

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 Radziemski,
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 Mituokow,
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.drukpoltg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2012

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

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:

Amerykańskie samoloty torpedowe
Grumman „Avenger” zgrupowania admirała
Halseya w okresie bitwy pod przylądkiem
Engaño. Fot. U.S. Navy Historical Center

W NUMERZE



Krzysztof Dąbrowski
**Brytyjskie krążowniki typu „Powerful” -
przeorańnię niszczyciele rajderów**

2

8

Siergiej Patjanin, Wiktor Gałynia
Niszczyciele typu „Huszár”, część I



Piotr Nykiel
**Pancerniki typu „Brandenburg” w służbie
tureckiej, część I**

20

30

Hartmut Ehlers
Litewskie Siły Morskie przed rokiem 1940



Christoph Fatz
**Niemiecka Marynarka Handlowa w przeddzień
II wojny światowej, część I**

36

48

Michał Jarczyk
**Rewizja: Działania morskie na Morzu Śródziemnym
widziane z perspektywy źródeł włoskich, część I**



Łukasz Stach
**Wabik. Działalność japońskich lotniskowców
w trakcie bitwy w Zatoce Leyte, część II**

57

65

Aleksandr Mitrofanov
KFK – mali wojownicy wielkiej wojny, część IV



Jan Radziemski
**Najpiękniejsze w całej klasie
Niszczyciele projektu 56 (Kotlin), część I**

74

86

Hartmut Ehlers
**Niemieckie okręty podwodne po II wojnie
światowej, część III**



Jarosław Palasek
**Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”,
część VIb**

98



Brytyjskie krążowniki typu „Powerful” – przerośnięte niszczyciele rajderów

Geneza

Na początku lat 90-tych XIX wieku poważne obawy Royal Navy wzbudziły rosyjskie krążowniki *Riurik*¹ i *Rossija*². Zważywszy na ówczesny układ stosunków międzynarodowych nad Tamizą powszechnie uważano, że jednostki te miały zwalczać brytyjski handel morski, w związku z czym niezbędnym jest podjęcie adekwatnych środków zaradczych. Najlepszym, co można było uczynić, to zbudować okręty zdolne do przeciwstawienia się nowemu zagrożeniu.

Zakładano, że podstawowym zadaniem takich jednostek będzie aktywne poszukiwanie, a po zlokalizowaniu niszczenie nieprzyjacielskich krążowników – tak więc w istocie miały to być niszczyciele rajderów. Aby móc realizować tak sformułowane zadanie nowe brytyjskie krążowniki musiały charakteryzować się dużym zasięgiem i prędkością oraz zdolnością do prowadzenia pościgu i walki również w złych warunkach hydro-meteo. Wymogi te przekładały się na rozbudowany zespół napędowy i odpowiedni zapas paliwa a więc duży i pojemny kadłub, który winien również posiadać wysoką wolną burtę. Krótko mówiąc nowe okręty musiały mieć znaczne rozmiary – już wstępne prace teoretycz-

ne wykazały, że planowane jednostki będą miały długość nie mniejszą niż 140-150 m i wyporności co najmniej 12 500-14 000 ton. Było to bardzo dużo jak na krążownik i wzbudziło żywą dyskusję w łonie brytyjskiej admiralicji, lecz kontrowersje nie wstrzymały dalszych prac.

Ważnym zagadnieniem była również konfiguracja uzbrojenia. O ile panował zgodny pogląd, że zasadnicze uzbrojenie będzie stanowiła bateria dział kal. 152,4 mm (uzupełniana przez artylerię mniejszego kalibru i wyrzutnie torped) to rozbieżności wynikły odnośnie konieczności posiadania dział ciężkiego kalibru. Wyrażano pogląd, iż dla jednostki, która z założenia nie miała uczestniczyć w bitwach morskich zespołów flot, lecz toczyć walkę „jeden na jeden” z nieprzyjacielskim rajderem działa ciężkie są zbędne. Przeważała jednak opinia o konieczności uzbrojenia nowych krążowników również w ciężkie działa mogące – dzięki dużej sile rażenia pocisków miotanych przez taką broń – zadać nieprzyjacielowi „decydujący cios”. Rozważano zastosowanie więc z dwoma działami kal. 203 mm lub pojedynczych kal. 234 mm i ostatecznie wybrano te drugie.

Gdy sprecyzowano wymogi dotyczące samego okrętu jak też jego uzbrojenia do

pracy przystąpili inżynierowie i kreśle-rze. Po nieuniknionych korektach projekt nowych krążowników został ostatecznie zatwierdzony w dniu 12 października 1893 r.

Charakterystyka ogólna

Sylwetkę okrętów kształtowały cztery wysokie kominy³ oraz dwa maszty ruro-we z marsami (po dwa na każdym maszcie) i stanowiskami reflektorów. Przed fokmasztem zlokalizowano główną bryłę nadbudówki z pancernym stanowiskiem dowodzenia, pomostem, sterówką, kabiną nawigacyjną etc. Druga, mniejsza nadbudówka mieszcząca pomost rufowy znajdowała się za grotmasztem. Całości obrazu dopełniały liczne nawiewniki oraz usta-

1. wyp. 11 960 t, dł. 126 m, szer. 20 m, zan. 7,9 m, prędkość 18 w., zasięg 6700 mil morskich, zał. 719 ludzi, uzbr.: 4 x 203 mm, 16 x 152,4 mm, 6 x 120 mm, 6 x 47 mm, 10 x 37 mm, w.t. 6 x 381 mm.

2. wyp. 12 195-12 391 t, dł. 147,8 m, szer. 20,3 m, zan. 8 m, prędkość 19 w., zasięg 7 740 mil morskich, zał. 839 ludzi, uzbr.: 4 x 203 mm, 16 x 152,4 mm, 12 x 76,2 mm, 20 x 47 mm, 18 x 37 mm, w.t. 5 x 381 mm.

3. Wkrótce po oddaniu do służby kominy wydłużono o 3,048 m. Choć na pierwszy rzut oka nie jest to widoczne, warto odnotować, że średnica pierwszego i czwartego komina była inna aniżeli dwóch środkowych. Cechą umożliwiającą odróżnienie obydwu okrętów jest to, że syreny parowe na *Powerful* sięgały pełnej wysokości kominów a na *Terrible* były krótsze.

wione wzdłuż burt żurawiki dla łodzi okrętowych. Dziób posiadał wzmocnienie w formie taranu, a rufa galeryjkę.

Co się tyczy konfiguracji wewnętrznej, to kadłub podzielono na 236 przedziały wodoszczelne przy czym największe i najdłuższe – łącznie 73,15 m – były przedziały siłowni. Powyżej pokładu pancernego kryjącego „witalia” okrętu biegły jeszcze trzy pokłady, co czyniło kadłub pojemnym wewnątrz i dawało wysoką wolną burtę. Masa pustego kadłuba wynosiła 5750 ton a jego wymiary przedstawiały się następująco: długość całkowita 163,98 m, na linii wodnej 158,49 m, między pionami 152,4 m, szerokość 21,64 m (według innych danych 21,51 m), zanurzenie 8,19 – 8,86 m. Wyporność projektowa okrętów wynosiła 14 200 ton, normalna 14 700 t, a głęboka 15 700 t.

W początkowym okresie służby krążowniki otrzymały malowanie „wiktoriańskie”, to jest czarny kadłub, żółte kominy oraz białe nadbudówki i wieże artyleryjskie. Od 1903 r. jednostki nosiły szare malowanie, przy czym *Terrible* miał jako znak rozpoznawczy pojedyncze białe pasy na pierwszym i ostatnim kominie⁴. Tak więc opisywane krążowniki ze względu na architekturę okrętową jak też sposób malowania, posiadały aparycję typową dla jednostek przełomu XIX i XX wieku.

Urządzenia napędowe

Okręty były wyposażone w dwie czteryrocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia, które celem zwiększenia żywotności zespołu napędowego zainstalowano w dwóch odrębnych przedziałach. Obliczeniowo moc szczytowa maszyn wynosiła 25 000 KM, a moc stała 18 000 KM. Wynik prób *Powerful* przeprowadzonych 14 października 1898 r. przedstawiał się następująco: maszyny okrętu rozwinęły moc 18 645 KM (bez forsowania, przy naturalnym ciągu powietrza), co pozwoliło na osiągnięcie prędkości 20,56 w, 21,2 w i 20,87 w (dokonano trzech pomiarów). Natomiast podczas prób *Terrible* osiągnął prędkość 20,96 węzłów przy mocy maszyn 18 493 KM. Maszyny pracowały za pośrednictwem dwóch wałów napędowych na śruby o średnicy 5,9436 m. W służbie maszyny wykazały się zadowalającym stopniem niezawodności (poważniejsze awarie zaczęły się dopiero pod koniec aktywnej służby jednostek) i stosunkowo niskim poziomem wibracji. Ciężar maszyn wynosił 2300 ton a wałów i śrub 192,72 t.

Parę dla maszyn dostarczało czterdzieści osiem kotłów wodnorurkowych typu Belleville o całkowitej powierzchni grzewczej 20 665,44 m² rozmieszczo-

nych w ośmiu kotłowniach. Ciężar kotłów wynosił 1162,05 ton, a wody kotłowej przy normalnym poziomie 50 ton. Prawdłowy obieg wody w instalacji napędowej zapewniało łącznie czternaście pomp: po trzy w każdej z dwóch maszynowni, a pozostałe w kotłowniach.

Zapas paliwa wynosił maksymalnie 3100 ton węgla (zwykle bunkrowano 1500 ton) oraz 400 ton paliwa płynnego. Zasięg jednostek określano na 7000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów.

Wyposażenie

Z bogatego wyposażenia jednostek warto wspomnieć o reflektorach, środkach łączności oraz łodziach okrętowych. Krążowniki dysponowały sześcioma reflektorami o średnicy lustra 508 mm, które rozmieszczono w następujący sposób: po dwa na skrzydłach przedniego i tylnego pomostu oraz po jednym na platformie każdego z masztów.

Co się tyczy urządzeń łączności, to w początkowym okresie służby sygnalizacji służyły semaforey. Oryginalnie były zainstalowane na skrzydłach pomostów ale w 1899 r. wymieniono je na pojedynczy semafor umieszczony na fokmaszcie, który zdemontowano w 1907 r. względnie rok później. W latach 1900-01 okręty wyposażono w radiostacje WT (Wireless Telegraph – dosłownie telegraf bez drutu) typu Mk 1.

Na okrętowe środki pływające składały się: dwie pinasy parowe dł. 17,06 i 12,19 m, dwie pinasy dł. 12,80 m i 10,97 m, trzy kutry dł. 9,75 m, 9,14 m i 7,32 m, dwa gigi dł. 9,144 m i 7,31 m, parowy barkas dł. 12,19 m, łódź łącznikowa dł. 4,87 m, wełbot dł. 7,62 m, skiff dł. 4,87 m oraz łódź wiosłowa dł. 9,75 m. Łączna masa całego wyposażenia wynosiła 830 ton.

Załoga

Etatowo załoga krążowników winna liczyć po 894 ludzi. Tak duża załoga jak na okręt tej klasy wynikała między innymi z potrzeby zapewnienia adekwatnej obsługi (szczególnie palaczy) dla licznych kotłów. Co ciekawe podczas służby załogi były nieco mniejsze – choć zazwyczaj odnotowuje się odwrotną tendencję – bowiem wynosiły nieznacznie ponad 850 ludzi. Jako transportowiec wojska (patrz służba) *Terrible* obsadzała 318 osobowa załoga.

Tytułem dygresji przybliżającej realia epoki warto odnotować, że pod koniec XIX w. Royal Navy miała pewne kłopoty jeśli chodzi o zasoby ludzkie. Wprawdzie nie brakowało ochotników, lecz ogólnie

niskie walory fizyczne przeciętnego Brytyjczyka tamtego okresu oraz duża liczba gruźlików czyniła zrekrutowanie niezbędnej liczby osób charakteryzujących się odpowiednią tężyzną ciała nie lada wyzwaniem⁵.

Opancerzenie i obrona bierna

Pokład pancerny rozciągał się na całej długości kadłuba i pokrywał maszynownie, kotłownie, komory amunicyjne oraz maszynkę sterową. Jego maksymalna grubość nad przedziałami siłowni oraz komorami amunicyjnymi wynosiła 101,6 mm – należy podkreślić, że wbrew oficjalnie podawanym informacjom nigdzie nie sięgała 152,4 mm – natomiast na odcinku dziobowym i rufowym malała do 63,5 mm.

Najlepiej opancerzone na całym okręcie było główne stanowisko dowodzenia, które chronił pancierz o grubości 304,8 mm, natomiast przewód komunikacyjny osłaniało 177,8 mm pancerza.

Pancerz czołowy i boczny wież artylerii głównego kalibru posiadał grubość 152,4 mm, płyta tylna 101,6 mm zaś dach 25,4 mm. Pancierz o grubości 152,4 mm ochraniał barbety, lecz były one dość ograniczone pod względem rozmiarów gdyż miały tylko 0,813 m wysokości.

Barbety zawierały w swoim wnętrzu mechanizmy obrotu wież i sięgały tylko nieznacznie poniżej poziomu pokładu. Dochodzące do barbet szyby wind amunicyjnych miały pancierz grubości 152,4 mm powyżej pokładu pancernego, który malał do 76,2 mm poniżej jego poziomu. Kaza-maty artylerii średniego kalibru również osłaniało 152,4 mm pancerza.

Pokład pancerny, opancerzenie głównego stanowiska dowodzenia oraz wież artylerii głównego kalibru wykonano ze stali typu Harvey natomiast pozostałe elementy pancerza były ze stali miękkiej. Łączny ciężar opancerzenia wynosił 2110 ton.

Jeśli chodzi o ochronę przed atakiem spod wody, to odpowiedni stopień niezatapialności miał zagwarantować wewnętrzny podział kadłuba na przedziały wodoszczelne oraz podwójne dno, które przechodziło w podwójne poszycie burt sięgające pokładu pancernego. Ponadto duże nadzieje wiązano z zasobnikami węglowymi mający-

4. Ten sposób malowania zachowano właściwie do końca aktywnej służby, jedynie na czas rejsu do Indii w 1905 r. *Terrible* przemalowano na białe.

5. Należy pamiętać, że od palacza w kotłowni wymagano siły i wytrzymałości, a bunkrowanie węgla było niemal katorżniczym wysiłkiem dla całej załogi, podobnie jak wiele innych czynności. Ciężka praca fizyczna była dniem powszednim dla ówczesnych marynarzy – trudom służby nie mogli podołać chuderlawi i suchotnicy.

Zasadnicze charakterystyki uzbrojenia krążowników

Typ	Kaliber	Długość lufy (x kal.)	Masa pocisku	donośność/ kąt podniesienia
Mk VIII	234 mm	40	172,4 kg	11 300 m / +15°
Mk I (II)	152,4 mm	40	45,4 kg	9140 m / +20°
12 funtowe	76,2 mm	40	5,87 kg	10 740 m / +40°
3 funtowe	47 mm	40	1,4 kg	7200 m / +45°

Przenoszone torpedy miały zasięg ok. 730 m przy prędkości 26,5 w; cel raziła głowica bojowa zawierająca 53,45 kg bawełny strzelniczej.

mi z braku pancerza burtowego zapewnić ochronę boczną okrętów⁶.

Uzbrojenie

Artylerie główną stanowiły dwa działa kal. 234 mm w pojedynczych wieżach ustawionych na pokładzie dziobowym i rufowym. Zapas amunicji wynosił po 105 pocisków na lufę. Obrót wieży, jak też zmiana kąta podniesienia działa, odbywały się za pomocą mechanizmów o napędzie elektrycznym (przewidziano też awaryjny napęd ręczny). Również windy amunicyjne posiadały napęd elektryczny. W służbie urzędzenia te sprawdziły się jako funkcjonalne i niezawodne pod względem technicznym. Warto odnotować, że winda amunicyjna pokonywała dystans z komory amunicyjnej do wieży w ciągu zaledwie 10 sek.

Artyleria średniego kalibru (będąca w istocie zasadniczym uzbrojeniem jednostek) składała się z dwunastu szybkostrzelnych armat kal. 152,4 mm z zapasem amunicji po 200 pocisków. Działa zainstalowano w kazamatach burtowych, przy czym kazamaty dziobowy i rufowy mieściły po dwa działa jedno na drugim na dwóch poziomach. Uzbrojenie dużego i średniego kalibru uzupełniała artyleria lekka i broń małokalibrowa.

Wzdłuż burt oraz w kazamatach na dziobie i rufie zainstalowano łącznie szesnaście armat kal. 76,2 mm (12 funtowych), których komory amunicyjne mieściły po 300 pocisków na działo. Ponadto na marszach zamontowano aż dwanaście działek kal. 47 mm (3 funtowe). Przewidziano dla nich po 500 pocisków.

Dodatkowo krążowniki zabierały na pokład dwie przenośne armaty kal. 76,2 mm mogące służyć jako uzbrojenie łodzi okrętowych lub desantu oraz dwa karabiny maszynowe Maxim. Uzbrojenie podwodne składało się z czterech (po dwie z każdej burty) kadłubowych wyrzutni torped kal. 457 mm.

Łączna masa całego uzbrojenia wynosiła 790 ton.

W latach 1902-04 istotnie wzmocniono uzbrojenie dodając wszystkim kazamatom burtowym drugi poziom, tak by łączną liczbę dział kal. 152,4 mm zwiększyć do

szesnastu. Natomiast sukcesywnie redukowano liczbę działek kal. 47 mm jako mało przydatnych, choć o ile wiadomo *Powerful* miał jeszcze sześć „trzyfuntówek” w 1912 r.

Budowa i służba

„Powerful”

Wykonawcą *Powerful* była należąca do firmy Vickers stocznia w Barrow in Furness. Stępkę pod budowę okrętu położono 22 czerwca 1894 r. (numer stoczniowy 237), kadłub wodowano 24 lipca 1895 r., gotowość techniczną jednostka osiągnęła w czerwcu 1896 r., natomiast krążownik oficjalnie wszedł do służby 8 czerwca 1897 r., zaś jego pierwszym dowódcą był kpt. H. Lambton. Koszt budowy *Powerful* wyniósł w zależności od źródła 705 335 lub 741 870 £⁷.

Pierwsze „zadanie bojowe” krążownik wykonał 26 czerwca 1897 r. biorąc udział w przeglądzie floty z okazji diamentowego jubileuszu panowania królowej Wiktorii. Następnie w dniach 7-11 lipiec *Powerful* uczestniczył w manewrach floty, a po ich zakończeniu został skierowany na Daleki Wschód. Na azjatyckich wodach okręt stacjonował dwa lata, po czym jesienią 1899 r. udał się w rejs powrotny do Wielkiej Brytanii.

Tymczasem pogarszająca się sytuacja w Południowej Afryce⁸ spowodowała, że zamiast wracać do ojczyzny jednostkę skierowano do bazy RN w Simonstown, gdzie *Powerful* zawinął 13 października. Szczupłość sił brytyjskich w połączeniu z brakami w artylerii skutkowały koniecznością ich wzmocnienia oddziałami sformowanymi z marynarzy oraz działami floty. Z załogi *Powerfula* wydzielono 17 oficerów oraz 266 marynarzy, którym oddano do dyspozycji obydwie armaty desantowe krążownika kal. 76,2 mm i dodatkowo dwie armaty morskie kal. 120 mm na zaimprovizowanych lawetach kołowych. Aby ułatwić wydzielonym siłom dotarcie w rejon działania krążownik przeszedł z Simonstown do Durbanu gdzie dotarł 29 października 1899 r. Tamże oddział marynarzy zszedł na ląd i wraz z sześcioma działami (w Durbanie pobrano jeszcze dwa kal. 76,2 mm) został przerzucony kolejną do bronionego przez brytyjskie wojska

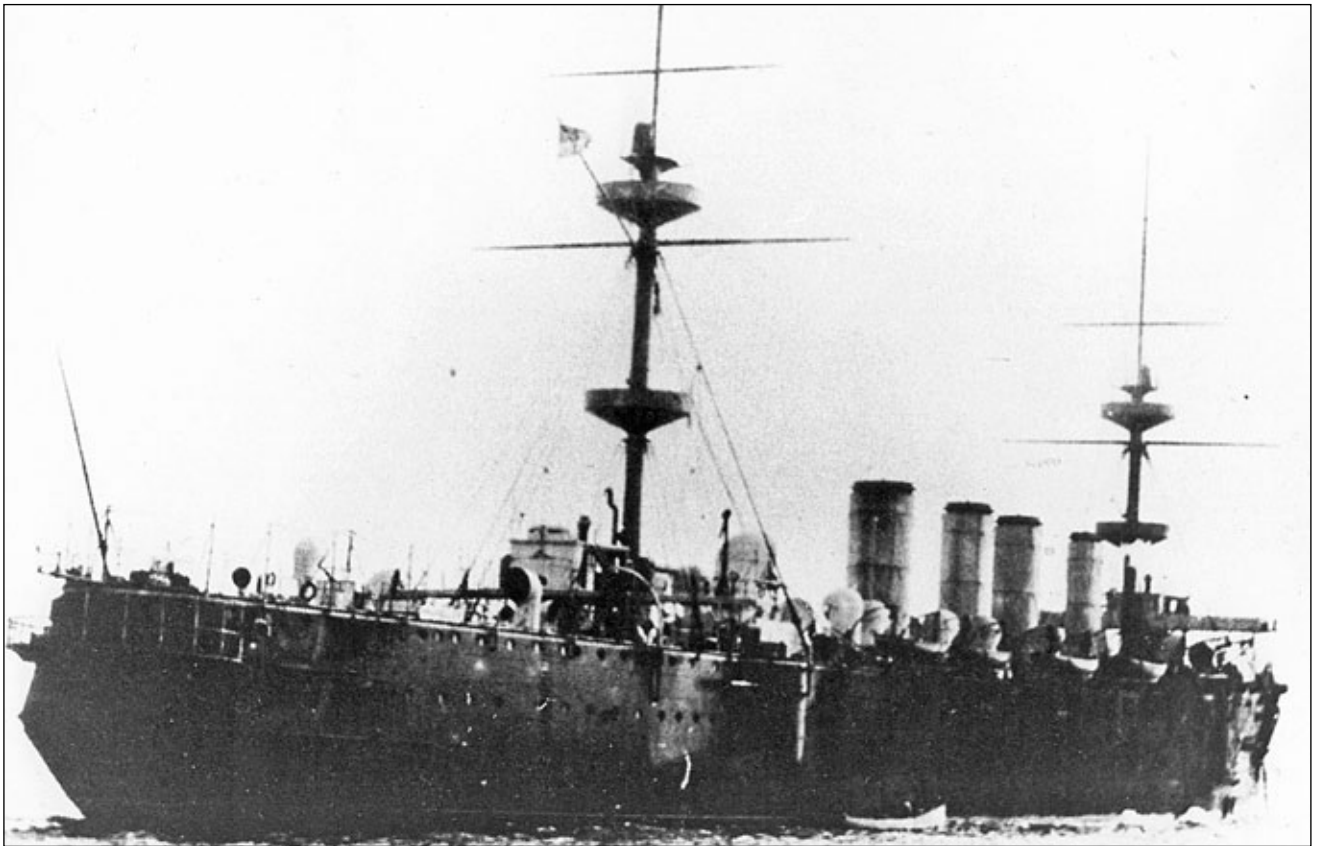
miasta Ladysmith – w samej rzeczy dotarł tam ostatnim pociągiem przed zablokowaniem torów przez nieprzyjaciela. Działania marynarzy, których oddział nazwano raczej na wyrost Brygadą Morską (Naval Brigade), zyskały sobie wysoką ocenę. W trakcie walk owocnie wykorzystał posiadane działa wystrzeliwując 560 pocisków kal. 120 mm i 882 pociski kal. 76,2 mm. Podczas działań zginęło lub zmarło z ran: 1 oficer i 5 marynarzy, a 1 oficer i 4 marynarzy odniosło rany, ponadto 2 oficerów i aż 25 marynarzy zmarło z powodu chorób (ostatnia liczba wiele mówi o warunkach sanitarnych). Po odblokowaniu Ladysmith oddział marynarzy opuścił miasto 7 marca 1900 r. i dotarł do Simonstown po pięciu dniach. Zabrawszy na pokład „brygadzystów” *Powerful* wyszedł w morze 15 marca 1900 r. kierując się do Wielkiej Brytanii.

Krążownik osiągnął wody ojczyzny 11 kwietnia 1900 r. Okres od lata 1900 roku do lata 1903 r. upłynął na remontach i douzbrojeniu – właśnie w tym okresie zwiększono liczbę dział kal. 152,4 mm poprzez dodanie drugiego poziomu kazamat burtowych (patrz Uzbrojenie). Następnie, nie licząc krótkotrwałej reaktywacji celem odbycia ćwiczeń, jednostka znajdowała się w rezerwie, gdyż koszt stałego utrzymywania okrętu w aktywnej służbie był wysoki. W 1906 r. zapadła decyzja o skierowaniu *Powerful* na wody australijskie. Na Antypodach, a przejściowo również na Cejlo-

6. Wedle ówczesnego mniemania warstwa węgla grubości 0,6096 m równała się 25,4 mm pancerza. Dodatkowo stwierdzono, że przy całkowitym napełnieniu bunkra paliwowego węgiel zajmuje 80% jego objętości. Tak więc w przypadku zalania zasobni węglowej ilość przyjętej wody i wynikające z tego niebezpieczeństwo dla pływerności okrętu były niewielkie ale nawet pusty bunkier paliwowy zapewniał pewien stopień ochrony wnętrza kadłuba.

7. Można również spotkać się z informacjami, że pojedynczy okręt kosztował 680 000 lub 750 000 £ – pierwsza kwota wydaje się jednak zaniżona zaś druga zawyżona.

8. Trwała wówczas tak zwana Druga Wojna Burska (pierwsza miała miejsce w latach 1880-81) pomiędzy zamieszkującymi południe Afryki potomkami holenderskich osadników (Burami) a Imperium Brytyjskim dążącym do podporządkowania sobie tamtych obszarów ze względu na chęć objęcia panowaniem brytyjskim ciąglego obszaru kontynentu afrykańskiego od Morza Śródziemnego do Przylądka Dobrej Nadziei jak też z powodu odkrycia tam złota i diamentów oraz bogatych złóż surowców naturalnych.



Terrible w początkowym okresie swojej aktywnej służby.

Fot. zbiory Jana Piwowskińskiego

nie (ob. Sri Lanka), krążownik stacjonował do wiosny 1912 r., – w marcu udał się w rejs powrotny do Wielkiej Brytanii gdzie dotarł bez przeszkód.

W sierpniu 1912 r. *Powerful* wycofano z aktywnej służby i przeznaczono do pełnienia funkcji stacjonarnego okrętu szkolnego w Devonport. Następnie jednostkę wykorzystywano w roli tendra – w ten sposób eks-krążownik ominął czynny udział w I wojnie światowej. Jako pomocniczy stacjoner *Powerful* służył prawie do końca lat 20-tych ubiegłego wieku. Z dniem 27 marca 1929 r. jednostkę ostatecznie wycofano i sprzedano na złom w sierpniu tegoż roku.

„Terrible”

Okręt wybudowała stocznia J&G Thompson w Clydebank. Stępkę pod budowę okrętu oznaczonego numerem stoczniowym 272 położono w 1894 r. – co zaskakujące dostępne źródła milczą w przedmiocie dokładnej daty – wiadomo natomiast, że kadłub wodowano 27 maja 1895 r. Nie jest też do końca jasnym kiedy okręt całkowicie ukończono, choć z dostępnych informacji wynika, że celem ostatecznego wykończenia jednostkę przeprowadzono 4 czerwca 1896 r. do stoczni w Portsmouth. W każdym razie krążownik oficjalnie wszedł do służby

24 marca 1898 r.⁹, zaś jego pierwszym dowódcą został kpt. C. G. Robinson. Koszty budowy *Terrible* wynosiły 708 619 względnie 740 584 £ (odnośnie kosztów patrz również przypis 7).

Pierwszy okres służby jednostki nie licząc rutynowych ćwiczeń, okazjonalnych napraw i dwóch rejsów na Maltę z załogami na wymianę dla stacjonujących tam okrętów¹⁰, nie odznaczał się niczym szczególnym. W dniu 19 września 1899 r. *Terrible* wyszedł z Portsmouth by zastąpić jednostkę siostrzaną na chińskich wodach. Jednak z racji wydarzeń w Południowej Afryce (patrz wyżej) krążownik został wpraw tam skierowany zamiast płynąć prosto do Chin.

Terrible zawinął do Simonstown 14 października, skąd następnie przeszedł do Durbanu. Władze brytyjskie obawiały się nawet ataku Burów na ten port i z tej przyczyny z załogi *Terrible’a* oraz innych jednostek RN wydzielono oddział do jego obrony od strony lądu wzmocniony działami morskimi. Gdy stało się jasnym, że Durban nie jest zagrożony, marynarze wraz z działami, które zamontowano na lawety kołowe i okrętowym reflektorem na platformie kolejowej, zostali włączeni do sił mających odblokować Ladysmith. Marynarze z *Terrible* mieli okazję wykorzystać powierzone im działa ostrzeliwując burskie pozycje

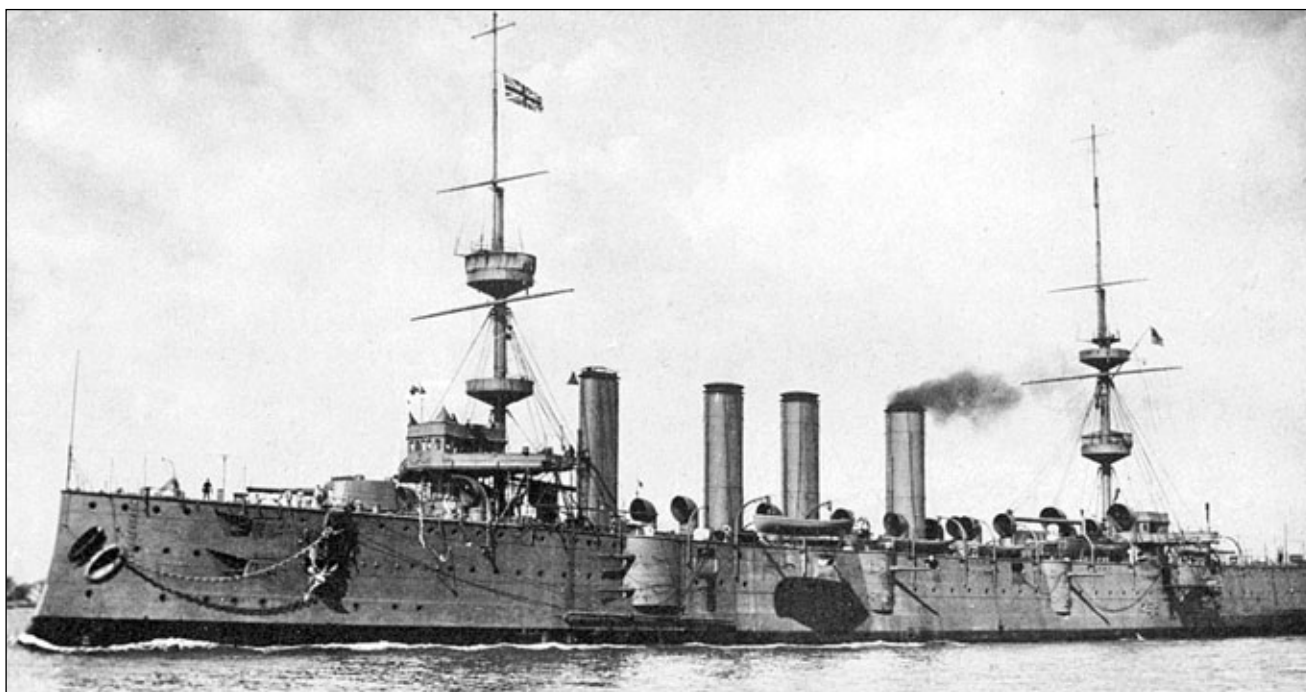
pod Colenso. Również reflektor, który też był obsługiwany przez członków załogi *Terrible’a*, wykazał swoją przydatność. Gdy obecność krążownika i jego załogi w Południowej Afryce przestała być konieczna okręt wypłynął z Durbanu 27 marca 1900 r. biorąc kurs na „Państwo Środka”.

Krążownik przyplłynął do Chin akurat w czasie, gdy miały tam miejsce krwawe ataki na obcokrajowców, które przeszły do historii jako Powstanie Bokserów. Można więc powiedzieć, że *Terrible* przybył tam w samą porę, a jego załoga oraz działa miały ponownie okazję do walki i to znów na lądzie. Gdy przywrócono w Chinach spokój dalsza służba krążownika na tamtejszych wodach miała przebieg typowy dla większości jednostek stacjonujących w portach Azji i Afryki, a więc rutyna bez godnych odnotowania wydarzeń. Jesienią 1902 r. pobyt *Terrible* w Chinach dobiegł końca i okręt udał się do Wielkiej Brytanii.

Po powrocie do ojczyzny krążownik skierowano na trwający kilkanaście miesięcy remont połączony ze wzmoc-

9. W lipcu 1897 r. okręt czasowo wszedł do służby celem wzięcia udziału w jubileuszowym przeglądzie floty.

10. Jednostki Royn Navy bazujące w różnych punktach globu czasami przez całe lata nie zawijały na wody ojczyste i niejednokrotnie z konieczności specjalnie w celu wymiany ich załóg wysyłano inne okręty.



Terrible w końcowym okresie swojej aktywnej służby bojowej.

Fot. zbiory Jana Piwowskińskiego

nieniem uzbrojenia. Analogicznie jak w przypadku okrętu siostrzanego zwiększono liczbę dział kal. 152,4 mm poprzez dodanie drugiego poziomu kazamat burtowych (patrz wyżej). Prace wykonała stocznia John Brown w Clydebank. Dozbrojony i ogólnie „odmłodzony” krążownik ponownie wszedł do służby w czerwcu 1904 r.

Bez mała cztery kolejne lata to dla jednostki naprzemiennie okresy kilku miesięcy w służbie, a potem w rezerwie ze szkieletową załogą. Obok sporadycznego udziału w ćwiczeniach okręt dwukrotnie przetransportował do Chin załogi na wymianę dla stacjonujących tam okrętów (analogicznie jak wcześniej na Maltę – patrz wyżej). W międzyczasie *Terrible* był jednym z okrętów honorowej eskorty Księcia i Księżnej Walii podczas ich podróży do Indii w 1905 r. Powracając wiosną 1908 r. z chińskich wód po dostarczeniu tam kolejnej zmiany marynarzy okręt stracił jedną ze śrub wraz z częścią wału napędowego, niemniej dotarł o własnych siłach do ojczyzny.

W związku z powyższą awarią *Terrible* skierowano 4 maja 1908 r. na remont do stoczni w Portsmouth, a po jego zakończeniu okręt ponownie wszedł do służby 1 kwietnia 1909 r. Z dniem 20 lipca, a więc po zaledwie czterech miesiącach (bez jedenastu dni), okręt skierowano do „służby specjalnej” – pod tym tajemniczo brzmiącym określeniem kryło się w rzeczywistości wykorzystanie *Terrible* w roli jednostki mieszkalnej. W lipcu 1914 r. okręt przeznaczono do rozdysponowania, co zwykle oznaczało sprzedaż na złom.

Jednak wybuch I wojny światowej spowodował cofnięcie tej decyzji – uznano, że okręt może się jeszcze przydać, choć początkowo nie wiadano konkretnie do czego. We wrześniu 1915 r. zdecydowano o wykorzystaniu jednostki w roli transportowca wojska i częściowo rozbrojono – obydwa działa kal. 234 mm zdjęto i wysłano do Dunkierki celem wzmocnienia tamże stacjonujących sił brytyjskich. Co się tyczy samego okrętu, to wraz z innymi jednostkami transportował brytyjskie wojska do Mudros na wyspie Lemnos, gdzie zawiął 10 października. Na miejscu chciano go zatopić jako sztuczny falochron lecz Admiralicja nie wyraziła zgody ewidentnie sądząc, że może być jeszcze użyteczny. Nadzieje te okazały się płonne, gdyż maszyny *Terrible* uległy awarii w związku z czym po powrocie na wody ojczyzny służył jako pływający magazyn i tendr.

Zdegradowany do statusu jednostki pomocniczej okręt przez cały czas zachował większość uzbrojenia i wyposażenia oraz kotły i maszyny, które w nowej roli były całkowicie zbędne. W związku z powyższym we wrześniu 1919 r. jednostkę skierowano do stoczni, gdzie została dokładnie „wypatroszona” – zdemontowano uzbrojenie, maszyny i większość kotłów, a nawet wszystkie za wyjątkiem jednego kominy, zaś w zamian na rufie zabudowano obszerną pokładówkę. Tak przepoczwarzona jednostka, której nazwę w międzyczasie zmieniono na *Fisgard III*, pełniła od sierpnia 1920 r. funkcję hulka szkolnego w Portsmouth. W tej roli dawny krążownik dotrwał do początku lat 30-tych ubiegłego wieku, lecz w styczniu

1932 r. zapadła decyzja o jego zbyciu. Po kilku miesiącach został sprzedany i we wrześniu przeholowany do Newport, gdzie dokonano jego rozbiórki na złom.

Konkluzja

Podsumowując służbę *Terrible’a* i *Powerfula* godzi się zauważyć, że w losach okrętów jak w lustrze odbijał się obraz epoki, w której zostały zbudowane. Był to ostatni okres bezdyskusyjnego panowania Wielkiej Brytanii na morzach i oceanach, a szerzej „starych” mocarstw kolonialnych nad światem. W owym czasie ważną rolę RN było nie tylko przygotowanie do walki z flotami potencjalnych przeciwników, ale również zabezpieczanie interesów Albionu w różnych zakątkach globu. Temu celowi służyły zarówno sama obecność brytyjskich okrętów będąca „straszakim” dla niezadowolonych tubylców i białych konkurentów, jak również możliwość udzielenia przez nie szybkiej i skutecznej zbrojnej pomocy gdy wymagały tego okoliczności. Właśnie tak przebiegała służba opisywanych krążowników, które całe lata spędzały na dalekich wodach, a członkowie ich załóg walczyli w Afryce i Azji, choć same okręty nie oddały ani jednego strzału do jednostek morskich przeciwnika. Obydwa krążowniki zostały zdegradowane do roli jednostek pomocniczych tuż przed I wojną światową, lecz pełniąc poboczne funkcje „przeżyły” wiele jednostek nowszych i o znacznie bardziej „bojowym” przebiegu służby.

Co się tyczy samych okrętów, to zbudowano je wedle dość specyficznej koncep-

cji. Miały być oceanicznymi niszczycielami rajderów zdolnymi do długotrwałych rejsów, pościgu i walki nawet w trudnych warunkach hydro-meteo. Aby krążowniki mogły sprostać tym wymaganiom zaprojektowano je jako duże jednostki, których wielkie kadłuby z wysoką wolną burtą zapewniały odpowiednią dzielność morską i były dość pojemne by zmieścić w swym wnętrzu rozbudowany zespół napędowy wraz z dużym zapasem paliwa. Jednak duży okręt potrzebuje wszystkiego w dużych ilościach – ludzi do obsadzenia, paliwa itp. a to z kolei generuje wysokie koszty utrzymania. Czynniki finansowy w niemałym stopniu przyczynił się do stosunkowo szybkiego wycofania tych jednostek z aktywnej służby. Koncepcja okrętów, a ściślej sposób jej realizacji, powodowała krytykę opierającą się na następującym argumencie: tak wielkie i kosztowne jednostki były stosunkowo słabo uzbrojone. Jest to kwestia dyskusyjna, gdyż istotnie podobne uzbrojenie posiadały jednostki mniejszych rozmiarów (a więc również tańsze w budowie i eksploatacji), choć należy pamiętać, że typ *Powerful* nie miał stanowić części zespołu floty toczącego bitwę morską z analogicznym zespołem przeciwnika, lecz zwalczać pojedyncze rajdery o względnie

słabym uzbrojeniu – w każdym razie nie silniejszym od posiadanego przez opisywane okręty. Do realizacji tego zadania uzbrojenie krążowników było całkowicie wystarczające (szczególnie po zwiększeniu liczby dział. kal. 152,4 mm).

Obok tej jak już zaznaczono względnej słabości uzbrojenie miało też inne wady, choć znane jedynie „insiderom” np. układ wewnętrzny pierwszych (dziobowych) kazamat uniemożliwiał w przypadku skierowania luf ku dziobowi otwarcie zamków (czyli bojowe wykorzystanie) dział tam zainstalowanych, ponadto kształt ambrazur utrudniał korzystanie z celowników. Dodatkowo choć dwupoziomowe kazamaty wyglądały imponująco i dawały wrażenie burty najeżonej lufami to groziło im zalewanie falami przy pogorszeniu stanu morza.

Inny mankament okrętów wynikał z połączenia znacznych rozmiarów ze słabym opancerzeniem, co równało się dużemu i wrażliwemu celowi – nie wróżyło to nic dobrego w przypadku konieczności stoczenia walki, lecz szczęśliwie dla nich opisane jednostki nie zostały poddane tej próbie.

Rzecz jasna obok wad były też zalety. Godzi się odnotować, iż sposób rozmieszczenia uzbrojenia oraz architektura

okrętowa tych jednostek została odwzorowana w kolejnych typach brytyjskich krążowników, co świadczy, że przyjęte w tym zakresie rozwiązania uznano za co najmniej poprawne. Elektryczny napęd mechanizmów obrotu i zmiany kąta podniesienia dział głównego kalibru jak też wind amunicyjnych okazał się być zaskakująco dobrze działający w praktyce¹¹. Wysoko oceniono również techniczne walory kotłów typu Belleville. Niemniej jednak te zalety, choć istotne, nie pozwalały uznać opisanych jednostek za w pełni udane – tak więc finalna ocena krążowników typu *Powerful* jest niejednoznaczna. ●

Bibliografia

Colledge James J.; Warlow Ben – *Ships of the Royal Navy* Londyn 1969

Czasopisma „Warship” i „Warship International” numery różne

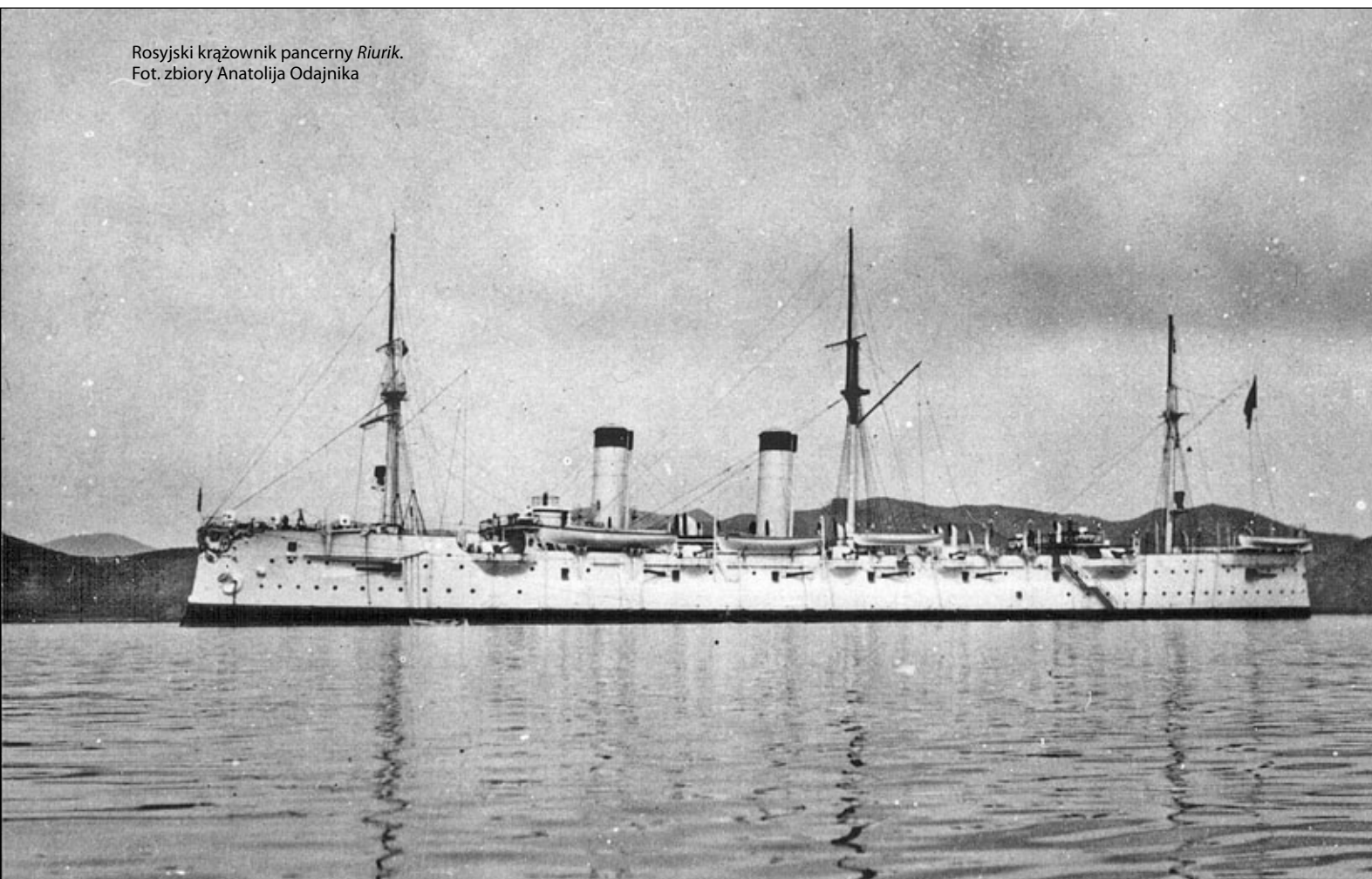
Roczniki flot

Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora

11. W owym czasie było to rozwiązanie bardzo nowoczesne – można by nawet rzec śmiało – Royal Navy preferowała hydrauliczny napęd uzbrojenia, co wynikała nie tylko z przysłowiowego brytyjskiego konserwatyzmu lecz również z faktu, iż doświadczenia z napędem elektrycznym były wówczas jeszcze niewielkie, a te które zebrano nie zawsze zachęcające.

SUPLEMENT

Rosyjski krążownik pancerny *Riurik*.
Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Niszczyciele typu „Huszár” część I

Rozwój sił torpedowych floty austro-węgierskiej

Austro-Węgry są powszechnie uznawane za ojczyznę broni torpedowej. Jeszcze w roku 1860 d-ca fregaty *Bellona* kmdr por. Johann Lupis (Chorwat) przedstawił prototyp torpedy. Niezależnie od prac Lupisa, przedsiębiorca Robert Whitehead, z pochodzenia Anglik, rozpoczął poczynając od roku 1866 w swoim zakładzie w austriackim mieście Fiume (obecnie chorwacka Rijeka) produkcję torped własnej konstrukcji, stając się na kilka dekad światowym liderem w tej dziedzinie morskiego uzbrojenia. W roku 1871 torpedy austriackiego wzoru zostały wprowadzone do uzbrojenia we Wielkiej Brytanii, w 1872 – we Francji, w 1873 we Włoszech i Niemczech, w 1875 w trzech państwach skandynawskich, w 1876 w Rosji i Turcji, a później także w innych państwach.

Niewielka austro-węgierska flota (*Kaiserliche und königliche Kriegsmarine – Cesarska i Królewska flota*) była jedną z pierwszych, które mogły ocenić walory nowej broni. Począwszy od roku 1869 prowadzono próby z instalacją nowej broni na pokładach okrętów. Początkowo w wyrzutnie torpedowe były wyposażone kanonierki *Gemse* (zbudowana 1861 r.) oraz *Seehund* (1862 r.). Pierwszy specjalistyczny

nosiciel broni torpedowej – 10 tonowy torpedowiec *No1* – zamówiono w roku 1874 w Anglii, bowiem przemysłowe cesarsko-królewskiej monarchii nie był jeszcze gotów do budowy nowej klasy okrętów.

Do lata 1881 w składzie marynarki wojennej znajdowało się już 8 torpedowców, co pozwoliło na sformowanie pierwszej floty torpedowej, w której składzie okręty rozpoczęły ćwiczenie wspólnych ataków oraz współdziałania z głównymi siłami floty. W trakcie manewrów wypracowano optymalną organizację sił torpedowych: podstawowym elementem taktycznym była grupa składająca się z 3 okrętów, grupy łączyły się w dywizjony, a te z kolei we flotyllę. Ten system organizacyjny dotrwał do końca I wojny światowej i rozpadu cesarstwa.

Równolegle z torpedowcami pracowano nad większymi nosicielami uzbrojenia torpedowego. W latach 1875-1877 w Morskim Komitecie Technicznym (MTK) opracowano projekt tak zwanych okrętów torpedowych (*Torpedoschiffe*). Pierwsze 4 jednostki nowej klasy (*Zara, Spalato, Sebenico i Lussin*) powstały na bazie korwet żaglowo-śrubowych, a kolejne 3, zbudowane w latach 1884-1888 (*Leopard, Panther i Tiger*) przypominały już bardziej małe krążowniki pancernopokładowe. Jed-

ne i drugie wyróżniały się dość sporymi wymiarami, silnym uzbrojeniem i niewysoką prędkością. Bardzo szybko okazało się, że okręty torpedowe stanowiły szczytowe osiągnięcie tej klasy jednostek, a winny temu był bardzo szybki rozwój parametrów taktyczno-technicznych klasycznych torpedowców.

Wymagano nowych okrętów, które nie ustępowały torpedowcom pod względem prędkości, a przewyższały je uzbrojeniem artyleryjskim i dzielnością morską, mogąc równocześnie towarzyszyć głównym siłom eskadry na otwartym morzu. We flocie rosyjskiej nazywano je krążownikami torpedowymi, a w brytyjskiej – kanonierkami torpedowymi. W Austro-Węgrzech określono je początkowo jako „niszczyciele torpedowe” (*Torpedo-Jagdschiff*), później „dozorowce torpedowe” (*Torpedo-Vedetteschiff*), a w końcu zaś przyjęto termin „*Torpedo-Fahrzeug*”¹.

Opracowany przez austriackich inżynierów i zbudowany przez niemiecką firmę „Schichau” *Meteor* okazał się konstrukcją oryginalną, która stała się prototypem

1. Trudno przedstawić adekwatne tłumaczenie, pojęciowo „*Boot/Fahrzeug/Schiff*” odpowiada brytyjskiemu „*Boat/Vessel/Ship*”. Tym samym rozwój jednostek torpedowych (*Torpedoboot – Torpedofahrzeug – Torpedoschiff*) opierał się wyłącznie na kryterium wielkości.

2 następnych *Blitz* i *Komet*, a także serii rosyjskich krążowników torpedowych typu *Kazarskij*. Później zbudowano jeszcze 4 jednostki różnych typów – *Planet*, *Trabant*, *Satellit* i *Magnet*.

Do roku 1895 w składzie austro-węgierskiej floty znalazło się 7 okrętów torpedowych, 6 krążowników torpedowych i 65 torpedowców, jednak jedynie połowa z nich odpowiadała współczesnym wymagom. Na przełomie wieków Oddział Morski Ministerstwa Wojny (*Marinesektion* – właśnie ten organ zarządzał w Austro-Węgrzech sprawami floty) kierowany przez adm. barona Hermana von Spauna, zatwierdził nową doktrynę rozwoju sił torpedowych, zgodnie, z którym torpedowe dzieliły się na 3 klasy – niszczyciele (*Torpedofarzeuge*), morskie (*Hochseetorpedoboote*) i przybrzeżne (*Küstentorpedoboote*).

Flota dysponowała dostateczną liczbą torpedowców przybrzeżnych, więc ich budowa została czasowo zamrożona, w rezultacie wszystkie środki skierowano na niszczyciele i torpedowce morskie. Zbudowany przez stocznię „Schichau” *Magnet* mógł, zdaniem adm. Spauna, stanowić prototyp serii 8 niszczycieli, które zamierzano zbudować do roku 1908, przy czym do prac nad 2 pierwszymi okrętami miano przystąpić już w roku 1898. W rzeczywistości zamiarów tych nie zrealizowano, bowiem lwia część środków finansowych na marynarkę wojenną przez kilka następnych lat wydatkowano na budowę pancerników typu *Habsburg* i krążownika pancernego *Sankt Georg*. Do kwestii zamówienia nowych niszczycieli udało się powrócić dopiero w roku 1904.

W oparciu o plany Yarrowa

15 marca 1904 r. w Oddziale Morskim Ministerstwa Wojny odbyło się posiedze-

nie pod przewodnictwem adm. Hausa, na którym zdecydowano o kwestii rozdziału środków finansowych przeznaczonych na flotę w najbliższych latach. W związku z wejściem do służby 3 pancerników typu *Habsburg* oraz prowadzoną jeszcze budową 3 jednostek typu *Erzherzog*, problem wzmocnienia sił głównych odszedł na dalszy plan i możliwe było skupienie głównej uwagi na siłach torpedowych floty. W dniu 6 kwietnia do firmy „Schichau” skierowano zapytanie o możliwość dostarczenia najnowszego okrętu, odpowiadającego konstrukcji niemieckich „torpedowców dywizjonowych” o wyporności 350 t, rozwijających prędkość 26-27 węzłów.

Równocześnie austriacki attaché morski w Londynie kmdr Schwarz otrzymał polecenie spotkania się z kierownictwem firmy „A. Yarrow & Co”, by sprawdzić, czy jest ona gotowa zbudować dla Austro-Węgier niszczyciel, analogiczny z okrętami tej klasy budowanymi dla Royal Navy.

Warto zaznaczyć, że Alfred Yarrow był jednym z podstawowych dostawców torpedowców dla austro-węgierskiej floty: od 1878 r. firma dostarczyła 11 jednostek, a kolejnych 27 zostało zbudowanych w austriackich stoczniach w oparciu o dostarczoną dokumentację. Niemalże zainteresowanie spowodowała we Wiedniu informacja o budowie przez „Yarrowa” dla floty rosyjskiej torpedowca *Sokoł* o wyporności 240 t, będącego pierwszym okrętem przekraczającym prędkość 30 węzłów. *Marinesektion* uważnie śledziło też rozwój brytyjskich niszczycieli.

W toku rozmów z kmdr Schwarz, Yarrow zwrócił uwagę, że jego stocznia niedawno zaprojektowała i zbudowała 2 serie niszczycieli dla Japonii, które w pełni odpowiadały współczesnym wymagom stawianym przed okrętami tej klasy. Co

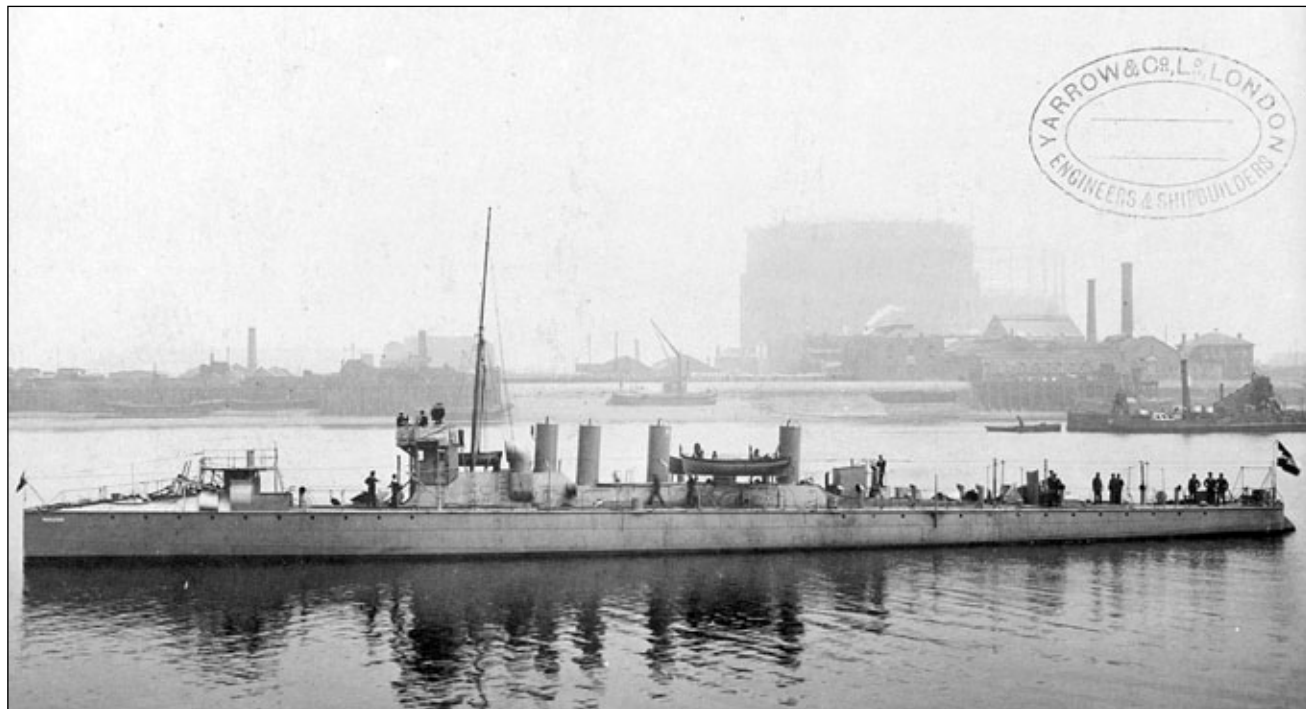
więcej, dla uzyskania korzystnego zamówienia szef firmy wyraził gotowość osobistego przyjazdu do Wiednia dla prezentacji dokumentacji technicznej i rozwiania wszelkich wątpliwości przedstawicieli organu kierującego sprawami marynarki wojennej.

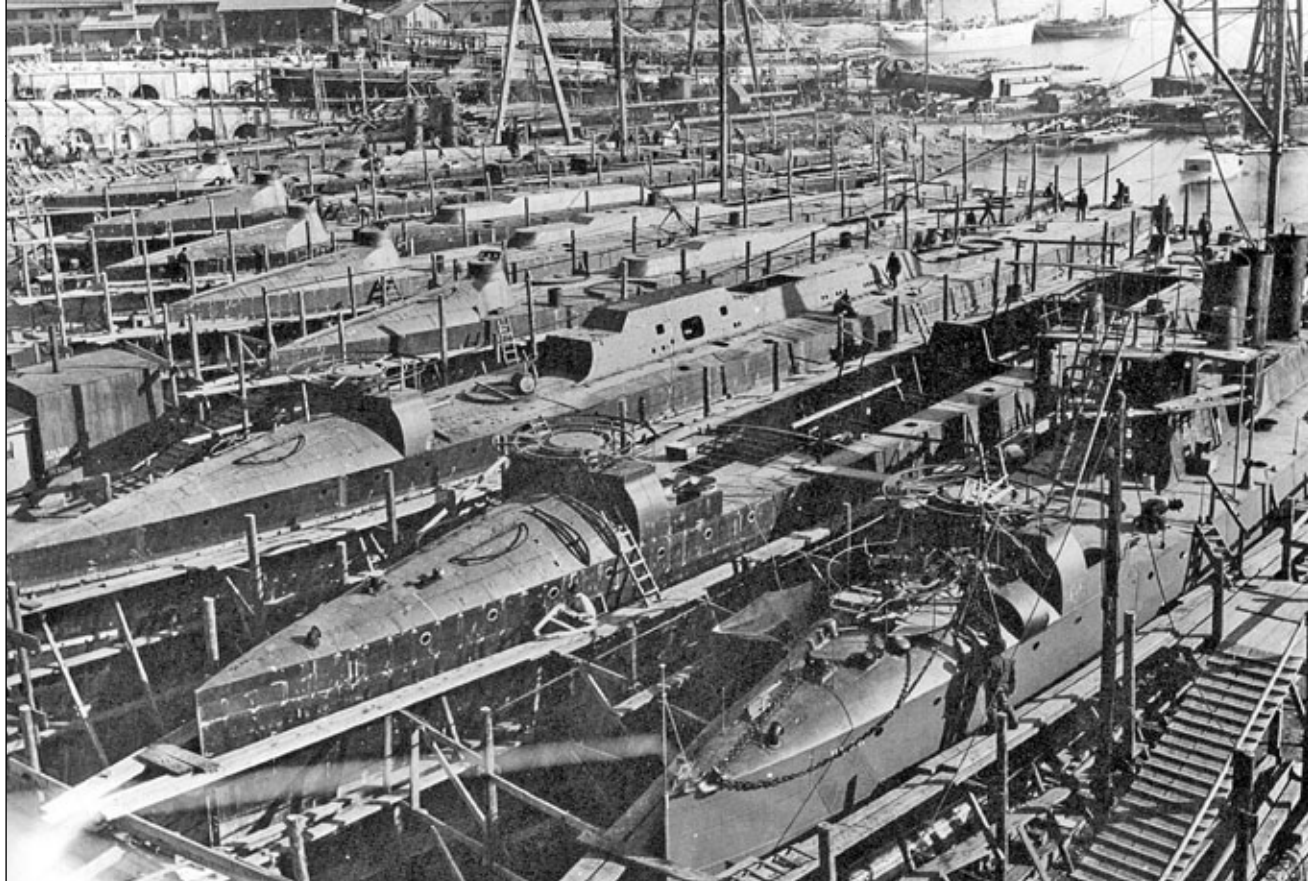
Taka wizyta miała rzeczywiście miejsce, a 6 sierpnia 1904 r. na podstawie jej uzgodnień zawarto umowę na budowę niszczyciela o wyporności około 400 t. Stocznia pozostawiono wyboru wymiarów oraz szczegółów konstrukcji, a jedynym wymogiem było osiągnięcie prędkości 27 węzłów w czasie 6-godzinnej próby. Równocześnie w „Yarrow” zamówiono 200 t torpedowiec morski. Przy tym podniesiono wymóg unifikacji mechanizmów zamówionych okrętów. Niszczyciel miał dysponować dwoma 4-cylindrowymi maszynami parowymi potrójnego rozprężania i 4 wodnorurkowymi kotłami parowymi systemu Yarrowa, a torpedowiec odpowiednio 1 taką maszyną i 2 kotłami. Miało to w przyszłości ułatwić przygotowanie maszynistów i palaczy, a także dysponowanie zapasem jednakowych części zamiennych. Poza tym stocznia zobowiązywała się dostarczyć cały komplet dokumentacji technicznej niszczyciela i torpedowca, umożliwiając podjęcie seryjnej budowy okrętów w austriackich stoczniach.

Już we wrześniu firma „Yarrow” przystąpiła do przygotowywania siłowni na austriackie zamówienie, a w połowie listopada w stoczni w Poplar (przedmieście Londynu) położono stępkę pod oba okręty. Budowa przebiegała sprawnie i 31 maja 1905 r. niszczyciel został wodowany, otrzymując nazwę *Huszár*. Dwa dni później został wodowany także torpedowiec, któremu nadano nazwę *Kaiman*. Stopień gotowości okrętów w chwili wodowania

Prototypowy *Huszár* w czasie prób morskich 20 czerwca 1905 r.

Fot. Kriegsschiffarchiv





Niszczyciele typu *Huszár* i torpedowce typu *Kaiman* w budowie w stoczni „S.T.T.” w 1906 r., pierwszy z prawej *Ulan*.

Fot. Kriegssarchiv

był tak wysoki, że już nazajutrz *Huszár* mógł rozpocząć próby stoczniowe. W rezultacie 2 przejść mili pomiarowej przy wyporności 406 t uzyskano średnią prędkość 30,27 węzła. W trakcie 2 prób 6-godzinnych 15 i 20 czerwca uzyskano ku pełnej satysfakcji zamawiającego średnią prędkość 28,45 i 28,54 węzła.

4 lipca *Huszár* został oficjalnie przejęty przez austro-węgierską flotę, a 11 lipca niszczyciel wraz z torpedowcem opuścił Londyn biorąc kurs na Pola. Główną bazę floty jednostki osiągnęły 28 lipca. Dowódca niszczyciela kmdr ppor. Kahl w swoim raporcie z przejścia podkreślił dobrą dzielność morską i sterowność okrętu oraz wygodny wysoki mostek, równocześnie jednak zaznaczył, że pomieszczenia pod górnym pokładem były słabo wentylowane i po 17-dniowym rejsie pojawiła się w nich rdza i pleśń. Bardzo trudne były również warunki służby załogi maszynowej, szczególnie maszynistów, a liczbę palaczy należało zwiększyć minimum o 3, a najlepiej o 8 ludzi.

Po przybyciu do Poli, miejscowy arsenał przystąpił natychmiast do montażu uzbrojenia. Na *Huszárze* zamontowano jedno działo kal. 66 mm, 7 dział kal. 47 mm oraz 2 jednorurowe wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. Przy tym dla wygody ładowania dziobowa wyrzutnia torpedowa została przeniesiona o 1,15 m w kierunku dziobu w stosunku do zatwierdzonego projektu. Poza tym kambuz został przeniesiony z pod pokładu do specjalnego pomieszczenia za rufowym komi-

nem, a także zamontowano dodatkowe wentylatory pomieszczeń maszynowych. W trakcie przeprowadzonych we wrześniu–październiku prób niszczyciel rozwijał prędkość średnio o pół węzła niższą od uzyskiwanej w Anglii. Spowodowane to było 3 czynnikami: obrastaniem dna, niekorzystnej głębokości na mili pomiarowej w Pola oraz brakiem odpowiedniego doświadczenia obsługi kotłów.

W tym czasie nad brzegami Adriatyku przygotowywano się do podjęcia budowy bliźniaczych jednostek. W tym celu jeszcze w listopadzie 1904 r. zamówiono w stoczni „Yarrowa” komplet dokumentacji, szablony ożebrowania i rozkrój arkuszy poszycia. 28 listopada została zawarta z firmą „S.T.T.” z Triestu wstępna umowa na budowę 6 niszczycieli i 18 torpedowców morskich. Jednak już 18 stycznia 1905 r. *Marinesektion* zakomunikowało, że z powodu braku środków finansowych zamówienie zostało skorygowane do 5 niszczycieli i 13 torpedowców, zaś później skreślono z niego jeszcze 1 niszczyciel.

Zgodnie z polityką rozdziału zamówień wojennych w cesarstwie, połowa serii miała być budowana w austriackich, a połowa w węgierskich przedsiębiorstwach. O ile firma „Stabilimento Technico Triestino” już wiele lat była znaną dostawcą floty, o tyle wykonawcy dla węgierskiej „połówki” zamówienia nie było w ogóle. Nie chcąc tracić związanych z zamówieniem korzyści, węgierski minister handlu wystąpił z inicjatywą połączenia dużej firmy Danubius-Schoenigen-Hartmann z Buda-

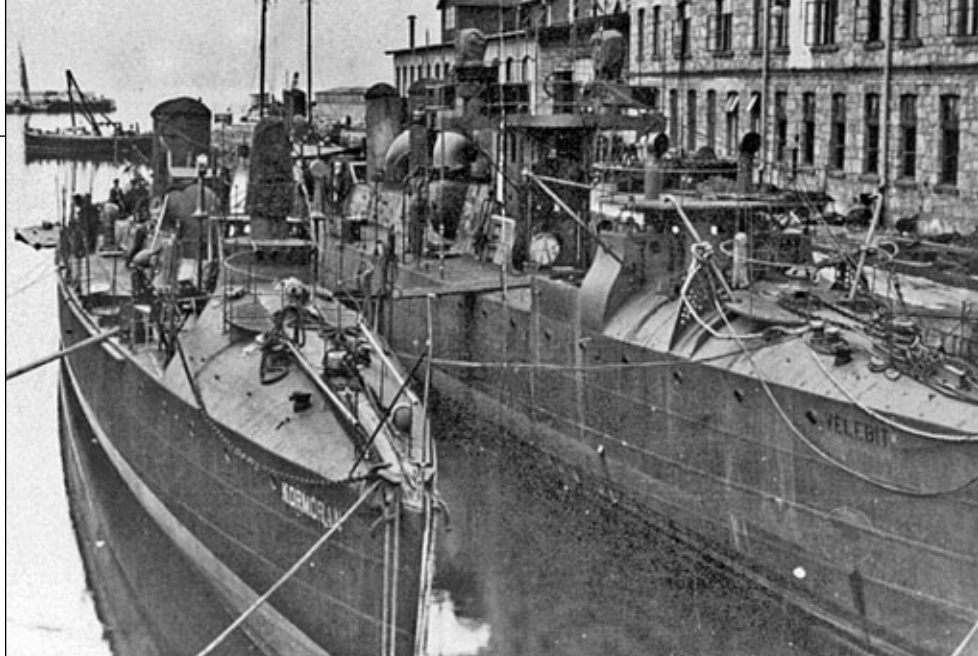
pesztu, z drugorzędną stocznia Stabilimento Lasarus.

Do połączenia doszło w styczniu 1905 r. Węgierskie władze postawiły do dyspozycji dopiero, co utworzonego przedsiębiorstwa niewielki odcinek wybrzeża w Bergudi (północne przedmieście Fiume – obecnie Brud chorwackiej Rijece), który został powiększony dzięki późniejszej słynnej refulacji. Poza tym towarzystwo dzierżawiło na 80 lat grunt o powierzchni 25 tys. m² w Porto Re. Wszystkie formalności zostały zatwierdzone podpisanym 22 sierpnia 1905 r. porozumieniem między „Danubius-Schoenigen-Hartman” a węgierskim ministerstwem handlu, zaś 14 września kierownictwo firmy zwróciło się do *Marinesektion* o zawarcie umowy na budowę 6 niszczycieli i 10 torpedowców, uzgodnionej wstępnie już w maju.

Mimo sprzyjających warunków, prace nad utworzeniem stoczni przebiegały powoli. Zgodnie z raportem przedstawionym w październiku 1906 r. przez obserwatorów ze strony marynarki wojennej, stolarnia i pochylnia będą gotowe do pracy dopiero w połowie listopada, a główne wydziały – nie wcześniej niż w końcu listopada. Kierownictwo firmy opóźnienia tłumaczyło strajkami oraz „brakiem wiary w gwarantowane zamówienia”. Jak zauważył austriacki historyk Franz Bilzer w *Marinesektion* te słowa określono mianem „formalnej bezczelności”.

Tym nie mniej jednak budowa stoczni w Bergudi została ukończona i w styczniu 1907 r. oficjalna nazwa „Zjednoczone Za-

kłady Stoczniove i Mechaniczne Danubius-Schoenigen-Hartman A.G.” została zmieniona na „Stocznia i Zakład Mechaniczny Danubius A.G.”. W dniu 19 stycznia stocznia otrzymała kontrakt na budowę 6 niszczycieli typu *Huszár* i 10 torpedowców morskich typu *Kaiman* (ostatecznie zwiększony do 11 okrętów). Ostatecznie, 2 marca węgierski minister handlu Franz Kossuth von Ungvard zakomunikował cesarskiemu ministrowi wojny, że stocznia we Fiume jest w pełni gotowa do pracy i może przystąpić do budowy okrętów, gdy tylko otrzyma niezbędne materiały. Stępkę pod pierwszy niszczyciel w Bergudi położono dopiero 27 maja 1907 r., mniej więcej pół roku przed tym, gdy stocznia „S.T.T.” oddała do służby ostatni z budowanych tam jednostek



Velebit i torpedowiec *Kormoran* w trakcie prac wyposażeniowych w stoczni „Danubis” w Fiume.
Fot. zbiory Oty Janečka

Daty budowy typu „Huszár”				
Okręt	Stocznia	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejście do służby
<i>Huszár</i>	„Yarrow”, Poplar	14.11.1904	31.05.1905	04.07.1905
<i>Ulan</i>	S.T.T, Triest	27.09.1905	08.04.1906	21.09.1906
<i>Streiter</i>	S.T.T, Triest	30.10.1905	16.06.1906	31.12.1906
<i>Wildfang</i>	S.T.T, Triest	07.12.1905	29.08.1906	15.06.1907
<i>Scharfschütze</i>	S.T.T, Triest	12.04.1906	05.12.1906	15.09.1907
<i>Uskoke</i>	S.T.T, Triest	01.09.1906	20.07.1907	31.12.1907
<i>Turul</i>	„Danubius”, Fiume	27.07.1907	09.08.1908	31.12.1908
<i>Pandur</i>	„Danubius”, Fiume	02.08.1907	25.10.1908	31.01.1909
<i>Csikos</i>	„Danubius”, Fiume	21.002.1908	24.01.1909	16.11.1909
<i>Reka</i>	„Danubius”, Fiume	13.08.1908	28.04.1909	31.12.1909
<i>Velebit</i>	„Danubius”, Fiume	05.11.1908	24.07.1909	31.12.1909
<i>Dinara</i>	„Danubius”, Fiume	28.01.1909	16.10.1909	31.12.1909
<i>Huszár</i> (II)	Seearsenal, Pola	29.11.1909	20.12.1910	08.02.1911
<i>Warasdiner</i>	S.T.T, Triest	01.04.1911	03.04.1912	20.08.1914

Tym razem *Turul* w trakcie prac wyposażeniowych w stoczni „Danubis”. Z prawej strony widoczny torpedowiec *Triton*.

Fot. Kriegsarchiv



Niszczyciele austriackiej budowy różniły się nieco od rysunków prototypowego *Husárza*; kambuz został ostatecznie przeniesiony na górny pokład, zwiększono powierzchnię płetwy sterowej, zamontowano dodatkowe żurawiki torpedowe i kotwiczne, zmieniono lokalizację samych kotwic, miejsce instalacji dziobowej wyrzutni torpedowej przesunięto o 2 wręgi w kierunku dziobu, wprowadzono osłony śrub napędowych. Średni koszt jednego okrętu wynosił około 1,5 mln koron.

W tym czasie w kierownictwie Cesarskiej i Królewskiej floty zaszły istotne zmiany. 6 października 1904 r. szefem *Marinesektion* i głównodowodzącym marynarki wojennej został energiczny wiceadm. hrabia Rudolf Montecuccoli², zabiegający o wzmocnienie floty, w szczególności jej sił torpedowych. W meldunku na ręce cesarza Franciszka Józefa z dnia 6 lipca 1906 r. wskazywał, że austriacka flota dysponuje jedynie 7 niszczycielami, z których tylko *Magnet* odpowiadał współczesnym wymogom, 6 morskimi i 24 przybrzeżnymi torpedowcami. W tym czasie Włosi posiadali w służbie 14 niszczycieli i taka sama liczba znajdowała się jeszcze w budowie, co powodowało, że w latach 1908-1909 mogli uzyskać taką przewagę liczbową, które nie dało się już zrównoważyć przygotowaniem załóg. W związku z tym Montecuccoli żądał kredytu w wysokości 100 mln koron, dzięki któremu flota miała uzyskać poniższy skład:

- 12 okrętów liniowych o wyporności po 13 000 t,
- 4 krążowniki pancerne po 8000 t,
- 8 małych krążowników po 3000 t,
- 18 niszczycieli,
- 36 torpedowców morskich,
- 48 torpedowców przybrzeżnych

- 6 okrętów podwodnych,
- 2 bazy pływające torpedowców i okrętów podwodnych,
- 1 stawiacz min.

Przy czym wiek żadnego z okrętów, pozostających w składzie floty miał nie przekraczać 20 lat.

W chwili przyjęcia programu, okręty budowane na podstawie brytyjskiej dokumentacji (zbudowano łącznie 12 niszczycieli typu *Huszár* i 24 torpedowce morskie typu *Kaiman*), odpowiadały najlepszym zagranicznym wzorom. Jednak przeciągnięcie się ich budowy, zwłaszcza przez stocznię „Danubius”, spowodowało, że ostatnie jednostki wchodziły do służby już jako moralnie przestarzałe.

Opis konstrukcji

Kadłub

Huszár i jego „bliźniacy” reprezentowały typowe „destroyery” początku XX wieku. Pod względem konstrukcji stanowiły one powtórzenie jednostek japońskiego typu *Akebono*, mając podobny kadłub jak i układ napędowy, różniły się natomiast rozmieszczeniem uzbrojenia i wyposażenia na górnym pokładzie, co powodowało istotną różnicę w ich wyglądzie zewnętrznym.

Projektowana wyporność niszczycieli wynosiła 389,4 t (metryczne), zaś pełna 414–420 t. Zwiększenie zanurzenia o 1 cm wymagało zwiększenia wyporności o 3,254 t. Wysokość metacentrum przy pełnej wyporności wynosiła 1,211 m.

Nitowany kadłub nitowany był wykonany z miękkiej stali martenowskiej (Simens-Martin). W celu uzyskania możliwie wysokiej prędkości znacznie wydłużono kadłub okrętu. Stosunek długości do szerokości wynosił 10,94. Układ konstrukcji kadłuba poprzeczny, obejmował 125 wręg

z przerwami po 543 mm. Okręt miał pionową dziobnicę oraz zaokrągloną rufę, nazywaną w Anglii „typem Yarrow”, podkreślającą tym samym różnicę od ostrych zakończeni rufy, charakterystycznych dla torpedowców niemieckiej budowy. Pokład dziobowy miał najpopularniejszą w tym czasie formę skorupy (niem. *Waldeck* – pokład w formie grzbietu walenia), dochodzącą do wręgi nr 19, zaś dalej w kierunku rufy szedł pokład pokryty linoleum. Na większości okrętów serii pokład był płaski, a na *Turul*, *Pandur*, *Csikós* i *Reka* – pochylony, co było bodaj największą zewnętrzną różnicą okrętów.

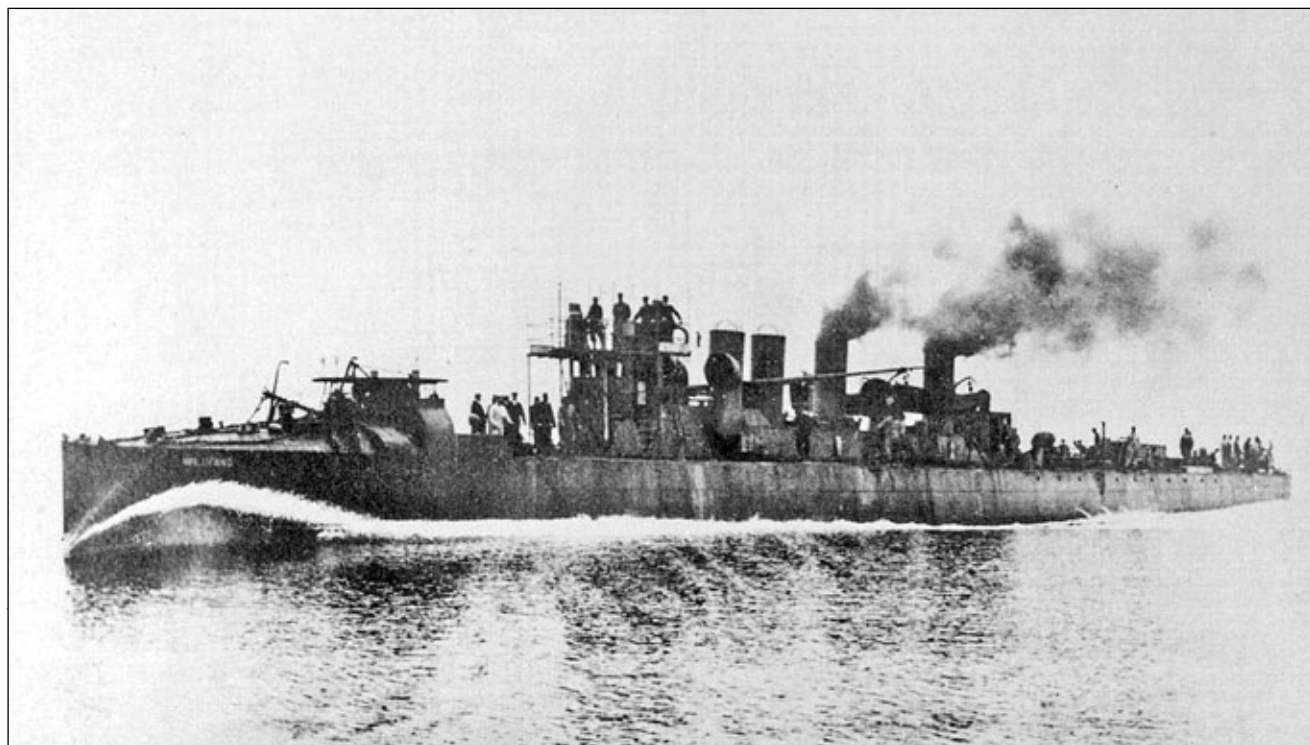
Poprzeczne grodzie wodoszczelne umieszczone były na wręgach nr 4, 9, 23, 36, 56, 76, 90, 94, 107 i 118. Dzieliły one kadłub na 11 przedziałów. Przedział dziobowy – taranowy, dalej znajdowała się komora łańcucha kotwicznego, 2 kubryki załogi, 2 przedziały kotłowni, przedział maszynowni, przedział urządzeń pomocniczych, pomieszczenia oficerskie, kubryk podoficerów i przedział maszyny sterowej z magazynem żywności. Poza tym znajdowało się jeszcze 6 tzw. „półgrodzi (4 na dziobie i 2 na rufie), dochodzących do poziomu pokładu mieszkalnego. Na długości przedziałów kotłowni (wręgi nr 36-76) równoległe do osi symetrii okrętu znajdowały się pionowe wzdłużne grodzie, oddzielające burtowe zasobnie węglowe. Na okrętach brak było poprzecznych zasobni węglowych, czym niszczyciele różniły się od japońskich prototypów.

Wygląd zewnętrzny austriackich niszczycieli był mocno zunifikowany (do cza-

2. Pełne nazwisko – Rudolf Ludwik Rajmund Henryk Alfons graf von Montecuccoli del Erri, markiz de Polignago. 1 maja 1905 r. został awansowany do stopnia admirała.

