w Wietnamie (MACV<sup>6</sup>), który odbył na jego pokładzie konferencję z admirałem Millerem. Uderzenia powietrzne na lądowe cele nieprzyjaciela lotniskowiec prowadził do 13 kwietnia, kiedy to na skutek nieszczelności rurociągu paliwowego wybuchł pożar w jego siłowni Nr 1. Ogień został ugaszony w ciągu godziny, jednak okręt został wycofany z linii i dwa dni później zawinął do Subic Bay. W dniu 20 kwietnia jednostka opuściła Filipiny i odszedłszy na wschód w dniu 6 maja zawinęła do Alameda. Tydzień później *Ranger* wszedł do San Francisco Naval Shipyard, w której do 30 września przeszedł remont.

Po zakończeniu prac lotniskowiec odbył szkolenia odświeżające, po których w dniu 10 grudnia opuścił Kalifornię kierując się na Daleki Wschód. Kolejne jego oddelegowanie trwało do 6 sierpnia 1966 roku, przy czym za swą służbę bojową w Azji Południowo-Wschodniej w tym okresie jednostka otrzymała Navy Unit Commendation. Opuściwszy Zatokę Tonkińską przez Subic Bay i Yokosuka okręt odszedł do Stanów Zjednoczonych zawijając

w dniu 25 sierpnia do swej macierzystej bazy w Kalifornii. Po miesięcznym postoju, w dniu 28 września *Ranger* opuścił Alameda i przeszedł do Bremerton w stanie Waszyngton, aby w tamtejszej Puget Sound Naval Shipyard od 30 września 1966 roku do 30 maja 1967 roku przejść remont połączony z modernizacją. Powróciwszy do San Diego i Alameda, kolejne miesiące lata jednostka spędziła na intensywnym szkoleniu. W dniu 15 września zaokrętowano maszyny jej nowego 2 Skrzydła Powietrznego, w którego składzie po raz pierwszy na pokładzie lotniskowca operowały bombowce uderzeniowe LTV A-7A „Corsair” oraz śmigłowce ratownicze Kamman UH-2C „Seasprite”. Tydzień od 9 października *Ranger* spędził na manewrach „Moon Festival”, podczas których okręt i samoloty jego skrzydła powietrznego ćwiczyły wszystkie aspekty prowadzenia działalności operacyjnej.

Osiągnąwszy gotowość bojową lotniskowiec w dniu 4 listopada 1967 roku opuścił Alameda kierując się po raz kolejny na Zachodni Pacyfik. Następnie *Ranger* przez Pearl Harbor przeszedł na Filipiny i w dniu 29 listopada zawinął do Subic Bay, aby w tamtejszej bazie floty przejść końcowe przygotowania do prowadzenia operacji bojowych w Zatoce Tonkińskiej. Przybywszy w dniu 21 listopada do Yokosuka jednostka złuzowała lotniskowiec uderzeniowy *Constellation* (CVA-64). W dniu 30 listopada na pokład *Rangera* zaokrętował dowódca 3 Dywizjonu Lotniskowców oraz Task Group 77.7, po czym następnego dnia jednostka odeszła do Wietnamu. Zająwszy pozycję na Yankee Station<sup>7</sup> w dniu 3 grudnia okręt rozpoczął operacje bojowe, które z przerwami prowadził przez następnych 5 miesięcy. W tym czasie jego samoloty atakowały różne cele na terenie Wietnamu Północnego. Wśród nich były instalacje wojskowe, zgromadzenia wojsk i sprzętu, stanowiska rakiet przeciwlotniczych,

5. W dniu 2.8.1964 r. *Maddox*, prowadzący misję specjalną na wodach terytorialnych Wietnamu Północnego (operacja DeSOTO – *DeHaven* Special Operations off Tsingtao), został zaatakowany przez trzy północnowietnamskie kutry torpedowe. Niszczyciel wspomagany przez samoloty z lotniskowca *Ticonderoga* zatopił jeden kuter i uszkodził pozostałe. Dwa dni później *Maddox* i *Turner Joy* ostrzelały natomiast zauważone na radarze obiekty, które wzięły za atakujące jednostki nieprzyjaciela.

6. MACV – Military Assistance Command Vietnam.

7. Rejon manewrowania amerykańskich jednostek pływających w Zatoce Tonkińskiej określony współrzędnymi: 17°30'N i 108°30'E.



a także linie kolejowe, mosty i lotniska. Przed Świętami Bożego Narodzenia okręt odwiedził w Zatoce Tonkińskiej aktor Bob Hope, który w dniu 21 grudnia na jego pokładzie dał przedstawienie „Christmas Show”. Kolejną, długo oczekiwaną przerwę w służbie załoga lotniskowca miała w pierwszym tygodniu kwietnia 1968 roku w Yokosuka, po czym w dniu 11 kwietnia *Ranger* powrócił na Yankee Station. Zakończywszy misję, w dniu 5 maja okręt zawinął do Hongkongu, a następnie odszedł do Stanów Zjednoczonych.

Po powrocie w dniu 25 maja do kraju, lotniskowiec został skierowany na przegląd do stoczni marynarki Puget Sound w Bremerton w stanie Waszyngton, który został zakończony w dniu 29 lipca. W ciągu kolejnych trzech miesięcy bazujący w Alameda *Ranger* prowadził szkolenie u wybrzeży Kalifornii, po którym odszedł na kolejną turę służby na Zachodnim Pacyfiku. Ten okres jego oddelegowania trwał od 26 października 1968 roku do 17 maja 1969 roku. Następny okres służby w Wietnamie *Ranger* rozpoczął opuszczeniem Zatoki San Francisco w dniu 14 października 1969 roku. Zajawszy pozycję w Zatoce Tonkińskiej w grudniu lotniskowiec przebywał z przerwami na Yankee Station do 18 maja 1970 roku, wracając do Alameda w dniu 1 czerwca. Do końca lata okręt uczestniczył w szkoleniu i ćwiczeniach u wybrzeży Kalifornii po czym w dniu 27 września wyruszył ponownie na Daleki Wschód. W październiku po raz kolejny zajął pozycję w Zatoce Tonkińskiej prowadząc przez kolejne miesiące uderzenia na pozycje nieprzyjaciela przerywane kilkudniowymi okresami odpoczynku. W dniu 6 marca 1971 roku z pokładu jednostki został wyrzucony za burtę siłą podmuchu jeden z członków obsługi lotniczej. Szczęśliwie został on odnaleziony i podniesiony z wody przez pełniący służbę ratowniczą niszczyciel rakietowy *Towers* (DDG-9), który następnie dostarczył rozbitka na lotniskowiec. Cztery dni później *Ranger*, wspólnie z lotniskowcem uderzeniowym *Kitty Hawk* (CVA-63) ustanowił rekord, wykonując 233 uderzenia powietrzne w ciągu jednego dnia. W kwietniu, obydwie te jednostki wspierane przez lotniskowiec uderzeniowy *Hancock* (CVA-19) zapewniały ciągłą obecność na Yankee Station dwóch okrętów tej klasy. Jeden z nich wykonywał wówczas uderzenia od północy do po-

łudnia, podczas gdy drugi prowadził ataki od południa do północy. Zasadniczym ich zadaniem było wówczas zabezpieczenie głównych korytarzy transportowych łączących Laos z Wietnamem Południowym. *Ranger* opuścił Yankee Station z końcem maja i w dniu 7 czerwca powrócił do Alameda.

Do końca 1971 roku i przez pierwsze pięć miesięcy następnego roku lotniskowiec pozostawał na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych przechodząc również w tym czasie remont w Hunters Point Naval Shipyard w San Francisco. W dniu 27 maja okręt powrócił do służby czynnej, aby serią szkoleń i ćwiczeń u wybrzeży Kalifornii przygotować się do kolejnego oddelegowania na Zachodni Pacyfik. Jego wyjście z Alameda zostało opóźnione ze względu na sabotaż, którego w dniu 18 lipca dopuścił się jeden z palaczy<sup>8</sup>. Uszkodził on jedną z przekładni głównych wrzucając do niej ciężki skrobak do farb. Naprawa przekładni trwała ponad trzy miesiące i kosztowała ponad 800 tys. dolarów. Po jej zakończeniu, w dniu 16 listopada *Ranger* wyszedł na kolejną turę służby na wodach Dalekiego Wschodu i osiągnąwszy wybrzeża Wietnamu zajął pozycję w Zatoce Tonkińskiej. Podczas prowadzenia akcji na Yankee Station, w dniu 13 grudnia w jednej z siłowni głównych jednostki wybuchł pożar, który został ugaszony w ciągu dwóch godzin siłami jej własnych drużyn przeciwpożarowych. Pięć dni później okręt wraz z lotniskowcami uderzeniowymi *Oriskany* (CVA-34), *Saratoga* (CVA-60), *America* (CVA-66) i atomowym *Enterprise* (CVAN-65) rozpoczął udział w operacji „Linebacker II”<sup>9</sup>. Podczas jej trwania samoloty ich skrzydeł powietrznych atakowały wybrzeże Wietnamu Północnego w okolicach Hanoi i Hajfongu wykonując do 22 grudnia 505 misji bojowych. W następnych dniach złe warunki pogodowe utrudniły ataki, które zostały zakończone całkowicie w dniu 27 stycznia 1973 roku po podpisaniu paryskich układów pokojowych. Na Zachodnim Pacyfiku *Ranger* pozostał jeszcze do 26 czerwca powracając do Alameda w sierpniu 1973 roku. Za służbę w wojnie wietnamskiej okręt został odznaczony 13-oma Gwiazdami Bojowymi.

W kraju lotniskowiec pozostawał do 7 maja 1974 roku kiedy to ponownie odszedł na Daleki Wschód. Podczas tej tury w Wietnamie samoloty lotniskowca osłaniały wycofywanie sił zaangażowanych uprzednio w działania wojenne. Po przeszło 5-cio miesięcznym oddelegowaniu, w dniu 18 października jednostka powróciła do Alameda. W dniu 30 czerwca 1975 roku *Ranger* został przeklasyfikowany na lotniskowiec uniwersalny z sygnaturą „CV-61”. W tym samym roku został przebazowany do kalifornijskiego San Diego.

Kolejny okres służby na Zachodnim Pacyfiku okręt rozpoczął w dniu 30 stycznia 1976 roku. Podczas tej tury uczestniczył w walce ze skutkami ulewnych deszczy, które trwały przez tydzień od przejścia przez centralną część filipińskiej wyspy Luzon w dniu 21 maja huraganu „Olga”. Spowodowana przez nie powódź, której szczególnie nasilenie miało miejsce w dorzeczu rzeki Agno, pochłonęła życie 60 osób oraz pozbawiła dachu nad głowami ponad 600 tys. mieszkańców Filipin. W dniu 28 maja śmigłowce SH-3 „Sea King” z dywizjonu HS-4 lotniskowca, wspierane przez maszyny z kluczy dywizjonu HC-3 bazujących na szybkim zaopatrzeniowcu *Camden* (AOE-2), zaopatrzeniowcach *Mars* (AFS-1) i *White Plains* (AFS-4) oraz bazy lotnictwa floty Cubi Point ewakuowały ponad 1,7 tys. osób i dostarczyły ponad 170 ton zaopatrzenia oraz 25 ton paliwa. Podczas postoju jednostki we filipińskiej bazie Subic Bay na jednym z jej dziobowych pokładów wewnętrznych wybuchł pożar, który

8. Aresztowany i wydany ze służby, Patrick Chenoweth został później uwolniony przez sąd wojskowy z zarzutu „sabotażu w okresie wojny”.

9. Operacja miała na celu wywarcie nacisków na delegację północnowietnamską, której postawa spowodowała impas w paryskich rokowaniach pokojowych.

Dowódcy lotniskowca <i>Ranger</i> (CVA/CV-61) 1957-1979	
Imię i nazwisko	Okres dowodzenia okrętem
Komandor Charles T. Booth III	10.08.1957-05.03.1958
Komandor Paul E. Buie	05.03.1958-23.05.1959
Komandor Noel A. Gaylor	23.05.1959-04.06.1960
Komandor Donald Gay Jr	04.06.1960-05.05.1961
Komandor William N. Leonard	05.05.1961-07.05.1962
Komandor George C. Duncan	07.05.1962-20.05.1963
Komandor William E. Lemos	20.05.1963-28.05.1964
Komandor Alton B. Grimes	28.05.1964-10.05.1965
Komandor Leo B. McCuddin	10.05.1965-07.06.1966
Komandor William M. Harnish	07.06.1966-20.10.1966
Komandor William T. Donnelly, Jr	20.10.1966-27.10.1968
Komandor William H. Livingston	27.10.1968-28.06.1969
Komandor John P. Mooror	28.06.1969-20.06.1970
Komandor Joseph L. Coleman	20.06.1970-03.09.1971
Komandor Harry P. Glindeman	03.09.1971-21.05.1973
Komandor Arthur E. Hill	21.05.1973-22.11.1974
Komandor John L. Nicholson	22.11.1974-17.09.1976
Komandor Douglas R. McCrimmon	17.09.1976-17.06.1978
Komandor Thomas G. Moore	17.06.1978-28.05.1979



Lotnicza fotografia *Rangera* wykonana u wybrzeży Kalifornii w dniu 14 października 1975 roku.  
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

Jednostki powietrzne lotniskowca <i>Ranger</i>		
Okres służby	Jednostka powietrzna (Oznaczenie Literowe) Akwen operacyjny	Dywizjony (Samoloty/Śmigłowce)
20.06.1958- 20.08.1958	14 Grupa Powietrzna (NK) Środkowy Atlantyk	VF-141 (Douglas F4D-1 „Skyray”) VF-144 (Grumman F9F-8 „Cougar”) VA-146 (North American FJ-4B „Fury”) VAW-11 (Douglas AD-5W „Guppy”) VFP-61 (Vought F8U-1P „Crusader”) HU-1 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
03.01.1959- 27.07.1959	14 Grupa Powietrzna (NK) Zachodni Pacyfik	VF-141 (Douglas F4D-1 „Skyray”) VF-142 (Vought F8U-1 „Crusader”) VA-141 (North American FJ-4B „Fury”) VA-145 (Douglas AD-6 „Skyraider”) VA-146 (North American FJ-4B „Fury”) VAH-6 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-11 (Douglas AD-5W „Guppy”) VFP-61 (Vought F8U-1P „Crusader”) VA(AW)-35 (Douglas AD-5N „Skyraider”) HU-1 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
06.02.1960- 30.08.1960	9 Grupa Powietrzna (NG) Zachodni Pacyfik	VF-91 (Vought F8U-2 „Crusader”) VF-92 (McDonnell F3H-2 „Demon”) VA-93 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-94 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-95 (Douglas AD-7 „Skyraider”) VAH-6 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-11 (Grumman WF-2 „Tracer”) VFP-61 (Vought F8U-1P „Crusader”) HU-1 (Vertol HUP-2 „Retriever”)