Wildfang w trakcie prób odbiorczych w październiku 1906 r. Niszczyciel nie posiada jeszcze zamontowanego uzbrojenia.

Fot. Kriegsmarine





Ulan w Boce Kotorskiej prezentuje swoją sylwetkę oraz zewnętrzne elementy konstrukcji.

Fot. Kriegssarchiv

su pojawienia się greckich jednostek typu *Thyella*). Przewód spalin z d. dziobowego kotła był silnie wygięty, co pozwoliło na umieszczenie pierwszego komina obok drugiego. Pozwoliło to na umieszczenie między stanowiskiem dowodzenia a kominem nie tylko wyrzutni torpedowej, ale także kabiny nawigacyjnej z umieszczoną na niej sterówką. Ta ostatnia znajdowała się dostatecznie wysoko od poziomu morza, co powalało na możliwość bezpiecznego korzystania z niej nawet w warunkach sztormowej pogody.

Uzbrojenie

Zgodnie z projektem uzbrojenie niszczycieli typu *Huszár* składało się z 1 działka kal. 66 mm L/45, 7 dział kal. 47 mm L/44 oraz 2 wyrzutni torped kal. 450 mm. Całość uzbrojenia pochodziła z rodzimych, austriackich wytwórni. Dostawcą artylerii były zakłady „Škoda”, a torped i ich wyrzutni zakład Whiteheada we Fiume.

System oznaczania artylerii w Austro-Węgrzech niemal całkowicie powtarzał system niemiecki. Kaliber dużych i średnich dział określany był w centymetrach, lecz dla mniejszych (od 57 mm i mniej) stosowano pomiar milimetrowy. Oznaczenie dział zwykle obejmowało kaliber, długość lufy w kalibrach, niekiedy dochodziła do tego nazwa dział, typ lawety oraz marka lub nazwisko konstruktora. Stosowano następujące oznaczenia: K (*Kanone*) – działko, SFK (*Schnellfeuerkanone*) – szybkostrzelne działko, TAG (*Torpedoboots-Abwehr-Geschütz*) – działko do zwalczania torpedowców, BAG (*Ballon-Abwehr-Geschütz*) – działko do zwalczania balonów obserwacyjnych.

Działko kal. 66 mm o długości lufy 45 kal. (7 cm SFK L/45) zostało przyjęte na uzbrojenie w roku 1897. Na niszczycielach montowane było na prętowym łożu wz. 1897 r., pozbawionym urządzeń do naprowadzania w płaszczyźnie poziomej – po

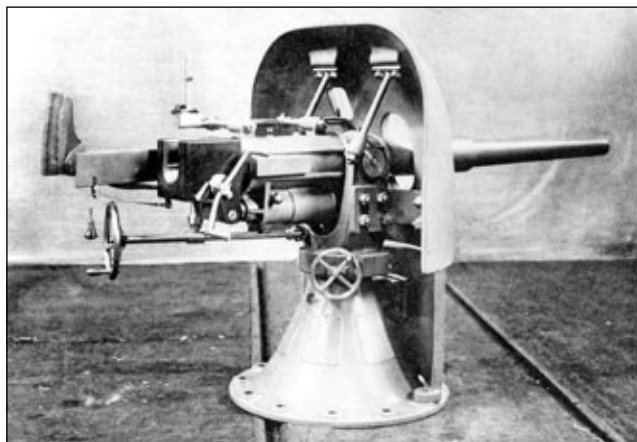
prostu celowniczy obracał działko siłą własnego ramienia. Podobnie jak to miało miejsce w przypadku większości niszczycieli początków XX wieku, działko było ustawione na platformie opierającej się o dach stanowiska dowodzenia. Armaty wyposażone były w tarczę przeciwdziałkową ze stali o grubości 12 mm.

Szybkostrzelne działko kal. 47 mm wz. 1901 r. montowano na łożach cokołowych z lekkimi tarczami ochronnymi. W tym przypadku brak było zarówno mechanizmu naprowadzania w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Jedno z 7 działek zamontowane było na rufie, a pozostałe na burtach, parami na wysokości stanowiska dowodzenia, drugiego i czwartego komina. Pod względem parametrów działka kal. 47 mm „Škody” odpowiadały słynnym modelom Hotchkissa, jednak wyposażone były w zamek klinowy Kruppa.

Amunicja do dział kal. 66 mm i 47 mm przechowywana była w komorach amuni-

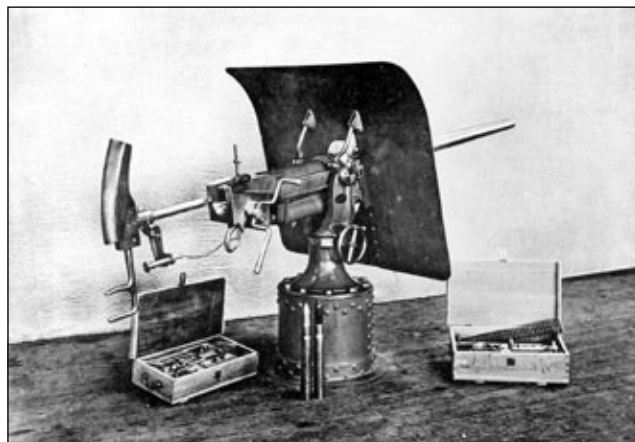
Działko 66 mm L/45 TAG wz. 1897 z osłoną.

Fot. zbiory Oty Janečka



Działko 47 mm L/44 SFK z osłoną.

Fot. zbiory Oty Janečka



Artyleria niszczycieli typu „Huszar”			
	7 cm L/45 K97	7 cm L/30	47 mm L/44
Długość lufy, mm	2970	1980	2068
waga lufy z zamkiem, kg	547	630	273
Waga działa	1860 (TAG)	788 (TAG) 1074 (BAG)	490
Kąty podniesienia lufy, °	-10...+20 (TAG) -5...+90 (BAG)	-14...+25 (TAG) -5...+90 (BAG)	-10...+20
Waga naboju scalonego, kg	8,2	5,78	2,75
waga pocisku, kg	5	4	1,59
waga ładunku, kg	1,05	0,48	0,55
Prędkość początkowa pocisku, m/s	730	550	850
Donośność, m	6000	ok. 5000	4000
Szybkostrzelność, pocisków/min	20	20	25

Torpedy		
	45 cm L/5	45 cm L/5
Rok produkcji	1905/06	1909/15
Liczba wyprodukowanych sztuk	1900	175
Długość, m	5.12	5.20
Łączna masa, kg	644	654
Masa głowicy bojowej, kg	94	110
Ciśnienie w zbiorniku, atm.	150	150
Zasięg, m (przy prędkości, węzły)	3000 (32,5) 6000 (20)	5000 (33,5) 10 000 (20,5)

cyjnych, znajdujących się w przedziale nr 4 i nr 9. Podawanie amunicji z komór do dział odbywało się ręcznie. Zapas amunicji do dział kal. 66 mm obejmował 200 pocisków (wg innych źródeł jedynie 150). Nie zachowała się w austriackich archiwach informacja o zapasie amunicji do dział kal. 47 mm.

W kwestii uzbrojenia torpedowego Austro-Węgry znajdowały się wśród przodujących państw świata. Jeszcze w grudniu 1896 r. dokonano tam zakończonych sukcesem prób z pierwszą torpedą wyposażoną w żyroskop, a w roku 1907 Whitehead nabył w brytyjskiej firmie „Armstrong” licencję na produkcję silników parogazowych (z podgrzewaczem), co pozwoliło na 15% wzrost prędkości torped.

Od roku 1896 podstawowym kalibrem torped stało się 450 m, chociaż wszystkie torpedy oznaczano jako „45 cm L/5” (gdzie 5 – to długość torpedy w pełnych metrach), to jednak istniało kilka modyfikacji. Torpedy wz. 1905 r. były wyposażone w 4-cylindrowy silnik tłokowy i przy masie całkowitej 644 kg, miały głowicę bojową o wadze 94 kg. W roku 1909 dla niszczycieli typu *Huszar* i torpedowców typu *Kaiman* opracowano nowe torpedy z ładunkiem bojowym zwiększonym do 110 kg. Torpeda ta była podstawowym uzbrojeniem okrętów w okresie I wojny światowej.

Jedna z wyrzutni torpedowych była umieszczona tradycyjnie na rufie, a dru-

ga między stanowiskiem dowodzenia a mostkiem. Zgodnie ze wszelkim prawdopodobieństwem austriaccy marynarze zamierzali wykorzystać niemieckie doświadczenia. Teoretycznie taka lokalizacja pozwalała na stosowanie wyrzutni przy ostrych kątach kursowych, jednak w praktyce dziobowa wyrzutnia była ciągle zalewana przez wodę zaburtową, nawet przy niewielkim falowaniu.

Wyrzutnie torpedowe wz. 1894/1895 r. stanowiły podwójne lekkie stalowe rury z otwieraną, uchylną częścią końcową. Cała ta konstrukcja była ustawiona na podstawie w kształcie wieńca z 6 szprychami i obracała się na 4 rolkach po kolistym torze z zębatym zwieńczeniem. Wystrzał odbywał się w drodze odpalenia ładunku prochowego. Łączny zapas torped – 6 szt., z których 2 w pełni uzbrojone znajdowały się na wyrzutniach, a pozostałe 4 przechowywano w przedziale nr 3 jako rozebrane, korpusy i głowice bojowe znajdowały się w sąsiednich pomieszczeniach.

Napęd główny, mechanizmy pomocnicze i systemy okrętowe

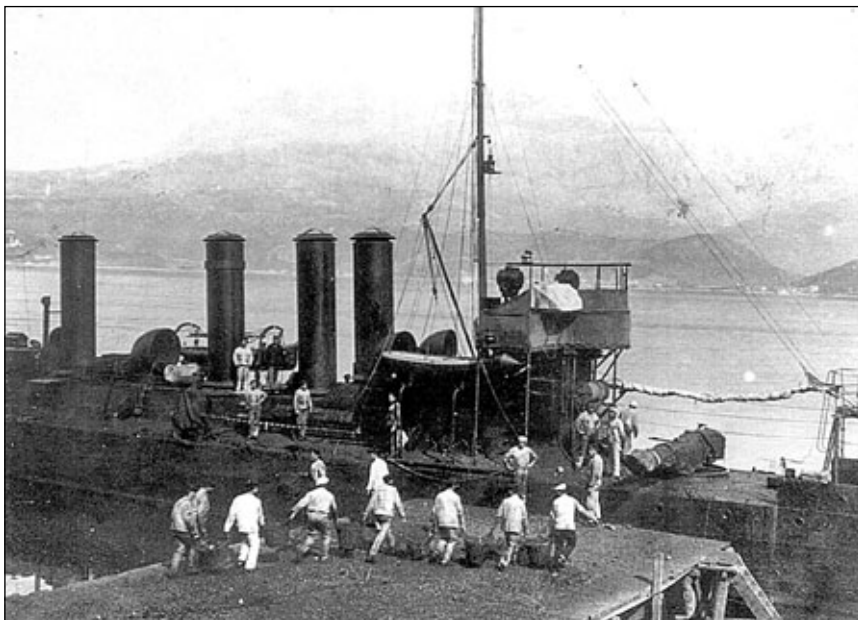
Napęd główny jednostek typu *Huszar* składał się z dwóch 4-cylindrowych pionowych maszyn parowych potrójnego rozprężania. Silniki były ustawione w taki sposób, że z jednej strony znajdowały się cylindry wysokiego (średnica 518,2 mm) i średniego (średnica 789,9 mm) ciśnienia, a z drugiej 2 cylindry niskiego (śred-

nica 860 mm) ciśnienia. Skok tłoków – 459,7 mm. Liczba obrotów wału korbowego przy pełnej mocy wynosiła 400 na minutę. Maszyny były zsynchronizowane w systemie Yarrow-Schlick-Tweedy. Przepracowana para trafiała do 2 skraplaczy, znajdujących się obok maszyn, tyle, że bliżej poszycia burtowego. Ruch jednostek zapewniały śruby napędowe o trzech piórach i średnicy 2,057 m.

Nominalna moc każdej maszyny parowej wynosiła 3000 KM. Zgodnie z założeniami miało to zabezpieczyć osiągnięcie przez okręty maksymalnej prędkości 28,5 węzła lub 28 węzłów przez dłuższy czas. pierwszy z niszczycieli rodzimej budowy, *Ulan*, w czasie prób w dniu 12 lipca 1906 r. osiągnął maksymalną prędkość 29,27 węzła, a średnią 28,62 węzła przy wyporności 377 t i mocy siłowni 6221 KM. Inne jednostki zbudowane przez stocznię „S.T.T.” także zademonstrowały niezłe rezultaty. *Wildfang* rozwijał 29 węzłów przy mocy siłowni 6549 KM, a *Scharfschütze* średnią prędkość 28,72 węzła w czasie 3 – godzinnej jazdy.

Parę do kotłów dostarczały 4 kotły wodnorurkowe, trójwalczakowe, systemu Yarrowa. Łączna sumaryczna powierzchnia nagrzewu wynosiła 1207,74 m², a ciśnienie robocze – 18,6 atm. Kotły były ustawione parami w 2 przedziałach kotłowni, które były największymi przedziałami w konstrukcji kadłuba okrętu. W każdym przedziale znajdował się jeden wentylator, jednak z uwagi na kształt przewodu dymowego dziobowego kotła, wentylator dziobowej kotłowni dysponował 2 rurami. Węgiel znajdował się w 8 zasobniach burtowych. Całkowity zapas (90,6 t) pozwalał na pokonanie trasy 500 Mm z pełną prędkością.

Napęd parowy posiadały główne okrętowe urządzenia i systemy: maszynka sterowa, pompy wodne oraz dynamo. Niszczyciele były wyposażone w pojedynczy, półbalansowany ster, którym można było kierować z 3 punktów: stanowiska dowodzenia, mostka lub zapasowego stanowiska sterowania, znajdującego się na górnym pokładzie za rufową wyrzutnią torpedową. W tym ostatnim przypadku możliwe było jedynie ręczne poruszanie sterem. Każde z tych stanowisk wyposażone było w kompas, koło sterowe i telegraf maszynowy. Sieć elektryczna pozwalała na oświetlenie wewnętrznych pomieszczeń kadłuba, zasilanie radiostacji i 2 reflektorów o średnicy lustra 40 cm. Urządzenia kotwiczne obejmowały 2 kotwice admiralicji, kablestan z ręcznym napędem oraz także ręczny kołowrót do zwijania łańcucha kotwicznego, stojący w przedziale nr 2. Zapasowa



Łaładunek węgla na niszczyciel *Velebit*. Fotografia z późniejszego okresu służby.

Fot. zbiory Oty Janečka

kotwica znajdowała się osłonie przedziału kotłowni z prawej burty pod żurawikami szalupy.

Dzielność morska

Po względem dzielności morskiej jednostki typu *Huszár* nie odróżniały się w zasadniczy sposób od współczesnych im okrętów zarówno w pozytywnym jak i negatywnym znaczeniu. Jest zrozumiałe, że możliwość prowadzenia działań bojowych przez 400 t okręty w warunkach sztormowych była nader ograniczona. Bilzer w swej książce cytuje wypowiedzi dowódców niszczycieli, które w nocy 13 grudnia 1914 r. przeżyły sztorm o skali 7° (sirocco).

Kmdr por. Moritz Bauer (*Velebit*) – „Przy prędkości 6 węzłów doszło do osłabienia poszycia burtowego na dziobie, w rejonie nitowań na obu burtach 0,1 m powyżej linii wodnej powstała szczelina o grubości 50 mm, przez którą do wnętrza kadłuba przedostawała się woda. Ruch na pokładzie był skrajnie utrudniony, ponieważ amplituda przechyłów sięgała takich rozmiarów, że woda dostawała się do kominów. Fale zerwały za burtę osłonę steru. Z powodu kiepskiego mocowania pokryw luków, do prawie wszystkich położonych niżej pomieszczeń przedostały się spore ilości wody. Znaczna część załogi cierpiała na morską chorobę”.

Kmdr ppor. Eduard Cossovel (*Pandur*) – „Okręt nieźle trzymał się na fali, nie był jednak zdolny do walki. Ruch pod wiatr możliwy był z prędkością nie większą jak 10-12 węzłów”.

Kmdr ppor. Franz Morin (*Reka*) – „Okręt nie zdolny do boju: blokady nie utrzymują wyrzutni torpedowych, które

są niebezpieczne dla ich obsługi, dostarczanie amunicji do dział jest praktycznie niemożliwe, Załoga cierpi na chorobę morską. Radiostacja nie działa z powodu zerwania anteny”.

Kmdr ppor. Bogumił Nowotny (*Scharfschütze*) – „Przy takiej pogodzie niszczyciel nie był zdolny do działań bojowych, bowiem niemożliwa była obsługa wyrzutni torpedowych, a artyleria nie miała szans na trafienie”.

Załoga

Zgodnie z etatem załoga liczyła 70 ludzi – 5 oficerów oraz 65 podoficerów i marynarzy. Zaprojektowane przez firmę „Yarrow” (nie tylko austriackie) wyróżniały się ciasnotą pomieszczeń oficerskich. Przeznaczone dla nich pomieszczenia obejmowały kabinę dowódcy, mesę, w której mieli spać pozostali oficerowie, węzeł sanitarny i bufet. Oddzielną kabiną dysponowali starsi podoficerowie. Podoficerowie i marynarze zostali rozmieszczeni w 3 ciasnych kubrykach. Do celów ogrzewania w przedziałach zamontowano 6 grzejników.

Charakterystyczny szczegół – rozmieszczenie pomieszczeń mieszkalnych odpowiadało brytyjskiej praktyce, gdzie kabina dowódcy i oficerowie zajmowali skrajne rufowe przedziały. We flocie niemieckiej było inaczej – najbliżej rufy kwaterowano podoficerów, następnie podoficerów starszych, a najbliżej maszynowni – oficerów.

Zestaw pokładowych środków pływających obejmował 6,5 metrowy sześciowiosłowy jol, sześciowiosłowy welbot i dwuwiosłową łódź. Austriacy zrezygnowali ze

składanych szalup, szeroko wówczas stosowanych na ówczesnych niszczycielach, sądząc prawdopodobnie, nie bez racji, że w warunkach bojowych będzie z nich niewielki pożytek.

Malowanie

Od roku 1901 w austro-węgierskiej flocie dominował oliwkowo-zielony schemat malowania, nazywany „Montecuccolin” – od nazwiska dowodzącego adm. Rudolfa Montecuccolego. Jednak niszczyciele i torpedowce dla lepszego maskowania w porze nocnej malowano w inny sposób – burty powyżej linii wodnej i nadbudówki – matowo czarne (niekiedy jedynie ciemno szare), podwodna część kadłuba – jasno zielona, a linia wodna różowa. W roku 1915 różowy kolor linii wodnej silnie kontrastujący z malowaniem burt, zmieniono na ciemno szary.

Z uwagi na fakt, że kolor czarny źle wpływał na morale załóg, szczególnie w miesiącach letnich, 9 października 1915 wydano zarządzenie o przemalowaniu okrętów torpedowych na kolor niebiesko szary. We flocie ten schemat malowania nazwano „Hausian” – od nazwiska dowodzącego adm. Antona Hausa. Dla lepszego maskowania jednostek na tle brzegu, wydano rozkaz by nowe warstwy farby nakładać w sposób spontaniczny, tak by zachować przenikanie czarnego tła, co stanowiło swego rodzaju kamuflaż.

Nazwy okrętów

Większość okrętów serii, analogicznie jak prototyp, otrzymała nazwy odpowiadające wojskowym specjalnościom (*Huszár* – huzar, *Ulan* – ułan (słowo pochodzi z tureckiego *oghlan* = młodzieniec), *Streiter* – wojownik, *Wildfang* – tropiciel, *Scharfschütze* – snajper), a także tradycyjnych lub historycznych formacji wojskowych, *Uskoke* (chorwacki pirat XVI-XVII; od uskoków; *uskocy* [serb. i chorw. *usko-ci* „zbiegowie”]), w XVI w. słowiańskich zbiegów spod panowania tureckiego do austriackich twierdz nad Morzem Adriatyckim; napadali na statki tureckie i weneckie. *Warasdiner* – żołnierz pogranicznego batalionu z miasta Varaždin (niem. *Varasdin*, węg. *Varasd*, łac. *Varasdinum*), *Pandur* – słoweński piechur także zwany bandurem; synonim opryszka, uzbrojeni m.in. w swoje typowe jatagany (niem. *Pandurenmesser*) *Csikós* – węgierski poganiacz koni z puszczy. Jedynym wyjątkiem był *Turul* – nazwany na cześć mitycznego ptaka o cechach orla i kruka. Jest mitycznym praojcem narodu węgierskiego, ponieważ wskazywał legendarnemu królowi Węgrów Árpádowi drogę z Azji na nowe ziemie.

Ostatnie 3 niszczyciele, zbudowane przez „Danubius” otrzymały nazwy upamiętniające obiekty geograficzne na terytorium Cesarstwa. *Dinara* – łańcuch górski wzdłuż wybrzeża dalmatyńskiego, *Reka* – rzeka na wschód od miasta Gorycja (wł. *Gorizia*, słoweń. *Gorica*, friul. *Gurize*, niem. *Görz*), *Veletit* – część łańcucha górskiego Dinara, przy czym taką tradycję zachowano również później przy nazewnictwie turbinowych niszczycieli typu *Tátra* i *Ersatz Triglav*.

Zatonięcie *Huszára* i jego nowy imiennik

Wejście do służby 12 niszczycieli typu *Huszár* w znacznym stopniu wzmocniło siły torpedowe austro-węgierskiej floty. Jednak jeszcze przed ukończeniem budowy serii poniosła ona pierwszą stratę.

Rankiem 3 grudnia 1908 r. *Huszár* z dowódcami innych niszczycieli na pokładzie, wyszedł z Meljiny w Boce Kotorskiej w celu rozpoznania wybrzeża w pobliżu granicy z Czarnogórą. Była słoneczna pogoda z lekką północną bryzą i niewielkim falowaniem. Po wyjścia z Zatoki Kotorskiej i minięciu przylądka Kupa, jednostka rozwijała prędkość 12 węzłów i obrała kurs 163° na Buduę. Dowódca okrętu kmdr ppor. Renner przekazał ster oficerowi wachtowemu kpt. mar. (Linienischiffleutnant) Beckerowi i rozmawiał ze stojącymi na mostku oficerami. Przy podejściu do rafy Albanese, Becker, w mniemaniu, że znajdującą się na jego kursie rafę łatwo wyminie, zmienił nieznacznie kurs, nie powiadamiając o tym dowódcy niszczyciela. O godz. 08:10 *Huszár* wszedł na rafę, mocno osiadając na niej prawie ca-

łym kadłubem do przedziału rufowej kotłowni. Na odcinku 20 m od stewy dziobowej została zdeformowana i miejscami rozerwana stępka, pogięte zostały dziobowe grodzie wodoszczelne, zaś w dziobowej kotłowni powstało przebicie o wymiarach 0,3 x 0,3 m, które spowodowało, że cały przedział został zatopiony. Na szczęście nie było żadnych strat wśród załogi. Niszczyciel znalazł się w trudnej sytuacji, tym niemniej jednak uratowanie okrętu było w pełni możliwe.

5 grudnia na miejsce awarii przybył holownik *Gigant*, a ciągu najbliższych kilku dni podeszły krążownik pancerny *Sankt Georg* i pancernik *Erzherzog Friedrich* z 3 torpedowcami i kilkoma lichtugami. Z *Huszára* zdjęto 130 t różnych ładunków, a w jego wnętrzu umieszczono 330 pustych beczek w celu zapewnienia pływalności, po czym 10 grudnia *Sankt Georg* próbował ściągnąć niszczyciel z rafy. Udało się jedynie przesunąć okręt o kilka metrów, po czym pękł hol. Równocześnie nasilił się północno-wschodni porywisty wiatr z silnym falowaniem, wobec czego trzeba było zrezygnować z dalszych operacji ratowniczych.

W pobliżu rafy pozostał jedynie *Erzherzog Friedrich*, a sirocco przeszło w silny sztorm. O jego sile może świadczyć fakt, że z pancernika zerwał kotwicę, rufowy balkon oraz zniszczył kilka luków oświetleniowych na pokładzie dziobowym. W dniu 11 grudnia kadłub niszczyciela zaczął przełamywać się między mostkiem a stanowiskiem dowodzenia, rufa skryła się pod wodą, a w nocy na 12 *Huszár* zszedł z rafy i zatonął. Morze nim się zupełnie

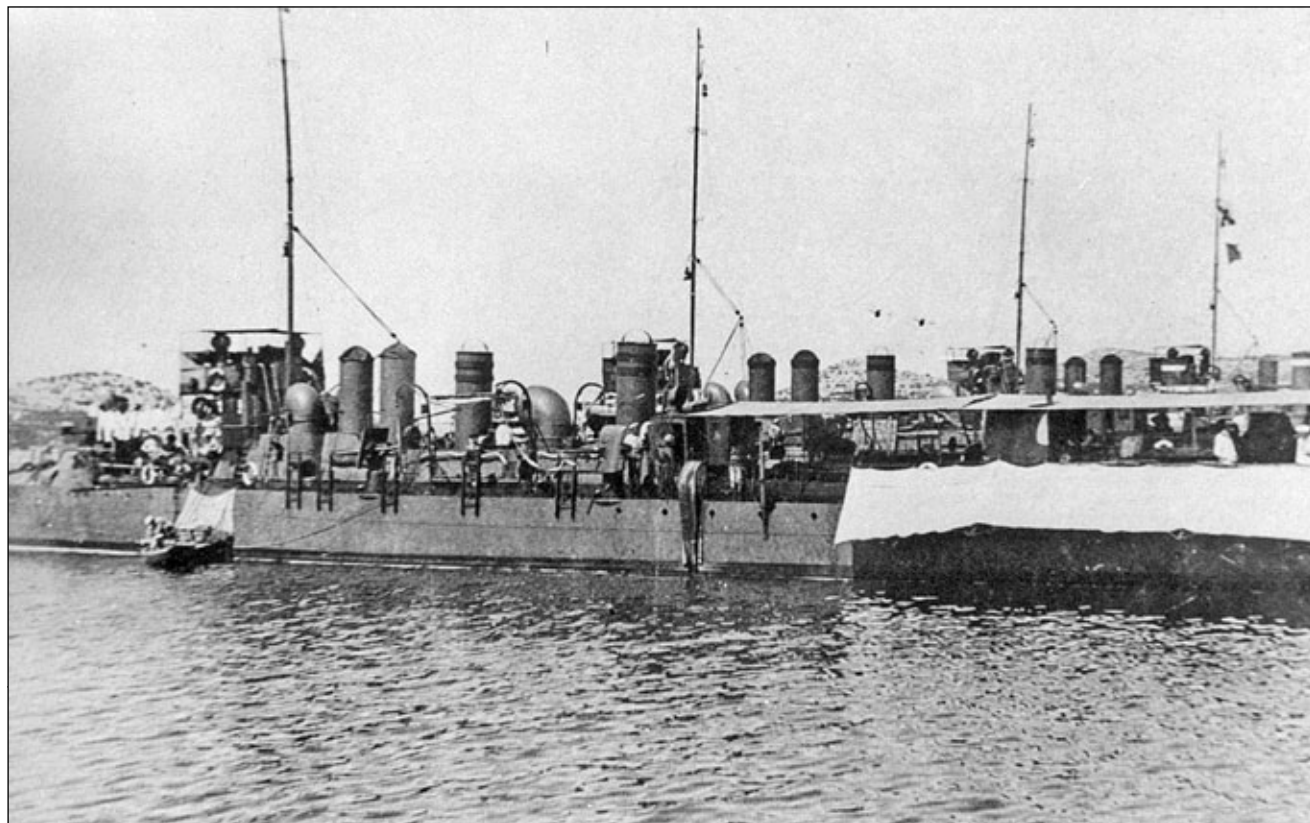
uspokoilo nie poprzestało jednak na jednej ofierze. Jeden z latarniowców w Zatoce Kotorskiej – dawna pływająca bateria *Montibello* – został zerwany z kotwicy i wyrzucony na brzeg.

Po tym jak sztorm trochę przycichł, resztki *Huszára* zbadali nurkowie. Okazało się, że rozłamany na 3 części niszczyciel spoczywa na głębokości 15 m. Za pomocą dźwigu pływającego do 24 grudnia zdołano wydobyć 3 kotły parowe oraz wał napędowy ze śrubą. W związku ze Świętami Bożego Narodzenia prace przerwano, ale 27 grudnia zdołano podnieść rufową część o długości 15 m, którą odholowano do zatoki Traste. W styczniu 1909 r. materiałem wybuchowym oderwano przedział maszynowni od pozostałej części kadłuba, nie udało się go jednak podnieść w całości z obiema maszynami parowymi – nie wytrzymały stropy. Dwie kolejne próby podniesienia środkowej części także zakończyły się niepowodzeniem, 29 stycznia zdołano jedynie wydobyć czwarty kocioł i drugą śrubę napędową z niewielkim fragmentem wału. 1 marca do Traste została wysłana baza pływająca *Pelikan* z drugim dźwigiem pływającym oraz krążownik torpedowy *Satellit* w celu zabezpieczenia rejonu prowadzonych prac. Do końca miesiąca podniesiono artylerię i znaczną część wyposażenia, po czym zakończono operację ratowniczą.

Decyzją dowództwa okręgu morskiego w Pola kmdr ppor. Renner i kpt. Becker zostali osadzeni we areszcie. Wyrokiem Cesarsko-Królewskiego sądu wojskowego z dnia 7 maja 1909 r. zostali oni uznani winnymi. Renner temu, że naruszył

Dinara w Poli, 1910 r. Dalej widoczne bliźniacze jednostki.

Fot. zbiory Dietera Winklera





Lung-Tuan na próbach stocznioowych, 31 maja–1 czerwca 1912 r.

Fot. Kriegsarchiv

obowiązujące instrukcje, bowiem 3 grudnia nie dał oficerowi wachtowemu żadnych wskazówek dotyczących kursu, za co skazano na 4 miesiące ścisłego aresztu. Becker został uznany za winnego niewłaściwego pełnienia służby wachtowej i samowolną zmianę kursu, za co skazano go na 6 miesięcy aresztu. Renner został zwolniony z aresztu 18 sierpnia, a Becker 24 listopada.

Z uwagi na fakt, że zdołano uratować zasadniczą część wyposażenia z *Huszára*, 10 kwietnia 1909 r. arsenał marynarki wojennej w Poli otrzymał decyzję No 325 o budowie nowego niszczyciela dla zamiany utraconego. W dokumentach określano go jako „*Huszár Rekonstrukcja*”. Stocznie „S.T.T.” i „Danubius” dostarczyły niezbędne rysunki i specyfikacje. Przy budowie miały w maksymalnym stopniu być wykorzystane „oryginalne” detale. Stępkę po budowę jednostki położono 29 listopada 1909 r., a wodowano ją 20 grudnia następnego roku. Próby przebiegły pomyślnie, i 8 lutego 1911 nowy *Huszár* wszedł w skład floty, przywracając siłom torpedowym etatowy stan 12 jednostek.

Chiński „podarunek”

Historia pojawienia się w składzie floty austro-węgierskiej ostatniego, czternastego licząc po kolei, niszczyciela typu *Huszár* jest całkiem niezwykła.

Kłęska Chin w wojnie z Japonią w 1895 r. oraz tzw. „powstanie bokserów” z 1900 r. wywarły negatywny wpływ na stan chińskiej floty. Na następną dekadę stała się ona skupiskiem przestarzałych

okrętów, którymi w większości przypadków dysponowali... gubernatorzy nadbrzeżnych prowincji. Dopiero w roku 1909 rząd centralny obrał kurs na modernizację sił morskich. Utworzono główny sztab morski i centralne organy dowodzenia flotom, a w końcu 1910 został przyjęty duży siedmioletni plan budownictwa okrętowego, zakładający budowę 8 pancerników, 20 krążowników, a także 30 niszczycieli i torpedowców. Z powodu dotykających Cesarstwo permanentnych trudności finansowych nie udało się wprowadzić programu w życie w pełnym wymiarze. W Anglii zamówiono krążowniki *Czao Ho* i *Jing Sueia*, w USA – *Fei Jung* (w roku 1914, jeszcze w trakcie budowy został sprzedany Grecji), w Niemczech – niszczyciele *Fu Po*, *Czang Feng* i *Fei Hung*, we Włoszech – niszczyciel *Tsing-Po* (późniejszy włoski *Ascaro*).

We Wiedniu Chińczycy przedstawiciele prowadzili również rozmowy, których rezultatem było zamówienie jednego niszczyciela w oparciu o dokumentację *Huszár*. Zamawiający wymagał w trakcie prób jednostka osiągnęła prędkość nie mniejszą niż 30 węzłów, a uzbrojenie obejmowało 2 działa kal. 76 mm L/40 i 4 działa kal. 47 mm L/50 brytyjskiej firmy „Armstrong”, przyjętego na uzbrojenie w chińskiej flocie oraz 2 podwójne wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm produkcji zakładów „Whiteheada”. Poza tym jeden z 4 kotłów parowych miał być przystosowany do opalania paliwem płynnym.

W dniu 1 kwietnia 1911 r. w stoczni „S.T.T.” położono stępkę niszczyciela, który otrzymał numer stocznioowy 440, a później

chińską nazwę *Lung-Tuan*. Pod względem zewnętrznym nie różnił się on praktycznie od okrętów, zbudowanych wcześniej dla austro-węgierskiej floty, jednak dla osiągnięcia prędkości 30 węzłów zwiększono rozgięcie dziobowych wręg, a skrupowy pokład dziobowy stał się szerszy. Przy budowie udało się zaoszczędzić ponad 2 t na masie kadłuba. 3 kwietnia 1912 *Lung-Tuan* został wodowany. W dniach 31 maja i 1 czerwca przeszedł pierwsze próby w ruchu, w których trakcie osiągnął prędkość 30,65 węzła przy mocy siłowni 6747 KM. Trudno, zatem się dziwić, że odwiedzający w dniach 3-4 czerwca stocznię w San-Marco i zakład mechaniczny „S. Andrea” w Trieście Chińczycy wysłannicy wystawili najwyższą ocenę jakości prac nad niszczycielem i rezultatom przeprowadzonych prób.

Sytuacja polityczna uległa jednak w tym czasie radykalnym zmianom. Burżuazyjna rewolucja lat 1911-1912 obaliła panującą dynastię, a władzę w Chinach objęły władze republikańskie. Z uwagi na fakt, że zamawiający nie dokonał wszystkich płatności za budowany niszczyciel, formalnie pozostawał on własnością stoczni „S.T.T.”. Jesienią 1912 stocznia zaproponowała austro-węgierskiej flocie wykupienie jednostki za kwotę 1,2 mln koron. Komisja MTK, która dokonała 29 listopada oględzin *Lung-Tuana*, podkreśliła w swoim raporcie wysoką jakość przeprowadzonych prac. Na okręcie były już zamontowane 2 wyrzutnie torpedowe, 2 reflektory o średnicy lustra 40 cm, iskrowa radiostacja systemu „Simens”, prowadzono prace

Charakterystyka taktyczno-techniczna		
	Typ „Huszár”	„Warasdiner”
Wyporność, t: normalna	390	386
	414	404,8
Wymiary, m: długość największa	68,39	68,39
	między pionami	67,13
Szerokość	6,25	6,25
Zanurzenie, normalne/przy pełnej wyporności	1,78/1,85	1,8
Liczba i typ kotłów	4 Yarrow	4 Yarrow
Liczba maszyn parowych	2	2
moc, KM	6000	6000
prędkość, węzły	28,5	30
Zapas paliwa maks. t: węgiel	90,6	90
paliwo płynne	-	11
Zasięg, Mm (przy prędkości)	500 (28)	1200 (15)
Liczba i kaliber dział	1 x 66 mm L/45	1 x 66 mm L/45
	6 x 47 mm L/44	4 x 66 mm L/30
Wyrzutnie torpedowe, kaliber, liczba rur	2 x I 450 mm	2 x II 450 mm
Załoga, osób (w tym oficerowie)	70 (5)	70 (5)

przy instalacji uzbrojenia, jednak nie było żadnych zapasów amunicji. Tym niemniej jednak *Marinesektion* zakomunikowało kierownictwu przedsiębiorstwa, że nie jest zainteresowane zakupem moralnie przestarzałego niszczyciela.

Nie wiadomo jak potoczyłyby się dalsze losy okrętu, lecz z chwilą wybuchu I wojny światowej flota wznowiła pertraktacje z „S.T.T.” o zakupie jednostki. 1 sierpnia 1914 r. *Lung-Tuan* został przeholowany z Triestu do Poli. Tam na jego

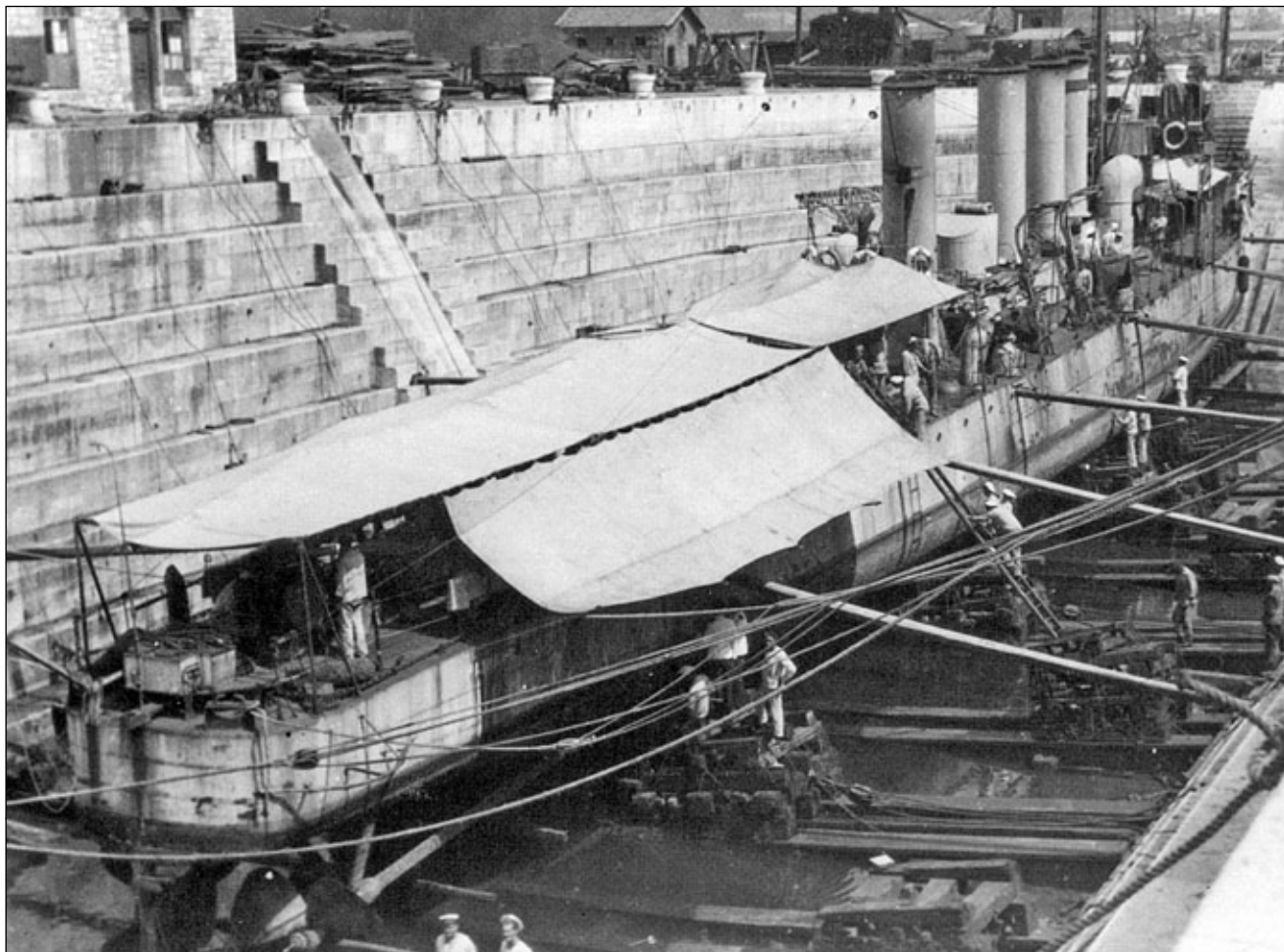
pokładzie dokonano zamiany uzbrojenia, zamiast dział kal. 76 mm i 47 mm ustawiono 2 działa kal. 66 mm L/45 i 4 działa kal. 66 mm L/30. W dniu 28 sierpnia podpisano decyzję o włączeniu niszczyciela w skład cesarsko-królewskiej floty pod nazwą *Warasdiner*. Był on ostatnim w historii budownictwa okrętowego jednostką grupy „niszczycieli” lub „destroyer”, stanowiących podstawę sił torpedowych flot na przełomie XIX i XX wieku.

Modernizacje

Od samego początku eksploatacji niszczycieli typu *Huszár* najczęściej narzekań powodowały ich krótkie kominy (o 0,4 m niższe od poziomu mostku). Powodowało to zadymianie mostku i pokładu, utrudniając przy tym korzystanie z rufowej wyrzutni torpedowej. W swym meldunku z dnia 15 listopada 1910 attaché morski w Waszyngtonie kmrdr ppor. baron Franz von Preuschen informował o tym, jak analogiczny problem rozwiązano w Stanach Zjednoczonych „...na najnowszych *destroyers* amerykańskiej floty z powodu silnego zadymiania pokładu zwiększono o 6 stóp (1,83 m) wysokość kominów. Skłoniło to mnie do zwrócenia uwagi *Marinesektion*, że podobne środki można również zastosować na niszczycielach typu *Huszár* w celu poprawy warunków strzelań torpedowych”.

Na podstawie tej inicjatywy, 16 grudnia MTK zarekomendował zwiększenie tytułem próby wysokości kominów na jednym z niszczycieli. Do 27 grudnia w arsenałe Pola podńcznymi środkami wydłużono kominy na *Csikós* i *Dinara*, a latem 1911 analogiczne prace przeprowadzono na *Huszár*. W raporcie z 6 października 1911 r. oficerowie tego okrętu wypadali się o zastosowanym rozwiązaniu jako o nad wyraz udanym – ani obsada mostka, ani rufowej wyrzutni torpedowej nie cierpiała z powodu zadymienia, poza tym wzrósł ciąg w kotłach.

Ciekawe ujęcie *Pandura* wykonane w doku 28 sierpnia 1916 r. Widoczne podwyższone kominy oraz ster i śruby napędowe. Fot. zbiory Georga Pawlika



W związku z pozytywnymi rezultatami przeprowadzonych eksperymentów o chwili wybuchu wojny zostały wydłużone kominy na wszystkich okrętach serii.

Do chwili ukończenia budowy serii stało się jasne, że uzbrojenie artyleryjskie jednostek nie odpowiada już poziomowi zagranicznych analogów. Przykładowo, włoskie niszczyciele typów *Nembo* i *Soldati* posiadały po 4 działa kal. 76 mm L/40. W końcu 1910 r. *Marinesektion* wydało decyzję o zamianie 7 dział kal. 47 mm na 5 nowych kal. 66 mm L/30 (7 cm L/30 TAG), co prawie dwukrotnie zwiększyło siłę ognia, podczas gdy przeciążenie wyniosło nieco ponad 500 kg. Odpowiednie zamówienie 11 października otrzymały zakłady „Škoda” w Pilźnie. 27 kwietnia 1912 r. rozpoczęto przebrojenie *Turula* i *Uskoke’a*, prace na *Dinarze*, *Scharfschütze*, *Streiterze*, *Velebicie*, *Ulanie* i *Wildfangu* prowadzono w okresie od 27 maja 1913 do końca roku, zaś pozostałe 3 niszczyciele (*Huszár*, *Csikós* i *Reka*) zostały przebrojone między styczniem a majem 1914 r.

W lutym 1915 r. dowódca *Velebita*, kmr por. Bauer zwrócił się z prośbą o zamianę jednej lub obu pojedynczych wyrzutni torpedowych na podwójne. Morski Komitet Techniczny nie wyrażał sprzeciwu i w maju rufowa wyrzutnia torpedowa niszczyciela została zastąpiona podwójną, zdjętą z krążownika *Admiral Spaun*. W raporcie datowanym 7 października 1915 r. Bauer meldował, że nie zauważono żadnych różnic w eksploatacji niszczyciela po przebrojeniu, zanurzenie wzrosło o 9 mm, a dzielność morską nie pogorszyła się. 26 października *Marinesektion* wydała polecenie zamontowania podwójnych wyrzutni torpedowych na *Csikósie*. Prace przy pozostałych niszczycielach nie podjęto, bowiem nie złożono uzupełniających zamówień na podwójne wyrzutnie torpedowe w zakładach „Whiteheada”.

Od marca 1915 r. wszystkie niszczyciele zaczęto uzbrajać w przeciwlotnicze karabiny maszynowe systemu Schwarzlose – podobnie, jak późniejsze okręty typu *Tátra*. Karabiny maszynowe montowano na dachu kambuza. W końcu, w roku 1917 na *Ulanie* i *Turulu* rufowe działa wymieniono na działa plot., a w roku następnym poddano takiej modernizacji wszystkie pozostałe okręty typu³. Z *Warasdinera* uczyniono prawdziwy „niszczyciel plot.,” bo jego uzbrojenie składało się z 2 dział 66 mm L/45 BAG, 2 dział 66 mm L/30 BAG i 2 dział 66 mm L/30 TAG.

Doświadczenia eksploatacji *Warasdinera*, na którym jeden z kotłów był opalany paliwem płynnym, były pozytywne. Wiosną 1916 r. arsenał Pola wyposażył każdy



Kolejne ujęcie *Pandura*, tym razem z 29 marca 1917 r. Widoczne działo przeciwlotnicze 66 mm L/30 BAG.
Fot. zbiory Georga Pawlika

z 4 kotłów *Csikósa* we wtryskiwacze umożliwiające rozpylanie ropy naftowej. Równocześnie na niszczycielu zamontowano 4 zbiorniki każdy o pojemności 1 t. Z uwagi na niedostatek zapasów paliwa płynnego, próby przeprowadzono wg skróconego programu. W raporcie skierowanym 13 kwietnia do dowódcy floty, kierownictwo arsenału informowało, że z powodu niedostatecznego dopływu powietrza do kotłów spalanie ropy nie następuje w całości, co zwiększa ilość powstałego dymu. Tym niemniej jednak z idei przejścia niszczycieli na opalanie kotłów paliwem płynnym nie zrezygnowano. Na *Turulu* równocześnie ze zmianą opalania rufowych kotłów na paliwo płynne zamontowano silniejszy wentylator świeżego powietrza, dzięki czemu czasie prowadzonych w lipcu 1916 prób, kotły pracowały bez uwag. Później wentylator wymieniono również na *Csikósie*, zaś na *Warasdinerze* na opalanie paliwem płynnym przebudowany drugi kocioł – w obu przypadkach uzyskano pozytywne wyniki przeprowadzonych

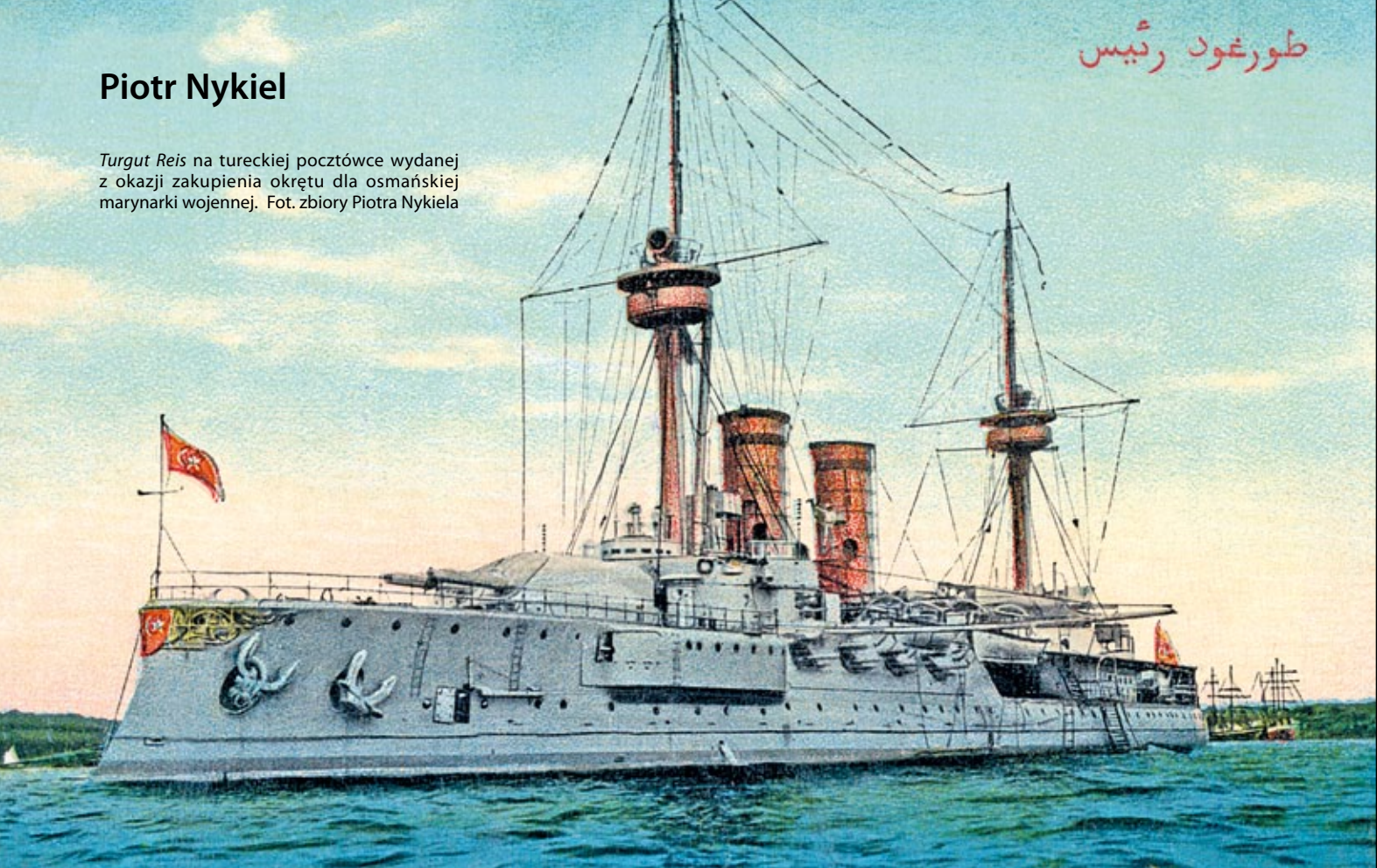
eksperymentów. W rezultacie, 15 kwietnia 1916 r. dowództwo floty podjęło decyzję o częściowym przejściu niszczycieli typu *Huszár* na opalanie kotłów paliwem płynnym. Dokonano tego w następnym roku, z reguły przy okazji remontów bieżących. Do magazynowania paliwa płynnego niszczyciele wyposażono w zbiorniki o pojemności około 10 t.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański
Korekta austro-niemieckich nazw:
Michał Jarczyk

3. Odnośnie modeli zainstalowanych dział plot., w literaturze brak zgodności. F. Bilzer i P. Schupit podają, że dziobowe 66 mm L/45 TAG zostały zamienione na 66 mm L/45 BAG, natomiast wg E. Sieche na 66 mm L/45 BAG zamieniono rufowe 66 mm L/30 TAG, a posiadane fotografie *Dinara* i *Pandur* potwierdzają, że na rufie tych niszczycieli znajdowały się działa 66 mm L/45 BAG. Tak czy inaczej kwestia ta wymaga jeszcze dodatkowych badań.

Turgut Reis na tureckiej pocztówce wydanej z okazji zakupu okrętu dla osmańskiej marynarki wojennej. Fot. zbiory Piotra Nykiela



Pancerniki typu „Brandenburg” w służbie tureckiej

część I

W dniu 12 września 1910 pancerniki *Kurfürst Friedrich Wilhelm* i *Wiessenburg* zakupione zostały przez osmańską marynarkę wojenną i przemianowane odpowiednio na *Barbaros Hayrettin*¹ i *Turgut Reis*². Zakup tych okrętów (za łączną kwotę 1 070 000 sztuk złota [tur.: *altın*]) był pierwszą transakcją sfinansowaną ze środków zebranych od obywateli Imperium Osmańskiego przez Stowarzyszenie na Rzecz Floty Osmańskiej (tur.: *Osmanlı Donanma Cemiyeti*)³. Nabycie niemieckich okrętów dla reformowanej wówczas przez Brytyjczyków tureckiej marynarki wojennej było swoistą manifestacją niezależności osmańskiego Ministerstwa Floty. Stało się też źródłem konfliktu dyplomatycznego na linii Sтамбул – Londyn, którego finałem była dymisja ówczesnego szefa brytyjskiej misji morskiej kontradm. Hugh Pigota Williamsa⁴.

Pancerniki typu „Brandenburg”, choć wycofane z niemieckiej marynarki wojennej jako przestarzałe, w bardzo zacofanej technologicznie i zaniedbanej technicznie flocie osmańskiej okazały się jednostkami

najnowocześniejszymi i utworzyły – wraz z już wówczas prawie 40-letnim pancernikiem *Mesudiye* oraz ponad 40-letnim pancernikiem *Asar-ı Tevfik* – trzon sułtańskich sił morskich. Wobec katastrofalnego poziomu wyszkolenia personelu niemal całe wykwalifikowane kadry jakimi dysponowała wówczas turecka marynarka zostały skierowane do obsadzenia omawianych okrętów.

Wojna trypolitańska 1911-12

Gdy we wrześniu 1911 r. wybuchła wojna z Włochami o Trypolitanię *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* wracały wraz z głównymi siłami osmańskiej marynarki wojennej z wizyty w Bejrucie, którą złożyły przy okazji manewrów na Morzu Śródziemnym. Admiralicja w Sтамбуle doskonale zdawała sobie sprawę z tego, że jej siły nie są w stanie skutecznie przeciwstawić się dużo silniejszej i nowocześniejszej flocie włoskiej. Okrętom wydano więc rozkaz natychmiastowego odwrotu do Dardaneli. Bez wątpienia na decyzję o uniknięciu starcia z przeciwnikiem

miał też wpływ fakt, iż – jak już wspomnieliśmy – osmańska marynarka wojenna kontrolowana była wówczas przez brytyjską misję morską. Zaangażowanie się w konflikt okrętów tureckich mogło więc stanowić *casus belli* dla konfliktu między Wielką Brytanią a Włochami, czego oczywiście Londyn sobie nie życzył.

1. (równoległe także w pisowni: *Barbaros Hayreddin*), właściwie *Hızır Reis* (1475 lub 1467-1546) – pierwszy wielki admirał floty osmańskiej (*kaptan-ı derya*), autor pierwszej strategii morskiej Imperium Osmańskiego i twórca stambulskiej stoczni wojennej (*Tersane-i Amire*). W 1538 r. odniósł byłąskotliwe zwycięstwo nad połączonymi siłami Państwa Papieskiego, Hiszpanii, Portugalii, Wenecji, Genuy i Malty w bitwie morskiej pod Prevezą, dzięki czemu jego flota uzyskała dominującą pozycję na Morzu Śródziemnym.

2. *Turgut Reis* (1485-1565) – w bitwie pod Prevezą dowodził zespołem 30 galer. Po śmierci *Barbarosa Hayrettina* został jego następcą na stanowisku admirała floty osmańskiej. W 1551 r. zdobył Trypolitanię, a pięć lat później objął stanowisko jej gubernatora.

3. Więcej na temat Stowarzyszenia w: P. Nykiel, *Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie Na Rzecz Floty Osmańskiej*, [w:] „Okręty Wojenne” nr 2/2011(106), s. 21-26 lub <http://navyngallipoli.com/teksty/>

4. Por.: Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Winger, Kraków-Międzyzdroje 2008, s. 30.

Wojny bałkańskie 1912-13

Pierwszym konfliktem wojennym, w którym oba pancerniki aktywnie uczestniczyły były wojny bałkańskie 1912-13. Brak należytej troski o stan techniczny jednostek sprawił niestety, że w ciągu niespełna dwóch lat od wejścia do służby w osmańskiej marynarce wojennej *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* przestały zasadniczo odbiegać swym stanem od pozostałych, dużo starszych okrętów tureckich. Mimo nieustannych awarii nękających obie jednostki, uczestniczyły one, na miarę swych możliwości, w ostrzeliwaniu celów lądowych oraz w dwóch bitwach morskich, o których nieco szerzej powiemy w kolejnych akapitach.

Z chwilą wybuchu wojny omawiane okręty stacjonowały w Stambule wraz z sześcioma kontrtorpedowcami, czterema torpedowcami i dwoma kanonierkami. Dowódcą całego zespołu był zastępca naczelnego dowódcy osmańskiej marynarki kmdr Tahir. Dowódcą *Barbaros Hayrettina* był kmdr por. Enver Hakkı, zaś *Turguta Reisa* kmdr por. İsmail Ahmet. Oprócz tych sił w Dardanelach stacjonowały pancerniki *Mesudiye* i *Âsar-ı Tevfik* oraz jeden torpedowiec, a pod bezpośrednimi rozkazami Sztabu Generalnego pozostawały krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye*.

Chrzest bojowy pod osmańską banderą *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* przeszły 19 października 1912, ostrzeliwując umocnienia lądowe wokół Warny. Ochronę przed bułgarskimi torpedowcami zapewniały im kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliye* i *Taşoz*. Operacja rozpoczęła się o godz. 07:30. Pierwszy z pancerników wystrzelił 10 pocisków kal. 280 mm, zaś drugi 12 szt. tego samego kalibru. Skuteczność tego ostrzału była znikoma, gdyż w obawie przed minami morskimi kmdr Tahir utrzymywał początkowo dość duży dystans od brzegu. Dopiero o godz. 10:00 rozkazał *Turgutowi Reisowi* zbliżyć się do celów. Ten jednak, dostrzegłszy boje zameldował, że prawdopodobnie znalazł się na skraju pola minowego. Na wieść o tym dowódca zespołu rozkazał pancernikowi powrócić do formacji. Do końca dnia i przez całą noc okręty ograniczały się do biernej obserwacji portu w Warnie. Dwudziestego października o godz. 05:30 dostrzeżono krążownik *Hamidiye*, holujący zdobyczny bułgarski żaglowiec *Car Ferdinand*. Po konsultacji ze sztabem zdecydowano, że przy odprawach zostanie do Stambułu przez *Turguta Reisa*. Jeszcze tego samego dnia postanowiono, że do Bosforu powrócą także *Barbaros Hayrettin* i kontrtorpedowce. Pod Warną pozostał więc tylko *Hamidiye*. Za-

raz po dotarciu do Stambułu *Barbaros Hayrettin* skierowany został do doku w Złotym Rogu, celem usunięcia usterek.

Dwudziestego trzeciego października *Turgut Reis*, krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye*, kontrtorpedowiec *Basra* oraz torpedowiec *Musul* otrzymały rozkaz upozorowania desantu na wybrzeżu Bułgarii. Na skutek konfliktu między Sztabem Generalnym a dowództwem marynarki wojennej oraz z powodu braku jednostek transportowych, które mogłyby przerzucić wojsko zmieniono jednak ostatecznie plan, rozkazując wspornym okrętom ostrzeliwanie Sozopola i Burgas. Następnego dnia, na wysokości Sozopola *Turgut Reis* i *Basra* spotkały się jednak tylko z *Hamidiye*. Na skutek awarii radiostacji *Mecidiye* nie odebrał bowiem na czas rozkazu, *Musul* zaś zaraz po wyjściu z Bosforu zawrócił do Stambułu z powodu zbyt wysokiej fali sztormowej. Zanim podjęto jakiekolwiek działania zaczepne stronie bułgarskiej przekazane zostało ultimatum. Odpowiedź jednak nie nadeszła, a dowódca *Hamidiye* zgłosił pilną potrzebę uzupełnienia zapasów węgla. W efekcie zrezygnowano z ostrzeliwania Sozopola i odesłano krążownik do Stambułu. *Turgut Reis* i *Basra* pozostały na wysokości Warny, oczekując na przybycie *Mecidiye*. Okręt ten dotarł na miejsce 25 października około południa, ale działania eskadry ograniczyły się już tego dnia tylko do rozpoznania pozycji lądowych przeciwnika. Kolejnego dnia znów nie doszło do zapowiedzianego w ultimatum bombardowania – tym razem z powodu mgły. Co więcej, wieczorem dowódcy *Mecidiye* i *Basry* zgłosili konieczność zabunkrowania węgla i jeszcze tego samego wieczoru ich okręty wyruszyły do Stambułu. Dwudziestego siódmego października pod Warną powrócił *Hamidiye*, ale wówczas okazało się, że tym razem *Turgutowi Reisowi* brakuje węgla... Na placu boju pozostał więc samotny krążownik, do którego ze względu na silny sztorm nie mógł nawet dołączyć żaden kontrtorpedowiec⁵.

Kilka dni później, wyremontowany naprędce *Barbaros Hayrettin* otrzymał rozkaz dołączenia do konwoju wysadzającego właśnie wojsko w Midye, na południowo-zachodnim wybrzeżu Morza Czarnego. Okręt dotarł tam 1 listopada w godzinach popołudniowych. Dwa dni później naczelne dowództwo odwołało jednak pancernik do Stambułu. Powodem tej decyzji była konieczność przerzucenia całości sprawnych technicznie sił marynarki wojennej⁶ na Morze Marmara, celem osłaniania odwrotu wojsk lądowych spod Tekirdağ.

Trzeciego listopada *Barbaros Hayrettin* wraz z kontrtorpedowcem *Yarhisar* i torpedowcem *Demirhisar* udały się na wysokość Silivri, zaś pancernik *Âsar-ı Tevfik* pod Tekirdağ. Dwa dni później doki remontowe opuścił *Turgut Reis*, któremu polecono natychmiast udać się na Morze Czarne pod Midye. Nazajutrz zaś *Barbaros Hayrettin* zmieniony został pod Silivri przez krążownik *Hamidiye*⁷.

Ósmego listopada *Turgut Reis* wraz z torpedowcem *Berk-i Efşan* wysłany został pod Warnę w celu obserwacji ruchów przeciwnika w tym rejonie.

Upadek Tekirdağ (8 listopada) i coraz bardziej realna groźba przebicia się wojsk bułgarskich przez umocnienia Czataldży (tur.: *Çatalca*), stanowiące ostatni bastion obrony Stambułu, zmusiło naczelne dowództwo i sztab marynarki wojennej do podzielenia sił morskich stosownie do spodziewanego rozwoju sytuacji. Z uwagi na to, że zagrożenia ze strony floty bułgarskiej nie należało traktować zbyt poważnie, główne siły postanowiono skoncentrować w Dardanelach z przeznaczeniem do działań przeciw flocie Greckiej na Morzu Egejskim. W składzie tej eskadry znaleźć się miały wszystkie cztery pancerniki (a więc także *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis*), oba krążowniki (*Hamidiye* i *Mecidiye*), osiem kontrtorpedowców, cztery torpedowce oraz po jednym okręcie warsztatowym, stawiaczu min i transportowcu min. Szybko jednak okazało się, że eskadra okrętów wydzielonych do operacji na Morzu Marmara jest całkowitą fikcją. Jedna z dwóch korwet poruszać się mogła wyłącznie na holu, gdyż nie działały jej turbiny. Druga jednostka tego typu oraz dwie kanonierki miały problemy z uzbrojeniem artyleryjskim i innymi podzespołami, co praktycznie wykluczało użycie ich w roli wsparcia ogniowego dla oddziałów lądowych. Zadania eskadry Morza Marmara musiały w tej sytuacji doraźnie przejąć okręty sił głównych.

Jedenastego listopada wojska bułgarskie rozpoczęły natarcie na Silivri. *Barbaros Hayrettin* otrzymał więc rozkaz ewakuacji znajdującego się tam posterunku obserwacyjnego oraz grupy urzędników państwowych. Po przeprowadzeniu tej akcji pancernik udał się do Büyükkçekmece,

5. Szczegółowe omówienie działań pod Sozopolą i Warną w dniach 23-25 października znaleźć można w artykule Nykiela pt. *Turecki krążownik pancernopokładowy Hamidiye*, [w:] „Okręty Wojenne”, 2/2010(100), s. 27-28 lub <http://navyingallipoli.com/teksty/>

6. Wszystkie duże okręty z wyjątkiem *Barbaros Hayrettina* i krążownika *Mecidiye* przechodziły wówczas remonty w stambulskiej stoczni.

7. Pancernik udał się do Büyükdere, celem uzupełnienia apro wizacji.

gdzie natychmiast wysadził na ląd obserwatorów artyleryjskich. Przy ich pomocy i z wykorzystaniem reflektorów rozpoczął nocne ostrzeliwanie atakujących jednostek lądowych przeciwnika. Po wycofaniu się ostatnich tureckich oddziałów z rejonu Tekirdağ (12 listopada), pancernik *Mesudiye*, kanonierka *Nur-ül Bahir* oraz torpedowiec *Sultanhisar* otrzymały rozkaz dołączenia do *Barbarosy Hayrettina*.

Wydanie rozkazu koncentracji eskadry egejskiej w dniu 12 listopada w Büyükçekmece zbiegło się z nadejściem meldunku o zagrożeniu, w jakim znalazła się położona na północny-zachód od Stambułu zaporą wodną w Terkos (dzisiejsze *Durusu*), będąca wówczas głównym rezerwuarem słodkiej wody dla stolicy Imperium Osmańskiego. Nikt nie miał wątpliwości, że ochronę temu obiektowi może zapewnić tylko któryś z okrętów sił głównych. Zadanie to przydzielono więc *Turgutowi Reisowi*.

Już 14 listopada okazało się jednak, że sytuacja na tym odcinku frontu staje się krytyczna i dotychczasowe wsparcie artyleryjskie ze strony marynarki wojennej jest niewystarczające. Naczelne dowództwo musiało więc zrezygnować z planu jak najszybszego wysłania głównych sił morskich na akwen egejski. Zamiast tego podzielono je na pół, by zapewnić wsparcie ogniowe obu skrzydłom wojsk broniących Stambułu. Lewe skrzydło (od strony Morza Marmara) przydzielono pancernikom *Barbaros Hayrettin* i *Âsar-ı Tevfik* oraz siedmiu kontrtorpedowcom, zaś prawe (od strony Morza Czarnego) pancernikom *Turgut Reis* i *Mesudiye* oraz krążownikowi *Mecidiye*.

Następnego dnia koordynowany z lądu ogień prowadzony przez *Turguta Reisa* i *Mesudiye* okazał się niezwykle skuteczny. Udało się nie tylko uciszyć bułgarską artylerię lądową, ale także umożliwić tureckiej piechocie rozpoczęcie kontrnatarcia i zajęcie wsi Mandıra. Nie gorzej spisał się też tego dnia *Barbaros Hayrettin*, który na lewym skrzydle prowadził bardzo skuteczny ostrzał pozycji przeciwnika w rejonie Mimarsinan. Już 16 listopada odwołano jednak do Stambułu *Mesudiye* i *Mecidiye*. Na pozycji pod Terkos pozostał więc samotny *Turgut Reis*. Okręt ten przed południem ostrzelał pozycje bułgarskie w rejonie wsi Tarfa, zaś popołudniu w okolicach wsi Celep. Wysadzając też ze swojego pokładu niewielki desant wsparł turecką piechotę oczyszczającą rejon wokół wsi Osmanlı z niedobitków wyparty stamtąd oddziałów bułgarskich.

Tego samego dnia *Barbaros Hayrettin* przez cały dzień prowadził na lewym

skrzydle ostrzał bułgarskich stanowisk artyleryjskich na wzgórzach w rejonie Mimarsinan.

Siedemnastego listopada 1912 r. w rejonie Czataldży doszło do decydujących starć lądowych. Pancerniki typu „Brandenburg” wraz z pozostałymi okrętami otrzymały polecenie ścisłego współdziałania z dowódcami skrzydeł tego frontu. *Turgut Reis* zrzucił kotwicę na wysokości wsi Celep i po ostrzeleniu jej przeniósł się pod wieś Osmanlı. W tym samym czasie *Barbaros Hayrettin* wraz z pozostałymi okrętami operującymi na lewym skrzydle obłożyły ogniem obszar o powierzchni 15 km² między Papazburgaz a Czataldżą. W wyniku tego ostrzału zniszczonych zostało kilka baterii bułgarskich dział. Spłonęła też wieś Papazburgaz. Po dokonaniu tych zniszczeń z pokładów okrętów dostrzeżono, że przeciwnik próbuje rozstawić działa na wzgórzu Taştepe niedaleko jeziora Çekmece oraz okopać się w pobliżu wsi Mandıra na grzbiecie Plâya. Zamiar ten udaremniono mu więc gradem pocisków ze średnich dział okrętowych.

Kolejnego dnia *Turgut Reis*, zabrawszy na pokład oficera łącznikowego ze sztabu korpusu prawego skrzydła, począł przemieszczać się wzdłuż brzegu, zapewniając osłonę artyleryjską posuwającemu się do przodu oddziałowi lądowemu. W ramach tych działań okręt uciszył baterię przeciwnika rozstawioną we wsi Celep. Bułgarskie działa próbowały odpowiedzieć pancernikowi, ale jego przewaga ogniowa okazała się przytłaczająca. Ze względu na gęstą mgłę na lewym skrzydle *Barbaros Hayrettin* wraz z pozostałymi okrętami mógł włączyć się do akcji dopiero w godzinach popołudniowych. Aktywność okrętów ograniczyła się więc tylko do kontynuacji ostrzału okolic Papazburgaz. Dzień 18 listopada okazał się przełomowy dla losów frontu pod Czataldżą. W dużej mierze dzięki efektywnej i jak na tę wojnę wyjątkowo dobrze skoordynowanej współpracy między wojskami lądowymi a marynarką wojenną bułgarska ofensywa na Stambuł załamała się. Pancerniki *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis*, jako najwartościowsze okręty osmańskiej floty, bez wątpienia odegrały w tych wydarzeniach kluczową rolę.

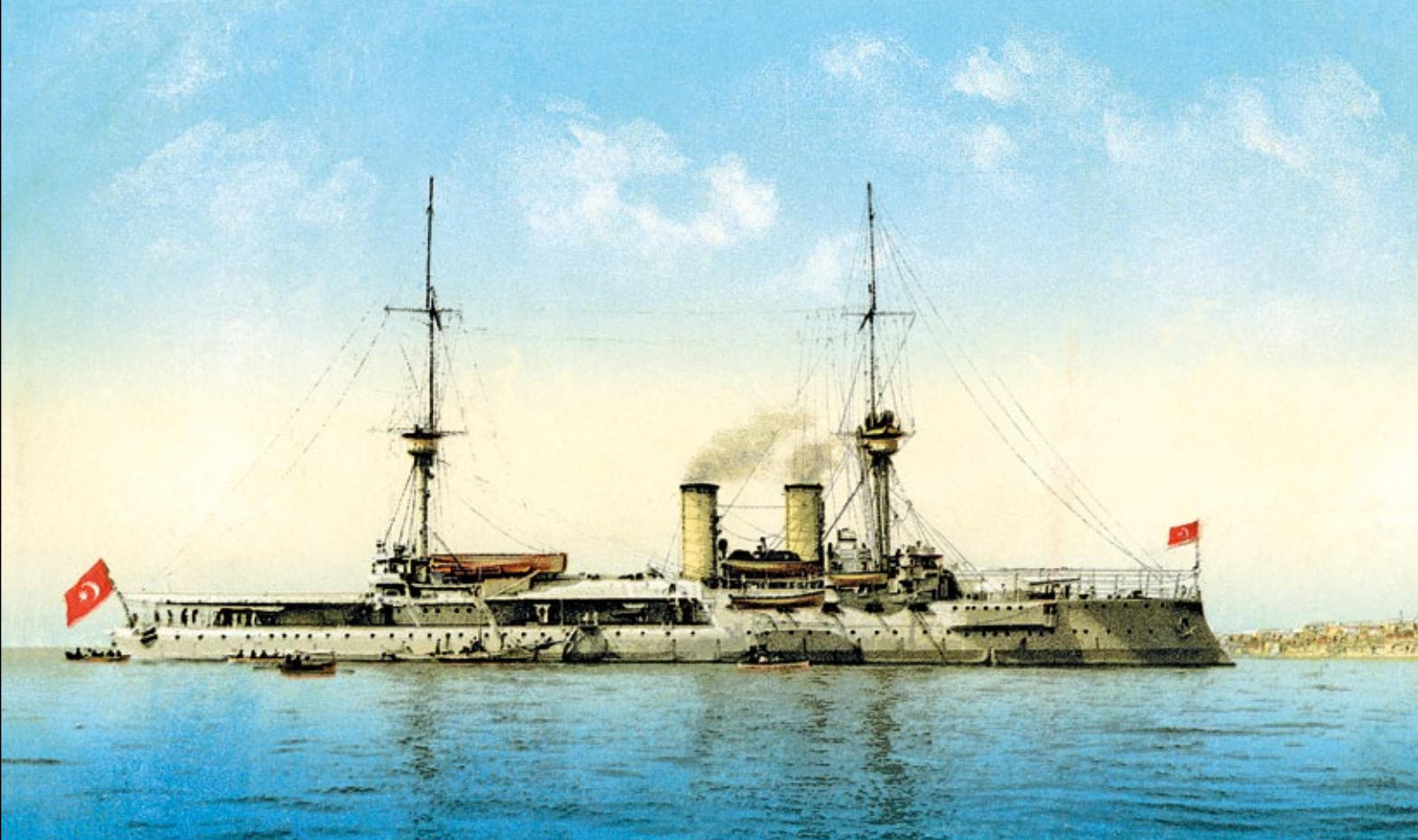
Po dwudniowej ciszy na froncie, 20 listopada, działania po stronie tureckiej zostały wznowione. W godzinach popołudniowych *Barbaros Hayrettin* otrzymał rozkaz ostrzelenia wzgórza 540. Okręt uczynił to wykorzystując działa kal. 105 i 88 mm. Wystrzelił też cztery pociski kal. 280 mm w stronę wsi Plâya. Tego samego dnia nadeszła informacja z naczelne-

go dowództwa, zgodnie z którą w każdej chwili należało się spodziewać ataku greckiej floty na Dardanele. Okręty otrzymały więc polecenie pozostawania w gotowości do natychmiastowego wyruszenia w tym kierunku. Wydanie tego rozkazu zbiegło się jednak w czasie z nadejściem dramatycznej informacji o storpedowaniu pod Warną krążownika *Hamidiye*⁸. W tej sytuacji 21 listopada *Turgut Reis* wyruszył naprzeciw powracającej o własnych siłach, ale z ciężkimi uszkodzeniami jednostce. O godz. 11.30 okręty spotkały się na Morzu Czarnym. Część załogi pancernika otrzymała rozkaz udzielenia pomocy w opróżnianiu kadłuba *Hamidiye* z wdzierającej się do niego wody. Na pokładzie *Turguta Reisa* podjęto też przygotowania na wypadek konieczności natychmiastowej ewakuacji załogi krążownika.

Dwudziestego trzeciego listopada turecki wywiad zdobył informacje o prze rzucaniu przez Greków i Bułgarów wojsk do portu w Dedeağaç (dzisiejsze *Alxandroupolis*). Jednostki te miały być w krótkim czasie wykorzystane do przeprowadzenia operacji desantowej w Zatoce Saros, która stwarzała bezpośrednie zagrożenie na tyłach Dardaneelskiego Rejonu Umocnionego. W związku z powyższym w nocy z 23 na 24 listopada całość głównych sił osmańskiej marynarki wojennej otrzymała od szefa Sztabu Generalnego polecenie wyruszenia na Morze Egejskie, celem zapobieżenia desantowi. Rozkaz ten podważony jednak został przez zastępcę dowódcy floty kmr. Tahira, który – nie bez racji – zauważył, że przy posiadanych środkach nie widzi możliwości jednoczesnego zapewnienia ochrony konwojom na Morzu Czarnym, wsparcia artyleryjskiego oddziałów lądowych w rejonie Czataldży i skutecznego przeciwstawienia się greckiej flocie na Morzu Egejskim. Ostry konflikt personalny jaki wybuchł na tym tle między oboma oficerami nie zdążył na szczęście odbić się negatywnie na skuteczności wspólnych działań bojowych floty i wojsk lądowych, gdyż 25 listopada rządy Imperium Osmańskiego i Bułgarii rozpoczęły rokowania pokojowe.

Nie wpływało to jednak w żadnym względzie na sytuację na froncie turecko-greckim. Po trwających jeszcze kilka dni przepychankach personalnych ostatecznie w dniu 30 listopada do Dardaneli wyruszyła eskadra złożona z *Barbarosy Hayrettina*, *Turguta Reisa*, czterech kontrtorpedowców, trzech torpedowców

8. Szerzej na ten temat w: Nykiel, *Turecki krążownik...*, s. 28-29 lub <http://navyngallipoli.com/teksty/>



Turgut Reis krótko po wejściu do służby pod turecką banderą.

Fot. zbioru Piotra Nykiela

i okrętu warsztatowego. Trzeciego grudnia jej dowódca zameldował naczelnemu dowództwu gotowość do wyjścia w morze. Uczynił to jednak pod wyraźnym naciskiem politycznym, gdyż stan techniczny wszystkich podlegających mu okrętów kwalifikował je do natychmiastowego remontu, a nie do podejmowania walki na otwartym morzu z wyraźnie silniejszym przeciwnikiem. Zwrócenie uwagi na ten fakt wywołało kolejną burzę między dowództwem floty a sztabem generalnym, której finałem było zdymisjonowanie kmdr. Tahira w dniu 7 grudnia. Jedną z pierwszych rzeczy jaką uczynił powołany na jego miejsce kmdr Râmiz było głośne powtórzenie zastrzeżeń dotyczących stanu technicznego okrętów. Ministerstwo floty wysłało więc do Dardaneli kmdr. Blacka z brytyjskiej misji morskiej, który jako niezależny ekspert miał dokonać oględzin okrętów. Treść przedłożonego przez niego raportu w pełni pokrywała się z uwagami zgłaszanymi zarówno przez nowego, jak i przez poprzedniego zastępcę dowódcy marynarki wojennej.

Mimo, że negocjacje pokojowe z Bułgarią trwały nadal, to zagrożenie ze strony greckiej floty było wciąż aktualne. Należało więc zmobilizować w Dardanelach możliwie jak największe siły morskie, bez względu na stan techniczny poszczególnych jednostek. Do dnia 11 grudnia do cieśniny dotarły więc cztery pancerniki (w tym *Barbaros Hayrettin* i *Turgut*

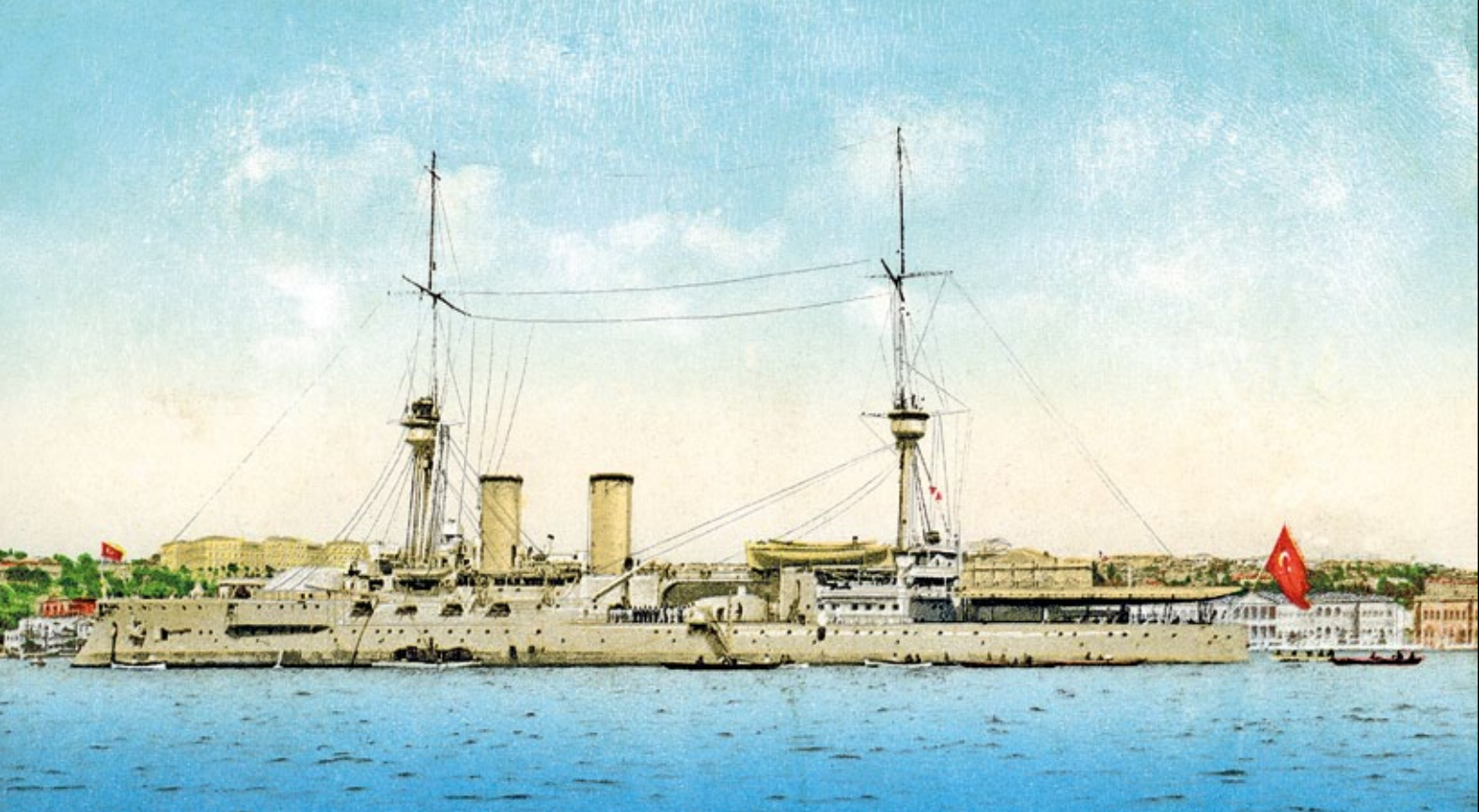
Reis), jeden krążownik pancernopokładowy, osiem kontrtorpedowców, cztery torpedowce i trzy okręty pomocnicze. Eskadra ta nie posiadała jednak w tym miejscu żadnego zaplecza technicznego, gdyż zagrożone w kryzysie Imperium Osmańskie od dziesięcioleci stawiało się na obronę Dardaneli wyłącznie siłami rejonu umocnionego, a więc przede wszystkim przy pomocy systemu fortów i baterii nadbrzeżnych oraz zagród minowych. Położone najbliżej wejścia do cieśniny wyspy Lemnos i Tenedos zajęte były przez Greków. W obu tych bazach dysponowali oni łącznie jednym krążownikiem liniowym, trzema pancernikami, dwunastoma kontrtorpedowcami, dwoma torpedowcami i jednym okrętem podwodnym. Zaznaczyć przy tym trzeba, że większość tych jednostek wartością bojową i stanem technicznym przewyższała okręty tureckie. Z taktycznego punktu widzenia można więc było mówić o blokadzie Dardaneli przez grecką flotę.