11.08.1961- 08.03.1962	9 Grupa Powietrzna (NG) Zachodni Pacyfik	VF-91 (Vought F8U-2 „Crusader”) VF-92 (McDonnell F3H-2 „Demon”) VA-93 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-94 (Douglas A4D-2 „Skyhawk”) VA-95 (Douglas AD-7 „Skyraider”) VAH-6 (Douglas A3D-2 „Skywarrior”) VAW-11 (Grumman WF-2 „Tracer”) VFP-61 (Vought F8U-1P „Crusader”) HU-1 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
09.11.1962- 07.06.1963	9 Skrzydło Powietrzne (NG) Zachodni Pacyfik	VF-91 (Vought F-8C „Crusader”) VF-92 (McDonnell F3H-2 „Demon”) VA-93 (Douglas A-4B „Skyhawk”) VA-94 (Douglas A-4B „Skyhawk”) VA-95 (Douglas A-1J „Skyraider”) VAH-6 (Douglas A-3B „Skywarrior”) VAW-11 (Grumman E-1B „Tracer”) VFP-61 (Vought RF-8A „Crusader”) HU-1 (Vertol HUP-2 „Retriever”)
05.08.1964- 06.05.1965	9 Skrzydło Powietrzne (NG) Zachodni Pacyfik	VF-92 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-96 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-93 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-94 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-95 (Douglas A-1J „Skyraider”) VAH-2 (Douglas A-3B „Skywarrior”) RVAH-5 (North American RA-5C „Vigilante”) VAP-61 (Douglas RA-3B „Skywarrior”) VQ-1 (Douglas EA-3B „Skywarrior”) VAW-11 (Grumman E-1B „Tracer”) HU-1 (Kaman UH-2A „Seasprite”)

10.12.1965- 25.08.1966	14 Skrzydło Powietrzne (NK) Zachodni Pacyfik	VF-142 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-143 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-55 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VA-145 (Douglas A-1H „Skyraider”) VA-146 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VAH-2 (Douglas A-3B „Skywarrior”) RVAH-9 (North American RA-5C „Vigilante”) VAP-61 (Douglas RA-3B „Skywarrior”) VAW-11 (Grumman E-2A „Hawkeye”) VQ-1 (Douglas EA-3B „Skywarrior”) HC-1 (Kaman UH-2A/B „Seasprite”)	26.10.1968- 17.05.1969	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik	VF-21 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-154 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-147 (Ling-Temco-Vought A-7A „Corsair”) VA-155 (Douglas A-4F „Skyhawk”) VA-165 (Grumman A-6A „Intruder”) VAH-10 (Douglas KA-3B „Skywarrior”) RVAH-9 (North American RA-5C „Vigilante”) VAQ-130 (Douglas EKA-3B „Skywarrior”) HC-1 (Kaman UH-2C „Seasprite”) HS-2 (Sikorsky SH-3A „Sea King”)
04.11.1967- 25.05.1968	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik	VF-21 (McDonnell F-4B „Phantom II”) VF-154 (McDonnell F-4B „Phantom II”) VA-22 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-147 (Ling-Temco-Vought A-7A „Corsair”) VA-165 (Grumman A-6A „Intruder”) VAH-2 (Douglas KA-3B „Skywarrior”) RVAH-5 (North American RA-5C „Vigilante”) VAP-61 (Douglas RA-3B „Skywarrior”) VAW-13 (Douglas EKA-3B „Skywarrior”) VAW-115 (Grumman E-2A „Hawkeye”) HC-1 (Kaman UH-2A/C „Seasprite”)	14.10.1969- 01.04.1970	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik	VF-21 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-154 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-56 (Ling-Temco-Vought A-7B „Corsair”) VA-93 (Ling-Temco-Vought A-7B „Corsair”) VA-196 (Grumman A-6A „Intruder”) VAQ-134 (Douglas EKA-3B/ KA-3B „Skywarrior”) RVAH-5 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-115 (Grumman E-2A „Hawkeye”) HC-1 (Sikorsky SH-3A „Sea King”)
			27.10.1970- 17.06.1971	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik	VF-21 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-154 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-25 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-113 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-145 (Grumman A-6A/C „Intruder”) VAQ-134 (Douglas EKA-3B/ KA-3B „Skywarrior”) RVAH-1 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-111 (Grumman E-1B „Tracer”) HC-1 (Sikorsky SH-3A „Sea King”) HC-7 (Sikorsky SH-3G „Sea King”)

nie spowodował szczęśliwie strat ludzkich. Święto Niepodległości (4 lipca) *Ranger* spędził w Singapurze, aby osiem dni później w eskorcie jednostek Task Force 77.7 na Ocean Indyjski. Okręty amerykańskie miały zapewnić wsparcie Kenii zagrożonej atakiem sił ugandyjskich w odwecie za wspomaganie operacji uwol-

*Ranger* oraz należący do jego grupy bojowej niszczyciel rakietowy *Goldsborough* (DDG-20) u burt zbiornikowca podczas operacji bunkrowania w morzu.  
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III



16.11.1972- 23.06.1973	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik	VF-21 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-154 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-25 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-113 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-145 (Grumman A-6A/B „Intruder”) VAQ-130 (Douglas EKA-3B „Skywarrior”) RVAH-1 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-111 (Grumman E-1B „Tracer”) VQ-1 (Douglas EA-3B „Skywarrior”) HC-1 (Sikorsky SH-3G „Sea King”) HC-7 (Sikorsky SH-3A „Sea King”)
07.05.1974- 18.10.1974	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik	VF-21 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-154 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-25 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-113 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-145 (Grumman A-6A „Intruder”) VAQ-130 (Douglas EKA-3B „Skywarrior”) RVAH-13 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-112 (Grumman E-2B „Hawkeye”) VQ-1 (Douglas EA-3B „Skywarrior”) HC-1 (Sikorsky SH-3G „Sea King”)
30.01.1976- 07.09.1976	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski	VF-21 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VF-154 (McDonnell Douglas F-4J „Phantom”) VA-25 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-113 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-145 (Grumman A-6A „Intruder”) VAQ-135 (Grumman EA-6B „Prowler”) RVAH-5 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-112 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-4 (Sikorsky SH-3 „Sea King”)

nienia izraelskich zakładników, przetrzymywanych na lotnisku w Entebbe koło Kampali, stolicy Ugandy<sup>10</sup>. Lotniskowiec operował u wybrzeży Kenii przez kolejny miesiąc, przy czym awarii uległ wówczas jego prawoburtowy, zewnętrzny wał napędowy. Przyczyną uszkodzenia było zapalenie się oleju łożyska nośnego, co jak podejrzewano mogło być skutkiem sabotażu. W sierpniu okręt opuścił wody afrykańskie odchodząc do Stanów Zjednoczonych i w dniu 7 września powrócił do Kalifornii.

Początek 1977 roku *Ranger* spędził w bazie lotnictwa floty North Island koło San Diego. Opuścił ją w dniu 20 lutego udając się na przebudowę do Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton w stanie Waszyngton. Podczas postoju okrętu w doku miał miejsce pożar w pomieszczeniu maszynowni kabestanów kotwicznych, który szczęśliwie nie wyrządził dużych strat. Po zakończeniu modernizacji w marcu 1978 roku lotniskowiec rozpoczął kilkumiesięczny okres prób morskich oraz rejsów szkoleniowych dla przywrócenia gotowości operacyjnej. W dniu 6 grudnia, kiedy jednostka uczestniczyła w ćwiczeniach u wybrzeży Kalifornii w okolicach Baja na jej pokładzie miała z kolei miejsce eksplozja, która spowodowała niewielkie oparzenia 9 członków załogi. W pierwszych miesiącach następnego roku *Ranger* był ponownie gotowy do aktywnej służby.

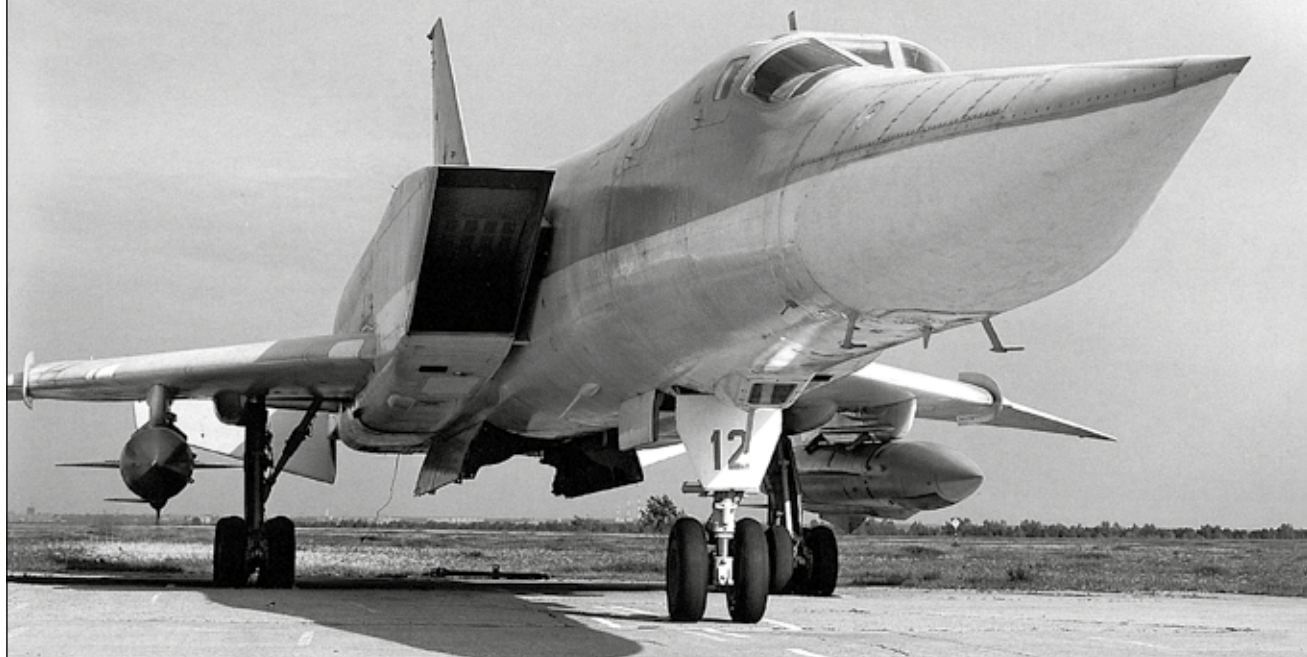
(ciąg dalszy nastąpi)

10. W ramach przeprowadzonej nocą 4/5.7.1976 r. „Operacji Thunderbolt” komandosi izraelskiej elitarniej jednostki „Sayeret Matkal” odbili 105 zakładników, pasażerów porwanego 27.6.1976 r. przez terrorystów Frontu Wyzwolenia Palestyny samolotu Air France Airbus A300, lecącego z Aten do Paryża. Podczas akcji zginęło 3 zakładników, wszystkich 7 porwanych oraz 45 żołnierzy ugandyjskich. Na lotnisku zniszczonych zostało ponadto 11 ugandyjskich myśliwców MiG-17. Jediną ofiarą po stronie izraelskiej był dowódca jednostki komandosów Yonatan Netanyahu – starszy brat Benyamina, późniejszego premiera Izraela.

*Ranger* podczas przygotowania do startu samolotów w czasie jednego ze szkoleń pomodernizacyjnych, które odbywał na Pacyfiku w maju 1978 roku.  
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III







# Tupolewy versus lotniskowce

## Część III – Przeciwdziałanie Lotniskowcowej Grupie Uderzeniowej

### Rozbudowa potencjału lotniczo-morskiego państw zachodnich

Pojawienie się na akwenach morskich nowego typu okrętów wojennych w postaci lotniskowców, było przełomem w prowadzeniu działań wojennych w skali światowej. Doświadczenia Stanów Zjednoczonych wyniesione z działań podczas II wojny światowej na Pacyfiku zdominowane były przez lotniskowce grupy uderzeniowej, które ze względu na swój potencjał lotniczy prezentowały znaczną operatywność, mobilność oraz siłę uderzeniową. Prowadzenie działań bojowych na Pacyfiku, ze względu na rozmiar sfery przestrzennej i specyfikę uwidoczniała zasadniczą rolę samolotu i lotniskowca jako główną siłę uderzeniową. Lotniskowce i ich samoloty, na tamtym obszarze, udowodniły w sposób znaczący swoją wyższość, uniwersalność oraz skuteczność bojową, niż inne duże okręty wojenne (pancerniki, krążowniki i okręty liniowe) Bitwy na Morzu Koralowym i pod Midway wyraźnie potwierdziły dominującą rolę grup lotniskowcowych jako głównej siły uderzeniowej w siłach morskich Stanów Zjednoczonych i nie tylko. W trakcie długoletniego okresu eksploatacji tego typu okrętów (lotniskowców) wyodrębniono, według ustalonych kryteriów (wyporność i uzbrojenie), kilka zasadniczych klas:

- lotniskowce uderzeniowe – główna siła uderzeniowa (napęd atomowy, 70-

100 samolotów bojowych, wyporność do 100 000 ton);

- lotniskowce ciężkie – do wsparcia głównych sił (napęd konwencjonalny lub atomowy, 50-70 samolotów bojowych, wyporność 60 000- 80 000 ton);

- śmigłowcowce – do zadań desantowych i zwalczania okrętów podwodnych (od kilku do kilkudziesięciu śmigłowców różnych typów, wyporność 25 000-40 000 ton);

- ciężkie krążowniki lotnicze (kilkanaście śmigłowców i samolotów, w tym pionowego startu, wyporność do 30 000 ton).

Klasyczny lotniskowiec uderzeniowy o wyporności około 80-100 000 ton to wysoce mobilna, pływająca baza lotnicza o wielkim potencjale uderzeniowym (równowartość jednej dywizji lotnictwa uderzeniowego np. myśliwsko-bombowego). Przystosowana do długotrwałych, ciągłych działań bojowych na różnych teatrach działań morskich. Lotniskowce uderzeniowe są głównym elementem składowym lotniskowcowych grup uderzeniowych (LGU), które tworzą uniwersalny zespół złożony z kilkunastu do kilkudziesięciu okrętów różnych klas wzajemnie się osłaniających i tworzących zwarte, samowystarczalne ugrupowanie. LGU oprócz wykonywania zadań typowo ofensywnych tworzy wysoce efektywną, wzajemną, skoordynowaną osłonę i obronę przeciwlotniczą i przeciwokrętową.

Wraz z rozwojem techniki wzbogacono systemy LGU systematycznie podwyższając ich potencjał bojowy. LGU to przede wszystkim efektywny i przemawiający atut w prowadzeniu polityki międzynarodowej. Obecność LGU w newralgicznych i zapalnych rejonach świata spełnia zadania odstraszania, a także wywiera polityczno-militarny nacisk na poszczególnych przywódców lub przedstawicieli spornych stron.

Po zakończeniu II wojny światowej największą potęgę na morzu prezentowała marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych (U.S. Navy), która dysponowała kilkudziesięcioma lotniskowcami różnych typów i przeznaczenia. Rodząca się nowa era w stosunkach między Wschodem, a Zachodem zwana „Zimną wojną” wprowadziła nowe elementy, zarówno w stosunkach politycznych jak i militarnych. Olbrzymie terytorium ZSRR i jego sojuszników, jako bastion komunizmu, już w kilka lat po wojnie zostało otoczone wieloma bazami amerykańskimi i ich sojuszników, w których zainstalowano ofensywne środki, włącznie z balistycznymi raketami z głowicami jądrowymi. Gdy w ZSRR podjęto działania zapobiegawcze (postanie Strategicznych Sił Rakietowych) wówczas w USA powrócono do koncepcji rozbudowy lotniskowcowych grup uderzeniowych oraz atomowych okrętów podwodnych,



Lotniskowiec w otoczeniu najbliższej osłony. Grupę lotniczą prezentują samoloty myśliwskie F-14 „Tomcat”, F-18 „Hornet”, szturmowe A-6 „Intruder” oraz ZOP S-3 „Viking”.  
Fot. U. S. Navy

jako najsukcesowniejzych środków uderzeniowych. Dysponując kilkunastoma lotniskowcami uderzeniowymi Amerykanie stworzyli elastyczny, rozśrodkowany i mobilny nowy system mogący skutecznie razić wyznaczone strategiczne cele na terytorium ZSRR i jego państw sojuszników. Wraz z rozbudową LGU postawiono przede wszystkim na rozwój techniczny, który zapewniał wprowadzenie do wyposażenia U.S. Navy nowych typów okrętów, w tym lotniskowców o napędzie atomowym z samolotami odrzutowymi na pokładach. Jednocześnie procesowi modernizacji poddano jednostki starsze<sup>1</sup> (typu *Essex*, *Midway*), dostosowując je do ówczesnych wymogów. Na bazie posiadanych lotniskowców sformowano lotniskowcowe grupy uderzeniowe, które w stosunkowo krótkim czasie stały się zdolne do elastycznego i efektywnego wsparcia wojsk lądowych na wszystkich kierunkach i teatrach działań wojennych świata. Posiadanie tak sprawnego oręża pozwalało Amerykanom sprawować skuteczną kontrolę rozległych obszarów morskich. Drugim, nie mniej ważnym elementem U.S. Navy były atomowe kręty podwodne, które od połowy lat 50. systematycznie wprowadzano do linii. Wraz z wyposażeniem ich w rakietę balistyczne stały się kolejnym elementem formowanej wówczas triady atomowej. Te dwa zasadnicze i nowoczesne składniki floty amerykańskiej były poważnym wyzwaniem dla ówczesnych władz ZSRR.

Należy jednak nadmienić, iż pierwsze próby zastosowania statków powietrznych na okrętach wojennych były przeprowadzone jeszcze na początku XX wieku<sup>2</sup>. Teoretyczne prace nad okrętami lotniczymi prowadzono także w ZSRR już w okresie międzywojennym. Prawdziwy okres świetności lotniskowców wyraźnie zaznaczył się podczas działań II wojny światowej. W skali globalnej w czołowych flotach świata funkcjonowało wówczas ponad 200 tego typu okrętów. Już podczas działań Amerykanów na Pacyfiku lotniskowce dowiodły zarówno swojej skuteczności jak i perspektyw rozwojowych. Dysponując silnymi zgrupowaniami okrętowymi można było kontrolować oraz prowadzić działania na całym globie. Był to całkowicie niezbędny argument militarny w rękach każdego państwa pretendującego do mocarstwa.

W okresie powojennym w ZSRR część decydentów oraz dowódców wojskowych rozumiała i akceptowała posiadanie tego ważnego narzędzia w rękach polityków. Byli także jednak i przeciwnicy lotniskowców i co ciekawe w większości, co się wyraźnie zaznaczyło w rozwoju powojennej marynarki wojennej ZSRR.

Tymczasem bazując na dotychczasowych doświadczeniach Amerykanie w dalszym ciągu rozwijali swoje siły morskie, doskonaląc zarówno technologie jak i strategię ich wykorzystania. Wszystkie konflikty zbrojne zaistniałe w okresie powojennym prowadzono z użyciem lotniskowców, któ-

re operowały we wszystkich regionach świata. Aktualnie w skład wszystkich flot amerykańskich wchodzi jako trzon uderzeniowy – LGU, które oprócz działań typowo militarnych odgrywają skuteczną rolę politycznej manifestacji siły. Najnowsze lotniskowce stanowią potężny oręż, który odgrywa i będzie stanowić w przyszłości podstawowy komponent morski każdego potencjalnego mocarstwa.

### Tworzenie w lotnictwie MW ZSRR przeciwwagi dla potęgi morskiej Stanów Zjednoczonych

#### Pierwsze próby – przeciwokrętowe pociski skrzydlate

Panowanie Sił Morskich Stanów Zjednoczonych na wszystkich znaczących akwenach morskich świata zaznaczyło się jednoznacznie i wyraźnie wraz z pokonaniem Japonii w 1945 r. Podział obszarów odpowiedzialności oraz działań na poszczególne floty U.S. Navy usankcjonował militarną odpowiedzialność w poszczególnych obszarach. Stała obecność amerykańskich okrętów, w większości strategicznych regionach globu ziemskiego, budziła poważne zaniepokojenie we władzach ówczesnego ZSRR. Do tego problemu podchodzono

1. Przebudowa okrętów typu *Essex* i *Midway* według programów: SCB-27C oraz SCB-125. Przebudowa polegała na dostosowaniu jednostek do bazowania samolotów odrzutowych. Przebudowano łącznie 22 lotniskowce.

2. Pionierami zastosowania wodnosamolotów na pokładach okrętów w 1909 r. byli dwaj oficerowie Rosji – L. Maciewicz i M. Konakotin.



ostrożnie oraz z wielkim zaangażowaniem. Wiadomym było, iż nie uda się stworzyć w najbliższym okresie odpowiedniej przeciwwagi, która by mogła zneutralizować całkowicie to zagrożenie. Mimo, że w ówczesnym ZSRR byli zwolennicy budowania od podstaw lotniskowców, to jednak większość decydentów była w opozycji do powstających różnego typu projektów tej klasy jednostek. Prawdopodobnie decydowały względy ideowo-polityczne, które prezentowały lotniskowce jako czołowy oręż imperializmu amerykańskiego. W tym okresie wielkim orędownikiem budowy lotniskowców w ZSRR był admirał N.G. Kuzniecowa, który jednak został zignorowany i zdjęty ze stanowiska. Mimo to próby opracowywania kolejnych modeli lotniskowców prowadzono. Kolejną osobą, która wywarła znaczący wpływ na sprawę lotniskowców był marszałek D. Ustinow – zwolennik okrętów lotniczych wyposażonych w śmigłowce i samoloty pionowego startu. Potrzebę budowy okrętów ZOP zauważono, gdy Amerykanie wprowadzili do uzbrojenia okręty podwodne z pociskami skrzydlatymi i nieco później rakietami balistycznymi na pokładzie. Ten kierunek został podjęty pod koniec lat 50., kiedy to zaprojektowano i rozpoczęto budowę pierwszego w ZSRR okrętu lotniczego nazwanego ostrożnie jako krążownik do zwalczania okrętów podwodnych (PKR – Protiwołodocznyj Kriejsier) według projek-

tu 1123. Planowano rozmieścić na jego pokładzie do 15 śmigłowców Ka-25PL. Był to co prawda pierwszy krok w kierunku klasycznych lotniskowców, ale ten okręt był typowym śmigłowcowcem.

Budowa okrętów ZOP była jednym z najważniejszych przedsięwzięć realizowanych przez marynarkę wojenną, a stanowiąca przeciwwagę rosnącej liczbie atomowych okrętów podwodnych U.S. Navy. Kolejnym wielkim zagrożeniem dla ZSRR były przede wszystkim lotniskowce grupy uderzeniowej operujące na wszystkich akwenach morskich. Znalezienie skutecznego środka walki z tym groźnym przeciwnikiem było zadaniem nader trudnym i skomplikowanym. Nad jego rozwiązaniem pracowały liczne sztaby oraz placówki naukowo-badawcze.

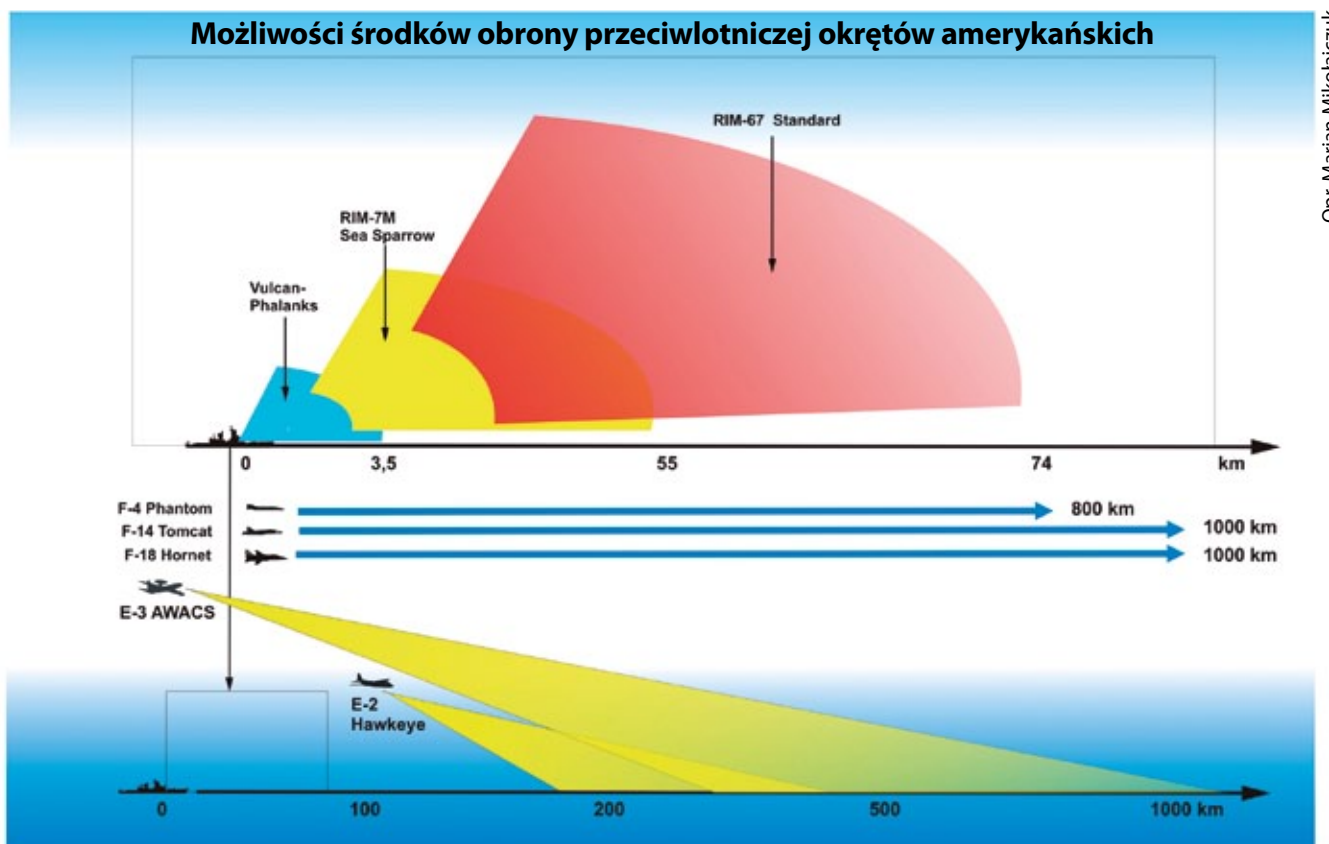
Wraz z zdobyciem technologii na budowę bombowców strategicznych Tu-4<sup>3</sup>, a także szybkim rozwojem techniki rakietowej na przełomie lat 40. i 50. opracowano kompleks przeciwokrętowy Tu-4KS, który mógł zwalczać obiekty nawodne (duże okręty o wyporności powyżej 10 000 ton, bazy morskie, składy, węzły, stanowiska dowodzenia itp.) i lądowe odznaczające się dużym kontrastem radiolokacyjnym. Elementem ogniowym były odrzutowe pociski skrzydlate zbudowane w układzie aerodynamicznym klasycznego samolotu. Naprowadzanie na wykryty cel z pomocą wiązki radiolokacyjnej, a w ostatniej fa-

zie naprowadzanie półaktywne. Odpalanie tych pocisków odbywało się na wysokości 4000-5000 m co było podyktowane uruchomieniem silnika turbodrzutowego (po odłączeniu pocisku następowało przepadanie i do momentu wejścia silnika do pracy pocisk zniżał lot o kilkaset metrów).