W obliczu utraty przez Imperium Osmańskie większości wysp egejskich, zajmowanych kolejno przez Greków do końca 1912 r. i po doraźnym uporaniu się z najpoważniejszymi usterekami okrętów zastępcą dowódcy floty osmańskiej kmdr Râmiz zwołał w dniu 14 grudnia naradę dowódców podległych mu jednostek pływających, na której przedstawił plan wydania walnej bitwy greckim okrętom blokującym wyjście z cieśniny na

Morze Egejskie. Opracowanie efektywnego planu taktycznego graniczyło z cudem. Większość greckich okrętów nie tylko była szybsza od tureckich, ale posiadała też przewagę siły ognia i szybkostrzelności. Podczas gdy działa artylerii głównej *Georgiosa Averoffa* mogły wystrzelić dwa pociski na minutę, działa *Barbarossy Hayrettina* i *Turguta Reisa* tylko jeden na dwie minuty. Na kmdr. Râmizie ciążyła jednak ogromna presja polityczna i społeczna. Gazety nie zostawiały suchej nitki na nim i na Ministerstwie Floty, oskarżając osmańską marynarkę wojenną o tchórzostwo i obarczając ją całkowitą odpowiedzialnością za utratę wysp egejskich.

Postanowiono w tej sytuacji, że najrozsądniejszym będzie wydanie Grekom bitwy u wejścia do Dardaneli, w takiej odległości, by móc skorzystać ze wsparcia artylerii fortecznej z rejonu Seddülbahir (południowy cypel Półwyspu Gallipoli) i Kumkale (przeciwległy brzeg azjatycki)⁹. Eskadra turecka podzielona została na cztery dywizjony: siły główne (cztery pancerniki, w tym *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* oraz cztery torpedow-

9. Kmdr Râmiz liczył tu z pewnością przede wszystkim na cztery działa kal. 240 mm L/35 – po dwa w fortach Ertuğrul (po stronie europejskiej) i Orhaniye (po stronie azjatyckiej). Działa te, w zależności od rodzaju stosowanej amunicji miały donośność w granicach 11 000-14 800 m. Pozostałe uzbrojenie artylerijskie fortów Seddülbahir i Kumkale było już wówczas bardzo archaiczne. Składało się na nie łącznie 12 dział o kalibrze 150-280 mm i długości lufy L/22-26 o maksymalnej donośności 6700-8000 m.



Barbaros Hayrettin po wejściu do służby pod turecką banderą.

Fot. zbiory Piotra Nykiela

ce), 1. dywizjon kontrtorpedowców (jeden torpedowiec i cztery kontrtorpedowce), 2. dywizjon kontrtorpedowców (jeden krążownik i cztery kontrtorpedowce), 3. dywizjon (po jednym torpedowcu i kontrtorpedowcu oraz trzy okręty pomocnicze).

Szesnastego grudnia o godz. 07:00 oba dywizjony kontrtorpedowców opuściły Dardanele z zadaniem odnalezienia okrętów przeciwnika. Po godz. 08:15 główne siły greckiej floty dostrzeżone zostały między Imroz a Półwyspem Gallipoli. Okręty zmierzały na południe. Z Dardaneli wyruszył więc dywizjon sił głównych, który ok. godz. 09:05 minął Seddülbahir. Na czele idącej szykiem torowym formacji znajdował się *Barbaros Hayrettin*, za nim *Turgut Reis*, a dalej *Mesudiye* i *Âsar-ı Tevfik*. Mniej więcej w tym właśnie momencie kursy wrogich eskadr przecięły się. Grecy zmierzali nadal na południe, co pozwalało przypuszczać, że chcą zmusić Turków do walki na wodach, na których operował w tym momencie ich okręt podwodny. Kmdr Râmiz postanowił więc skręcić na północ, zmuszając tym samym Greków do zawrócenia. Równolegle z osmańskimi pancernikami, ale między nimi a zachodnim brzegiem Półwyspu Gallipoli podążał 1. dywizjon kontrtorpedowców¹⁰. Okręty przeciwnika uplasowały się z lewej burty.

Główne siły obu walczących stron podążały teraz równoległymi kursami, co nieuchronnie zmierzało do burtowego pojedynku artyleryjskiego¹¹. Podczas odbijania na północ awarii uległ ster *Mesu-*

diye. Pancernik wykonał większy łuk niż powinien i wyłamał się z szyku. Jego pozycję zajął więc *Âsar-ı Tevfik*. Odległość między okrętami obu stron wynosiła, według tureckich obliczeń 8000 m, zaś wg greckich aż 14000 m¹². O godz. 09:40 *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* jednocześnie otworzyły ogień w kierunku *Georgiosa Averoffa*. Początkowo ich celność była imponująca. Po chwili do ostrzału greckiego krążownika przyłączyły się także *Âsar-ı Tevfik* i *Mesudiye*, przez co sytuacja uległa pogorszeniu. Zbyt duża ilość pocisków padających wokół okrętu utrudniała koordynowanie ognia z poszczególnych pancerników. Grecy włączyli się do pojedynku artyleryjskiego dopiero po pięciu minutach i... popełnili ten sam błąd co Turcy, koncentrując ogień krążownika liniowego i trzech pancerników na jednym *Barbarosie Hayrettinie*. Szybko jednak okazało się, że pociski starych pancerników wyraźnie nie donoszą, więc *Georgios Averoff* nie miał większych problemów z wstrzelaniem się. Mimo tego, pierwsze trafienie w tej bitwie odnotowali Turcy. Pocisk kal. 234 mm z *Mesudiye* ugodził w komin greckiego krążownika pancernego. Chwilę później 280-milimetrowy pocisk z któregoś z pancerników typu „Brandenburg” trafił w przednią lewoburtową wieżę artyleryjską tego samego okrętu. Sukces ten nie osłabił niestety siły ognia *Georgiosa Averoffa*, gdyż okręt prowadził w tym starciu ogień tylko z prawej burty. Był jednak dla dowódcy greckiej floty impulsem do zmiany taktyki. Krążownik liniowy nie mógł bowiem rozwi-

nać pełniej prędkości, gdyż spowalniały go idące z nim stare pancerniki. *Georgios Averoff* wyłamał się więc z szyku i odbiwszy o 22,5 stopnia na wschód zwiększył prędkość do 20 węzłów (dwukrotnie więcej niż prędkość z jaką poruszały się wówczas osmańskie okręty). Celem tego manewru było wyprzedzenie całej tureckiej formacji, co w praktyce oznaczało zredukowanie liczby okrętów mogących ostrzeliwać krążownik za czterech do pojedynczego *Barbarosa Hayrettina*.

Turcy mogli pokrzyżować Grekom plany zmieniając kurs o tę samą wartość co ich okręt flagowy. Świadomie jednak tego nie uczynili, gdyż dopuszczenie krążownika na dystans 5000 m dawało im możliwość ostrzeliwania go także przy pomocy artylerii średniego kalibru. O godz. 10:15 *Barbaros Hayrettin* otrzymał pierwsze trafienie. Pocisk przebił lewą burtę i eksplodował na pancernym pokładzie nie wyrządzając większych szkód. Dwie minuty później trafiony został dalmierz tureckiego pancernika. O godz. 10:17 *Georgios Averoff*, idąc pod kątem 30 stopni do *Barbarosa Hayrettina*, zbliżył się do niego na odległość 3000 m. Greckie pancerniki, które podążały nadal kursem rów-

10. 2. dywizjon kontrtorpedowców nie włączył się tego dnia w walkę, za co jego dowódca został zdymisjonowany.

11. Turcy opuścili Dardanele w ostatniej chwili. Kilka minut później zostaliby zablokowani u wyjścia z cieśniny bez możliwości rozwinięcia szyku, czy w ogóle zajęcia pozycji umożliwiającej wszystkim okrętom jednoczesne prowadzenie ognia.

12. Błąd popełnili w tym przypadku Grecy, którzy dokonywali pomiarów pod słońce.

noległym utrzymywały zaś względem tureckiego okrętu flagowego dystans w granicach 7000 m. Pierwszy dywizjon osmańskich kontrtorpedowców zbliżył się zaś do greckiego krążownika na 4000 m.

Widząc tak znaczną przewagę prędkości *Georgiosa Averoffa* kmdr Râmiz uświadomił sobie, że wkrótce okręt ten może zagrozić drogę jego pancernikowi. Główne siły tureckiej eskadry znalazłyby się wtedy w pułapce. Drogę na północ blokowałby krążownik pancerny, po lewej burcie znajdowałyby się trzy pancerniki i eskadra kontrtorpedowców, a po prawej brzeg Półwyspu Gallipoli. Jednocześnie kwadrat, w którym toczyło się starcie był już poza zasięgiem dział dardanelskich fortów wejściowych. Nie widząc więc innego wyjścia dowódca tureckiej eskadry wydał rozkaz zwrotu o 180 stopni. Oznaczało to niestety zejście z pozycji, w z której *Barbaros Hayrettin* zaczął się właśnie wstrzeliwać w *Georgiosa Averoffa*. Widząc zawracające pancerniki decyzję od odwrotu podjął także dowódca 1. dywizjonu kontrtorpedowców, który znajdował się w tym momencie w dogodnej pozycji do przeprowadzenia ataku torpedowego na grecki krążownik. Niestety, załogi tureckich kontrtorpedowców nie posiadały teoretycznego i praktycznego wyszkolenia w zakresie tego typu działań zaczepnych w warunkach dziennych...

Manewr wykonywany przez osmańskie okręty był wyśmienitą okazją dla *Giorgio-*

sa Averoffa, ale został błędnie zinterpretowany przez jego dowódcę, który sądził, że Turcy wystawiają właśnie jego okręt na cel działom fortocznym. Co więcej, mimo obiektywnych trudności w celowaniu podczas wykonywania pełnego zawrotu, o godz. 10:20 osmańskim pancernikom udało się odnotować trzy kolejne trafienia w grecki krążownik. Pierwsze pogruchootało pokład, drugie spenetrowało nadbudówkę pod mostkiem, zaś trzecie przebiło dziób. W tej sytuacji dowódca *Georgiosa Averoffa* podjął decyzję o przerwaniu walki i dołączeniu do swoich pancerników. O 11:55 flota grecka zawróciła w kierunku Lemnos.

Nie licząc dwóch, wspomnianych wyżej trafień otrzymanych przez *Barbaros Hayrettina*, tureckie okręty wyszły z tego starcia bez draśnięcia. Kmdr Râmiz gotów był więc kontynuować walkę, ale o pogoni za Grekami nie mogło być mowy, gdyż *Âsar-ı Tevfik* i *Mesudiye* rozwijały maksymalnie prędkość 8 węzłów. W tej sytuacji Turkom nie pozostało nic innego, jak wrócić do Dardaneli. Podczas bitwy pod Imroz¹³ *Barbaros Hayrettin* wystrzelił 127 pocisków kal. 280 mm i 159 kal. 105 mm. *Turgut Reis* zużył natomiast 123 szt. kal. 280 mm i 64 szt. kal. 105 mm. Widać więc wyraźnie, że omówione starcie zakończyło się zwycięstwem tureckim, gdyż to Grecy wycofali się z pola walki i to ich okręty odniosły poważniejsze uszkodzenia. Niestety w światowej historiogra-

fii, opierającej się bezkrytycznie tylko na źródłach greckich dominuje przekonanie, że to Turcy zostali pokonani, bo nie udało im się odblokować Dardaneli¹⁴. Obiektywnie rzecz ujmując uznać należy, że doszło w tym starciu do remisu, „ze wskazaniem” na stronę turecką.

Po nieudanej próbie tureckiego desantu na Tenedos (Bozcaada), do której doszło rankiem 4 stycznia 1913¹⁵ i napotkaniu przez przeprowadzające ją okręty na greckie kontrtorpedowce kmdr Râmiz postanowił wyprowadzić przed cieśninę główne siły swojej eskadry. O 09:15 z Dardaneli wyszedł 3. dywizjon kontrtorpedowców w składzie jednego kontrtorpedowca i pięciu torpedowców. Po 45 minutach cieśninę opuściły też na pełnej prędkości pancerniki. Poprzedzały je okręty 1. i 2. dywizjonu kontrtorpedow-

13. Nazwa ta funkcjonuje w historiografii tureckiej, gdyż do bitwy doszło na wodach pomiędzy wyspą Imroz a Przylądkiem Heles, czyli południową częścią Półwyspu Gallipoli, występującą w opracowaniach anglojęzycznych jako *Cape Helles*, w późniejszych tureckich jako *Mehmetçik Burnu*, a w greckich jako *Elli* (stąd przyjęta w zachodniej historiografii nazwa „bitwa u Przylądka Elli”).

14. Opinia taka powielana jest też przez polskich autorów – por.: P. P. Wiczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. II, *Wiek pary*, Wydawnictwo Puls, Londyn 1995, s. 377; P. Olender, *Wojny morskie 1883-1914*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005, s. 622-625. Co więcej, obaj autorzy nie do końca wiernie przedstawiają przebieg starcia i podają nieprawdziwe informacje dotyczące uszkodzeń odniesionych przez tureckie okręty.

15. Więcej na ten temat w: Nykiel, *Turecki krążownik...*, s. 29-30.

Grecki krążownik pancerny *Georgios Averoff*, fotografia z późniejszego okresu po modernizacji okrętu.

Fot. zbiory Jana Piwowskińskiego



ców. O 10:50 do zespołu dołączyły oba krążowniki pancernopokładowe. Okręty utworzyły szyk torowy w kolejności *Barbaros Hayrettin*, *Turgut Reis*, *Mesudiye*, *Hamidiye* i *Mecidiye*, po czym obrały kurs na zachód. O godz. 11:30 w pobliżu archipelagu Tavşanadaları tureckie siły nawiązały kontakt wzrokowy z jedenastoma greckimi kontrtorpedowcami. Zadanie rozprawienia się z nimi otrzymały krążowniki. O 11:48 wywiązała się bezowocna wymiana ognia artyleryjskiego, która po 42 minutach zakończyła się odwrotem Greków. W tej sytuacji kmdr Râmiz zarządził powrót całości sił do Dardaneli.

Zdobycie wyspy Chios w dniu 2 stycznia 1913 dało Grekom (zajmującym już od 19 grudnia 1912 Lesbos) możliwość swobodnego blokowania dostępu do portu w Izmirze. Fakt ten zmusił osmańskie Ministerstwo Floty do podjęcia tydzień później decyzji o wysłaniu głównych sił w kierunku Lemnos, celem wydania Grekom walnej bitwy i odzyskania dominacji na Morzu Egejskim. Decyzja ta była rozpaczliwą próbą ratowania resztek reputacji floty i zapadła wbrew bardzo rzeczowym zastrzeżeniom złożonym przez kmdr. Râmiz.

Zastępca dowódcy osmańskich sił morskich nie miał jednak wyjścia. Po usunięciu najpoważniejszych usterek w okrętach rozpoczął wdrażanie w życie założeń Ministerstwa. Swoje siły postanowił podzielić na dwa zespoły. Pierwszy, w składzie trzech pancerników, jednego krążownika torpedowego i sześciu kontrtorpedowców zaatakować miał bazę greckiej floty w Zatoce Mudros na wyspie Lemnos. Plan działania uwzględniał zarówno ostrzelanie portu, jak i starcie z okrętami. Drugi zespół złożony z jednego pancernika, stawiacza min i czterech torpedowców pozostać miał u wejścia do Dardaneli z zadaniem ubezpieczenia odwrotu.

Jedenastego stycznia o 08:25 siły główne opuściły cieśninę. Na przedzie formacji podążał *Barbaros Hayrettin*, za nim *Turgut Reis*, a dalej *Mesudiye* i *Âsar-ı Tevfik*. Cztery mile za pancernikami płynęły krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye* ubezpieczone z obu stron przez 1. i 2. dywizjon kontrtorpedowców oraz krążownik torpedowy *Berk-i Satvet*. Po dotarciu do kwadratu patrolowanego przez 3. dywizjon kontrtorpedowców od formacji odłączył się *Âsar-ı Tevfik*. O 08:33 krążownik *Hamidiye* nawiązał kontakt wzrokowy z dwoma greckimi kontrtorpedowcami patrolującymi wody na południe od Imroz. Jego dowódca natychmiast skierował się w stronę przeciwnika, by zaabsorbować jego uwagę i nie dopuścić do zdemaskowania resz-

ty okrętów, których Grecy jeszcze nie dostrzegli. Ci zaś, spostrzegłszy idący na nich krążownik, skrzył się na zachód i zaczęli nabierać prędkości. Mimo, że kontrtorpedowce zameldowały dowódcy greckiej floty tylko o dostrzeżeniu *Hamidiye*, ten od razu wydał rozkaz wyjścia z Mudros całej swojej flocie. Podobnie zareagował też komodor greckich kontrtorpedowców bazujących na Tenedos. Kilka minut po 10:00 kmdr Râmiz otrzymał meldunek od dowódcy *Âsar-ı Tevfik* o dostrzeżeniu „floty przeciwnika w pobliżu południowego cypla Imroz¹⁶”. Nie weryfikując tego doniesienia zarządził gotowość bojową i wydał wszystkim okrętom rozkaz udania się w tym kierunku. Kiedy główny zespół uderzeniowy bezowocnie poszukiwał przeciwnika, poruszając się z południa na północ, wzdłuż wschodniego brzegu Imroz, pozostający nadal na swojej pozycji *Âsar-ı Tevfik* o 12:15 zameldował o podjęciu wymiany ognia z trzema greckimi kontrtorpedowcami (najprawdopodobniej były to okręty z Tenedos). Kmdr Râmiz wysłał więc na pomoc staremu pancernikowi 3. dywizjon kontrtorpedowców, sam zaś z resztą sił nadal poszukiwał nieprzyjaciela na północ od Imroz. Przeгонione na chwilę greckie kontrtorpedowce po chwili wróciły i ponownie wdały się w wymianę ognia z *Âsar-ı Tevfik*. Tym razem na odsiecz pancernikowi skierowane już zostały oba krążowniki. Po dotarciu na miejsce *Hamidiye* stoczył 5-minutowy pojedynek artyleryjski z dwoma okrętami przeciwnika. Dopiero o godz. 12:50, po otrzymaniu meldunku od dowódcy tego krążownika, główne siły osmańskiego zespołu zawróciły na południe. O 14:15, nie napotkawszy już więcej na nieprzyjaciela kmdr Râmiz zdecydował o powrocie do Dardaneli. W ten oto sposób pierwsza próba zaatakowania greckiej bazy w Zatoce Mudros zakończyła się niepowodzeniem z powodu błędnych doniesień dowódcy *Âsar-ı Tevfik*.

Dotychczasowe doświadczenia, szczególnie te ze starcia pod Imroz w dniu 16 grudnia 1912 utwierdziły kmdr. Râmiz w przekonaniu, że cień szansy na powodzenie w starciu z flotą grecką może mieć dopiero wtedy, gdy chociaż na chwilę uda mu się wyeliminować *Georgiosa Averoffa*. Same pancerniki przeciwnika pod względem liczby, siły ognia i prędkości były bowiem porównywalne z jego własnymi okrętami.

Po naradzie z dowódcą krążownika pancernopokładowego *Hamidiye* kmdr por. Hüseyinem Raufem postanowił więc wysłać ten okręt na samotny rajd po Morzu Egejskim, licząc na to, że w pogon za

nim ruszy *Georgios Averoff*¹⁷. W przypadku, gdyby plan ten zadziałał, Turcy w pierwszym rzędzie zamierzali wysadzić desant na Tenedos. Obecność Greków na tej, położonej najbliższej wejścia do Dardaneli wyspie w znacznym stopniu ograniczała flocie osmańskiej możliwość niezauważonego opuszczenia cieśniny, a tym samym zaatakowania Lemnos z zaskoczenia. Spodziewano się, że ewentualny meldunek o ruszeniu greckich okrętów w pogon za *Hamidiye* mógł nadejść od jego dowódcy 18 stycznia wczesnym rankiem¹⁸. Gdyby tak nastąpiło, eskadra kmdr. Râmiza miała natychmiast wyjść w morze i zaatakować nieprzyjaciela. Głównodowodzący greckiej floty adm. Pavlos Kountouriotis nie nabrał się jednak na wybieg Turków i wysławszy w ślad za *Hamidiye* tylko cztery kontrtorpedowce pozostał z głównymi siłami w Zatoce Mudros. Dysponował on w tej bazie krążownikiem pancernym, trzema pancernikami i dziewięcioma kontrtorpedowcami. Turcy zaś, zgodnie z wcześniej przyjętym planem, uderzyć mieli trzema pancernikami, jednym krążownikiem pancernopokładowym, jednym krążownikiem torpedowym i sześcioma kontrtorpedowcami. Cała operacja, czyli dotarcie do Lemnos, ostrzelanie portu, stoczenie walki z greckimi okrętami i powrót do Dardaneli odbyć się musiała za dnia, gdyż załogi osmańskich pancerników i krążowników nie miały żadnego doświadczenia, ani nawet podstawowego przeszkolenia w zakresie prowadzenia walki w nocy.

O 08:20 turecka eskadra uderzeniowa opuściła cieśninę i skierowała się w stronę Zatoki Mudros. Na czele formacji szedł *Mecidiye* w asyście sześciu kontrtorpedowców. Zaledwie cztery mile za nimi podążały *Barbaros Hayrettin*, *Turgut Reis* i *Mesudiye*, zaś o milę za tym ostatnim szyk torowy zamykał *Berk-i Satvet*. Nie zadbano więc w ogóle o to, by przeciwnik nie dostrzegł całego tureckiego zespołu na raz. Nie miało to jednak większego znaczenia dla przebiegu operacji, gdyż jeszcze poprzedniego wieczora na podstawie wzmożonej aktywności radiowej Turków Grecy nabrali przekonania, że planowane jest wyjście w morze całości osmańskich sił głównych.

16. Chodziło oczywiście o Przylądek Kephala, dzisiejszy Aydıncıkburnu.

17. Więcej na temat rajdu *Hamidiye* w: Nykiel, *Turecki krążownik...*, op. cit., s. 31-37 lub <http://navyngal-lipoli.com/teksty/>

18. Trudno jednak powiedzieć na jakiej podstawie tak uważano, skoro *Hamidiye* opuścił Dardanele aż o cztery dni wcześniej, a 15 stycznia samotnie zaatakował port na wyspie Siros. Dowódca greckiej floty nie mógł przecież o tym nie wiedzieć (por.: *ibid.*).

Już o 08:25 kontrtorpedowiec *Leon* zameldował adm. Kountouriotisowi o tym, że tureckie okręty wyszły z Dardaneli i skierowały się na zachód. Grecki okręt, korzystając z przewagi prędkości nad tureckimi jednostkami towarzyszył zespołowi kmdr. Râmiza aż do Lemnos. Gdy *Leon* znalazł się o 4 Mm od wyspy, grecka flota opuściła Zatokę Mudros i skierowała się na południe. Turcy nie mieli jednak szans dostrzec jej odpowiednio wcześniej, gdyż, patrząc z ich kierunku, pozostawała ona przez cały czas na tle wyspy. Za to maszty ich okrętów wypatrzone zostały przez przeciwnika na tle czystego horyzontu już z odległości 16 Mm.

O 10:43 okręty obu stron znalazły się w odległości 15 000 m od siebie. Przez blisko godzinę zarówno Grecy jak i Turcy manewrowali, próbując zająć jak najkorzystniejszą pozycję do walki. Gdy oba zespoły, zmierzając na południe znalazły się na niemal równoległym kursie, a odległość między nimi zmalała do 8800 m, o godz. 11:35 pierwszą salwę oddali Turcy. Przeciwnik odpowiedział im dopiero po dwóch minutach. Początkowo wszystkie cztery osmańskie okręty (*Barbaros Hayrettin*, *Turgut Reis*, *Mesudiye* i *Mecidiye*) skoncentrowały swój ogień na *Georgiosie Averoffie*, który próbując wysunąć się przed pierwszy z tureckich pancerników odłączył się nieco od powolnych pancerników. Szybko jednak okazało się, że

podobnie jak podczas bitwy pod Imroz, ostrzeliwanie jednego celu przez aż cztery okręty powoduje znaczne trudności w koordynowaniu ognia. Za zgodą kmdr. Râmiza dowódca krążownika *Mecidiye* przerzucił się więc na zamykający grecki szyk pancernik *Psara*.

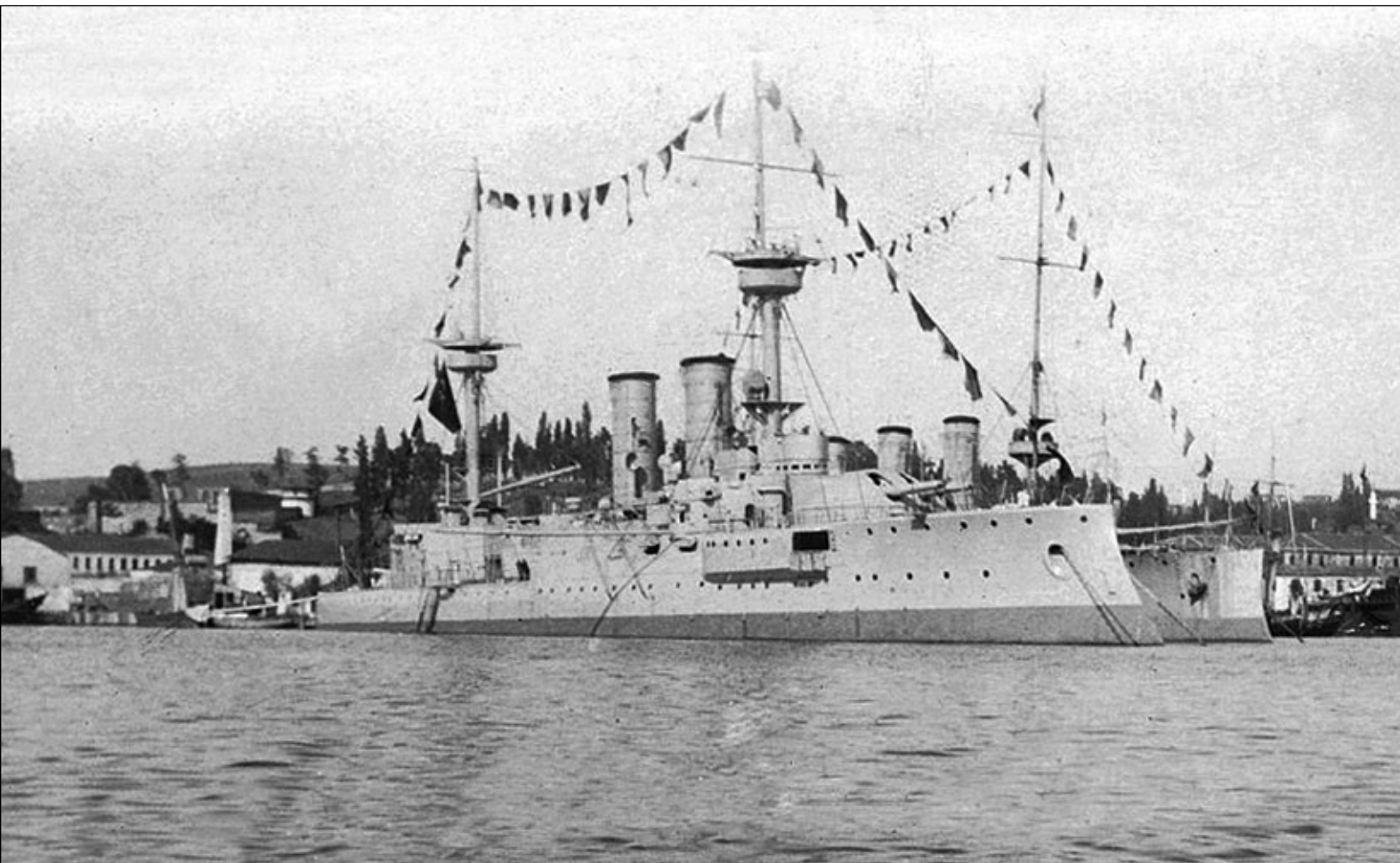
W ciągu 35 minut *Barbaros Hayrettin* otrzymał serię trafień. Eksplozja pocisku, który przebił prawą burtę szóstego przedziału spowodowała znaczne zniszczenia wewnątrz kadłuba. Jeden z odłamków wyleciał nawet przez przeciwległą burtę. Kolejne trafienie na wysokości siódmego przedziału okazało się mniej groźne. Pocisk, który trafił w pas burtowy przy ósmym przedziale nie zdołał co prawda spenetrować kadłuba, ale w znacznym stopniu uszkodził opancerzenie. Inne trafienia wyeliminowały z walki drugie i trzecie z prawoburtowych dział kal. 105 mm. Pociski które ugodziły w kominy i maszt nie wyrządziły wielkich szkód, ale pożar jaki wybuchł na pokładzie okazał się trudny do opanowania ze względu na awarię sprzętu gaśniczego. Mimo tych uszkodzeń pancernik nadal utrzymywał prędkość i bez przeszkód kontynuował walkę przy pomocy dział artylerii głównej. Podkreślić przy tym należy, że *Barbaros Hayrettin* ostrzeliwany był w tym samym czasie zarówno przez *Georgiosa Averoffa* jak i przez *Spetsai*. Pozostałe dwa greckie pancerniki (*Hydra* i *Psara*),

skupiły ogień na *Turgucie Reisie*. *Mesudiye* i *Mecidiye* w ogóle nie były w tym czasie niepokojone przez przeciwnika. Przez cały ten czas okrętom tureckim nie udało się odnotować żadnego trafienia. *Georgios Averoff*, korzystając z przewagi prędkości próbował zająć turecki okręt flagowy od przodu. Cały czas też skracał odległość do niego. O 12:05, po otrzymaniu przez *Barbarosę Hayrettina* trafienia w dziobnicę, kmdr Râmiz postanowił wykonać pełny zawrót. Przeprowadzenie tego manewru dawało możliwość zaczepnego wykorzystania kontrtorpedowców, idących dotychczas w ukryciu przy lewych burtach pancerników. Niestety brytyjska misja morska w Stambule nie zadbała o wyszkolenie w tym zakresie dowódców i załóg osmańskich okrętów. O ile Turcy posiadali w tym starciu sześć kontrtorpedowców, ale nie potrafili ich wykorzystać, o tyle Grecy nie mogli tego uczynić mając do dyspozycji zaledwie trzy jednostki tej klasy. Pozostałe zaangażowane były w poszukiwanie krążownika *Hamidiye*.

Podczas wykonywania zwrotu *Barbaros Hayrettin* trafiony został w środkową wieżę artylerii głównej. Pocisk po spenetrowaniu pancerza zniszczył lewe działo i zabił całą obsługę wieży. Po zakończeniu manewru pancernik skierował się na północny-wschód i zwiększył prędkość do 14 węzłów. Z uwagi na to, że Gre-

Pancernik *Turgut Reis* i krążownik *Hamidiye* w Arsenale Morskim w Stambule.

Fot. zbiory Reinharda Kramera



cy z wyraźnym opóźnieniem zareagowali na zmianę kursu przez turecką eskadrę, odległość między walczącymi stronami wzrosła na pewien czas do 9000 m. Aby odrobić stracony dystans *Georgios Averoff* początkowo przyśpieszył do 20 węzłów. Wkrótce jednak zwolnił do 15, ponieważ nie nadążały za nim pancerniki. Zaledwie 1-węzłowa przewaga prędkości nie pozwalała na szybkie dogonienie przeciwnika, więc po namyśle adm. Kountouriotis postanowił działać w pojedynkę, polecając pancernikom pozostanie w odwodzie, za rufą krążownika pancernego. Sam zaś ruszył *Georgios* *Averoffem* w pogoń za Turkami.

Widząc niezdecydowanie Greków i mając bezpieczną przewagę odległości kmdr Râmiz postanowił zmienić sztyk. Teraz formację zamykać miał *Turgut Reis*, zaś przed okrętem flagowym podążać miał *Mesudiye* i prowadzący cały zespół *Mecidiye*. *Turgut Reis* nie dostrzegł jednak wywieszonego o 12:45 sygnału do zmiany pozycji. Skutkiem tego, pozostający nadal na końcu formacji *Barbaros Hayrettin* otrzymał kolejne cztery trafienia. Pierwsze z nich tylko drasnęło rufowy pancerz. Kolejne dwa pociski rozerwały się na pancernym pokładzie na wysokości piątego przedziału i spowodowały dość znaczne zniszczenia. Ostatni z pocisków spenetrował piąty przedział powodując uszkodzenia wewnątrz kadłuba. Prędkość pancernika spadła o dwa węzły. Dowódca *Turguta Reisa* natychmiast dostosował swą prędkość do okrętu flagowego. Nie uczyniły tego jednak *Mesudiye* i *Mecidiye*, które powoli zaczęły się oddalać. Dopiero o 12:53 pancerniki typu „Brandenburg” zaczęły zmieniać się pozycjami w sztyku. Manewr ten został błędnie zinterpretowany przez Greków, którzy pomyśleli, że to *Turgut Reis* ma kłopoty techniczne. *Georgios Averoff* przeniósł więc ogień na ten właśnie okręt i w celu zmniejszenia dystansu do celu odbił na północ. Na skutki tego manewru nie trzeba było długo czekać. *Turgut Reis* trafiony został dwoma pociskami. Pierwszy przebił nieopancerzoną część kadłuba na wysokości pierwszego przedziału i nie spowodował większych uszkodzeń. Drugi natomiast zniszczył rezerwowy bunkier węglowy i trzy kajuty oficerskie w czwartym przedziale kadłuba.

O 13:12 *Georgios Averoff* zmienił kurs i przeszedł na lewą burtę tureckich okrętów. W tym samym czasie kmdr Râmiz polecił dowódcy *Mesudiye* i *Mecidiye* zmniejszenie prędkości do 12 węzłów, celem dołączenia do formacji i zwiększenia siły jej ognia. Dwadzieścia minut później

okręty te otrzymały rozkaz zajęcia pozycji na lewo od dziobu *Barbarosy Hayrettina*. Manewr ten miał umożliwić wzięcie greckiego krążownika pancernego w ogień krzyżowy – z prawej burty przez pancerniki typu „Brandenburg”, zaś z lewej przez *Mesudiye* i *Mecidiye*. Niestety na niewiele się to zdało, gdyż adm. Kountouriotis natychmiast odczytał intencje przeciwnika i ponownie przeszedł na prawą stronę. Chwilę potem *Turgut Reis* otrzymał kolejne trafienia. Pierwszy pocisk rozerwał się na nadburciu na wysokości pierwszego przedziału i nie wyrządził większych szkód. Drugi przebił pokład nad czwartym przedziałem i zdemolował znajdujące się pod nim kajuty. Trzeci zniszczył rezerwowy bunkier węglowy w piątym przedziale przy prawej burcie. Kolejne trafienie (na wysokości siódmego przedziału) spustoszyło przedział szpitalny i mesę oficerską oraz wyeliminowało drugie działo kal. 105 mm. Inny pocisk unieszkodliwił także pierwsze działo o tym samym kalibrze. Ostatnie z trafień okazało się tylko lekkim draśnięciem pasa pancerza burtowego na wysokości dziewiątego przedziału. Wszystkie te uszkodzenia nie tylko nie wpłynęły w istotnym stopniu na sprawność bojową okrętu, ale najwyraźniej zmotywowały jego załogę. O 14:07 artylerzyści *Turguta Reisa* odnotowali bowiem pierwsze i – jak się wkrótce okazało – ostatnie w tej bitwie trafienie dla Turków. Pocisk kal. 280 mm zniszczył przedział szpitalny i kajuty oficerów *Georgiosa Averoffa*, wywołując jednocześnie na pokładzie krążownika pożar, którego opóźnienie zajęło załodze dość dużo czasu.

Gdy okręty zbliżyły się do Tenedos, grecka jednostka flagowa ponownie przeszła na lewą burtę tureckich pancerników. O 14:30 eskadra kmdr Râmiza obrała jednak kurs na Dardanele. Adm. Kountouriotis obawiając się wejścia w zasięg dział fortecznych rejonu umocnionego postanowił w tej sytuacji zawrócić na Lemnos.

W czasie całej bitwy *Barbaros Hayrettin* wystrzelił 182 pociski kal. 280 mm, 51 szt. kal. 105 mm oraz 53 szt. kal. 88 mm. *Turgut Reis* zużył zaś 201 szt. kal. 280 mm i 258 szt. kal. 105 mm, by uzyskać zaledwie jedno trafienie¹⁹. Powodem tego mógł być niski poziom wyszkolenia tureckich załóg, ale bez wątpienia nie tylko. W piśmie skierowanym 18 marca 1913 przez Ministerstwo Floty do Sztabu Generalnego informowano o rozkalibrowaniu dział pancerników²⁰. W rezultacie tych doniesień dokonano pod okiem oficera brytyjskiej misji morskiej próbnych strzelań działami *Barbarosy Hayrettina*. Eksperyment potwierdził zużycie dział, więc za-

niechano przeprowadzania go na pozostałych okrętach²¹.

Podsumowując to starcie z taktycznego punktu widzenia znów możemy powiedzieć o remisie, ale tym razem z wyraźnym wskazaniem na Greków. W Stambule jednak wynik bitwy pod Mudros uznany został za jednoznacznie negatywny, gdyż nie udało się zrealizować podstawowego celu strategicznego, jakim było uzyskanie dominacji na Morzu Egejskim. Po kolejnym spektaklu ambicjonalnych sporów między poszczególnymi oficerami oraz Ministerstwem Floty i Sztabem Generalnym w dniu 2 lutego 1913 kmdr Râmiz utracił stanowisko zastępcy dowódcy floty. Na jego miejsce ponownie powołano kmdr. Tahira. Grecka propaganda obwieściła całemu światu błyskotliwe zwycięstwo swojej floty, skrzętnie pomijając fakt, że w starciu czynnie uczestniczył praktycznie tylko jeden okręt. Znacznie wyolbrzymione zostały też straty przeciwnika. W rzeczywistości uszkodzenia jakich doznały oba pancerniki typu „Brandenburg” nie były aż tak poważne. Problemem było tylko to, iż nie dało się ich szybko usunąć z powodu bardzo ograniczonych możliwości technicznych w Dardanelach.

Czwartego lutego 1913 zerwane zostało zawieszenie broni między Turcją a Bułgarią. Wznowione działania wojenne szybko ujawniły zamiar opanowania przez Bułgarów Półwyspu Gallipoli, co stanowiło bezpośrednie zagrożenie dla Dardaneli. Aby temu przeciwdziałać, osmański Sztab Generalny opracował plan desantu w rejonie Şarköy (wybrzeże Morza Marmara, na północny wschód od nasady Półwyspu Gallipoli). Przedsięwzięcie takie wymagało rzecz jasna znacznego zaangażowania ze strony floty. Zgodnie z pierwotnym założeniem operacja miała rozpocząć się 8 lutego o godz. 05:00. Jednakże z uwagi na późnie przybycie głównych sił mor-

19. Pozostałe jednostki osmańskich sił uderzeniowych (*Mesudiye*, *Mecidiye* i *Berk-i Satvet*) wystrzeliły łącznie 391 pocisków o kalibrze 234, 150, 120 i 105 mm, nie odnotowując żadnego trafienia. Same też nie doznały żadnych uszkodzeń. Straty wśród załóg *Barbarosy Hayrettina* i *Turguta Reisa* wyniosły w sumie 41 zabitych (w tym 4 oficerów) i 114 rannych (w tym 8 oficerów).

20. Dokument ten mówił także, iż zapas amunicji jaki pozostał na pancernikach po bitwie pod Mudros pozwalał na prowadzenie ognia tylko przez 20-60 minut, w zależności od kalibru działa (por.: *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 190).

21. Bolesnym potwierdzeniem stanu uzbrojenia pancerników były wypadki, do jakich doszło w czasie I wojny światowej. 27 kwietnia 1915 rozerwało się prawe działo kal. 280 mm w wieży na środkokręciu *Barbarosy Hayrettina*, a 5 lipca tego samego roku identyczny wypadek miał miejsce w dziobowej wieży *Turguta Reisa* (*ibid.*, s. 191).

skich z Dardaneli oraz katastrofalną organizację transportu oddziałów desantowych dopiero o 10:00 całość sił zgromadziła się w odległości 1000 m od brzegu, na którym miał nastąpić desant.

Oslonę całej operacji zapewniać miały pancerniki *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis*, krążownik pancernopokładowy *Mecidiye* oraz krążownik torpedowy *Berk-i Satvet*. Całkowity brak rozpoznania miejsca desantu oraz niedostateczna ilość łodzi desantowych sprawiły, że do godz. 15:30 udało się wysadzić na brzeg tylko jeden batalion piechoty i jedną kompanię karabinów maszynowych (łącznie planowano desantować cały X Korpus). Silny opór przeciwnika oraz niezadowalające wsparcie artyleryjskie okrętów ostatecznie przesądziły o przerwaniu operacji. Ewakuację wysadzonych już jednostek rozpoczęto 10 lutego o 01:30. Gdy przejaśniło się, bułgarska artyleria lądowa rozpoczęła ostrzeliwanie statków transportowych i pasażerskich, na które powracały oddziały X Korpusu. Tym razem jednak okręty znacznie lepiej wywiązały się z powierzonego im zadania i zapobiegły masakrze. O 12:30 pancerniki typu „Brandenburg” udały się wraz z krążownikami do Gelibolu. Podczas desantu pod Şarköy *Barbaros Hayrettin* zużył 250 szt. amunicji kal. 105 mm i 180 szt. kal. 88 mm, zaś

Turgut Reis 225 szt. kal. 105 mm i 202 szt. kal. 88 mm.

Ostatnim zadaniem jakie powierzono omawianym okrętom w czasie wojen bałkańskich było znów udzielenie wsparcia siłom lądowym, które po zerwaniu zawieszenia broni wznowiły działania przeciw armii bułgarskiej na froncie pod Czataldżą. W tym celu 16 lutego *Turgut Reis* zmienił *Mesudiye*, który do tego czasu operował na styku Dardaneli i Morza Marmara, na wysokości Bolayır. Do 21 lutego wspomniany pancernik patrolował brzeg pomiędzy Doğanarlan a İnçeburun, ostrzeliwując zauważone oddziały przeciwnika. Bułgarzy szybko zorientowali się w regularności misji wykonywanej przez *Turguta Reisa* i aby utrudnić mu zadanie ustawili w pobliżu Doğanarlan baterię dział. Szóstego marca zaskoczyła ona pancernik podczas bunkrowania węgla z parowca *Halep*. Jeden z pocisków trafił w dziobówkę statku, zmuszając go do wycofania się poza zasięg ognia dział. Po chwili kolejne dwa pociski ugodziły tym razem w burtę *Turguta Reisa*, ale nie wyrządziły większych uszkodzeń. Z bliżej nie znanych powodów pancernik nie podjął żadnych działań przeciw bułgarskiej baterii dział, lecz podniósł kotwicę i skierował się w stronę Bolayır. Rozzuchwaleni tym faktem Bułgarzy kolejnego dnia „roz-

strzelali” latarnię morską w Doğanarlan.

Dwudziestego siódmego marca kmdr Tahir otrzymał rozkaz udzielenia wsparcia artyleryjskiego oddziałom lądowym walczącym w rejonie Kumburgaz nad Morzem Marmara. Realizację tego zadania rozpoczął o 14:30 przy wykorzystaniu pancerników *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis*, krążownika torpedowego *Berk-i Satvet* oraz dwóch torpedowców. Ogień dział kal. 280 i 105 mm z okrętów typu „Brandenburg” okazał się na tyle skuteczny, że bułgarskie natarcie załamało się.

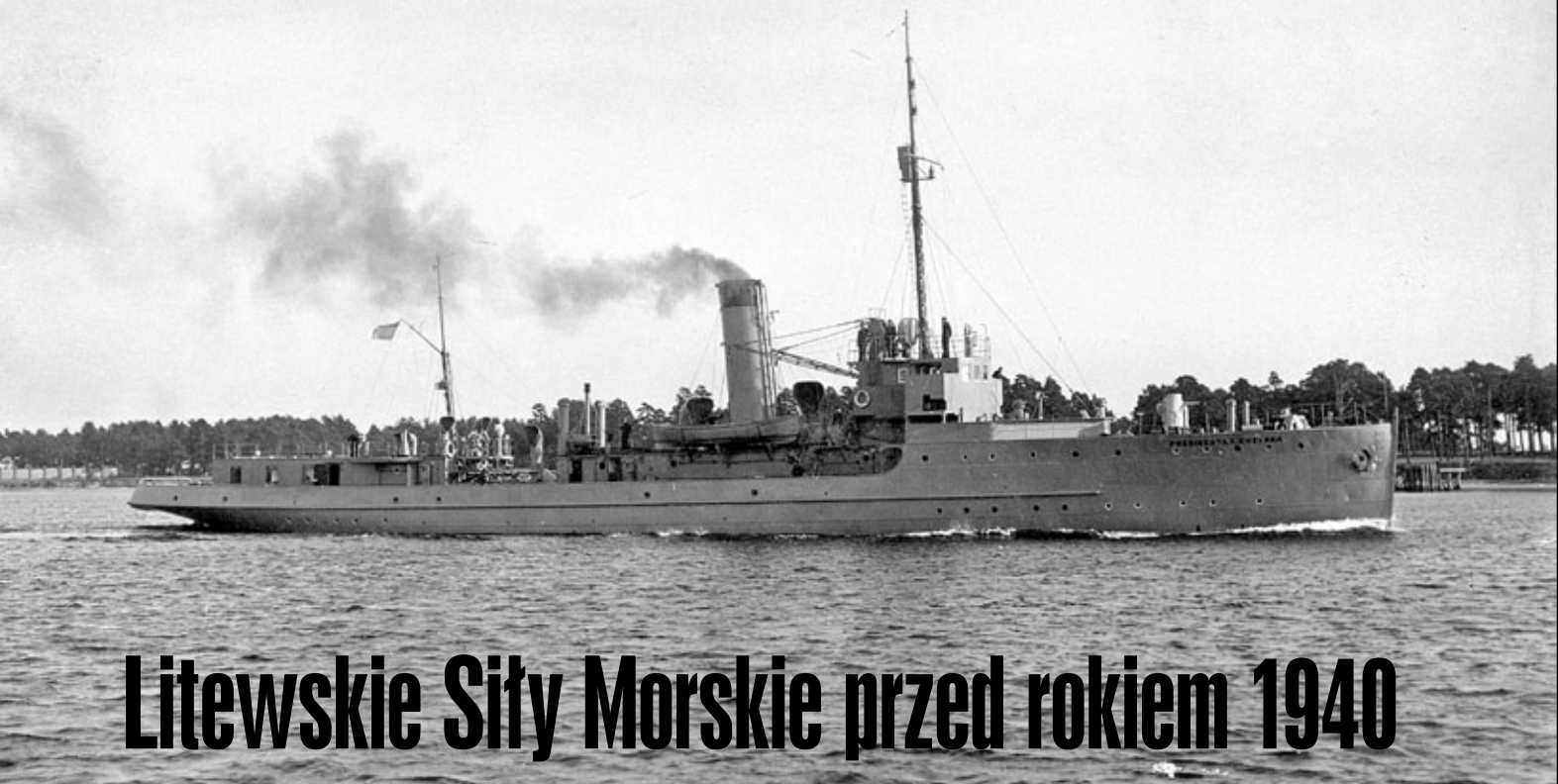
Dwa dni później stacjonujące w Dardanelach okręty ponownie wezwane zostały w to samo miejsce i pozostawały tam wspierając swymi działami turecką piechotę aż do 13 kwietnia, kiedy to doszło do zawieszenia broni. Po podpisaniu rozejmu, 16 kwietnia okręty powróciły do cieśniny, w której stacjonowały jeszcze do 27 września 1913. Tego dnia wzięły udział w trzydniowych manewrach w rejonie Erdek. Po ich zakończeniu udały się do Stambułu. Czwartego października w stoczni w Złotym Rogu rozpoczęto remont wszystkich jednostek sił głównych osmańskiej marynarki wojennej.

(ciąg dalszy nastąpi)

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki torpedowiec *Seeadler* w 1929 r.
Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





Litewskie Siły Morskie przed rokiem 1940

1. WPROWADZENIE

Przed I wojną światową Litwa była częścią rosyjskiego Imperium Carskiego. Od 1915 roku terytorium litewskie okupowały wojska niemieckie, a w dniu 11 grudnia 1917 roku, po rosyjskiej Rewolucji Październikowej, proklamowano niezależne państwo litewskie pod protekcją Cesarstwa Niemieckiego.

Republika Litwy została utworzona w dniu 16 lutego 1918 roku. W listopadzie następnego roku z Litwy wyparto siły Armii Czerwonej, które od zakończenia I wojny światowej w listopadzie 1918 roku stacjonowały na jej terytorium. Region Wilna, wcześniejszej stolicy Litwy, został jednak w latach 1920-23 zaanektowany przez Polskę rządzoną przez Marszałka Piłsudskiego.

Kiedy zakończyła się I wojna światowa, delegacja polityków litewskich na paryską konferencję pokojową – miejsce gdzie zwycięzcy alianci ustanawiali nowy porządek współistnienia państw europejskich – próbowała przełamać przyłączenie do Republiki Litewskiej niemieckiego regionu Memel (niemiecka nazwa Kłajpeda, *przyp. tłumacza*). Żądanie to zostało spełnione tylko częściowo, bowiem obszar ten został oddzielony od Niemiec.

Region Memel nie został jednak przyznany również Litwie, ponieważ uważano, że nowopowstałe państwo nie znajdzie się w strefie wpływów Zachodu. Było to efektem powszechnie panującej opinii, że Li-

twa mimo ducha samostanowienia wśród wolnych narodów, podobnie jak inne państwa bałtyckie, powinna pozostać pod wpływem Imperium Rosyjskiego. W ogólnym przekonaniu dominacja Bolszewików nie mogła przetrwać i powrót byłego porządku powinien przywrócić stabilność geopolityczną.

Międzynarodowy status Litwy był ponadto zagrożony przez polskie plany jej anektowania. Państwa zachodnie miały bowiem zamiar stworzenia strefy buforowej dla zabezpieczenia przed rozprzestrzenianiem się ideologii bolszewickiej na zachód tak, aby jej potencjał polityczny pozostał na terenie Rosji. Za główny filar dla osiągnięcia tego celu uważano Polskę. Kraj ten otrzymywał więc wsparcie z Zachodu – głównie z Francji. Z tego powodu Litwa była postrzegana jako państwo słabe i nie pewne, a państwa zachodnie preferowały jej anektowanie dla wzmocnienia siły Polski. Dlatego też strefa wpływu, w której była Litwa pozostawała nieokreślona do 1922 roku – w czasie najdłuższym ze wszystkich Państw Bałtyckich. Zamiast tego Liga Narodów (będąca odpowiednikiem dzisiejszej Organizacji Narodów Zjednoczonych), umieściła region Memel pod tymczasową administracją Francji.

Innym powodem nie zwracania regionu Memel Litwie było gospodarcze nim zainteresowanie oraz zamiar przekazania go Polsce, którą wspierała Francja. W 1922 roku w społeczeństwie międzynarodo-

wym narosła tendencja utworzenia „Wolnego Miasta Kłajpeda” (Freistaat), w którym wielki wpływ miałyby mieć Polska. Działo się to mimo tego, że już w 1918 roku obywatele Regionu wyrazili w Akcie z Tylży (litewska nazwa Tilžė, *przyp. tłumacza*) wolę „opuszczenia dziadka Niemiec i zjednoczenia z matką Litwą”. Było jasne, że region Memel wysłiznął się z rąk litewskich.

Zaistniałe okoliczności zmusiły w 1923 roku obywateli i rząd litewski do podjęcia zdecydowanych działań. Konferencja Ambasadorów zdecydowała wkrótce o statusie Regionu co nie usatysfakcjonowało Litwinów. Uwaga społeczności międzynarodowej była bowiem wówczas skierowana na niemieckie Zagłębie Ruhry zajęte przez siły francuskie. Poważne naciski zachęcające rząd litewski do przeprowadzenia operacji wojskowej pochodziły od zdeterminowanych członków litewskiego Związku Strzeleckiego.

W tajemnicy Litwa sformowała więc Oddział do Zadań Specjalnych złożony z kadetów Szkoły Wojskowej oraz Szkoły Policji Wojskowej, żołnierzy 5 i 8 Pułków Piechoty, 1 Pułku Kawalerii, batalionów Elektrotechnicznego i Samochodowego, żołnierzy ochotników i oficerów Sztabu Generalnego oraz strzelców z plutonów: Vilkaviškis, Kaišiadorys i Panevėžys. Armia powstańcza liczyła łącznie 40 oficerów, 584 żołnierzy wojsk regularnych, 455 strzelców i około 300 obywateli regionu Memel.

Powstańcy mieli prowadzić operacje w trzech grupach: pierwszej dla działań w rejonie Memel (Kłajpėda), drugiej w rejonie Pagėgiai i dla obrony granicy z Niemcami oraz trzeciej w regionie Šilutė. Na granicy powstańcy zamienili mundury na ubrania cywilne ze specjalnymi oznaczeniami: zgiętymi ramionami podtrzymującymi litery „MLS” – Ochotnicy Wielkiej Litwy. W dniu 10 stycznia 1923 roku przekroczyli oni granicę i tego samego dnia zajęli bez większego oporu miasta Šilutė i Pagėgiai. Memel został otoczony i od 15 stycznia rozpoczęto jego szturm. Po południu tego dnia Prefektura Francuska poddała się powstańcom.

Podczas operacji zginęło 12 powstańców, 2 żołnierzy francuskich oraz niemiecki żandarm. Działania spotkały się z protestem Francji, która zażądała wycofania powstańców z Regionu Memel. Rząd Litwy wyparł się jednak jakichkolwiek powiązań powstańców z centralną administracją litewską i nie podjął żadnych działań.

W dniu 23 lutego 1923 roku Konferencja Ambasadorów ogłosiła porozumienie pomiędzy Litwą i Aliantami I wojny światowej. Na jego mocy Region Memel został przekazany Litwie i po podpisaniu w 1924 roku w Paryżu Konwencji Kłajpedzkiej stał się autonomiczną częścią Republiki Litwy.

Pod koniec marca 1939 roku Region Memel formalnie powrócił do Rzeszy Niemieckiej. Chociaż na mocy najwcześniejszych warunków paktu Hitler-Stalin Litwa miała przejść w niemiecką strefę wpływów, ostatecznie znalazła się w strefie wpływów radzieckich. Już w dniu 10 października 1939 roku Związek Radziecki zmusił Litwę do podpisania 15-letniego paktu o wzajemnej współpracy. Na jego mocy Związek Radziecki miał prawo wykorzystywania litewskich baz lądowych i lotniczych. W rewanżu Litwa otrzymała region wileński, który ZSRR zajął po kapitulacji Polski w dniu 27 września oraz rozbiórze jej terytorium przez Niemcy i Związek Radziecki.

Zakończenie Wojny Zimowej z Finlandią w dniu 13 marca 1940 roku umożliwiło Stalinowi ponowne zwrócenie uwagi na Państwa Bałtyckie. Litwa była pierwszą, która odczuła żądania komunistów. W dniu 30 maja Związek Radziecki wysunął nowe żądania oraz fałszywie oskarżył rząd litewski o aresztowanie kilku żołnierzy radzieckich i zmuszenie ich do wyjawienia tajemnic wojskowych. Pod wpływem Moskwy spełzły na niczym wszelkie wysiłki rządu litewskiego. Związek Radziecki wysunął więc dalsze żądania dotyczące zarówno stacjonowania wojsk radzieckich, jak i składu nowego rządu litewskiego.

Nie wierząc w powodzenie walki, większość przywódców litewskich wyjechała za granicę i w dniu 16 czerwca 1940 roku Związek Radziecki rozpoczął okupację Litwy. Już w dniu 21 lipca została utworzona Litewska SRR, która w dniu 3 sierpnia została włączona do ZSRR. W latach 1941-1945 Litwa była okupowana przez wojska niemieckie. W dniu 7 kwietnia 1948 roku Memel (Kłajpėda) został zwrócony Litewskiej SRR stając się częścią Obwodu Kaliningradzkiego.

Wraz z nadejściem „Głosności” i „Pierestrojki”, które doprowadziły do upadku Związku Radzieckiego, Litwa ponownie odzyskała niepodległość:

- 1990 rok: Deklaracja Niepodległości (11 marca). Moskwa wprowadziła blokadę handlową Litwy (18 kwietnia).

- 1991 rok: Rosyjska Rada Państwa zaakceptowała niepodległość Litwy (6 września).

2. LITEWSKIE SIŁY MARYNARKI WOJENNEJ I STRAŻY GRANICZNEJ MIĘDZY WOJNAMI

Po zakończeniu I wojny światowej rząd litewski przystąpił do organizowania sił obrony morskiej. Ze względu jednak na warunki polityczne i ekonomiczne oraz brak prawdziwego portu idea sił obrony morskiej nie weszła w stadium realizacji do 1923 roku. Dopiero zajęcie w tym roku Memel, teraz Kłajpedy, dało Litwie pełny dostęp do Morza Bałtyckiego i możliwość stopniowego rozwoju sił obrony morskiej. Pierwszym krokiem w tym kierunku było utworzenie w dniu 14 lipca 1923 roku Korpusu Straży Granicznej pod kontrolą Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Jego pierwszymi dwoma jednostkami były łodzie patrolowe *Savanoris* i *Lietuvaitė*. Trzecia łódź, *Šaulys*, dołączyła w 1924 roku.

W 1927 roku, dla zapewnienia Straży Granicznej jednostki zdolnej do operowa-

nia na Bałtyku, Litwa zakupiła były niemiecki trałowiec *M 59* przemianowany na *Prezidentas Smetona*. Rząd oczekiwał okrętu przede wszystkim do powstrzymania przemytu. Faktycznie, już w tym samym roku zdołał on przechwycić jednostkę przemytniczą¹.

Na początku lat trzydziestych, Litwa poprosiła o doradztwo w zakresie obrony wybrzeża Wielką Brytanię, która wysłała za granicę pierwszych oficerów marynarki dla prowadzenia szkolenia. W latach 1932/33 Straż Graniczna otrzymała cztery nowe łodzie patrolowe. W dniu 1 września 1935 roku głównodowodzący litewskich sił zbrojnych generał Stasys Rastikis oficjalnie powołał Marynarkę Wojenną jako rodzaj litewskich sił zbrojnych.

W 1936 roku sformułowano pierwsze plany zakupu nowych jednostek wojennych, które mówiły o dwóch okrętach podwodnych po 400-650 ton i dwóch trałowcach po 250 ton. Plan przewidywał zakup 400 mln i wydatkowanie łącznie 19 mln. Litów. Budowę okrętów podwodnych skalkulowano na kwotę 14 mln Litów, a trałowców na 3 mln Litów. Pozostałe 2 mln Litów przeznaczono na miny.

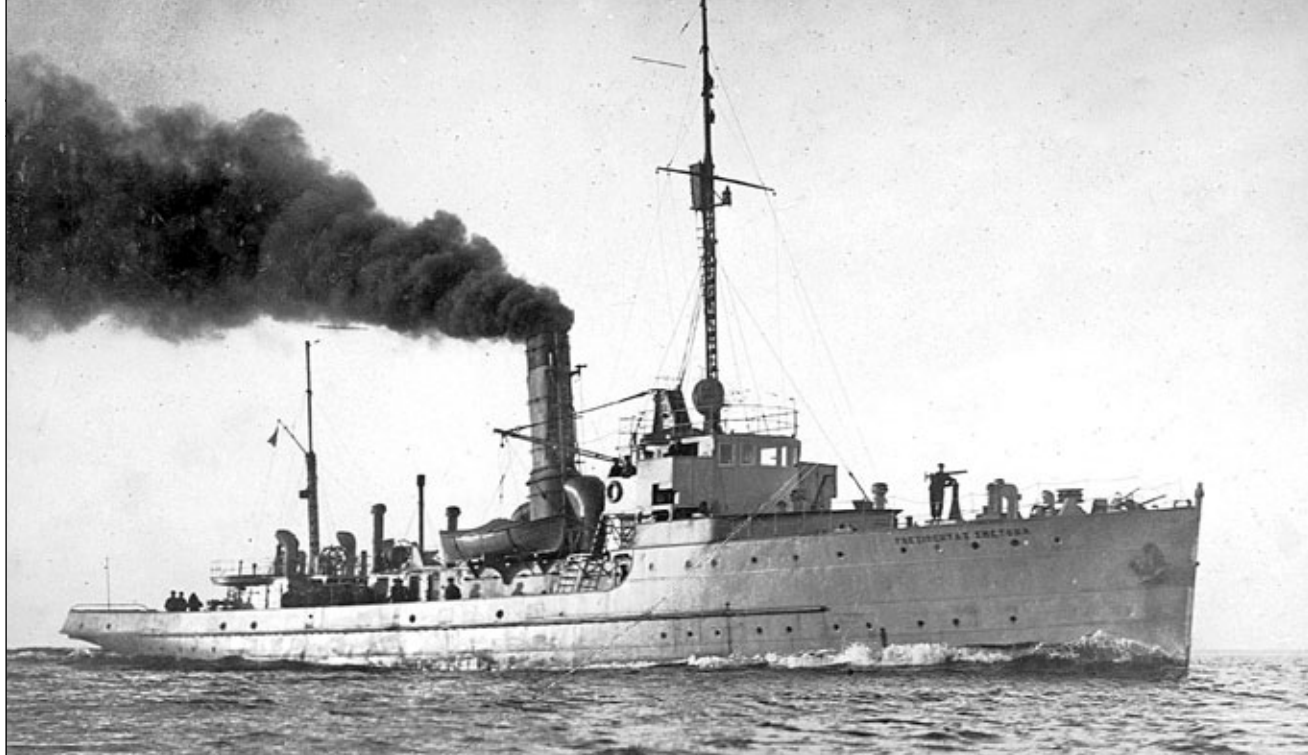
Na początku 1939 roku personel Marynarki liczył: 7 oficerów, 12 podoficerów i około 60 marynarzy byłego trałowca i patrolowca Straży Granicznej *Prezidentas Smetona* sklasyfikowanego teraz jako kanonierka. Jednostka została wycofana ze służby w 1932 roku i trzy lata później przebudowana do wykorzystania przez Marynarkę. Straż Graniczna miała sześć uzbrojonych patrolowców: *Aitvaras*, *Šaulys* (II), *Žaibas*, *Partizanas*, *Savanas*.

1. *Hassan I*, były niemiecki ścigacz okrętów podwodnych typu „UZ”, który w 1929 r. stał się estońskim *As De Pique*.

Grupa marynarzy na pomoście rufowym *Prezidentasa Smetony*.

Fot. zbiory Sergieja Patjanina





Prezidentas Smetona w bardzo wczesnym okresie służby. Okręt ciągle ma oryginalne poszycie komina oraz maszty. Pokładówka zawierająca wyposażenie reprezentacyjne nie została jeszcze zabudowana.
Fot. zbiory Siergieja Patjanina

ris i *Lietuvaite*. Dodatkowo Litwa posiadała mały lodołamacz-holownik *Perkunas* i pilotówkę *Sarunas*, które nie wchodziły jednak w skład floty wojennej.

Utrata Kłajpedy spowodowała stratę przez niewielką Marynarkę litewską jej jedynej bazy. Godzinę przed zajęciem portu przez prowadzone przez pancernik kieszonkowy *Deutschland* jednostki Kriegsmarine, które rankiem 23 marca 1939 roku przybyły aby zaanektować region, *Prezidentas Smetona* i sześć patrolowców oraz kilka statków handlowych wyszło w morze. Patrolowce zawięły dla Sventoji – jedyne pozostałego Litwie portu. Mała ta przystań była jednaką zbyt płytka dla kanonierki *Prezidentas Smetona*.

Okręt pozostawał u wejścia do portu przez 4 miesiące stojąc na kotwicy lub odchodząc w morze przy złej pogodzie oraz bunkrząc paliwo w Rydze, albo w Lipawie. W maju 1939 roku, po dyskusjach Litwini przegłosowali kwotę 40 mln Litów na modernizację Sventoji do standardów nowoczesnego portu. Wysiłki dla uzyskania w Wielkiej Brytanii pożyczki na ten cel zakończyły się jednak niepowodzeniem.

Latem 1939 roku Litwa poprosiła rząd łotewski o umożliwienie dokowania kanonierki w Lipawie. Łotysze odrzucili jednak tę prośbę motywując, że przeznaczoną do dokowania jednostką byłby okręt wojenny. Nie mając innej możliwości Litwini zdemontowali uzbrojenie kanonierki, po czym Łotysze zgodzili się na cumowanie jednostki w Lipawie ze szkieletem załogą 10 marynarzy. Litwa poprosiła także o umożliwienie odbycia szkolenia przez oficera i 5 marynarzy w łotewskiej Marynarce Wojennej. Prośba ta również została odrzucona przez Łotyszy. W czerwcu

1939 roku łotewskie pogłębiarki wystarczającą pogłębiły port w Sventoji i *Prezidentas Smetona* oraz kilka mniejszych jednostek handlowych powróciło do litewskiego portu.

We wrześniu 1939 roku na listę floty litewskiej wprowadzono dwie internowane jednostki polskie, a jeszcze jedną przyjęto do ewidencji w czerwcu 1940 roku – na kilka dni przed aneksją Litwy przez ZSRR.

Poniżej opisano jednostki Marynarki Wojennej oraz Straży Granicznej z lat 1923-1940. Wymienione zostały także jednostki Policji Morskiej oraz Skautów Morskich.

3. LITWESKIE OKRĘTY WOJENNE W SZCZEGÓŁACH

Prezidentas Smetona – kanonierka

Były niemiecki trałowiec *M 59* zbudowany przez Seebeck-Werft, w Geestemün-

de² ze stoczniowym numerem 402. Wodowany w dniu 31 października 1917 roku i wprowadzony do służby w dniu 30 listopada tego samego roku. Z listy Reichsmarine skreślony w dniu 24 października 1921 roku. W dniu 2 sierpnia 1922 roku sprzedany niemieckiej firmie Bieber z Hamburga za kwotę 1 mln Marek, pozostawiony jednak w Wilhelmshaven. W dniu 27 lipca 1927 roku zakupiony za kwotę 289 tys. Litów i przeholowany do Kłajpedy w celu przebudowy. Przemianowany na *Prezidentas Smetona* z przeznaczeniem do służby w Straży Granicznej jako jednostka szkolna i do zwalczania przemytu. Po raz pierwszy wyszedł w morze w nowej roli w dniu 4 listopada 1927 roku.

Pod koniec lat dwudziestych okręt przystosowano do pomocniczej służby

2. Obecnie dzielnica Bremerhaven.

Marynarze na dziobie *Prezidentasa Smetony*.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina



Dane taktyczno-techniczne – <i>Prezidentas Smetona</i>	
Wyporność:	535 t pełna, 506 t projektowa (po zbudowaniu); 586 t pełna (1936)
Wymiary:	długość 59,3/57,8 m (całkowita/na KLW), szerokość 7,3 m, zanurzenie 2,2/2,6 m
Maszyny główne:	dwa kotły okrętowe, dwa zespoły maszyn parowych potrójnej ekspansji, 1750 iKM
Prędkość:	16 węzłów
Zasięg:	2000 Mm przy 14 w, 130 ton węgla
Uzbrojenie:	1 x 57 mm; 2 lub 3 x 37 mm; do 3 km Maxim (1927-32) 2 x 20 mm Oerlikon; 1 ckm, 2 lkm (1935) 2 x 76 mm; 2 m. b. g (w służbie radzieckiej)
Załoga:	31 (Straż Graniczna); 48 (Marynarka), 70 (w służbie radzieckiej)

w roli jachtu prezydenckiego zabudowując na jego pokładzie rufowym specjalną nadbudówkę z wyposażeniem reprezentacyjnym. Zmieniono również poszycie komina redukując także jego wysokość. W trakcie służby w Straży Granicznej uzbrojenie jednostki było zmieniane. Na jej początku było to dwa do trzech dział kalibru 37 mm; później dział kalibru 57 mm na pokładzie dziobówki oraz po jednym dziale kalibru 37 mm po obydwu stronach skajlajtu maszynowni. W następnych latach służby w Straży Granicznej uzbrojenie jednostki stanowiły tylko karabiny maszynowe Maxima. Mimo, że *Prezidentas Smetona* dokonał kilku przechwyceń³ nie mógł odnosić wielkich sukcesów w zwalczaniu przemytu ze względu na zbyt małą prędkość.

W styczniu 1932 roku jednostkę wycofano ze służby i rozbrojono. Po dyskusjach, w styczniu następnego roku została ona wpisana do ewidencji Armii. Między 17 sierpnia i 13 września 1934 roku okręt przeszedł mały remont ograniczający się do niewielkiej konserwacji. Dopiero w maju następnego roku rozpoczęto jego remont kapitalny. *Prezidentas Smetona* został ponownie wprowadzony do służby w dniu 2 sierpnia 1935 roku i przydzielony teraz do nowoutworzonej Marynarki Wojennej. Przeprowadzone modernizacje dotyczyły nadbudówki, kanałów wentylacyjnych oraz masztu przedniego. Uzbrojenie zostało zastąpione nowoczesnymi działami automatycznymi. W późniejszych latach wyposażenie reprezentacyjne na pokładzie rufowym okrętu zostało zredukowane poprzez skrócenie pokładówki, którą ograniczono do trzech zamiast pierwotnych czterech bulajów na każdej z jej ścian wzdłużnych. Dodano także żurawiki łodziowe na lewej burcie jednostki.

W dniu 22 czerwca 1940 roku kanoierka została przejęta przez Związek Radziecki i przemianowana na *Pirmunas*. We wrześniu tego roku jednostka została przebazowana do Lipawy i wyposażona do służby eskortowej z nową nazwą *Zadornyj*. W dniu 9 stycznia 1941 roku przeklasyfikowana na patrolowiec NKWD. Po-

Dane taktyczno-techniczne – <i>Banga</i>	
Wymiary:	długość 8,2 m, szerokość 2,2 m
Napęd:	4-cylindrowy silnik benzynowy
Uzbrojenie:	2 karabiny maszynowe

Dane taktyczno-techniczne – <i>Vejas (II)</i>	
Wymiary:	długość 5,5 m, szerokość 1,8 m
Napęd:	6-cylindrowy silnik benzynowy Chrysler Marine (przyp. tłumacza)
Uzbrojenie:	2 karabiny maszynowe

nownie przeklasyfikowana w dniu 19 sierpnia tego samego roku – tym razem na trałowiec o nazwie *Tralszczik Nr 76*. Już w dniu 7 września okręt ponownie został przeklasyfikowany na eskortowiec nazwany *Korall*. Jeszcze jednej zmiany jego klasyfikacji na trałowiec dokonano w dniu 25 listopada 1943 roku. Po raz ostatni okręt przeklasyfikowano w dniu 5 czerwca 1944 roku na trałowiec elektromagnetyczny. Ostatecznie, w dniu 29 sierpnia jednostka została przemianowana na T-33.

W latach II wojny światowej okręt pełnił bardzo aktywną służbę będąc wykorzystywanym jako jednostka łącznikowa i baza. Na przełomie listopada i grudnia 1941 roku pomagał w ewakuacji garnizonu Hanko, głównie był jednak wykorzystywany do zadań trałowych w Zatoce Fińskiej.

T-33 został utracony w dniu 11 stycznia 1945 roku w nieznanych okolicznościach podczas rejsu z Helsinek do Tallina. W 2007 roku jego wrak został zlokalizowany przez służby estońskie w odległości 35 km (19 Mm) od Tallina na głębokości 80 m.

***Banga* (eks-Narocz)**

Była polska motorówka *Narocz* zbudowana przez amerykańską stocznię Barker w Norfolk. Internowana w połowie września 1939 roku w Kownie. Pod koniec 1939

roku przebazowana do Šventoji i wykorzystywana jako motorówka dozorowa Marynarki Wojennej *Banga*. Po radzieckiej aneksji w dniu 17 września 1940 roku przydzielona do garnizonu wileńskiego gdzie wpisano ją do ewidencji 192 Batalionu. Dalsze jej losy pozostają nieznane.

***Vejas* (II)**

Była polska motorówka typu Chris-Craft-Utility (numer stoczniowy 7352). Internowana na początku września 1939

roku w Kownie. Pod koniec 1939 roku przebazowana do Šventoji i wykorzystywana jako motorówka dozorowa *Vejas*. Po radzieckiej aneksji w dniu 17 września 1940 roku przydzielona do garnizonu wileńskiego gdzie wpisano ją do ewidencji 29 Batalionu. Dalsze jej losy pozostają nieznane.

Elfa

Jednostka została zbudowana w 1935 roku w Finlandii. W dniu 13 września następnego roku aresztowana za przemytnictwo. W dniu 22 marca 1939 roku przebazowana do Šventoji, gdzie 4 czerwca następnego roku, zaledwie na 12 dni przed rozpoczęciem okupacji radzieckiej, została przekazana przez Ministerstwo Finansów Marynarki Wojennej. W dniu 24 lipca 1940 roku przydzielona do sił radzieckiej straży granicznej. Jej losy po 1940 roku pozostają nieznane.

4. JEDNOSTKI STRAŻY GRANICZNEJ W SZCZEGÓŁACH

Partizanas

Jednostka została zbudowana przez Lindenau & Cie w Kłajpedzie z numerem stoczniowym 65. Wodowana w dniu 5 maja 1933 roku. Przydzielono jej nu-

3. Oprócz *Hassana I*, w 1930 r. dokonał innego spektakularnego przechwycenia – szkunera *Vesta*.

Dane taktyczno-techniczne – <i>Elfa</i>	
Wyporność:	13,5 t
Wymiary:	długość 12,0 m, szerokość 3,1 m, zanurzenie 0,8 m
Napęd:	silnik spalinowy, 60 KM
Prędkość:	10 węzłów
Załoga:	6



Partizans sfotografowany w Kłajpedzie w 1936 r.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina

Dane taktyczno-techniczne – <i>Partizanas</i>	
Wyporność:	60 t
Wymiary:	długość 21,5 m, szerokość 4,5 m, zanurzenie 1,3 m; wysokość boczna 2,2 m
Napęd:	dwa silniki spalinowe, razem 200 KM, dwie śruby
Prędkość:	12 węzłów
Uzbrojenie:	1 x 57 mm; 1 x 20 mm Oerlikon; 2 km Maxim
Załoga:	13

mer rozpoznawczy *P.I.* Dopiero w 1937 roku wyposażono ją w radiostację. W 1939 roku była uzbrojona tylko w pojedynczy karabin maszynowy. Po tym jak w sierpniu 1940 roku została przejęta w Šventoji przez Związek Radziecki jej losy pozostają nieznane. Najprawdopodobniej została wcielona do 2 Eskadry NKWD w Ventspils [2 отряд БОПС НКВД].

Aitvaras, Šaulys (II), Žaibas

Barkasy zbudowane przez Lindenau & Cie w Kłajpedzie z numerami stocznio- wymi odpowiednio: 64 (koszt 51,7 tys. Litów); 66 (koszt 57,9 tys. Litów) i 63 (koszt 51,7 tys. Litów). Początkowo operowały w rejonie Kłajpedy, później Šventoji. W sierpniu 1940 roku zdobyte przez Rosjan w Kownie gdzie były przebudowane. Ich dalsze losy są nieznane.

Savanoris (eks-*Argus*)

Były niemiecki trałowiec motorowy *F 45*, zbudowany w 1918 roku przez C. Waap w Kilonii-Heikendorf. Skreślony z listy floty niemieckiej w dniu 22 października 1920 roku. Od 10 czerwca następnego roku w służbie „Hafenbauamt Memel” jako *Argus*. Przejęty przez Litwę po aneksji regionu Memel, adaptowany na potrzeby Straży Granicznej i wprowadzony do służby w dniu 14 lipca 1923 roku

ji. W 1940 roku przeszedł remont kapitalny, zostając w sierpniu tego samego roku przejętym w Šventoji przez ZSRR. Opuszczony w 1941 roku. Po odnalezieniu w Lipawie przez Niemców przywrócono mu nazwę *Argus*. Do 1943 roku operował z Memel, wycofany z eksploatacji i złomowany w tym samym roku.

Lietuvaitė (eks-*Möwe*)

Była niemiecka motorówka *Möwe* budowana przez Lindenau & Cie w Kłajpedzie. Przejęta w stanie nieukończonym podczas aneksji regionu Memel, ukończona dla

potrzeb Straży Granicznej i w dniu 14 lipca 1923 roku wprowadzona do służby jako *Lietuvaitė*. Bazująca w Šventoji jednostka zatонуła podczas sztormu w 1927 roku. Podniesiona i wyremontowana. W 1940 roku przeszła remont kapitalny zostając przejęta przez ZSRR w czerwcu tego samego roku. W dniu 24 lipca 1940 roku stała się jednostką radzieckiej straży granicznej bazującej w Šventoji. Jej ostateczne losy są nieznane.

Dane taktyczno-techniczne – <i>Aitvaras, Šaulys (II), Žaibas</i>	
Wyporność:	16,0 t (<i>Aitvaras, Žaibas</i>); 16,5 t (<i>Šaulys</i>)
Wymiary:	długość 12,5 m, szerokość 3,05 m zanurzenie 0,6 m; wysokość boczna 1,0 m (<i>Aitvaras, Žaibas</i>) zanurzenie 0,7 m; wysokość boczna 0,97 m (<i>Šaulys</i>)
Napęd:	dwa silniki wysokoprężne Humboldt-Deutz, po 40 KM
Prędkość:	12 węzłów
Uzbrojenie:	2 km

Załoga *Žaibasa* w trakcie szkolenia z obsługi karabinu maszynowego. Fot. zbiory Siergieja Patjanina



Zespół jednostek Straży Granicznej w Kłajpedzie w 1934 r. Na pierwszym planie *Savonoris*, dalej *Partizanas* (przy kei) z barkasem typu *Žaibas* na zewnątrz. Fot. zbiory Siergieja Patjanina

Dane taktyczno-techniczne – *Savonoris*

Wyporność:	36 t
Wymiary:	długość 17,5 m, szerokość 3,9 m
Napęd:	dwa silniki wysokoprężne Daimler Mod. 1917, po 65 KM
Prędkość:	16 węzłów
Uzbrojenie:	stanowiska dla dział 1 x 37 mm lub 1 x 20 mm Oerlikon; 1 km Maxim

Dane taktyczno-techniczne – *Lietuvaite*

Wymiary:	długość 6,4 m, szerokość 1,6 m, zanurzenie 0,4 m
Napęd:	4-cyl. silnik spalinowy typu BMW, 60 KM
Prędkość:	12 węzłów
Uzbrojenie:	1 km

5. JEDNOSTKI RÓŻNE

W składzie Policji Morskiej, która istniała równolegle do Straży Granicznej znajdowały się cztery kolejne jednostki. Wszystkie były wykorzystywane do walki z przemytnikami:

Šaulys

Pierwszy noszący tę nazwę barkas motorowy (brak danych), zakupiony w 1924 roku i wprowadzony do służby w dniu 14 lipca tego roku. Pełnił służbę do 1930 roku kiedy został złomowany.

Lydys

Barkas parowy (brak danych), zakupiony na początku lat dwudziestych, w służbie do lat trzydziestych.

Vejas

Barkas parowy o długości 12,0 m, szerokości 2,7 m i maszynie parowej o mocy 60 iKM. Pochodził z lat I wojny światowej, pełnił służbę w latach trzydziestych. Jego los nie jest dokładnie znany: został złomowany w latach 1938-39 lub został przejęty przez Niemców w Memel w dniu 23 marca 1939 roku.

Prashama

Barkas motorowy pełniący służbę w latach trzydziestych. Brak innych informacji.

Jako ostatnia, choć nie najmniej ważna jest wymieniona litewska organizacja skautów morskich – „Sauliu Sajunga”. Prowadziła ona szkolenie paramilitar-

ne eksploatując 9 małych jachtów żaglowych oraz jeden większy jacht szkolny.

Budys (eks-Malaya)

Zbudowany w 1919 przez Germaniawerft w Kilonii. W 1925 roku przechwycony przez *Savonoris* z ładunkiem kontrabandy i skonfiskowany przez Litwę. W dniu 16 lipca 1926 roku sprzedany na aukcji organizacji skautów morskich i przemianowany na *Budys*. Utracony w dniu 15 lipca 1933 roku w wyniku wejścia przy złej pogodzie na północny falochron portu w Kłajpedzie skutkiem awarii silnika.

Co do nieznanych losów różnych jednostek, może być interesujące odnotowanie w niemieckim źródle dwóch byłych litewskich barkasów patrolowych eksploatowanych w latach czterdziestych przez szkołę szybowcową NSFK⁴ jako jednostki ratownicze w Rositten w Prusach Wschodnich. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego: Jarosław Palasek

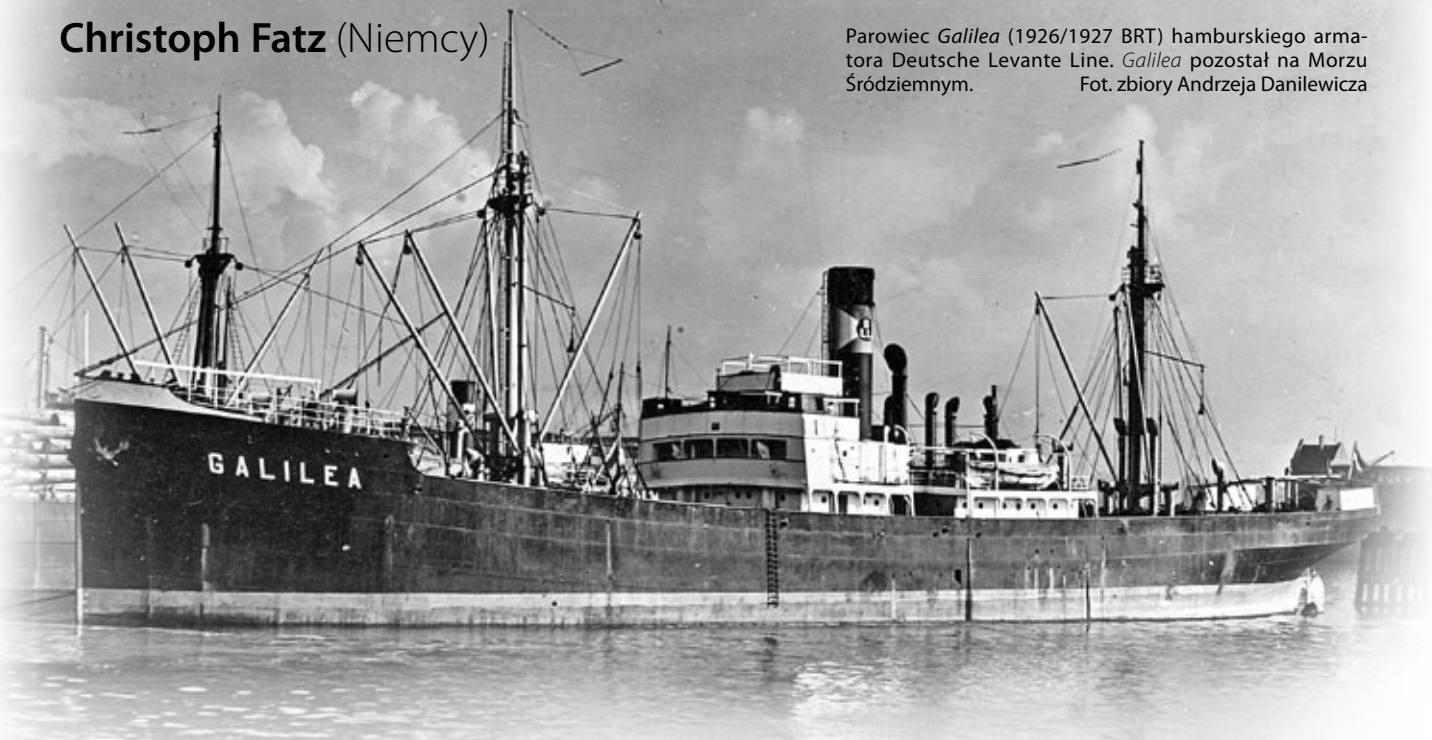
Bibliografia

- Jane's Fighting Ships 1939 (David & Charles Reprints Ltd., 1971)
Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1936 i 1940, (J. F. Lehmanns Verlag, Monachium/Berlin)
Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Tomy 2, 5 i 6 (Bernard & Gräfe, Koblenca, 1983/1988/1989)
Jürg Meister: *Soviet Warships of the Second World War* (MacDonald & Jane's, Londyn, 1977)
S.S. Bereznoj: *Korabli i Suda WMF SSSR 1928-1945* (Moskwa, Wojennoje Izdatel'stvo, 1988)
S.S. Bereznoj: *Trofei i Reparatsji WMF SSSR*, (Jakuck 1994)
A.A. Gajduk, R.W. Lapshin: *Wojenno-Morskije Sily Pribaltijskich Gosudarstw 1918-1940* (Galeja Print, St. Petersburg, 2009)
Materiały zebrane przez autora w Państwach Bałtyckich od 1995 roku.

Dane taktyczno-techniczne – *Budys*

Wymiary:	długość 14,5 m, szerokość 4,3 m, zanurzenie 1,75 m
Powierzchnia ożaglowania:	90 m ²
Napęd pomocniczy:	silnik spalinowy, 25 KM

4. NSFK = Nationalsozialistisches Fliegerkorps – Narodowosocjalistyczny Korpus Lotniczy.



Niemiecka Marynarka Handlowa w przeddzień II wojny światowej część I

Prawie nieznanie, nawet w kręgach miłośników okrętów i statków, są przygotowania i powrót niemieckiej floty handlowej do kraju po wybuchu II wojny światowej.

Spektakularne w oczach opinii publicznej wydarzenia jak udane przełamanie brytyjskiej blokady przez wielkie statki pasażerskie *Bremen*, *St. Louis*, *New York* i powracające jesienią 1939 roku z Ameryki Południowej należące do Hamburg-Süd „pasażery” *Monte Olivia*, *Monte Pascual* czy jeszcze w kwietniu 1940 roku powrót *Antonio Delfino*, lub pomoc „neutralnego” USA w przechwyceniu przez Royal Navy i w konsekwencji samozatopienie należącego do NDL-u statku pasażerskiego *Columbus* nie odzwierciedlają w pełni rzeczywistości.

Prawdziwymi bohaterami tej bezprecedensowej operacji były dziesiątki samotnych powolnych statków przedzierających się tygodniami z odległych zakątków świata do Niemiec, próbujących ująć polującym na nie okrętom Royal Navy i Marine Nationale z załogami gotowymi w każdej chwili zatopić swój statek by nie wpadł w ręce wroga.

Jedynie w swoim rodzaju, nieprawdopodobne wręcz odyseje niektórych jednostek i wyczyny ich załóg – chociażby należącego do NDL parowca *Erlangen* – mogące posłużyć jako podstawa do scenariusza niejednego filmu lub kanwa przygodowej powieści nie są jednak tematem tego opracowania.

Kiedy w pierwszych dniach sierpnia 1914 roku wybuch wojny zaskoczył niemiecką flotę handlową, kapitanowie rozsiadanych na oceanach statków nie posiadając żadnych dyrektyw musieli sami podejmować decyzje o dalszym losie swoich jednostek i ich załóg. Ani rząd ani Kaiserlichen Marine nie opracowano żadnych instrukcji dotyczących żeglugi na wypadek wojny. Nieliczne duże jednostki wyposażone w radiostacje, instruowane przez armatorów, obierały kurs do portów państw neutralnych, jednak większość bez urządzeń telegraficznych kontynuowała rejs nieświadoma wybuchu wojny i niebezpieczeństwa, w jakim się znajdowały. Przy odrobinie szczęścia powiadomione o wybuchu wojny przez

napotkane po drodze większe statki lub jednostki neutralne, opuszczały szlaki żeglugowe i szukały schronienia w portach neutralnych, wybierając przeważnie porty hiszpańskie, portugalskie, południowo-amerykańskie czy też Stanów Zjednoczonych, nie przewidując, że niektóre z tych państw w biegu czasu przystąpią do wojny po stronie Ententy.

Tylko przebywające w morzu objęte planami mobilizacyjnymi szybkie stat-

ki pasażerskie nawiązywały kontakt ze stacjonującymi na dalekich wodach okrętami oczekując od nich dalszych instrukcji. Wsparcie i zaopatrzenie dla operujących po wybuchu wojny poza metropolią okrętów miały organizować tzn. Etapy (*Etappen*), były to małe sztaby kierowane w większości przez oficerów marynarki (często rezerwy), złożone z fachowców, przedstawicieli spółek żeglugowych przebywających od lat w danych krajach znających miejscowe uwarunkowania i utrzymujących bardzo dobre kontakty z miejscowymi notablami. Przykładowo dla obszaru Oceanu Atlantyckiego, Kaiserliche Marine zawarła odpowiednią umowę z hamburskim armatorem HAPAG, zgodnie z nią HAPAG zobowiązywał się na wypadek wojny dostarczyć okrętom działającym na tym akwenie m.in. do 75 000 ton węgla miesięcznie. Ponadto w uzupełnieniu do umowy zobowiązał się przygotować pięć Etapów głównych i 10 filii.

Po wybuchu wojny Etapy „podporządkowywały” sobie przebywające na ich obszarze i nadające się do tego celu frachtowce a także charterowały statki obcych bander.¹

1. Zgodnie z planem jako krążowniki pomocnicze zostały uzbrojone i wyekwipowane: na Atlantyku szybkie statki pasażerskie *Kronprinz Wilhelm* (po spotkaniu 6.8. z krążownikiem *Karlsruhe*) i *Cap Trafalgar* (23.8 z kanonierką *Eber*), w Cingtao *Prinz Eitel Friedrich* przejął uzbrojenie i częściowo załogi kanonierek *Luchs* i *Tiger*. Dla operujących na oceanach niemieckich krążowników wyekwipowano w sumie jako jednostki zaopatrzeniowe (*Etappenschiffe*) 103 statki; statki pobierały zaopatrzenie z wcześniej przygotowanych w portach zagranicznych i uzupełnianych na bieżąco składów (tzn. *Etappen*). Do zaopatrywania niemieckich krążowników wycarterowano dodatkowo 16 statków obcych bander i 9 prz. Jako ciekawostkę można podać, że wycarterowany dla eskadry wiceadm. von Spee holenderski parowiec *Josephina* pobrał węgiel zakupiony dla niemieckiej eskadry w brytyjskim Cardiff.

O ile znajdujące się w chwili wybuchu wojny na Bałtyku i Morzu Północnym statki osiągnęły w przytłaczającej większości swoje porty macierzyste, to przerwanie blokady i powrót do Niemiec z poza europejskich akwenów udało się – jeśli było więcej prób – ściśle biorąc tylko raz! Jedynym statkiem który bezpośrednio powrócił do Niemiec był należący do HSDG frachtowiec *s/s Rio Negro*² (Kpt. Karl Teper³), wyekwipowany na początku sierpnia przez *Etappe Brasilien* w Para (Belem) dla krążownika *Karlsruhe*⁴ (FKpt. Erich Köhler), wypłynął 11.8. w morze i 1.9. spotkał się z *Karlsruhe* pozostając w jego trosie aż do feralnego 4 listopada. Po zatonięciu krążownika w wyniku wewnętrznej eksplozji przebywające w pobliżu *Rio Negro* i *K.D.II (Indrani)*⁵ uratowały 146 ludzi. 7.11 Statki kotwiczyły koło wysp Los Testigos, po przeniesieniu węgla, prowiantu i przeokrętowaniu załóg na *Rio Negro* opuszczono w dniu 9.11. archipelag, po zniknięciu wysp na horyzoncie zatopiono *K.D.II*. Teraz samotny *Rio Negro* obrał kurs na północ płynąc równoległe do Małych Antyli, w nocy z 10 na 11 listopada przeszedł pomiędzy Wyspami Podwietrznymi kierując się na NO aż osiągnął 41° W, na tej długości geograficznej podążył na północ. Na 46° równoleżniku zmienia kurs na NO, przechodząc pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi osiąga Morze Północne i 29.11. rzuca kotwicę na redzie norweskiego portu Aaresund⁶. Dzień później opuszcza Aaresund i pozostając blisko norweskiego wybrzeża, kieruje się na południe.

W dniu 5.12. nawiązuje łączność z torpedowcami należącymi do dozoru Sundu i 6.12. szczęśliwie osiąga Kilonię⁷. Z uwagi na utrzymanie w tajemnicy zatonięcia krążownika *Karlsruhe* (Brytyjczycy dowiedzieli się o zatonięciu krążownika dopiero 19.3.1915 roku), *Rio Negro* skierowany zostaje do zatoki Jade pozostając tam bez możliwości kontaktu z lądem aż do 22 grudnia.

25 lat później dobrze przemyślany kurs parowca *Rio Negro* stanie się klasycznym kursem powrotnym dla dziesiątków statków przedzierających się do Niemiec.

Po stratach wojennych końcowym akordem dla niemieckiej żeglugi okazał się podpisany 28 czerwca 1919 roku Traktat Wersalski, który zobowiązywał Niemcy między innymi do wydania państwu Ententy wszystkich statków o pojemności powyżej 1600 BRT, połowy o pojemności pomiędzy 1000–1600 BRT oraz ¼ jednostek rybackich⁸.

W tej sytuacji przytłaczająca większość spółek i armatorów musiała zaczynać swoją działalność praktycznie od zera⁹.

W Niemczech prawie natychmiast przystąpiono do odbudowy *de facto* nie istniejącej floty handlowej. Pierwsze zamówienia na nowe statki złożono już w 1920 roku¹⁰, wielkie znaczenie miała tutaj ratyfikowana 23 lutego 1921 roku przez Reichstag ustawa *Reedereiabfindungsgesetz* (Ustawa o Rekompensacie Armatorów) zapewniająca wsparcie finansowe rządu przy zamówieniach nowego bądź rewindykacji byłego tonażu.

Dziesięć lat później 1.1.1931 pod niemiecką banderą pływało już 2171 statków o pojemności 4 255 000 BRT¹¹.

I. Marynarka Handlowa a Marynarka Wojenna

Lata 20-te XX wieku to dekada odbudowy floty handlowej a marynarka wojenna zajęta była wymianą kompletnie zużytych okrętów na nowe. W tym okresie dla Reichsmarine egzystował jedyny możliwy scenariusz, czyli obrona Prus Wschodnich i odparcie ewentualnej agresji Francji i Polski, z którą się poważnie liczone, zdając sobie sprawę z militarnej słabości Republiki Weimarskiej. Prowadzone od 1924 roku pod kątem zaopatrzenia kraju w surowce gry wojenne pokazały jak duże znaczenie dla Niemiec miała komunikacja morska. Według wyliczeń sztabu generalnego pod koniec lat 20-tych aż 92% waż-

nych strategicznie surowców i towarów transportowano drogą morską z czego na Morze Północne przypadało 84% a na obszar Morza Bałtyckiego 8%, tylko 8% docierało do kraju drogą lądową. W rzeczywistości liczby te nie odzwierciedlają w pełni znaczenia jakie od połowy lat 20-tych w planach operacyjnych Reichsmarine w związku z zaopatrzeniem surowcowym Niemiec odgrywał Bałtyk.

Nie trudno także odgadnąć jak wielkim atutem w domniemanym konflikcie była neutralność Wielkiej Brytanii. W tym miejscu trzeba nadmienić dość interesujący fakt. Otóż Kierownictwo Reichsmarine nigdy nie rozpatrywało (praktycznie aż do 1937 roku) wariantu wojny morskiej przeciw Royal Navy, wychodząc z założenia, że stosunek sił jest tak niekorzystny, że jakkolwiek planowanie nie ma najmniejszego sensu i uniknięcie konfliktu z W. Brytanią leży wyłącznie w gestii polityków. Mimo wszystko może dziwić fakt, że pomimo bolesnych doświadczeń I wojny światowej, żadna miarodajna instytucja nie podjęła w tym czasie opracowania odpowiednich instrukcji dla żeglugi morskiej na wypadek wojny.

Dopiero w 1934 roku z inicjatywy szefa *Marineleitung*¹² admirała Raedera poczyniono w Reichsmarine (wydział *See-Transportwesen*) pierwsze kroki w celu opraco-

2. *s/s Rio Negro* armator: HSDG (zbud.1904-1905) 4613 BRT, wymiary: 114,6 x 14,25 x 7,23 m. Prędk.: 11,0 w. Załoga: 64 Ludzi. Ładunek: 1100 t węgla, prowiant i dewizy w wysokości 200 Pfund. Od 29.3.1917 w służbie jako Sperrbrecher *SP 10* (uzbr.: 2 x 88 mm L/35), od 21.2.1918 *SP 1*, 9.12.1918 zwrócony armatorowi. 26.3.1919 przejęty przez W. Brytanię 21.1.1921 *s/s City of Palermo*, 1933 złomowany we Włoszech.

Do Niemiec powrócił: *s/s Prinz Friedrich Wilhelm* armator: NDL (zbud. 1907; 17 082 BRT) i *s/s Brandenburg* armator: NDL (zbud. 1901; 7532 BRT) wyekwipowany w Las Palmas dla *Kaiser Wilhelm der Grosse*, wyruszył w drogę powrotną po zatonięciu krążownika pomocniczego w dniu 26.8.1914 roku. Obydwa statki zawinęły najpierw do portów norweskich i dopiero w roku 1916 powróciły do Niemiec.

3. Karl Teper ur. 4.2.1876; kapitan parowca *Rio Negro*, od grudnia 1914 Kapitänleutnant d.Res. dowódca kompanii w *I.Matrosen-Division* (kadra Floty, stacja Bałtycka). Luty 1915 oficer wachtowy na okręcie liniowym *Kaiser Friedrich III*, maj 1915 dowódca parowca *Orion*, a później *Coralie Horlock* należących do *Geleitzug-Gruppe der U-Bootschule* (grupa konwojowa szkoły o.p.). 31.1.1919 a.d.

4. Krążownik *Karlsruhe* (zbud.1911-1914) wyp.: 6191 ton. wymiary: 142,2 x 13,7 x 6,2 m. Prędk.: 28,5 w. zasięg: 5000 Mm/12,0 w. uzbr.: 12 x 150 mm L/45, 2 wt. 500 mm, (5 torped). Załoga: 408 Ludzi. Krążownik *Karlsruhe* zdobył bądź zatopił: 12 statków o pojemności 62 174 BRT. Okręt bliźniaczy: *Rostock*.

5. *s/s Indrani* (zbud.1911-1912) 5706 BRT, wymiary: 131,09 x 16,46 x 9,24 m. Prędk.: 12 w. Załoga: 56 Ludzi. Brytyjski parowiec, armator Indra Line (T.B.Royden) Liverpool; 17.9.1914 koło Port of Spain/Trinidad przy krążowniku *Karlsruhe* otrzymał oznaczenie *K.D.II (Kohle-Dampfer II)*. Nie wiedząc o tym fakcie *Etappe Brasilien* zakupiło tydzień później (25.10.14) ładunek *Indrani* dla krążownika *Karlsruhe*!

6. W Aaresund schodzą ze statku Obltn.z.S. Aust i Lt.n.z.S. Eyring zabierając ze sobą dziennik okrętowy i inne ważne dokumenty, obydwaj oficerowie powracają drogą lądową do Niemiec.

7. W tym kontekście należy jeszcze wspomnieć brawurowy wyczyn Obltn.z.S. Karla Richarza na małym barku *Tinto* eks chilijski *Nautilus* (zbud. 1852, 477 BRT, wymiary: 41,96 x 8,12 x 5,49 m). Obltn.z.S. Karl Richarz oficer wachtowy krążownika *Dresden* z grupą 28 marynarzy z żaglowca szkolnego *Herzogin Cecilie* i krążownika *Dresden*, wypłynął z Chile w październiku 1916 na żaglowcu *Tino* do Niemiec, żeglując podobnym kursem co *Rio Negro*, dotarł w marcu 1917 roku do Drontheim. Przerzwanie blokady przez krążowniki pomocnicze pomijam, gdyż mimo cywilnego rodowodu tych jednostek były one jednak okrętami wojennymi.

8. Art.236 §1.

9. Jako przykład można przytoczyć HAPAG, przed wojną największą spółkę żeglugową świata posiadającą w 1914 roku 439 statków o pojemności 1360 360 BRT + 19 (268 766 BRT) w budowie, w 1920 roku pozostało 28 statków z 45 598 BRT (przy czym największy z nich *s/s Victoria Louise* 16502 BRT był w tak złym stanie technicznym, że nawet nie znalazł zainteresowania państw Ententy!), inny znany armator hamburski DOAL nie posiadał żadnego statku! Największym statkiem innej wielkiej spółki żeglugowej NDL z Bremen był *s/s Grüssgott* (725 BRT), dzięki podpisanej 5 sierpnia 1921 roku z rządem brytyjskim umowie tzn. *Columbus Abkommen*, NDL mogła zatrzymać sześć dużych statków przebywających w Chile: *Westfalen*, *Göttingen*, *Holstein*, *Gotha*, *Seydlitz* i *York*.

10. Według Rocznika statystycznego 1921/22 (*Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1921/22*) zwodowano w Niemczech w 1919 roku 59 statków (134 535 BRT). W 1922 roku zbudowano 195 statków (575 264 BRT) w/g.R.Schmelzkopf *Die deutsche Handelsschiffahrt*.

11. R.Schmelzkopf – *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939 t.I*

12. *Marineleitung* – Kierownictwo Marynarki Wojennej. Powołane 1.10.1920 roku.

wania wytycznych dla floty handlowej na wypadek konfliktu zbrojnego.

Zakładano bowiem, że na początku hipotetycznego konfliktu połowa a może nawet 2/3 statków niemieckich będzie przebywała w morzu daleko od portów macierzystych, przyczem większość z nich to największe i najnowocześniejsze jednostki floty handlowej

Zdawano sobie również sprawę, że wraz z przedłużającą się wojną wzrastać będzie znaczenie transportu morskiego, tym samym wróg uczyni wszystko by zawałnąć niemieckim tonażem, w związku z tym priorytetowym zadaniem floty handlowej będzie powrót do portów macierzystych. Podstawowym warunkiem do wykonania tego zadania musi być gotowość załóg do podjęcia ryzyka i poświęcenie sprawie, co w konsekwencji może prowadzić nawet do utraty życia, gdyż w razie próby przejścia statku przez przeciwnika oprócz utraty jednostki nie można było wykluczyć ofiar wśród załogi. Zważywszy fakt, że w drugiej połowie lat 30-tych spory odsetek załóg na statkach niemieckich stanowili obcokrajowcy a na dużych jednostkach w roli stewardów występowały często kobiety, mogło się to okazać w praktyce trudnym zadaniem. Jednak pomimo wszystko gotowość załóg do podjęcia ryzyka była kluczem do sukcesu.

Według planu opracowanego przez marynarkę, zalakowane koperty z wytycznymi „*Sonderanweisung für Handelsschiffe*” (Instrukcja Specjalna dla statków handlowych) miały zostać przekazane na wszystkie statki o pojemności powyżej 1600 BRT i otworzone po otrzymaniu tajnego sygnału wywoławczego. W tym celu statki miały otrzymać tzw. klucz H umożliwiający czytanie otrzymywanych depesz¹³.

Jednak początkowo wytyczne pozostały tajne i powędrowały na kilka lat do „szuflady”.

* * *

Wielki kryzys gospodarczy w pierwszej połowie lat 30-tych i związana z nim stagnacja w światowym transporcie morskim, ciężko dotknął niemiecką flotę handlową wymuszając na armatorach pozbycie się sporej części tonażu. Apogeum kryzysu osiągnięto w kwietniu 1932 rekordową liczbą 460 statków (1 357 000 BRT) stojących na „sznurku”. Jeszcze w 1935 pomimo pierwszych oznak poprawy sytuacji gospodarczej, sprzedano za granicę przede wszystkim do Włoch (szukających dodatkowego tonażu w związku z wojną w Abisynii) i ZSRR ok. 110 000 BRT, w tym samym roku przekazano na złom ostatnie 40 000 BRT, kończąc tym samym zapoczątkowaną w 1932 akcję złomowania starych

i nierentownych statków. Sprzedany i złomowany tonaż wyrównano jeszcze w 1935 przekazując armatorom nowo zbudowane jednostki o pojemności ok. 110 000 BRT finansowane w większości z rządowego programu zatrudnienia i zakupem dalszych 45 000 BRT za granicą. Dopiero postępujące w drugiej połowie lat 30-tych w Niemczech ożywienie gospodarcze i poprawiająca się z roku na rok koniunktura w przewozach morskich spowodowała, że niemiecka flota handlowa odnotowuje w 1936 roku po raz pierwszy od pięciu lat znaczący przyrost tonażu. Duży udział w przezwyciężeniu skutków kryzysu miały programy rządowe wspierające wydatnie przemysł stoczniowy i gospodarkę morską. Poczynając od 1936 roku aż do wybuchu wojny tonaż floty handlowej wzrastał średnio o ok. 250 000 BRT rocznie.

Jednak w związku z postępującą jednocześnie rozbudową Kriegsmarine, i traktowanymi priorytetowo, także w stosunku do zamówień marynarki wojennej, intratnymi dewizowo zamówieniami eksportowymi (zgodnie z uchwałą rządu, 60% mocy produkcyjnych stoczni zarezerwowano dla zamówień zagranicznych), spora część tonażu musiała pochodzić z zagranicy. W międzyczasie program rozbudowy floty wyprzedził plany rozbudowy przemysłu stoczniowego i przydziału surowców, jednak najistotniejszym problemem generującym wielomiesięczne opóźnienia poszczególnych projektów był brak wykwalifikowanych fachowców. Dlatego już w czerwcu 1938 roku wadm. Günther Guse szef *Kommandoamt* w OKM zaproponował przeniesienie produkcji nowych statków do Włoch, Hiszpanii czy Portugalii, miało to „uwolnić” część z 35 000 zatrudnionych w sektorze cywilnym stoczniovców, i pomóc chociaż częściowo nadrobić narastające opóźnienia w zamówieniach marynarki. W pierwszych ośmiu miesiącach 1939 roku stocznie niemieckie przekazały armatorom krajowym statki o łącznej pojemności 162 929 BRT, w tym samym okresie czasu zakupiono bądź wybudowano za granicą 37 statków o pojemności 140 293 BRT osiągając prawie wielkość nowo wybudowanego tonażu¹⁴.

Do 1938 r. wszelkie sprawy związane z żeglugą morską i śródlądową leżały w gestii Ministerstwa Transportu (dr. Julius Dorpmüller) a dokładnie wydziału S. Tutaj tylko garstka urzędników zajmowała się sprawami transportu morskiego, a w ministerstwie nie opracowano żadnych instrukcji dla żegluga na wypadek wojny. Dopiero wiosną 1938 r. na prośbę Kriegsmarine utworzono w Ministerstwie Transportu wydział do spraw mobilizacyjnych marynarki handlowej. Zadaniem nowo utworzonego wydziału było wypracowanie i przygotowanie planów mobilizacyjnych dla marynarki handlowej tak w zakresie personalnym jak i materialnym.

Na czele wydziału stanęli byli szef wydziału Transport morski (*See-Transportwesen*) w Kierownictwie Marynarki (*Marineleitung*) Kontradmiral w stanie spoczynku Karl Coupette¹⁵ i Kapitän zur See w stanie spoczynku Theodor Paul¹⁶.

Obydwaj oficerowie otrzymali rangę Radcy ministerialnego. Skład nowego wydziału uzupełniali czterej referenci, byli oficerowie marynarki handlowej, a we wszystkich portach morskich utworzono stanowiska pełnomocników do spraw żegluga morskiej. Stanowiska obsadzono pensjonowanymi oficerami marynarki tak wojennej jak i handlowej, a także fachowcami z branży żeglugaowej. Karlowi Coupette znajdującemu z racji pełnienia wcześniej funkcji szefa wydziału Transportu Morskiego plany opracowane przez marynarkę, nie udało się jednak uzyskać znaczącego wpływu na cywilną administrację marynarki handlowej, co było by konieczne z racji przygotowania floty handlowej i armatorów do zadań jakie z chwilą wybuchu wojny były dla nich przewidziane. Nieodłączną częścią przygotowań miały być instrukcje postępowania na wypadek konfliktu zbrojnego dla rozsianych na oceanach statków. Siłą rzeczy z braku odpowiednich dokumentów opracowanych w ministerstwie, opracowanie i wydanie odpowiednich instrukcji pozostawało nadal w rękach Kriegsmarine, która ze zrozumiałych względów kierowała się wyłącznie „własnymi interesami”. To spowodowało, że Ministerstwo Transportu mające nominalnie zarządzać żeglugą morską, w rze-

13. Do 1939 roku wszystkie statki powyżej 1600 BRT wyposażono w radiostacje.

14. W 1939 roku zwodowano w stocznich niemieckich dla armatorów krajowych 43 statki (150 441 BRT), do grudnia 1939 roku ukończono 45 statków (186 459 BRT). W tej liczbie uwzględniono także m/s *Roland L. M. Russ* (1700 BRT) zakupiony jeszcze w kwietniu 1939 roku przez Kriegsmarine i przebudowany na okręt szkolny *Carl Zeiss*.

15. Karl Coupette ur. 31.7.1885; od kwietnia 1905 w Kaiserliche Marine, 1914 Obltn.z.S., Platzmajor i Funkofizier w Cingtao, od listopada 1914 w japońskiej niewoli. 1919 powrót do Niemiec. 30.1.1920 Kapitänleutnant (starszeństwo od 24.4.1916). Przejęty przez Reichsmarine. 1.4.1925 Korvettenkapitän. 1930 FKpt. *Dienststellenleiter der Marineleitung Stettin*. Awansowany na stopień Kpt.z.S. Ostatnia funkcja Kierownik wydziału *See-Transportwesen* (Transport morski) w Kierownictwie Marynarki. Awans na stopień Kadm. Zm. 17.2.1964.

16. Theodor Paul ur. 30.5.1891; 4.10 w Kaiserliche Marine, 1914 Oltm.z.S Komendant latarniowców (*Feuerschiffe*) na Łabie i Jade. Oficer wachtowy na S.M.S. *Siegfried*. Oficer wachtowy a później dowódca na torpedowcach. Przejęty przez Reichsmarine. 1.1.1921 KLtn. FKpt./Kpt.z.S. 9.1935–2.1937 dowódca krążownika *Königsberg*.

czywistości w pierwszych tygodniach wojny miało tylko niewielki wpływ na sprawy marynarki handlowej. Wprawdzie wiosną 1939 roku podjęto próbę wzmocnienia pozycji i znaczenia wydziału S przemianowując go na Urząd Żegluga Morskiej (*Seeschiffahrtsamt*). Na czele nowo utworzonego urzędu stanął w randze podsekretarza stanu wadm. Paul Wülfing v. Ditten¹⁷

Zgodnie z porozumieniem zawartym pomiędzy ministrem dr. Dorpmüllerem i adm. Raeder, nowy urząd podlegał Ministerstwu Transportu, ale szef urzędu będący jednocześnie oficerem marynarki otrzymywał swoje dyrektywy od szefa Kriegsmarine!

Taka nieszczęśliwa konstrukcja decyzyjna powodowała, że Kriegsmarine miała marynarkę handlową „w rękę” a ministerstwo straciło prawie całkowicie kontrolę nad żeglugą.

Marynarka wydawała polecenia i dyrektywy a Ministerstwo Transportu nadzorowało tylko ich wykonanie. Po wybuchu wojny panowie z Kriegsmarine dysponowali statkami według swojego uznania przejmując coraz większy wpływ na sprawy żegluga, nie licząc się zbytnio z potrzebami żegluga morskiej odsuwali konsekwentnie armatorów i ministerstwo na boczny tor, „chomikując” dla potrzeb transportów wojskowych i marynarki coraz więcej tonażu.

Polityka rekwizycyjna marynarki wojennej doprowadziła w stosunkowo krótkim czasie do impasu i załamania normalnej żegluga morskiej na Bałtyku i Morzu Północnym.

Dopiero na wiosnę 1942 r. po masowych interwencjach, Kriegsmarine przekazała ze swojej „puli” 200 000 BRT do dyspozycji marynarki handlowej, mimo to pod kontrolą marynarki pozostawało nadal prawie 2/3 (wg L. Dinklage) przebywających na wodach macierzystych statków¹⁸.

Powołany w 1942 roku na stanowisko Komisarza Rzeszy do Spraw Żegluga Morskiej (*Reichskommissar für Seeschiffahrt*) wpływowy Gauleiter Hamburga Karl Kaufmann, wymógł przekazanie dalších 150 000 BRT na potrzeby żegluga cywilnej. Jednak dopiero z czasem udało się Kaufmannowi osiągnąć podział kompetencji pomiędzy urzędem do spraw żegluga – który przejął odpowiedzialność za całokształt żegluga handlowej, a Kriegsmarine, do której obowiązków miała należeć wyłącznie ochrona żegluga na akwenach objętych działaniami wojennymi.

Pomimo tego według zestawienia sporządzonego na dzień 1.7.1943 przez *Fachgruppe Reeder* z ogólnej liczby 839 statków (2 29 9942 BRT), 223 (990 659 BRT)

podlegało rozkazom OKM czyli ponad ¼ statków.

Innym poważnym wyzwaniem dla marynarki handlowej absorbującym dodatkowo tonaż w początkowym okresie wojny były operacje desantowe roku 1940, czyli „Weserübung” i „Seelöwe”¹⁹.

II. Przygotowania żegluga morskiej na wypadek wojny

Pierwszym „sprawdzeniem” dla floty handlowej był kryzys czechosłowacki, jesienią 1938 r. Hitler nie wyraził wówczas zgody na nadanie tajnego sygnału nawołującego do powrotu o którą zabiegała Kriegsmarine, nakazując wydanie odpowiednich ostrzeżeń dla żegluga jedynie przez armatorów. Politycznie całkowicie słuszną decyzją wywołała jednak chaos w eterze, co naturalnie nie uszło uwadze Brytyjczyków, „blokujących” przez następnych kilka dni stację nadawczą Norddeich-Radio.

Ostrzeżenia przekazywano otwartym tekstem, pojedyncze depesze przesyłane za pośrednictwem stacji zagranicznych docierały do adresatów z kilkudniowym opóźnieniem co nasuwało słuszne podejrzenie, że były umyślnie przetrzymywane! Niektórzy armatorzy dyrygowali swoje statki do portów neutralnych co całkowicie mijało się z przyjętymi ustaleniami!

Wyniki pierwszego „sprawdzenia” nie zadowolili ani Kriegsmarine ani Ministerstwa Transportu. Przebieg całego przedsięwzięcia obnażył braki i niedociągnięcia organizacyjne, a po zweryfikowaniu raportów i sprawozdań okazało się, że tyl-

ko do ok. 1/3 statków przebywających poza wodami macierzystymi dotarło wysłane ostrzeżenie co było dość rozczarującym rezultatem!

Prawie natychmiast – na zlecenie marynarki – wydział S rozpoczął szukać przyczyn niepowodzenia. Już wkrótce wyszły na jaw ciekawe fakty. Otóż niektórzy armatorzy zignorowali wcześniejsze ustalenia i nie przekazali swoim kapitanom załadowanych kopert z dyrektywami i kluczem H pozostawiając je nadal w swoich sejfach!

Co więcej w trakcie spotkania zorganizowanego przez Ministerstwo Transportu z przedstawicielami spółek żeglugowych, na którym próbowano raz jeszcze uczulić armatorów na ważkość problemu jakim jest sprawna flota handlowa dla Rzeszy. Jak ważny jest powrót statków do kraju. Okazało się, że niektórzy z nich wbrew bolesnym doświadczeniom I wojny światowej odmawiają powrotu swoich jednostek do Niemiec, nie chcąc narażać ich na niebezpieczeństwo utraty podczas przerywania blokady, i preferują raczej odczekanie zakończenia ewentualnych działań wojennych w rzekomo „bezpiecznych” portach neutralnych! W związku z miernymi efektami w czasie kryzysu czechosłowackiego i niezadowolającymi wynikami wspomnianej konferencji, marynarka postanowiła zmienić „taktkę” i zwrócić się teraz bezpośrednio do kadry kierowniczej na statkach. W tym celu placówki Kriegsmarine zorganizowały na przełomie 1938/1939 roku w trzech największych portach niemieckich Hamburgu, Bremie i Szczecinie (Stet-

17. Paul Wülfing von Ditten ur.13.9.1880; w stopniu KKpt. w sztabie komendanta portu wojennego Kiel, od 8.1916 okręt liniowy *König Albert*, od 3.18 w sztabie dowództwa floty transportowej w czasie operacji wyzwoleniczej w Finlandii, następnie członek delegacji niemieckiej w Kijowie. Od 8.3.1920 *Fregattenkapitän*, 1921-1923 *Marineleitung* szef sztabu, 1.6.1922 *Kapitän zur See*, 1925-27 Komendant szkoły oficerskiej w Mürwik, 1.4.28 *Kontradmirał*. Od 28.2.1929 w stanie spoczynku. 1933-39 szef Misji Morskiej w Turcji. Zm. w 1953 r.

18. Organizacją i zarządzaniem transportów morskich w Kriegsmarine zajmował się Wydział żegluga (*Schiffahrtsabteilung*) w *Seekriegsleitung* (Skl Qu A VI). W gestii urzędu leżało przygotowanie statków handlowych do zadań w ramach marynarki wojennej np. jako okręty bazy, okręty cele, szpitalne, transportowce wojska i materiałów wojennych, zaopatrzeniowce floty itp. Odbywało się to poprzez charter bądź rekwizycje. W razie potrzeby dodatkowych transportów wojskowych przejmowano na krótko statki z żegluga cywilnej i podporządkowywano je urzędowi. Z drugiej strony przy częściowo przekazywano armatorom do cywilnego użytkowania. Załogi statków przebywających w strefie działań wojennych podlegały jurysdykcji wojskowej.

19. „Weserübung” – lądowanie w Norwegii, „Seelöwe” – planowane lądowanie na Wyspach Brytyjskich. Nie wnikając w szczegóły operacji można przytoczyć kilka faktów dotyczących wspomnianych wyżej przedsięwzięć. W trwającej pomiędzy 8.4.-15.6. operacji „Weserübung” użyto 270 statków o pojemności 1 180 000 BRT, w 530 rejsach przewiozły 10 7586 żołnierzy, 16 102 konie, 20 339 pojazdów i 101 400 ton zaopatrzenia (L. Dinklage / H.-J. Witthöft – *Die Deutsche Handelsflotte...*). Straty poniesione przez marynarkę handlową to 21 jednostek (z bezpośrednio użytych w operacji statków) o pojemności 10 9534 BRT czyli ok.10% użytego tonażu, i 2000 ludzi czyli ok. 2% przewożonych żołnierzy. Wprawdzie 10% to stosunkowo nie dużo, jednak w większości były to duże statki pełnomorskie.

Spśród utraconych statków trzy z nich *Florida*, *Amasis* i *Antares* zostały storpedowane przez operujące na szwedzkich wodach terytorialnych brytyjskie o.p. *Snapper* i *Sunfish*, dalo to powód do sporządzenia noty protestacyjnej i do spotkania attaché morskiego w Szwecji z przedstawicielami marynarki szwedzkiej na którym attaché m.in. podkreślił potrzebę skutecznej i pełnej ochrony szwedzkich wód terytorialnych przed wtargnięciem obcych okrętów podwodnych.

Także operacja „Seelöwe” wpłynęła ujemnie na zdolności transportowe marynarki handlowej. Nie licząc strat wywołanych brytyjskimi atakami na porty w których prowadzono koncentracje sił przewidzianych do operacji *Seelöwe* (do dnia 21.9., 12 statków zostało zatopionych bądź ciężko uszkodzonych, a 9 dalszych odniosło lżejsze uszkodzenia) większość zmobilizowanego tonażu stała beczynnym tygodniami w portach co było dodatkowym obciążeniem dla gospodarki Rzeszy.

W zestawieniu z 25.7.1940 Kriegsmarine określała zapotrzebowanie dla w/w. operacji (włącznie 10% rezerwy) m.in. na 155 transportowców po ok. 4000 BRT. W dokumencie wyrażono przekonanie zmobilizowania 140 statków (100 niemieckich i 40 armatorów zagranicznych) z cywilnej żegluga. W dniu 8.9. wydział transportu morskiego (*Seetransportabteilung*) w OKM meldował zmobilizowanie na potrzeby operacji „Seelöwe”: 168 statków o tonażu 704 548 BRT, 419 holowników i statków rybackich, 1910 barek i 1600 motorówek.

tin) specjalne kursy dla kapitanów, I oficerów i I mechaników.

Na kursach prowadzonych przez byłych oficerów marynarki handlowej znających od „podszewki” problemy i bolączki kolegów po fachu, instruowano co należy zrobić na wypadek wybuchu wojny. Rozkład zajęć zawierał m.in.: przygotowanie do samozatopienia w razie grożącej konfiskaty bądź próby przejścia statku przez wroga, maskowanie i kamuflaż a także pouczenie w deszyfracji telegramów.

Jednym z ważnych punktów szkolenia były kursy powrotne, przyczyn jako klasyczne kursy powrotne wskazywano na kurs parowca *Rio Negro* i krążownika pomocniczego *Wolf* (KKpt.Karl August Neger²⁰).

Niestety, na kursach nie udało się przeszkolić całej kadry kierowniczej tak jak to sobie życzyła marynarka. Na przeszkodzie stanął stosunkowo krótki okres czasu jaki pozostał do wybuchu wojny i... bardzo dobra koniunktura lat 1938/39 w transportach morskich absorbująca faktycznie cały tonaż floty handlowej i nie pozwalająca na dłuższe postoje w portach. Z początkiem 1939 roku Kriegsmarine przekazała odpowiedzialność za wdrożenie i nadzór nad instrukcjami dla żeglugi (*Sonderanweisung für Handelsschiffe*) Ministerstwu Transportu. Tutaj z kolei wykonanie tego zadania powierzono podległym Karlowi Coupette pełnomocnikom do spraw żeglugi morskiej w portach morskich. Zgodnie z wytycznymi, w razie wojny wszystkie statki były podporządkowane Ministerstwu Transportu i zobowiązane wypełniać jego instrukcje i dyrektywy. W tym krytycznym okresie w gestii armatora leżało utrzymanie statku, płace i wyżywienie załogi. W dalszym ciągu armator ponosił odpowiedzialność za pasażerów i ładunek. Jak widać kłopotliwe i nieprzyjemne obowiązki pozostawiono właścicielom nie mającym żadnego wpływu na losy swojej jednostki, że armatorom to nie pasowało jest aż nadto zrozumiałe²¹.

Ministerstwo Transportu mając na uwadze wspomnianą już dobrą koniunkturę i chcąc wyjść na przeciw armatorom wprowadziło ze swojej strony zmianę do instrukcji zezwalając statkom transportującym intratne dewizowo ładunki kontynuować rejs do portu przeznaczenia pod warunkiem, że nie wpłynie to na bezpieczeństwo statku (Ustępn C art.3/d). Okazało się to wielkim błędem, późniejsze interpretacje tego punktu przez kapitanów i armatorów były przyczyną utraty jednego statku! Poważnym problemem który w niewystarczającym stopniu został rozwiązany, było zaopatrzenie powra-

cających do Niemiec statków w niezbędne do tego celu środki. Już dość wcześniej wydział S (Karl Coupette) wyszedł z inicjatywą założenia przez firmę *Deutsche Kohlen-Depot GmbH* (DEKODE) w niektórych portach zagranicznych małych składów z węglem. Jednak żadna miarodajna instytucja nie wyasygnowała na ten cel (tłumacząc brakiem dewiz) odpowiednich funduszy, krótkowzroczność która później gorzko miała się zemścić. Jedynie w kilku portach, przede wszystkim w Hiszpanii, zdążono na krótko przed wojną założyć niewielkie składy węgla²². Wiedząc, że większość składów zaopatrujących statki w portach całego świata należy do brytyjskich spółek bądź pracuje z brytyjskim kapitałem, co w czasach kryzysowych musiało nieuchronnie prowadzić do ogromnych trudności zaopatrzeniowych, wydało się niezrozumiałym, że nie uczyniono prawie nic by temu zaradzić! Problem zaopatrzenia w mazut i węgiel (w mniejszym stopniu prowiant) towarzyszył wszystkim powracającym statkom i spędzał sen z powiek kapitanom i pracownikom niemieckich przedstawicielstw dyplomatycznych. Zdarzało się, że małe drugorzędne porty do których wcześniej zawiązał jeden statek musiały nagle pomieścić nierzadko pięć lub więcej statków niemieckich potrzebujących na gwałt paliwo, wodę i prowiant²³.

Tylko dzięki wielkiemu zaangażowaniu nielicznych atacheé morskich²⁴ i pomysłości załóg powracających statków udało się przytłaczającą większość jednostek zaopatrzyć w niezbędne do powrotu środki. Innym poważnym mankamentem na większości statków powracających z tropików był brak zestawu map morskich dla akwenów północnego Atlantyku i części Morza Północnego z uwzględnieniem spe-

cialnych map wybrzeża północnej Norwegii do wysokości Bergen. W sumie 10 map Admiralicji oraz ksiąg locji i spis światła wspomnianych regionów. OKM nie zadbała o dostarczenie odpowiednich map i pomocy nawigacyjnych do przedstawicielstw dyplomatycznych na południowej półkuli, co dało się dotkliwie odczuć po wybuchu wojny.

W wielu wypadkach oficerowie nawigacyjni zmuszeni byli sami na podstawie znajdujących się na pokładzie atlasów i innych „pomocy naukowych”, a nawet z pamięci sporządzać mapy nawigacyjne wspomnianych akwenów.

Kolejnym punktem który ujawnił się dopiero w późniejszym okresie było niewystarczające przygotowane przedstawicielstw dyplomatycznych do przewidzianych w instrukcji zadań. Przyczyna tego stanu rzeczy jest prozaiczna, Kriegsmarine nie zadbała w wystarczającym stopniu o informacje dotyczące *Sonderanweisung für Handelsschiffe* dla placówek dyplomatycznych za granicą.

W założeniu przedstawicielstwa miały wspierać, doradzać i po części koordynować akcję powrotną przebywających na ich obszarze statków. W rzeczywistości Konsulaty obsadzone nierzadko przez konsuli honorowych i pracowników mających mgliste pojęcie o sprawach żeglugi, nie znających instrukcji (tylko w niewielu ambasadach były etaty atacheé morskich) postępowały niezdeterminowanie, wydawały niejednokrotnie błędne a nawet karygodne polecenia. Nierzadko pracownicy ulegali „argumentom” niektórych kapitanów (przy cichym poparciu armatorów) próbujących pozostać jak najdłużej w portach neutralnych, licząc na szybkie zakończenie wojny po pokonaniu Polski.

20. Karl Friedrich Neger ur. 25.2.1875 r., od 1893 w Kaiserliche Marine, 1900 Oberleutnant na pokładzie kanonierki *Ilitis* bierze udział w zdobyciu fortów Taku podczas powstania Bokserów. 9.1909-9.1911 oficer nawigacyjny okrętów liniowych *Hannover* i *Westfalen*, 10.1911-6.1914 R.M.A., 7.1914-3.1916 komendant krążownika *Stettin*, 5.1916-5.1918 jako KKpt. (od 13.1.1917 FKpt.) Komendant krążownika pomocniczego S.M.S. *Wolf*, w czasie trwającego 451 dni rejsu *Wolf* zatopił 27 statków (114 279 BRT) dalsze 5 statków (34587 BRT) zostało uszkodzonych. W lutym 1918 krążownik przełamał brytyjską blokadę i 24.02. powrócił do Niemiec; 24.2.1918 *PIM*; 5-11.1918 r. dowódca sił minowych (F.d.M.); 11.1918-7.1919 do dyspozycji szefa stacji Bałtyckiej; 25.7.1919 jako Kapitän zur See, a.D. 19.8.1939 Kontradmirał (awans honorowy). Zm. 12.1.1947 w obozie Sachsenhausen, przebywał tam od 15 sierpnia 1945 r. osadzony w urzędowym tam obozie NKWD.

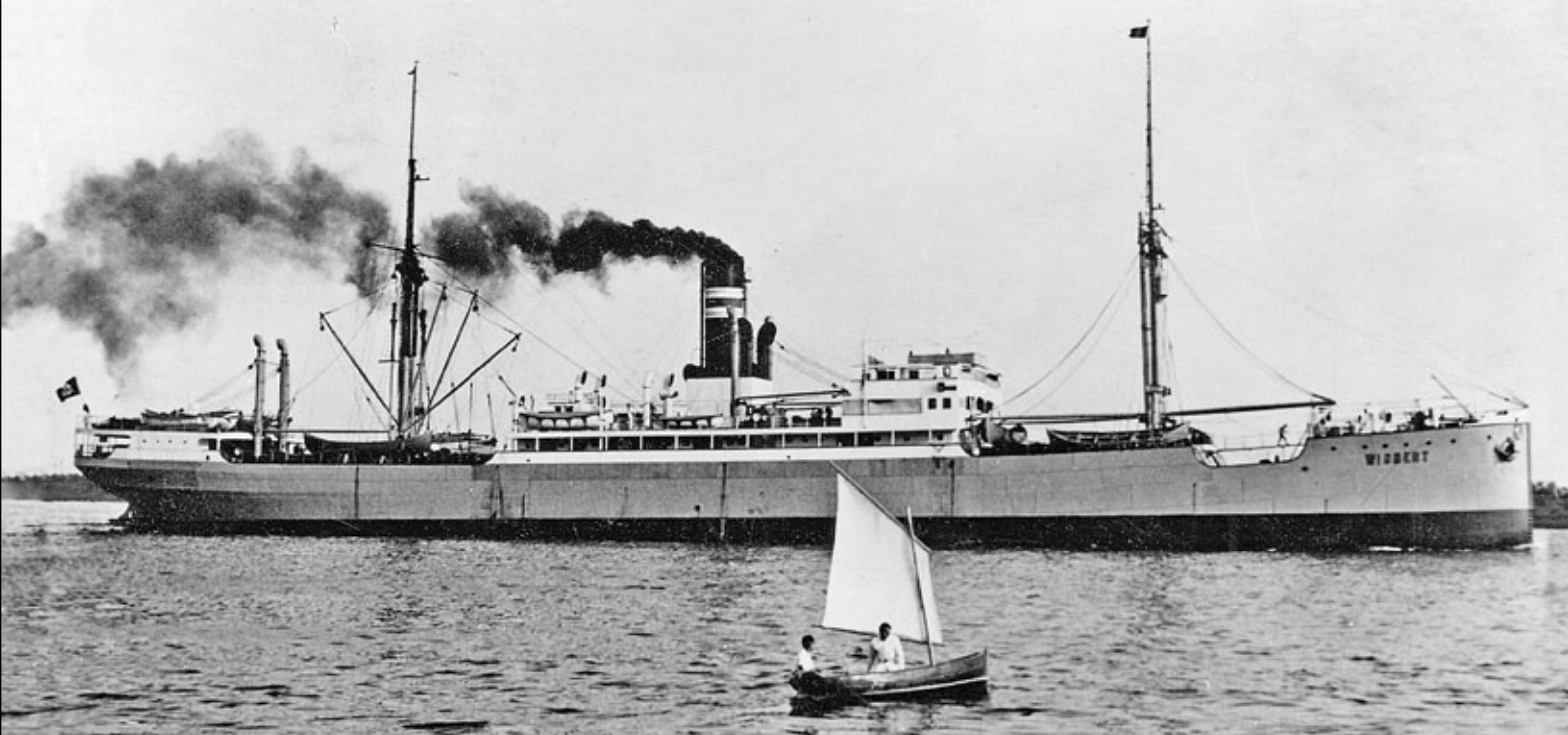
21. W późniejszym okresie czasu Ministerstwo ograniczyło się do wydawania jedynie wytycznych co do priorytetów transportowych w zależności od wielkości statku. Do połowy 1942 armatorzy posiadali dużą swobodę przy zawieraniu umów charterowych i mogli stosunkowo swobodnie rozporządzać swoimi jednostkami. Zmiany wymogła dopiero zmieniająca się sytuacja wojenna. Zwiększone zapotrzebowanie na tonaż dla transportów wojennych starano się pokryć m.in. poprzez przejmowanie statków zatrudnionych w trampingu i program *Hansa*. Warto nadmienić, że w przeciwieństwie do trampingu, żegluga liniowa pozostała do końca wojny prawie nietknięta.

22. Utworzone w 1934 roku na potrzeby Kriegsmarine w USA, W. Brytanii i Holandii i przeniesione pod koniec 1938 roku do Argentyny (Buenos Aires), Chile (Valparaiso), Meksyku, Panamy, Portugalii (Lizbona), Holenderskich Indii Wsch. (Batawia) i Japonii (Tokio) *Etapy* były niczym innym jak depozytami dewizowymi, w sumie 10 mln RM w złocie.

Płynący z ładunkiem 7800 ton węgla przeznaczonym dla Kohlen Depot-Buenos Aires s/s *Wolfsburg* zawinął 29.8.39 do brazylijskiego portu Pernambuco. Zgodnie z decyzją z Berlina na prośbę atacheé w Ameryce Południowej przekazał ładunek na przygotowywane do powrotu do Niemiec statki: HSDG – *Tijuca*, *Cap Norte*, *Curitiba*, *Uruguay*, *Sao Paulo*; HADAG – *Baden*, *Mecklenburg*; Fisser & van Doornum – *Bertha Fisser*. Drugi statek z przeznaczonym dla Buenos Aires ładunkiem 6730 ton węgla, s/s *Karnak* zawinął po otrzymaniu QWA 9 do Vigo, tam zaopatrywał w węgiel przebywające w porcie statki.

23. Przykładowo w Curaçao 13 statków, Aruba 4, Sabang 5, Las Palmas 16, Vigo 38.

24. Rezydujący w Buenos Aires KzS Niebuhr sprawował funkcję atacheé morskiego także w Brazylii i w Chile.



Wigbert – należący do bremeńskiego armatora HBAL i pływający w czarterze Woermann-Linie na linii zachodnio-afrykańskiej parowiec pływał w latach 1936/37 z zaopatrzeniem do Hiszpanii. Powracający w sierpniu z Ameryki południowej *Wigbert* przechodzi pomimo zakazu przez kanał La Manche i dociera 2.9. do Hamburga. Przejęty przez marynarkę w ramach operacji „Weserübung” (2. Seetransportstaffel) statek opuszcza wraz z 5 transportowcami i eskortą 8 kwietnia 1940 r. o godz. 16:00 Gotenhafen w kierunku Oslo. Tonie w dniu 10.4. storpedowany w Kattegacie przez brytyjski okręt podwodny *Triton*.
Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

Szczególnie jaskrawo było to widać w USA, Ameryce Środkowej i na Karaibach.

Asekuranckie i niezdecydowane postępowanie skutkowało niejednokrotnie niepotrzebnymi postojami statków w portach. To przyczyniło się w późniejszym okresie do utraty bądź wymuszonej sprzedaży niejednego z nich. Reakcja ze strony Kriegsmarine nastąpiła dość szybko, OKM przejęło w swoje ręce kierownictwo nad całą operacją, wydając za pośrednictwem Ministerstwa Transportu – a niekiedy nawet bezpośrednio – kapitanom, energiczne i niedwuznaczne rozkazy powrotu poszczególnych statków do kraju. Ale zanim jednostki wyruszyły w drogę powrotną upłynęły nierzadko tygodnie a nawet miesiące. Dokuczliwym problemem były nagminne brytyjskie próby doprowadzenia do aresztowania niemieckich statków pod pozorem otwartych kredytów hipotecznych w bankach brytyjskich, nieuiszczenie różnego rodzaju opłat, bądź z powodu roszczeń do ładunku. Nierzadko z powodu śmiesznych sum statki przetrzymywano miesiącami w portach, po załatwieniu jednych żądań często prezentowano kolejne, statki ponownie okładano aresztem i „zabawa” zaczynała się od nowa, szczególnie gorliwi w tym procederze okazali się poza USA, Holendrzy.

III. Flota handlowa w przededniu wojny, i kroki podjęte w celu powrotu statków do kraju

Pierwszego września 1939 roku niemiecka marynarka handlowa liczyła 2466 statków o pojemności powyżej 100 BRT (4 492 000 BRT) w tym 1154 statki powyżej

500 BRT (4 188 847 BRT) i była piątą co do wielkości flotą handlową na świecie.

Koniunktura w transporcie morskim lat 1938/39 pomimo spadku przewozów pasażerskich i prób bojkotu, szczególnie na liniach północno-amerykańskich, sprawiła, że flota handlowa wykazywała dodatni bilans handlowy. Miało to wymierne efekty nie tylko dla armatorów ale i dla Niemiec w postaci ważnych dla państwa dewiz. Ministerstwo transportu ze swojej strony nie ingerowało w sprawy żeglugi ale też nie pozostawało całkowicie bierne. Po wydaniu na wszystkie statki wspomnianych już specjalnych instrukcji dla żeglugi (*Sonderanweisung für Handelsschiffe*)²⁵, rozpoczęło w lipcu i sierpniu w nieregularnych odstępach czasu nadawać otwartym tekstem telegramy oznaczone kryptonimem QWA²⁶ w celu wyrobienia na statkach nawyków bezwzględnego przekazywania tak oznaczonych telegramów dalej. Dowództwo Kriegsmarine nadało w tym czasie i w tym samym celu tylko jeden raz zakodowaną depeszę. Jednak w obawie przed przedwczesną „kompromitacją” klucza *H* użyło do tego celu tzw. kod *Maschke*²⁷.

Pomimo coraz bardziej odczuwalnego wzrostu napięcia w drugiej połowie sierpnia w Europie, z niewiadomych przyczyn nie podjęto w Niemczech żadnych kro-

ków zapobiegawczych w stosunku do marynarki handlowej. Podczas gdy OKM nakazała 15.8 okrętom szkolnym *Gorch Fock*, *Horst Wessel* i przebywającemu w Aberdeen okrętowi ochrony rybołówstwa *Weser* powrót do kraju, dla marynarki handlowej nie wydano w tym czasie ani jednego komunikatu ostrzegawczego czy dyrektywy. Tak jakby nie istniało żadne zagrożenie wojenne. Jedynie przebywające w morzu zbiornikowce otrzymały 23.8 polecenie udania się do portów hiszpańskich i pozostania tam do dyspozycji marynarki jako jednostki zaopatrzeniowe dla okrętów wojennych.

Dzień wcześniej Ministerstwo Transportu rozesłało do armatorów polecenie meldowania rodzaju ładunków na powracających do Niemiec statkach... i to było wszystko.

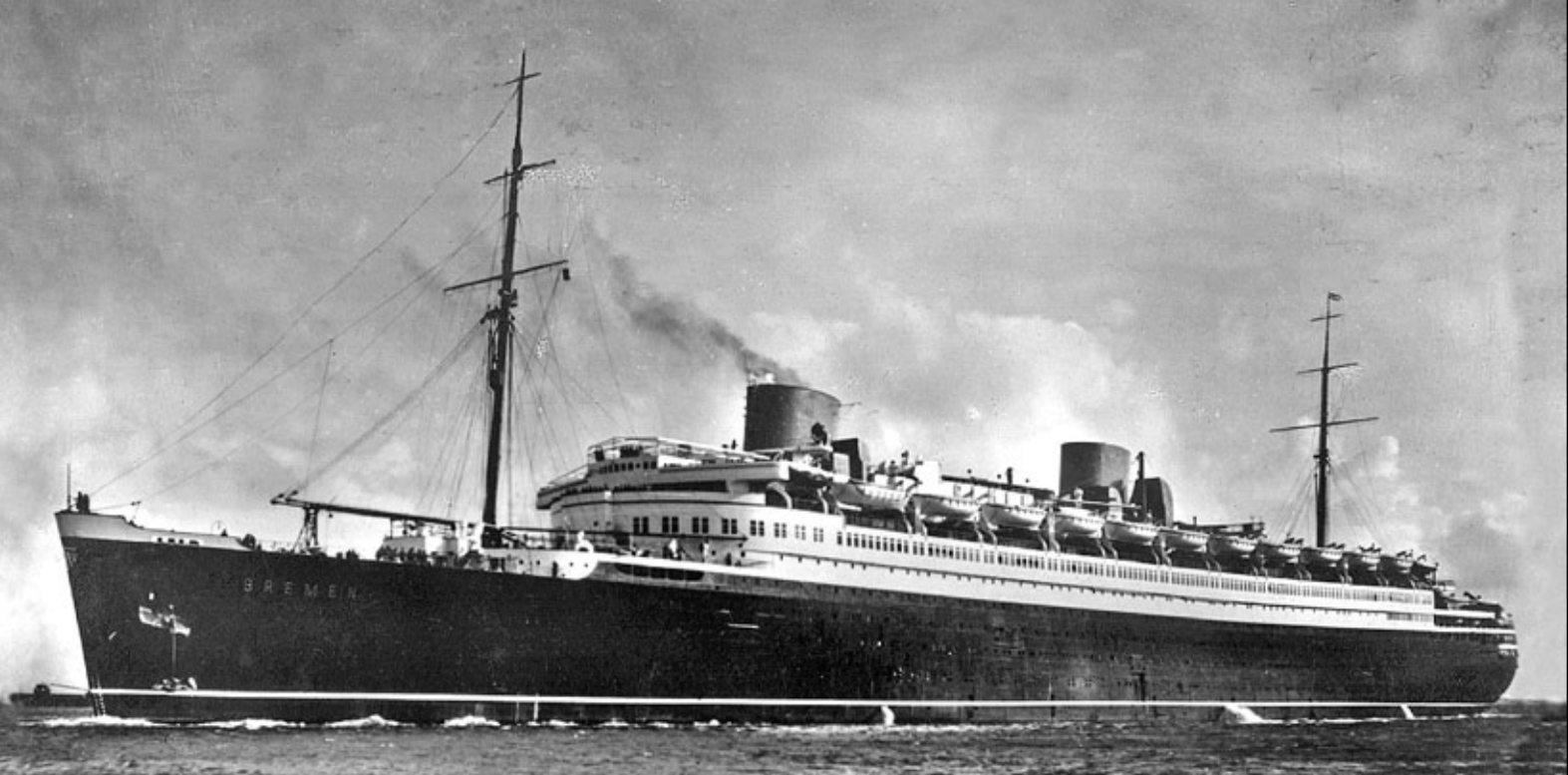
Całkiem inaczej postąpili przyszli adwersarze, od 21.8 wszystkie statki brytyjskie i francuskie zmierzające do portów niemieckich kierowane były do Rotterdamu. Ostatnim dużym statkiem brytyjskim który zawinął do niemieckiego portu był *Staffordshire* (1929/10 683 BRT) przybyły 20.8 do Hamburga, ostatnim statkiem brytyjskim który opuścił port niemiecki – Bremen – był w dniu 24 sierpnia *Mavis* (1930/935 BRT). Jedynym brytyjskim statkiem przebywającym w dniu 3.9 w nie-

25. Np. na zbiornikowcu *Max Albrecht* w/g słów Kpt. Büttemeier nie było instrukcji dla żeglugi, wprawdzie odbierał QWA-Telegramy ale nie mógł ich czytać, pomoc otrzymał w El Ferrol ze statku *s/s Bremerhaven* (Kpt. Witt), podobnie było na małym zbiornikowcu *Lucy Essberger*.

26. Telegramy oznaczone kryptonimem QWA zobowiązywały odbiorców do niezwłocznego przekazywania ich dalej, chodziło o to by statki ze słabszymi radiostacjami nie mogącymi odbierać bezpośrednio niemieckich stacji nadawczych otrzymywały ważne informacje na bieżąco.

27. Kod *Maschkego* – od nazwiska jego twórcy Inspektora HAPAG-u Kapitana C. Maschke (ur. 21.11.1882) stworzony dla potrzeb armatora.

28. Przejęty 3.9., od 7.10.1939 zbiornikowiec stoczni MW-Wilhelmshaven; 13.8.1940 przemianowany na *Altengamme*, od 1942 w Drontheim; 4.5.1945 zbombardowany koło Neu Mukran/Rügen.



Bremen – duma niemieckiej marynarki handlowej. Należący do NDL-u zdobywca „Błękitnej wstęgi Atlantyku”. W dniu 28.8.1939 zawinął do Nowego Jorku po wyokrętowaniu pasażerów i uzupełnieniu paliwa próbował jak najszybciej opuścić nowojorski port. Przetrzymywany przez Amerykanów i poddany szykanom mógł opuścić Nowy Jork dopiero 30.8. wieczorem. 3 września *Bremen* znajdował się na południe od Grenlandii, w następnych dniach Royal Navy podjęła nieudaną próbę przechwycenia statku w Cieśninie Dunskiej. *Bremen* przemierzył Cieśninę Duńską z maksymalną prędkością 27 węzłów i dotarł szczęśliwie 6.9. do Murmańska. Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

mieckim porcie był zbiornikowiec *Naphtha Shipper* (1916/8866 BRT)²⁸, aresztowany w sierpniu za dług w hamburskiej stoczni Blohm & Voss.

Podobnie wyglądała sytuacja na Bałtyku, w dniu 24.8. opuścili Gdańsk (Danzig) ostatnie statki francuskie *Lieutenant Robert Mory* (1922/3176 BRT) i *Gabriel Guist Hau* (2352 BRT), a 26.8 z Rygi wypłynęły ostatnie parowce brytyjskie *Balttraffic* (1918/3297 BRT) i *Greenland* (1914/1281 BRT).

Także w Polsce czyniono przygotowania do ewakuacji floty handlowej. W dniu 23.5. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało rozporządzenie na podstawie ustawy „O komunikacjach w służbie obrony Państwa” z dnia 30.3.1939, dotyczącej m.in. przygotowania żeglugi morskiej na wypadek konfliktu zbrojnego. Władze wojskowe zostały upoważnione do wkraczania w zakres działalności zarządów komunikacyjnych i wydawania dyspozycji niezbędnych do zapewnienia obrony Państwa. W rozporządzeniu zobowiązano armatorów m.in. do zachowania takiej pozycji statków, która umożliwiłaby w każdej chwili schronienie się w portach sprzymierzonych lub neutralnych. Ostatni polski statek *Oksywie* (1938/766 BRT) opuścił niemiecki port – Hamburg – w dniu 19 sierpnia.

W Wielkiej Brytanii 26 sierpnia admiralacja przejęła kontrolę nad brytyjską żeglugą.

Jeżeli chodzi o niemiecką żeglugę²⁹ to w dniu 15.8 w portach macierzystych prze-

bywało 31 statków (213 996 BRT), w większości były to jednostki floty wielorybni-
czej i statki przebywające w stocznich.

Pomiędzy 15 a 25.8 powróciło planowo do Niemiec 67 statków (329 416 BRT) a stocznie przekazały armatorom 3 nowo zbudowane jednostki (13 065 BRT), które już nie opuściły portów macierzystych. W tym samym okresie czasu z portów niemieckich wypłynęły planowo 64 statki (405 288 BRT), 19 z nich (99 474 BRT) zdolano jeszcze zatrzymać w portach holenderskich i belgijskich.

Porównując z przyszłymi przeciwnikami to akcja powrotna pomimo wcześniejszych przygotowań podjęta została z opóźnieniem.

25 sierpnia, o 00:30 Adolf Hitler wydał zezwolenie na rozpoczęcie operacji nakazującej powrót floty handlowej do kraju. Pół godziny później stacja nadawcza Norddeich-Radio wyemitowała pierwszy telegram ostrzegawczy QWA 7 o następującej treści: „*Jak umówione w następnym tygodniu podjąć obserwacje dla Deutsche Seewarte. Essberger.*”

Depesza odebrana na statkach pomiędzy godziną 01:00 i 05:00 rano, była hasłem do otwarcia zalakowanej koperty z ogólnymi instrukcjami dla żeglugi. Zgodnie z nimi wszystkie statki miały bezzwłocznie opuścić utarte szlaki żeglugowe pozostając w odległości 30-100 mil od nich i utrzymywać odpowiedni poziom paliwa (sic!).

Zgodnie z dyrektywą kapitanowie statków przygotowujących się do wypłynięcia z portów macierzystych mieli opóźnić wyjście w morze.

Od tego momentu cała marynarka handlowa podlegała Ministerstwu Transportu.

Rozkaz powrotny skierowany był w pierwszej linii do 1008 statków przebywających tego dnia w morzu lub w portach zagranicznych, z tej liczby 245 statków (509 357 BRT) znajdowało się na Bałtyku a dalsze 194 jednostek (947 952 BRT) na Morzu Północnym na wodach okalających bezpośrednio Niemcy. Jednak aż połowa czyli 569 statków (2645 326 BRT) przebywała z dala od portów macierzystych, było to 49,3% statków i 63,4% tonażu powyżej 500 BRT!

Około południa stacje radiowe Norddeich (DAN) i Rügen (DAR) nadały kolejną depesze QWA 8:

„1. Czekać na instrukcje.

2. Posiadacze Patentu sternika Żeglugi Wielkiej ujawnić się. *Essberger.*” Ta depesza według *Sonderanweisung für Handelsschiffe* była rozkazem do natychmiastowego, za wyjątkiem Bałtyku, powrotu do Niemiec, jednocześnie nakazywała maskować statek i unikać kanału La Manche³⁰.

Depesza Nr 8 informowała kapitanów o tym, że kolejne depesze będą już zakodowane.

Również flota rybacka otrzymała swoje ostrzeżenie: „*Wszystkie statki rybackie We-*

29. Uwaga! Tutaj jak i w późniejszych zestawieniach uwzględniono statki tylko powyżej 500 BRT.

30. Pomimo zakazu kilka statków przeszło przez kanał La Manche.

*sermünde Nr 1 25/8. 16.53. Do niemieckich statków rybackich: Na południe od Rosengarten wielkie połowy. Hochseefang.*³¹

Oznaczało to nic innego jak: przerwać połowy, opuścić łowiska i wracać do Niemiec.

Kolejny dzień upłynął bez nowych depesz i instrukcji dla żegluga.

Dopiero 27.8 we wczesnych godzinach popołudniowych stacje radiowe wyemitowały w eter kolejną – jak się miało okazać fatalną w skutkach – depeszę QWA 9: „Wykorzystać wszystkie możliwości, ażeby w przeciągu następnych czterech dni osiągnąć porty macierzyste. Jeśli nie jest to możliwe, Hiszpania, Włochy, Japonia, Rosja, Holandia, w innym przypadku iść do portów neutralnych, w żadnym wypadku Stany Zjednoczone. Marineleitung.”

Z powodu kontrowersji jakie wzbudza QWA 9 warto przyrzeć się bliżej genezie powstania wspomnianej depeszy. Jak wynika z notatki sporządzonej przez Karla Coupette, na posiedzeniu zwołanym rano 27.8 u szefa Inspektoratu Łączności marynarki (*Marine-Nachrichten Inspektion*) wiceadmirała Guse, oprócz przedstawicieli marynarki i Ministerstwa Transportu wziął udział szef wydziału gospodarczego (*Wehrwirtschaftliche Abteilung*) w OKW oberst Wilhelm Becker. W trakcie posiedzenia przedstawiciel OKW zaproponował ograniczenie terminu powrotów do czterech dni czyli do 31.8. Propozycja została odrzucona przez przedstawicieli marynarki i Ministerstwa Transportu wskazujących na nieprzewidywalne konsekwencje jakie może wywołać tak sformułowana depesza na statkach będących w drodze lub przygotowujących się do powrotu do kraju.

Początkowo rzeczywiście zatwierdzono treść depeszy QWA 9 bez dodatku ...w przeciągu następnych czterech dni... Niestety, pomimo wcześniejszych ostrzeżeń fachowców, wspomniany passus został dodany do depeszy na wyraźne życzenie OKW.

Najwyraźniej w OKW panowało przekonanie, że dodanie do depeszy „w przeciągu 4-dni” da kapitanom możliwość prawidłowej oceny swojej sytuacji i uchroni żeglugę przed stratami. Jak było do przewidzenia tak sformułowana instrukcja wywołała wielkie zamieszanie wśród kapitanów powracających statków. Co miało jeszcze sens dla jednostek przebywających na Morzu Północnym, Bałtyku czy nawet na północnym Atlantyku, nie miało najmniejszego odniesienia dla statków, przebywających w portach wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej, na Morzu Karaibskim, w Afryce Zachodniej czy na Morzu Śródziemnym. Dla nich ta depesza

była katastrofą i zamykała przed nimi drogę powrotną do kraju³².

Już pierwsze zdanie depeszy Nr 9 wprowadziło niepotrzebny zamęt i spowodowało, że statki będące od dwóch dni na kursach powrotnych nie mając szans dotarcia do Niemiec w ciągu awizowanych czterech dni obierały teraz kurs do portów państw wymienionych w instrukcji, lub zwracały do portów wyjściowych. Często płynąc z maksymalną szybkością zużywały niepotrzebnie drogocenne paliwo, dla wielu z nich te stracone 24-30 godzin zaważyły o ich późniejszym losie, dla innych liczących się z każdą szuflą węgla czy kroplą mazutu powrót do Niemiec – bez uzupełnienia paliwa – stał się wręcz nie możliwy.

Depesza Nr 9 miała podobnie negatywny wpływ na statki przebywające jeszcze w portach i przygotowujące się do powrotu w następnych dniach.

Co gorsze nikt w Berlinie nie spostrzegł błędu i przez następne godziny nie podjęto żadnych kroków zaradczych!

Jako pierwsza zareagowała Kriegsmarine, nadając 28.8 z rana depesze następującej treści: „Do wszystkich statków na Bałtyku i Morzu Północnym: Wiadomość Nr 9 dla rejsów na Bałtyku i dla rejsów do Norwegii, Holandii, Belgii bez znaczenia. Marineleitung.”, odwołując na razie wydane polecenie tylko dla statków na Morzu Północnym i Bałtyku.

Dopiero po południu ok. godziny 18:30 marynarka poprzez nadanie depeszy QWA 10 o treści: „Także ponad podany w Wiadomości Nr 9 termin, stosownie do ustępu B, tekst V i VI próbować powrócić do ojczyzny. Przed tym zgodnie z zapotrzebowaniem uzupełnić paliwo. Marineleitung”. Unieważnia ostatecznie nieszczęsną instrukcję z 27 sierpnia, wydając wszystkim statkom generalnie nakaz powrotu do kraju bez nakładania ram czasowych, jednak dla wielu jednostek było już za późno. Dla statków o których wiedziano, że mają na pokładzie przestarzały klucz H (2-3 statki) przekazano wiadomość oddzielnie.

Naturalnie można spekulować co mogło wpłynąć na decyzje, dodania passusu „4-dni” przez decydentów w OKW? Tutaj nie bez znaczenia jest fakt, że decydenci z OKW w znakomitej większości pochodzili z wojsk lądowych i nie byli obeznani z tematyką wojennomorską czy uwarunkowaniami związanymi z żeglugą. Prawdopodobnie główną przyczyną mogła być niechęć do ryzyka utraty zaraz na początku wojny dużej części floty handlowej. To było by nieuniknione w konfrontacji z bry-

tyjską potęgą morską podczas domniemanej masowej próby przerwania blokady i pociągnęło by za sobą oprócz gospodarczego, także katastrofalny efekt propagandowy.

Już sama perspektywa konieczności przejścia przez północny Atlantyk, wokół wysp brytyjskich przez stosunkowo wąską Cieśninę Duńską i dotarcie w poprzek Morza Północnego do norweskich wód terytorialnych a później wzdłuż norweskiego wybrzeża do Skagerraku. To wszystko w obliczu brytyjskich grup poszukiwawczych wspieranych przez flotę francuską, bez możliwości jakiegokolwiek kontrakcji ze strony Kriegsmarine nie napawała optymizmem. Kilka udanych prób przejścia w I wojnie światowej nie było bynajmniej gwarantem dla udanego przejścia kilkuset w większości powolnych frachtowców w 1939 roku!

Z dwojga złego lepiej pozostawić na razie statki w portach państw sprzymierzonych i neutralnych – co wynika jasno z kolejności w jakiej wymieniono państwa w depeszy QWA 9 – niż ryzykować ich prawie pewną utratę. Prawdopodobnie w OKW liczone się od początku działań wojennych z maszyną kontrakcją ze strony Wielkiej Brytanii i Francji. Rzeczywiście już 3 września natychmiast po ogłoszeniu blokady morskiej Niemiec przez rząd jego Królewskiej Mości, Royal Navy zareagowała wysłaniem w morze potężnych grup poszukiwawczych z *Home Fleet* na czele.

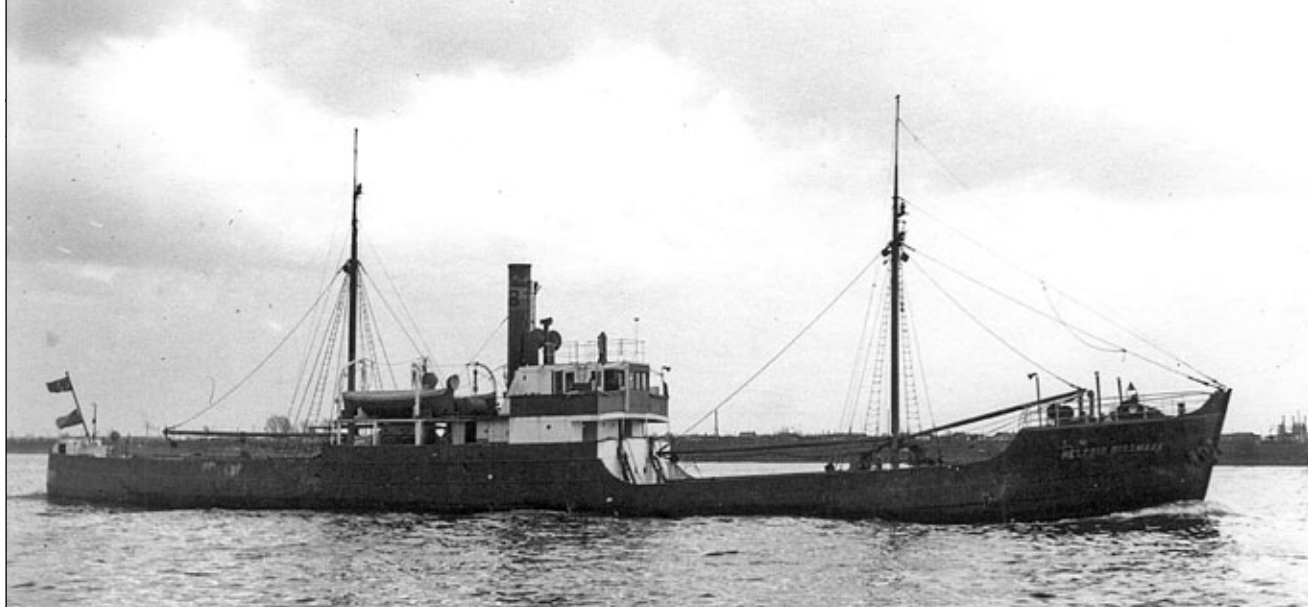
Inne grupy poszukiwawcze jak i pojedyncze okręty brytyjskie, kanadyjskie, australijskie, nowozelandzkie i francuskie przeczesywały południowy i środkowy Atlantyk, Morze Karaibskie, Ocean Indyjski i Pacyfik w poszukiwaniu powracających statków niemieckich.

Naturalnie dziś wiemy więcej aniżeli decydenci pod koniec sierpnia 1939 roku, w związku z tym trudno jest jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie jak duży wpływ miała w rzeczywistości Depesza Nr 9 na straty poniesione przez niemiecką marynarkę handlową w pierwszych miesiącach wojny.

Trudno jest jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie ile statków będących w morzu mogło bezpiecznie powrócić mając nie tylko cztery dni w zapasie, ale także minimum paliwa pozwalające na dotarcie – na pewno nie w cztery dni – do Niemiec bez uzupełniania go po 27 sierpnia w portach zagranicznych i związanych z tym długich postojów!

31. *Rosengarten* – określenie dla bogatych w ryby łowisk na południowy wschód od Islandii.

32. Dla statków przebywających na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku w/g. Depeszy Nr 9 pozostawało już tylko zawiązać do neutralnego portu.



Helfried Bismark zatonął 8 września na niemieckim polu minowym na Bałtyku.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

Były pracownik wydziału historycznego w OKM (*Oberkommando der Marine*) nieżyjący już Ludwig Dinklage w fundamentalnym opracowaniu *Deutsche Handelsflotte 1939-1945 t.I*, ocenia, że katastrofalna w treści Depesza Nr 9 spowodowała w konsekwencji utratę ponad 0,5 mln BRT.

Z pewnością dotyczy to statków utraconych w Zatoce Meksykańskiej, na Morzu Karaibskim, być może jednostek utraconych w portach Afryki Zachodniej. Na pewno niejednej jednostki w atlantyckich portach Ameryki Południowej i naturalnie kilku statków szukających po 27.8 schronienia w portach hiszpańskich.

Jednak liczba 0,5 mln BRT podana przez autora w/w. opracowania jest najwyraźniej zawyżona, gdyż obejmuje również tonaż który wprowadzić nie powrócił do portów macierzystych, ale też nie był generalnie stracony!

I tak przykładowo wymieniony już Ludwig Dinklage zalicza na konto strat, jednostki przebywające w dniach 27/28.8 na Morzu Śródziemnym i Czarnym, w sumie 50 statków (176 421 BRT), włącznie z przebywającym na Adriatyku trawlerem *Dresden* (120 BRT). Wszystkie dotarły szczęśliwie do portów włoskich, bułgarskich i radzieckich nie ponosząc przy tym żadnych strat. Dalszych 10 jednostek (26 096 BRT) przebywających na tym akwenie znalazło schronienie w hiszpańskich portach śródziemnomorskich. Wszystkie z nich (z wyjątkiem dwóch pozostawionych w hiszpańskim porcie Cartagena statków *Lipari* i *Carl Vinnen*) oddały w późniejszym okresie czasu nieocenione usługi, przede wszystkim w transportach sprzętu, zaopatrzenia i personelu dla wspierającego włoskiego sojusznika, niemieckiego „Afrika Korps” (Operacja *Sonnenblume*).