Wykrycie i rozpoznanie celu odbywało się przy pomocy pokładowej stacji radiolokacyjnej obserwacji okrężnej typu K-II/K-IIM. Dla celu typu lotniskowiec odległość ta wynosiła 180-200, dla krążownika, okrętu liniowego lub krążownika – 120-90, a dla okrętów transportowych, desantowych itp. około 110-70 km. Kompleks Tu-4KS mógł zwalczać obiekty morskie, w tym lotniskowce z odległości 80 km. Z jednego samolotu nosiciela możliwe było odpalenie w jednym nalocie na jeden cel, jednego lub dwóch pocisków w serii z przerwą czasową 70-90 s. Czas ten był niezbędny do wprowadzenia w wiązkę prowadzącą pierwszego pocisku i wykonanie przez samolot zakrętu w kierunku celu przed odpaleniem drugiego pocisku. Zastosowanie grupy pocisków z kilku samolotów nosicieli na jeden cel możliwe było do przeprowadzenia dwoma sposobami:

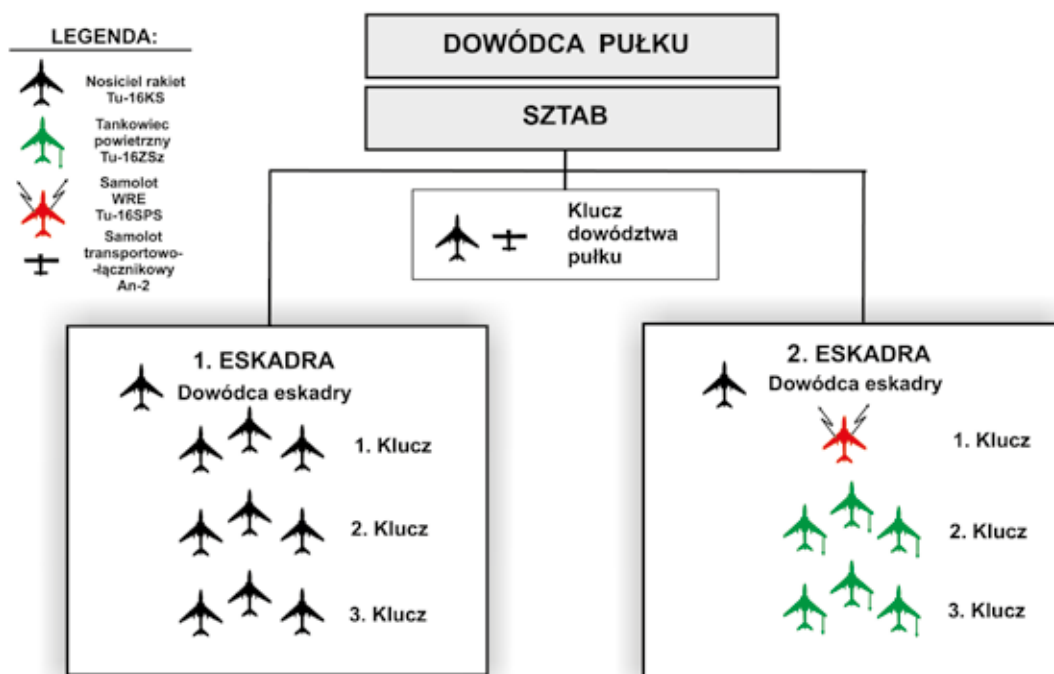
- z jednego kierunku nalotu lub jednocześnie z różnych kierunków. Przy zastosowaniu

3. Pozyskując amerykańskie samoloty B-29 w końcu lat 1940 opracowano ich kopie w postaci bombowców Tu-4.



Opr. Marian Mikołajczuk

## Główne elementy bojowe morskiego pułku torpedowo-minowego



Opr. Marian Mikołajczuk

waniu odpalen pocisków z jednego kierunku, w celu uniknięcia zakłóceń wzajemnych w stacji K-II samolotu lecącego z przodu przez stację K-II samolotu następnego, przerwa czasowa pomiędzy kolejnymi samolotami powinna wynosić nie mniejsza jak 12 minut.

- jednocześnie odpalenie pocisków na jeden obiekt przez grupę samolotów można było przeprowadzić tylko z kierunków różniących się od siebie o kąt 90-120°.

Jeszcze podczas trwania prób i testów kompleksu rozważono jego bojowe użycie przeciw amerykańskim lotniskowcom biorącym udział w wojnie koreańskiej. Jednak eskalując i wprowadzając nowe technologie obawiano się przeobrażenia tych działań w konflikt atomowy. Wprowadzenie kompleksów Tu-4KS otworzyło nowatorski i perspektywiczny kierunek i sposób prowadzenia walki z celami morskimi. Jednak jak się wkrótce okazało możliwości taktyczno-techniczne Tu-4KS z racji taktycznego promienia działania, silnej obrony przeciwlotniczej LGU, były niewystarczające do prowadzenia skutecznej walki z tego typu obiektami. Kompleks obciążony był także wieloma niedostatkami i mankamentami, które w znaczący sposób ograniczały jego skuteczne użycie w stosunku do lotniskowców.

Prędkość poddźwiękowa, stosunkowo wysoki pułap i długi czas lotu, a także utrzymywanie nakazanych reżymów lotu nosiciela (ciągłe opromieniowanie celu przez pokładowy radiolokator nosiciela) powodo-

wały, iż pocisk był łatwym celem do zestrzelenia zarówno przez myśliwce (prostoliniowy odcinek lotu – bez manewrowania), jak i artylerię atakowanych okrętów. Już w trakcie eksploatacji kompleksu KS-1 okazało się, że jest on podatny na wszelkie zakłócenia radioelektroniczne (pasywne i aktywne).

W 1953 r. nastąpiła zmiana na stanowisku sekretarza generalnego KC KPZR, po śmierci J. Stalina stanowisko to objął N.S. Chruszczow – wielki zwolennik techniki rakietowej. Od tej pory nastąpiła dynamiczna „rakietyzacja” wszystkich rodzajów sił zbrojnych ZSRR. Już w 1954 r. kompleks przeciwokrętowy KS-1 został zamontowany na nowoczesnym odrzutowym samolocie bombowym średniego zasięgu Tu-16. Mankamenty i wady, które pojawiły się w trakcie pierwszych lat eksploatacji KS-1 znacznie ograniczały jego zastosowanie bojowe, w szczególności do lotniskowców. Należy przy tym nadmienić, że już w trakcie jego produkcji systematycznie wprowadzano liczne modernizacje (układ przeciwzakłóceńowy), a także wypracowano bardziej efektywniejszą taktykę zastosowania (odpalanie dwóch pocisków jednocześnie do jednego

celu lub trzech pocisków kolejno z przerwą czasową 15-20 s przy zastosowaniu jednego samolotu podświetlającego cel).

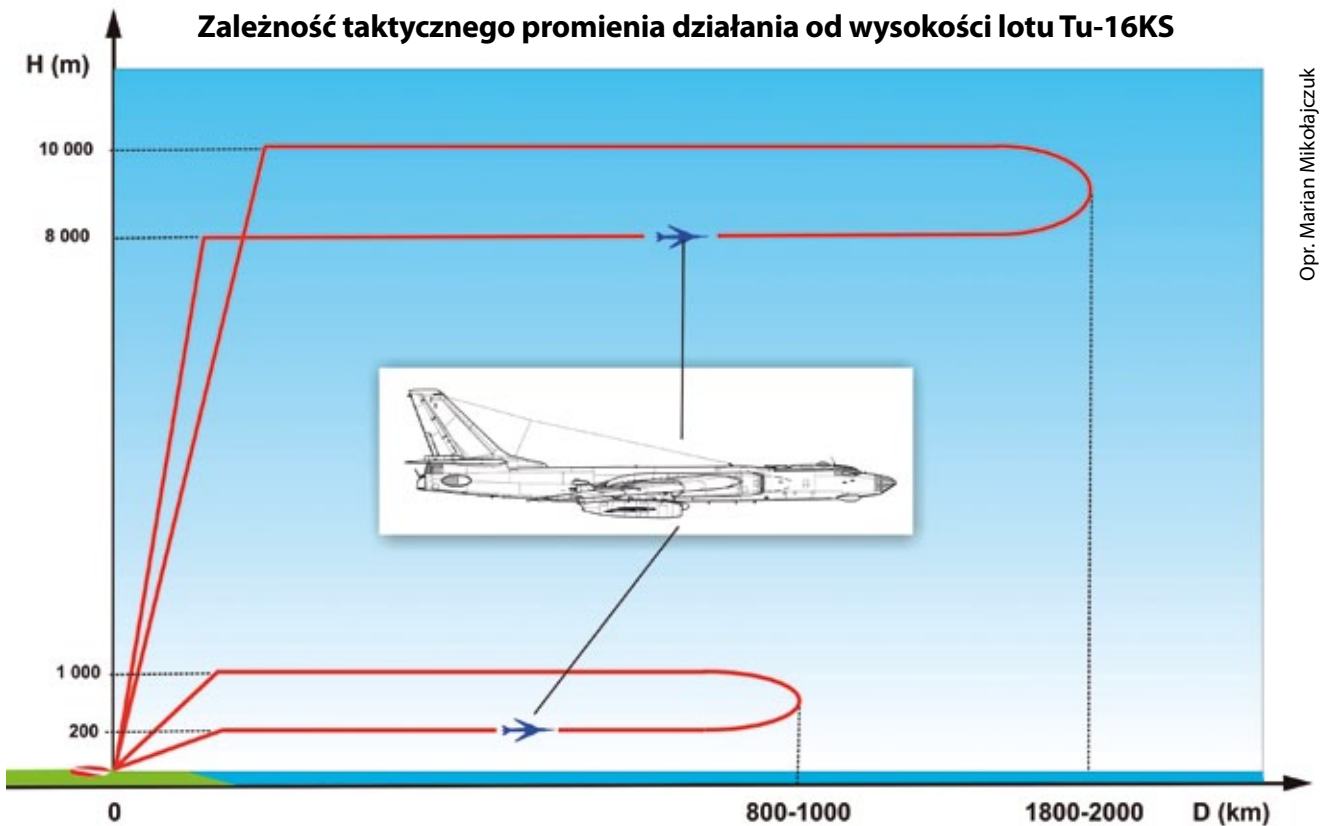
W końcu lat 50. zmieniono także strukturę pułków, zwiększając liczbę nosicieli Tu-16KS z 12 do 20 (dwie eskadry). Wprowadzono także samoloty osłony radioelektronicznej Tu-16SPS<sup>4</sup>, a w celu zwiększenia promienia taktycznego działania zastosowano tankowce powietrzne Tu-16ZSz. Wszystkie powyższe działania podwyższały prawdopodobieństwo rażenia celu, przez co zwiększono możliwości bojowe kompleksu. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami oraz praktycznymi odpaleniami na poligonach uzyskano dane: zaprezentowane w poniższej tabelce

Wprowadzenie do eksploatacji powietrznych tankowców Tu-16ZSz umożliwilo wydłużenie taktycznego promienia działania kompleksu Tu-16KS operującego na dużej wysokości z 2000 do 3200 km (dwukrotne tankowanie – 2 x 19 000 kg paliwa), co stanowiło 160%.

4. Tu-16SPS wyposażone w aparaturę SPS-1 zakresu centymetrowego i SPS-2 zakresy decymetrowego

Rodzaj obiektu (celu)	Konieczna liczba trafień do zniszczenia	Konieczna liczba do obezwładnienia
Lotniskowiec	5	2
Okręt liniowy	7	3
Krążownik	5	2
Niszczyciel	1	1
Transportowiec	2	1





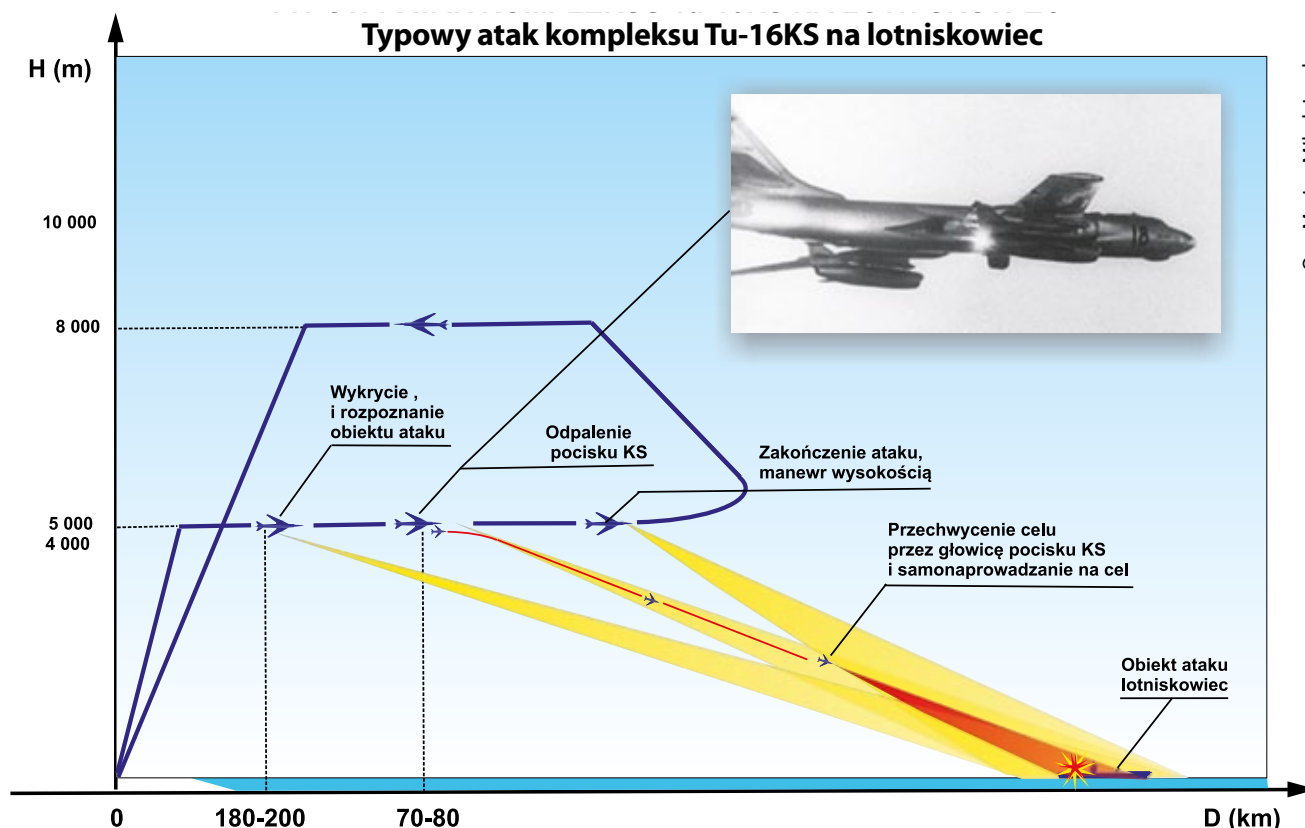
**Sformowanie morskiego lotnictwa raketowego – jako oręża przeciw lotniskowcom**

Przełom lat 1950 i 1960 był dla lotnictwa morskiego ZSRR okresem szczególnym za-

równy pod względem wyposażenia, jak i organizacyjnym. Wprowadzenie w skali masowej (107 Tu-16KS) kompleksów pocisków skrzydlatych KS-1 pozwoliło na wyposażenie 5 pułków lotnictwa torpedowo-mi-

nowego. W międzyczasie – w 1961 r. opracowano i wprowadzono do użytku kolejny nowocześniejszy kompleks oparty na pocisku skrzydlatym K-10. Łącznie wyprodukowano 216 kompleksów Tu-16K-10, w które





wyposażono 10 pułków lotnictwa morskiego<sup>5</sup>. Stanowiło to poważny potencjał bojowy mogący zwalczać obiekty morskie, w tym lotniskowce grupy uderzeniowej na oddalonych rubieżach nawet do 2000 km od lotnisk bazowania.

Wraz z wprowadzeniem nowej jakości nastąpiły zmiany strukturalne. Wszystkie jednostki torpedowo-minowe zostały przeorganizowane i przemianowane na nowy rodzaj – Morskiego Lotnictwa Rakietowe-

go (MLRak)<sup>6</sup>. Wprowadzenie kompleksów Tu-16K-10 podwyższyło znacznie możliwości bojowe poprzez zastosowanie zmiennego profilu ataku z prędkością naddźwiękową (1300 do 2000 km/h). Pocisk mógł także przenosić ładunek jądrowy o masie do 1000 kg i mocy od 200-600 kT.

Atak na lotniskowcową grupę uderzeniową rozpoczynał się od momentu wykrycia potencjalnego celu przez samoloty rozpoznawcze dalekiego zasięgu Tu-95RC. Po

starcie samoloty formowały wcześniej zaplanowane ugrupowanie w kolumnach eskadrowych. Eskadry mogły atakować z przerwą czasową wynoszącą od 10-15 minut, przeważnie z różnych kierunków. Eskadra przeprowadzała atak w ugrupo-

5. Flota Północna: 574, 924 i 987. MPLRak; Flota Czarnomorska: 5 i 123. MPLRak; Flota Oceanu Spokojnego: 169 i 568. MPLRak, Flota Bałtycka: 170 i 240. MPLRak, Jednostki szkolne: 540. MPLRak.

6. Rozkaz Ministra Obrony ZSRR z dnia 21.3.1961 r.

## Główne elementy bojowe morskiego pułku lotnictwa rakietowego



waniu kolumny kluczzy, odpalając pociski w odstępach między kluczami 5-7 minut. Poszczególne samoloty klucza po odpaleniu pocisków i wypracowaniu komendy na zmianę profilu lotu po około 100-110 s wykonywały manewr odejścia ze zmianą kursu do 80°. Po około 200-220 s aparatura Jen wypracowywała kolejną komendę do pocisku na przejście do lotu według radiowysokościomierza, by następnie według programu autopilota i po przechwyceniu celu przez głowicę pocisku skierować się na cel. Prawdopodobieństwo uzyskane podczas odpalenia ćwiczebnych wynosiło średnio około 07-08. Zasięg pocisku w zależności od profilu lotu i jego wersji wynosił od 125 do 325 km.

Od tej pory władze ZSRR kładły wielki nacisk na rozwój tego rodzaju lotnictwa widząc w nim właściwą przeciwwagę dla trzonu uderzeniowego sił morskich Stanów Zjednoczonych. Wkrótce do jednostek MLRak wprowadzono kolejne kompleksy przeciwokrętowe znacznie nowocześniejsze i o zwiększonych możliwościach bojowych. Nowoskonstruowane pociski skrzydlate KSR-2 wyposażono w napęd rakietowy, co znacznie zwiększało prędkość atakowania oraz w układ naprowadzania radiolokacyjno-aktywny. Zapewniał on przechwycenie celu przez głowicę jeszcze przed jego odpaleniem. Pocisk ten otwierał nową generację określaną później jako „odpal i zapomnij”.

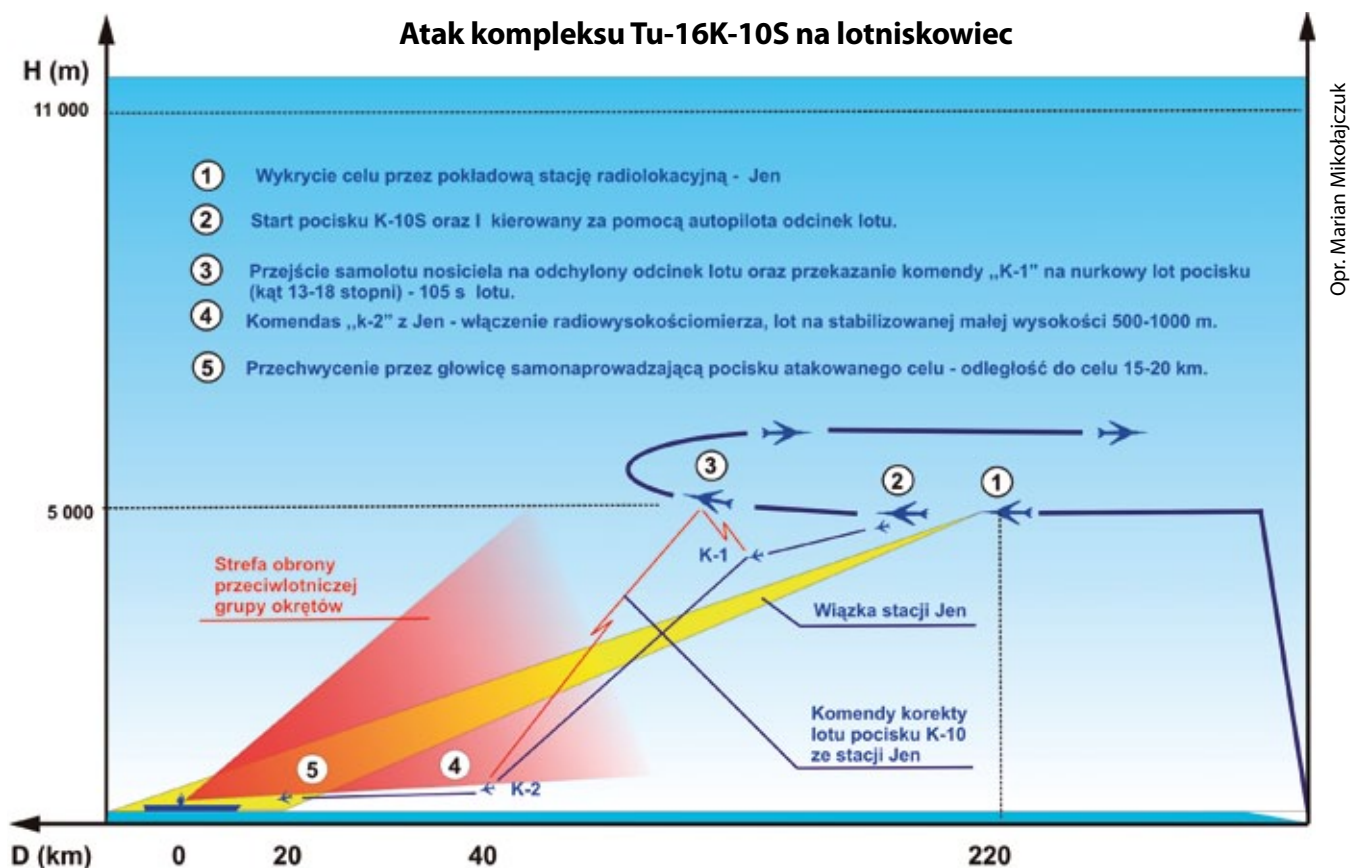


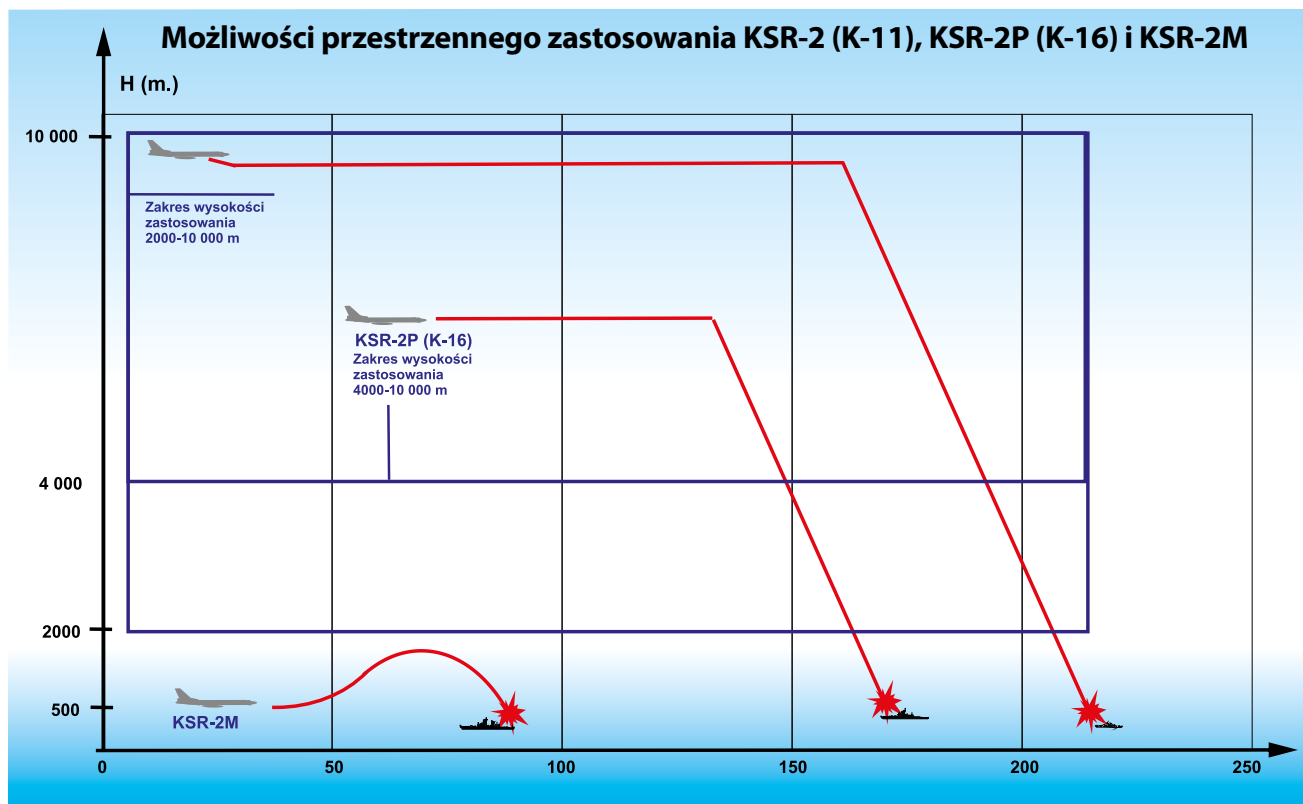
Dowódca jednej z załóg Tu-16K-10 z morskogo pułku lotnictwa rakietowego udziela ostatnich wskazówek przed startem do lotu ćwiczebnego. Fot. zbiory Mariana Mikołajczuka

Ponadto KSR-2 mógł być odpalany w większych ilościach, salwach, nie powodując wzajemnego zakłócania układów kierowania. Stwarzało to dla OPL przeciwnika dużą dezorganizację. Udało się uzyskać zwiększone parametry zastosowania KSR-2 dla wysokości w zakresie od 2000 do 11 000 m i w odległości do 170-180 km, co dawało większe prawdopodobieństwo udanego ataku.

Wprowadzając nową jakość opracowano także nowe warianty ataku.

W 1961 r. wprowadzono 50 kompleksów Tu-16KSR-2 wyposażonych w skrzydlate pociski rakietowe KSR-2 i nieco później uzupełniono je pociskami przeciwradiolokacyjnymi KSR-11, tworząc kompleksy mieszane Tu-16KSR-2-16. Pocisk KSR-11 wyposażony w głowicę radiolokacyjną typu





Opr. Marian Mikołajczuk

pasywnego był przeznaczony do zwalczania pracujących stacji radiolokacyjnych wykorzystujących określone częstotliwości nośne. Głowica pasywna pocisku ustawiona była na najczęściej stosowane częstotliwości w stacjach radiolokacyjnych wykorzystywanych w systemach OPL. Takie zestawienie uzbrojenia znacznie zwiększały możliwości bojowe kompleksu. Należy nadmienić, że wówczas była to nowa technologia, która znacznie zmieniała warunki zastosowania bojowego, w szczególności w zakresie pokonywania OPL potencjalnego przeciwnika. Z racji swoich zalet i nowych możliwości ich produkcja zakończyła się po dostarczeniu jednostkom morskim aż 230 egz. Tu-16KSR-2-11.