Naturalnie bez fatalnej Depeszy Nr 9 z pewnością spora część tych statków zdążyła by na czas opuścić Morze Śródziemne i dotrzeć co najmniej do portów hiszpańskich i portugalskich.

Natomiast z przebywających pod koniec sierpnia na wodach zachodnio-afrykańskich 10 statków (55 615 BRT) utraciono 4 (34 118 BRT)³³. Dalsze 2 (7194 BRT) sprzedano w maju 1943 roku armatorom portugalskim otrzymując w zamian potrzebne dewizy.

Dalszych 15 w większości starszych statków (52 073 BRT) pozostających jeszcze w portach hiszpańskich, portugalskich, w Ameryce Środkowej i na wschodnim wybrzeżu Ameryki Południowej sprzedano do 1943 roku armatorom tych krajów³⁴.

Powróćmy jednak do sierpnia 1939 roku.

IV. Pierwsze tygodnie wojny

Od 28 sierpnia przez kolejne dni aż do początku września panowała cisza w eterze. Na Bałtyku pomimo depeszy QWA 9 żegluga przebiegała (poza do Gdyni i Gdańska)³⁵ planowo i bez większych zakłóceń. Dopiero 29.8 zamknięto dla statków handlowych porty Swinemünde i Pillau do których można było teraz zachodzić wyłącznie ze specjalnym pozwoleniem.

Piątek pierwszy września minął bez żadnej specjalnej depeszy dla żeglugi, o wybuchu wojny załogi statków przebywających poza krajem informowali armatorzy bądź dowiadzywały się z radia lub prasy.

Wraz z wybuchem wojny wstrzymany został całkowicie ruch statków na Bałtyku, jednak już 4 września otworzono ponownie dla żeglugi zachodnią część do linii Swine-

münde-Bornholm, a od 5 września także na wschód 20° O i na północ 55°18' N.

Z uwagi na operujące jeszcze na Bałtyku polskie okręty podwodne, eskortowały statki od 11 września codziennie dwa trawłowce płynące na trasie Stolp (Ustka) – Pillau (Piława).

Transporty wojskowe do i z Prus Wschodnich otrzymały naturalnie silniejszą eskortę. Dość szybko bo już 18.9 otworzono dla żeglugi Danzig.

Jedynie straty poniesione w tym okresie przez marynarkę handlową to dwa małe frachtowce *Helfried Bismark* (1913/727 BRT) i *Helga Schröder* (1904/656 BRT) utracone 8.9 na niemieckim polu minowym u wejścia do Sundu.

Faktycznie działania wojenne dla niemieckiej marynarki handlowej rozpoczęły się dopiero 3 września 1939 roku wraz z wypowiedzeniem wojny przez W. Brytanię i Francję. Ta data kończy fazę bezpiecznych powrotów do Niemiec, dlatego warto w tym miejscu pokusić się o krótki bilans.

Tak więc pomiędzy wyemitowaniem pierwszej depeszy wzywającej do powrotu w dniu 25 sierpnia a 3 września powróciło do Niemiec z poza europejskich akwenów 41 statków (28 2291 BRT), 2 dalsze (6647 BRT) dotarły do Holandii, z portów brytyjskich powróciło 30 statków (47 207 BRT). Z Morza Północnego 6 (9145 BRT) z portów belgijskich i holenderskich 90 statków (240 743 BRT) a z Norwegii kolejne 26 jednostek (143 154 BRT).

33. W tym zestawieniu jest także m/s *Windhuk* (1937/16 662 BRT). W związku z QWA 9 zawinął 30.8. do Lobito w portugalskiej kolonii Angola. Od 7.12.1939 roku przebywa w brazylijskim porcie Santos. W dniu 29.1.1942 został skonfiskowany przez Brazylię i 15.5.42 sprzedany USA. Służył po przebudowie jako transportowiec wojska pod nazwą *Le Jeune*. *Windhuk* znajdował się na tzn. *Tabu-Schiffe Liste* (liście statków których nie można było sprzedać bez zgody OKM) i sprzedaż statku nie wchodziła w rachubę. Kriegsmarine słusznie obawia się, że statek może dostać się w ten sposób w nie porządane ręce i służyć jako transportowiec wojska lub krążownik pomocniczy.

34. Hiszpania 7 (14 392 BRT), Portugalia 1 (2860 BRT), Argentyna 3 (15 262 BRT), Brazylia 2 (7408 BRT), Meksyk 1 (6795 BRT) i Honduras 1 (5356 BRT). W 1943 roku Portugalia odkupiła przebywające od września 1939 roku w Mozambiku 3 statki i 3 lichtugi morskie (16 036 BRT). Z przebywających na Dalekim Wschodzie jednostek Chinę pozyskały w 1939 roku 4 frachtowce (6481 BRT) i mały parowiec *Wiking* (269 BRT) a Japonia w latach 1940 i 1942 6 statków (45 893 BRT).

35. Z tego co wiadomo tylko jeden niemiecki statek s/s *Elster* (1922/1136 BRT) był w drodze do Gdyni, 23.8. opuścił Rotterdam i 25.5. został zawrócony do Szczecina, 30.8. opuścił Szczecin i 1.9. osiągnął Kłajpedę.

Na dzień 3 września w morzu przebywało 91 statków (562 423 BRT), kolejne dwa *Thor* (1922/2526 BRT) i *Viola* (1921/991 BRT) były w drodze z Holandii do Niemiec, a 5 frachtowców (17735 BRT) łądowało rudę, bądź przygotowywały się do wypłynięcia z portów norweskich.

W belgijskich i holenderskich portach przebywały 32 statki (56 827 BRT) wszystkie do końca roku powróciły do Niemiec.

W portach basenu morza Śródziemnego i Czarnego, w portach półwyspu Iberyjskiego na wyspach Kanaryjskich, Azorach i w pozostałych częściach świata przebywało w sumie 281 statków (1 350 199 BRT)³⁶.

Tylko dwa statki³⁷ utracono w portach brytyjskich, pierwszym z nich był przebywający w londyńskiej stoczni nowoczesny bananowiec *Pomona*³⁸ (1938/3457 BRT). Lekkością ze strony armatora (*F. Laeisz*) było skierowanie statku w drugiej połowie sierpnia do stoczni brytyjskiej zamiast zlecić niezbędne reparatury na przebywającym w Rotterdamie m/s *Pomona* stoczni holenderskiej. Z góry można było założyć, że stocznia brytyjska będzie opóźniać wykonanie remontu! Drugim statkiem był s/s *Christoph von Doormum* (1928/3751 BRT) zajęty 3.9 w Botwood na Nowej Fundlandii.

Jak już wspomniano od 28.8 przez cztery dni panowała cisza w eterze, dopiero 3.9 o godzinie 12:15 wyemitowano kolejną oficjalną depesze QWA 11. Krótka lapidarna wiadomość nadana otwartym tekstem informowała o stanie wojny z Wielką Brytanią:

„Działania wojenne z Anglią rozpoczęte. Kriegsmarine.”

Była to poniekąd odpowiedź na wyemitowane o 11:17 również otwartym tekstem ostrzeżenie dla brytyjskiej żeglugi.

Depeszę Nr 11 uzupełniono 4.9. następującym tekstem: „Trzeba się liczyć z wrogimi działaniami ze strony francuskich okrętów wojennych. Kriegsmarine.” (sic!)

Wyemitowana jeszcze tego samego dnia po południu QWA 12 miała następującą treść: „Statki które przerwą blokadę, strefę Shetland-Norwegia pokonać zaciemnione w nocy. Jeżeli to możliwe odczekać mglistej pogody. W dzień jak tylko to możliwe używać norweskie wody (terytorialne). Płynąć przez Mały Belt na Bałtyk.”

Ta depesza zawierała błąd. Mały Belt przecina most pod którym duże statki z wysokimi masztami nie przepłyną. Większość kapitanów wiedziała o tym i przeszła w drodze na Bałtyk przez Sund.

Jak było do przewidzenia, natychmiast po rozpoczęciu działań wojennych wyszły w morze silne grupy poszukiwawcze Roy-

al Navy próbujące przechwycić powracający z Nowego Jorku flagowiec Niemieckiej Marynarki Handlowej t/s *Bremen* (1929/51 731 BRT).

W Berlinie spodziewano się brytyjskiej kontrakcji i 6.9 nadano depesze QWA 13, w założeniu wiadomość skierowana była wyłącznie do powracającego z maksymalną szybkością do Niemiec t/s *Bremen*: „Dla statków na pełnym morzu, przedarcie do Murmańska rokuje duże nadzieje. Kriegsmarine”.

Depesza w obawie przed brytyjską próbą przechwycenia cennego statku na Morzu Północnym nakazywała kapitanowi statku Adolfowi Ahrensowi udać się do bezpiecznego Murmańska. Omyłkowo oznaczona została jako QWA spowodowało to, że na niektórych statkach odebrano ją jako instrukcje. Tak np. m/s *Palime* mający za sobą długi rejs z Afryki Zachodniej osiągnąwszy norweskie wody terytorialne zawraca i obiera kurs na Daleką Północ!

Jeszcze tego samego dnia – 6.9. – Sekriegsleitung wydało za pośrednictwem przedstawicieli dyplomatycznych dodatkowe polecenie nakazujące przygotować wszystkie przebywające w portach neutralnych (poza włoskimi, hiszpańskimi, radzieckimi i japońskimi) statki, do natychmiastowego zniszczenia w razie próby konfiskaty jednostki przez obce państwo.

Początkowo operacje floty brytyjskie na północy nie przyniosły spodziewanych rezultatów, dość powiedzieć, że w okresie pomiędzy 3-16.9. w akcjach poszukiwawczych na akwenach pomiędzy Szkocją, Islandią i wybrzeżem Norwegii zaangażowanych było: 6 pancerników, 2 krążowniki liniowe, lotniskowiec, 14 lekkich krążowników i 25 niszczycieli. Niewspółmierne do użytych sił były odniesione sukcesy, ich łupem padły tylko 2 statki *Hannah Böge* (1938/2337 BRT) i *Johannes Molkenbuhr* (1936/5294 BRT). W tym samym okresie czasu niemiecka flota handlowa utraciła na skutek wypadku 7.9 w Norwegii dodatkowo frachtowiec *Vegeback* (1911/4061 BRT).

W tym samym okresie czasie blokadę przełamało 40 jednostek (251 260 BRT) osiągając pod okiem brytyjskich grup poszukiwawczych porty norweskie, niemieckie i radziecki Murmańsk. Tylko w tym ostatnim do 16.9 znalazło schronienie 17 jednostek (167 411 BRT), w tym duże statki pasażerskie *Bremen*, *New York* (1927/21 867 BRT) i *St. Louis* (1929/16 732

BRT). Ważnym posunięciem admiralicy brytyjskiej i jak się miało okazać o wiele skuteczniejszym było utworzenie 6.9. Northern Patrol (wadm. M. Horton). Początkowo w jego skład weszły 7 i 12 eskadra krążowników, zastępowane sukcesywnie krążownikami pomocniczymi. W dniu 3.9, wraz z rozpoczęciem działań wojennych na Zachodzie wstrzymano ruch statków na Morzu Północnym obejmując zakazem zawijania ponownie porty holenderskie i belgijskie. Przebywające w nich statki pod balastem otrzymały nakaz bezzwłocznego powrotu do Niemiec, natomiast statki z ładunkiem miały powracać dopiero po otrzymaniu specjalnego polecenia.

Do 17 września powróciły pierwsze cztery jednostki, cała akcja powrotna ciągnęła się aż do początku listopada 1939, przyczyną były aresztowania statków niemieckich w portach holenderskich jakie nastąpiły (podobnie jak i w holenderskich koloniach) z tytułu otwartych kredytów i roszczeń do nich brytyjskich banków, w szczególności dotknęło to armatora *DSG Neptun* z Bremen.

Powoli jednak ruch statków powracał do normy, początkowo małymi i średnimi, a z czasem z powodu przeciążenia portu Emden i kanału Dortmund-Ems. Od 21 grudnia podjęto ponownie – początkowo – siedmioma dużymi statkami transport rudy z Rotterdamu do Niemiec.

Z początkiem Nowego Roku bardzo niekorzystnie na żegludze odbiło się zatrzymanie w dniu 14 stycznia na granicy holenderskich wód terytorialnych i odprowadzenie do Londynu, przez brytyjski niszczyciel *Greyhound* płynącego z Królewca do Rotterdamu małego frachtowca *Phaedra* (1898/619 BRT). Dość powiedzieć, że incydent ten zahamował aż do marca prawie całkowicie ruch statków do portów holenderskich i belgijskich.

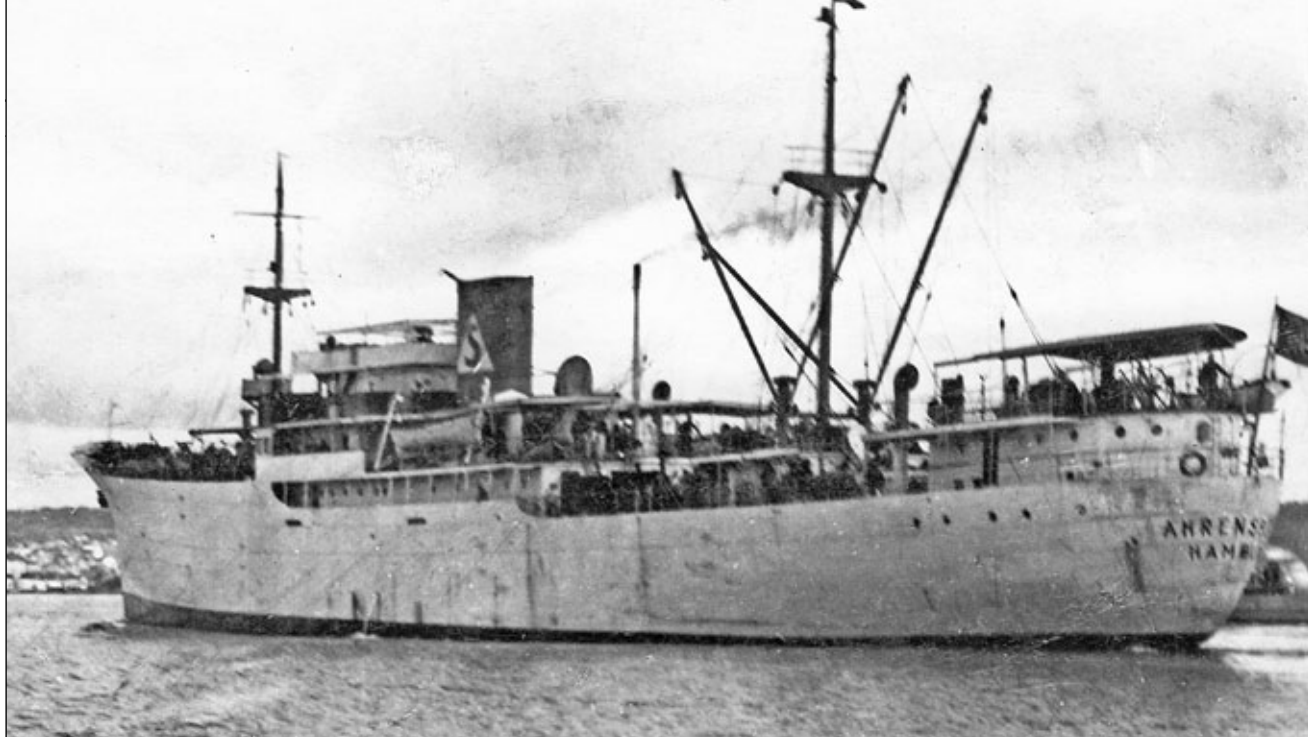
Po drugiej stronie Morza Północnego od połowy września 1939 roku sytuacja wydawała się na tyle stabilna, że w dniu 14.9 cofnięto zakaz wypływania dla powracających z Norwegii statków, a następnego dnia otworzono ponownie połączenie liniowe do Oslo.

Tydzień później 21.9. wydano polecenie wznowienia połączenia do Narwiku, jednak dopiero 25.10 pierwszy statek *Neuenfels* (1925/8096 BRT) wypłynął z Kilonii po rudę do Norwegii. Przejścio-

36. Włącznie przybyłe do Narwiku 1.9. i 3.9. z Rotterdamu i Antwerpii statki *Baldur* (1929/5805 BRT) i *Ammerland* (1923/5381 BRT).

37. W południowo-afrykańskim Durbanie skonfiskowany 8.9. s/s *Hagen* (1921/5988 BRT), załódze udało się jeszcze uszkodzić maszynę.

38. Bryt. *Empire Merchant* zatopiony 10.8.1940 przez *U 100* (Kptlt. Schepke). Załódze udało się jeszcze wzniecić pożar na rufie.



Ahrensburg – należący do armatora H. Schuldt nowoczesny motorowiec (zbudowany w duńskiej stoczni dla norweskiego armatora) zakupiony w 1939 roku zdążył jeszcze przed wybuchem wojny (30.8.) dotrzeć do Hamburga. Po wybuchu wojny przejęty przez Kriegsmarine służył jako okręt-ceł dla okrętów podwodnych i transportowiec. Przetrwiał zawieruchę wojenną i po wojnie przyznany został Norwegii. Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

we trudności w transportach rudy w miesiącach wrzesień/październik rozwiązano, kierując do Narwiku i innych portów norweskich płynące pod balastem lub tylko częściowo załadowane powracające do Niemiec statki.

Strategiczne znaczenie dostaw szwedzkiej rudy żelaza dla gospodarki niemieckiej i zamarzający pod koniec roku Bałtyk, skłonił do bardziej intensywniejszego korzystania z portów norweskich. W połowie grudnia w transportach rudy z Norwegii zatrudnionych było 25 statków (132 570 BRT). Liczba ta wzrosła w styczniu 1940 roku do 49 (197 874 BRT) osiągając w marcu liczbę 69 frachtowców (234 477 BRT).

Problematycznym okazało się natomiast pozyskanie w portach wyjściowych ładunku dla powracających pod balastem statków, co zgodnie z dyrektywami miało również polepszyć właściwości morskie powracających jednostek.

O ile w dużych portach Ameryki Południowej nie było z tym specjalnie problemów, to w małych leżących na peryferiach szlaków żeglugowych portach w których znalazło schronienie wiele jednostek, okazało się to trudne bądź niemożliwe do zrealizowania. W rzeczywistości dotyczyło to tylko niewielkiej liczby statków. Najważniejszym problemem dla kapitanów było w pierwszej kolejności zdobycie paliwa.

W ostatnich miesiącach 1939 roku rozkazy powrotu kierowano wyłącznie do statków przebywających w portach Ameryki Południowej, Zatoki Meksykańskiej na Karaibach w Afryce Zachodniej i w portach hiszpańskich. W związku z tym Ministerstwo Transportu wydało w dniu 29.10

dla powracających z Hiszpanii statków kolejną instrukcję:

„Wszystkie statki powinny obrać kurs północny na zachód od 20°W. Norwegię (osiągnąć) od północy na kursie 63°N. Przez wyspki (dotrzeć) do Haugesund. W konsulacie pytać o dalsze rozkazy.” Precyzowała ona wydaną wcześniej ogólną instrukcję: „na najkrótszym kursie do 15°W i dopiero na zachód od niego obrać kurs na północ” i bazowała na zebranych w międzyczasie doświadczeniach.

Kolejne polecenie wydane dla statków przebywających w atlantyckich portach Hiszpanii (poza jednostkami podporządkowanymi Kriegsmarine) brzmiało: „Jak tylko możliwe wracać z ładunkiem”.

Jak wynika z relacji wziętych do niewoli i w późniejszym okresie czasu wymienionych czy też uwolnionych po kapitulacji Francji członków załóg, alianci stosunkowo dobrze byli zorientowani w sytuacji. Relacje te – jak stwierdza Dinkelage – zdają się potwierdzać zdobyte przez Niemców w Breście dokumenty.

Rosnąca liczba przechwyconych jednostek była też powodem do wyemitowania pod koniec października i na początku listopada kolejnych depesz.

Depesza QWA 18 nadana w dniu 24.10 w związku z napływającymi informacjami o brytyjskich próbach zastraszania i gróźb użycia broni w stosunku do kapitanów i załóg zatrzymywanych statków³⁹: „Brytyjskie okręty groziły załogom kilku niemieckich pa-

rowców rozstrzelaniem w przypadku samozatopienia statku. Pomimo gróźb nie dać się zastraszyć i wykonać swój obowiązek. Każdy dowódca brytyjski będzie się wzdragać przed popełnieniem niezgodnych z prawem międzynarodowym zbrodni. Marineleitung”.

Oraz QWA 20 z dnia 28.10 w której raz jeszcze przypomniano o obowiązku informowania w przypadku przechwycenia statku przez wrogie okręty:

„Przy zatrzymaniu na morzu przez wrogie okręty energicznie nadawać otwartym tekstem, niezakodowy komunikat bez adresu z pozycją, typem i numerem wrogich okrętów. Specjalna instrukcja strona 13, ustęp 6. Marineleitung.”

Miało to m.in. na celu ostrzeżenie przebywających w pobliżu statków.

Powodem ponownej aktywności Kriegsmarine były powtarzające się przypadki zdobycia przez wroga statków na pełnym morzu, w związku z powyższym OKM wydało 30.10 następujące rozporządzenie:

„1. Kapitanowie których statki wbrew instrukcji *Sonderanweisung* i *Kursom Kapitanskim* wpadną przez konfiskatę lub abordaż nieuszkodzone w ręce wroga będą po powrocie do kraju poddani ostremu przesłuchaniu i w razie konieczności postawieni przed sądem, po uwzględnieniu wszystkich okoliczności będą pociągnięci do odpowiedzialności nawet jeśli miało by to nastąpić po zakończeniu wojny. We wszystkich przypadkach nieodzwolne będzie przesłuchanie oficerów statku.

39. W późniejszym okresie czasu doszło do kilku przypadków ostrzelania opuszczających statki załóg m.in.: *Idarwald* (krążownik *Diomedea*, załoga przy opuszczaniu statku ostrzelana z broni maszynowej 4 rannych), *Frankfurt* (krążownik pomocniczy *Alcantara* ostrzelano łódzie ratunkowe), *Wakama* na brazylijskich wodach terytorialnych (krążownik *Dorsetshire*, ostrzelano łódzie ratunkowe), *Rhein* (łódzie ratunkowe ostrzelane z pokładu hol. okrętu *van Kinsbergen*). Nagminne było także nie respektowanie przez aliantów obcych wód terytorialnych!

2. Kapitanowie, którzy poprzez samoza-topienie lub zniszczenie uniemożliwią zajęcie lub dalsze użytkowanie swoich statków przez wroga, a także ci którzy doprowadzą szczęśliwie swój statek do kraju, będą wytypowani do odznaczeń. Specjalne dokonania będą brane pod uwagę.”

Jednocześnie dla podtrzymania morale i dodania otuchy kapitanom i załogom powracających bądź przygotowujących się do powrotu jednostek, rozpoczęto od czasu do czasu nadawanie komunikatów ile statków przerwało w między czasie blokadę i szczęśliwie osiągnęło porty macierzyste.

Krótkotrwałe złagodzenie sytuacji dla powracających statków nastąpiło pod koniec listopada w trakcie operacji pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* wymierzonej przeciw Northern Patrol. W trwającej pomiędzy 21-27 listopada, operacji zatopiony został brytyjski krążownik pomocniczy *Rawalpindi*.

Podsumowując ostatnie miesiące 1939 roku, można z całą pewnością stwierdzić, że utworzony przez brytyjczyków Northern Patrol (Patrol Północny) pozwolił skuteczniej „uszczelnić” cieśninę Duńską i przejście pomiędzy Islandią i Wyspami Owczymi, prowadząc od połowy października do zwiększenia strat wśród usiłujących przełamać blokadę niemieckich statków. To właśnie przez te wąskie „gardła” musiały przejść wszystkie samotnie powracające statki i to właśnie tutaj czatował na nie Northern Patrol. Pomimo sukcesów, Royal Navy nie udało się cał-

kowicie zapobiec skutecznemu przełamaniu blokady i to praktycznie przez cały okres wojny⁴⁰. Niewątpliwie znaczący wpływ na poprawę sytuacji żeglugi niemieckiej miało zdobycie w czerwcu 1940 roku portów francuskich, od tego momentu pełna niebezpieczeństw trasa północna straciła całkowicie na znaczeniu. Pozostające jeszcze w portach zagranicznych i czekające na rozkaz powrotu statki kierowano teraz prawie wyłącznie do portów francuskich.

Na zakończenie należy jeszcze tylko podsumować okres pomiędzy 17 września a końcem grudnia 1939 roku.

We wspomnianym okresie czasu udaną próbę przełamania blokady podjęło 50 statków (235 784 BRT), kolejne 13 jednostek (130 509 BRT) powróciło z Murmańska do Niemiec.

W tym samym okresie czasu w wyniku działań Northern Patrol utracono 17 jednostek (87 464 BRT), przy czym 9 (46 566 BRT) z nich wpadło w ręce wroga.

Konto strat obciąża dodatkowo 14 statków (107 268 BRT) utraconych w tym samym okresie czasu na południowym i środkowym Atlantyku, w Zatoce Meksykańskiej, na Morzu Karaibskim, Oceanie Indyjskim i Pacyfiku.

Wysoko oceniając męstwo i poświęcenie załóg statków handlowych, *Seekriegsleitung* wystąpiło w październiku 1940 z inicjatywą ufundowania specjalnego odznaczenia dla załóg przerywaczy blokady. Od grudnia sprawę odznaczenia przejął podsekretarz stanu w Urzędzie żeglugi morskiej (*Seeschiffahrtsamt*) wiceadmirał Paul Wülfing von Ditten, wspierany przez KzS. Nordmanna i KKpt. Bade, projekt odznaczenia wykonał znany berliński rzeźbiarz Otto Placzek.

Zgodnie z rozporządzeniem Adolfa Hitlera z dnia 1.4.1941⁴¹ odznaczenie *Abzeichen für Blockadebrecher* będzie przyznawane: art. 3 „... po spełnieniu warunków uprawniających do nadania, przez załogi przerywaczy blokady (*Blockadebrecher*) i przez załogi statków pływających pod banderą handlową jeżeli ich działalność równoważna jest z działalnością przerywaczy blokady...”, art. 4 mówił: „Odznaczenie na moje polecenie nadaje Minister Transportu”⁴², a art. 6 „Zasady nadawania ogłosi Minister Transportu”.

Pierwszymi odznaczeniami udekorowano w dniu 1.7.1941 załogi statków *Hugo Olfendorff* i *Helene*.

(ciąg dalszy nastąpi)

40. Od połowy 1940 roku były to wyłącznie okręty bojowe Kriegsmarine i jednostki rozpoznania meteorologicznego.

41. Rozporządzenie opublikowano w Dzienniku Ustaw Rzeszy (*Reichsverordnungsblatt*) z dnia 6.5.1941 roku, w Dzienniku Ustaw Marynarki (*Marineverordnungsblatt*) dopiero 15.12.1942 roku.

42. Od 28.6.1942 w miejsce Ministra Transportu odznaczenia nadawał Komisarz do Spraw żeglugi Karl Kaufmann, dla załóg statków będących w dyspozycji Kriegsmarine, Dowódca Kriegsmarine w porozumieniu z w/w., od 5.12.1942 nadawanie odznaczenia przeszło całkowicie w ręce marynarki.

Parowiec *Lauterfels* (DDG Hansa) przejęty przez Kriegsmarine 22.7.1939 służy jako transportowiec do Prus Wschodnich. Następnie przydzielony do operacji „Seelöwe”. Tonie na brytyjskiej minie koło Terschelling 8.10.1942.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz





Rewizja: Działania morskie na Morzu Śródziemnym widziane z perspektywy źródeł włoskich

Część I – Wpływ „Ultry” na działania militarne Śródziemnomorskiego Teatru Działań Wojennych

O doniosłym, prawdopodobnie decydującym, wręcz epokowym znaczeniu na wpływ działań morskich w tzw. „Bitwie o Atlantyk” maszyny szyfrującej „Enigma” napisano już wystarczająco wiele od roku 1974. W tym, bowiem dopiero roku Brytyjczycy przyznali się publicznie, że od początku wojny mieli wgląd do niemieckich radiogramów wymienianych m.in. przez Dönitza ze swoimi wilkami morskimi, a w pewnych momentach byli nawet w stanie czytać w „myślach” wroga. Dwa lata później na łamach znanego zachodniemieckiego periodyku, jakim był „Marine Rundschau” zaczął się ukazywać ciąg artykułów autorstwa Patricka Beeslya z dawnego Bletchley Parku i prof. Jürgena Rohwera, którzy opisywali wpływ rozpoznania radiowego na sposób prowadzenia działań wojennych przez obie strony w czasie Bitwy o Atlantyk. To czytelnikom mającym dostęp w tamtych czasach do tego źródła, a z pewnością w Polsce nie było ich za wiele, wyszło tylko na dobre. Tego samego nie można jednak powiedzieć o działaniach na Morzu Śródziemnym, gdyż ta batalia

nie doczekała się jak dotąd w naszej literaturze fachowej rzetelnego opracowania, nie licząc tutaj kilku zdawkowych stwierdzeń, nie zawsze poparte i dokumentami, pochodzącymi z archiwów włoskich, czy niemieckich. Na tym TDW pokutuje do dzisiaj jedynie brytyjski punkt widzenia, mocno zniekształcający wkład wojennej Regia Mariny.

Brytyjscy kryptolodzy i eksperci wywiadu zgromadzeni pod Londynem, dzięki łatwemu dostępowi do Ultry¹ na bieżąco byli w stanie odczytywać wszystkie przekazywane przez różne szczebla dowódcze sił Osi rozkazy, czy tajne informacje. W rzeczywistości Ultra doskonała nie była; również i jej postawione były pewne granice, których przekroczyć nie była w stanie. Na jej efektywność duży wpływ miał tak potrzebny do rozszyfrowania danej informacji czas, który upływał od momentu, kiedy stacja nasłuchu Y nadana przez nieprzyjaciela informację odebrała i po rozszyfrowaniu, przetłumaczeniu i przeanalizowaniu przedłożyła kompetentnemu, operacyjnemu szczeblowi dowódczemu. Porównując

do tej pory dostępne brytyjskie akta, poświęcając przy tym baczną uwagę naniesionym adnotacjom odnośnie czasu, stwierdzić można, że jeżeli chodzi o te korzystne i normalne przypadki, to należało się liczyć z okresem od 24-48 godzin, które potrzebne były do całkowitego rozszyfrowania informacji. Jednak bardzo często zdarzały się również przypadki, że wspomniany okres niewspółmiernie się wydłużył. Jako przykład niech posłuży tutaj radiotelegram wysłany w dniu 23 września 1941 przez admirała Dönitza do grupy U-Bootów „Goeben” w trakcie ich przedzierania się na Morze Śródziemne. Bletchley Park dopiero po 45 dniach (!), w dniu 8 listopada 1941 przekazał ów rozszyfrowany radiogram Intelligence Centre w Londynie. Należy przede wszystkim zdać sobie sprawę, że Bletchley Park nigdy nie był w stanie po-

1. Brytyjski wywiad wojskowy oznaczył Enigmę stosowaną na śródziemnomorskim TDW kryptonimem *ULTRA*. Nazwa ta powstała ze względu na najwyższy stopień utajnienia faktu złamania szyfru matki, jakim była Enigma, fakt wyższej wagi i *najtajniejszy* (ang. *Most Secret*), czyli *Ultra tajny* – <http://pl.wikipedia.org/wiki/Enigma>

święcić się w tym samym czasie wszystkim stosowanym przez nieprzyjaciela sposobom kodowania. Na dodatek należy jeszcze nieć na uwadze, że poszczególne rodzaje sił zbrojnych Osi posługiwały się swoimi własnymi i niezależnymi od siebie kodami. Jeżeli spojrzymy na Śródziemnomorski Teatr Działań Wojennych musimy wiedzieć, że niemiecka Luftwaffe i Afrika Korps używały jeden z typów Enigmy z różnymi możliwościami kodowania. Kierowane na Morze Śródziemne U-Booty od września 1941 posługiwały się najpierw kodem M (Marine = marynarka) z bębniem heimische Gewässer/Hydra (akwen ojczyzny/Hydra). Od roku 1942 działająca Kriegsmarine używała osobnego klucza Süd (południe), w ramach, którego później operujące na M. Śródziemnym U-booty stosowały niezależny klucz Medusa. Po kapitulacji Włoch nastąpił dalszy podział stosowanych kluczy. Niezależnie i niejako obok tego, o czym mowa była wyżej, Włosi mieli swoje własne metody szyfrowania i używali swoich własnych szyfrów.

Sposoby szyfrowania stosowane przez marynarkę włoską przed przystąpieniem oraz po wejściu Włoch do wojny

Zgodnie z oficjalnie podawaną przez Brytyjczyków wersją, Bletchley Park był w stanie – i to w znacznej mierze – odczytywać i rozszyfrowywać radiotelegramy wysyłane przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz trzy rodzaje sił zbrojnych Włoch. W dniu 10 czerwca armia włoska i lotnictwo zmieniło swoje kody i sposoby szyfrowania w akwenie Morza Śródziemnego (w Afryce Wschodniej nieco później), a wkrótce po tej dacie podobnie postąpiła marynarka wojenna, która wpro-



Jedna z maszyn typu Enigma-D, którą marynarka włoska otrzymała w ilości 10 sztuk podczas wojny domowej w Hiszpanii. Za jej pomocą zaszyfrowane zostały radiotelegramy, które doprowadziły do klęski pod Matapanem.

Fot. „Storia Militare”

wadziła nowy system. Nowa książka kodowa wraz z instrukcjami wpadła wprawdzie w ręce Brytyjczykom w dniu 29 czerwca 1940, kiedy abordażem zdobyli okręt podwodny *Uebi Scebeli*, lecz zdobycz wkrótce straciła na wartości, ponieważ prasę obiegły fotografie zdobytego i znajdującego się w brytyjskim porcie innego okrętu podwodnego *Galilei* (19 czerwca). Było to powodem, że włoska marynarka wprowadziła najpierw osobny system kodowania dla okrętów podwodnych, wydając zarazem nowe tablice i instrukcje. Włoska marynarka korzystała później z kilku zasadniczo różniących się od siebie systemów kodowania swoich radiotelegramów. Jeden z nich bazował na nowej książce kodowej SM 19 S z podwójnym zabezpieczeniem, używanej w komunikowaniu się na wyższym szczeblu operacyjnym, szczególnie między znajdującą się na lądzie władzą dowódczą a okrętami oraz różnych kodów



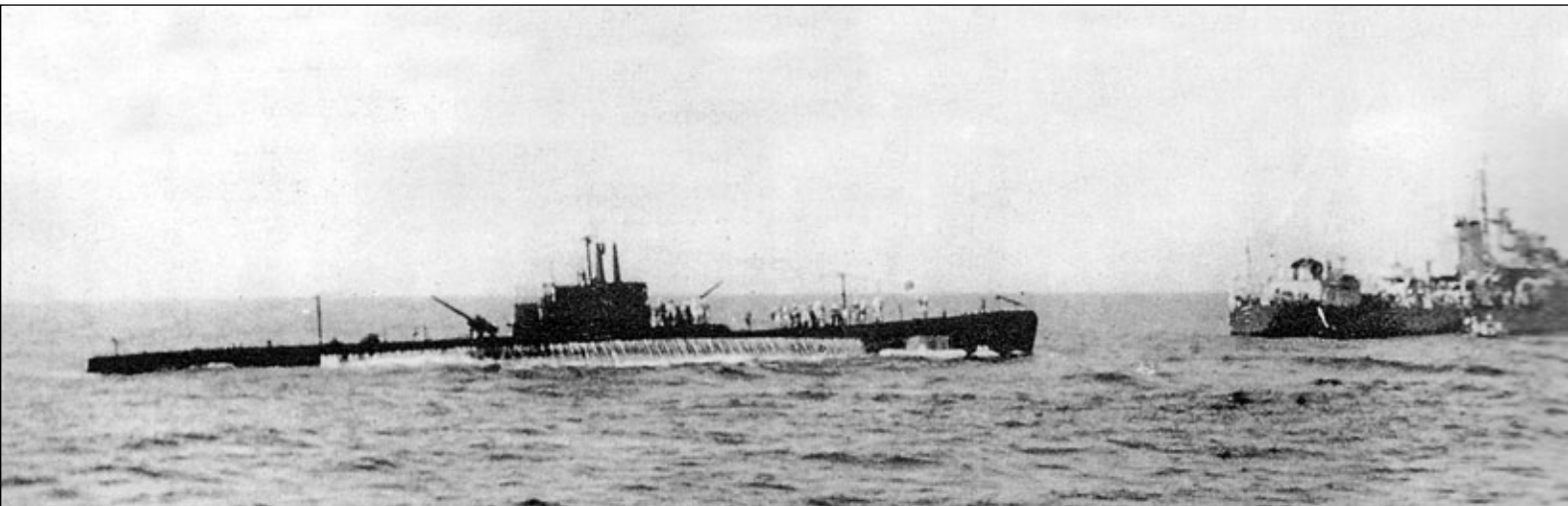
Jedna z maszyn szyfrujących Hagelin C-36. Za pomocą jej włoskiej wersji C-36 m szyfrowano m. in. radiotelegramy – które od czerwca 1941 były na bieżąco rozszyfrowywane – dotyczące płynących do Afryki Północnej konwojów.

Fot. „Storia Militare”

o mniejszym stopniu utajnienia (zabezpieczenia). Stopniowo marynarka wojenna wprowadzała na użytek dwa różne typy maszyn kodujących. Jedną z nich był model C-36 m firmy Hagelin, a z drugiej strony dysponowała ona pewną liczbę wersji D niemieckiej Enigmy, które Włosi posiadali jeszcze z czasów wojny domowej w Hiszpanii. Działalność włoskiej Służby Szyfrów (Servizio Cifra) włoskiej marynarki wojennej można podzielić na dwa okresy. Pierwszy trwał od czerwca/lipca 1940 do połowy 1941. W tym czasie stosowano tzw. sposób kodowania SM 19 S, natomiast drugi okres, tzn. od połowy 1941 do 8 września 1943 charakteryzował się prawie wyłącznym użyciem maszyn kodujących, które wiadomości utajniały szybciej i uchodziły za bardziej bezpieczne, chociaż wewnątrz Supermariny nie brakowało głosów krytycznych. Zgodnie z opinią Hinsleya Enigmę stosowano od jesieni 1940 do maja 1941

29 czerwca 1940 pięć brytyjskich niszczycieli uszkodziło włoski okręt podwodny *Uebi Scebeli* i zmusiło go do wyjścia na powierzchnię. Zdobycz okazała się być nic nie warta, kiedy prasa opublikowała prezentowaną tutaj fotografię przyholowanego do jednej z brytyjskich baz włoskiego okrętu podwodnego *Galileo Galilei*.

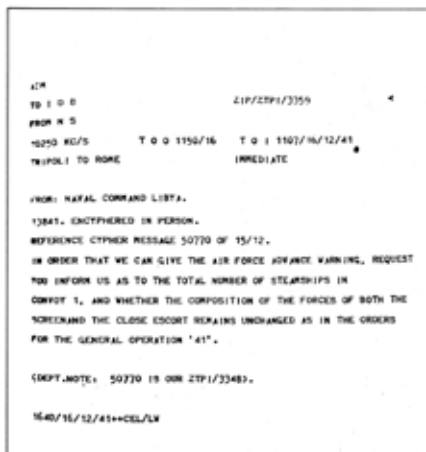
Fot. „Storia Militare”



w kontaktach lądowego szczebla dowódczego w Rzymie, Trypolisie i na Rodos, natomiast maszyna Hagelina rozpowszechniała się w użyciu stopniowo na pokładach okrętów, a od czerwca 1941 wprowadzono ją również pomiędzy lądowymi szczeblami dowódczymi. Brytyjska Służba Dekryptażu, która początkowo, podczas pracy nad ręcznie kodowanymi radiogramami włoskiej marynarki przeżywała ciężkie chwile, rozpoczęła od października 1940 rozszyfrowywać kodowane maszynowo informacje. Brytyjczycy w rzeczywistości od tego właśnie miesiąca śledzić mogli ruch niektórych włoskich okrętów podwodnych operujących na Morzu Egejskim i to nie tylko dzięki tajnym dokumentom, które wpadły im w ręce na *Galilei* i *Uebi Scebeli* oraz zdobytemu w akcji abordażowej w dniu 8 października 1940 okrętowi podwodnemu *Durbo*, tudzież dzięki zdobyciu materiałów podczas rajdu komandosów na wyspę Castelrosso w archipelagu Dodekanazu w lutym 1941, lecz i to trzeba przyznać dzięki wyłożonej pracy specjalistów z Bletchley Park. W związku z powyższym na szczególną uwagę zasługują trzy wymienione między brytyjską admiralicją a bazą w Aleksandrii radiogramy, z których trzeci wydaje się być najbardziej interesujący. Wspomniane informacje należą do całego szeregu brytyjskich radiogramów z naniesioną uwagą „rozszyfrowane”, które przechowywane są w Naval Intelligence Papers Public Record Office w Kew Garden.

• 26 października 1940, godz. 20:00 – Londyn do Aleksandrii: 25 października Rzym polecił Rodos podjąć odpowiednie kroki, aby operujące na Morzu Egejskim

Rozszyfrowana przez Bletchley Park włoska depesza skierowana do sztabów Morza Śródziemnego. Informuje ona o włoskich przygotowaniach do operacji „M 42”, która doprowadziła do pierwszego bitwy w Zatoce Syrta. Fot., „Storia Militare”



okręty na okres od poranka 28 października do 5 listopada, w związku z lada moment mającą się rozpocząć operację, przeszły na pozycje w punktach D, E, P i S oraz w rejon opisany kwadratem o współrzędnych 32 stopni 39 minut N – 33 stopni 49 minut N i 27 stopni 15 minut E – 28 stopni 35 minut E. Znajdujące się w swoich włoskich bazach, będące do dyspozycji okręty podwodne mają się udać do punktów C, G i M i tam zająć pozycje.

• 12 listopada 1940, godz. 17:10 – Londyn do Aleksandrii: Punkty (Sektory) B i C mogą być teraz zajęte

• 14 listopada 1940, godz. 11:42 – Aleksandria do N.I.D. (Naval Intelligence Division) Brytyjskiej Admiralicji: Czy istnieją jakieś punkty zaczepienia, aby się dowiedzieć, jakie konkretnie pozycje kryją się pod wymienionymi literami?

Na podstawie przedstawionych wyżej trzech radiogramów można się m.in. dowiedzieć, że pojęcie „Ultra” stosowane było przez Brytyjczyków już od listopada 1940, a nie dopiero od połowy roku 1941, co m.in. sugeruje w swojej książce prof. Hinsley. W następnych tygodniach eksperci z Bletchley Park rozszyfrowali liczne radiogramy biegnące z kolei w odwrotnym kierunku, tzn. wymienione zostały między Rzymem a dowództwem marynarki w Afryce Północnej. Dotyczą one informacji, w posiadanie, których weszła włoska służba wywiadowcza, a dotyczą one ruchu brytyjskich okrętów wojennych. Oto kilka przykładów:

• 26 grudnia 1940 bryt. admiralicja poinformowała zatroskaną Aleksandrię, że Rzymowi udało się ostrzec w dniu 23 o godz. 12.55 dowództwo w Afryce Pół-

nocnej o planowanym dotarciu w dniu 24 o godz. 6.00 włoskiego czasu brytyjskiego transportu do Marsa Matruh.

• 23 stycznia 1941 o godz. 13:38 bryt. adm. poinformowała Aleksandrię, że Rzym powiadomił 21 o godz. 9.50 Tobruk o planowanym jego ostrzale z morza, o ile pozwoli na to pogoda.

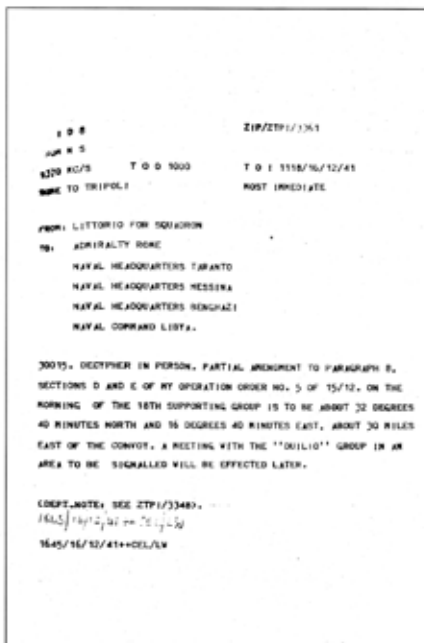
• 29 stycznia 1941 o godz. 01:58 – Londyn do Aleksandrii – Rzym poinformował 28. o godz. 22.50 Bengazi o przybyciu do Bardii w dniu 29 o godz. 14.00 jednej jednostki.

• 29 stycznia 1941 o godz. 18.02 Brytyjska Admiralicja poinformowała Aleksandrię, że tego samego dnia Rzym ponownie powiadomił o godz. 14.45 Benghazi o przybyciu do Aleksandrii kilku brytyjskich jednostek, które następnie między 29.01. o godz. 17.00 a 30.01 godz. 7.00 mają udać się dalej do Bardii.

• 18 lutego 1941 o godz. 16:30 Londyn poczuł się zmuszony poskarżyć, że Rodos został poinformowany przez Rzym o przybyciu tego samego rana do Pireusu dwóch krążowników typu „Ajax” i „Leander” (oba należały do tego samego typu – przyp. autora), 14 brytyjskich parowców ze sprzętem dla dywizji pancernej w miejscowość Eleoúsa w Epirze i kilku statków handlowych również ze sprzętem do Salonik.

• 23 lutego 1941 o godz. 20:50 Admiralicja odkryła przed Aleksandrią, że Rzym poinformował w dniu 21.02. o przybyciu do Pireusu konwoju i o wyjściu innego, a w obu przypadkach Rzym nie dość, że w przybliżeniu podał w miarę dokładną liczbę statków w obu konwojach to jeszcze nawet nazwę jednego z frachtowców, który dołączył do konwoju, a nazwa jego brzmiała „Ulster Monarch” z wyposażeniem i personelem lotniczym na pokładzie.

Te oraz inne przykłady, do których nie możemy sięgnąć z uwagi na ograniczone miejsce, dowodzą o rozwijającej się zdolności i wzroście efektywności Bletchley Park w rozszyfrowywaniu korespondencji prowadzonej przez różne szczeble włoskiego dowództwa. Z publikacji Hinsleya wiadomo, że po raz pierwszy pod koniec lutego 1941 Brytyjczycy udało się włamać w stosowany przez Niemców na Morzu Śródziemnym szyfr, kiedy to specjalistom z Bletchley Park zaczęło się udawać regularnie rozszyfrowywać stosowany przez dopiero, co przerzucony na Sycylię X Fliegerkorps, kod błękitny, (himmelblau) Enigmy. To znowu pozwala dowiedzieć, że przełamaniu wspomnianego wyżej szyfru Luftwaffe nie można zawdzięczać poprzednie sukcesy uzyskane przez brytyjski nasłuch radiowy, dzięki któremu skutecznie zwalczano płynące z zaopatrzeniem do



Afryki Północnej włoskie konwoje. Niestety, z nie wszystkich spoczywających w P.R.O. dokumentów zdjęta została nałożona klauzula tajności, stąd jeżeli skoncentrowalibyśmy naszą uwagę wyłącznie na rozszyfrowanych meldunkach nadanych w roku 1941 kodem marynarki Hydra oraz część włoskich, pochodzących z kręgu Regia Marina, to ciągle brakowało by nam odpowiednich i rozszyfrowanych dokumentów Luftwaffe. Z tego też powodu nie jesteśmy w stanie precyzyjnie stwierdzić, z jakiego źródła pochodziły pojedyncze informacje natury taktycznej, które doprowadziły do ciężkich strat po stronie Osi, jak np. katastrofa konwoju *Tarigo* w dniu 16 kwietnia 1941 koło Kerkennah oraz stały, bo od lutego 1941, wzrost sukcesów operujących z Malty okrętów podwodnych.

Tragiczne w skutkach operacje koło Gauda i Przylądka Matapan

Przyczyn włoskiej klęski koło Przylądka Matapan należy szukać w propozycji, która sformułowana została ze strony Niemców podczas odbytej w Meranie w dniach 13 i 14 lutego konferencji oraz udzielonej po kilku tygodniach zgody Włochów na przejście tak szybko jak to tylko będzie możliwe do konkretnej ofensywy przeciwko brytyjskim liniom zaopatrzeniowym we wschodniej części Morza Śródziemnego. Właśnie w tym czasie Kriegsmarine zaczęła okazywać swoje rosnące niezadowolenie z bezczynności włoskiej floty bojowej.

O tych niesnaskach w łonie „Osi” byli również poinformowani Brytyjczycy. Dzięki sporządzonemu przez Kierownika Planowania przy Brytyjskiej Admiralicji memorandum wiemy dzisiaj, że podczas spotkania wyższych dowódców Royal Navy w dniu 22 marca 1941 wyrażono obawy w związku z planowaną przez Niemców akcją przeciwko płynącemu do Grecji strumieniowi brytyjskich konwojów (operacja „Lustre”²): „*im, Niemcom, nie udało się przekonać włoskiej floty, aby podjęła próbę zatamowania tego strumienia*”. Brytyjczycy bardzo się obawiali, starając się za wszelką cenę uniemożliwić przedarcie się obu niemieckich pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* przez Cieśninę Gibraltarską, aby „*następnie zaatakować chodzące do Grecji w ramach operacji Lustre konwoje*”. Tego dnia wiadziiano wprawdzie, że oba działające od dwóch miesięcy na wodach Atlantyku pancerniki zgubiły szukającą je brytyjską Force H, która w tym celu opuściła Gibraltar, lecz nie zdawano sobie sprawy, że niemieckie pancerniki zdążyły już zawinąć do Brestu. W osobie Szefa Sztabu Regii Maryny, admirała Riccardiego, włoska marynarka wojenna

odmówiła wyrażenia zgody na sformułowane podczas konferencji w Meranie niemieckie żądania zaatakowania brytyjskich konwojów, tłumacząc się brakiem paliwa i efektywnej osłony lotniczej. Do 22 marca – tego Brytyjczycy nie wiedzieli – Supermarina zmieniła jednak zdanie. Admirał Iachino, głównodowodzący floty włoskiej, który nie znał szczegółów z dyskusji oraz wniosków wysuniętych podczas konferencji w Meranie, sam od siebie proponował adm. Riccardiemu podjęcie na wodach Morza Egejskiego kroków zaczepnych przez eskadrę w sile jednego pancernika i trzech krążowników. Admirał Weichold, oficer łącznikowy Kriegsmarine w Rzymie, W dniach 10 i 14 marca usilnie na taką akcję ponownie nalegał. Opór Supermariny został ostatecznie przełamany. Kiedy jeszcze lotnicy z X Fliegerkorps zameldowali o ulokowaniu torped w kadłubach dwóch lub trzech pancerników brytyjskiej Floty Morza Śródziemnego, adm. Riccardi w dniu 16 marca 1941 r. podjął decyzję o wszczęciu z pancernikiem *Vittorio Veneto*, ośmioma krążownikami i trzynastoma niszczycielami konkretnych kroków ofensywnych na Morzu Egejskim.

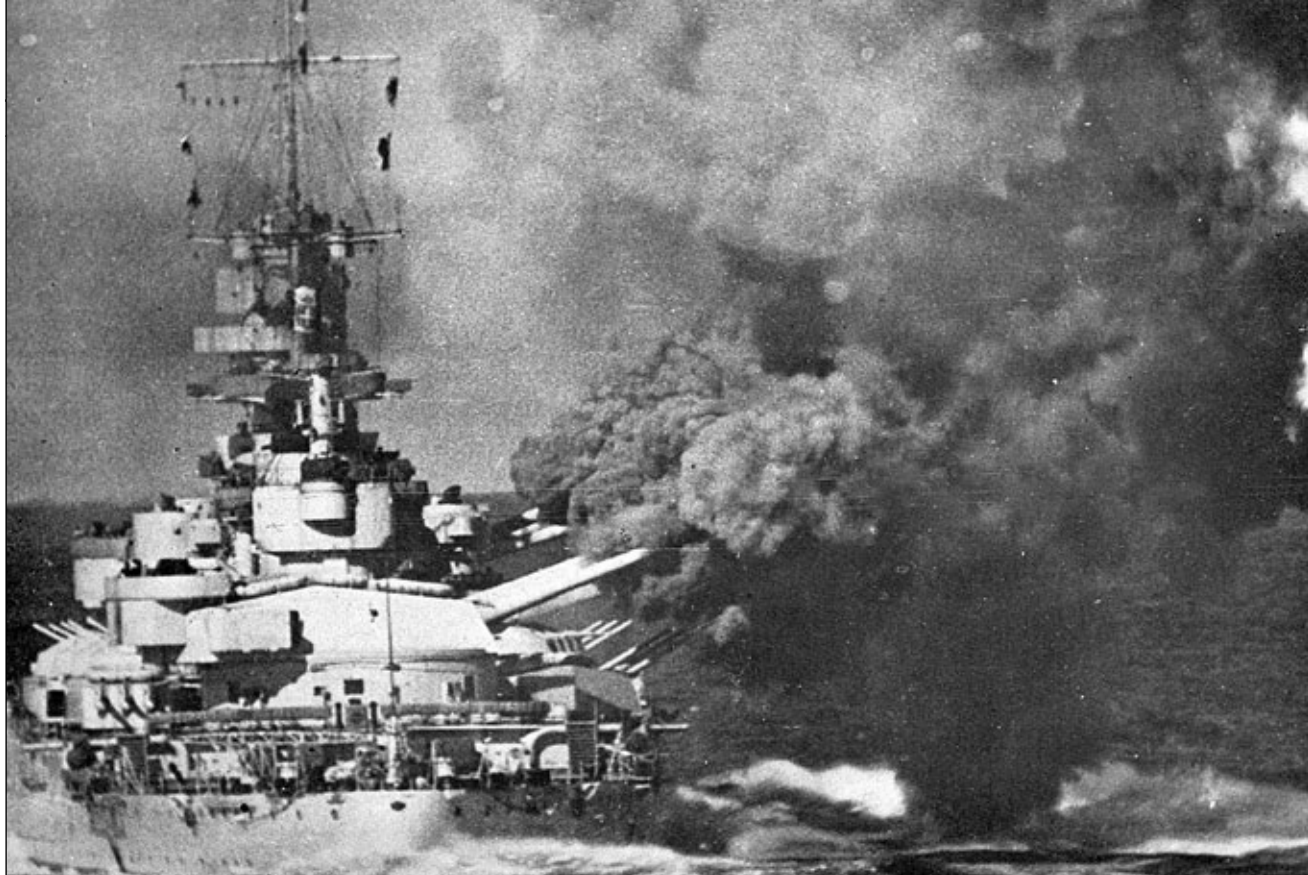
Między wieczorem 26 a wczesnymi godzinami porannymi 27 marca 1941 włoskie okręty pod dowództwem adm. Iachino opuściły swoje bazy w Neapolu, Brindisi, Tarenzie i Messynie. W tym samym jednak czasie Brytyjczycy zorientowali się, że niesprecyzowana liczba nieprzyjacielskich okrętów i samolotów przeprowadzi w dniu 28 marca akcję na Morzu Egejskim. Przez powielanie w literaturze informacji, które nie poparte są żadnymi konkretnymi dokumentami, powstały w związku z bitwą koło Przylądka Matapan dwie błędne opinie. Niektórzy autorzy rozbudziły wyobrażenia, że włoski rozkaz operacyjny dzięki Ultrze był Brytyjczykom doskonale znany. Jest to rozumowanie zupełnie błędne. Również twierdzenie, że brytyjskie jednostki pojawiły się we właściwym miejscu i o właściwej porze dzięki rozszyfrowaniu depeš niemieckiej Luftwaffe, też nie można traktować poważnie. Faktem jest, że Bletchley Park na cztery dni przed operacją rozszyfrował niemiecki radiogram, który informował o przebazowaniu z Libii na Sycylię dwusilnikowych myśliwców typu Me 110, co było związane z jakąś bliżej nieokreśloną akcją, lecz radiogram ten nie był wystarczająco wskazówką. Operacja ta dotyczyć by miała właśnie akwenu Morza Egejskiego, tym bardziej, że zasięg owych ciężkich „powietrznych niszczycieli” typu Me 110 okazywał się być niewystarczający dla operacji na Morzu Egejskim. Ten nie określający niczego dokładnie radiogram był

z pewnością niewystarczający, aby głównodowodzący brytyjskiej Floty Morza Śródziemnego, adm. Cunningham mógł się zorientować w czymś bliższym o planowanej przez Włochów akcji. On sam zresztą napisze potem, że chciał przy tej okazji stanąć oko w oko z niebezpieczeństwem, „*o którym wiedział, że istniało, lecz nie był w stanie przewidzieć, jakiej mogło być natury*”.

Dopiero dzisiaj wiemy, że rozszyfrowanie kilku włoskich radiogramów, wysłanych za pośrednictwem Enigmy pozwoliło w rzeczywistości właściwie zinterpretować poprzednią wiadomość Niemców. W dniu 25 marca, o godz. 11:16 Supermarina przekazała włoskiemu dowództwu Morza Egejskiego z siedzibą na Rodos zaszyfrowaną wiadomość nr 13675, że ten sam dzień, tzn. 25 marca jest dniem X minus 3 dla pewnej bliżej niezdefiniowanej operacji. Rozszyfrowanie tej bardzo krótkiej wiadomości zabrało Bletchley Park tylko kilka godzin, co sprawiło, że adm. Cunninghamowi jej treść przedłożyć już można było o godz. 17:05. Następnego poranka Brytyjczykom udało się rozszyfrować treść dościsłego i bardzo ważnego radiogramu Supermariny, skierowanego w dniu 24.3. o godz. 20:10 na wyspę Rodos, zgodnie z którym rozkazano przeprowadzenie rozpoznania lotniczego i ataków bombowych w akwenie M. Egejskiego pod kątem operacji, która miała mieć miejsce w dniu X. Jego treść Londyn przekazał adm. Cunninghamowi w dwóch częściach o godz. 08:20 i 10:07 dnia 26.3. Brytyjczykom po prostu „*odebrało mowę*”, kiedy stwierdzili, że najdłuższy rozszyfrowany przez nich radiogram podpisany został przez włoskie Comando Supremo (Stamage) w osobie generała Guzzoniego, który posłużył się maszyną szyfrującą Supermariny. Londyn wysunął z tego wniosek, że wróg nie planuje jakąś zwykłą operację powietrzno-morską, ale będzie to raczej operacja desantowa z udziałem oddziałów armii włoskiej.

W tym czasie Brytyjczycy nie mogli jeszcze wiedzieć, że powodem, dla którego informacja ministerstwa marynarki nosiła podpis generała wojsk lądowych, gdyż w międzyczasie Supermarina doszła z Stamage (koordynowało wspólne działania różnych sił zbrojnych) do porozu-

2. Operacja „Lustre” – w jej ramach kierowane były brytyjskie, australijskie, nowozelandzkie oraz polskie oddziały wojskowe z Egiptu do Grecji, które miały miejsce w marcu i kwietniu 1941 r., po powstrzymaniu włoskiej ofensywy gen. Grazianiego celem wzmocnienia oddziałów greckich, które przeszły na frontie albańskim do ofensywy, po wyparciu napastników z Epiku. Owa operacja miała również na celu zapobieżeniu zbyt wczesnemu pojawieniu się w Afryce Płn. oddziałów Afryka Korps. Decyzję o uruchomieniu konwojów podjęto na podstawie informacji uzyskanych dzięki Ultrze http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Lustre



Włoski okręt flagowy *Vittorio Veneto* w początkowej fazie bitwy pod Gauda. W nocnej fazie bitwy Włosi stracili trzy ciężkie krążowniki i dwa niszczyciele dosłownie „rozstrzelane” przez brytyjską Flotę Morza Śródziemnego.
Fot. Centralne Archiwum wojskowe.

mienia, na mocy którego zobowiązana została do skontaktowania się z naczelnym dowództwem na Rodos. Na temat tej umowy w Ufficio Storico della Marina znajduje się stosowny dokument. Na podstawie otrzymanych z Londynu wiadomości, o czym mowa była wyżej, Cunningham liczył się bardziej z włoską akcją przeciwko chodzącym do Grecji konwojom o kryptonimie „Lustre” wzgl. włoskim konwojem wiozącym zaopatrzenie na Leros. Hipotezę o operacji desantowej wykluczył. Z tego też względu, tego samego dnia, tzn. 26 marca między godziną 18:18 a 18:22 wydał stosowne rozkazy dowództwom Marynarki Wojennej na Środkowym Wschodzie, Malcie i w Grecji, co zapoczątkowało całą brytyjską akcję.

Następnego dnia dwa dalsze rozszyfrowane włoskie meldunki z 26.3 przesłane z Londynu do Aleksandrii potwierdziły, że flota włoska znajduje się w trakcie jednej tylko (a nie kilku) operacji skierowanej przeciwko brytyjskim liniom zaopatrzeniowym na Morzu Śródziemnym. Ponieważ ich treść dotyczyła kursu jednostek i położenia znajdujących się w tym rejonie okrętów brytyjskich. Po otrzymaniu wspomnianych wyżej informacji, adm. Cunningham widząc, że przeczcucie go nie zawiodło, powtórzył swoje operacyjne rozkazy do wszystkich dowództw we wschodnim rejonie M. Śródziemnego, a sam również w dniu 27 marca wyszedł z Aleksandrii pod ochroną nocy, dokładnie o godz. 19:00 w morze na czele trzech pancerników, jednego lotniskowca

i dziewięciu niszczycieli. Przedtem musiał jednak zwieść ewentualnych agentów Osi (do tego grona należało również zaliczyć japońskiego konsula). Mistyfikacja powiodła się, gdyż brytyjskiego admirała można było po południu jeszcze zobaczyć w ubraniu charakterystycznym dla amatora golfa. Wyjście zespołu brytyjskiego z Aleksandrii nie mogło wskazywać, że Cunningham jest w posiadaniu jakiś specjalnych i tajnych wiadomości, nie licząc tej, ale trudno ją uznać jako tajną, że około południa 27 marca jedna z brytyjskich łodzi latających zauważyła część włoskiej eskadry, która znajdowała się w morzu.

W dniu 28 marca o godz. 08:12 na południe od małej wyspy Gauda doszło do wymiany ognia między trzema lekkimi krążownikami idącymi z Pireusu pod rozkazami adm. Pridhama-Wippella (rozkazem z dnia 26 marca o godz. 18:22 adm. Cunningham rozkazał tym jednostkom udać się właśnie do tego punktu) a trzema ciężkimi krążownikami włoskimi. Po nierozstrzygniętym pojedynku Włosi wycofali się ścigani przez Brytyjczyków, którzy z kolei o godz. 10:50 niespodziewanie i w sposób zupełnie niezamierzony znaleźli się w pobliżu pancernika *Vittorio Veneto*, okrętu flagowego adm. Iachino. Zdezorientowało i zaskoczyło to lekkie jednostki Pridham-Wippella do tego stopnia, że nadały przez eter: *zauważono jednostkę nieokreślonego typu, kontynuując rozpoznanie*, a w stronę włoskiego pancernika podały reflektorem swój sygnał rozpoznawczy O.B.I.! W przypadku opisane-

go wyżej, bardzo niepewnego zachowania się brytyjskich krążowników, należy się jednak trochę zastanowić, aby zrozumieć, że nie można bezkrytycznie zaakceptować zawartego w książkach Winterbothama i Lewina kategorycznego stwierdzenia, że strona brytyjska była „w posiadaniu całego włoskiego planu operacyjnego”. Lecz do tej pory Włochom było tak wygodniej, aby w obliczu jak najbardziej słusznego podejrzenia, co do prawidłowości wysuniętej tezy spuścić po prostu po sobie oczy i zadowolić się wygodną teorią o wszechobecnej i nieomyślnej Ultrze, bo przecież ona pozwala wszystko usprawiedliwić.

Na szczęście dla zaskoczonych jednostek Pridham-Wippella balistyczne osiągi włoskich armat, tudzież stopień wyszkolenia ich kanonierów nie były na tak wysokim poziomie, jak w przypadku *Scharnhorsta*, *Gneisenaua*, czy *Bismarcka*, więc 23-minutowy ogień *Vittorio Veneto* przeorał tylko wodę. Tego dnia, tzn. 28 marca rozegrały się dobrze już znane i często opisywane epizody, tzn. zmiana kursu włoskich okrętów, dzięki czemu znalazły się one w drodze powrotnej do swoich baz, dwa ataki lotnictwa torpedowego na *Vittorio Veneto* i *Polę*. Ten ostatni musiał ciężko uszkodzony o 19:50 zastopować. Znana jest również fatalna decyzja adm. Iachino, skierowania reszty dywizjonu krążowników na pomoc unieruchomionej *Poli*, który natknął się następnie na zespół Cunninghama, co skończyło się zatopieniem trzech włoskich ciężkich krążowników i dwóch niszczycieli. Wydaje się w tym miejscu koniecz-

ne podkreślić, że Brytyjczykom pomimo szczęśliwemu rozszyfrowaniu wspomnianych wyżej włoskich radiogramów, nie udało się zrealizować głównego celu, tzn. zniszczenia nieprzyjacielskiej floty. Prawdę mówiąc, jedynie naganna decyzja adm. Iachino, nakazująca pomoc *Poli* przyczyniła się do nocnej klęski koło Matapanu, do której niezależnie od Ultry z pewnością by nie doszło.

Ultra a sprawa dowozu zaopatrzenia do Afryki Północnej

Po Matapanie, dokładniej od połowy czerwca 1941, zaczęto w zwiększającej się liczbie wysyłać z Rzymu radiogramy do poszczególnych lądowych dowództw oraz przebywających w morzu jednostek, które były kodowane maszynowo według nowego wprowadzonego do użycia systemu. Jest to związane z zastępowaniem dotychczasowo używanej Enigmy D maszyną Hagelin C-36. Ponieważ znana była również jej francuska wersja C-36, a Bletchley Parkowi udało się po części przeniknąć do włoskiego sposobu szyfrowania, stąd nie ma się co dziwić, że włoskie informacje z czasem rekonstruowano coraz dokładniej i szybciej.

Rzeczywiście, od czerwca 1941 brytyjskim kryptologom i analitykom udawało się w coraz większym rozmiarze uzyskiwać z rozszyfrowywanych radiogramów bardzo precyzyjne dane na temat kursujących do Afryki Północnej konwojów z zaopatrzeniem, przekazywane następnie przez brytyjską Admiralicję do poszczególnych dowództw rejonu Morza Śródziemnego za pomocą klucza *one time pad*. Źródłem tych dokładnych informacji z pewnością nie mogła być prowadzona za pomocą Enigmy zaszyfrowana radiokomunikacja X Fliegerkorps, ponieważ nie zawierała dokładnych danych wejścia do portu i wyjścia z niego poszczególnych konwojów, więc w grę wchodzi wyłącznie radiokomunikacja utrzymywana między szczeblami dowódczymi na lądzie, którą to po początkowych trudnościach zdołano kompletnie rozszyfrowywać. W ten sposób „Ultra” obserwowała ruchy konwojów *Oceania* i *Gritti* w czerwcu 1941 oraz *Emesto* i *Barbarigo* w lipcu, z tą małą uwagą, że tylko wymieniony jako ostatni konwój doznał strat.

W tym miejscu należy sobie zdać sprawę z operacyjnych i taktycznych ograniczeń, którym podlegało efektywne wykorzystywanie rozszyfrowanych informacji. Po pierwsze, w pobliżu przechodzącego konwoju do dyspozycji musiały się znajdować odpowiednie siły, a po drugie, aby nie zdradzić źródła wiedzy należało najpierw konwój odkryć za pomocą nie budzących u nieprzyjaciela żadnych podejrzeń

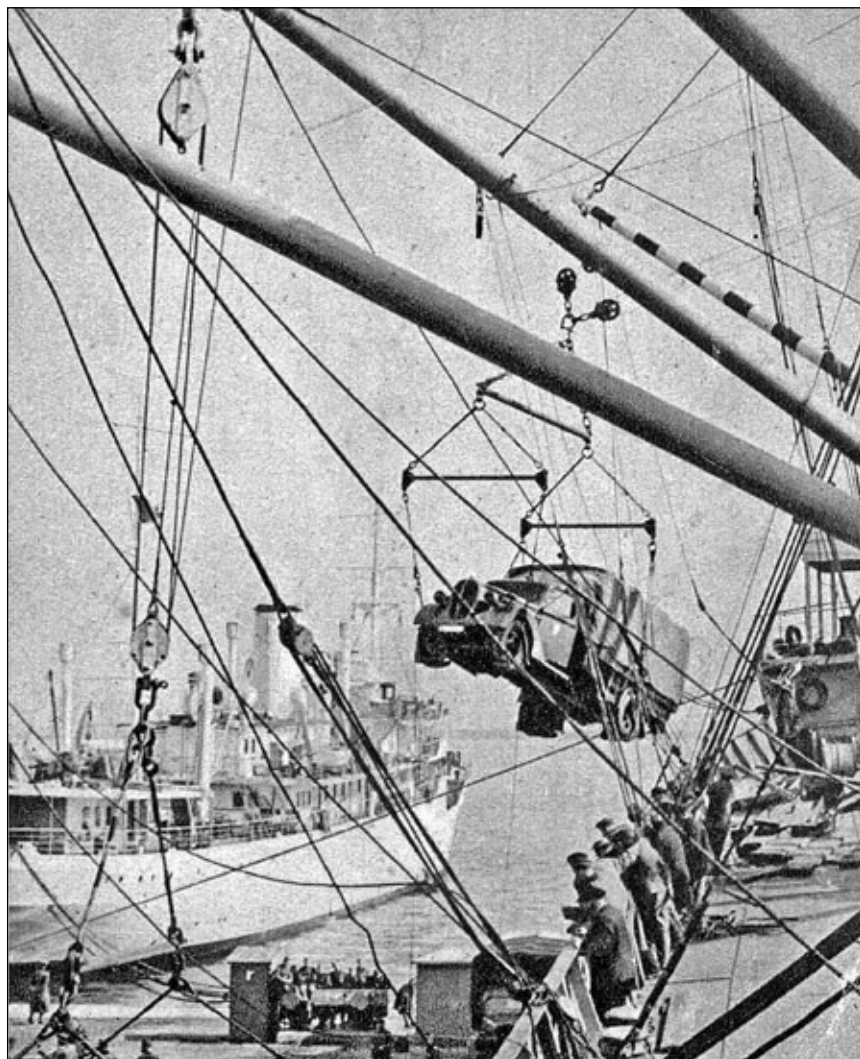
środków, tzn. przez samolot rozpoznawczy, a dopiero potem nasłać na niego grupę okrętów. W ten sposób na drodze wspomnianego wyżej konwoju *Barbarigo*, którego pilnował Bletchley Park znalazły się brytyjskie okręty podwodne, które zatopiły motorowiec, który dał nazwę całemu konwojowi. Od października 1941 wzrósł wskaźnik rozszyfrowanych włoskich radiogramów, co też w bardzo umiejętny sposób wykorzystywane było przez Brytyjczyków. Odpowiednio wczesne przekazanie informacji uzyskanych dzięki Ultrze odnośnie konwoju pozwalało „namierzyć” go przez samoloty rozpoznawcze z Maltę, a następnie z uwagi na minimalne odległości zaatakować go za pomocą stacjonującego na Maltzie lotnictwa bojowego lub bazujących tam okrętów podwodnych 10 Flotylli, tudzież krążownikami i niszczycielami Force K, która do tego celu na Maltę została przerzucona. Ta nowa, bardzo produktywna faza działalności Ultry miała wywrzeć znaczący wpływ na sytu-

ację, w jakiej nagle znalazło się pływające dla walczących armii „Osi” w Afryce Północnej zaopatrzenie, dzięki czemu sukcesem zakończyła się rozpoczęta w dniu 18 listopada operacja „Crusader”, tzn. ofensywy brytyjskiej 8 Armii, która przerwała zaciśkający się pierścień okrążenia wokół Tobruku.

Jako przykład takiej, sterowanej przez Ultrę operacji niech posłuży pierwszy konwój *Giulia*. Ten został, bowiem w wyniku opisanych wyżej zastosowanych środków został niemalże zdiesiątkowany. Konwój składał się z motorowca *Giulia*, zbiornikowca *Proserpina* oraz parowców *Zena*, *Casaregis* i *Bainsizza*, z których ten ostatni z powodu awarii maszyn zawrócił do Trapani. Konwój, którego ochraniały cztery niszczyciele opuścił późnym wieczorem 8 października 1941 Neapol i płynąć miał do Trypolisu. Dołączył do niego jeszcze torpedowiec *Cascino*, ale przewidziany parowiec *Nirvo* już nie, ponieważ na nim też doszło do awarii. Konwój nie zdą-

Żałunek sprzętu dla oddziałów włoskich walczących w Afryce Północnej na jeden z transportowców.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz



żył jeszcze opuścić Neapolu, a Bletchley Park już informował Admiralicję o jego składzie, kursie, prędkości, porcie docelowym i ubezpieczającej go eskorcie. Między 8 a 12 października jego rejs przebiegał następująco, więc w tym celu tym celu prześledźmy najlepiej wysyłane przez O.I.C. Admiralicji operacyjne radiotelegramy:

- 8 październik: *Konwój Casaregis* w składzie „Casaregis”, „Zeno”, „Giulia”, „Bainsizza” i „Proserpina” wychodzi dzisiaj z Neapolu o 21.30. Małtę okrąży od zachodu, a następnie z prędkością 9 w. obieże kurs na Trypolis, gdzie ma dotrzeć 11 o godz. 18.00. Eskortę stanowią cztery niszczyciele. „Nirvo” i torpedowiec „Cascino” dołączą do konwoju koło Trapani.

- 9 październik: „Casaregis”, „Zeno”, „Giulia”, „Bainsizza”, „Proserpina” i „Nirvo” w asyście 5 niszczycieli wyszły z Neapolu o godz. 21.30 w dniu 8. Prędkość 9 w. Przybycie do Trypolisu 11 o godz. 18.00.

- 11 październik: „Casaregis”, „Zeno”, „Giulia” i „Proserpina” w eskorcie 4 niszczycieli opuściły 8 o godz. 21.30 Neapol. Prędkość 9 w. Przybycie do Trypolisu 11 o godz. 18.00. „Nirvo” i jeden torpedowiec, które dołączyć miały do konwoju koło Trapani nie wyszły w morze. Bainsizza, która wyszła z Neapolu wraz z konwojem z powodu awarii pozostała ostatecznie w Trapani. (Ten konwój zauważony został 10 o godz. 12:45 na pozycji około 35 stopni na południe od Pantelleri).

- 12 październik: *Podążający na południe konwój w składzie „Casaregis”, „Zeno”, „Giulia” i „Proserpina” miał osiągnąć 11 o godz. 18.00 Trypolis. „Casaregis” został zatopiony, „Zeno” storpedowany i prawdopodobnie zatonał*” (na marginesie czerwona kredką dopisano: „Giulia” i „Proserpina” osiągnęły swój cel 11 o godz. 16.30).

Na podstawie rozpisanej, co do minuty i wyrafinowanej dokładności, którą w czasie toczzonej wojny na M. Śródziemnym rozwijać zaczęli brytyjscy kryptolodzy mogą po plecach przejść ciarki. W krótkim streszczeniu, co się z konwojem *Giulia* rzeczywiście stało. Spokojny rejs włoskich jednostek z prędkością 9 węzłów, w ciągu dnia pod ochroną włoskich samolotów przerwany został 10 października o godz. 22:45 przez atakujące w dwóch falach brytyjskie samoloty, które ulokowały po jednej torpedzie w kadłubach *Zeno* i *Casaregis*. Jednostki te zatonały o godz. 03:25 wzgl. (drugi) o świcie 11. Z tego powodu tylko połowa konwoju (motorowiec *Giulia* i zbiornikowiec *Proserpina*) dotarły 11 października o godz. 16:30 do Trypolisu. Lecz nie wszystkie katastrofy, pomimo, że wyniki akcji przeprowadzonych na bazie uzyskanych przez

Ultrę wiadomości są doprawdy zatrważające, przypisać można w sposób zryczałtowany temu właśnie źródłu – prawdopodobnie w tym okresie istniało jeszcze wiele luk w informacjach Ultrzy.

Od 26 października 1941 droga dwóch zbiornikowców *Maritza* i *Procida* płynących z Neapolu do Pireusu z ładunkiem 1700 ton benzyny dla „Afrika Korps” śledzona była przez Ultrę, która 23 listopada poinformowała o wyjściu obu zbiornikowców o godz. 07:00 do Benghazy. Dzięki temu Force K (*Aurora*, *Penelope*, *Lance*, *Lively*) mogła w odpowiednim czasie wyjść z Malty i przechwycić konwój w południe 24 listopada. Do konwoju nie dotarł radiowy rozkaz zawrócenia, który Rzym wysłał, po tym jak Force K zauważona została przez jeden z włoskich okrętów podwodnych (*Settembrini*). Kiedy konwój, który wypłynął z portu z siedmiogodzinnym opóźnieniem, nie pojawił się w przewidzianym miejscu, Force K popłynęła na jego spotkanie i znalazła go po dwu i pół godzinach. Oba zbiornikowce zostały posłane na dno.

Krytyczna sytuacja paliwowa armii walczących w Afryce Północnej zmusiła Włochów do użycia krążowników *Da Barbiano* i *Di Giussano* jako szybkich transportowców tego strategicznie ważnego surowca. Port wyjścia, data i godzina wypłynięcia, prędkość oraz port docelowy zostały tak dokładnie przez Ultrę określone, że możliwe było w sposób niezmiernie precyzyjny nasłać na włoskie krążowniki grupę alianckich niszczycieli (brytyjskie *Sikh*, *Legion*, *Maori*, holenderski *Isaac Sweers*), które w nocnym ataku torpedowym 13 grudnia 1941 w pobliżu Przylądka Bon zatopiły obie włoskie jednostki.

Tak na przykład, brak jakiegokolwiek punktu zaczepienia, że zniszczenie konwoju *Duisburg* – (Beta) przypisać by można było Ultrze. Przeprowadzony w nocy z 8 na 9 listopada 1941 atak, ofiarą, którego padły wszystkie siedem transportowców i jeden z ogólnej liczby sześciu eskortujących niszczycieli – dalszy zatopiony został później przez brytyjski okręt podwodny – był prawdopodobnie wynikiem wczesnego rozpoznania lotniczego, co nie miało nic z Ultrą wspólnego. Po rozpoczęciu operacji „Crusader”, kiedy zaopatrzenie wojsk Osi w Afryce Północnej wisiało na dosłownym włosku, będąca pod naciskiem flota włoska próbowała całą swoją siłą chronić konwoje płynące ku Afryce, Ultra ponownie dostarczyła w listopadzie i grudniu brytyjskim siłom zbrojnym punkty zaczepienia, dzięki którym możliwe stało się nocne przechwytywanie tych transportów. Włoska eskorta pozbawiona radaru nie mogła

się w sposób efektywny wywiązać ze swej roli. Dużą rolę odegrały tutaj, a jest to odpowiednio udokumentowane, radiotelegramy kierowane przez Supermarine do znajdujących się w morzu jednostek flagowych, które wyposażone były w maszyny szyfrujące. Tak na przykład rozszyfrowana została 1 grudnia informacja, którą Rzym przekazał dnia poprzedniego eskorcie pod dowództwem flagowego *Duilio* ubezpieczająca konwój *Adriatica*.

W ten sam sposób brytyjczy eksperci odczytali udzielone w dniu 22 marca 1942 r. znajdującemu się w morzu zespołowi (pancernik *Littorio* i krążownik *Gorizia*) rozkazy, co doprowadziło do tzw. drugiej bitwy w Zatoce Syrty. Przykłady te dowodzą, że lansowana przez Ronalda Lewina teza o powołaniu grupy brytyjskich specjalistów, mających dokładnie śledzić i analizować informacje kierowane przez radio, a dotyczące ruchu konwojów Osi, dopiero po tzw. mającym miejsce w grudniu 1941 „Casus Ankara”³ mija się z prawdą. Tak jak w przypadku wyszczególnionych już wyżej przypadków, tak i tym razem ekspertom z Bletchley Park znane były szczegóły biegnącej wielotorowo operacji konwojowych M41, w których udział wzięła również *Ankara*. Dzięki Ultrze wiadomo było, że *Ankara* dotrzeć miała do Benghazy, lecz port ten uważano za zablokowany, a w wyniku dużych zniszczeń jako nie nadający się do wyładunku czołgów. Z tego powodu brytyjski wywiad w Egipcie zlekceważył informację przekazaną przez Ultrę, szacując zarazem liczbę czołgów będących do dyspozycji Rommla za zbyt niską, aby mógł się on pokusić o jakieś działania zaczepne. Tymczasem, dzięki min. in. 22 nowym, gotowym do akcji czołgom, które przybyły w ładowniach *Ankary* Rommel był w stanie zniszczyć szpicę brytyjskiej operacji „Crusader”, a następnie po przejściu do kontrnatarcia odrzucić Brytyjczyków na linię Gazali. Skończyło to się ostatecznie na zwolnieniu człowieka odpowiedzialnego za rozpoznanie sił przeciwnika i znacznej poprawie poziomu analizy pochodzących z różnych źródeł informacji na temat wroga na całym odcinku północno-afrykańskim.

Rola Ultrzy przy zwalczaniu niemiecko-włoskiego zaopatrzenia idącego do Afryki Północnej zyskiwała na znaczeniu. Jej efektywność uległa tylko częściowemu i chwilowemu osłabieniu w wyniku sukcesów

3. chodzi o niemiecki transportowiec *Ankara* (4768 BRT) idący w eskorcie włoskiego niszczyciela *Camicia Nera*, atakowane bezskutecznie zresztą 17.12.1942 r., przez brytyjski okręt podwodny *Saracen* – http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_U-Boot-Klasse-_S_%28Royal_Navy,_1931%29



Lekki krążownik *Da Barbiano*, który wraz z bliźniaczym *Di Giussano*, stał się ofiarą Ultry z 13 grudnia 1941 r.

Fot. zbiory Maurizio Brescii.

odniesionych przez niemieckie i włoskie okręty podwodne, akcje włoskich pętwnurków (żywe torpedy) i efektywnych akcji minowych, które osłabiły flotę brytyjską Morza Śródziemnego do tego stopnia, że w pierwszej połowie 1942 jej operacyjno-taktyczne możliwości zostały mocno zredukowane. Przebazowanie niemieckiej 2 Floty Powietrznej na Sycylię i rozpoczęcie ciężkich nalotów bombowych na Maltę przyczyniło się również do zredukowania na pewien czas faktycznych następstw działalności Ultry.

Wraz z ponownym wzmocnieniem pozycji brytyjskich sił morskich i lotnictwa w centralnej części Morza Śródziemnego, co nastąpiło latem 1942 również Ultra odzyskała swoje pierwszoplanowe znaczenie. W okresie od czerwca 1941 do maja 1943 za sprawą rozszyfrowania wiadomości przesyłanych z Rzymu do dowództw poszczególnych baz w Afryce Północnej w drodze do lub z Libii albo Tunisu zatopionych zostało 86 statków handlowych Osi. Jest to 40% wszystkich straconych w tym okresie jednostek. Liczba płynących wspomnianym wyżej kursem okrętów włoskich, które zatopiono przy udziale Ultry zamyka się na dziesięciu.

Nawet, jeżeli wiadomości Ultry z różnych powodów nie prowadziły do wyłączenia znajdujących się w morzu statków handlowych to należy nieustannie o tym pamiętać, że zmuszało to marynarkę wojenną Włoch, która nie miała o wszystkim pojęcia do wywiązywania się z dodatkowych zadań na rzecz eskorty przez skierowanie pewnej liczby okrętów, których być może brakowało gdzie indziej,

a to prowadziło do systematycznego zmniejszenia zarówno czynnika materiałowego jak i ludzkiego.

W trakcie prowadzonych na północno-afrykańskiej trasie bitew konwojowych miały miejsce zdarzenia, nad którymi nie jest łatwo przejść do porządku dziennego i sprawiają, że trudno utrzymać swoje nerwy na wodzy. Kilku włoskim parowcom przypadło w udziale przewozić na swoich pokładach jeńców wojennych pochodzących ze wszystkich stron Commonwealthu i podczas wypełniania swojej misji zatopione zostały przez Brytyjczyków, chociaż Ultra ostrzegała zapobiegawczo, informując o ich szczególnym, bo ludzkim ładunku. Oto trzy przykłady na poparcie powyżej powiedzianego: W dniu 13 lutego 1942 z Trypolisu do Palermo wyszły parowce „*Ariosto*” z 294 oraz „*Atlas*” ze 150 jeńcami na pokładzie. Ich kurs był od 7 lutego niemalże codziennie śledzony przez Bletchley Park, ale pierwszy meldunek, informujący o specjalnym ładunku ludzkim wyemitował w dniu 14 lutego Operational Intelligence Centre: *Atlas* i *Ariosto* w eskorcie niszczyciela *Premuda* i torpedowca *Polluce* wyszły po południu 13 lutego z Trypolisu w kierunku Palermo, dokąd płynąc z prędkością 9 w, winny dotrzeć 16 o godz. 10:00. Na ich pokładach znajduje się 150 wzgl. 300 jeńców”. Pomimo tego ostatniego ostrzeżenia oba parowce były przez cały dzień 14 lutego nieustannie atakowane przez lotnictwo, a o godz. 22:00 *Ariosto* storpedowany został przez okręt podwodny *R38* i zabrał ze sobą na dno 135 jeńców brytyjskich.

Drugim takim i o wiele bardziej ciężącym przypadkiem tego rodzaju była

sprawa parowca *Loreto*. Ten statek handlowy wypłynął z Trypolisu 9 października w kierunku Włoch mając na pokładzie 400 jeńców hinduskich. Tego samego dnia O.I.C. poinformowało Admiralicję, że: *Loreto* opuścił dzisiaj, 9 o godz. 09:00 Trypolis. Prędkość 7 w. i musi dotrzeć do Neapolu 13 o godz. 07:30. Na pokładzie znajduje się 350 jeńców. Operational Intelligence Centre Brytyjskiej Admiralicji zgłosiło potem w następnym dniu dokładną datę i godzinę wyjścia jednostki w morze, a 11 października powtórzyło tę wiadomość ponownie, zwracając jednocześnie uwagę na przewożony ładunek. Zanim jeszcze *Loreto* ze swoim frachtem zatopiony został przez okręt podwodny *Unruffled* (P.46) wraz z około setką hinduskich jeńców, a miało to miejsce 13 października o godz. 17:32 upłynęły całe cztery dni, a więc chodzi o okres wystarczający, aby można było zapobiec, żeby wspomniany statek handlowy nie stał się tarczą strzelniczą planowanego bądź przypadkowego ataku.

Ostatni przypadek, któremu chciałbym poświęcić uwagę czytelników dotyczy parowca *Scillin*, który w dniu 13 listopada 1942, mając na pokładzie 930 żołnierzy, spośród których 830 stanowili brytyjczy jeńcy wyszedł bez eskorty z Trypolisu w kierunku Trapani. Tragedia rozpoczęła się 14 o godz. 19:47, kiedy okręt podwodny *Sahib* (P.212) bez ostrzeżenia oddał w kierunku statku kilka strzałów ze swojego działu pokładowego. Następnie odpalono torpedę, która o godz. 20:05 przepołowiła kadłub statku. Gorączkowo przeprowadzona akcja ratunkowa, w trak-

cie, której starano się spuścić na wodę łódzie ratunkowe, nie na wiele się zdała. *Scillin* zatonął, a wraz z nim 79 włoskich żołnierzy i 806 brytyjskich jeńców.

Na temat tych zdarzeń istnieje interesujący dokument, a dostępu do niego nadal pilnie strzeże Public Record Office, przechowując go w Naval Intelligence Papers. Składa się on z bardzo długiego raportu Admiralicji z 20 listopada 1942 i jest zatytułowany „Italian ships with P.O.W. aboard”. Można tam przeczytać m. in. *poszczególne szczeble dowódcze w obszarze Morza Śródziemnego były na bieżąco informowane o statkach, które na pokładach przewoziły jeńców wojennych*. Dwa z wymienionych statków zostały podczas swojego powrotnego rejsu do Włoch zatopione: *Loreto*, który 9 października 1942 r. wyszedł z Trypolisu zatopiony został przez okręt podwodny *P.46*. Informacja, że wspomniany statek przewozi jeńców przekazana została właściwym szczeblom dowodzenia 8 października 1942 r. *Scillina* zatopił okręt podwodny *P.212* w dniu 14 listopada 1942, a właściwy meldunek przekazany został szczeblom dowódczym Morza Śródziemnego w dniu 13 października. Jednocześnie w sposób wyraźny zwrócono uwagę, że statek będzie przewoził jeńców wojennych.

Widać więc, że nawet w przypadku *Scilliny*, który jest najcięższym przykładem spośród wyżej opisanych przypadków, potwierdzające, że brytyjskie dowództwo na akwenie Morza Śródziemnego było z dostatecznym wyprzedzeniem poinformowane o obecności brytyjskich jeńców na pokładzie przynajmniej ww. jednostki. W przypadku *Loreto* również potwierdzono, że jednostka przewozić będzie „*ludzki fracht*”. Chcąc zapobiec powtórzenia się podobnych tragedii, które bez wątpienia spowodowały w Londynie liczne polemiki, admiralicja zajęła się, we wspomnianym już wyżej raporcie z 20 listopada 1942, sporządzeniem listy z dwudziestoma dziewięcioma włoskimi statkami handlowymi, którymi do tej pory transportowano jeńców wojennych. Tej swoistej selekcji dokonano na podstawie rozmiarów nadbudówek i posiadanych możliwości ulokowania na wspomnianych statkach jeńców, co miałoby je uchronić od ataków.

Wnioski

Liczne, gorzkie niespodzianki, które spotkała włoska marynarka wojenna, a przede wszystkim kilka osobliwych przypadków, których nie da nieracjonalnie wytłumaczyć, a stały się one dla niektórych kręgów które zaklinając się na wszystko, co możliwe, lansując tezę, że

klęsce winna była zdrada w najwyższych kręgach dowództwa tego rodzaju sił zbrojnych. Opinie tego rodzaju i stwierdzenia, których pełno na kartach książki pisarza Tizzino, autora książki „*Navi e poltrone*”, a która stała się powodem długiego i zmiennego procesu sądowego, otrzymały poważne wsparcie w postaci pewnej nadziei ze strony wielu nieszczęsnych protagonistów wojny na Morzu Śródziemnym. Tym niemniej jest ona godna do polecenia, aby ją przeczytać, bo jak autor pisał swoje „obrazoburcze” książki dla byłych admirałów Supermariny, nie wiedział o istnieniu brytyjskiego podsłuch radiowego, co go w dużej mierze usprawiedliwia! Jako dowód na potwierdzenie tezy o zdradzie przytaczane były przykłady, kiedy poszczególni dowódcy przebywając na morzu samowolnie zmieniali kurs swoich jednostek, wymykając się tym samym z zastawionych przez wroga pułapek, lecz owi dowódcy nie wiedzieli, że nie „neutralizowali” przez to żadnego „zdrajcę”, tylko nikogo innego, zresztą nie mniej ważnego, tylko brytyjską służbę nasłuchu radiowego, jaką była Ultra.

Również oddane po wojnie przez komandora porucznika Brengolę z krążownika *Pola* świadectwo uwiarygodniło interpretację o zorganizowanej zdradzie. Po bitwie koło Przylądka Matapan (mowa o niej będzie w następnym artykule z tego cyklu) Brengola dostał się do niewoli i w jednym z pomieszczeń brytyjskiego okrętu wojennego, który wyciągnął go na pokład zobaczył rozkaz operacyjny Cunninghama z 26 marca, który przewidywał datę bitwy na Morzu Egejskim z dwudniowym wyprzedzeniem.

Dzisiaj jest na z pewnością łatwiej, bo będąc w Archivio dell' Ufficio Storico (Urząd Historii Marynarki Włoskiej) przekonać się można o diabolicznej dokładności brytyjskich informacji dotyczących składu, kursu, prędkości oraz daty i godziny wyjścia i przybycia do portu docelowego konwojów Osi. Jeżeli porównamy je teraz z maszynowo szyfrowanymi depeaszami wysyłanymi przez Rzym do dowództw w Afryce Północnej (do znalezienia są one i to kompletnie zinterpretowane po rozszyfrowaniu w Naval Intelligence Papers) i odnieść można wrażenie, że patrzący ma przed sobą lustrzane odbicia „oryginałów”. Wizyta w Public Record Office pozwala stwierdzić, że znajdując się tam dwie różniące się od siebie serie radiotelegramów, które Bletchley Park rozszyfrował i przeanalizował. W części DEFE 3 znajduje się 656 teczek rozszyfrowanych niemieckich radiogramów, które noszą sygnaturę ZTPG

i oznaczone są symbolem Z (synonim Ultry) i telegraficznie przesłane zostały przez BP do Londynu a dotyczą one Wehrmachtu. W części ADM 23 Public Record Office znajdują się również rozszyfrowane radiotelegramy wysyłane przez marynarkę włoską, które oznaczono symbolem ZTPI. Ostatnia litera „I” wskazuje na Włochy (Italy). Wertując dokumenty DEFE 3 tylko w bardzo rzadkich przypadkach możemy stwierdzić jakiegokolwiek powiązania z operacjami morskimi „Osi” na Morzu Śródziemnym, natomiast radiotelegramy ZTPI prezentują sobą dokładną interpretację maszynowo kodowanych radiotelegramów nadawanych przez Supermarinę do poszczególnych dowództw zamorskich oraz okrętów flagowych, których to oryginały, o czym już wspomniałem, przechowywane są dzisiaj w Archiwum Urzędu Historycznego Marynarki Włoskiej.

„Ultra” nie była w rzeczywistości – i należy to podkreślić grubą linią – żadnym darem niebios, tylko owocem pracy naukowców o wielkim intelekcie. Na rozwoju takich ludzi powinno należeć każdemu narodowi, szczególnie w czasie wojny. Nawet, jeżeli punkt ciężkości pracy kryptologów i analityków w Bletchley Park skoncentrowany był na rozszyfrowywaniu niemieckich radiotelegramów i całego systemu utajniania, czego dowodzi przejrzanie 656 teczek DEFE 3, to po dokonanych porównaniach wyników przytoczonych źródeł nie powinno już być żadnych i to najmniejszych wątpliwości, że rozszyfrowywanie nadawanych przez włoską marynarkę radiotelegramów miało dla przebiegu wojny w akwenie Morza Śródziemnego bardzo poważne następstwa.

(ciąg dalszy nastąpi)

Bibliografia

- „Der Spiegel” 13/1967 – *Scheidung auf italienisch*.
Hinsley F.H., Thomas E.E., Ransome C.F.G., Knight R.C. *British Intelligence in the Second World War – Its Influence on the Strategy and Operation*, London 1979.
Lewin, R. (2001) [1978], *Ultra goes to War* (Penguin Classic Military History ed.), London: Penguin Group, Focuses on the battle-field exploitation of Ultra material.
„Marine-Rundschau” Nr 9/1981 – str. 503-512 (*Der Einfluss von „Ultra” auf den Krieg im Mittelmeer*).
Santoni Alberto, *L'ultra intelligence britannica nella guerra del Mediterraneo*, „Storia Militare” 2/1993.
Trizzino, Antonio – *Die verratene Flotte – Tragödie der Afrikakämpfer*, Kiel.
Winterbotham, F.W. (2000) [1974], *The Ultra secret: the inside story of Operation Ultra, Bletchley Park and Enigma*, London.

Wabik. Działalność japońskich lotniskowców w trakcie bitwy w Zatoce Leyte

część II

Łukasz Stach

*Zuikaku w początkowej fazie amerykańskich nalotów na zespół Ozawy.
Fot. „Warship International”*

Bitwa pod przylądkiem Engaño

Nadciągający Amerykanie już o godz. 05:40 wysłali w powietrze grupę uderzeniową, liczącą 60 myśliwców, 65 bombowców nurkujących oraz 55 maszyn torpedowych. Krążyły one w pobliżu swoich lotniskowców, czekając na uaktualnienie pozycji Sił Północnych. Wiadomość ta nadeszła nieco po 07:35, wrogie zespoły dzieliła odległość około 150 mil morskich. Siły japońskie płynęły wtedy z prędkością około 20 węzłów, zbliżając się do Amerykanów. Tymczasem Ozawa nie czekał biernie na rozwój wydarzeń. Tuż przed szóstą z pokładu *Zuikaku* wystartowały cztery B6N2 z zadaniem rozpoznania. Nie wykryły sił przeciwnika, ale Japończycy spodziewali się, że wrogie lotniskowce nie mogą być zbyt daleko. O godz. 06:10 w kierunku Filipin wysłano cztery A6M5 i jeden bombowiec nurkujący, aby dołączyły do sił bazujących na lądzie. Nieco po

07:00 wysłano w powietrze kilka myśliwców, aby zapewniły osłonę powietrzną dla Ozawy, co prawda bardzo wątplą.

O godz. 07:13 radar na *Hyūga* wykrył nadlatujące siły wroga, znajdujące się w odległości 105 mil morskich. O godz. 07:39 operatorzy radarów na *Ise* również zameldowali o wrogich maszynach, odległych o 125 mil. Zespół Ozawy natychmiast skrzył w kierunku północnym, licząc na odciążenie wrogiej floty z dala od Leyte. Japończycy zdawali sobie sprawę, że Kurita podąża w kierunku Leyte, ale nie wiedzieli jaki przebieg przybiera bitwa. W tej sytuacji nie pozostało im nic innego, jak tylko do końca wykonać swoje zadanie. Wkrótce Japończycy dostrzegli maszyny Amerykanów. Załogi okrętów przygotowały się do nadchodzącego starcia. Lufy artylerii głównej obu pancerników lotniczych zwróciły się w kierunku wrogich formacji. O godz.

08:20 rozpryskowe pociski dział 356 mm z *Ise* poszybowały w stronę samolotów USA. Bitwa pod przylądkiem Engaño rozpoczęła się.

Pierwsza fala powietrznego ataku *US Navy* liczyła ponad 180 samolotów. W powietrzu patrolowało wtedy około 12-15 myśliwców japońskich, które ruszyły w stronę nadlatującego wroga. Zdołały one strącić *Avengera*, być może ich łupem padło jeszcze kilka maszyn USA, jednakże wkrótce myśliwce amerykańskie rozprawiły się z osłoną powietrzną Sił Północnych, zgłaszając co najmniej dziewięć zestrzeleń. Amerykańskie bombowce śmiało ruszyły w stronę Japończyków, zachęcane okrzykami typu „Załatw te lotniskowce! Chłopcy [...] dajcie im bobu!”¹ Wleciały one w gęstą i kolorową płataninę pocisków przeciwlotniczych.

1. Z. Flisowski, *Leyte 1944*, s. 187.

Faktem jest, że w tym okresie wojny trudno było zaliczyć japońskie uzbrojenie przeciwlotnicze do nowoczesnego, wyjąwszy działa 100 mm, będące na wyposażeniu trzech niszczycieli typu *Akizuki*. Brakowało zwłaszcza dział przeciwlotniczych średniego kalibru (podobnych do amerykańskich 40 mm działek Boforsa). Działa 127 mm były solidną bronią, ale ich wadą była niska prędkość wylotowa pocisku. Do tego ich obsługa szybko mogła się zmęczyć, podając w trakcie walki ważące ponad dwadzieścia kilogramów pociski. Lekkie 25-cio milimetrowe działka strzelały zbyt słabym nabojem, w dodatku ich prędkość naprowadzania na cel (zwłaszcza potrójnie sprężonych działek) była niewystarczająca do uchwycenia szybkich samolotów USA. Do tego dochodził ich niewielki kaliber, nawet celne ugodzenie solidnie skonstruowanych i wytrzymałych samolotów amerykańskich niekoniecznie musiało skończyć się ich zniszczeniem. Uzbrojenie przeciwlotnicze uzupełniały niekierowane pociski rakietowe kalibru 120 mm, w które wyposażono *Zuikaku* i *Zuihō*.

Jednakże Japończycy bynajmniej nie zamierzali tanio sprzedać skóry i przywitani nadlatujących Amerykanów gradem pocisków przeciwlotniczych. Sami Amerykanie odnotowali, że Japończycy nie szczędzili amunicji, podobnie zresztą jak w Bitwie na Morzu Sibuyan. Pancernik *Ise*, wraz z krążownikiem *Ōyodo* starały się zapewnić osłonę przeciwlotniczą dla *Chitose* i *Chiyoda*, bliźniak *Ise*, wraz z krążownikiem *Tama* broniły *Zuikaku* i *Zuihō*. Do tego dochodziły niszczyciele, również strzelające z wszystkich luf. Nagle *Zuihō* wyszedł z sztyku, starając się wypuścić kilka pozostałych na pokładzie myśliwców. Amerykańskie bombowce torpedowe z lotniskowców *Essex* i *Lexington* zaatakowały lekki lotniskowiec, jednakże ich torpedy chybiły. Nieco lepiej poszło bombowcom nurkującym z *Interpida*, które odnotowały jedno trafienie, a kilka bomb nieznacznie spudłowało. Była wtedy godz. 08:35. Trafienie wywołało pożar, okręt zanotował niewielki przechył, tracąc też na chwilę sterowność. Jednakże doświadczona załoga *Zuihō* opanowała sytuację i okręt walczył dalej.

Dużo gorzej poszło lotniskowcowi *Chitose*. O godz. 08:35 tuż obok jego lewej burty wybuchły trzy bomby, lub okręt ten trafiła torpeda². W wyniku tego kadłub lotniskowca został poważnie uszkodzony, a kotłownia nr 2 i nr 4 błyskawicznie zalała woda. Okręt nabrał aż 27-stopniowego przechyłu, co groziło jego szybkim zatonięciem. Jednakże załoga zdołała zniwelować



Amerykański samolot torpedowy Grumman „Avenger” w locie. Fot. zbiory Seweryna Fleischera

wać przechył do 15-stu stopni. Ster okrętu był jednak uszkodzony i manewrować można było tylko za pomocą silników. Przerwa w atakach lotniczych zdawała się zwiększać szanse na przetrwanie jednostki, ale tuż przed 09:00 przechył okrętu zwiększył się do 20 stopni, zalana została tylnia maszynownia, a prędkość spadła do marnych 14 węzłów. W końcu część silników zastopowała, a prędkość nadal spadała. O godz. 09:25 stopniowo zalewane silniki odmówiły posłuszeństwa i okręt spoczął martwo na wodzie. Przechył zwiększył się do 30-stu stopni, kontradmirał Matsuda polecił lekkiemu krążownikowi *Isuzu* wzięcie *Chitose* na hol, było to jednak niemożliwe, nadciągała kolejna fala amerykańskich samolotów. O godz. 09:37 lotniskowiec położył się na lewej burcie, po czym zatonął z dowódcą Kishi Yoshiyuki oraz 903 członkami jego załogi na pozycji 19°20 N, 126°20 E. Krążownik *Isuzu* uratował 480, a niszczyciel *Shimotsuki* kolejnych 121 ludzi, którzy przeżyli zatopienie okrętu. Za posłanie na dno *Chitose* odpowiedzialni byli piloci z lotniskowców *Essex* i *Lexington*.

Pierwsza fala samolotów *US Navy* zdołała także trafić bombą nowoczesny niszczyciel *Akizuki*, na którym rozszalał się straszliwy pożar³. Po kilku minutach okręt ten eksplodował, przełamał się na pół i zatonął wraz z 183 ludźmi. Uratowano 146 rozbitków, w tym jednego wyłowili po kilkunastu godzinach Amerykanie. Flagowy okręt Ozawy, weteran spod Pearl Harbor, *Zuikaku* także stał się celem samolotów pierwszej fali. Na jego masz-

cie powiewała ogromna bandera marynarki japońskiej. Płynący z prędkością 30 węzłów lotniskowiec gwałtownie manewrował, prowadząc gęsty ogień z dział przeciwlotniczych oraz wyrzutni rakietowych. Jednakże Amerykanie atakowali z determinacją. O godz. 08:30 zaatakowały bombowce torpedowe. *Zuikaku* natychmiast zaczął wykonywać uniki. O godz. 08:35 grupa bombowców nurkujących przedarła się przez zaporę ognia przeciwlotniczego i ułokowała bombę o wadze 454 kg w na wysokości środkowego podnośnika lotniczego. W chwilę później dwie bomby 272-kilogramowe trafiły niemalże w to samo miejsce⁴. O godz. 08:37 okazało się, że atakujące nieco wcześniej bombowce torpedowe dobrze wykonały swe zadanie. Jedna z torped trafiła *Zuikaku* w pomieszczenie generatorów nr 4, pomiędzy podnośnikami środkowym a rufowym. Do uszkodzonych przedziałów zaczęła wlewać się woda, a wskutek wybuchów kilka kotłów uległo wyłączeniu. Prędkość okrętu spadła do 23 węzłów. Lotniskowiec zaczął przechylać się na lewą burtę. Jednakże zespoły przeciawaryjne lotniskowca zniwelowały przechył do 6 stopni oraz opanowały pożar, który wybuchł w hangarze. Udało się również dostarczyć awaryjne zasilanie do steru okrętu. Jednakże uszkodzeniu uległy systemy łączno-

2. Można spotkać się z stwierdzeniami, że *Chitose* otrzymał aż 6-8 trafień bombami.

3. Można spotkać się też z opinią, że *Akizuki* zainkasował torpedę, być może nawet pochodzącą z okrętu podwodnego.

4. Można spotkać się z informacjami, że *Zuikaku* zainkasował trzy bomby 227-kg.

ści co skłoniło Ozawę do przeniesienia flagi na krążownik lekki *Ōyodo*. Nie chodziło tylko o utrzymanie łączności z pozostałymi okrętami Sił Północnych. Ozawa pragnął poinformować pozostałe zespoły japońskie, przede wszystkim Siły Centralne, że jest atakowany przez lotnictwo pokładowe wroga, który połknął przynętę i oddalił się od zatoki Leyte na około 900 kilometrów. Na razie jednak przeprowadzka była mocno utrudniona, amerykańskie samoloty nadal atakowały japońskie okręty, a bomby nie ominęły *Ōyodo*. Dwie wybuchły w pobliżu jego burt, a o godz. 08:40 okręt ten otrzymał trafienie, które uszkodziło kotłownię nr 4. Również lotniskowiec *Chiyoda* nie uniknął trafień. Uszkodzony bombą wyraźnie wytracił prędkość, co źle wróżyło jego przyszłości.

Druga fala amerykańskich samolotów pojawiła się około 09:40. Liczyła ona 16 *Avengerów* i zaledwie 6 *Helldiverów*, osłanianych przez 14 *Hellcatów*, które wystartowały z pokładów lotniskowców grup TG 38.4 oraz TG 38.3. Uniemożliwiło to

Ozawie przeprowadzkę na lekki krążownik. Osłona myśliwska Sił Północnych właściwie już nie istniała, co pozwoliło Amerykanom utrzymać cały dzień nad zespołem Ozawy koordynatora ataków, z zadaniem śledzenia i meldowania o ruchach Japończyków. Atak tej fali skoncentrował się na uszkodzonym lotniskowcu *Chiyoda*. Japońskie okręty manewrowały gwałtownie. Meldunek bojowy z lotniskowca *Bellau Wood* stwierdzał, że: „*ugrupowanie nieprzyjacielskie pozostawało w stanie «dzikiego chaosu», manewrując we wszystkich możliwych kierunkach. Samoloty z Lexingtona oraz Franklina trafiły bombami Chiyodę. Lotniskowiec płonął, kładąc się w ostry przechył*”⁵. Faktycznie, *Chiyoda* zainkasował kolejne trafienia (najpewniej trzy-cztery), które uszkodziły maszynownię. Lotniskowiec zaległ nieruchomo na wodzie, z 13-stopniowym przechylem na prawą burtę. Pozostałe okręty lotnicze Cesarstwa zaatakowały nieliczne maszyny. Kilka samolotów torpedowych uderzyło na *Zuikaku*, ale gwałtowne manewry,

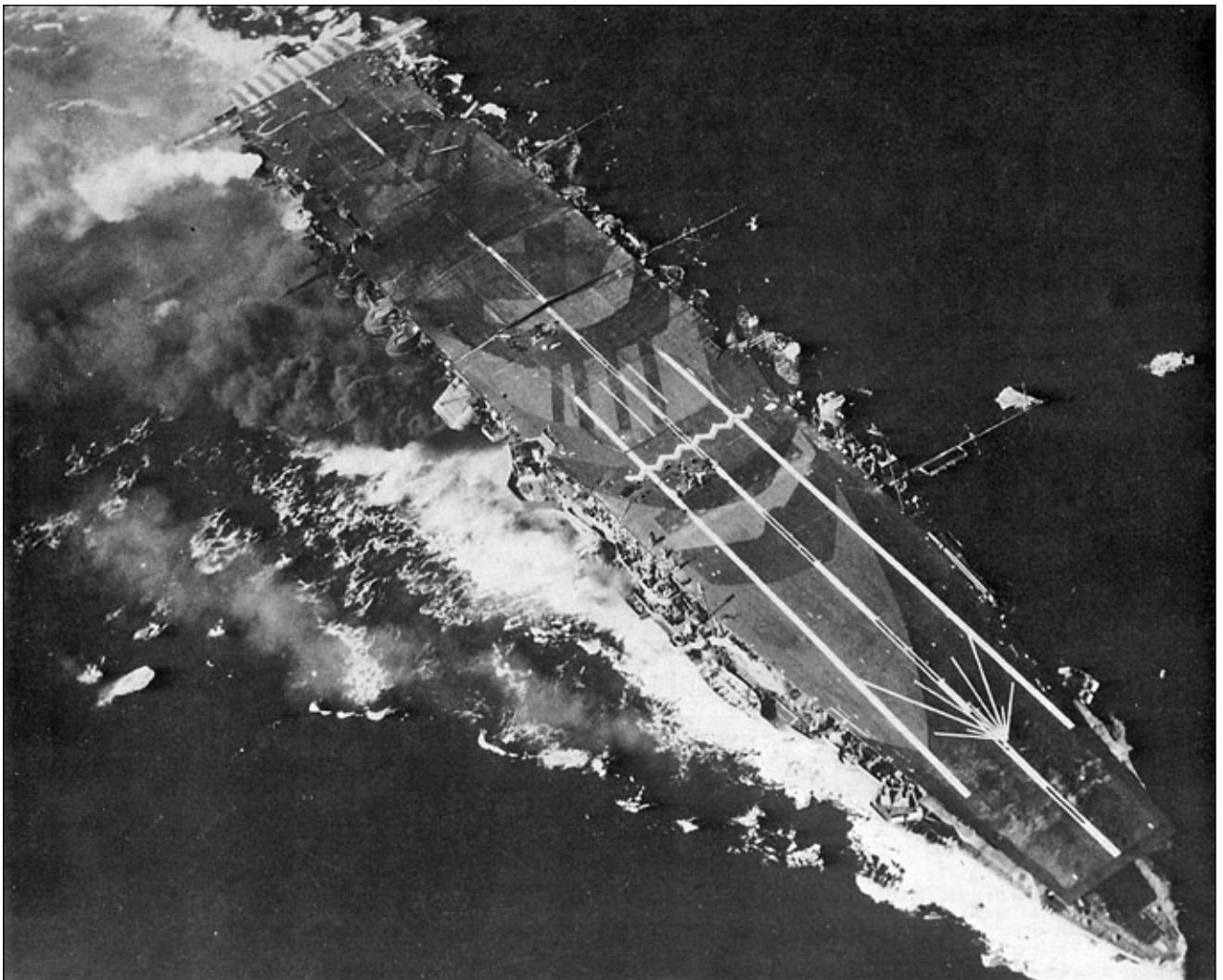
w połączeniu z silnym ogniem przeciwlotniczym spowodowały, że Amerykanie chybili celu. Również *Zuihō* odparł ataki, dzięki salwom rakiet oraz gęstemu ogniu dział przeciwlotniczych. Mniej szczęścia miał lekki krążownik *Tama*, który zainkasował trafienie torpedą w kotłownię nr 2. Okręt gwałtownie zwolnił i zaczął odstawać od reszty zespołu. Obserwując te ataki komandor podporucznik David Campbell stwierdził: „*Byłem nad celem prawie trzy godziny, przydzieliliśmy każdej grupie lotniskowiec i wszystkie cztery jednostki zostały trafione*”⁶. Po tym ataku Siły Północne miały chwilę wytchnienia, ale nie trwała ona zbyt długo. Co ciekawe, w tej przerwie pomiędzy uderzeniami kolejnych fal, w pobliżu okrętów Ozawy wodowało kilka (prawdopodobnie dziewięć) ocalałych myśliwców *Zero*. Ich piloci zostali uratowani, przynajmniej na pewien czas.

5. S. E. Morrison, *Leyte*, s. 374.

6. Z. Flisowski, *Leyte 1944*, s. 189.

Piękna fotografia *Zuihō* wykonana w czasie ataku amerykańskiego lotnictwa.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Równie emocjonujące wydarzenia miały miejsce daleko na południu. Nieco przed godz. 07:00 rano Siły Centralne natknęły się na zespół amerykańskich lotniskowców eskortowych. Wydawało się, że w starciu potężnego zespołu Kurity z powolnymi i eskortowanymi co najwyżej przez niszczyciele małymi lotniskowcami skończy się ich rzeź. Jednakże wywiązała się zacięta i pełna niespodzianek bitwa koło wyspy Samar, w której to Japończycy nie zdołali rozgromić przeciwnika, niszcząc jedynie 1 lotniskowiec eskortowy oraz trzy okręty eskorty. Sami stracili trzy ciężkie krążowniki. Najbardziej przegrybiającym był fakt, że Kurita uważał, że walczy z głównymi siłami Trzeciej Floty, nie miał bowiem pojęcia, że amerykańskie szybkie lotniskowce zaangażowane są daleko na północy, walcząc z siłami Ozawy! Nie dość, że nieco po 09:00 rano przebrał ataki na goniące resztkami sił lotniskowce eskortowe, to przez kolejne trzy godziny krążył niezdecydowany w pobliżu wyspy Samar. O godz. 12:36 wysłał do admirała Toyody meldunek, że rezygnuje z wejścia do zatoki Leyte. W ten sposób ofiara Sił Północnych została w dużej mierze zmarnowana, ponieważ Kurita zaprzepaścił szansę na całkowite rozbicie lotniskowców eskortowych oraz na dotarcie do zatoki Leyte i wyrządzenie Amerykanom pewnych szkód. Można oczywiście dywagować, czy kontynuujący marsz ku Leyte Kurita nie podzieliłby losu Nishimury (Amerykanie mieli przecież Zespół Wsparcia Ogniowego, który rozgromił Siły Południowe i okręty Shimy), jednakże w zasięgu Sił Centralnych było przynajmniej rozprawienie się z wspomnianymi lotniskowcami eskortowymi. Poza tym, przecież rozkaz był wyraźny – dotrzeć do Leyte za wszelką cenę. Tymczasem Kurita wycofał się. Przesłuchiwany po wojnie stwierdził, że ruszył na północ po to, aby połączyć się z siłami Ozawy. Przed południem otrzymał bowiem wiadomość, że Ozawa związał walką lotniskowce amerykańskie. Wyraźnie też stwierdził, że w trakcie walki z lotniskowcami eskortowymi nie otrzymał żadnych informacji, ani od Ozawy, ani od Nishimury⁷. Jak wiadać, fatalna łączność zaciążyła na operacji „Shō-1”, uniemożliwiając siłom japońskim pełne wykorzystanie faktu, że Siły Północne skutecznie zrealizowały swoje zadanie.

Wiadomość o ataku Kurity spowodowała, że do admirała Halseya popłynęły sygnały, że siły amerykańskie walczące na południu z japońskimi pancernikami i krążownikami potrzebują wsparcie jego lotniskowców. Około 08:48 rozkazał grupie TG 38.1 dowodzonej przez wicead-

mirał McCaina, aby udała się na pomoc Siódmej Flocie. Tyle tylko, że grupa ta tankowała właśnie paliwo. Do Halseya zaczęły docierać kolejne radiogramy domagające się wsparcia, na czele z słynnym radiogramem, wysłanym osobiście przez admirała Chestera Nimitza z Pearl Harbor: „*Indyk pędzi do wody GG. Gdzie jest, powtarzam, gdzie jest TF 34 RR. Świat chce wiedzieć*”⁸. O godz. 10:55 wydał rozkaz, aby grupa lotniskowców TG 38.2 wraz z TF 34 ruszyła na południe. Ta decyzja musiała być dla Halseya trudna, ponieważ pancerniki wiceadmirała Lee miały już kilka okrętów wroga w zasięgu ognia artyleryjskiego. Jednakże Siły Północne nie mogły liczyć na wytchnienie, ponieważ Amerykanie wciąż mieli dwie grupy lotniskowców, a do startu przygotowywała się trzecia fala uderzeniowa, licząca 200 maszyn, która opuściła pokłady macierzystych lotniskowców pomiędzy 11:45 a 12:00. Dowodził nią komandor porucznik Hugh Winters z lotniskowca *Lexington*, a duża część maszyn atakowała wcześniej Siły Północne w ramach pierwszej fali. Rozkazy były wyraźne – piloci mieli pominąć wyglądające na ciężko uszkodzone jednostki i skupić się na sprawnych okrętach. Wlokące się lub spoczywające na wodzie japońskie jednostki miały zostać dobite później.

Kiedy Halsey wydawał rozkaz dla części sił udania się na południe, większość okrętów Ozawy znajdowała się w odległości około godziny lotu od wroga. Nieco przed 11:00 Ozawa wraz ze swym sztabem w końcu zdołał przenieść się na lekki krążownik *Ōyodo*, jak się wkrótce okazało w samą porę. Około południa jeden z amerykańskich pilotów obserwujących zespół zameldował, że *Zuikaku* i *Zuihō* płynęły osłaniane przez cztery niszczyciele i pancernik *Ise*. Dziesięć mil na południe od *Zuikaku*, nieruchomo spoczywał na wodzie *Chiyoda*, a wokół niego krążył niszczyciel i pancernik *Hyūga*. Meldowano również, że dziesięć mil za nimi krążył kolejny lekki krążownik, a drugi włókł się ciągnąc za sobą smugę paliwa⁹. Dostrzeżono również unieruchomiony niszczyciel. Faktem jest, że *Hyūga*, a później krążownik lekki *Izuzu* starały się wziąć unieruchomiony lotniskowiec na hol.

Atak trzeciej fali samolotów rozpoczął się o godz. 13:09. Amerykańskie samoloty z *Lexingtona* uderzyły na *Zuikaku*, maszyny z *Essex*a ruszyły w kierunku *Zuihō*, a te z lekkiego lotniskowca *Langley* zaatakowały oba cele. W tym czasie *Zuikaku*, pomimo odniesionych uszkodzeń, płynął z prędkością 24 węzłów. Z powietrza okręt ten musiał wyglądać na nietknię-

ty. W stronę tego okrętu skierowała się chmara wrogich samolotów z zamiarem zatopienia tego jakże zasłużonego dla Cesarstwa lotniskowca. Tym jednak razem weterana wojny na Pacyfiku opuściło wojenne szczęście. Do akcji przystąpiły bombowce torpedowe, wykonując klasyczny atak „młotem w kowadło”. Lotniskowiec zdołał wymanewrować kilka torped, jednakże pomiędzy 13:15 a 13:23 okręt ten trafiło aż sześć torped! Pierwsza z nich trafiła w lewą burtę, na wysokości wysepki, jednakże zawiódł jej zapalnik i nie eksplodowała. Na tym jednak zasób szczęścia *Zuikaku* wyczerpał się. Niemalże w tej samej chwili okręt trafia torpeda, która eksplodowała w okolicach wysepki. Wybuch spowodował poważne straty wśród obsługi dział, a do kadłuba zaczęła wlewać się woda. Zalany został warsztat. W tym samym momencie kolejna torpeda rozpruła kadłub okrętu, trafiając w prawą burtę na wysokości kotłowni nr 3. Kotłownia została zalana. Co gorsza, niemalże jednocześnie w rufowy pokład startowy trafiły trzy bomby, wywołując pożar. Przez kilka chwil *Zuikaku* zdołał uniknąć kolejnych trafień, jednakże o 13:21 kolejna torpeda trafiła w prawą burtę, na styku kotłowni nr 2 i 4, do których szybko zaczęła wdzierać się woda. Następna trafiła w lewą burtę, za pomieszczeniami maszynowni. Przechylił *Zuikaku* wynosił w tym momencie 14 stopni na lewą burtę. Szósta torpeda trafia w lewą burtę, niszcząc pomieszczenie maszyny sterowej i pozbawiając lotniskowca jakiegokolwiek możliwości manewrowania. Nieco wcześniej na pokładzie lotniskowca, pomiędzy środkowym a rufowym podnośnikami, wylądowała kolejna bomba. Przechylił lotniskowca zwiększył się do 20 stopni, a o godz. 13:25 silniki i ster odmówiły posłuszeństwa. Lotniskowiec zamarł nieruchomo na wodzie¹⁰. Woda zalewała przedziały okrętu, a w hangarach szalał pożar. O 13:27 został wydany rozkaz aby załoga przeszła na pokład startowy. Przechylił lotniskowca wzrastał z każdą minutą, a los lotniskowca wydawał się przesądzony. Ocaleni członkowie załogi, tłoczący się na pokładzie lotniczym, zobaczyli nagle dowódcę *Zuikaku* Kaizuka Takeo. Z po-

7. Ten fakt najlepiej świadczy o fatalnej łączności pomiędzy poszczególnymi zespołami floty japońskiej.

8. B. Ireland, *Zatoka Leyte 1944. Największa bitwa morska II wojny*, s. 69. W książkach poświęconych opisywanym wydarzeniom można znaleźć nieco odmienne wersje tego słynnego radiogramu, jednakże ich przesłanie jest identyczne z zacytowanym w tekście.

9. Najpewniej pilot dostrzegł uszkodzony krążownik *Tama*, przy którym asystował przez pewien czas *Isuzu*. Drugi z tych okrętów został następnie odkomenderowany do ochrony lotniskowca *Chiyoda*.

10. W pracy M. Skwiota *Shokaku, Zuikaku* podana kolejność trafień i ich czas są nieco inne, ale różnice są niewielkie (trafienia miały nastąpić od 13.21 do 13.23).

kiereszowanej wysepki zasalutował i dał znać swoim ludziom, że pozostanie z na pokładzie ginącego okrętu, dzieląc jego los. Nagle trębacz zagrał *Kimigayo*¹¹, a załoga zaczęła salutować kiedy bandera zaczęła być opuszczana. O godz. 13:58 padł rozkaz *Opuścić okręt!*. Przechylił lotniskowca sięgał wtedy 23 stopnie. O 14:14 *Zuikaku* powoli przewrócił się na lewą burtę po czym zatonął przez rufę z kapitanem oraz ponad tysiącem ludzi załogi. Stało się to na pozycji 19°20 N, 125°15 E. Niszczyciele *Wakatsuki* oraz *Muwa* uratowały około 860 rozbitków. Swego rodzaju kłamrą spinającą dzieje *Zuikaku* był fakt, że zatopiły go m.in. samoloty z lotniskowca *Lexington*. W maju 1942 roku maszyny z *Zuikaku* przyczyniły się do posłania na dno pierwszego lotniskowca *US Navy* noszącego nazwę *Lexington*.

W stronę *Zuihō* również ruszyła grupa samolotów. O godz. 13:17 okręt został trafiony torpedą w prawą burtę. Chwilę potem lekka 60-ciokilowa bomba eksplodowała na rufowym podnośniku. O 13:30 rozpoczął się zmasowany atak Amerykanów. Kolejna torpeda trafiła w prawą burtę na wysokości baterii rakiet przeciwlotniczych. Następnie lekka bomba przebiła się w głąb kadłuba i wybuchła w pomieszczeniu aparatury rentgenowskiej. Tuż obok burt lotniskowca eksplodowało też siedem bomb, pogłębiając zniszczenia. Ataki przybrały na sile, jednakże Amerykanie nie zdołali trafić lotniskowca. Z drugiej strony wybuchające obok burt bomby pogłębiały zniszczenia. Bliskie eksplozje i odłamki podziurawiły kadłub, po-

wodując liczne przecieki. Fragment bomby przeciął przewód dostarczający parę i spowodował zalewanie prawoburtowej maszynowni. Na lewej burcie została zalana kotłownia nr 2, woda zaczęła przedostawać się też do lewoburtowej maszynowni. O 13:50 prędkość okrętu spadła do 12 węzłów. O 14:10 nalot trzeciej fali zakończył się, ale woda nadal zalewała przedziały *Zuihō*. Lotniskowiec przechylił się 13 stopni na lewą burtę. Marynarze rzucili się do obsługi ręcznych pomp, jednakże sytuacja lotniskowca była bardzo trudna.

Jak stwierdzili po wojnie Japończycy, była to najbardziej niszczycielska fala ataku. Jej ofiarą padły *Zuikaku* i *Zuihō*, pierwszy z nich zatonął, drugi utrzymywał się jeszcze na wodzie. Jego załoga zdołała opanować pożary, ale przecieki zrobiły swoje. O 14:45 woda zalała lewo burtową maszynownię i okręt spoczął nieruchomo na wodzie. Tymczasem zaledwie dzień minut później nadleciała kolejna fala amerykańskich samolotów, licząca około 50 samolotów.

30 maszyn zaatakowało *Zuihō*. Co prawda w nieruchomy okręt nie trafiła żadna bomba, ale bardzo bliskie trafienia (około dziesięciu) spowodowały pogłębienie przecieków. O godz. 15:00 przechylił lotniskowca osiągnął 23 stopnie. W tej sytuacji dowódca tonącego okrętu Sugiura Kuro rozkazał przenieść portret cesarza, a 10 minut później wydał rozkaz opuszczenia okrętu. O godz. 15:26 *Zuihō* zniknął pod powierzchnią morza, na pozycji 19°20 N, 125°15 E. Straty w ludziach okazały się umiarkowane, zginęło 6 oficerów

i 208 podoficerów oraz marynarzy. Niszczyciel eskortowy *Kuwa*, przy pomocy *Ise*, zdołał uratować 759 ludzi, w tym ранnego dowódcę zatopionego lotniskowca. Część maszyn trzeciej fali uderzyła na pancerniki lotnicze, ale ich ataki nie przyniosły tym razem efektu.

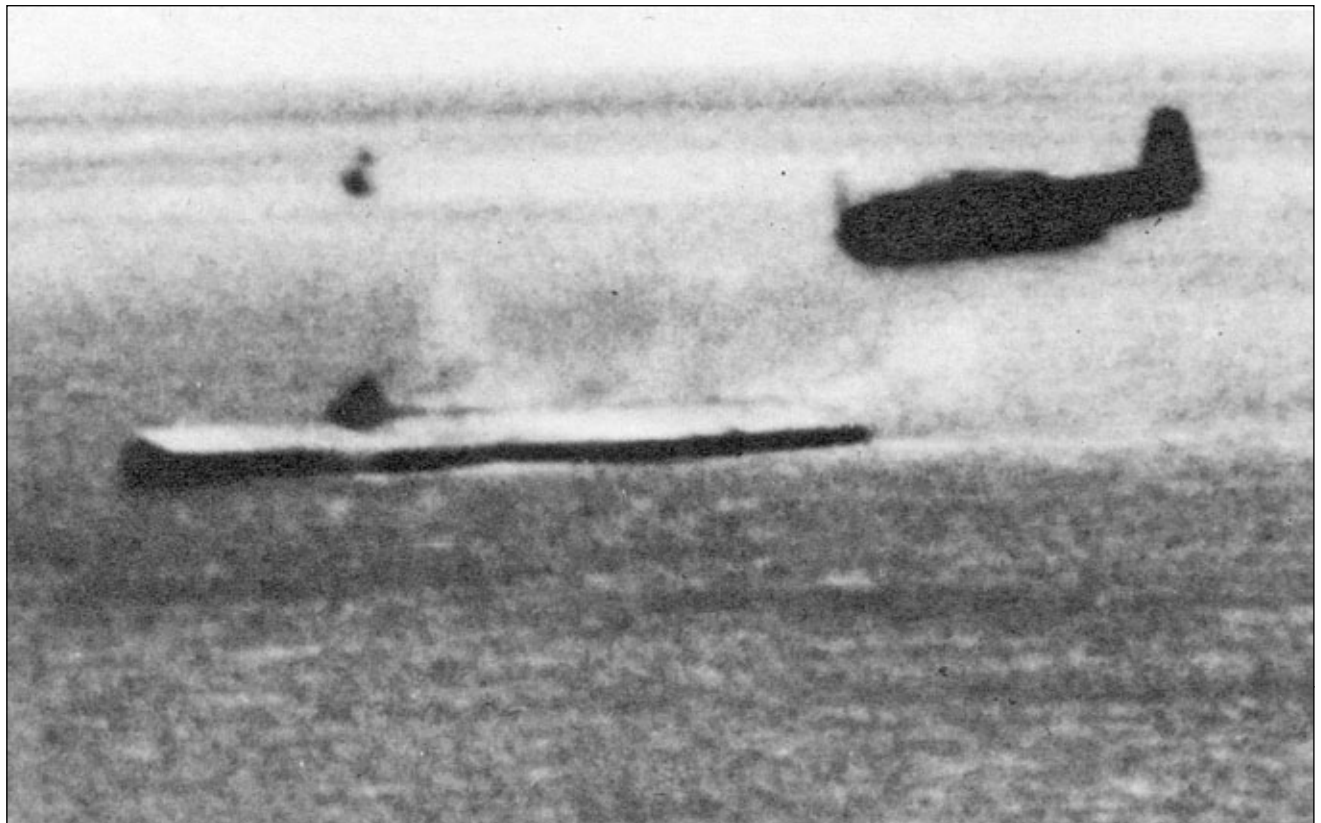
O 16:10 wiceadmirał Marc Mitscher wysłał w powietrze piątą już grupę samolotów, liczącą 100 maszyn¹². Godzinę później znalazła się ona nad celem. Zespół japoński rozciągnięty był na długości kilkudziesięciu kilometrów. Nieco z tyłu podążały pancernik *Hyūga* i niszczyciel *Shimotsuki*. Wcześniej *Hyūga* asystował ciężko uszkodzonemu lotniskowcowi *Chiyoda*, ale o 14:10 Ozawa rozkazał przerwanie prób wzięcia jednostki na hol, w obawie przed zniszczeniem pancernika. Jeszcze bardziej z tyłu włókł się poważnie uszkodzony lekki krążownik *Tama*. Główny (w tym *Ise* i *Ōyodo*) zespół płynął wciąż na północ, z prędkością 22 węzłów.

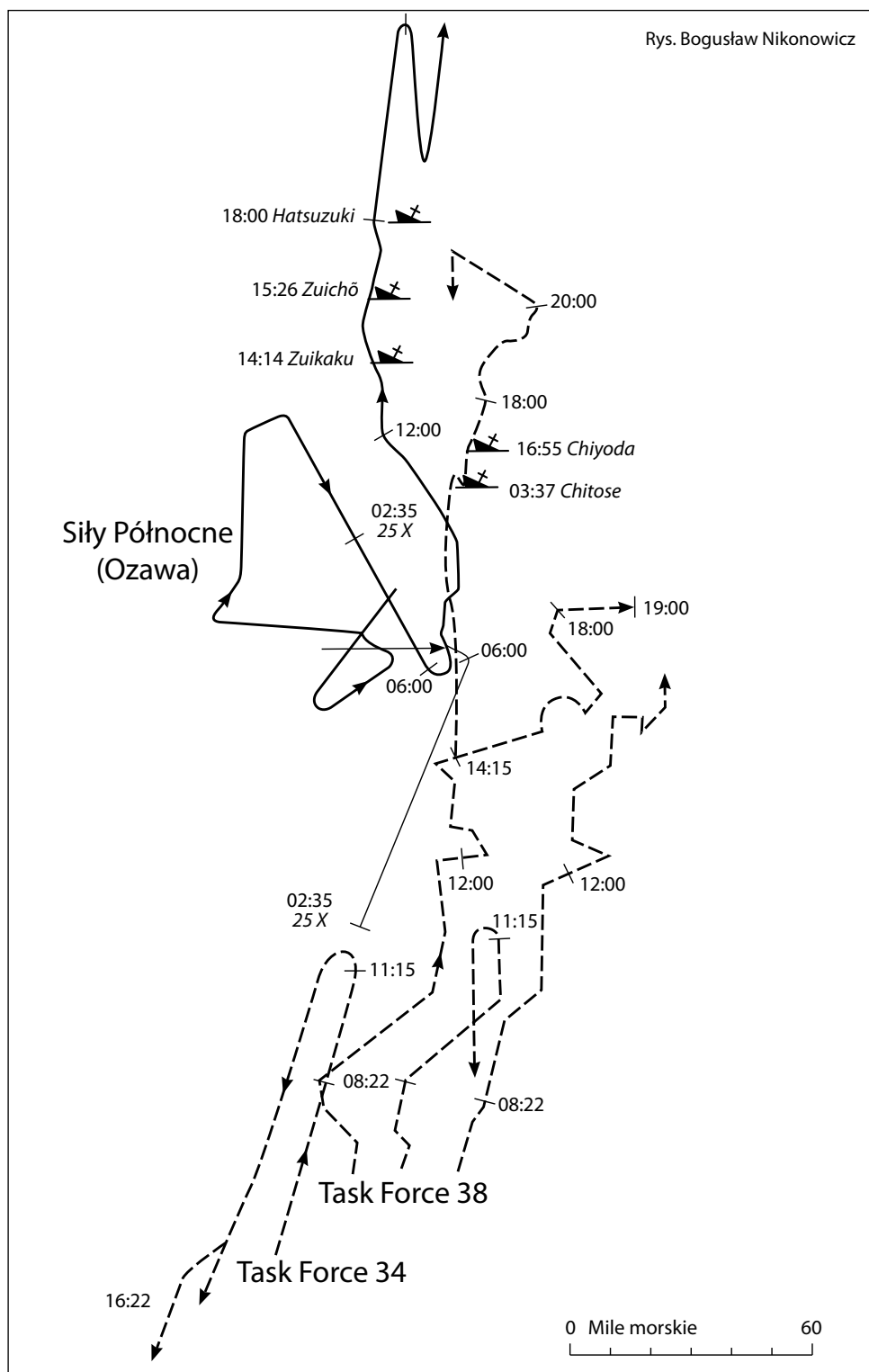
Głównym celem tego ataku sił USA stały się oba pancerniki lotnicze, zwłaszcza *Ise* znalazł się w poważnych opalach. Jednakże okazało się, że oba te dosyć leciwe okręty były solidnie opancerzone, dobrze uzbrojone w broń przeciwlotniczą, zachowały też spory zasób pływalności, do tego ich załogi manewrowały bardzo umiejętnie. Najpierw *Ise* musiał opędzić się od zacięcia atakujących go maszyn. Wydawało się, że jego los jest przesądzony, ale za

11. Hymn państwowy Japonii.

12. S. E. Morrison podaje, że była to najliczniejsza fala ataku, co sugerowałoby uderzenie ponad 200 samolotów.

Słaba jakościowa lecz bardzo interesująca fotografia przechylającego się na burtę i tonącego *Zuikaku*. W prawym rogu sylwetka przelatującego torpedowego „Avengera”.





każdym razem, kiedy wybuchające w pobliżu bomby obryzgiwały go kurtykami wody, ale po ich opadnięciu, marynarze z sąsiednich okrętów mogli przekonać się, że *Ise* wciąż walczy, a uszkodzenia są niewielkie. Duży okręt manewrował bardzo umiejętnie, prowadząc przy tym gęsty ogień z dział przeciwlotniczych. Łącznie zaatakowało ten okręt 85 (*sic!*) samolotów. Jednakże ilość nie przełożyła się w celność. W *Ise* trafiła jedna lekka bomba, któ-

ra spowodowała śmierć 40-50 ludzi, ale nie naruszyła żadnej życiowo ważnej instalacji jednostki. Ponad 30 bomb wybuchło blisko burt okrętu, co spowodowało poluzowanie się poszycia i przecieki. Okręt stracił też 45 ton paliwa, do tego odłamki poszatkowały jego nadbudówki. Okręt wyszedł jednak ze starcia z samolotami zwycięsko, sami piloci USA podkreślali, że okręt manewrował wzorowo, a ogień przeciwlotniczy był bardzo gęsty i dosyć celny

(załoga *Ise* zgłosiła co najmniej 10 strąceń). Również bliźniak *Ise* – *Hyūga* – był atakowany przez maszyny tej fali, ale też wyszedł ze starcia obronną ręką, jedynie siedem bomb wybuchło w pobliżu, powodując kilkustopniowy przechył.

Ostatnia – szósta już fala samolotów – zaatakowała nieco przed godz. 18:00. Liczyła ona 36 maszyn, do tego piloci byli już mocno zmęczeni¹³. Amerykanie nie odnotowali sukcesów, chociaż piloci przypisali sobie liczne trafienia. Sami Japończycy opisując po wojnie te ataki na Siły Północne nienajlepiej oceniali ich skuteczność. Komandor Omae Toshikazu stwierdził: „Widziałem te wszystkie bombardowania i pomyślałem, że amerykańscy piloci nie są aż tacy dobrzy”¹⁴. Jednakże okazali się na tyle dobrzy, by uszczuplić siły Ozawy o trzy lotniskowce (obezwładniając czwartą) i niszczyciel. Kilka innych jednostek Sił Północnych odniosło uszkodzenia, w tym lekki krążownik *Tama* poważne. Łącznie w trakcie ataków na Siły Północne samoloty amerykańskie wykonały 527 startów, w tym 201 stanowiły loty myśliwców. Amerykańskie straty wyniosły najpewniej 12 samolotów. Co prawda w kilku opracowaniach można spotkać informację, że same japońskie myśliwce zestrzeliły 12 maszyn USA. Jednakże wydaje się, że ta liczba jest sumą strąceń myśliwców jak i obrony przeciwlotniczej. Nie były to straty znaczące, mimo jak zwykle gęstego ognia przeciwlotniczego. W tej fazie wojny Japończycy prowadzili silny ogień przeciwlotniczy, jednakże nie należał on do najsukcesyj-

szych. Wspomniany brak efektywnych dział o parametrach podobnych do amerykańskich 40 mm oraz nienajlepszy system kierowania ogniem powodował, że Amerykanie ponosili umiarkowane straty

13. Można tu też zastanowić się, czy mało skuteczne ataki na *Ise* i *Hyūga* nie były spowodowane przemęczeniem lotników, którzy walczyli już od dwóch dni, nie licząc ataków na lotniska Tajwanu i Filipin. Przecież ci ludzie nie byli z żelaza, ich wytrzymałość fizyczna i psychiczna też miała swoje granice.

14. Samuel E. Morison, *Leyte*, s. 377

w trakcie ataków na zespoły okrętów japońskich. Przykładowo, w trakcie nalotu samolotów USA, prowadzonych w trakcie czerwcowej bitwy na Morzu Filipińskim, Japończycy zniszczyli 20 maszyn USA, wliczając w to samoloty strącone przez myśliwce (sami Japończycy ocenili straty wroga na 40 maszyn zniszczonych przez Zera i 60 przez artylerię przeciwlotniczą). W trakcie bitwy na Morzu Sibuyan Siły Centralne zdołały zniszczyć 18 samolotów. W swym ostatnim rejsie superpancernik *Yamato* wraz z okrętami osłony strącił 12 samolotów USA. W kontekście tych danych amerykańskie straty poniesione pod przyłaskiem Engaño, a wynoszące 12 samolotów, wydają się wiarygodne. Do tego można doliczyć najpewniej kilka samolotów, które utraciono z przyczyn operacyjnych.

Los ciężko uszkodzonego lotniskowca *Chiyoda* dopełnił się późnym popołudniem. Kilka godzin wcześniej, o 11:15 Halsey wydzielił z zespołu *TF 34* 4 krążowniki oraz 9 niszczycieli by podążały na północ. O godz. 14:15 Mitsner rozkazał dowodzącym temu zespołowi kontradmirałowi Laurance'owi DuBose aby wyforsował się przed zespół lotniskowców i dobił poważnie uszkodzone okręty Ozawy. Wracając na pokład własnego lotniskowca komandor porucznik Winters podał namiary na dryfujący lotniskowiec. O 16:24 amerykańskie okręty otworzyły ogień. Początkowo *Chiyoda* odpowiadał pojedynczymi pociskami, jednakże Amerykanie wkrótce zmienili ten okręt w podziurawiony i płonący wrak. O godz. 16:55 lotniskowiec obrócił się do góry stępką i zatonął na pozycji 18°37' N, 126°45' E, wraz z kapitanem Iyo Echijiro i całą załogą, liczącą 1450 osób. Okręty DuBose zatopiły jeszcze niszczyciel *Hatsuzuki*, który osłaniał akcję ratowania rozbitków z *Zuikaku* i *Zuiho*. Stało się to około godz. 20:59. Z powodu niskiego stanu paliwa DuBose przerwał pogoń i zawrócił, co okazało się fortunnym posunięciem. O godz. 20:41, na wieść o tym, że *Hatsuzuki* jest atakowany, Ozawa ruszył mu na pomoc, mając przecież do dyspozycji dwa nadal groźne pancerniki. Jednakże nie udało mu się natrafić na Amerykanów i po 23:30 zawrócił na północ.

Ostatnim akordem tej bitwy stało się zatopienie poważnie uszkodzonego krążownika *Tama*. O godz. 21:05 trzy torpedy wyrzuczone z okrętu podwodnego *Jallao* trafiły japońską jednostkę. *Tama* przełamał się na pół i zatonął wraz z całą załogą na pozycji 12°23' N, 127°19' E. Warto też odnotować, że celem ataku okrętów podwodnych stały się także inne okręty Sił

Północnych. O 18:30 okręt podwodny *Halibut* wyrzucił sześć torped w kierunku *Ise*, jednakże spudłował. O 21:32 trzy kolejne torpedy minęły ten okręt, jak widać był to dla tej jednostki szczęśliwy dzień.

Również 26 października zespół Ozawy został zaatakowany przez wrogie okręty podwodne, ale wyrzuczone torpedy chybiły. Dzień później pozostałości Sił Północnych zakotwiczyły w zatoce Sakawa, kończąc w ten sposób swoją misję.

Podsumowanie

Bitwa w Zatoce Leyte zakończyła się klęską sił floty japońskiej, co przypieczętowało los Filipin. Poświęcenie marynarzy, lotników i żołnierzy japońskich było ogromne, ale na tym etapie wojny nie mieli oni szans odwrócić losów wojny, mimo sięgnięcia po taktykę ataków samobójczych. Dysproporcja sił była już zbyt wielka. Symbolem przewagi USA może być starcie w okolicach przyłaska Engaño, które było w istocie starciem Dawida z Goliatem. Ale zniszczenie sił Ozawy mieściło się w rachubach dowódców japońskich, w imię osiągnięcia wyższego celu – rozbięcia sił desantowych USA.

Wiceadmirał Ozawa był dobrym i inteligentnym dowódcą morskim, doskonale zdawał sobie sprawę z niewielkich szans powodzenia swej misji. To, że Siły Północne zostaną rozgromione było dla niego jasne. Najważniejsze jednak było to, czy zdoła wykonać swoją misję przynęty. Ze względu na słabość jego sił powietrznych udzielenie realnego wsparcia Siłom Centralnym poprzez efektowne uderzenie na lotniskowce wroga było niemożliwe, o czym doskonale wiedział. Jednakże skupienie ataków lotnictwa pokładowego USA na dowodzone przez siebie lotniskowce dawało szansę wykonania misji przez siły Kurity. Tyle tylko, że Ozawa uważał, iż prawdopodobieństwo zaistnienia takiego scenariusza wynosi co najwyżej pół na pół. Sądził, że jego misja jest skrajnie trudna, jednakże tylko takie rozwiązanie dawało szansę na zwycięstwo w nadchodzącej bitwie o Filipiny. Po wojnie Ozawa stwierdził, że nawet gdyby jego siły zostały kompletnie zniszczone, ale Kurita wykonałby swe zdanie, byłby usatysfakcjonowany. Wydarzenia potoczyły się jednak inaczej. Część sił Ozawy ocalała, ale była to jednak gorzka pociecha w obliczu faktu, że Siłom Centralnym nie udało się zrealizować swego celu. Poniesione straty okazały się daremne. Jednakże na działania Sił Centralnych Ozawa nie posiadał praktycznie żadnego wpływu. Zadecydowały czynniki niezależne od decyzji i przygotowań Ozawy.

Problemem w tej bitwie była zaskakująco kiepska jakość łączności pomiędzy poszczególnymi zespołami floty, ale także znajdującym się na lądzie dowództwem. Jak określił to Ozawa, komunikacja była fatalna zarówno przed, jak i w trakcie operacji. Jest to tym bardziej zaskakujące, że to od precyzyjnej koordynacji działań zależał sukces misji. Faktem jest, że zafocowanie techniczne floty japońskiej było widoczne nie tylko w efektywności systemów radarowych. Ale także łączności. Jak gorzko zauważył jeden z autorów: „*Często wróg miał lepsze i szybsze rozeznanie o ruchach japońskiej floty, niż jej naczelne dowództwo*”¹⁵. Na taki stan rzeczy wpływała również słaba praca japońskiego wywiadu, który w trakcie całej wojny generalnie działał dużo gorzej, zwłaszcza w porównaniu do wywiadu Stanów Zjednoczonych. Problemy z łącznością także zaważyły na decyzjach Kurity. Przesłuchiwany po wojnie komandor Omae Toshikazu stwierdził, że Kurita nie otrzymał meldunków od zespołu Ozawy dotyczących ataku na lotniskowce wroga (24 października) oraz tego, że Siły Północne są atakowane przez wrogie lotniskowce. Zwłaszcza ta druga informacja mogła skłonić Kuritę do podążania w kierunku zatoki Leyte. Kurita obawiał się ataku potężnych sił powietrznych i nawodnych, o których położeniu nie miał wyraźnych informacji. Walcząc z lotniskowcami eskortowymi w pobliżu wyspy Samar, nie zdawał sobie sprawy ze najpotężniejsza broń USA – lotniskowce uderzeniowe – podążają na północ w pościgu za Ozawą. Sytuację Kurity pogarszał fakt, że stacjonujące na pokładach ciężkich okrętów wodnosamoloty odesłano przed bitwą do baz lądowych.

Błędem Kurity było to, że nie podjął wysiłków mających na celu odzyskanie możliwości rozpoznania lotniczego. Z perspektywy czasu można rozważać ewentualne włączenie lotniskowca do Sił Centralnych. Nawet, gdyby w jego hangarach stacjonowały nieliczne maszyny, zwiększałyby to możliwości rozpoznania zespołu, który przecież miał rozstrzygnąć losy bitwy. Z drugiej strony zapewne tego typu okręt stałby się pierwszą ofiarą amerykańskich nalotów, co gorsza przyciągając uwagę rozpoznania USA. Pokrzyżowałoby to japońskie plany odciążenia od zespołu Kurity wrogiego lotnictwa pokładowego. Z tego też tytułu groziłoby to fiaskiem całego planu japońskiego. Należy tu wyraźnie stwierdzić, że zawiła koordynacja działań i łączność. Rachuby, że

15. I. Masanori, *The end of the Imperial Japanese Navy*, s. 66.

lotnictwo bazowe lub Siły Północne Ozawy dostarczą informacji dotyczących położenia wrogich zespołów floty okazały się płonne. Według Itō Masanori, Siły Centralne nie otrzymały żadnych informacji od lotnictwa stacjonującego na Filipinach. Kurita działał jak we mgle, nie posiadając żadnych konkretnych informacji o Amerykanach, w dodatku nie mając rozeznania co do sytuacji operacyjnej strony japońskiej.

Z drugiej strony, zeznania admirała Ozawy sugerują, że spodziewał się amerykańskiego ataku na Filipiny dopiero w listopadzie. Wcześniejsza inwazja spowodowała, że Siły Północne oraz Siły Centralne nie ruszyły do walki razem. Jego intencją było udanie się do Singapuru i dołączenie do sił Kurity. Jednakże wydarzenia potoczyły się w innym tempie, niż przewidywał to japoński admirał i dlatego ruszył on do walki z baz w Japonii. W tej sytuacji Kurita mógłby przynajmniej liczyć na maszyny rozpoznawcze i pewną osłonę powietrzną, ale z pewnością Amerykanie zdołaliby się uporać się z myśliwcami Ozawy, a potem rozprawić się z japońskimi siłami nawodnymi.

Ozawa ruszył więc z Japonii tylko w celu odciągnięcia uwagi wrogich lotniskowców. Oczywiście warto tu postawić pytanie o celowość takiego użycia lotniskowców Cesarstwa w trakcie operacji „Shō”. Wysłanie czterech lotniskowców w niemal samobójczą misję wydaje się być marnotrawieniem sił i środków, których przecież Japonii tak brakowało w tym okresie. Tyle tylko, że zasadnym jest postawienie tezy, że takie działanie było jedynym sensownym krokiem w istniejących w tym okresie uwarunkowaniach. Jak już zostało wspomniane, Japończycy doskonale zdawali sobie sprawę z faktu, że utrata Filipin oznacza całkowite odcięcie Cesarstwa od dostaw ropy naftowej z rejonu Holenderskich Indii Wschodniej, co i tak unieruchomiło by flotę (a *de facto* całe siły zbrojne) Japonii. W tak dramatycznej sytuacji Cesarska Marynarka Wojenna po prostu nie mogła pozostać w swoich bazach, ponieważ nawet gdyby nie wzięła udziału w walkach, to i tak stałaby się bezużyteczna z powodu wyczerpania zapasów paliwa. Oczywiście jednostki te mogłyby udać się w roponośne rejony na Południu, ale wtedy odcięte zostałyby od głównego zaplecza remontowego i zaopatrzeniowego, które przecież znajdowało się na Wyspach Macierzystych. W takich okolicznościach jedynie próba pokonania przeciwnika za wszelką cenę i obrońnię Filipin była sensownym wyjściem,

nawet jeżeli szanse na sukces były cokolwiek iluzoryczne. Z powodów wcześniej już wymienionych siły lotnictwa pokładowego nie mogły być pięścią uderzeniową floty Japonii, tak jak miało to miejsce dotychczas. Natomiast pozostawienie lotniskowców w portach narażało ciężkie okręty wojenne na szybkie wykrycie i zniszczenie przez samoloty bazujące na pokładach lotniskowców *US Navy*.

Mało chwalebna rola „przynęty” była więc jedynym sensownym wykorzystaniem ówczesnego potencjału japońskich lotniskowców. Japończycy mogli założyć, że przeciwnik nie zna fatalnego stanu lotnictwa pokładowego Cesarstwa i po wykryciu teoretycznie najgroźniejszego oręża wroga (czyli lotniskowców, tyle tylko, że z prawie pustymi hangarami) zaatakuj go z całą mocą, dając przez to pancernikom, krążownikom i niszczycielom Połączonej Floty szansę na odniesienie sukcesu. Po części tak też się stało. Jedyne budzące ogromne kontrowersje postawa admirała Kurity (faktem jest, że dowódca ten popełnił kilka poważnych błędów) i ogromna determinacja załóg amerykańskich lotniskowców eskortowych, poparta ich umiejętnym dowodzeniem oraz łutem szczęścia spowodowały, że plan japoński przynajmniej częściowo, nie zakończył się sukcesem.

Z perspektywy czasu można przyjąć, że błędem Halseya było wysłanie całości swoich sił przeciwko lotniskowcom Ozawy. Do uporania się z Siłami Północnymi w zupełności wystarczyłaby jedna grupa operacyjna lotniskowców (dla pewności można było wykorzystać dwie). A w momencie wykrycia sił Ozawy skład Zespołu TF 38 wchodziły trzy takie grupy. Poważniejszego problemu nie stanowiłoby wydzielenie z sił wspierających zespołu pancerników, krążowników i niszczycieli, który mógł podjąć wyzwanie klasycznej bitwy z siłami japońskimi. W takim przypadku utworzyłby one zespół dowodzony przez wiceadmirała Willisa Lee. Oczywiście osłabiłoby to eskortę lotniskowców, ale z 6 pancerników, 10 ciężkich i 17 lekkich krążowników oraz 64 niszczycieli można było wykroić dwa zespoły, z których jeden mógłby zablokować cieśninę San Bernardino, a drugi zapewnić eskortę cennych lotniskowców. W ostateczności Halsey mógł nie dzielić swych sił, przyjąć – podobnie jak wiceadmirał Raymond Spruance w trakcie walk o Mariany – taktykę oczekiwania na siły wroga. Przecież głównym zadaniem Trzeciej Floty była osłona sił desantowych, a nie uganianie się za lotniskowcami wroga. Jednakże agresywny Halsey

podjął inną decyzję. Można postawić tezę, że zachował się impulsywnie i nierozważnie.

Same działania Ozawy należy ocenić wysoko. On i jego zespół lotniskowców zrobili wszystko, aby zrealizować swoją misję. Ozawa zarówno wysyłał samoloty rozpoznawcze, łamał cisze radiową, zaatakował swymi siłami powietrznymi wroga (warto tu dodać, że rozkaz o lądowaniu ocalałych samolotów na lotniskach Luzonu był bardzo trafny) a w końcu odciągnął siły wrogich lotniskowców uderzeniowych od rejonu cieśniny San Bernardino i zatoki Leyte. Jeden z autorów amerykańskich stwierdził wręcz, że „przeprowadzenie przez Ozawę operacji zwabienia przeciwnika w pułapkę było mocnym punktem tej bitwy”¹⁶. Faktycznie, Ozawa i jego lotniskowce wypełniły swoje zadanie do samego końca, acz co prawda lotniskowce nie przetrwały tej misji. W ten sposób został zamknięty pewien rozdział w historii Japońskiej Marynarki Wojennej. ●

Bibliografia

- G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii*, Warszawa 2000.
- G. Bułala, *Niedoszły flagowiec okrętów podwodnych*, „Morze, statki i okręty”, nr specjalny 1/2008.
- T. J. Cutler, *The battle of Leyte Gulf*, 23-26 October 1944, Annapolis 2001;
- Z. Flisowski, *Leyte 1944*, Warszawa 2004.
- B. Ireland, *Zatoka Leyte 1944. Największa bitwa morską II wojny*, Osprey Publishing UK, Poznań 2011.
- Z. J. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, część VI, Warszawa 1999.
- Z. J. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, część VII, Warszawa 1999.
- I. Masanori, *The end of the Imperial Japanese Navy*, W. W. Norton & Company 1962.
- S. E. Morrison, *Leyte*, Gdańsk 2011.
- M. Skwiot, *Shokaku, Zuikaku*, Gdańsk 1944.
- M. Skwiot, *Lotniskowce „Shokaku” i „Zuikaku”*, „Militaria XX wieku”, nr 22(1/2008), cz. 2.
- M. Skwiot, *Lotniskowce „Shokaku” i „Zuikaku”*, „Militaria XX wieku”, nr 25(4/2008), cz. 3.
- K. Zalewski, *Japońskie lotnictwo pokładowe*, wyd. II, Warszawa 1998.
- K. Zalewski, *Japońskie lotniskowce. Historia rozwoju*, „Morze, statki i okręty”, nr 9/2011, cz. 2.
- K. Zalewski, T. Januszewski, *Japońskie samoloty marynarki 1912 – 1945*, t. 1.
- Wojna na Pacyfiku 1937-1945*, red. R. Burns, Bison Books Ltd 1991.
- www.combinedfleet.com
- Interrogations of Japanese Officials*, United States Strategic Bombing Survey [w:] <http://www.ibiblio.org/hyperwar/AAF/USSBS/IJO/index.html>

16. *Wojna na Pacyfiku. 1937-1945*, s. 128



część IV

KFK – mali wojownicy wielkiej wojny

Powojenne trałowanie

Po wejściu w życie Aktu kapitulacji niemieckich sił zbrojnych 9 maja 1945 roku, który przewidywał ich rozformowanie, znacząca część niemieckich sił przeciwmicznych, uniknęła tego losu. Trzeba było unieszkodliwić bagatela 636 000 min morskich (w tym 261 024 postawione przez Kriegsmarine). Dwie trzecie z nich została postawiona na Kanale La Manche, południu Morza Północnego i zachodzie Bałtyku. Myny niemal całkowicie paraliżowały żeglugę. W celu likwidacji zagrożenia minowego w północno-zachodniej Europie i basenie Morza Śródziemnego w listopadzie 1945 w Londynie powstał International Central Board for Mine Clearance of European Waters (Międzynarodowa Centralna Rada ds. trałowania europejskich wód), którego członkami zostały USA, ZSRR, Wielka Brytania i Francja. Radzie podporządkowano 4 strefy trałowania:

- Strefa Wschodniego Atlantyku – odpowiedzialni za trałowanie Belgia, Dania, Francja, Wielka Brytania, Holandia i USA;
- Strefa Kattegat – Cieśniny Bałtyckie – Dania, Wielka Brytania, Norwegia, ZSRR;
- Strefa Morze Barentsa, Bałtyk, Morze Czarne – ZSRR, Norwegia, Polska, Dania;
- Strefa Morza Śródziemnego – Francja, Grecja, Wielka Brytania, Jugosławia, USA.

Do chwil likwidacji Rady w 1951 r. prze-trałowano rejony o łącznej powierzchni 250 000 mil kwadratowych, niszcząc 38 973 miny.

Zgodnie z porozumieniem o przerwaniu ognia Niemcy winy oczyścić z min Morze Północne i Bałtyk, wykorzystując w tym celu własne jednostki i personel. Zaraz po kapitulacji na podstawie decyzji Aliantów utworzono siły trałowe i już w końcu maja ich lokalne dowództwa (Befehlshaber Minenräumverbände). Były to Deutsche Minenräumdienstkommando Schleswig-Holstein (Kilonia), Deutsche Minenräumdienstkommando Westdeutschland (Cuxhaven), Deutsche Minenräumdienstkommando Kopenhagen i Deutsche Minenräumdienstkommando Oslo. W dniu 21 maja 1945 roku równocześnie z rozformowaniem OKM (Głównego Dowództwa niemieckiej marynarki wojennej), decyzją zwyciężczych państw utworzono Deutsche Minenräumdienstleitung DMRL-GMSA/German Mine-Sweeping Administration (Niemiecką Służbę Trałową). Odpowiedzialność za tę służbę spoczęła na wadm. Sir Harolda Martina Barrougha – morskim dowódcy brytyjskiej strefy okupacyjnej.

Minenräumdienstleitung została podporządkowana niemieckiemu kadm. Fritzowi Kraussowi, którego sztab znajdował się początkowo w Glückstadt nad Łabą,

a od grudnia 1945 w Hamburgu. W charakterze jednostki sztabowej wykorzystywano uszkodzony lekki krążownik *Leipzig*. Załogi posiadały status jeńców wojennych, przy pełnej swobodzie poruszania się na pokładzie, personel brzegowy – w granicach dyslokacji pododdziału. GMSA dzielił się na 6 dywizjonów trałowych (Minenräumdivision):

1. MRDiv Schleswig – Holstein (Kilonia)
2. MRDiv Westdeutschland (Cuxhaven)
3. MRDiv Dänemark (Kopenhaga)
4. MRDiv Norwegen (Kristiansand)
5. MRDiv Holland (Ijmuiden)
6. MRDiv Amerikanische Enklave Bremen (Bremenhaven)

W początkowym etapie w skład GMSA wchodziło około 840 okrętów i kutrów: trałowce typu 35, 40, 43 i R-Boot, KFK (wg stanu na 14 sierpnia – 322 jednostki), przerywacze pól minowych, zmobilizowane trawlerzy rybne oraz jednostki pomocnicze. Poza tym w trałowaniu uczestniczyły jeszcze 26 KFK, które w momencie kapitulacji znajdowały się w blokowanych przez Aliantów „Atlantyckich Twierdzach” (Atlantikfestungen), takich jak La Pallice, St. Nazaire i inne. Jednostki przeszły pod francuską kontrolę (4 Mine Sweeping Group – 4. Minensuchgruppe) i działały z mieszаныmi niemiecko-francuskimi, a później już wyłącznie francuskimi załogami.



KFK 14 wraz z innymi bliźniaczymi jednostkami w okresie służby w GMSA.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

Do momentu kapitulacji istniały tak zwane rekomendowane (Zwangsweg), to jest przetrałowane tory wodne, jednak i tam istniało potencjalne zagrożenie minowe, bowiem miny denne z zapalnikiem krotności eksplodowały jedynie przy 15, 20 lub 25 przejściu jednostki. Pozostałe rozległe akweny, włączając w to tradycyjne łowiiska, tak jak poprzednio były niebezpieczne dla żeglugi. Informacja ta odnosiła się także do dolnego biegu rzek Łaba, Wezera i Ems, gdzie znajdowały się najważniejsze porty okupowanych Niemiec. Przez porty Bremy i Bremenhaven szło zaopatrzenie dla amerykańskiej strefy okupacyjnej.

Początkowo okręty GMSA zachowały stare numery taktyczne Kriegsmarine. Od początku 1946 kutry zaczęły wykorzystywać numery fabryczne (stoczniove) KFK, a ich flotyllę nazywano GKSF (German Kutter Search Flottillas).

Stopniowo topniała liczba jednostek w składzie GMSA: zgodnie z postanowieniami Konferencji Poczdamskiej okręty przekazywano zwycięskim państwom, tracono je na minach, wycofywano z przyczyn technicznych – dawała o sobie znać intensywna wojenna eksploatacja przy minimalnym serwisie remontowym, przekazywano je także organizacjom cywilnym. W początkach 2 sezonu trałowania (2. Räumperiode) w kwietniu 1946 z ogólnej liczby 423 jednostek GMSA, KFK stanowiły 180. W początkach 3 sezonu (3. Räum-

periode) wiosną 1947 liczba KFK zmniejszała się do setki (z ogółem 272 jednostek). Jako pierwsza w październiku 1946 została rozformowana 4. MRDiv w Norwegii. Kolejną była 6 MRDiv (27 września 1947), a następnie począwszy od grudnia 1947 1 i 3 MRDiv. Ostatecznie GMSA rozformowano wiosną 1948, głównie w rezultacie nacisku ZSRR zarzucającego zachodnim sojusznikom odbudowę niemieckich sił zbrojnych.

Do tego czasu GMSA przetrałowało 5628 mil kwadratowych Morza Północnego i 450 mil Bałtyku, niszcząc 2721 min oraz 693 ochraniacze pól minowych. W trakcie operacji utracono 10 jednostek oraz 348 ludzi (z różnych przyczyn, w tym 53 bezpośrednio w trakcie trałowania bojowego). Prowadzono trałowanie zarówno kotwicznych min kontaktowych jak i dennych niekontaktowych z zapalnikami różnego typu. Do trałowania wykorzystywano mechaniczne, elektromagnetyczne i akustyczne trały następujących typów:

Scherdrachengerät (SDG)
Kabelfernräumgerät (KFRG)
Hohlstabfernräumgerät (HFG)
Schleppspulgerät (SSG)
Akustische Fernräumgeräte Sperrbrecher.