Tak więc na przestrzeni kilku lat (1960-1965) potencjał MLRak zwiększył się w sposób zasadniczy z 5 do 10 pułków

MLRak. Biorąc pod uwagę, iż ówczesni analitycy wojskowi zakładali użycie jednego pułku MLRak na jedną grupę lotniskowców, liczono się z wyeliminowaniem, przede wszystkim podstawowych morskich sił uderzeniowych Stanów Zjednoczonych.

Już wówczas wypracowano skuteczne metody, które opierano na zastosowaniu przede wszystkim przeważających sił i środków, a także odpowiednich sposobów do przeprowadzenia ataku. Atak na LGU miał być prowadzony dwoma eskadrami pułku. Eskadry ugrupowane w kolumnę kluczy po 3 samoloty w kluczu. W każdej eskadrze był wyznaczony także klucz do przenoszenia pocisków z ładunkiem jądrowym, co znacznie zwiększało prawdopodobieństwo zniszczenia celu. Trzecia eskadra pułku tworzyła tzw. siły osłonowe, w jej skład wchodziło kilka samolotów wyposażonych w urzą-

dzenia zakłóceń radioelektronicznych Tu-16SPS i nieco później Tu-16P (z aparaturą „Bukiet”<sup>7</sup>), które usytuowane były z przedniej części ugrupowania bojowego pułku.

Pojedynczy samolot Tu-16P mógł osłonić ugrupowanie klucza Tu-16KSR-2-11 lecących w płaszczyźnie koła o promieniu do 4-5 km oraz zakłócić środki radioelektroniczne pracujące na okrętach rozmieszczonych w płaszczyźnie koła o promieniu 600-700 km. Oprócz zakłóceń aktywnych stosowano także zakłócenia pasywne z samolotów Tu-16E „Jołka”, które dysponowały siedmioma zestawami ASO-16 do rozsiewa-

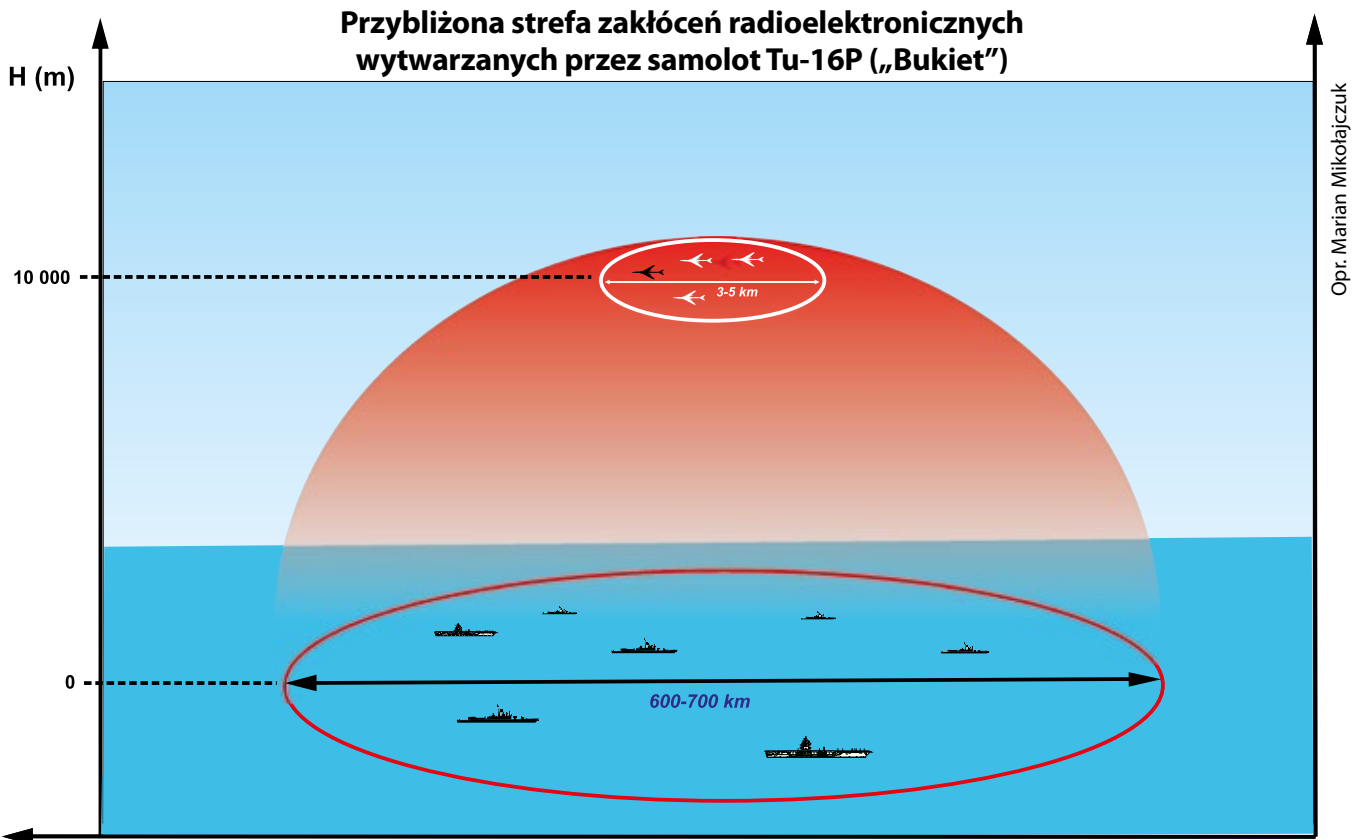
7. W skład aparatury „Bukiet” wchodziły stacje zakłóceń aktywnych: SPS-22N, SPS-33N, SPS-44N i SPS-55N. Każda ze stacji pracowała w określonym paśmie częstotliwości i były montowane na samolotach Tu-16P w różnych wariantach. Stacja SPS-22N (1300 Mhz), SPS-33N (2000 Mhz), SPS-44N (3000 Mhz) i SPS-55 (3750 Mhz).

Samolot walki radioelektronicznej do prowadzenia zakłóceń pasywnych Tu-16P „Bukiet”.

Fot. U.S. Navy







nia pasków folii o określonych długościach w zależności od rozpoznanej długości fali emitowanej przez rozpoznaną stację radiolokacyjną. Zakłócenia radioelektroniczne eliminowały wszystkie stacje radiolokacyjne przeciwnika zainstalowane na okrętach i pracujące w systemach: obserwacji okrężnej, wczesnego wykrywania, naprowadzania LM i obrony przeciwlotniczej. W ugrupowaniu pułku (w składzie dwóch eskadr uderzeniowych mogło być użytych kilka samolotów Tu-16P.

Podczas planowania ataku na LGU lub inne strategiczne zgrupowania (konwoje, desanty itp.) brano pod uwagę wszystkie

możliwe korzystne uwarunkowania, przede wszystkim z punktu widzenia taktyczno-technicznego mających wpływ na sferę przestrzenno-czasową. Podczas wstępnego planowania wykorzystywano zmienny profil lotu np. start-wysoko-nisko-atak-wysoko-lądowanie. Takie postępowanie dawało odpowiedni, korzystny taktyczny promień działania, co było warunkiem decydującym. Na wykonanie zadania miała także wpływ jak najbardziej wiarygodna ocena przeciwnika, która była uzależniona od uzyskanych danych rozpoznawczych.

Należy przy tym zaznaczyć, że większość działań MLRak była koordynowana z dzia-

łaniami własnych sił okrętowych zarówno nawodnych jak i podwodnych wyposażonych w skrzydlate pociski raketowe. Były to w zasadzie działania połączone, których zasady wypracowywano podczas wielu ćwiczeń oraz badań na poligonach morskich. Do realizowania zadań rozpoznawczych w skali strategicznej wykorzystywano samoloty rozpoznawcze Tu-95RC, a w skali operacyjnej średniego zasięgu Tu-16R, Tu-16RM. Dane rozpoznawcze po przeanalizowaniu przekazywano do grup uderzeniowych, gdzie wykorzystywano je w procesie planowania bojowego. W zależności od charakteru ugrupowania potencjalnego celu

Nadźwiękowy kompleks raketowy Tu-22K z pociskiem H-22 podwieszonym pod kadłubem.

Fot. „Awiacja i Kosmonawtika”



### Zasięgi rażenia pocisku H-22 w zależności od prędkości i wysokości lotu nosiciela Tu-22K



były planowane odpowiednie przedsięwzięcia bojowego zabezpieczenia przede wszystkim w zakresie obezwładnienia OPL. Podczas planowania działań brano pod uwagę zastosowania grup obezwładniających, które miały „oczyścić przedpole” ataku. Rozważano także zastosowanie grup demonstracyjnych, które miały zadanie odwrócić uwagę przede wszystkim lotnictwa myśliwskiego przeciwnika od zasadniczego uderzeniowego ugrupowania.

W miarę wprowadzania do MLRak nowych typów samolotów nosicieli rakiet przeciwokrętowych doskonalono także i taktykę zwalczania LGU. W połowie lat 60., gdy wprowadzono do wyposażenia lotnictwa morskiego nowe kompleksy Tu-22K i nieco później Tu-22R i Tu-22P znacznie podniesiono potencjał bojowy MLRak. Prędkość naddźwiękowa, nowy, znacz-

nie doskonalszy kompleks K-22 wyposażony w różne wersje pocisków przeciwokrętowych H-22 oraz udoskonalona taktyka działania stały się jeszcze groźniejszym orężem lotnictwa ZSRR przeciwko siłom morskim Stanów Zjednoczonych.

Kompleks K-22 umożliwiał atakowanie celów morskich z wielokrotną prędkością naddźwiękową (do 4000 km/h), a także z zastosowaniem wysokiego ( $H=22\,500$  m) lub niskiego profilu lotu ( $H=12\,000$  m), przy tym ostatnim wysokość odpalenia na  $H=1000$  m. W zależności od wysokości i prędkości nosiciela podczas odpalenia pocisku H-22 zasięg rażenia wynosił od 330 do 550 km. W ostatniej fazie ataku pocisk wykonywał lot nurkowy pod kątem  $30^\circ$  z trzykrotną prędkością dźwięku. Wszystkie ww. nowe, znacznie większe możliwości wyraźnie zwiększały prawdopodobieństwo

rażenia celu oraz utrudniało potencjalnemu przeciwnikowi użycie środków OPL. Podczas badań poligonowych uzyskano prawdopodobieństwo rażenia rakietami H-22 zbliżone do 0,8.

Taktyka zastosowania nowych kompleksów Tu-22K była oparta na sprawdzonych sposobach realizowanych przez kompleksy Tu-16K-10 i Tu-16KSR-2-11. Nadal obowiązywały zasady użycia zmasowanego, co zapewniało zakładaną efektywność i odpowiednie wymagane prawdopodobieństwo rażenia. Do zniszczenia lub obezwładnienia LGU lub innego podobnego celu morskiego planowano siły i środki pułku MLRak. Każdy z pułków MLRak składał się etatowo z 24 samolotów uderzeniowych Tu-22K, 4-6<sup>8</sup>

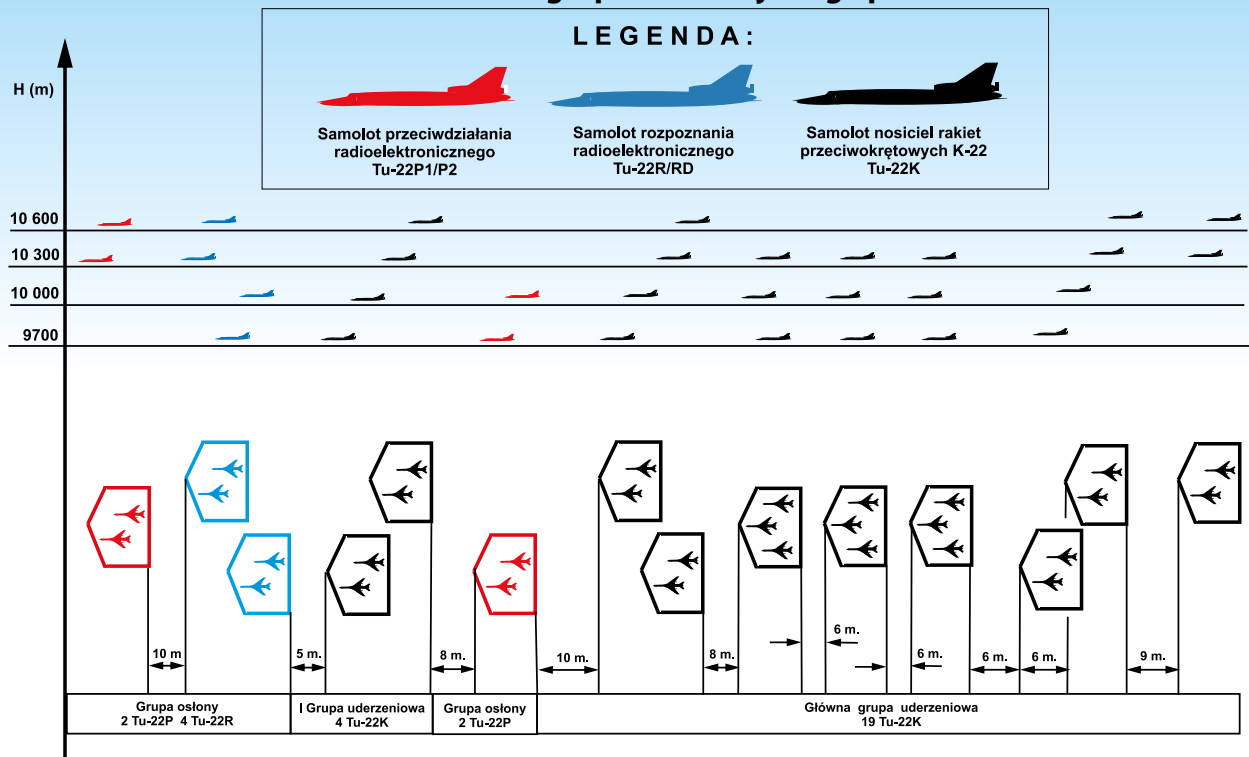
8. Liczba samolotów Tu-22P mogła oscylować od 4-6 maszyn, w zależności od aktualnej sytuacji. Podobnie sprawa wyglądała z samolotami rozpoznawczymi Tu-22R.