Z uwagi na fakt, że zagrożenie minowe, w pierwszym rzędzie ze strony min dennych, utrzymywało się nadal, brytyjskie władze okupacyjne w styczniu 1948 sformowały Grupę Trałową „Cuxhaven”

(Minenräumverband Cuxhaven – Minesweeping Unit Cuxhaven). W skład grupy weszło 18 jednostek, w tym KFK 409, 531 i 616. Grupa działała w ramach British Frontier Control Service (Brytyjska Służba Graniczna). Jej skład osobowy formowano z ochotników z dawnego niemieckiego personelu GMSA (45 oficerów, 317 podoficerów i marynarzy, 33 pracowników cywilnych). Trałowce Minenräumverband Cuxhaven oczyszczało z min południową część Morza Północnego i zachodnią Bałtyku, tracąc przy tym 1 okręt i 10 ludzi. Po rozformowaniu grupy wszystkie wchodzące w jej skład KFK wykorzystywało rybołówstwo.

W latach 1951-1956 w amerykańskiej strefie okupacyjnej działała także Labor Service Unit, oddział „B” (LCU/ B), który zajmował się trałowaniem min na podejściach do niemieckich portów. W składzie służby znajdowały się również KFK. Personel stanowili zarówno dawni marynarze Kriegsmarine jak i najemni niemieccy pracownicy bez doświadczenia morskiego. Wiosną 1956 jednostki i personel zostały przekazane Bundesmarine Republiki Federalnej Niemiec.

Pokojeowe życie KFK

Na rozpoczętej 17 lipca 1945 roku w Poczdamie konferencji zwycięskich mocarstw (ZSRR, USA i Wielka Brytania) podjęto decyzję o utworzeniu Trójjstron-

nej komisji ds podziału okrętów i jednostek pomocniczych dawnej niemieckiej marynarki wojennej. Komisja pracowała od 14 sierpnia do 6 grudnia 1945 i zdecydowała o przekazaniu do 15 lutego 1946 roku określonej liczby niemieckich okrętów uczestniczącym państwom. Zdobyczne KFK zostały rozdzielone w następujący sposób :

- Stany Zjednoczone – 101
- Związek Radziecki – 147
- Wielka Brytania – 136

Poza tym posiadaczami KFK zostały Holandia (5 jednostek), Francja (26), Norwegia (9), Grecja (4) i Szwecja (1).

Związek Radziecki przejmował przydzielone KFK od października 1945 do kwietnia 1946. W radzieckiej marynarce wojennej były one wykorzystywane w charakterze kutrów trałowych, małych okrętów zop oraz jako jednostki pomocnicze. Kilka KFK ZSRR przekazał później Bułgarii, a możliwe, że również Rumunii. Dziesiątki KFK przez wiele lat były z powodzeniem wykorzystywane w charakterze małych trawlerów przez radzieckich rybaków na Bałtyku, Morzu Czarnym, a w niektórych źródłach także jeziorze Ładoga.

Poza tym w roku 1944 w ręce Związku Radzieckiego na Morzu Czarnym wpadło 29 uszkodzonych lub nieukończonych KFK:

- KFK 38, od 8.1944 – SM 127, do 20.10.1944 – KFK 1, od 8.11.1944 – T-651, od 2.5.1947 – KT-1261, od 17.6.1947 – MRT-1261. Dawny niemiecki, zbudowany w Chersoniu w 1943, zdobyty przez wojska radzieckie w Konstancy 29.8.1944 i 29.9.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej ZSRR. 5.2.1947 przeklasyfikowany na kuter trałowy, 17.6.1947 rozbrojony i skreślony ze stanu marynarki wojennej w związku z przekazaniem „Gławacz-rybprom” Ministerstwa Rybołówstwa w celu wykorzystywania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 39, od 08.1944 – SM 128 do 20.10.1944 – KFK 2, od 6.11.1944 – T-652, od 5.2.1947 – KT-1262, od 17.6.1947 – MPT-1262. Dawny niemiecki, zbudowany w Chersoniu w 1943, zdobyty przez wojska radzieckie w Konstancy 29.8.1944 i 29.9.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej ZSRR. 5.2.1947 przeklasyfikowany na kuter trałowy, 17.6.1947 rozbrojony i skreślony ze stanu marynarki wojennej w związku z przekazaniem „Gławacz-rybprom” Ministerstwa Rybołówstwa w celu wykorzystywania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 40, od 8.1944 – SM 129, do 20.10.1944 – KFK 3, od 6.11.1944 – T-653, od 5.2.1947 – KT-1263, od 17.6.1947

– MRT-1263. Dawny niemiecki, zbudowany w Chersoniu w 1923, zdobyty przez wojska radzieckie w Konstancy 29.8.1944 i 29.9.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej ZSRR. 05.2.1947 przeklasyfikowany na kuter trałowy, 17.6.1947 rozbrojony i skreślony ze stanu marynarki wojennej w związku z przekazaniem „Gławacz-rybprom” Ministerstwa Rybołówstwa w celu wykorzystywania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 41, od 8.1944 – SM 211, do 20.10.1944 – KFK 4, od 6.11.1944 – T-654, od 5.2.1947 – KT-1264, od 17.6.1947 – MRT-1264. Dawny niemiecki, zbudowany w Chersoniu w 1943, zdobyty przez wojska radzieckie w Konstancy 29.8.1944 i 29.9.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej ZSRR. 5.2.1947 przeklasyfikowany na kuter trałowy, 7.6.1947 rozbrojony i skreślony ze stanu marynarki wojennej w związku z przekazaniem „Gławacz-rybprom” Ministerstwa Rybołówstwa w celu wykorzystywania w charakterze małego trawlera rybackiego. Skreślony 23.3.1951 r.

- KFK 42, do 20.10.1944 – KFK 5, z 6.11.1944 – T-655, od 5.2.1947 – KT-1265. Dawny niemiecki SM 202, zbudowany w Chersoniu w 1944, zdobyty przez wojska radzieckie w Konstancy 29.8.1944 i 29.9.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej ZSRR. 5.2.1947 przeklasyfikowany na kuter trałowy, 10.1.1956 skreślony ze stanu marynarki wojennej.

- KFK 199, do 20.10.1944 – No 2, do 2.1.1945 – MO-852, od 2.1.1945 – T-666, od 5.2.1947 – KT-1266, od 13.11.1947 – MRT-1268, od 6.12.1948 – Władimir Worobiew. Zbudowany w Swinemünde w maju 1943, wszedł w skład Kriegsmarine jako UJ 319, następnie przekazany Rumunii, zdobyty przez Armię Czerwoną 29.08.1944 w Konstancy, 10.10.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej w charakterze małego ścigacza okrętów podwodnych, 2.1.1945 przeklasyfikowany na trałowiec, a 5.2.1947 na kuter trałowy. 13.11.1947 przekazany Azowsko-Czarnomorskiemu Instytutowi Naukowo-Badawczemu Gospodarki Rybnej w celu wykorzystywania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 201, do 20.10.1944 – No3, do 27.1.1945 – MO-853, od 27.1.1945 – T-667, od 5.2.1947 – KT-1267, od 13.11.1947 – MRT-1267. Zbudowany w Swinemünde w 1943, wszedł w skład Kriegsmarine jako UJ 2315, 29.8.1944 zdobyta w Kilji lub Konstancy, 10.10.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako mały ścigacz okrętów podwodnych, 27.1.1945 przeklasyfikowany na trałowiec, a 5.2.1947 na kuter trałowy.

13.11.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 198, do 20.10.1944 – No1, do 27.1.1945 – MO-851, od 27.1.1945 – T-668, od 5.2.1947 – KT-1268. Zbudowany w Swinemünde w 1943, wszedł w skład Kriegsmarine jako UJ 311, przekazany Rumunii, 29.08.1944 zdobyty przez wojska radzieckie w Konstancy i 10.10.1944 włączony w skład Floty Czarnomorskiej w charakterze małego ścigacza okrętów podwodnych, 27.1.1945 przeklasyfikowany na trałowiec, a 5.2.1947 na kuter trałowy. 12.8.1947 rozbrojony i przekształcony w stację demagnetyzacyjną.

- KFK ? od 28.2.1945 – T-669, od 5.2.1947 – KT-1269, od 12.5.1948 – MRT-1269, od 3.12.1948 – CzMT-326 *Otważnyj*. Zbudowany w latach 1943-1944 w Warnie (?) na zamówienie niemieckie. W sierpniu 1944 zatopiony w Warnie przez radzieckie lotnictwo, w końcu 1944 wydobyty przez służbę awaryjno-ratowniczą marynarki wojennej i 28.2.1945 po remoncie włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, 12.5.1948 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego. Wg innych źródeł w 1951 w składzie 409 samodzielnego dywizjonu jednostek awaryjno-ratowniczych (409 OdASS) Floty Czarnomorskiej jako KFK-1269.

- KFK 574, od 5.1.1945 – T-671, od 5.2.1947 – KT-1270. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyt przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. Skreślony ze stanu marynarki wojennej 10.1.1956.

- KFK 575, od 5.1.1945 – T-672, od 5.2.1947 – KT-1271, od 17.6.1947 – MRT-1271. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyt przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu wszedł w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 576, od 5.12.1945 – T-673, od 5.2.1947 – KT-1272, od 13.01.1948 – MRT-1272. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie, zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu wszedł w skład Floty Czarnomorskiej w charakterze trałowca, a następnie

został przeklasyfikowany na kuter trałowy. 13.1.1947 (?) przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 577, od 5.1.1945 – T-674, od 5.2.1947 – KT-1273, od 20.3.1948 (?) – KFK-1273. Stępkę położono w początkach 1944 w stoczni „Korałowag” w Burgas na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 20.3.1948 przekazany do oddziału poszukiwawczego służby awaryjno-ratowniczej (ASS) Floty Czarnomorskiej. Wykorzystywany do poszukiwania i badania okrętów i statków zatopionych w obrębie szelfu Morza Czarne-go. Od 1951 w składzie 409 samodzielnego dywizjonu jednostek awaryjno-ratowniczych (409 OdASS). Skreślony ze stanu marynarki wojennej 10.1.1956.

- KFK 578, od 5.1.1945 – T-675, od 5.2.1947 – KT-1274, od 17.6.1947 – MPT-1274. Stępkę położono w początkach 1944 w stoczni „Korałowag” w Burgas na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 579, od 5.1.1945 – T-676, od 5.2.1947 – KT-1275, od 17.6.1947 – MPT-1275. Stępkę położono w początkach 1944 w stoczni „Korałowag” w Burgas na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 580, od 5.1.1945 – T-677, od 5.2.1947 – KT-1276, od 17.6.1947 – MPT-1276. Stępkę położono w początkach 1944 w stoczni „Korałowag” w Burgas na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK ?, od 25.6.1945 – T-678, od 26.9.1945 – RK No 22. Zbudowany w latach 1943-1944 przez Państwową Stocznę w Warnie na zamówienie niemieckie. W sierpniu 1944 zatopiony przez radziec-

kie lotnictwo w porcie Warny, a w początkach 1945 wydobyty przez ASS Floty Czarnomorskiej i po remoncie włączony do jej składu. 26.9.1945 rozbity i wykorzystywany w charakterze kutra redowego. Skreślony ze stanu marynarki wojennej w latach 50-tych.

- KFK 581, od 25.6.1945 – T-679, od 26.9.1945 – GK-42, od 16.5.1949 – RBZ-119. Zbudowany w latach 1943-1944 przez Państwową Stocznę w Warnie na zamówienie niemieckie. W sierpniu 1944 zatopiony przez radzieckie lotnictwo w porcie Warny, w początkach 1945 wydobyty przez ASS Floty Czarnomorskiej i po remoncie włączony w jej skład jako trałowiec. 26.9.1945 rozbity i przekształcony w kuter hydrograficzny, a 16.5.1949 w barkas redowy. Skreślony ze stanu marynarki wojennej w latach 50-tych.

- KFK 582, od 25.06.1945 – T-680, od 26.9.1945 – GK-33, od 16.5.1949 – RBZ-120. Zbudowany w latach 1943-1944 przez Państwową Stocznę w Warnie na zamówienie niemieckie. W sierpniu 1944 zatopiony przez radzieckie lotnictwo w porcie Warny, a w początkach 1945 wydobyty przez ASS Floty Czarnomorskiej i po remoncie włączony w jej skład w charakterze trałowca. 26.9.1945 rozbity i przekształcony w kuter hydrograficzny, a 16.5.1949 w barkas redowy. Skreślony ze stanu marynarki wojennej w latach 50-tych.

- KFK 583, od 24.4.1945 – T-685, od 5.2.1947 – KT-1277, od 20.3.1948 – MRT-1277, od 3.12.1948 – Dniestrowiec. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 20.3.1948 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 584, od 24.4.1945 – T-686, od 5.2.1947 – KT-1278, od 20.3.1948 – MPT-1278, od 3.12.1948 – Dunajec. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 20.3.1948 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa do w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 585, od 24.4.1945 – T-687, od 5.2.1947 – KT-1279, od 28.10.1947 – MPT-1279. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

wienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 28.10.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 586, od 24.4.1945 – T-688, od 5.2.1947 – KT-1280, od 17.6.1947 – MPT-1280. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK 587, od 24.4.1945 – T-689, od 5.2.1947 – KT-1281, od 17.6.1947 – MPT-1281. Stępkę położono w początkach 1944 w stoczni „Korałowag” w Burgas na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 17.6.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- KFK ?, od 24.4.1945 – T-690, od 5.2.1947 – KT-1282, od 1951 – KFK-1282. Zbudowany w latach 1943-1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. W sierpniu 1944 zatopiony przez radzieckie lotnictwo w porcie Warny, a w końcu 1944 wydobyty przez ASS Floty Czarnomorskiej i po remoncie włączony w jej skład jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. W 1951 (?) przekazany do 409 samodzielnego dywizjonu jednostek awaryjno-ratowniczych Floty Czarnomorskiej (409 OdASS). Skreślony ze stanu marynarki wojennej 10.1.1956.

- KFK 588, od 25.6.1945 – T-691, od 5.2.1947 – KT-1283, od 14.6.1947 – SBR-30, od 16.5.1949 – SBR-22. Zbudowany w 1944 przez Państwową Stocznę w Warnie na zamówienie niemieckie. W sierpniu 1944 zatopiony przez radzieckie lotnictwo w porcie Warny, wiosną 1945 wydobyty przez ASS Floty Czarnomorskiej i po remoncie włączony w jej skład jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 14.6.1947 rozbity i przekształcony w stację demagnetyzacyjną. Skreślony ze stanu marynarki wojennej w latach 50-tych.

- KFK 589, od 25.6.1945 – T-692, od 5.2.1947 – KT-1284, od 13.11.1947 – MPT-



Jednostki zachodniemieckiej Morskiej Straży Granicznej zacumowane w 1951 roku w Lubece.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

1284. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a przeklasyfikowany na kuter trałowy. 13.11.1947 przekazany Ministerstwu Rybołówstwa w celu wykorzystania w charakterze małego trawlera rybackiego.

- *KFK 590*, od 25.6.1945 – *T-693*, od 5.2.1947 – *KT-1285*. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 12.2.1948 rozbrojony i przekształcony w stację demagnetyzacyjną Skreślony ze stanu marynarki wojennej w latach 50-tych.

- *KFK 591*, od 25.6.1945 – *T-694*, od 5.2.1947 – *KT-1286*. Stępkę położono w początkach 1944 w Państwowej Stoczni w Warnie na zamówienie niemieckie. Zdobyty przez wojska radzieckie na pochylni 9.9.1944 i po ukończeniu włączony w skład Floty Czarnomorskiej jako trałowiec, a następnie przeklasyfikowany na kuter trałowy. 12.2.1948 rozbrojony i przekształcony w stację demagnetyzacyjną. Skreślony ze stanu marynarki wojennej w latach 50-tych.

Oba zachodnie zwycięskie mocarstwa, będące właścicielami przydzielonych im

KFK, starały się przekazać je w czarter różnym niemieckim firmom rybackim, prowadzącym połowy na Morzu Północnym i Bałtyku. Złowione ryby stanowiły ważny element zaopatrzenia żywnościowego wojennych Niemiec.

Na oddawanych w czarter *KFK* przeprowadzano niezbędne do połowów modyfikacje: na miejscu dawnych pomieszczeń załogowych powstawała ładownia, montowano 2 maszty (przy czym grotmaszt pełnił równocześnie rolę komina do odprowadzania spalin), montowano windę trałową i inne wyposażenie połowowe, wzmacniając równocześnie pokład. Nadbudówkę przedłużono do rufy, aby pomieścić magazyny żywności i zwiększyć pomieszczenie sterówki. Poza tym montowano echo-sondę, którą wykorzystywano zarówno w celach nawigacyjnych jak i do poszukiwania ławic ryb. Żurawik o udźwigu około 1 tony był napędzany za pośrednictwem, przekładni przez silnik głównego napędu. 2 bębny liny trałowej mieściły po 300 m liny o średnicy 14 mm.

W latach 1951-1953 większa część *KFK*, znajdujących się pod kontrolą zachodnich władz okupacyjnych, przeszła pod kontrolę niemiecką. 11 *KFK* zostało sprzedanych przez władze brytyjskie Holendrom. W maju 1956 roku 151 *KFK* było eksploatowanych przez niemieckich rybaków.

W roku 1951 w Republice Federalnej Niemiec utworzono Morską Straż Graniczną (*Bundesgrenzschutz See*). Od września 1951 w jej skład weszło 10 *KFK* (*W 1-9, 13*),

klasyfikowanych jako „Kleine Wachboote” oraz przebudowany z *KFK* dwumasztowy żaglowiec szkolny *Nordwind*. Przy okazji *KFK* przeszły modernizację, zmieniającą częściowo ich wygląd. Uzbrojenie dozorców składało się z automatycznego działka kal. 20 mm, ustawionego na dziobowej platformie.

W 1956 *Bundesgrenzschutz* wszedł w skład sił morskich RFN (*Bundesmarine*). Kutry dozоровe *KFK*, klasyfikowano jako „Küstenwachboote klasse 368”, tworzyły bazujący w Neustadt dywizjon ochrony wybrzeża.

KFK w Bundesgrenzschutz See

- Od 1953 *W 1*, od 1956 *H 1*, od 1960 *KW 01*. *KFK 309* zbudowany przez „Burmester KG” w Swinemünde, wszedł do służby 22 stycznia 1943 jako kuter dozоровy (*Vorpostensicherungsboot*) *Vs 1441*, od 12 stycznia 1945 kuter zop *UJ 315*, zatopiony w maju 1945, wydobyty i wyremontowany, 7 lipca 1945 przekazany GMSA. W roku 1947 przejęty w ramach reparacji przez Wielką Brytanię, w 1947 przekazany firmie „Hermann Ludwig Staeglich” jako trawler *Antje*. 21 maja 1954 przekazany *Bundesgrenzschutz See* RFN, która eksploatowała go jako dozowiec *W 1* (*Wachboot*), 1 lipca 1956 przekazany *Bundesmarine*, gdzie podjął służbę jako patrolowiec *H 1* (*Hafenschutzboot*), od 1 sierpnia 1963 w rezerwie. 30 września 1968 skreślony ze stanu floty i 12 grudnia 1968 sprzedany prywatnej firmie.



Dozorowiec W 3 w początkowym okresie służby pod zachodnioniemiecką banderą.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera

- Od 1953 W 2, od 1956 H 2, od 1960 KW 02. KFK 613 zbudowany przez „Burmester KG” w Swinemünde, wszedł do służby 17 listopada 1944 jako trałowiec M 3253, 27 lipca przekazany GMSA, w 1947 przejęty w ramach reparacji przez Wielką Brytanię. W 1947 sprzedany i wykorzystywany jako trawler rybacki *Concordia* i *Ingwer*. 2 kwietnia 1953 przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozorowiec W 2. 1 lipca 1956 przekazany Bundesmarine, gdzie podjął służbę jako patrolowiec H 2, od 1 sierpnia 1963 w rezerwie, od 1 października 1969 jednostka szkolna w Borkum. Skreślony ze stanu floty 23 lipca 1974 i sprzedany Grecji, gdzie 15 sierpnia 1974 podjął służbę jako patrolowiec P 288 *Arhikelefstis Stasis*, a następnie jednostka hydrograficzna A 477 *Arhikelefstis Stasis*. Wycofany ze służby w marynarce wojennej w latach 1990-1994.

- Od 1953 W 3, od 1956 H 3, od 1960 KW 03. KFK 561 zbudowany przez „Burmester KG” w Swinemünde, wszedł do służby Kriegsmarine 17 listopada 1944 jako DW 33. 27 lipca 1945 przekazany GMSA, w 1947 przejęty w ramach reparacji przez Wielką Brytanię. W 1947 sprzedany i wykorzystywany jako kuter rybacki *Anke*. 2 kwietnia 1953 przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozorowiec W 3. 1 lipca 1956 przekazany Bundesmarine, gdzie podjął służbę jako patrolowiec H 3, od 1 sierpnia 1953 w rezerwie. 30 listopada 1965 wszedł do służby jako jednostka REB (*Radar-Beschickungsboot*) klasy 740

V 829. Skreślony z listy floty i przekazany miastu Wilhelmshaven.

- Od 1953 W 13, od 1 lipca 1956 H 4, od 1960 KW 04. KFK ? zbudowany przez „Burmester KG” w Swinemünde w 1944 dla Kriegsmarine, 27 lipca 1945 przekazany GMSA. W lutym 1951 wszedł w skład amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven. W 1953 przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozorowiec. 1 lipca 1956 przekazany Bundesmarine, gdzie podjął służbę jako patrolowiec H 4. Skreślony z listy floty 2 sierpnia 1963 i przekazany Tanzanii, gdzie 30 września 1964 rozpoczął służbę jako patrolowiec *Rafiki*. Skreślony ze stanu floty w 1967.

- Od 1953 W 14, od 1 lipca 1956 H 5, od 1960 KW 05. KFK ? zbudowany przez „Burmester KG” w Swinemünde dla Kriegsmarine w roku 1944. 27 lipca 1945 został przekazany GMSA. W lutym 1951 wszedł w skład amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven. W 1953 przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozorowiec. 1 lipca 1956 przejęty przez Bundesmarine, w której podjął służbę jako patrolowiec H 5. W dniu 2 sierpnia 1963 skreślony z listy floty i przekazany Tanzanii, gdzie 30 września 1964 rozpoczął służbę jako patrolowiec *Papa*. Skreślony ze stanu floty w 1967.

- Od 1953 W 15, od 1 lipca 1956 H 6, a od 1960 KW 06. Dozorowiec (*Vorpostenboot*) Kriegsmarine KFK ?, zbudowany w 1944 przez „Burmester KG” w Swinemünde. 27 lipca 1945 przekazany GMSA. W lu-

tym 1951c wszedł w skład amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven, następnie przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozorowiec. 1 lipca 1956 przejęty przez Bundesmarine, w której podjął służbę jako patrolowiec H 6. 30 kwietnia 1968 skreślony z listy floty, przekazany MFM-Stelle jako Y 836, później wycofany ze służby i przekazany towarzystwu morskiemu „Marinekameradschaft Köln”.

- Od 1953 W 16, od 1 lipca 1956 H 7, a od 1960 KW 07. Dozorowiec (*Vorpostenboot*) Kriegsmarine KFK ?, zbudowany w 1944 przez „Burmester KG” w Swinemünde. 27 lipca 1945 przekazany GMSA. W lutym 1951 wszedł w skład amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven, następnie przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozorowiec. 1 lipca 1956 przejęty przez Bundesmarine, w której podjął służbę jako patrolowiec H 7. 6 sierpnia 1963 skreślony z listy floty i przekazany Grecji, pod której banderą rozpoczął 22 grudnia 1967 służbę jako patrolowiec P ? *Anemos*. Wycofany z eksploatacji w 1975.

- Od 1953 W 17, od 1 lipca 1956 H 8, a od 1960 KW 08. Dozorowiec (*Vorpostenboot*) Kriegsmarine KFK ?, zbudowany w 1944 przez „Burmester KG” w Swinemünde. 27 lipca 1945 przejęty przez GMSA. W lutym 1951 wszedł w skład amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven, następnie przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jak dozorowiec. 1 lipca 1956 przejęty przez Bundesmarine, w której podjął

służbę jako patrolowiec *H 8*. Skreślony z listy floty 23 lipca 1974, później wszedł do służby jako kuter szkolny (*Schulboot*) *Y 831* w Borkum. Ponownie wycofany i przekazany Grecji, gdzie 30 sierpnia 1975 rozpoczął służbę jako patrolowiec *P ? Arhikelefstis Maliopoulis*. Wycofany z eksploatacji w 1990.

• Od 1953 *W 18*, od 1 lipca 1956 *H 9*, a od 1960 *KW 09*. Dozorowiec (*Vorpostenboot*) *Kriegsmarine KFK ?*, zbudowany w 1944 przez „Burmester KG” w Swinemünde. 27 lipca 1945 przejęty przez GMSA. W lutym 1951 wszedł w skład amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven, następnie przekazany Morskiej Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozowiec. 1 lipca 1956 przejęty przez Bundesmarine, w której podjął służbę jako patrolowiec *H 9*. Skreślony z listy floty 6 sierpnia 1963 i przekazany Tanzanii, gdzie 30 września 1964 rozpoczął służbę jako patrolowiec *Uhuru*. Skreślony ze stanu floty w 1967.

• Od 1953 *W 19*, od 1 lipca 1956 *H 10*, a od 1960 *KW 10*. Dozorowiec (*Vorpostenboot Kriegsmarine*) *KFK ?*, zbudowany w 1944 przez „Burmester KG” w Swinemünde. 27 lipca 1945 przejęty przez GMSA. Od lutego 1951 w składzie amerykańskiej „Labor Service Unit/B” w Bremenhaven, następnie przekazany Morskiej

Straży Granicznej RFN, która eksploatowała kuter jako dozowiec. 1 lipca 1956 przejęty przez Bundesmarine, w której podjął służbę jako patrolowiec *H 10*. Skreślony z listy floty 6 sierpnia 1963 i przekazany Tanzanii, gdzie 30 września 1964 rozpoczął służbę jako patrolowiec *Salome*. Skreślone ze stanu floty w 1967.

Wersje powojenne

Budowa *KFK* lub konstrukcji podobnych do nich była kontynuowana także po roku 1945. Wkrótce po kapitulacji stocznia „Burmester/Burg” w Bremie-Burg, wykorzystując przygotowane do wysyłki do stoczni w Swinemünde detale, ukończyła budowę 10 *KFK* (numery stoczniove 2891–2900). Te *KFK* były już budowane jako typowe kutry rybackie, przy czym zamiast drewna drzew iglastych wykorzystywano dębinę. Na 2 masztach kutry posiadały ożaglowanie pomocnicze (grot, bezam i kliwer). Zbudowane jednostki rybackie posiadały oznaczenie burtowe *BX 35–363*. W okresie późniejszym część z nich została przebudowana na jachty.

W Niemieckiej Republice Demokratycznej (NRD) w latach 1951–1957 w 12 stocznich zbudowano 59 kutrów rybackich. Seria otrzymała oznaczenie *24m-Kutter*. Możliwe, że część z nich została dostarczona do ZSRR w ramach reparacji.

Parametry techniczne kutrów rybackich *24m-Kutter*:

- Tonaż 78 BRT
- Długość maks. 24 m
- Moc głównego silnika 200 KM
- Prędkość 8,5 węzła
- Zasięg 2900 Mm
- Załoga 7 osób

Na dwóch masztach kutry mogły stosować skośne ożaglowanie pomocnicze.

Stocznie, które budowały *24m-Kutter*:

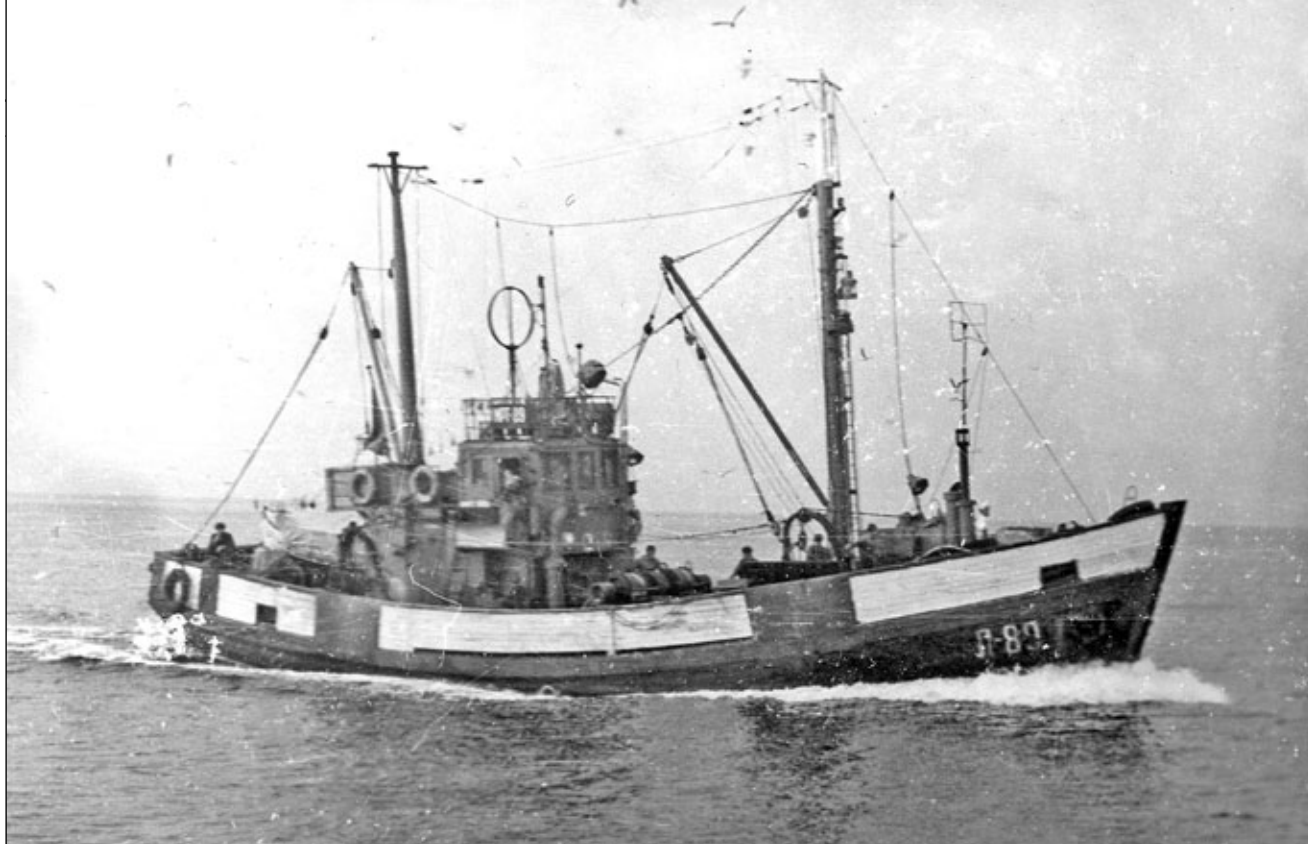
1. VEB Schiffs-und Bootswerft, Gehlsdorf
2. VEB Boddenwerft Damgarten
3. VEB Boots-und Reparaturwerft Barth
4. Dänholmwerk C. Und H. Bład, Stralsund
5. Wilhelm Wessel, Lauterbach/Rügen
6. Boots-und Yachtwrft Richard Buchholz, Greifswald
7. VEB Boots-und Reparaturwerft Greifswald
8. Christian Jarling & Söhne, Freest
9. Schiffwerft Willi Horn, Wolgast
10. Gebrüder Kruse, Ückermaünde
11. VEB Schiffs-und Bootswerft, Altwarp
12. VEB Volkswerft „Ernst Thälmann”, Brandenburg

Budowę *KFK* i ich „klonów” prowadziły także stocznie w Polsce. W la-

Wschodnioniemiecki kuter *Franz Liszt* (*SAS 258*) opuszcza latem 1956 r. Warnemünde na połów na Morzu Północnym. Kadłub typu 24-m zbudowała w roku 1952 stocznia VEB Schiffs-und Bootswerft w Altwarp na Zalewie Szczecińskim, a wyposażenie zainstalowano w Schiffs-und Bootswerft Gehlsdorf w Rostocku. 1.12.1965 r. skreślony z list kutrów z Saßnitz, dalsze losy, nieznane.

Fot. zbiory Reinharda Kramera





Radziecki kuter MRT-89 zbudowany przez Finlandię w ramach reparacji wojennych.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

tach 1947-1950 z zachowanych na stoczni w Świnoujściu (dawne Swinemünde) z nieukończonych lub uszkodzonych KFK zbudowano 6 kutrów rybackich (seria SKS 240). Później w polskich stocznich zbudowano 46 kutrów rybackich typu B-12, a także szereg kutrów serii B-25, analogicznych z KFK.

Dziesiątki bliskich pod względem konstrukcji z KFK kutrów rybackich zostało

zbudowanych dla ZSRR w Finlandii w latach 40/50-tych (małe trawlerzy rybackie – MRT)

Podstawowe parametry MRT budowanych w Finlandii:

- Wyporność 135 t
- Długość maks. 23,0 m
- Szerokość maks. 6,5 m
- Moc głównego silnika 200 KM

Liczne KFK znajdują się już w eksploata-

cji ponad 60 lat, demonstrując rzadko spotykaną długowieczność. Przykładowo tylko w rejestrze niemieckim znajdowały się jeszcze 24 KFK – jednostki rybackie, jachty, jednostki spacerowe i inne. ●

Bibliografia

Giunter Beddecker – *Tragedia Germanii. Gore porażki! Bieżący III Reicha 1941-1945*, Moskwa 2009.
Wielikaja Otiestswiennaja Wojna 1941-1945. Enci-

Polski kuter GDY-238 typu B-25, będącego ulepszoną wersją typu B-12.

Fot. Janusz Uklejewski





Gudrun – były KFK o niezidentyfikowanym numerze (szukać należy w przedziale 1-157). *Gudrun* ma ostro zakończoną rufę, charakterystyczną dla większości kutrów. Z Rostocku oferowane są wycieczki dla wędkarzy oraz przejażdżki dla zainteresowanych. Fot. Reinhard Kramer

klapedija, Moskwa 1985.

Bogatyrzew SW., Strielbickij K.B. – *Potieri flotow protivnika na Morskom TWD Wielikoj Oteczestwiennoj wojny 1941-45 gg*, Lwow 1992.

Pierieczniew J.G. – *Sowietskaja bieregowaja artillerija*, Moskwa 1976.

Biereżnoj S.S. – *Trofieji i reparacji WMF SSSR*, Jakuck 1994.

Patianin S.W., Morozow M.E., Nagirniak W.A. – *Kriegsmarine. Wojenno-morskoj flot Trietiego Reicha*, Moskwa 2009.

Docenko W.D., Getmaniec G.M. – *Flot w Wielikoj Oteczestwiennoj Wojnie 1941-1945 gg*, Moskwa 2006.

Danner Herwig – *Kriegsfishkutter: KFK*, Hamburg, Berlin, Bonn 2001.

Jak P. Mallmann Schowell – *The German Navy In*

World War Two, Annapolis 1979.

Müller Wolfgang – *Schiffsschicksale Ostsee 1945*, Hamburg 1996.

Jackson Robert – *Battle of the Baltic. The Wars 1918-1945*, Barnsley 2007.

Internet

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

Zufriedenheit – przedstawiciel grupy KFK z rufą pawężową. Kuter znajduje się przy urządzeniu opuszczająco-podnoszącym stoczni Tammsen, w Rostocku-Gehlsdorfie, gdzie zazwyczaj dokonuje się remontów i przeglądów technicznych niemieckich kutrów rakietowych typu 143. Również *Zufriedenheit* należy do ulubionych „transportowców” wędkarzy z wschodniego wybrzeża Bałtyku. Fot. Reinhard Kramer





część I

Najpiękniejsze w całej klasie Niszczyciele projektu 56 (Kotlin)

W pierwszych dniach maja 1954 roku grupa zagranicznych turystów niedaleko Kronsztadu zauważyła i utrwaliła na kliszy aparatu najnowszy radziecki niszczyciel. Zachodni eksperci wojskowi – zgodnie z praktyką przyjętą w NATO nadali mu kod „Kotlin” pochodzący od miejsca gdzie po raz pierwszy został zauważony. Od tej chwili – patrząc na to z dzisiejszego punktu widzenia – okręt stał się gwiazdą medialną, chętnie i często prezentowaną we wszystkich morskich rocznikach flot. Tylko w Związku Radzieckim – nie wiedząc czemu – ukrywano tego „krasawca” przez długie 12 lat. W „Morskom Sbornikie” pierwszą fotografię niszczyciela „Spokojnyj”, bo taką nazwę nosił, zamieszczono dopiero w majowym numerze z 1966 roku.

Geneza

W chwili zakończenia drugiej wojny światowej WMF ZSRR posiadał 44 niszczyciele. Wszystkie moralnie przestarzałe i zużyte materialnie. Podobnie rzecz się miała z okrętami utrzymanymi w ramach reparacji wojennych. Pilnym zadaniem stała się budowa jakościowo nowych niszczycieli kolejnego pokolenia. W okresie 1945-1953 do służby weszło 10 niszczycieli projektu 30K i 70 jednostek projektu 30bis – wszystkie zbudowane według założeń przedwojennych i odpowiadające poziomem technicznym połowie lat 30-tych XX wieku. Pierwszym zasadniczo nowym okrętem tej klasy w ZSRR był niszczyciel *Nieustraszimyj* projektu 41. Początkowo przewidziany do produkcji wielkoseryjnej (110 jednostek) pozostał ostatecznie jedyńskim. Decyzja o zaprzestaniu budowy seryjnych jednostek tego projektu budzi do tej pory zdziwienie. Nie budzi wątpliwości fakt, że *Nieustraszimyj* miał wiele mankamentów, ale większość z nich można było usunąć, a już na pewno można było skorygować projekt dla seryjnych

jednostek. Wielu specjalistów twierdzi, że warto było to zrobić, albowiem proj. 41 dysponował niezaprzeczanymi atutami w postaci: dużej żywotności, autonomiczności, zasięgu pływania i, w szczególności, zapasu na modernizację. Wybiegając nieco do przodu można powiedzieć, że jego następca w tym zakresie mu nie dorównywał¹.

Projektowanie

Zadanie „zmodernizowania” niszczyciela projektu 41 powierzono A.L. Fiszerowi z CKB-53, piastującemu do tego czasu funkcję głównego konstruktora niszczycieli proj. 30bis, a wcześniej pracującego nad liderem proj. 47. Pikanterii tej nominacji dodaje to, iż Fiszer należał do grona największych krytyków poprzedniego projektu. Oficjalny dokument – postanowienie RM ZSRR z 2 czerwca 1951 roku Nr 1867-891 o „...zmianie Elementów taktyczno-technicznych projektu 41” określał podstawowe parametry nowego okrętu (w nawiasie odpowiednie wartości dla proj. 41): wyporność pełna 3150 t (3770);

prędkość maks. 39 w (36); zasięg pływania z 14 węzłową prędkością 4000 Mm (5500), autonomiczność 10 dób (20). Liczebność serii ustalono na 100 jednostek².

Prace rozpoczęto od razu od etapu projektu technicznego z uwagi na pozostawienie bez większych zmian podstawowych rozwiązań w zakresie siłowni i uzbrojenia. W tym ostatnim przypadku zmiana polegała jedynie na zastąpieniu czterech podwójnych stabilizowanych 45-mm automatów SM-16 czterema poczwórnymi niestabilizowanymi 45-mm automatami typu SM-20 ZIF.

Przed głównym konstruktorem stało zadanie zmniejszenia wyporności okrętu, podniesienia prędkości maksymalnej i polepszenia dzielności morskiej. Przy czym Fiszer doskonale zdawał sobie sprawę z tego, że mniejsza wyporność oznacza zmniejszenie zasięgu działania i autonomiczności. Konstruktor skrócił kadłub o 10 metrów na konstrukcyjnej linii wodnej, czyniąc go bardziej „pękatym”. W związku z tym trzeba było przekompować układ pomieszczeń wewnętrznych. Mniejsza objętość kadłuba spowodowała, że część pomieszczeń trzeba było zapro-

1. Dość kuriozalnie brzmi teza o konieczności „modernizacji” proj. 41 w sytuacji kiedy główny okręt proj. 56 *Spokojnyj* założono w marcu 1953 r. tj. 1,5 roku wcześniej niż *Nieustraszimyj* rozpoczął próby odbiorcze. W tej sytuacji mowa o plusach i minusach okrętu była przedwczesna.

2. W.P. Kuzin, *Eskadriennyye minonoscy projekta 56. „Sudostrojenije”* nr 1/1994, s. 80.

jektować w nadbudówkach. Rozwinięty kompleks nadbudówek na górnym pokładzie wpływał niekorzystnie na stateczność okrętu. W celu obniżenia wagi nadbudówek zostały zastosowane stopy aluminiowo-magnezowe typu AMG. Pomysł był dość ryzykowny, bo jak pokazała praktyka obniżył się przez to poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego³.

Projektując nowy okręt, Fiszer nie znał przyczyn osiągnięcia zbyt niskiej prędkości przez *Nieustraszimogo*. Aby zapewnić swojemu nowemu „dziełu” wysoką prędkość maksymalną postanowił zaprojektować nowe linie teoretyczne kadłuba, które żmudnie testowano w basenie doświadczalnym. Początkowo nie wzbudził tym entuzjazmu przedstawicieli WMF. Choćby admirała I.S. Isakowa, który, powołując się na swoje doświadczenia, zaproponował przyjęcie linii teoretycznych niszczycieli typu *Nowik*, pochodzących jeszcze sprzed I wojny światowej. Powstały na tym tle spór musiał rozstrzygnąć ostatecznie sam Stalin. Zdecydowano się na kształt zaproponowany przez projektantów, co okazało się strzałem w „dzięsiatkę”. Starannie zaprojektowany kadłub znacznie poprawił parametry dzielności morskiej okrętu. W porównaniu z poprzednikiem proj. 56 miał wyższą burtę i mocniej rozchyloną nawodną burtę na dziobie w rejonie górnego pokładu. Rozwiązanie to powielano jeszcze przez długie lata na kolejnych okrętach (proj. 58, 1134 i 1134A). Nawet amerykańskie przyznali, że okręty radzieckie z tego typu kadłubami, własnościami morskimi przewyższały ich jednostki o podobnej wyporności⁴.

Oczywiście, same linie teoretyczne – choćby najlepsze – nie mogły rozwiązać problemu prędkości. Postarano się więc o „podrasowanie” siłowni głównej. Poprawki wniesione do konstrukcji turbin oraz podniesienie wydajności kotłów parowych pozwoliły zwiększyć jej moc do 36 000 KM na wał napędowy. Napęd przenoszony był na dwie 3-łopatowe śruby napędowe. Manewrowanie zapewniały

dwa półbalansowane stery. Według obliczeń biura nowy niszczyciel powinien osiągać z powodzeniem prędkość 38 węzłów. Później okazało się to założeniem zbyt optymistycznym, na próbach niszczyciel osiągał prędkość o 4 węzły niższą. Zmniejszenie zapasu zabieranego paliwa zredukowało zasięg pływania o 1500 Mm. Łącznie dzięki różnym zabiegom, w tym skróceniu autonomności, udało się obniżyć wyporność o 600 t i 350 t std.

Zmiany zaszły także na pokładzie niszczyciela. O rozbudowanym kompleksie nadbudówek była już mowa. Skład uzbrojenia niewiele się zmienił za to jego rozmieszczenie było bardziej racjonalne. Na *Nieustraszimym* całe uzbrojenie mieściło się bezpośrednio na górnym pokładzie, natomiast na proj. 56 czterolufowe działa plot SM-20 ZIF kalibru 45 mm umieszczono na nadbudówkach w układzie rombu: na dziobie, rufie i obu burtach. Dzięki temu obsady dział były lepiej chronione przed bryzgami wody morskiej. Ponadto polepszone kąty ostrzału tej broni, trzy z czterech automatów mogły prowadzić ogień w dowolnym kierunku. Z innych zmian warto odnotować rezygnację z 25-mm działek plot i SPN-500, zamiast którego zainstalowano stabilizowany pomost dalmierzowo-dowódczy SWP-42-50 z artyleryjską stacją radiolokacyjną Jakor-M.

Projekt techniczny był gotowy w listopadzie 1951 r., ale zatwierdzono go dopiero w kwietniu 1952 r. Wkrótce stało się jasne, że utrzymanie założonych wielkości w zakresie wyporności, prędkości i zasięgu działania nie jest możliwe. Mimo to postanowienie RM ZSRR (Nr 1648-592 z 4 kwietnia 1954 r.), zatwierdzające ostatecznie charakterystykę niszczyciela proj. 56 wprowadziło niewielkie zmiany: wyporność pełna 3230 ton, prędkość maksymalna 38,5 węzła i zasięg 3880 Mm/14 w. Pozostałe elementy nie uległy korekcie.

Głównym przeznaczeniem okrętów proj. 56 miało być wykonywanie uderzeń torpedowych i artyleryjskich na okrę-

ty bojowe i statki przeciwnika, osłona zespołów okrętów przed atakami lotnictwa, okrętów podwodnych i lekkich sił nawodnych. Pełnienie służby dozorowej i rozpoznawczej w strefie oceanicznej. Dodatkowym zadaniem miała być ochrona konwojów, stawianie min, wsparcie ognio-we operacji desantowych i ostrzeliwanie obiektów brzegowych⁵.

Budowa i próby odbiorcze

Jeszcze przed zatwierdzeniem projektu, w lutym 1952 roku stocznia nr 190 im. A.A. Żdanowa w Leningradzie przystąpiła do cięcia blach na kadłuby dwóch pierwszych niszczycieli nowej serii. 4 marca następnego roku odbyło się oficjalne położenie stępki pod kadłuby nr S-701 i S-702. Przy czym ten pierwszy znajdował się już w 33% technicznej gotowości. 19 sierpnia miało miejsce kolejne ważne wydarzenie, obu okrętom nadano nazwy *Spokojnyj* i *Swietlyj*. Wkrótce budowę kolejnych niszczycieli podjęła stocznia im. 61 komunarda w Nikołajewie (pierwszy niszczyciel *Blietiaszczyj*). Trzecim ośrodkiem stał się Komsomolsk nad Amurem, chociaż chronologicznie to tutaj najwcześniej, bo już 20 lutego 1953 roku, położono stępkę pod niszczyciel *Wyzywajuszczij* – główny okręt tego zakładu. Tymczasem budowa *Spokojnego* postępowała bardzo szybko, a to dzięki zastosowanej po raz pierwszy w ZSRR metodzie potokowo-pozycyjnej. Jej istota polegała na wykonaniu maksymalnej ilości prac montażowo-wykończeniowych w krytej hali i wodowanie kadłuba nasyconego maksymalnie wyposażeniem i mechanizmami. Praca została zorganizowana na czterech tzw. pozycjach. Na pierwszej z nich wykonywano montaż i spawanie kadłuba. Na drugiej i trzeciej pozycji kadłub otrzymywał izolację, wyposażenie pomieszczeń, ponadto montowano na nim urządzenia, systemy i mechanizmy pomocnicze a także wciągano trasy kablowe. Na czwartej pozycji następował montaż siłowni głównej okrętu wraz z mechanizmami pomocniczymi i przygotowanie do wodowania. Kadłub ustawiano na wózkach, wyprowadzano z hali na przesuwnicę i po ślipie spuszczano na wodę. Jego miejsce zajmował następny okręt, przemieszczony z trzeciej

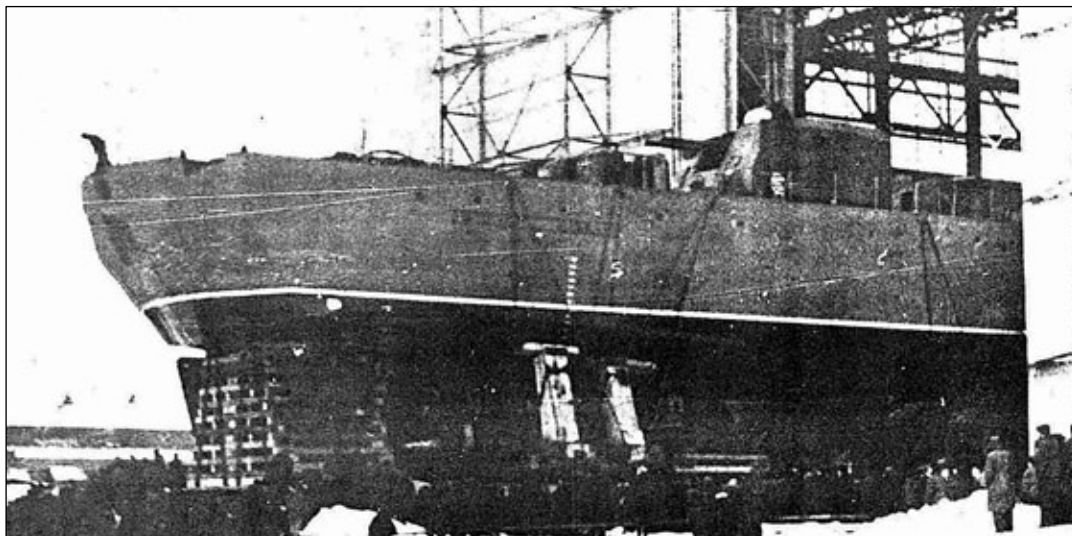
Tabela nr 1. Dane porównawcze mas niszczycieli proj. 41 i 56

Elementy	Projekt techniczny 41		Projekt techniczny 56	
	Waga, t	% wyporność std.	Waga, t	% wyporność std.
Kadłub	1547	51,7	1374	51,6
Opancerzenie	14	0,5	9,3	0,3
Uzbrojenie	355	11,9	336	12,6
Amunicja	157	5,3	136,7	5,1
Mechanizmy	700	23,4	702	26,9
Wypozażenie, załoga i prowiant	134	4,5	95,8	3,6
Zapas wyporności	43	1,4	12,9	0,5
Wyporność std	2950	100	2667,1	100

3. Zgubne skutki stosowania stopów AMG do konstrukcji nadbudówek poznano w 1973 r., kiedy to w wyniku pożaru zatonął niszczyciel *Otważnyj* proj. 61. Jego aluminiowe nadbudówki paliły się niczym suche drewno. Jeszcze poważniejsze skutki stosowania tych materiałów w okrętownictwie odczuli Brytyjczycy podczas wojny o Falklandy w 1982 r.

4. J.W. Apalkow; *Esmincy projektow 56, 57bis i ich modyfikacji*. Moskwa 2009, s. 22.

5. A.S. Pawłow; *Eskadriennije minonocy projekta 56*. Jakuck 1999, s. 7.



Przemieszczanie kadłuba niszczyciela na slip z hali budowlanej stoczni im. A.A. Żdanowa w Leningradzie.

Fot. zbiory Oty Janečka

pozycji, którą zajmował kadłub z drugiej, na zwolnione miejsce przemieszczano kadłub z pierwszej pozycji, gdzie zakładano kolejny kadłub⁶.

W montażu kadłuba zastosowano w szerokim zakresie spawanie. Sekcje łączono na styk i spawano metodą tzw. obwodowej nakładkowej spoiny (nazwanej przez przeciwników tego sposobu łączenia – „kiefbasianą szparą”). Zastosowana metoda upraszczała i skracala cykl prac montażowych kadłuba. W większym zakresie można było też zautomatyzować prace spawalnicze. Nowa technologia wywołała rozbieżność zdań na temat jej efektywności. Dopiero po serii burzliwych narad i spotkań na wysokim szczeblu metoda nakładkowa uzyskała pełną akceptację⁷.

Spokojnego wodowano 28 listopada 1953 r., a 26 kwietnia rozpoczął on próby na

uwieży. 27 sierpnia wyszedł na stoczniove próby marszowe, które odbywały się w Zatoce Gdańskiej niedaleko Bałtyjska i przeciągnęły się do sierpnia następnego roku. Po ich zakończeniu okręt przedstawiono Państwowej Komisji odbiorczej. Już pierwsze wyjścia w morze we wrześniu 1954 r. ujawniły „piętę achillesową” okrętu: niedobór prędkości. *Spokojnyj* nie był w stanie rozwinąć prędkości powyżej 34 węzłów. Powtarzał się koszmar *Nieustraszimego*. Specjaliści CKB-53 uznali, że główna przyczyna tkwi w nieudanej kompozycji sterów stawiających nadmierny opór i ujemnie wpływających na śruby napędowe.

Specjaliści CNII im. akademika A.N. Kryłowa, mimo pewnej różnicy zdań zgodzili się iż konieczna jest zamiana dwóch sterów na jeden umieszczony centralnie w osi symetrii kadłuba. W wyniku

naturalnych zaproponowanych rozwiązań. W próbach wzięły udział niszczyciele *Spokojnyj* i *Swietłyj* na Bałtyku i *Blietiaszczyj* na Morzu Czarnym. Pierwszy testowano z jednym sterem o powierzchni 11,5 m² i standardowymi śrubami o średnicy 3,8 m; *Swietłyj* – z dwoma sterami w układzie wyjściowym i 4-piórowymi śrubami o zwiększonej do 4 metrów średnicy; *Blietiaszczyj* otrzymał opływki wałów napędowych zamiast wsporników i 2 zbalansowane stery półpodwieszane. Na tej ostatniej jednostce kolejno testowano trzy warianty śrub napędowych⁸.

6. W.D. Docenko; *Korabli i suda wojenno-morskogo flota, postrojenyje na sudostroitelnom zawodie „Siewiernaja Wierf” (1887-2007)*. St. Petersburg 2007.

7. W. N. Burow; *Oteczestwiennoe wojennoje korablistrojenije w tretiem stoletni swojej istorii*. St. Petersburg 1995, s. 288.

8. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 29.

Niszczyciel *Spiesznyj* przygotowany do bocznego wodowania w stoczni im. A.A. Żdanowa w Leningradzie.

Fot. zbiory Oty Janečka



Tabela nr 2. Daty budowy okrętów proj. 56

Nazwa	Nr budowy	Data			Uwagi
		stępka	wodowanie	w służbie	
Stocznia im. A.A. Żdanowa w Leningradzie					
Spokojnyj	701	04.03.1953	28.11.1953	27.06.1956	
Swietyj	702	04.03.1953	27.10.1953	17.09.1955	
Spiesznyj	703	30.05.1953	07.08.1954	30.09.1955	
Skromnyj	704	27.07.1953	26.10.1954	30.12.1955	
Swieduszczyj	705	07.12.1953	17.02.1955	31.01.1956	
Smyszliennyj	706	23.02.1954	24.05.1955	28.06.1956	Od 29.10.1958 – Moskowskij Komsomolec
Skrytnyj	707	25.07.1954	27.09.1955	30.09.1956	
Soznatielnyj	708	25.09.1954	15.01.1956	31.10.1956	
Sprawiedliwyj	709	25.12.1954	12.04.1956	20.12.1956	Przekazany Polsce 25.06.1970
Niesokruszimyj	710	15.06.1955	20.07.1956	30.06.1957	Od 08.04.1988 – SM-251
Nachodziwyj	741	19.10.1955	30.10.1956	18.09.1957	
Nastojczywyj	742	03.03.1956	23.04.1957	30.11.1957	
Nieutowimyj	743/765	23.02.1957	27.02.1958	30.12.1958	Ukończony wg proj. 56M
Stocznia im. 61 Kommunarda w Nikolajewie					
Blietiaszczij	1201	20.02.1953	27.11.1957	30.09.1955	
Bywałyj	1202	06.05.1953	31.03.1954	21.12.1955	
Brawyj	1203	25.07.1953	28.02.1955	09.01.1956	
Biedowyj	1204	01.12.1953	31.07.1955	30.06.1958	Ukończony wg proj. 56EM
Biessliednyj	1205	01.04.1954	05.11.1955	31.10.1956	
Burliwyj	1206	05.05.1954	28.01.1956	28.12.1956	
Błagorodnyj	1207	05.03.1955	30.08.1956	18.07.1957	
Plamiennyj	1208	03.09.1955	26.10.1956	31.08.1957	
Naporistyj	1209	17.08.1955	30.12.1956	31.10.1957	
Prozorliwyj	1210	01.09.1956	30.07.1957	30.12.1958	Zbudowany wg proj. 56M
Stocznia im. Leninskogo komsomola w Komsomolsku nad Amurem					
Wyzywajuszczij	81	25.07.1953	20.05.1955	31.03.1956	
Wieskij	82	30.01.1954	31.07.1955	30.03.1956	
Wdochnowiennyj	83	31.08.1954	07.05.1956	31.10.1956	
Wozwmuszczeniennyj	84	30.12.1954	08.07.1956	31.12.1956	
Wozbuździennyj	85	29.07.1955	10.05.1957	31.10.1957	
Wlijatielnyj	86	29.10.1955	10.05.1957	06.11.1957	
Wydierżannyj	87	30.06.1956	24.06.1957	10.12.1957	Od 20.02.1967 Dalniewostocznyj komsomolec, od 25.04.1992 – PKZ
Nieudierżimyj	88	23.02.1957	24.05.1958	30.12.1958	Ukończony wg proj. 56M. Od 14.03.1986 – UTS-567

Generalny wniosek jaki płynął z tych prób był taki, że na efektywność śrub zasadniczy wpływ ma kavitacja wsporników wałów napędowych i nieznane wcześniej kavitacyjne wzajemne oddziaływanie między nimi i śrubami napędowymi. Konstrukcja sterów nie miała przy tym większego znaczenia. Wspólnym wysiłkiem specjalistów CKB-53 i CNII im. Akademika A.N. Kryłowa, którzy utworzyli specjalną komisję pod kierunkiem znanego fachowca w dziedzinie teorii okrętu inżyniera kontradmirała W.G. Własowa, udało się wyjaśnić przyczynę niedoboru prędkości i opracować nowy schemat układu napędowo-sterującego.

Przeróbek dokonywano stopniowo, zazwyczaj podczas pierwszego remontu stocznioowego, na *Blietiaszczym* jeden

ster zainstalowano dopiero na Dalekim Wschodzie, a na *Smysliennom* pozostawiono dwa⁹. Po usunięciu wymienionych usterek okręty zaczęły uzyskiwać bardzo dobre rezultaty. *Spokojnyj* rozwinął prędkość 39 węzłów, a według świadectwa uczestników prób odbiorczych, na niektórych seryjnych niszczycielach udało się nawet przekroczyć tę wartość, np. *Nastojczywyj* w 1957 r. na płytkiej mili pomiarowej pobił rekord prędkości – 41 w!¹⁰

Dużo mniej problemów sprawiało uzbrojenie. Testy wież głównego kalibru przeprowadzono w dwóch etapach: od 8 sierpnia do 8 września 1955 roku na Zatoce Fińskiej i od 3 do 16 grudnia 1955 roku w rejonie Bałtyjsk–Tallin. Wykonano 17 próbnych strzelań z dział artylerii

głównego kalibru do celów morskich, powietrznych i naziemnych (708 wyrzutów). Nieco mniej, 14 strzelań wykonano z automatów SM-20 ZIF. Wykazały one dobrą pracę wież SM-2-1 i kiepską jakość pracy systemu kierowania ogniem Sfera-56. Zbyt mały zasięg radarów Fut-N i Jakor-M nie zapewniał efektywnej obrony plot. okrętu, szczególnie na dużych wysokościach. Czterokrotnie testowano broń torpedową. Bez zastrzeżeń wypadły próby broni pop i minowej.

Testy siłowni okrętowej zakończyły się pomyślnie. Udało się osiągnąć moc turbin wyższą od projektowanej, tj. 73 000

9. A.S. Pawłow; *Eskadriennyje...*, s. 8.

10. W.P. Kuzin; *Eskadriennyje...*, s. 81.



Trzy ciekawe ujęcia niszczyciela *Sozhatielnij* wykonane w Leningradzie w 1957 roku. Ukazują one w ciekawy sposób poszczególne elementy zewnętrznego okrętu – na grotmaszcie radar „Rif”.
Fot. copyright Ota Janeček





Tym razem *Spiesnyj* w Leningradzie w 1971 r. – na grotmaszcie radar „Fut-N”.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

KM. Drobne usterki zostały szybko usunięte. Jedyny poważniejszy mankament, to niska ekonomiczność pracy siłowni na pełnej i operacyjno-ekonomicznej prędkości. Nadmierne zużycie paliwa ograniczało zasięg działania okrętu. Np. godzina marszu pełną prędkością obniżała zasięg działania prędkością operacyjno-ekonomiczną o 184 Mm. Dla porównania na niszczycielu proj. 30bis tylko o 104 Mm¹¹.

Próby morskie przeprowadzone w warunkach zimowych (od 3 do 16 grudnia 1955 r.) na Bałtyku przy stanie morza 4 i 5 stopni B i sile wiatru 7-8 stopni ujawniły usterki znane już z poprzednich typów niszczycieli. Przy stanie morza – 4 stopnie B i wyłączonych stabilizatorach, przy prędkości 18 w, zaczynało się zalewanie 130 mm wieży SM-2-1, dziobowego i burtowych stanowisk automatów SM-20 ZIF. Ograniczało to bojowe możliwości okrętu ponieważ w konsekwencji zalewania stanowisk obniżała się celność i szybkostrzelność artylerii. Dodatkowo, podczas przechyłów w czasie cyrkulacji i kołysaniu okrętu powyżej 20° celowniki optyczne i radary artylerii głównej traciły cel z pola widzenia. Stawianie min i używanie broni pop było możliwe przy prędkości poniżej 14 węzłów. Jedynie broń torpedowa mogła być użyta bez ograniczeń. Przy prędkości 24 węzłów okręt okrywał tuman bryzgów uniemożliwiając użycie całego uzbrojenia. Co gorsza zwiększenie prędkości powodowało gwałtowny spadek efektywności działania stabilizatorów. Przy bocznym wietrze o sile 8 stopni przechyły dochodziły do 4 stopni (przy włączonych stabilizatorach) i 10 stopni przy wyłączonych¹².

W następnym roku – po wejściu do służby – *Spokojnyj* kontynuował próby na Morzu Barentsa, gdzie na długiej fali okręt spisywał się jeszcze lepiej. Na innym niszczycielu tego typu – *Nachodczymy* wypróbowano nowy system sterowania wysuwanymi stabilizatorami (urządzenie 128). Z innych niedostatków ujawnionych podczas prób odbiorczych należy wymienić nieudaną konstrukcję odkrytego mostka nie odpowiadającą już współczesnym wymogom, w szczególności obrony przeciwatomowej.

Jak już wcześniej wspomniano niszczycieli miało być sto. Po śmierci Stalina w 1953 roku sytuacja zmieniła się i seria została ograniczona do 46 jednostek. Po nich miała nastąpić seria 31 okrętów skorygowanego projektu z automatycznymi wieżami 130 mm SM-62 i wzmocnionym uzbrojeniem pop¹³. W 1954 r. zrezygnowano z dalszych zamówień ograniczając liczbę jednostek do 27¹⁴. Budowa całej serii trwała od 1953 do 1958 r. W leningradzkiej stoczni im. A.A. Żdanowa zbudowano 13 jednostek. W Nikołajewie w stoczni im. 61 kommunarda powstało 10 takich okrętów, a w Komsomolsku nad Amurem w stoczni im. Leninskogo Komsomola ukończono 8 „Kotlinów”. Cena prototypu (w cenach 1961 r.) wyniosła 24,2 mln rubli, seryjne jednostki kosztowały połowę tej sumy.

Opis konstrukcji

Niszczyciele proj. 56 były okrętami niezwykłej urody i elegancji. Ich gładkopokładowa sylwetka z wysokim wzniosem dziobu i mocno nachyloną prostą dziob-

nicą, kojarzyła się z dużą prędkością. Na górnym pokładzie mieściły się trzy rozbudowane nadbudówki, dwa lekkie ażurowe maszty i para niskich szerokich i nieco pochylonych kominów. Nadbudówka dziobowa została zwieńczona stanowiskiem dowódczo-dalmierzowym typu SBP-42-56 o charakterystycznym kształcie ze stacją radiolokacyjną typu Jakor-M. Przed nim oraz na pomoście między grotmasztem i drugim kominem umieszczono po jeden stacji radiolokacyjnej kierowania ogniem typu Fut-B.

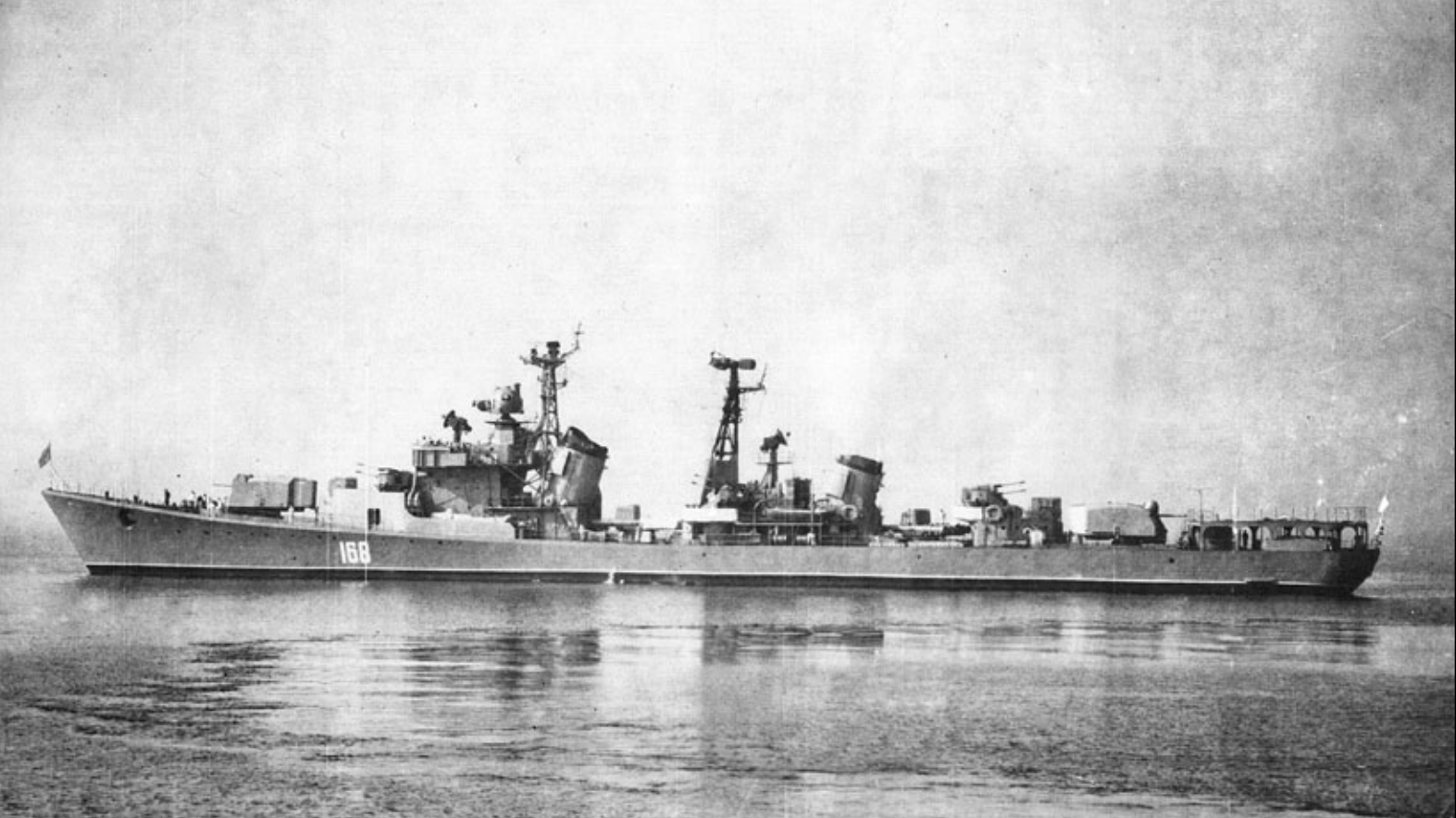
Kadłub okrętu, całkowicie spawany, wykonano ze stali niskowęglowej typu SCHL-1, a na ścianki mniej ważnych pomieszczeń, fundamenty i platformy użyto stali typu 3. Poszycie kadłuba miało wzdłużny system zładu. Wzdłuż całego kadłuba na wysokości linii wodnej ciągnął się pas poszycia o większej grubości zabezpieczający pływanie w lodach. W celu zaoszczędzenia na ciężarze nadbudówki wykonano z duraluminium, ale już podczas prób odbiorczych dochodziło do dużych deformacji i wibracji. Okręt trzykrotnie kierowano do stoczni w celu ich wzmocnienia. W efekcie wzmocnione stałą nadbudówki waży-

11. tamże, s. 81.

12. tamże, s. 82.

13. Według A.N. Sokołowa; *Raschodnyj material floty*. Moskwa 2007., s. 19 – seria miała liczyć 46 jednostek, a od 31 okrętu planowano uzbrajać je w bardziej nowoczesne automatyczne uniwersalne 130 mm wieżowe działo SM-62.

14. Jeszcze 4 jednostki dokończono wg proj. 56EM i 56M w charakterze okrętów rakietowych. Jednocześnie miała się rozpocząć budowa serii 40 jednostek proj. 57 w tychże kadłubach uzbrojonych w dwie wyrzutnie pocisków-samolotów typu KSSZCZ.



Świetły z rufową platformą zabudowaną dla prób morskich śmigłowca Ka-15.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

ły więcej niż ich wyłącznie stalowe odpowiedniki. Zjawiska wibracji nie udało się zlikwidować, natomiast wzmocnienia zmniejszyły kąty ostrzału dział kalibru 45 mm.

Kadłub podzielono grodziami na 16 przedziałów wodoszczelnych połączonych drzwiami wodoszczelnymi lub tamburami. Podobnie jak na *Nieustraszimym*, podczas sztormu można było przejść z dziobu na rufę bez wychodzenia na górny pokład okrętu. Okręt posiadał dwa pokłady: górny i dolny a między nimi trzy platformy. Okręt zachowywał niezatapialność przy jednoczesnym zalaniu trzech dowolnych sąsiednich przedziałów, za wyjątkiem przedziałów maszynowo-kotłowych gdzie ten warunek dotyczył dwóch przedziałów.

Podobnie jak poprzednicy (proj. 30bis i 41) „Kotliny” otrzymały częściowe opancerzenie. Dotyczyło to przede wszystkim wież artylerii głównej i stanowisk MZA, które otrzymały pancerz o grubości 20-40 mm. Pomost bojowy, osłona mostka nawigacyjnego, ścianki AT, koczuchy kotłów, chronił pancerz o grubo-

ści do 10 mm. Komory amunicyjne dla dział głównego kalibru nie miały pancerza, ich jedyną ochronę (od góry) stanowił wzmocniony pokład pod 130 mm wieżami i pogrubiony pas przeciwlodowy (z boku).

Dzielność morska niszczycieli proj. 56 miała być jednym z ich ważniejszych atutów. Podniesiono stewę dziobową i zwiększono wysokości części nawodnej burty okrętu na dziobie do 12,2 m (o 1,5 m wyżej niż w pr. 41), na śródokręciu do 7,4 m i na rufie do 7,65 m. Dobrze dobrane linie teoretyczne kadłuba oraz specjalne przedsięwzięcia w postaci instalacji stabilizatorów przechyłów, stępek bocznych oraz dwóch głębokich zbiorników na paliwo zapewniały okrętom stateczność i bezpieczne pływanie w każdych warunkach pogodowych.

Siłownia

Siłownia główna została rozmieszczona naprzemiennie (schemat eszelonu) w dwóch autonomicznych przedziałach. W każdym przedziale mieścił się zespół turbin TW-8 o mocy 36 000 KM

na wał napędowy i dwa główne kotły typu KW-41 wytwarzające parę o temperaturze 450° C i ciśnieniu 64 kgs/cm². W celu zapewnienia dużej żywotności siłowni oba przedziały kotłowo-turbinowe zostały rozdzielone dwoma pośrednimi przedziałami i jednym zbiornikiem na paliwo. Konstrukcyjnie zespół turbin TW-8, składał się z dwóch turbin: wysokiego ciśnienia – typu aktywnego, turbiny niskiego ciśnienia – dwuprzepływowej typu nawrotnego oraz kondensatora i dwustopniowej zębatej przekładni z głównym łożyskiem oporowym.

Zautomatyzowane kotły KW-41¹⁵ należały do typu pionowych wodnorurkowych kotłów z naturalną cyrkulacją i forsowanym nadmuchu powietrza bezpośrednio w palenisko. Nadmuch powietrza zapewniały agregaty nadmuchu typu TWK-9. Kompaktowe wymiary kotła nie przewyższające 6 m, pozwoliły na umieszczenie 2 kotłów w jednym przedziale z zespołem turbin. Kotły ustawiono frontem jeden do drugiego. Parę do celów pomocniczych wytwarzał kocioł pomocniczy KWS-41, który wypracowywał 5 ton pary o ciśnieniu 28 kgs/cm² w ciągu godziny. Siłownia mogła być uruchomiona w krótkim czasie bez wstępnego podgrzewania.

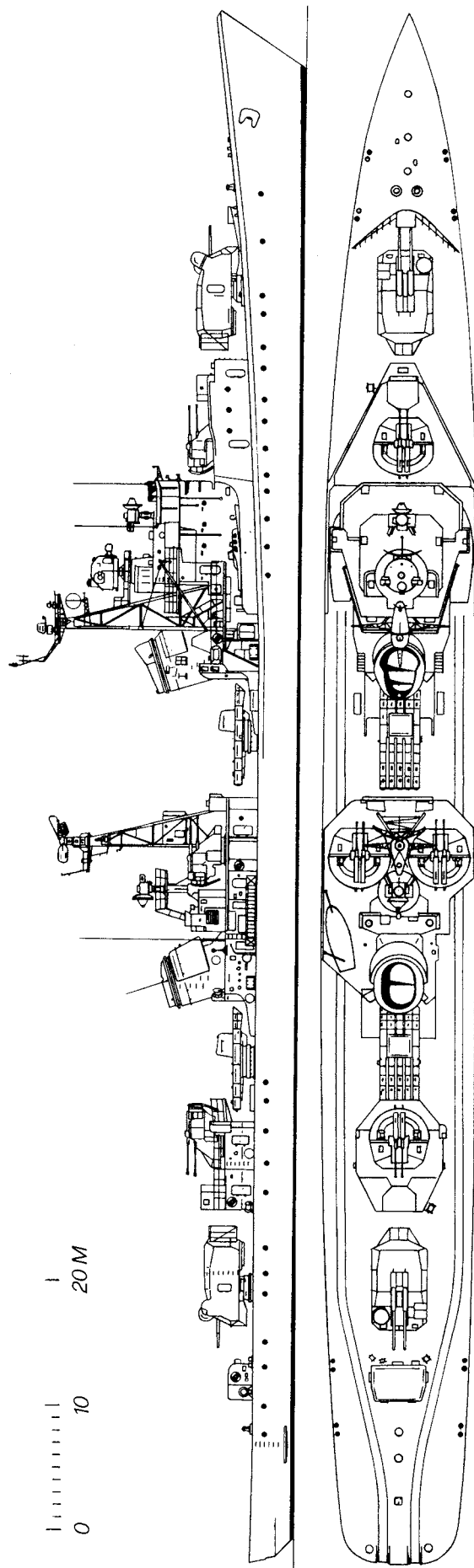
Normalny zapas paliwa wynosił 280 ton, zaś pełny – 560 ton mazutu. Okręt rozwijał maksymalną prędkość 38 wę-

15. Wg niektórych autorów, m.in. W.P. Kuzina były to kotły typu KW-76 o tych samych parametrach co KW-41.

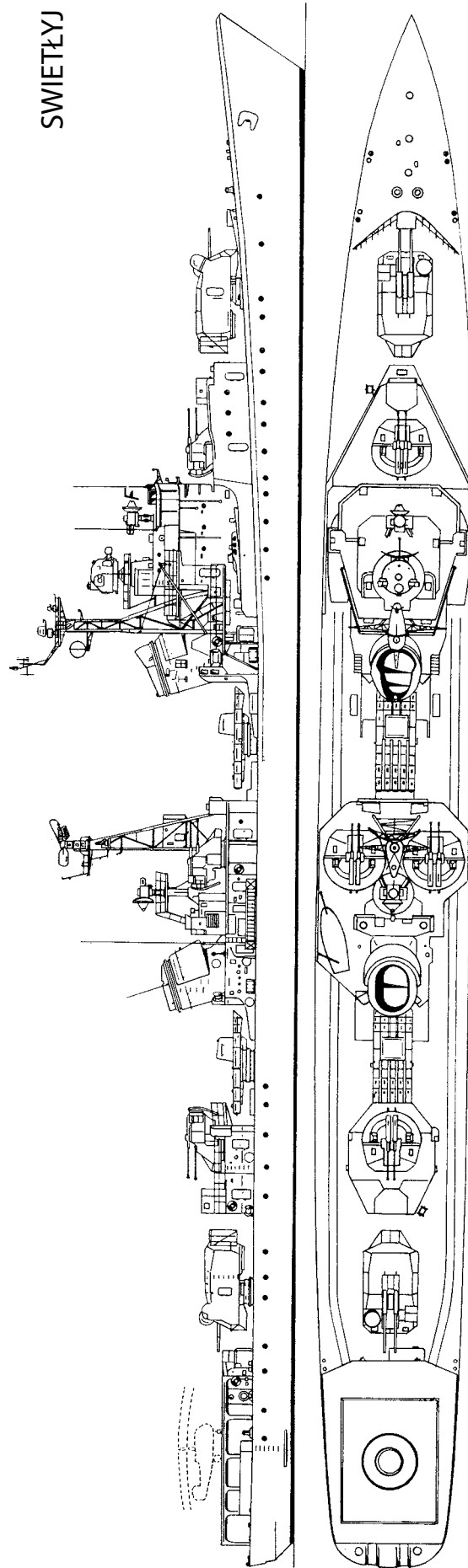
Tabela nr 3. Parametry siłowni niszczycieli proj. 41 i 56

Podstawowe elementy	Projekt 41	Projekt 56
Pełna moc siłowni, KM	66 000	72 000
Długość MKO po długości okrętu, m	28	25
Ogólna masa siłowni, t	700	702
Masa jednostkowa siłowni kg/KM	10,6	9,8
Jednostkowy rozchód paliwa przy prędkości techniczno-ekonomicznej, kg/KM	0,765	0,797
Jednostkowy rozchód paliwa przy pełnej prędkości, kg/KM	0,330	0,394

SPOKOJNYJ



SWIETŁYJ



Rys. copyright Siegfried Breyer



Dziobowa wieża działowa SM-2-1 kal. 130 mm, widoczna kopuła radaru artyleryjskiego.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



Ujęcie wieży od tyłu, radar z kopułą jest już zdemontowany.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

złów. Prędkość techniczno-ekonomiczna – 14,0 w, operacyjno-techniczna – 17,9 w, natomiast długość trwała na wstecznym biegu – 14 w, pełna wstecz – 19 węzłów. Zasięg pływania wynosił z prędkością techniczno-ekonomiczną 3850 Mm, operacyjno-ekonomiczną 3240 Mm, prędkością maksymalną – 414,5 Mm

System elektroenergetyczny okrętu o sumarycznej mocy 1200 kWt składała się z dwóch turbogeneratorów TD-12 o mocy po 400 kWt, dwóch generatorów diesla DG-200/1 o mocy po 200 kWt, dla 3-fazowego prądu zmiennego o napięciu 220V i 50 Hz. Źródła energii zostały rozdzielone na dwie elektrownie, co podnosiło ich żywotność i niezawodność. Dziobowa elektrownia znajdowała się na górnym międzypokładzie za dziobowym przedziałem kotłowo-turbinowym, a rufowa pod międzypokładem za rufowym kotłowo-turbinowym.

Uzbrojenie

Uzbrojenie artyleryjskie składało się z dwóch dwulufowych 130 mm L/58 stabilizowanych półautomatycznych uniwersalnych dział typu SM-2-1. Wieże chronił lekki pancerz: czoło – 20, 10 mm, ściany boczne – 10 mm, dach 10-mm. Dach wieży był zdejmowany. Wieże półodkrytego typu stwarzały niestety duże problemy dla obsługi dział, szczególnie przy niskich temperaturach, a w dziobowej wieży – i podczas sztormowej pogody. Masa wieży wynosiła 58,6 t. Obsługa 21 ludzi.

Ładowanie SM-2-1 odbywało się ręcznie i półautomatycznie amunicją rozdzielno-gilzową. Długość gilzy z ładunkiem wynosiła 1024,5 mm a waga gilzy z peł-

Tabela nr 4. Podstawowe parametry t-t artylerii niszczyciela proj. 56

Elementy	SM-2-1	SM-20 ZIF
Kaliber/długość lufy	130/58	45/78
Liczba luf	2	4
Zasięg strzału, km	27,7-28	10,5-11
Pułap strzału, m	20 800-21 000	6800-7900
Szybkostrzelność, strz/min. na lufę	12-14	160
Prędkość początkowa pocisku, m/s	950	1000
Masa pocisku, kg	33,4	1,4
Masa ładunku, kg	14,7	0,7
Masa całego działa, t	58,6	14,9*
Kąt podniesienia luf, stopnie	-7 +82	-13+85
Prędkość pionowego naprowadzania na cel, stopnie/s	18	25
Prędkość poziomego naprowadzania na cel, stopnie/s	18	30
Obsada, ludzie	21	7

* z systemem chłodzenia luf.

nym ładunkiem osiągała 28,0 kg. Ciężar pełnego prochowego ładunku – 15,3 kg. Masa wyrzutu wynosiła 60,5 kg. Maksymalny zasięg strzału 27,8 km, pułap 21 km. Szybkostrzelność tych dział jest oceniana różnie w różnych publikacjach. Najprawdopodobniej przy ładowaniu półautomatycznym szybkostrzelność do celów morskich dochodziła do 14 strz./min, a do powietrznych – 10. Z jednej lufy można było wystrzelić bez przerw maksymalnie 54 pociski, po czym lufa musiała być schładzana przez okres 4-5 minut. Jednostka ognia wynosiła 800 pocisków w komorze amunicyjnej plus 50 szt. w skrzyniach pierwszych wyrzutów. Artyleria okrętowa dysponowała szeroką gamą pocisków: od pół-przeciwpancernych, odłamkowo-burzących, plot. z zapalnikiem radiolokacyjnym, plot. z rurką dystansową, oświetlających ze spadochronem po przeciwradiolokacyjne i ćwiczebne. Oprócz tego w połowie lat 60. otrzymała ona na wyposażenie głębokowodne pociski pop. W skład wyrzutu wchodziły trzy ładunki: bojowy, zmniejszony bojowy i specjalny do strzelania pociskami oświetlającymi¹⁶.