Tu-22PD bez aparatury do indywidualnej osłony.

Fot. S. Burdin



## Jeden z wariantów ugrupowania bojowego pułku Tu-22K



walki radioelektronicznej Tu-22P lub nieco później Tu-22PD, 4 Tu-22R/RDM oraz 5 szkolno-bojowych Tu-22U. Ugrupowanie trzech eskadr, które tworzyły kolumnę grup w określonych odstępach czasowych. Całość pułku odbywała przelot w kolumnie na wysokości od 9700 do 10 600 m w trzech przedziałach wysokości (9700-10 000; 10 000-10 300; 10 300-10 600). W przedniej części ugrupowania rozmieszczano 2 Tu-22P (Tu-22P-1) do stawiania zakłóceń radioelektronicznych aktywnych (osłona grupy), które dysponowały zestawem aparatury SPS-44 „Bukiet-4”, SPS-55, SPS-4M „Kljukwa”, SPS-5M „Fasol”, a także pasywnych APP-22.

W odstępie 10 minut leciały dwa klucze samolotów rozpoznania i walki radioelektronicznej Tu-22RD, za nimi 2Tu-22P/PD (osłona zespołowa pierwszej grupy uderzeniowej), w odstępie 5 minut leciała pierwsza grupa uderzeniowa – 4 Tu-22K, około 8 minut dalej rozmieszczano osłonę drugiej, zasadniczej grupy uderzeniowej – 2Tu-22P/PD. W odstępie 10 minut za nią leciała grupa zasadnicza złożona z 6 podgrup po 2 do 4 Tu-22K (w zależności od sytuacji).

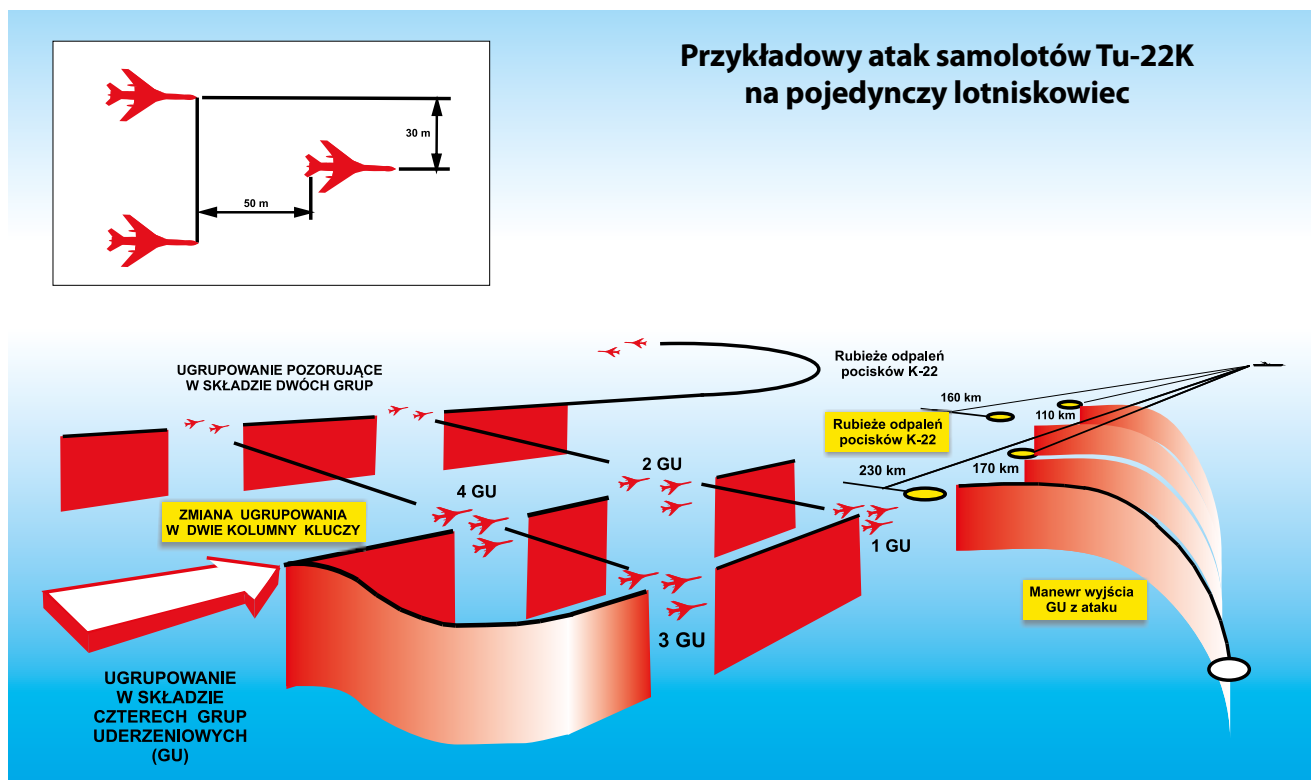
Po dolicie do nakazanej rubieży samoloty uderzeniowe w podgrupach wykonywały manewr rozejścia lecąc w kolumnie równoległych par w odstępach 3 minutowych. Natomiast samoloty osłony wykonywały manewr zmiany kierunku wychodząc jed-

nocześnie ze strefy bezpośredniego kierunku uderzenia. W tym czasie dokonywano wyboru (selekcji) celu zasadniczego i w zależności od jego zidentyfikowania przygotowywano się do przeprowadzenia ataku na niego lub inne cele znajdujące się w zasięgu obserwacji na wskaźniku stacji radiolokacyjnej. Zgodnie z zasadami planowania na główny cel – lotniskowiec planowano użycie połowy środków ogniowych – rakiet H-22, a resztę na pozostałe cele. Po osiągnięciu rubieży gotowości do odpalenia i wykonaniu nakazanych czynności po nakaznym czasie dolatywano do rubieży odpalenia pocisku K-22 (komenda „Grom” – odepka). Po odpaleniu pocisku samoloty wykonywały manewr wyjścia z ataku w kierunku powrotnym. W razie atakowania innych celów mogły być użyte oprócz rakiet także rakietotorpedy, torpedy kierowane, miny oraz bomby kierowane i klasyczne. Opisany wyżej sposób ataku był jednym z wielu opracowanych podczas ćwiczeń.

Sformowanie Morskiego Lotnictwa Rakietowego z racji swojej specyfiki oraz nowatorstwa musiało wypracować konkretne i skuteczne sposoby zastosowania. Jedynym najsukurszejszym środkiem było prowadzenie wszelkiego rodzaju ćwiczeń, w których rozgrywano praktycznie wszelkie dostępne i nowatorskie sposoby zwalczania sił morskich potencjalnego przeciwnika.

Oprócz typowych ćwiczeń próbowano także trenować na bazie sił i środków przeciwnika, który prowadził swoje szkolenie taktyczno-operacyjne w realnych warunkach na akwenach morskich. Charakterystycznym przykładem takiego niezaplanowanego, a odbytego szkolenia praktycznego z wykorzystaniem realnego przeciwnika były ćwiczenia przeprowadzone w lotnictwie morskim Floty Oceanu Spokojnego w 1964 r.

Wraz z rozpoczęciem września 1964 r. Siły Morskie NATO rozpoczęły ćwiczenia strategiczne pod kryptonimem „Team York-64”, które zaplanowano przeprowadzić w północnej części Atlantyku. Wydzielone siły NATO tworzyły dwie podstawowe LGU, które liczyły ponad 50 różnego rodzaju okrętów. Jak zawsze w takich sytuacjach przeciwnicy prowadzili baczna obserwację ćwiczących jednostek. W tym przypadku rolę „podglądaczy” pełniły samoloty rozpoznawcze Tu-95RC ze składu Floty Północnej, a konkretnie z 392. Morskiego Pułku Dalekiego Rozpoznania. Wielki rozmach oraz długi okres trwania tych ćwiczeń umożliwiło dowództwu 5. Morskiej Dywizji Lotnictwa Rakietowego opracowania specjalistycznego ćwiczenia wykorzystując niecodzienną sytuację. Specyfika oraz charakter zaplanowanego ćwiczenia budziła liczne kontrowersje na poszczególnych szczeblach, m. in. w dowództwie marynarki wojennej.



Rozpatrywano przybliżone i prawdopodobne scenariusze, powstałe z takiego połączenia działań. Niektórzy z wyższych oficerów liczyli się także z realnym wybuchem konfliktu zbrojnego. Sytuacja była niecodzienna i niestandardowa, mogła nawet wymknąć się spod kontroli. Oczywiście zwrócono się do najwyższych władz o akceptację, co ku zdziwieniu dowódców wyrażono zgodę.

Po dwóch tygodniach od rozpoczęcia NATO-wskich ćwiczeń dowódca Floty Północnej wraz ze swoim sztabem, który był głównym organizatorem i koordynatorem tych specyficznych działań, dnia 21.9 dał sygnał do rozpoczęcia działań. Do przeprowadzenia ćwiczebnego ataku na LGU wytypowano najlepsze załogi z 169. i 568. Morskiego Pułku Lotnictwa Rakietowego. Z wybranych załóg sformowano trzy eskadry uderzeniowe, w składzie których oprócz kompleksów Tu-16K-10 znajdowały się także samoloty rozpoznawcze oraz walki radioelektronicznej. Na dowódcę całości grupy uderzeniowej wyznaczono ppłk. pil. K.L. Timakowa, który miał największe doświadczenie w zastosowaniu bojowym kompleksu Tu-16K-10. Tymczasem samoloty Tu-95RC na bieżąco monitorowały rozwój sytuacji w rejonie ćwiczących okrętów NATO. W dniu 21.9 w godzinach popołudniowych wystartowały trzy eskadry z zadaniem wykrycia i przeprowadzenia ataku z małej wysokości siłami trzech eskadr z trzech różnych kierunków. Tak jak w realnych warunkach na początku każdego ugrupowania eskadrowego leciały samoloty

zabezpieczenia działań bojowych – rozpoznawcze Tu-16R oraz osłony radioelektronicznej Tu-16SPS. Kolejne samoloty – trzy klucze tworzyły ugrupowania uderzeniowe. Po nawiązaniu kontaktu radiolokacyjnego do działań przystępowały poszczególne grupy zabezpieczenia i uderzeniowe. Podejście do celów realizowano skrycie bez łączności radiowej na małej wysokości lotu. Po osiągnięciu obliczonej rubieży ataku, wynoszącej w zależności od warunków od 160 do 320 km, poszczególne grupy wykonywały wszystkie procedury ataku, oczywiście bez odpalenia pocisków. W trakcie przeprowadzania tego skrytego ataku siły i środki atakowanego przeciwnika nie podjęły żadnych działań obronnych. Nie poderwano par dyżurnych z lotniskowców, nie przechwytywano atakujących. Nie wykryto żadnych działań obronnych ze strony ćwiczących LGU. Sytuacja zaskoczyła niemal wszystkich uczestników po stronie atakujących. Trudno powiedzieć autorytatywnie, jaka była przyczyna tego braku reakcji ze strony sił morskich NATO. Załogi 5. MDLR odniosły całkowity sukces, czy jednak do końca byli usatysfakcjonowani trudno powiedzieć. Nie mniej wnioski z tego nietypowego ćwiczenia, napawały optymizmem całe dowództwo marynarki wojennej ówczesnego ZSRR.

Podczas prowadzenia szkolenia poligonowego załóg nosicieli rakiet przeciwokrętowych miały także niecodzienne zdarzenia, które mogły mieć różne, czasem zaskakujące zakończenia. Otóż podczas prowadzenia szkolenia taktycznego przez personel 169.

Morskiego Pułku Lotnictwa Rakietowego na poligonie w rejonie Morza Japońskiego miał miejsce niecodzienny przypadek. W trakcie prowadzenia ostrych strzelań pociskami K-10S do wyznaczonych morskich celów poligonowych uszkodzony został japoński cywilny kuter, który wpłynął na wody poligonu. Jedną z załóg podczas rozpoczęcia procedur związanych z odpaleniem pocisku do celu wykryła cel i po wyjściu na rubież ataku – odpaliła pocisk. Po kilkudziesięciu sekundach lotu, gdy pocisk przeszedł na reżym pracy samonaprowadzania aktywnego głowica przechwyciła cel, którym był płynący kuter japoński. Pocisk wybuchł w odległości 400 m od nieszczęsnego kutra, który został uszkodzony licznymi odłamkami, rannych zostało kilka członków załogi kutra. Japończycy będący na kutrze myśleli, że uległ katastrofie samolot myśliwski, który wybuchł, a załoga zginęła. Uszkodzony kuter zawinął do najbliższego portu na terytorium ZSRR i wówczas wszystko się wyjaśniło.

Ciekawe doświadczenia zdobywały także załogi Tu-16K-10, które prowadziły strzelania pociskami wyposażonymi w ładunki jądrowe. Na początku lat 60. odbywały się takie strzelania w ramach ćwiczeń taktycznych pod kryptonimem „Szkwał”. Strzelania przeprowadzano na poligonie atomowym położonym na Nowej Ziemi. Nadzór nad tym znaczącym i wyjątkowym przedsięwzięciem sprawowali dowódcy poszczególnych szczebli. Gospodarzem takich strzelań była Flota Północna, a nadzór sprawował



z racji ważności, osobiście dowódca tej floty admirał W.A. Kasatonow, a po linii lotniczej – dowódca lotnictwa morskiego floty – admirał Kuzniecowa. Główną bazą ćwiczeń było lotnisko macierzyste 924. MPLR – Oleniegorsk. Do prowadzenia szkoleń specjalnych używano seryjnych bojowych pocisków K-10SNB z ładunkiem jądrowym o mocy 6 kT. Podczas jednego z ćwiczeń doszło do sytuacji awaryjnej w załodze dowodzonej przez mjr. pil. W.P. Krypjakowa z 924. MPLR. Po wykonaniu przez operatora wszystkich procedur i naciśnięciu przycisku startu pocisk nie odszedł z belki startowej. Prawdopodobnie nastąpiła awaria instalacji startowej. W tej sytuacji załoga przystąpiła do realizacji czynności nakazanych procedurami awaryjnymi. Powrót do bazy i lądowanie w takim stanie nie wchodziło w rachubę z racji bezpieczeństwa. Po ustaleniu przyczyny przeprowadzono kolejną próbę i wówczas pocisk oddzielił się od belki rozpoczynając normalny lot w kierunku celu. Po przebyciu 250 km pocisk eksplodował nad wyznaczonym morskim celem rozmieszczonym w zatoce poligonu.

Kompleksy rakietowe Tu-16K-10 były także używane do całkiem innych zadań, często całkowicie nieuzasadnionych. Przypadek taki miał miejsce podczas akcji ścigania fregaty *Storozewoj*<sup>9</sup>, która została uprowadzona w nocy 8.11.1975 r. z Rygi przez część zbuntowanej załogi pod przywództwem Walerego Sablina – zastępcy dowódcy okrętu ds. politycznych. Celem Sablina było przepłynięcie do Leningradu i po zacumowaniu przy legendarnym rewolucyjnym okręcie *Aurora* wygłosić patriotyczne telewizyjne orędzie do narodu z okazji 58 rocznicy rewolucji październikowej. Operację ścigania okrętu prowadzono w dniach 8-9 listopada 1975 r. siłami niemal wszystkich środków Floty Bałtyckiej w tym lotnictwa. W akcji uczestniczyły także załogi z 57. Morskiej Dy-

wizji Lotnictwa Rakietowego, a konkretnie z 668. Morskiego Pułku Lotnictwa Rakietowego bazującego w m. Tukumsk. Po wykryciu dezertera przez stację radiolokacyjną Jen nosiciela Tu-16K-10 załoga okrętu zorientowała się, że może być zaatakowana i zastopowała silniki. Niestety uciekinierzy nie wiedzieli, że załogi Tupolewów nie otrzymały rozkazu użycia rakiet. Natomiast dokonały ataku ostrzegającego zrzucając najpierw bomby sygnalizacyjne, a nieco później kilka bojowych, uszkadzając przy tym pomyłkowo ścigający uciekiniera kuter KGB. Ten niecodzienny, jak na owe czasy incydent został zakończony przez okręty KGB, które odprowadziły *Storozewoj* do bazy, gdzie zbuntowana załoga aresztowana, a komandora podporucznika W. Sablina osądzono wymierzając najwyższy wymiar kary – skazując na śmierć. Początkowo władze myślały, że celem tego incydentu była ucieczka do jednego z państw skandynawskich, lecz drobne wyjaśnienia odsłoniły całkiem inną nieoczekiwaną prawdę.

Ciekawe doświadczenia wypracowano także podczas prowadzenia ćwiczeń z pociskami K-10SP (wersja do zakłóceń radioelektrycznych wyposażona w aparaturę „Azalia”). W maju 1981 r. w ramach ćwiczenia „Ekran” prowadzonych we Flocie Północnej odpalono sześć K-10SP, które miały zakłócić pracę systemu OPL atakowanych okrętów. Do atakowania grupy okrętów użyto pocisków K-10SN odpalanych z małych wysokości. Użycie przeciwradiolokacyjnych K-10SP zakłóciło pracę okrętowych stacji MR-310A i MR-600, które zmuszone zostały do przejścia na inną częstotliwość. W tej sytuacji przeciwlolnikom okrętowym (system „Wołna” i „Sztorm”) udało się jednak zestrzelić atakujące K-10SN w odległości 15 km od okrętów.

Szkolenie w realnych warunkach z częstym kontaktem z potencjalnym przeciw-

nikiem realizowano w latach 1982-1988 w ramach pobytu w wietnamskiej bazie Cam-Ranh. Sformowana specjalna mieszana jednostka lotnictwa morskiego – 169. Mieszany Pułk Lotniczy miał w swoim składzie eskadrę Tu-16K-10-26. Załogi tych kompleksów wykonywały liczne misje w różnych rejonach oswajając się z nowymi realiami, a także w kontakcie z potencjalnym rzeczywistym przeciwnikiem.

### Nowe uwarunkowania – mniejsze możliwości

Wraz z rozpoczęciem eksploracji przestrzeni okołozemskiej w latach 60. ZSRR wprowadził na orbitę pierwszą generację satelitów rozpoznania obrazowego (fotograficznego). Satelity oznaczone wspólną nazwą „Kosmos” kryły pierwsze konstrukcje projektu „Zenit” („Zenit-2”, „Zenit-3”, „Zenit-4”). Wyposażone w aparaturę fotograficzną – kamery o dużej ogniskowej typu „Ftor-4” dostarczały systematycznie danych rozpoznawczych o potencjalnym przeciwniku. W latach 1963-1970 umieszczono w ramach programu „Zenit” na bliskich orbitach okołozemskich 89 satelitów rozpoznania obrazowego. Już wówczas dane te wykorzystywano do oceny ogólnej sytuacji militarnej, w tym obserwacji ruchów sił morskich Stanów Zjednoczonych i NATO. W latach kolejnych realizowano zmodernizowane programy rozpoznania obrazowego II i III generacji, w ramach którego umieszczono w kosmosie 629 satelitów<sup>10</sup>.

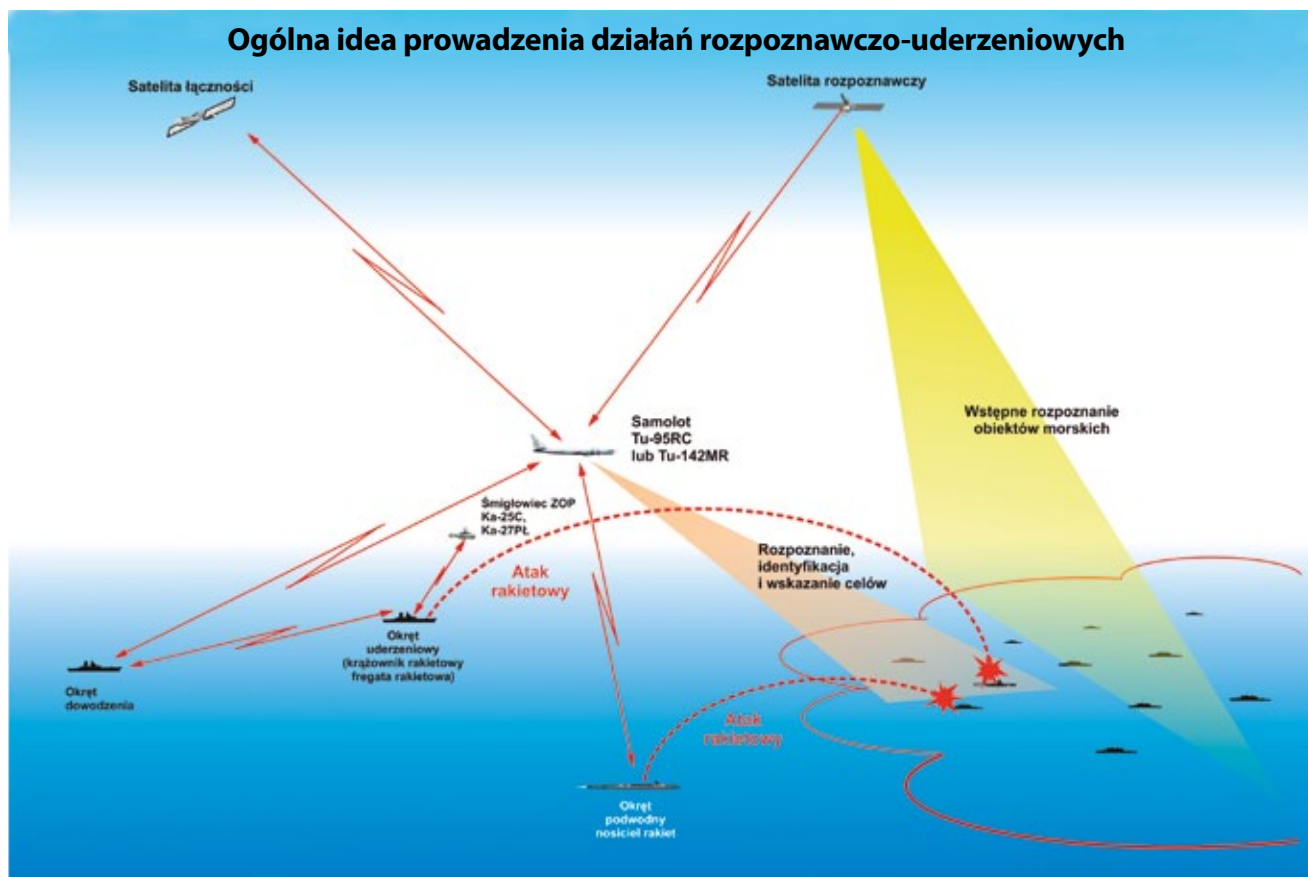
W tym okresie, obejmującym lata 1970-1990 obrazowe rozpoznanie satelitarne wykorzystano w planowaniu działań bojowych, co znalazło odzwierciedle-

9. Okręt zbudowany według projektu 1135 zakwalifikowany jako fregata do zwalczania okrętów podwodnych.

10. Programy Zenit-2M „Gektor”, Zenit-4M „Rotor”, Zenit-4MK „Germes”, Zenit-4MKM „Gerakl”, Zenit-4MKT „Fram”, Zenit-4MT „Orion”, Zenit-6 „Argon”, Zenit-8 „Oblik”.

Samoloty dalekiego rozpoznania i retranslacji Tu-95RC od przełomu lat 70. traciły swoje znaczenie na rzecz rozpoznania satelitarnego. Fot. U.S. Navy





Opr. Marian Mikołajczuk

nie w zmniejszeniu roli rozpoznawczego lotnictwa strategicznego. Systematycznie zmniejszano także jego potencjał. Ostatnimi eksploatowanymi w większej liczbie samolotami średniego zasięgu były kolejne wersje: Tu-22R, Tu-22RD, Tu-22RDM, Tu-22RK/RDK. Wyposażone w aparaturę rozpoznania fotograficznego (lotnicze aparaty fotograficzne – LAF typu: AFA-40, AFA-41, AFA-42 o różnych ogniskowych) i w Tu-22RM-2 LAF typu: AP-402 (panoramiczny), AFA-54/75, AFA-54/100, UA-47), aparaturę rozpoznania radioelektronicznego (stacja radiolokacyjna bocznej obserwacji typu „Szompol” – produkt 202, stacja ogólnego rozpoznania radioelektronicznego SRS-13, stacja szczegółowego rozpoznania radioelektronicznego SRS-10 „Kub-3”).

Wraz z wprowadzeniem w latach 1970-80. do eksploatacji samolotów kolejnej generacji Tu-22M/M2/M3 o znacznie większym potencjale bojowym od poprzednika, zmodernizowano także taktykę ich zastosowania. Nowy średni bombowiec otrzymał także zmodernizowane wyposażenie i uzbrojenie. Procesowi modernizacyjnemu poddano przede wszystkim kompleks K-22. Skonstruowano i wprowadzono do uzbrojenia nowy typ rakiety H-15. Ostatecznie nowy bombowiec mógł przenosić trzy zmodernizowane pociski przeciwokrętowe: H-22M, H-22MP w różnych kombinacjach. Natomiast w komorze

bombowej 6 H-15A/H-15P na specjalnej wyrzutni obrotowej.

Do wykrywania obiektów morskich i lądowych o większej kontrastowości, na Tu-22M2/M3 zamontowano stację radiolokacyjną PN-A o zasięgu wykrywania do 400 km (duży okręt klasy lotniskowiec), a jego przechwycenie przez głowicę pocisku z odległości 300 km. Zmodernizowane pociski H-22 po odpaleniu wznosiły się na wysokość 22 500 m, a następnie wykonywały przelot z prędkością ponad 3000 km/h ponad górną granicą środków OPL okrętów. Po osiągnięciu nakazanej rubieży pocisk przechodził w nurkowanie pod kątem 30° zwiększając jednocześnie prędkość do 4200 km/h. Przy trafieniu w okręt ładunek bojowy o charakterze konwencjonalnym (kumulacyjno-burzący) powodował wyrwę o powierzchnię około 20 m<sup>2</sup> i głębokości do 12 m. Natomiast w pocisku H-22M przy zastosowaniu ładunku jądrowego stopień zniszczeń mógł być wiele razy większy. Pocisk ten posiadając zmodernizowany układ naprowadzania inercyjny z korektą miał zwiększony także zasięg rażenia do 400-560 km w zależności od prędkości i wysokości lotu nościela.

Drugi pocisk H-15P przeznaczony do przełamywania OPL dysponując stosunkowo małymi gabarytami, a tym samym o małym odbiciu radiolokacyjnym, stano-

wił trudny cel do zwalczania dla OPL atakowanych okrętów. Jednak jego mały zasięg rażenia był mankamentem, który ograniczał znacznie jego zastosowanie w ówczesnych uwarunkowaniach.

W tym okresie do sił okrętowych wprowadzono atomowe okręty podwodne wyposażone w nową generację pocisków skrzydlatych. Natomiast w latach 80. uzupełniły je okręty z pociskami manewrującymi 3M10 „Granat”, które znacznie wzmocniły potencjał bojowy przeznaczony do walki z siłami morskimi Stanów Zjednoczonych. Możliwość wystrzeliwania tego typu pocisków spod wody zwiększyły prawdopodobieństwo wykonania bezpiecznego tych ważnych zadań. Siły podwodne przejmując część zadań w znacznym stopniu odciążały MLRak.

Dla osłony grup uderzeniowych Tu-22M2/3 powstała wersja samolotu WRE –Tu-22MP jednak nie wyszła ona poza fazę prób i testów. Podobnie rzecz wyglądała z wersją rozpoznawczą Tu-22M2R, która nie doczekała się produkcji seryjnej. Po wycofaniu wszystkich wersji Tu-22 w lotnictwie ZSRR zabrakło samolotów rozpoznawczych o średnim zasięgu. Powstała luka uzupełniana jest w lotnictwie morskim przez samoloty taktyczne Su-24MR oraz Tu-142. W międzyczasie rozbudowano i udoskonalono systemy satelitarne, co zrewolucjonizowało zarówno problematykę