Artyleria główna mogła być kierowana zdalnie – z centralnego stanowiska artylerii za pośrednictwem zdalnego systemu kierowania D-2, półautomatycznie lub ręcznie. Każda wieża mogła prowadzić ogień samodzielnie wykorzystując do tego własny radiolokacyjny dalmierz „Sztąg-B” (zasięg 15 km), wieżowy automat strzelania BAS-1-B i optyczny celownik AMO-3-1s.

Niezbędne dane do strzelania wypracowywała stacja radiolokacyjna Jakor-M wspomagana przez stabilizowane stanowisko naprowadzania SPW-42-50 z wbudowanym dalmierzem DMS-3. Dane z wymienionych urządzeń trafiały do systemu PUS typu „Sfera-56”, gdzie ostatecznie były obrabiane. System ten pozwalał na prowadzenia ognia do celów: morskich, powietrznych i brzegowych. Radar Jakor-M wykrywał samoloty w odległości 35 km (później zamieniony, ze zwiększeniem odległości do 44 km).

Artyleria przeciwlotnicza okrętu obejmowała cztery 45 mm L/76 poczwórne niestabilizowane automaty typu SM-20 ZIF z systemem zdalnego kierowania D-20 i rezerwowymi celownikami kolimatorowymi WKM-45-4M. Łączny zapas pocisków wynosił 12 000 sztuk w komorach amunicyjnych i 1200 w pojemnikach pierwszych wyrzutów. W skład jednostki ognia wchodziły pociski odłamkowo-trasujące i burzące unitarne. Każde ze stanowisk

Tabela nr 5. Amunicja do 130-mm dział SM-2-1

Typ pocisku	Indeks	Waga pocisku, kg	Długość, kalibry	Waga mater. wybuch., kg	Prędkość pocz. pocisku, m/s	Zasięg, m
Pół-przeciwpancerny	PB-42	33,4	4,68	1,4	950	27764
Odłamkowo-burzący	OF-42	33,0	4,73	2,49	950	27764
Plot.	ES-42	32,675	4,79	2,5	955	23777
Plot.	ES-42R	33,08	4,7	1,95	955	23777
Oświetlający	SP-42	25,8	4,43	-	750*	15912
Przeciwradiolokacyjny	-	-	-	-	750	-

* przy zmniejszonym ładunku prochowym



Czterolufowy zestaw SM-20 ZIF kal. 45 mm.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

Ćwiczebne strzelanie na niszczycielu *Wyderzannyj*.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



16. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 33.

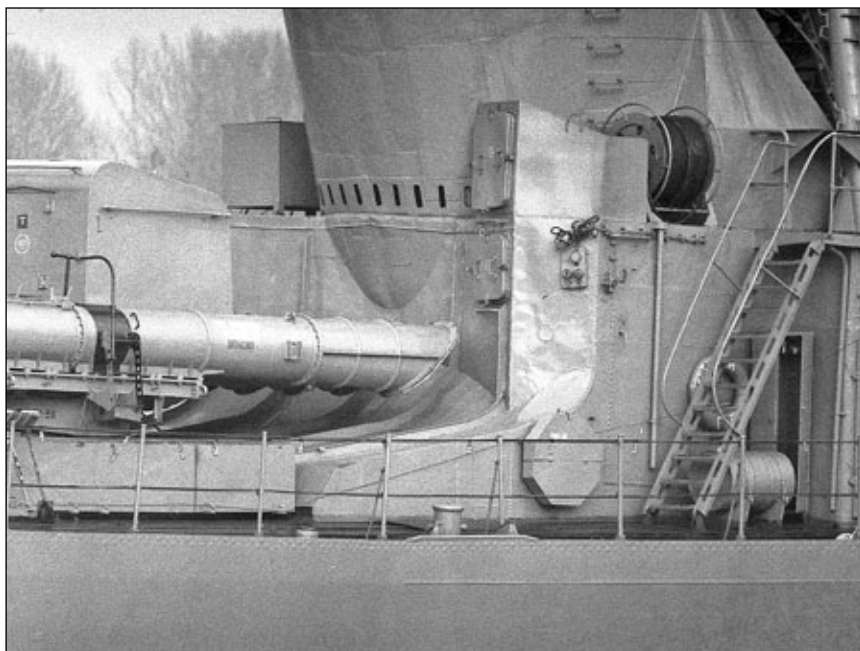
mogło oddać 640 strzałów/min. (po 160 na jedną lufę). Po wykonaniu 65 strzałów na lufę potrzeba było minuty na jej schłodzenie. Zasięg balistyczny SM-20 ZIF wynosił 11 000 m, zasięg wysokości – 7900 m. Pociśki wyposażono w samolikwidatory na dystansie 6700 m. Masa jednego stanowiska art. plot. wynosiła 14,9 t. Obsługę stanowiło 7 ludzi, nie licząc dostarczających pociśki. Działo mogło prowadzić ogień autonomicznie za pomocą własnych przyrządów celowniczych na dystansie do 4000 m¹⁷.

System kierowania ogniem obejmował stację radiolokacyjną wykrywania

celów nawodnych i powietrznych typu „Fut-N” umieszczoną na grotmaszcie i dwie stacje kierowania ogniem artylerii plot. typu „Fut-B” (na mostku i za grotmasztem). Stacje lokalizowały obiekty w zasięgu do 11 km i do pułapu 6,7 km. Z powodu niedokładności wskazań stacji „Fut-N” na pierwszych okrętach zainstalowano stację radiolokacyjną ogólnej obserwacji typu „Rif”, którą potem zamieniono. Na okręcie funkcjonowały dwa systemy kierowania ogniem w które mogło się włączyć do trzech stanowisk SM-20-ZIF¹⁸.

Dziobowy aparat torpedowy PTA-53-56.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



Ujęcie rufy – widoczne miotacze BMB-2 a na pawęży rufowej tory minowej, pod nimi pokrywy żrutowi bomb głębinowych.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



Uzbrojenie torpedowe było typowe dla ówczesnych radzieckich niszczycieli i składało się z dwóch pięciorurkowych 533 mm aparatów typu PTA-53-56 z systemem kierowania ogniem PUTS Stalingrad T-56 otrzymującego dane ze stacji radiolokacyjnej „Zarja”. Używano głównie torped typu 53-56 o prędkości 50 lub 40 w i zasięgu odpowiednio 8 i 13 km niosących głowicę o masie ładunku wybuchowego 400 kg. Uzbrojenie pop nie odbiegało poziomem od tego z końca drugiej wojny światowej. Zestaw 6 gazodynamicznych miotaczy bomb głębinowych typu BMB-2 umieszczonych na rufie (po trzy na burtę) i dwie zlokalizowane pod rufowym pokładem zrzuć bomb (na 9 bomb każda) to było wszystko. Ponadto 30 bomb głębinowych spoczywało na stelażach. Kierowanie jednym i drugim rodzajem broni odbywało się ręcznie lub zdalnie za pomocą systemu PUSB Szar-U, który przyjmował i obrabiał dane celów ze stacji hydrolokacyjnej Pegas-2. Miotacze mogły wystrzeliwać bomby gł. BB-1 lub BPS na odległość 40, 80 lub 120 m¹⁹.

Tory minowe, ciągnące się wzdłuż obu burt na górnym pokładzie, mogły pomieścić do 36 dużych min AMD-1000 lub 50 małych min typów KB-3, AMD-500, AGSB lub kontaktowych ochraniaczy min GMZ. Myny okręty mogły zabierać po wcześniejszym usunięciu wszystkich torped i części amunicji artyleryjskiej.

Środki łączności i obserwacji

Obok wymienionych już stacji radiolokacyjnych okręt posiadał jeszcze radar nawigacyjny typu Neptun. Środki łączności radiowej obejmowały 3 radionadajniki, 5 radioodbiorników, 2 nadajnikoo-dbiorniki.

Urządzenia nawigacyjne

Mózg niszczyciela tj. główne stanowisko dowodzenia (GSD) obejmowało mostek, kabinę nawigacyjną, kabinę łączności wewnętrzzeskadrowej i stanowisko szyfrowe. GSD wyposażono w bojowe stanowisko informacyjne „Zwieno-56”. Jego podstawę stanowił okrągły elektroniczny planszet, na który translatowano mapę radiolokacyjną ze stacji „Fut-N”. Zestaw przyrządów nawigacyjnych składał się z żyrokompasu „Kurs-4”, logu „LG-40” i echosondy NEL-4SU oraz radionamiernika ARP-50. Oprócz tego okręt posiadał samowykreślacz „Put’-1”²⁰.

17. tamże, s. 37

18. tamże, s. 40

19. W.P. Zablockij; *Pod imieniem „Kotlin”*. „Oczerki wojenno-morskiej istorii” nr 7, s. 23.

20. J.W. Apalkow, s. 43.



Ujęcie nadbudówki z pmostem niszczyciela *Swietłyj* z 1970 r. Nad pomostem widoczny okrągły radar „Fut-B”, za nim koliste stanowisko SWP-42-50. Z boku pomostu widoczny kuter proj. 378.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

Środki pływające i ratunkowe

Wyposażenie szalupowe powtarzało w zasadzie schemat proj. 41. Składało się z jednego rozjezdnego (dowódczego) kutra proj. 378, umieszczonego na górnym pokładzie na prawej burcie od dziobowej nadbudówki, dużego motorowego barkasa, ustawionego po przeciwnej burcie, i 6-wiosłowego jola, który mieścił się na środkowej nadbudówce po lewej burcie za 45 mm automatem. Kuter i barkas obsługiwało dwoma ładunkowymi bombami, mającymi jedną elektryczną winę. Środki ratunkowe stanowiło 8 sztywnych 24 miejscowych tratw. Rozmieszczono je po obu burtach na kołach kominów i na dziobowej nadbudówce przed 45 mm automatem. W połowie lat 60. na wszystkich okrętach sukcesywnie zamieniano je na nadmuchiwane tratwy ratunkowe. Na początku lat 70. praktycznie na wszystkich niszczycielach kutry proj. 378 zamieniono na kutry proj. 1390.

Załoga

Załoga liczyła 284 ludzi (19 oficerów, 17 podoficerów nadterminowych, 248 podoficerów i marynarzy). Oficerowie zajmowali 11 dwuosobowych kajut dodatkowo dwie kajuty zarezerwowano dla dowódcy zespołu i 2 oficerów jego sztabu. 3 kajuty (4, 6 i 8 osobowe) zajmowali podoficerowie. Załoga mieszkała w 8 kubrykach poczynając od dziobu były to: 18, 24, 2 x 30, 47, 48, 39 i 33 osobowe. W kubrykach koje ustawiano w trzech poziomach. Na jednego marynarza przypadał 1,3 m² powierzchni bytowej.²¹

(ciąg dalszy nastąpi)

²¹ tamże, s. 44

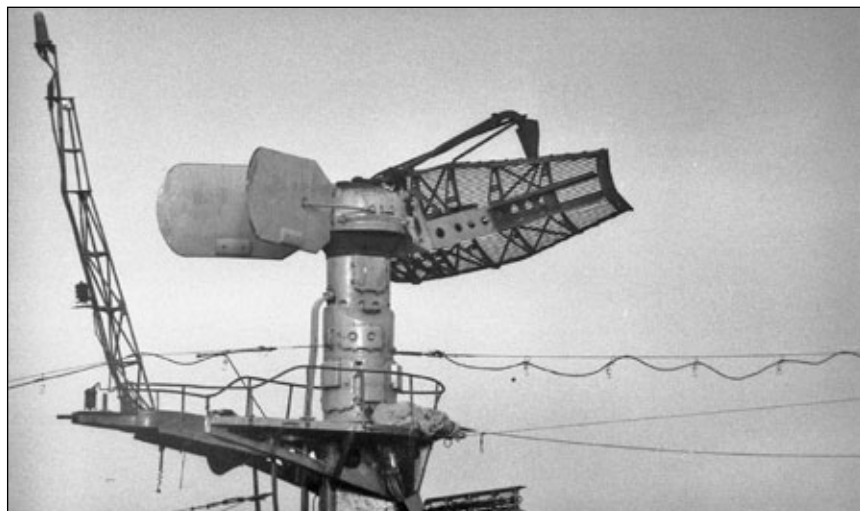
Fokmaszt z radarami „Zarja” (ten większy) i „Neptun”, ponadto radionamiernik oraz inne anteny.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



Grotmaszt z radarem „Fut-N”.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Niemieckie okręty podwodne po II wojnie światowej część III

6. Formacje U-Bootów

Pierwszą formacją okrętów podwodnych młodej Bundesmarine była powołana do życia rozkazem Nr 96 z 16 lipca 1959 r. Unterseeboot-Lehrgruppe (ULG), czyli Szkolna Grupa Okrętów Podwodnych i 1 sierpnia 1959 r. sformowano ją w Eckernförde. Już 31 sierpnia 1960 została przebazowana do Neustadt w Holsztynie.

Pierwszymi jednostkami szkolnymi były małe okręty podwodne, pochodzące

z II wojny światowej o nazwach *Hai* i *Hecht* typu XXIII, do których, w październiku 1960 r. dołączył holownik morski *Passat* występujący w roli jednostki zabezpieczenia. W grudniu 1962 do składu ULG włączono duży, oceaniczny okręt podwodny *Wilhelm Bauer* typu XXI, a w styczniu 1963 r., do ULG dołączył, jako druga jednostka zabezpieczenia, były kuter trałowy *Mercur*. W lutym 1964 r. przybyła zupełnie nowa jednostka, pływająca stacją ład-

wania akumulatorów *LP 1* (Batterie-Ladeprahm LP 1). W okresie od marca 1965 r. do września 1967 r. w skład grupy szkolnej wchodził jeszcze *U 3* typu 201.

Po katastrofie *Haia*, która miała miejsce we wrześniu 1966 r. i wycofania pod koniec roku 1968 ze służby *Hechta*, liczebność ULG skurczyła się do jednego okrętu szkolnego, którym był *Wilhelm Bauer*. Dopiero 1 października 1969 r. ULG dostał nowe jednostki szkolne w formie własnej eskadry składającej się z okrętów podwodnych *U 4* do *U 8* typu 205. *Wilhelma Bauera* wycofano ze służby w kwietniu roku 1970. Po wycofaniu ze służby jednostek *U 4* do *U 8*, co nastąpiło między majem a październikiem 1974 r., eskadrę 9 października 1974 r. szkolną rozwiązano, a po tym czasie szkolenie kontynuowano z wykorzystaniem drugorzędnych okrętów podwodnych.

Jednostki zabezpieczenia *Passat* i *Mercur* wycofano ze służby w sierpniu 1967 r. wzgl. dopiero październiku 1968 r. Dopiero w lipcu 1969 r. ULG, była wstanie przejąć, ale tylko przejściowo, holownik ratowniczy *Fehmarn*, który służył również jako jednostka zabezpieczenia w składzie 1. Eskadry Zaopatrzenia (1. Versorgungsgeschwaders). ULG przeniosła swoją siedzibę w dniu 13 marca 1989 r. ponownie

Hecht w latach służby w Bundesmarine.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



do Eckernförde, gdzie została już ostatecznie rozwiązana w dniu 31 sierpnia 1989 r. W jej miejsce powołano istniejące tam do dzisiaj „Centrum Kształcenia Załóg Okrętów Podwodnych” (Ausbildungszentrum Unterseeboote).

Drugą w historii Eskadrą Okrętów Podwodnych Bundesmarine była 1. Eskadra Okrętów Podwodnych (1. Unterseebootgeschwader [1. UG]), powołana do życia na mocy rozkazu Nr 108 z 13 września 1961 r., a utworzona 1 października 1961 r. w Kilonii. 1. UG podlegała do 1 listopada 1962 r. Oddziałowi Sił Amphibijnych (Kommando der Amphibischen Streitkräfte).

W skład 1 UG wchodziły najpierw *U 1* i *U 2* typu 201, a między listopadem 1962 r. i lipcem 1964 r. zasilona została przez pięć następnych UBootów, o numeracji od *U 4* do *U 8* typu 205. Także *U 3* typu 201, po zwróceniu go przez Norwegię, skierowany został w czerwcu 1964 r. do 1 UG.

W październiku 1966 r. wraz z pojawieniem się *U 2* (II) rozpoczęło się zasilanie eskadry sześcioma kolejnymi okrętami podwodnymi ulepszonego typu 205, którego ostatnim przedstawicielem był *U 12*. Wszedł on do służby w styczniu 1969 r., a w październiku 1969 r. pięć jednostek typu 205 przekazano eskadrze szkolnej. Od maja 1974 r. do marca 1975 r. do 1 Eskadry doszło pod postacią *U 25* do *U 30* w sumie sześć U-Bootów typu 206, co oznaczało, że 1. UG dysponowała w tym czasie w sumie 12 jednostkami. Między czerwcem 1986 r. a kwietniem 1988 r., do eskadry skierowano również pięć niezmodernizowanych okrętów z dotychczasowej 3 UG; (*U 13*, *U 14*, *U 19*, *U 20*, *U 21*). W zamian 1 musiała jednak oddać 3. UG pięć

zmodernizowanych jednostek typu 206A; (*U 25*, *U 26*, *U 28* do *U 30*).

Wycofywanie sześciu niezmodernizowanych U-Bootów typu 206 rozpoczęło się w czerwcu 1996 r., a pierwszym był *U 27*, a zakończyło się w czerwcu roku 1998 na *U 21*. Tym samym 1. UG dysponowała już tylko zaadoptowanymi do celów specjalnych jednostkami *U 11* i *U 12*, lecz te zostały wycofane ze służby jeszcze przed przybyciem pierwszych przedstawicieli typu 212A, co miało miejsce w październiku roku 2005. Czwarta i ostatnia jednostka tego typu 212A weszła do służby w maju 2007 r.; przedtem z dniem 30 czerwca 2006 r., 1. UG włączona została pod rozkazy nowosformowanej Einsatzflottille 1 (Flotylla Operacyjna 1), a obie przeniosły się już w 1998 r. do Eckernförde.

Po rozwiązaniu 3. UG, w lutym 2006 r., 1. UG dostała dziesięć jednostek typu 206A, z których do grudnia 2008 r., cztery wycofano ze służby (*U 29*, *U 30*, *U 25*, *U 22*). Pozostałą szóstkę (*U 15* do *U 18*, *U 23*, *U 24*) wycofano w połowie roku 2010 z eksploatacji. W dniu 30 sierpnia 2010 r. okręty te wyszły jednak jeszcze raz wspólnie w morze, gdzie odbyły niewielkie ćwiczenia, po których do końca marca 2011 zostały już ostatecznie wycofane z floty.

Z okrętów baz do dyspozycji 1. UG, znajdowały się następujące jednostki: tender *Lahn* (marzec 1964 – kwiecień 1991 r.), tender *Lech* (grudzień 1994 – marzec 1968 r.), zaopatrzeniowiec *Meersburg* (grudzień 1989 – grudzień 2004 r.) i od maja 2005 tender *Main* typu 404. W kwietniu roku 1964 doszła pływająca stacja lodo-

wania akumulatorów *LP 2* (Batterie-Ladeprahm *LP 2*). W charakterze jednostki zabezpieczenia w składzie flotyli szkolnej znajdował się okresowo od połowy 1969 holownik *Fehmarn*. Bardzo nietypowym przyrostem jakościowym okazał się być dla 1. UG, na początku roku 2002, kiedy po rozwiązaniu „flotyli służbowo-badawczo-dowodzącej” (Marineführungsdienstflottille), skierowano do niej obie dotychczasowe jednostki „badawcze”¹ *Alster*, *Oker* i *Oste* typu 423. Chodzi w nich jednostki hydrograficzne, rozpoznawcze i nasłuchu elektronicznego, które weszły do służby w latach 1988/89.

3 Unterseebootgeschwader została utworzona w dniu 1 kwietnia 1972 r. w Eckernförde a w jej skład weszło dwanaście okrętów podwodnych typu 206 (*U 13* – *U 24*). Po modernizacji wszystkie jednostki typu 206A zostały zgrupowane w 3 UG, natomiast nie zmodernizowane 3 OW zasilili 1 UG w Kilonii.

3 Eskadrze OP dodano we wrześniu 1974 r. pływającą ładowarkę akumulatorów *LP 3*, lecz na okręt-bazę eskadra musiała czekać do lutego 1975 r., a okazał się być nią tender *Lech*. W charakterze jednostki zabezpieczającej przydzielono przejściowo jeszcze holownik pełnomor-

1. w zasadzie jednostka nasłuchu radiowego (niem. Flottendienstboot). Te specyficzne jednostki pojawiły się w dobie tzw. Zimnej Wojny i był to jednostka pomocnicza, wyposażona w specjalistyczny sprzęt z fachowcami od wywiadu strategicznego na pokładzie, przez stronę przeciwną najczęściej określana mianem „szpiegowskiej”. Do najsłynniejszego „specjalisty” w tej bardzo specyficznej dziedzinie „badań” zaliczyć należy *Pueblo* (AGER-2), który był amerykańskim statkiem badawczym (wywiadowczym), znanym z powodu zajęcia go przez żołnierzy północnokoreańskich w 1968 r. Zdarzenie to jest znane jako *incydent Pueblo*. (wikipedia).

Tender *Lahn* w kilońskiej bazie morskiej, 19 czerwca 1983 r.

Fot. Hartmut Ehlers



ski *Spiekerroog*, który do tej pory służył 1 Eskadrze Zaopatrzeniowej. 3 UG rozwiązano w dniu 13 lutego 2006 r. a będące jeszcze w tym czasie w służbie i wchodzące w jej skład okręty przekazano 1 Eskadrze (*U 15 – U 18, U 22 – U 25, U 29 i U 30*).

Tzw. *Typkommando* (Dowództwo ds. Klasy) zostało utworzone 1 listopada 1962 r. pod nazwą „Kommando der Unterseeboote” (Dowództwo Okrętów Podwodnych) w Kilonii. (Rozkaz nr 115 z 3 października 1962). W dniu 7 marca 1963 r. przeniesiono je do Eckernförde, by na 1 października 1975 r. powrócić do Kilonii, a w roku 1998 ostatecznie osiadła już w Eckernförde. Określane już od połowy lat 60. dowództwo flotyli okrętów podwodnych zostało rozwiązane w dniu 30 czerwca 2006 r. a jego jednostki przeszły w skład 1 Flotyli Operacyjnej (Einsatzflottille 1).

7. Okręty Podwodne Deutsche Marine w szczegółach

7.1 Typ 201

Ogólnie:

W dniu 23.10.1954 r. EWG, opierając się na postanowieniach Traktatu Paryskiego, udzieliła Republice Federalnej Niemiec zezwolenie na budowę własnych okrętów podwodnych o wyporności do 350 ts. 8.3.1955 r. IKL (Ingenieurkontor Lübeck, Prof. Dipl.-Ing. Gabler) otrzymało zlecenie ze strony ówczesnego Urzędu Blancka (Amt Blanck), którego owocem okazał się być «U-Boot 55». Pierwsze dwa projekty IKL-u przedłożono 29 wzgl. 30 stycznia 1958 r. a w maju 1958 r. nastąpiła prezentacja modelu przestrzennego w skali 1:1. Miał on pomóc w wyborze odpowiedniego uzbrojenia. Zdecydowano się na projekt IK 10 z ośmioma dziobowymi wyrzutniami torpedowymi. 10 października 1958 r. podjęto stosowną decyzję, 15 października 1958 r. wydano dla tego projektu zezwolenie. 14 listopada 1958 r. marynarka sformułowała swoje militarne wymogi dot. antymagnetycznego sposobu budowy. W marcu 1959 r. stocznia Howaldtswerke w Kilonii (późniejsze Howaldts-Werke-Deutsche Werft = HDW) udzielono zlecenia na budowę dwunastu jednostek, które rozszerzone zostało 13 kwietnia 1959 r. o ww. wymóg zastosowania konstrukcji antymagnetycznej. Oficjalna informacja Niemieckiej Republiki Federalnej o rozpoczęciu budowy U-Bootów podana została ogólnej publiczności w dniu 28 stycznia 1956 roku.

Pierwszymi przedstawicielami typu 201 były okręty o numeracji od *U 1* do

U 3, jednokadłubowe z mierzącym około 30 m kadłubem sztywnym (twardym) o \varnothing 4,55 m, z częścią rufową w kształcie stożka i kompletną częścią dziobową. Jednostki nie miały typowego kiosku tylko centralną nadbudowę znajdującą się nad włazem, do którego przedniej krawędzi przylegało zabezpieczone po obu stronach relingiem stanowisko manewrowe. Można było pomyśleć, że człowiek przemieścił się czasie, bo taka konstrukcja żywo przypominała pierwsze U-Booty cesarskiej marynarki wojennej: *U 1* podczas prób miał stanowisko przykryte dachem, natomiast *U 3* do końca zachował „klasyczny” wygląd.

W połowie 1962 roku na *U 1* i także na *U 2* pojawiły się zatrważające silne oznaki korozji na kadłubach, która rozprzestrzeniała się nieustannie. Dokładne badania wykazały, że zastosowana przy budowie stal nie nadawała się prawdopodobnie na rodzime wody. Rozmiar i rodzaj korozji był powodem do chwilowego wstrzymania prac nad następnymi okrętami. *U 1* i *U 2* zostały z powodu pojawiającej się rdzy wycofane ze służby. Po wymontowaniu wszystkich mechanizmów zbudowano je następnie od nowa w ramach typu 205. Przebudowa i koszt nowej budowy zamknęły się w sumie kwotą około 23 mln DM.

Na podstawie uzyskanych doświadczeń w wykorzystaniu torped kierowanych przewodowo, rozważano możliwość odpalania takowych z wyrzutni rufowej. W związku z tym na *U 1*, po wycofaniu ze służby zainstalowano przylegającą do zasadniczej konstrukcji, ostro zakończoną w kształcie stożka skierowanego w kierunku rufy nasadę, która znajdowała się na wysokości około 4,5 m nad rufą. Próby z taką torpedą na uwięzi przeprowadzało w stocznii BWB. W tym celu jednostkę na krótko oddano do służby z cywilną załogą na pokładzie.

Dane techniczne:

- Wyporność: \uparrow 433 m³ (bojowa), 395 ts (konstrukcyjna); \downarrow ~ 460 m³
- Wymiary: długość 42,4 m (pp); szerokość 4,59 m; zanurzenie 3,8/4,0 m (KLW/wyporność bojowa)
- Napęd: napęd elektryczny; dwa czteropiętrowe – 12-cylindrowe silniki wysokoprężne typu Maybach Mercedes-Benz MB 820 S/1, o maksymalnej mocy ciągłej 600 KM/441 kW, z ładowaniem generatora BBC 405 kW; przy 1400 min⁻¹; silnik prądu stałego 1500 KM/1100 kW, sprzężone na jednym wale, energia pochodząca z baterii akumulatorów 92 ogni. Przy użyciu chrap i podczas marszu istnieje możliwość ładowania akumulatorów (niem. Pufferbe-

trieb). Jedna pięcioskrzydłowa śruba napędowa \varnothing 2,30 m.

- Prędkość: \uparrow 10,0 w; \downarrow 17,0 maksymalna
- Zasięg: \uparrow 3800 mil/100 w; \downarrow 230 mil/4,0 w
- Elektrownia: pobiera moc z akumulatorów

- Załoga: 21; 14 koi (1 pojedyncza, 5 podwójnych, 1 potrójna) = 1 dowódca, 4 oficerów, 4 podoficerów starszych, 5 podoficerów młodszych i marynarzy

- Uzbrojenie: 8 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm lub 16 min

- Przyrządy nawigacyjne: radar nawigacyjny; żyrokompas firmy Anschütz; telefon podwodna systemu firmy Atlas

- Środki operacyjne: przelicznik torpedowy Mk 106/112/113, H.S.A. Mk 8/1, TC-1-106; Sonar: SRS M 1/4 (aktywny), szumnamierniki = Gruppenhorchgerät (GHG) Atlas AN 5039A1, bierny system pomiaru odległości DVUX 26

- Wyposażenie techniczne: sprężarka produkcji firmy Poppe o wydajności 60 m³/h oraz 250 atm., 6 butli ze sprężonym powietrzem 100 l oraz 4 butle 325 l; ciśnienie magazynowania 250 atm. dwustopniowa, tłokowa pompa zęzowa produkcji firmy Halberg; olejowa pompa hydrauliczna (śrubowa) o wydajności 2,4 m³/h i ciśnieniu roboczym 80 atm.; wentylator odśrodkowy 2000 m³/h, 12 butli ze sprężonym powietrzem 50 dm³ oraz 200 atm.; przetwornik kompasu, dwie przetwornice prądu przemiennego; jeden transformator wzbudzenia silnika elektrycznego napędzającego śrubę; trzy hydrauliczne maszyny sterowe

- Wyposażenie operacyjne: 1 peryskop Zeissa, 1 tratwa ratunkowa, 1 kotwica, urządzenie MES uodparniające zadziałanie wrogich min

Wyposażenie pozostałe: silniki MB 820 S/1 zostały zaprojektowane do pracy w układzie ciśnienia wstecznego wydechu gazów, o właściwościach antymagnetycznych, odporne na wstrząsy, o zdolnościach kompensacji momentu dipolowego. Nad silnikami zainstalowano na stałe tłumiki.

Maksymalna głębokość zanurzenia = 150 m. Wyrzut środków pirotechnicznych następował przez służę. *U 1* ze swoją nadbudową, w której mieściła się rufowa wyrzutnia torpedowa miał długość maksymalną 46,9 m.

Uwaga dotycząca wszystkich U-Bootów – w tym również kolejnych typów: data położenia stępki = rozpoczęcie budowy danej jednostki lub 1 sekcji, lub tzw. pierwszy szus = czyli sekcji dziobowej oraz data wodowania = wypłynięcie w doku lub osadzenie na wodzie za pomocą dźwigu stocznioowego.

Nazwa

Stocznia [Nr budowy]

Położenie stępki

Wodowany

W służbie

U 1 (S 180)

HDW, Kilonia [1150]

08.06.1960

21.10.1961

20.03.1962

Okręt nr 201/01. Próby zanurzeniowe i testy sprawności (trym) 29.1.1962 r., rejsy próbne 12 i 13.2.1962 r., wstępny odbiór przez BWB² 28.2.1962 r. Oddany do służby w: 1. Unterseebootgeschwader. 22.6.1963 r. wycofany ze służby celem przebudowy, z zamiarem przeprowadzenia na nim prób i testów z zamontowanym na jego rufie wyrzutni torpedowej mającej strzelać do tyłu.

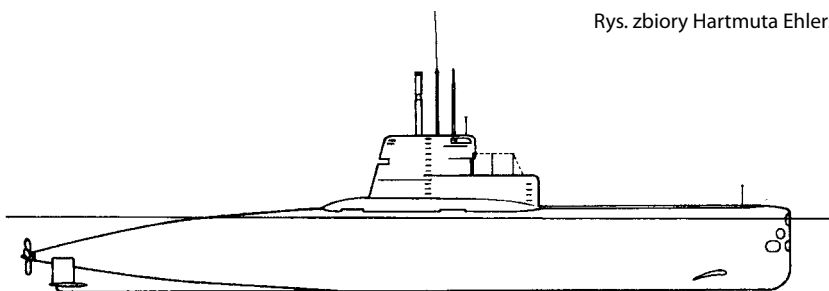
Od 4.3.1965 r. ponownie w służbie, warunkowo; ostatecznie wycofany ze służby 25.3.1966 r. i do 29.3.1967 r. „na sznurku” w MARSie Kilonia, w międzyczasie wykorzystywany do prób minerskich. Po wykorzystaniu kadłuba jako rezerwuaru części zamiennych, 3.4.1967 r., za pośrednictwem firmy VEBEG zaoferowany do sprzedaży. W październiku 1968 ponowne próby minerskie i w sierpniu 1971 r. sprzedany firmie Zerssen & Co., Kilonia, która go pocięła na złom.

U 2 (S 181)

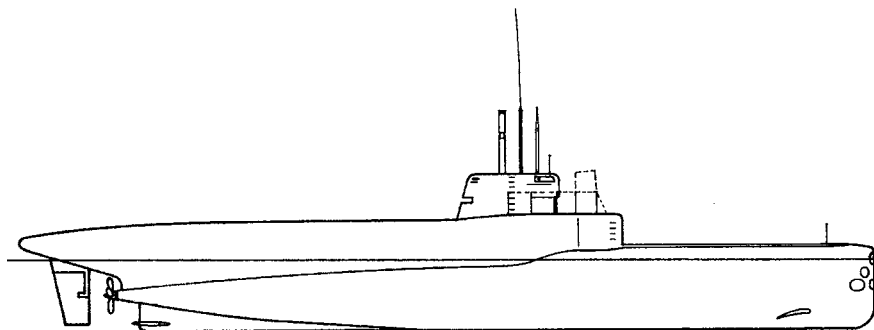
HDW, Kilonia [1151]

01.09.1960

25.01.1962



U 1 - U 3 – pierwotny wygląd



U 1 – zmiany dot. kształtu rufy i steru, 1965 r.

03.05.1962

Okręt nr 201/02. Próby zanurzeniowe i testy sprawności (trym) 22.2.1962 r., rejsy próbne 21 i 23.3.1962, r.; wstępny odbiór przez BWB 14.4.1962 r., przez Deutsche Marine 28.4.1962 r. i oddany do służby w składzie: 1. Unterseebootgeschwader.

15.8.1963 r. wycofany ze służby, a następnie „na sznurku” w MARSie Kilonia. Po

„wypatroszeniu” kadłuba, tam też sprzedany w 1971 r. za pośrednictwem firmy Zerssen & Co., Kilonia, złomowany.

U 3 (S 182)

HDW, Kilonia [1152]

2. Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB); Federalne Biuro ds. Technologii Obronnej i Za-mówień

U 3 na „sznurku” w MARSie Kilonia, 8 września 1969 r., czyli niemal dwa lata po wycofaniu ze służby. Na drugim planie tender *Main*. Fot. Hartmut Ehlers



12.10.1960
07.05.1962
20.06.1964

Okręt nr 201/03. Próby zanurzeniowe i testy (trym) 17.5.1962 r., próbne rejsy 6 i 8.6.1962 r., wstępny odbiór przez BWB i Bundesmarine 26.6.1962 r. Wypożyczony Norwegii: 10.7.1962 r. w służbie jako *Kobben* (S 310) pod banderą norweską. 16.6.1964 r. zwrócony Bundesmarine i od 20.6.1964 r. w służbie jako *U 3* w 1. Unterseebootgeschwader. Od 22.3.1965 r. w Grupie Doświadczalnej Okrętów Podwodnych.

15.9.1967 r. wycofany ze służby i wykorzystywany przez Erprobungsstelle 71 Bundeswehr³ jako Versuchsobjekt (obiekt doświadczalny) *U 3*, typu 242 (okręt podwodny-cel).

Od 30.9.1968 r. „na sznurku” w MARSie Kilonia, tam też używany w październiku 1968 r. do prób minerskich. 3.4.1971 r. za pośrednictwem firmy VEBEG zaoferowany na sprzedaż, w lipcu 1971 sprzedany firmie Zerssen & Co., Kilonia. Złomowany.

7.2 Typ 202

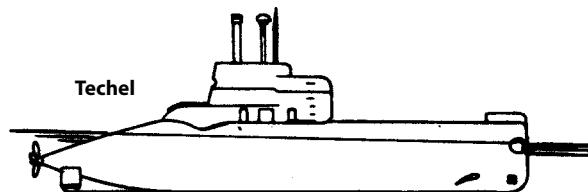
Informacje ogólne:

Miniaturowe (doświadczalne) okręty podwodne, prekursorzy lub też prototypy większej serii miniaturowych, przybrzeżnych okrętów podwodnych z roku 1957, bazujące na wcześniejszych projektach stoczni Atlaswerke z Bremy

Schürer



Techel



oraz IKL-u, zlecenie nr IK 6. jako *VUB 1* i *VUB 2*, otrzymane w lutym 1959 r. Koszty budowy 15 mln DM, konstrukcja jednokadłubowa z użyciem stali antymagnetycznej.

Obu jednostkom nadano nazwy konstruktorów, którzy włożyli znaczny wkład pracy, przyczyniając się do rozwoju przyznali do rozwoju budownictwa niemieckiego budownictwa okrętów podwodnych. Jednostki różniły się od siebie innym kształtem rufy, w przypadku *Hansa Techela* późniejszego typu 201, a *Friedrich Schürer* miał dyszę Korta.

Dane techniczne:

- Wyporność: \uparrow 137 m³ (bojowa), 100 ts (konstrukcyjna)
- Wymiary: 23,1/22,0 maksymalna (pp) (*Techel*) x 3,4 x 2,7 m (KLW)
- Napęd: silnik elektryczny, czterosuwowy 8-cylindrowy + silniki wysokoprężne firmy Maybach typu Mercedes-Benz MB 837 Aa (V) o maksymalnej mocy ciągłej z ładowaniem generatora 330

KM/243 kW, przy 1500 min⁻¹; zarówno silnik marszowy o mocy 350 KM/260 kW; jak i elektryczny silnik cichego pływania o mocy 27 KM/20 KW zasilane energią z baterii akumulatorów. 4-skrzydłowa (*Schürer*) wzg. 5-skrzydłowa śruba napędowa (*Techel*)

- Prędkość: \uparrow 10,0 w; \downarrow 13,0 w (maksymalna)
- Zasięg: \uparrow 400 mil/10,0 w; \downarrow 270 mil/5 w
- Elektrownia: pobór z baterii akumulatorów
- Załoga: 6

3. Erprobungsstelle 73 (73 Centrum Doświadczalne zajmujące się techniką okrętową utworzone 1 września 1965 r. w Kilonii, przejęło pewne obowiązki tamtejszego arsenału morskiego. W roku 1974 weszło w skład tzw. Erprobungsstelle 71 (WTD 71), czyli Centrum Technicznego ds. Obrony Narodowej dot. Okrętów i Broni Morskiej wchodzących w skład Sił Zbrojnych – Bundeswehr = Heer + Marine będąc i jest nadal urzędem federalnym ds. techniki wojskowej oraz zleceńodawcą usług w stosunku do cywilnych podmiotów. Jej główna siedziba mieści się w Eckernförde. Utworzona w roku 1912 jako *Torpedoversuchsanstalt (TVA)*, czyli Instytut ds. Prób z Bronią Torpedową (poligon). http://de.wikipedia.org/wiki/Wehrtechnische_Dienststelle_71 (przyp. red.)

Ta fotografia dobrze ukazuje nam wielkość oraz szczegóły konstrukcji *Hansa Techela*.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



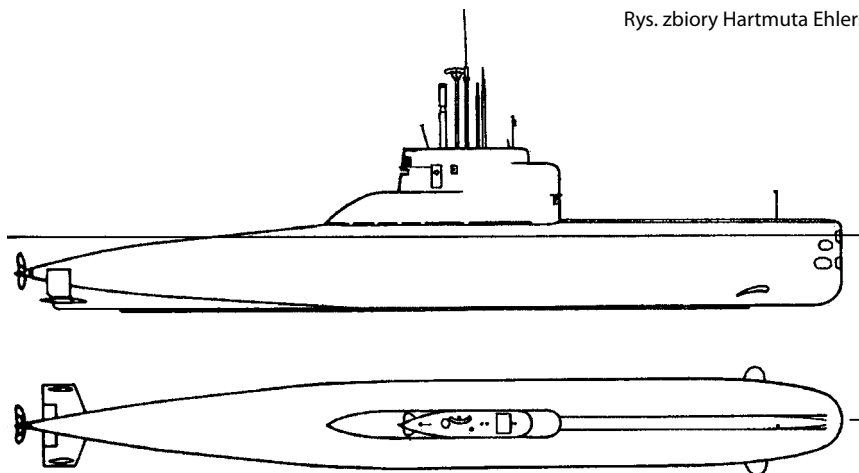
- Uzbrojenie: 2 dziobowe wyrzutnie torpedowe o kal. 533 mm

- Przyrządy nawigacyjne: radar nawigacyjny; żyrokompas Anschütz; telefonia podwodna Atlas

- Środki operacyjne: kalkulator celownika torpedowego (Torpedoleitanlage) H.S.A. Mk 8/1, sonar

- Wyposażenie operacyjne: 1 peryskop, 1 tratwa ratunkowa, urządzenie MES uodparniające zadziałanie wrogich min

Uwagi: Silnik typu MB 837 Aa (V) był zaprojektowany również do usuwania spalin, wykonany ze stali antymagnetycznej, odporny na wstrząsy i wyposażony był w dodatkową ochronę z aluminium. Był silnikiem prototypowym.



U4 – U8, pierwotny wygląd

Hans Techel (S 172)

Atlaswerke, Brema [404]

10.10.1961

15.03.1965

15.10.1965

Nr okrętu 202/01. Oddany do służby wraz z powstaniem grupy roboczej ds. prób i testowania okrętów podlegającej Erprobungsstelle 71 Bundeswehry (patrz odnośnik nr 1).

Wycofany ze służby 15.12.1966 r., następnie „na sznurku” w MArSie, w Kilonii; znajdował się tam jeszcze we wrześniu 1969 r. Po tej dacie złomowany.

Friedrich Schürer (S 173)

Atlaswerke, Brema [405]

10.10.1961

10.11.1965

06.04.1966

Nr okrętu 202/02. Oddany do służby wraz z powstaniem grupy roboczej ds. prób i testowania okrętów podlegającej Erprobungsstelle 71 Bundeswehry (patrz odnośnik nr 1).

Wycofany ze służby 15.12.1966 r., następnie „na sznurku” w MArSie w Kilonii, tam też pocięty na złom.

7.3 Typ 205

Informacje ogólne:

(Przybrzeżne) okręty podwodne, pierwotnie typu 201. Zbudowane według planów IKL jako IK 10 W z lat 1958/59 ze zmianami z roku 1960. Zlecenia na budowę udzielono w marcu 1959. Jednostki te charakteryzowały się, w wyniku licznych, przeprowadzanych przebudów, innym kształtem kiosku: nie zdecydowano się już na otwarte stanowisko manewrowe, lecz zostało one osłonięte. Dalszym wyróżnikiem tych okrętów podwodnych była zakrzywiona i opadająca w kierunku rufy linia centralnej, dużej nadbudowy (kiosk). To akurat rozwiązanie nie

należało do najszcześniejszych. Z powodu takiego właśnie kształtu tylnej części kiosku stało się bowiem przyczyną powstawania bardzo dużego oporu wody, który w przypadku jednostek typu 201 był o wiele niższy. Oprócz tego kadłub okrętów nowego typu został wydłużony o około 1,8 m, co się okazało jak najbardziej potrzebne – w ten sposób stworzono więcej wolnego miejsca na zainstalowanie nowego, nowoczesnego, ale i gabarytowo bardziej przestrzennego sonaru. Koszty budowy tych 5 okrętów podwodnych typu 201 zamknęły się sumą około 50 mln DM, a właściwe koszty zainstalowanych w kadłubie różnych systemów dla ww. okrętów i trzech typu 201 wyniosły po 25 mln DM na sztukę.

Jednostki serii od U 4 do U 8 były w momencie pojawienia się kryzysu stalowego na tyle gotowe, że marynarka nie wyraziła zgody na przerwanie prac na nich. Wykorzystywano różne metody, aby usunąć problemy związane z pojawiającą się rdzą. Jedną z nich było pokrycie kadłubów, jeszcze przed wodowaniem, warstwą rozpylonego cynku oraz zastosowanie dodatkowej ochrony w postaci protektorowych anod magnezowych (niem. Opferanoden). Środki te nie okazały się jednak w praktyce za bardzo skuteczne i problemu zupełnie nie zlikwidowano. Dzięki jednak powyższym metodom zapobiegawczym wspomniane okręty można było wykorzystywać przynajmniej jako jednostki szkolne. Wyrzutnie torpedowe zostały zatkane, a nominalne zanurzenie zostało ograniczone do 100 m i określone współczynnikiem bezpieczeństwa wynoszącym 2,5.

U 7 różnił się od swoich czterech bliźniaków kształtem kiosku, który po eksplozji gazu piorunującego w 1956 r., upodobniony został później wyglądem do kształtu jaki wyróżniał z kolei jednostki typu 205 (ulepszony). W późniejszym okresie

kiosk o takim samym kształcie otrzymały również U 4 i U 6.

Dane techniczne:

- Wyporność: ↑ 455 m³ (bojowa), 419 ts (konstrukcyjna); ↓ ~ 485 m³

- Wymiary: długość 44,04/43,04 m; maksymalna/pp; szerokość 4,59 m; zanurzenie 3,80/4,26 m (KLW/wyporność bojowa)

- Napęd: jak w przypadku typu 201.

- Prędkość: ↑ 10,0 w; ↓ 17,0 w (maksymalna)

- Zasięg: ↑ 3800 mil/10,0 w; ↓ 230 mil/4 w

- Elektrownia: pobór z baterii akumulatorów

- Załoga: 21; 14 koi (1 pojedyncza, 5 podwójnych, 1 potrójna) = 1 dowódca, 4 oficerów, 4 podoficerów starszych, 5 podoficerów młodszych i marynarzy

- Uzbrojenie: 8 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm lub 16 min

- Przyrządy nawigacyjne: radar nawigacyjny Thomson-CSF Calypso; żyrokompas Anschütz; telefonia podwodna Atlas

- Wyposażenie techniczne: kalkulator celownika torpedowego H.S.A. Mk 8/1, sonar SRS M-1 H, szumonomiarniki Atlas-GHG AN 5039A 1, ESM: DR 874

- Wyposażenie: 1 tratwa ratunkowa, 1 peryskop Zeissa, urządzenie MES uodparniające na działanie wrogich min, 1 kotwica

- Środki operacyjne: jak w przypadku typu 201, ale z przekształtnikami i pompami wrzeczionowymi

U 4 (S 183)

HDW, Kilonia [1153]

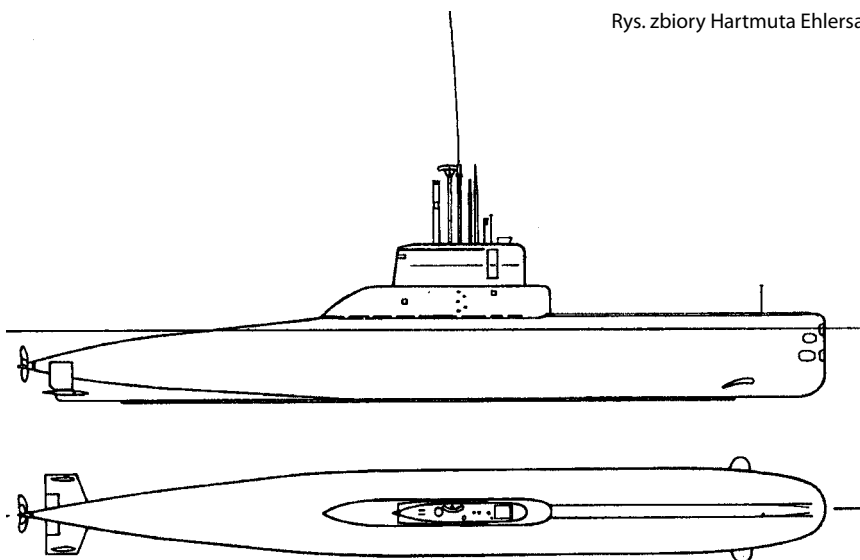
01.04.1960

25.08.1962

19.11.1962

4. VEBEG – Das Verwertungsunternehmen des Bundes (Federalne Przedsiębiorstwo [Składowania] i Utylizacji. <https://www.vebeg.de/web/de/start/index.htm> (przyp. red.)

Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa



U 4, U 6, U 7 po zmianie kształtu kiosku

Nr okrętu 205/01. Próby zanurzeniowe i testy (trym) 29.8.1962 r., próby morskie 14 oraz 18.9.1962 r. Wstępny odbiór przez BWB 5.11.1962. W służbie w: 1. Unterseebootgeschwader, od 1.10.1969 r. Grupa Szkolnych U-Bootów, wycofany ze służby 1.8.1974 r.

Po wykorzystaniu kadłuba jako rezerwuaru części zamiennych w MARSie Kilonia, zaferowany 19.5.1976 r. do sprzedaży za pośrednictwem firmy VEBEG⁴ firmie Zerssen & Co., Kilonii. Tam też w 1977 r. złomowany.

U 5 (S 184)

HDW, Kilonia [1154]

01.06.1961

20.11.1962

04.07.1963

Nr okrętu 205/02. Próby zanurzenia i wyważenia trymu 28.11.1962 r., próby morskie 18 i 20.12.1962 r. Wstępny odbiór przez BWB 17.5.1963. W składzie: 1. Unterseebootgeschwader, od 1.10.1969 r. Grupa Szkolnych U-Bootów, 17.5.1974 r. wycofany ze służby, „na sznurku” w MARSie Kilonia. Po wykorzystaniu jako rezerwuaru części zamiennych, zaferowany na sprzedaż 27.05.1975 r. za pośrednictwem firmy VEBEG i sprzedany firmie Zerssen & Co., Kilonia, dokąd kadłub przetransportowano 7.7.1975 r. i tam pocięty na złom.

U 6 (S 185)

HDW, Kilonia [1155]

08.11.1961

30.01.1963

24.07.1963

Nr okrętu: 205/03. próby morskie 9 i 11.4.1963 r., zanurzenia i testy (trym) 22.4.1963 r. Wstępny odbiór przez BWB 25.6.1963. W składzie: 1. Unterseebootgeschwader, od 1.10.1969 Grupa Szkolnych U-Bootów, wycofany ze służby 23.8.1974 r., „na sznurku” w MARSie Kilonia.

Po wykorzystaniu jako rezerwuaru części zamiennych, 25.2.1977 r. za pośrednictwem firmy VEBEG zaferowany na sprzedaż. Nabywca: Zerssen & Co., Kilonia. Od 26.4.1977 r. tam pocięty na złom.

U 7 (S 186)

HDW, Kilonia [1156]

01.02.1962

10.04.1963

16.03.1964

Nr okrętu: 205/04. próby morskie 3 i 4.5.1963 r., zanurzenia i testy (trym) 4.6.1963 r. Wstępny odbiór przez BWB 10.3.1964 r., w służbie w: 1. Unterseebootgeschwader.

Podczas przeglądu stocznioowego w 1965 r. na pokładzie doszło do eksplozji gazu piorunującego; duże szkody, stąd 30.9.1965 r. skierowany do stoczni remontowej, gdzie go poddano przebudowie. W dniu 22.5.1968 r. ponownie w służbie, 1.10.1969 w Grupie Szkolnej Unterseeboot-Lehrgruppe. 12.7.1974 r. wycofany ostatecznie ze służby; „na sznurku” w MARSie Kilonia.

Po wykorzystaniu kadłuba jako rezerwuaru części zamiennych zaferowany 19.1.1976 r. za pośrednictwem firmy VEBEG na sprzedaż. Nabywcą okazał się być ponownie Zerssen & Co. z Kilonii, która się zajęła pocięciem na złom.

U 6 w pierwotnej konfiguracji kiosku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





U 8 w składzie 1 Eskadry OP w bazie, w Kilonii, 7 maja 1969 r. Na drugim planie tender *Lahn*.

Fot. Hartmut Ehlers

U 8 (S 187)

HDW, Kilonia [1157]

20.02.1963

19.06.1963

22.07.1964

Nr okrętu: 205/05. Próby morskie i zanurzenia 30.9.1963, ponowne próby 12.11.1963 r. i 19.6.1964 r. Wstępny odbiór przez BWB 26.6.1964. W służbie w: 1. Unterseebootgeschwader, od 1.10.1969 r. Grupa Szkolna U-Bootów. 9.10.1974 r. wycofany ze służby, „na sznurku” w MARsie Kilonia.

Od 9.1. do 24.3.1975 r. w dyspozycji MARsa Kilonia a od kwietnia do 23.10.1975 r. przekazany do dyspozycji Erprobungsstelle 71 Bundeswehry. Am 25.2.1977 r. za pośrednictwem firmy VEBEG zaoferowany na sprzedaż. Po wykorzystaniu kadłuba jako rezerwuaru części zamiennych sprzedany 26.4.1977 r. firmie Zerssen & Co., Kilonia, która go pocięła na złom.

7.4 Typ 205 (ulepszony)

Informacje ogólne:

Polecenie wstrzymania budowy wydane w roku 1963, w wyniku pojawienia się tzw. „kryzysu stalowego”, dotknęło ostatnie cztery okręty podwodne budowane w ramach tzw. „dwunastki”. Ostatecznie wykonane zostały następnie przy użyciu trzech rozmaitych rodzajów stali antymagnetycznej. W przypadku U 9 i U 10 budulec gatunku stali AM 53 pochodził od austriackiego producenta, firmy Schoeller & Bleckmann Stahlwerke AG, która dostarczył również loty stali AM 10 i AM 20 przeznaczone dla typu 201. U 11

zbudowano ze stali PN 18 S2 z zakładów Phoenix-Rheinrohr-Stahl, U 12 Amanox 182 M 9 zakładów Stahlwerke Südwestfalen. Najlepiej sprawdził się PN 18 S2, który od tej pory był stosowany w zachodniemieckim budownictwie okrętów podwodnych.

Czas, powstały po wstrzymaniu budowy, IKL wykorzystało do opracowania nowego zmodyfikowanego projektu, który otrzymał sygnaturę IK 10 Wm. Przewidziano w nim zastosowanie całego szeregu ulepszeń w porównaniu do poprzedniej serii U 4 – U 8. Cechą charakterystyczną tego nowego typu był bardziej smukły kształt kiosku, co się natychmiast rzuciło w oczy oraz mniejsza obudowa sonaru. Celem uzyskania lepszego momentu skrętu i poprawienia stopnia manewrowania okrętu, zainstalowano nad jego śrubą napędową klin spiętrzający (Staukeil) tzw. *Totholz*; inna stosowana jeszcze nazwa to Heckteil (klin rufowy).

Jednostki tego typu zbudowano również ze stali antymagnetycznej St 52, były w praktyce identycznymi budowami zastępczymi za U 1 oraz U 2. Wyloty ich wyrzutni torpedowych zostały uszczelnione.

Na U 1 (II) kilkakrotnie przebudowywano system napędowy. Podobnym celem służył również U 12, na którym z kolei testowano różne typy sonarów. Poddawany był także częstym zmianom profilu kiosku i kadłuba.

U 9, zdołał na kiosku Krzyż Żelazny I Klasy, nadany Otto Weddigenowi, pierwszemu dowódcy, legendarnego już U 9, z I wojny światowej za zatopienie w ciągu kilku godzin, w początkowym okresie działań wojennych, trzech brytyjskich krą-

żowników pancernych. Było to powodem, że na ogół lekceważeni i pogardzani do tychczas przedstawiciele „nie honorowego” sposobu prowadzenia walki, bo w ukryciu i pod wodą, zyskali od razu, przynajmniej w cesarskiej marynarce wojennej, należne im uznanie i priorytet.

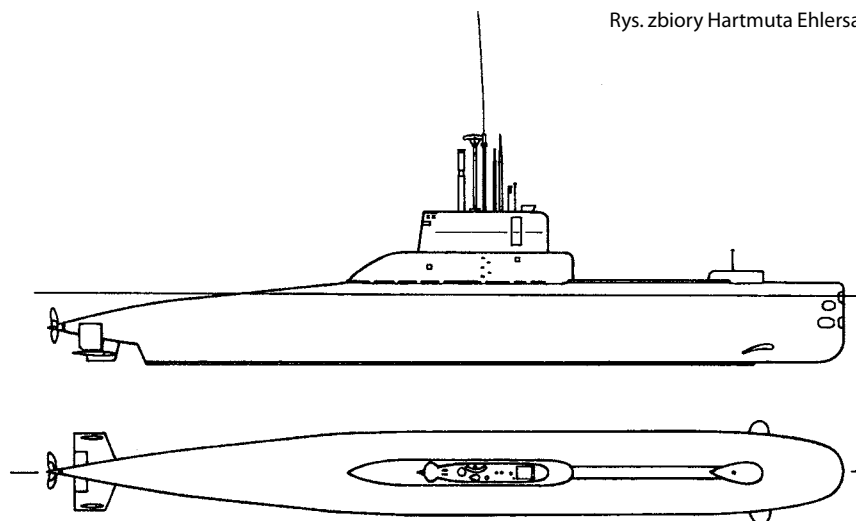
Dane techniczne:

- Wyporność: ↑ 455 m³ (bojowa), 419 ts (konstrukcyjna); ↓ ~ 485 m³
- Wymiary: 44,04 m maksymalna (U1, U 2, U 9), 43,79 m (U 10), 45,80 m (U 11, U 12), wszystkie 43,04 m pp; szerokość 4,59 m; zanurzenie 3,80/4.26 m (KLW/bojowa)
- Napęd: jak na jednostkach typu 201, w przypadku U 11 oraz U 12 tylko jeden ster w strumieniu nadążnym śrub napędowych
- Prędkość: ↑ 10,0 w; ↓ 17,0 w maksymalna
- Zasięg: ↑ 3800 mil/10.0 w; ↓ 228 mil/4 w, 3950 mil/4 w z chrapami
- Elektrownia: zasilanie z akumulatorów
- Załoga: 21
- Rozmieszczenie uzbrojenia, środków dowodzenia jak w przypadku typu 205
- Systemy operacyjne jak w przypadku typu 201, wyposażony jednak w przetworniki statyczne i pompy odśrodkowe

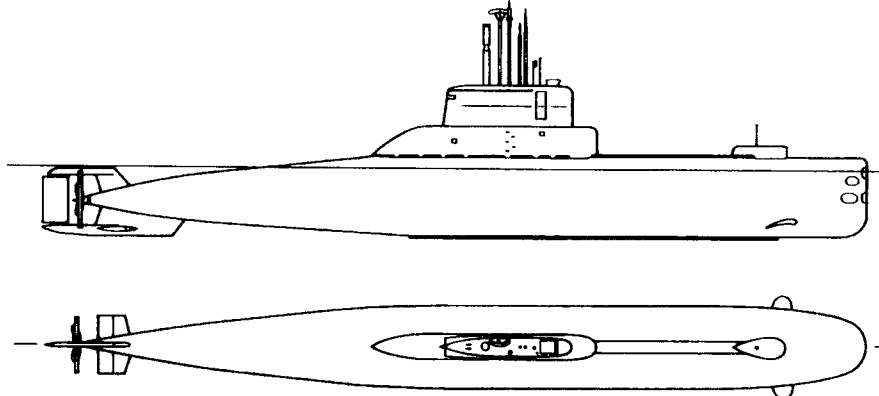
Uwagi: Jednostki wyposażono w ulepszone baterie akumulatorów. W niektórych z nich, podczas przeglądów technicznych wymieniono dotychczasowe silniki napędowe MTU 12V493AZ80, instalując w ich miejsce silniki typu MB 820 S/1, o tej samej mocy. Maksymalna głębokość zanurzenia – 150 m.

Po przebudowie na jednostkę doświadczalną U 1 (II) charakteryzował się nastę-

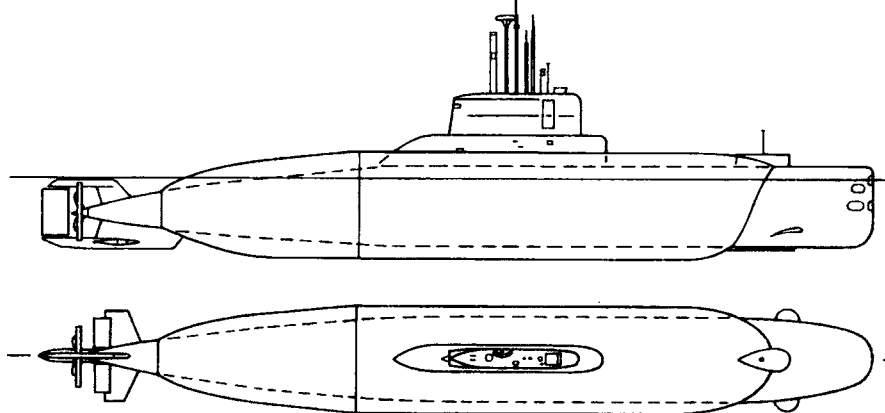
Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa



U 1 (II), U 2 (II), U 9, U 10, pierwotny wygląd



U 11, U 12, pierwotny wygląd



U 11 z drugą nadbudową na kadłub jako okręt-cel

pującymi wymiarami: długość maksymalna = 46,57 m, Lpp = 45,75 m, natomiast U 12 odpowiednio maksymalną = 53,43 m i Lpp = 50,68 m.

Urządzenie testujące nowych ogniwpaliwowych na U 1 (II) produkowało w swoich 6 ogniwach w sumie 150 kW, które następnie ładowały baterie akumulatorów.

Podczas przeprowadzonych prób wykorzystano silnik Coswortha o mocy 250 kW, współpracujący z silnikiem wysokoprężnym typu MTU 8V183, jednym urządzeniem absorpcji spalin Mk 3 oraz tzw. systemem zarządzania wodą. Znajdująca się w tym czasie w eksploatacji cywilnej jednostka została pomalowana na kolor granatowy z pomarańczową górną częścią kiosku.

Na przewidzianym do zbudowania w ramach typu 212 U 12 przetestowano zintegrowany system radarowy typu Krupp-Atlas DBSQS-90FTC w skład, którego wchodziły następujące komponenty: boczny sonar typu FAS 3-1 umocowany na kadłubie, pasywne urządzenie pomiaru odległości PRS 3-15, pasywne urządzenie podsłuchu podwodnego AN 5039A1 (GHG), aktywny system typu Atlas DSQS-21DG na dziobie, urządzenie ostrzegające przed minami Feranti FMS 52 HF, wysuwany elektrycznie, holowany sonar typu TAS-3.

U 9 (S 188)

HDW, Kiel [1158]

10.12.1964

20.10.1966

11.04.1967

Nr okrętu: 205/06. Próby zanurzenia i wyrównywania trymu 21.12.1966 r., próby morskie 18 i 20.1.1967 r. Wstępny odbiór przez BWB 15.2.1967 r., w służbie w: 1 Unterseebootgeschwader. 26.6.1978 r. eksplozja wodoru. Wycofany ze służby 3.6.1993 r.

Za pośrednictwem firmy VEBEG przekazany Muzeum Techniki w Spirze (Nadrenia Palatynat [Technik-Museum Speyer]), w dniach 9-10.8.1993 r.; via Rotterdam, Nową Mozą i Renem przetransportowany na holowanym pontonie do Spiry (Speyer), następnie na platformie przeznaczonej dla przesyłek ponadgabarytowych przewieziony do muzeum; obecnie eksponat muzealny.

U 10 (S 189)

HDW, Kiel [1159]

15.07.1965

05.06.1967

28.11.1967

Nr okrętu 205/07. Próby zanurzenia i wyrównywania trymu 21.6.1967 r., próby 16 i 18.8.1967 r. Wstępny odbiór przez BWB 30.8.1967 r., w momencie oddania do służby w: 1 Unterseebootgeschwader. Wycofanie ze służby 16.2.1993 r., „na sznurku” w Wilhelmshaven.

2.12.1994 r. przekazany miastu Wilhelmshaven; stacjonarny eksponat muzealny.



U 10 (wewnątrz) i U 9 (na zewnątrz) po wycofaniu ze służby, na „sznurku” w pobliżu m. mostu Wiesbadeńskiego (Wiesbadenbrücke), w Wilhelmshaven, 3 lipca 1993 r. Fot. Hartmut Ehlers

U 11 (S 190)

HDW, Kiel [1160]

11.04.1966

09.02.1968

21.06.1968

Nr okrętu 205/08. próby 12 i 14.3.1968 r., próby zanurzenia i trymu 22.4.1968 r. Wstępny odbiór przez BWB 29.5.1968 r., wraz z oddaniem do służby w składzie: 1. Unterseebootgeschwader. Przegląd stocz-

niowy od 5.1.1987 r. do 30.9.1988 r.; okręt dostał drugi „kadłub”; od tego czasu jako okręt-cel, typu 205A. 3.2.1997 r. starany przez fiński zbiornikowiec *Natura* we mgle koło wyspy Langeland, średnie uszkodzenia. 30.10.2003 r. wycofany ze służby i „na sznurku” w MARSie Wilhelmshaven.

Sprzedany firmie Beneken, 12.4.2005 r. na holu do Burgstaaken, na wyspie Feh-

marn; tam ustawiony na lądzie 2.5.2005 r. Obecnie obiekt muzealny.

U 12 (S 191)

HDW, Kiel [1161]

01.09.1966

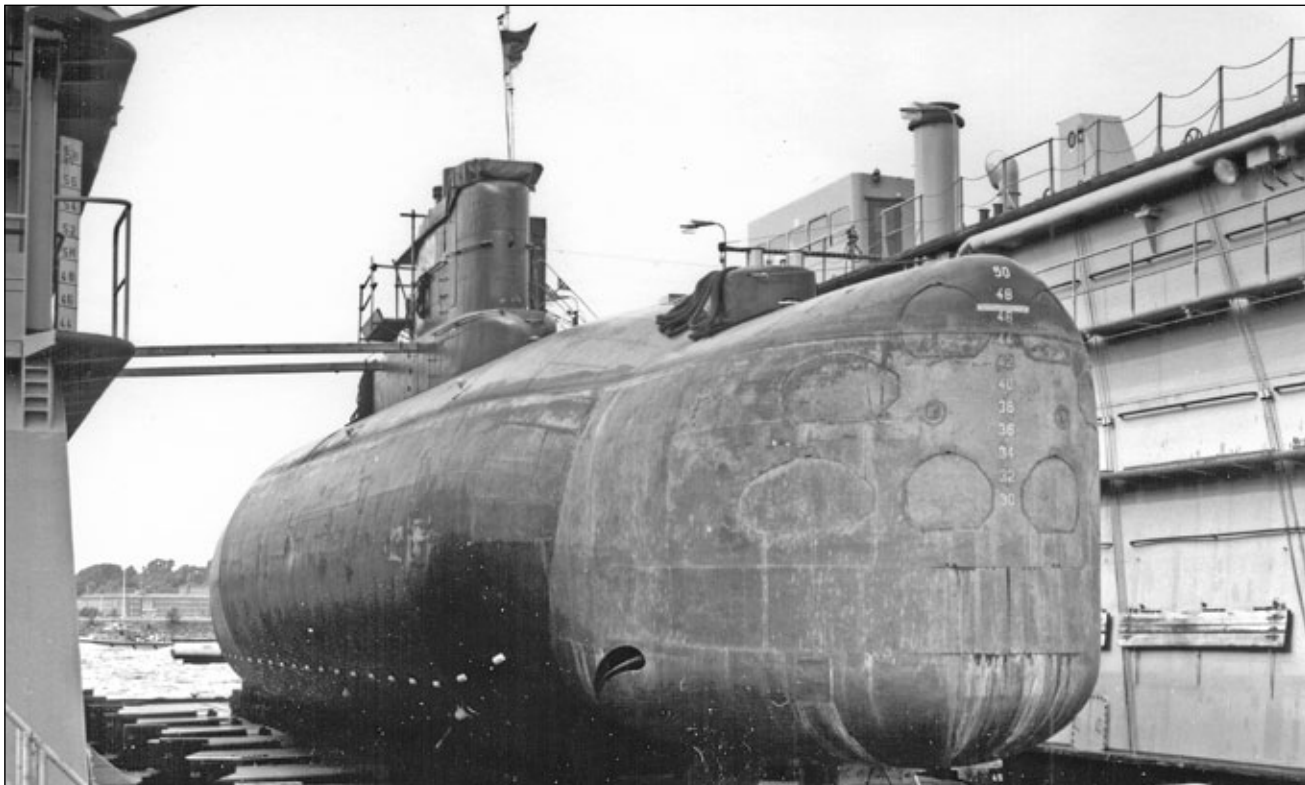
10.09.1968

14.01.1969

Nr okrętu 205/09. Próby zanurzenia i trymu 1.10.1968 r., próby 16

U 11 po przebudowie na okręt-cel. Fotografia wykonana w MARSie Kilonia, 15 sierpnia 1992 r.

Fot. Hartmut Ehlers





U 12 w Kilonii, 15 sierpnia 1992 r.

Fot. Hartmut Ehlers

i 18.10.1968 r. Wstępny odbiór przez BWB 11.12.1968 r., w momencie oddania do służby w składzie 1. Unterseebootgeschwader. 2. 4.1971 r. około 6 mil na wschód od wyspy Fehmarn, w gęstej mgle doszło do kolizji z frachtowcem NRD *Fritzem Reuterem*; 1 ranny, w kadłubie około 5 m³ wody zaburtowej. Przy pomocy *Fehrmana* (A 1458) na holu do Kilonii, tam 30.4.1971 r. wycofany ze służby (koszt usunięcia szkód: 12 mil. DM). W styczniu 1972 r. przejęty przez dwa duże holowniki portowe *Heppens* (Y 1681) oraz *Neuende* (Y 1680) i przeholowany do Emden; po drodze 27.1. zerwał się na Morzu Północnym, w sztormie, z holu, lecz „przechwycony” został przez *Eisbära* (A 1402) przy wsparciu holowników oceanicznych *Helgoland* (A 1457) i *Norderney* (A 1455).

Od 28.1.1972 r. do 27.2.1974 remont w stoczni Nordsee-Rheinstahlwerke (obecnie Thyssen-Nordseewerke), Emden. 15.2.1972 r., tam następnie przetransportowany na ląd w dniu 21.3. celem renowacji rozcięty na dwie części. Wyciągnięte z kadłuba części przeznaczono na złom firmie Heeren w Leer.

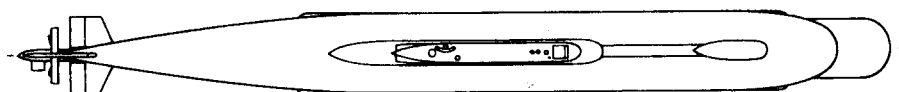
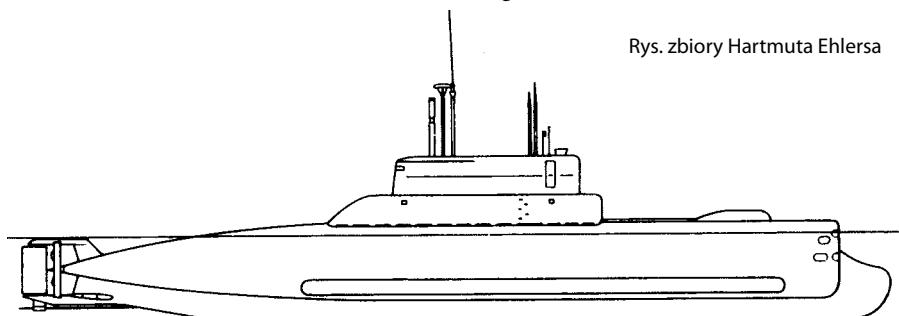
10.11.1973 r. wodowany i od 8.1.1974 r. ponownie w 1 Eskadrze Okrętów Podwodnych. Był pierwszą jednostką przebudowaną celem przeprowadzenia na nim testów z sonarem (typ 90 FTC). Od 1989 r. przyporządkowany typowi 205B, gdyż ta jednostka została wybrana, aby na niej jako pierwszej po odpowiedniej przebudowie zainstalować do przetestowania sonar 90 FTC. W następnych latach drobne przebudowy w ramach testów ze sonarem, wycofany ze służby 14.7.2005 r. i odstawiony „na sznurku” w MArse Wilhelmshaven. 24.9.2008 r. za pośrednictwem fir-

my VEBEG sprzedany firmie Rasmussen w Danii.

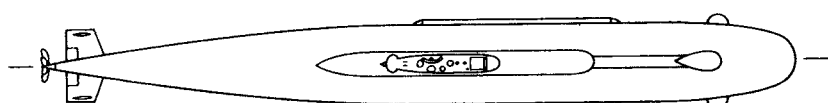
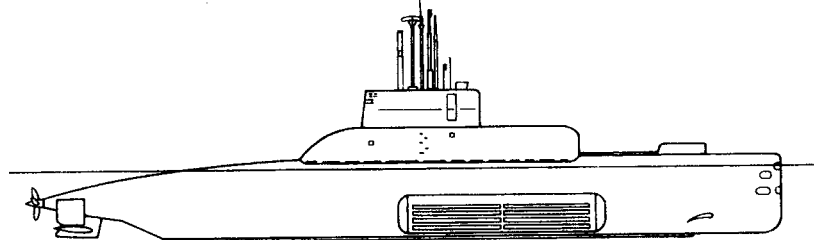
U 1 (II) (S 180)
HDW, Kiel [509]
01.02.1965
17.02.1967
26.06.1967

Nr okrętu 205/10. zastąpił pierwszy U 1, typu 201. Próby zanurzeniowe i wyważenia trymu 20.3.1967 r., dalsze próby 29 i 31.3.1967 r. Wstępny odbiór przez BWB 26.4.1967, w momencie oddanie do służby w składzie 1. Unterseebootgeschwader. 17.9.1982 r. kolizja z frachtowcem *Walenburg*.

Rys. zbiory Hartmута Ehlersa



U 12 jako jednostka doświadczalna



U 1 (II) jako jednostka eksperymentalna i doświadczalna



U 1 (II) w czasie przygotowywania do testów ogni w paliwowych, Travemünde 16 grudnia 1989 r.

Fot. Hartmut Ehlers

19.3.1987 r. wycofany ze służby i przeprowadzony do stoczni HDW w Kilonii; tam wmontowano w środek jego kadłuba dodatkowy moduł (sekcję) celem przeprowadzenia testów nowych ogni w paliwowych. Od 21.9.1987 r. ponownie w służbie. Od 26.9.1991 r. niesprawny ruchowo.

29.11.1991 r. wycofany ze służby i oddany do dyspozycji stoczni Thyssen-Nordseewerke w Emden, jako jednostka doświadczalna. Przebudowa na silnik pracujący wg. systemu Coswortha i z tego powodu przeniesiony na ląd. Ponowne wodowanie jako *EX U 1* 13.11.1992.

Pierwsze próby zanurzenia przeprowadzono 2.3.1993 r. Po zakończeniu prób, 29.11.1993 r. przekazany firmie VEBEG celem sprzedaży pocięcia na złom; nabywca firma Evert Heeren, w Leer, pocięty na złom w firmie TNSW.

U 2 (II) (S 181)

HDW, Kiel [508]

01.09.1964

15.07.1966

11.10.1966

Nr okrętu 205/11. Zastąpił pierwszy U 2, typu 201. Próby zanurzeniowe i wyważenia trymu 18.7.1966 r., Próby morskie 15

i 18.8.1966 r. Wstępny odbiór przez BWB 31.8.1966 r., w momencie oddania do służby w składzie 1 Unterseebootgeschwader. 15.7.1970 r. wycofany ze służby. Remont, 10.2.1971 r. ponownie w służbie. Wycofany ze służby 19.3.1992 r., „na sznurku” w MArse Wilhelmshaven.

18.3.1993 r. za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany Jade-Stahl, Wilhelmshaven, do pocięcia na złom.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego:
Michał Jarczyk

U 2 (II) po wycofaniu ze służby w Wilhelmshaven, 4 lipca 1992 r.

Fot. Hartmut Ehlers





Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

Część VIb – Służba „Ranger” (CVA/CV-61)

Na Daleki Wschód lotniskowiec wyszedł po raz kolejny w dniu 21 lutego 1979 roku. Na początku oddelegowania *Ranger* został skierowany ku zachodniej części Oceanu Indyjskiego dla demonstracji siły w obliczu wojny granicznej pomiędzy Jemeńską Republiką Arabską oraz Ludowo-Demokratyczną Republiką Jemenu. Po zakończeniu misji okręt powrócił na akwen ćwiczebny koło filipińskiej bazy Subic Bay, podczas szkolenia na którym w dniu 29 marca uszkodzeniu uległa jedna z jego turbin głównych. Usunięcie awarii wymagało kilkudniowego postoju, po którym *Ranger* odszedł ku cieśninie Malakka. Zanim jednak okręt zdołał ją pokonać, w dniu 5 kwietnia u jej wschodniego wejścia w okolicach Singapuru uległ kolizji z liberyjskim zbiornikowcem *Fortune Monrovia*. Skutkiem zderzenia była wyrwa w lewej burcie statku od linii wodnej do pokładu głównego. Lotniskowiec doznał uszkodzenia dziobu włącznie z rozszczelnieniem dwóch zbiorników paliwa. Szczęśliwie, nikt z załóg obydwu jednostek nie odniósł obrażeń. *Ranger* został zmuszony do powrotu do Subic Bay gdzie dokonano prowizorycznych napraw jego dziobu. Następnie, dla kompleksowego usunięcia odniesionych uszkodzeń okręt przeszedł do japońskiej bazy floty amerykańskiej w Yokosuka. Tę turę służby na Zachodnim Pacyfiku lotniskowiec zakończył w następnym roku wracając do San Diego w dniu 22 lutego.

Kolejne oddelegowanie na Daleki Wschód i Ocean Indyjski *Ranger* rozpoczął w dniu 10 września 1980 roku. W drodze na zachód jednostka najpierw zawinęła na Hawaje gdzie, w Pearl Harbor na jej pokładzie zrealizowano kilka scen filmu „The Final Co-

undown”¹ w reżyserii Dona Taylora. Okręt zastępował w nich lotniskowiec atomowy *Nimitz* (CVN-68). Podczas tej tury *Ranger* odwiedził Perth w Australii, Colombo na Sri Lance oraz Hongkong. Powróciwszy do Kalifornii w dniu 5 maja 1981 roku, okręt przeszedł min. przegląd w stoczni marynarki w San Diego. W czasie tego remontu, w dniu 6 sierpnia na pokładzie lotniskowca wybuchł pożar, który szczęśliwie nie miał większych konsekwencji. Następną oddelegowanie na zachodni Pacyfik oraz do północnej części Oceanu Indyjskiego jednostka rozpoczęła w dniu 7 kwietnia 1982 roku. W jego początkowej fazie, w maju uczestniczyła min. we wspólnych z lotniskowcem *Midway* (CV-41) ćwiczeniach „Readex’82”. Ten etap służby, podczas której odwiedził min. australijskie Perth oraz Singapur, lotniskowiec zakończył w dniu 12 września 1982 roku. Będąc złuzowanym przez bliźniaczy *Forrestal*, *Ranger* w dniu 19 września powrócił do Kalifornii.

W początkach następnego roku okręt wszedł do historii amerykańskiego lotnictwa morskiego. W dniu 21 marca na jego pokładzie miało bowiem miejsce pierwsze na lotniskowcu lądowanie samolotu obsadzonego całkowicie przez załogę kobiecą. Maszyną, którą dowodziła porucznik Elizabeth M. Toedt był transportowy Grumman C-1A „Trader”² z dywizjonu VRC-40. W dniu 14 maja na pokładzie jednostki złożył wizytę wiceprezy-

1. W Polsce pod tytułem: „Jeszcze raz Pearl Harbor”.

2. Długość 12,85 m; rozpiętość 21,18 m; wysokość 4,95 m; masy: własna 8,51 t; maks. startowa 13,23 t; 2 silniki tłokowe po 1525 KM; prędkość maks. 460 km/h; pułap maks. 4,82 tys. m; zasięg 2,1 tys. km; zał.: 2-4 os.

dent George Bush, któremu towarzyszył wiceadmirał Crawford A. Easterling – dowódca Floty Pacyfiku. Pod dwóch miesiącach – 15 lipca – *Ranger* rozpoczął kolejną turę służby poza macierzystą bazą. Trzy dni później, kiedy okręt bunkrował około 100 mil od San Diego, uległ kolizji ze zbiornikowcem floty *Wichita* (AOR-1). Skutkiem zderzenia było uszkodzenie jednego z podnośników samolotów lotniskowca oraz zniszczenie oprzyrządowania do podawania paliwa i uszkodzenie rufowej nadbudówki na tankowcu. Szczęśliwie, nie ucierpiał żaden z członków załóg jednostek. Kolejnej awarii *Ranger* doznał w dniu 1 listopada w czasie kiedy operował na Morzu Północnoarabskim na wschód od Omanu. Tym razem na skutek wycieku podczas przepompowywania paliwa wybuchł pożar w jednej z jego siłowni. Mimo, że ogień został ugaszony w ciągu godziny skutkiem pożaru była śmierć 6 oraz zranienia 35 członków załogi okrętu. Uszkodzeniu uległa jedna z turbin głównych lotniskowca oraz dwie linie wałów, z których jedną udało się wkrótce uruchomić. Skutkiem pożaru było także uszkodzenie przyległej siłowni pomocniczej Nr 2 oraz kilku mniejszych, przyległych pomieszczeń. Szczęśliwie, żaden z samolotów jednostki nie znajdował się wówczas w powietrzu bowiem jej odległość od najbliższego lądu była dość duża. Mimo uszkodzeń, *Ranger* kontynuował działalność operacyjną do połowy listopada wracając na Filipiny po 121 dniach pobytu w morzu. Do swej kalifornijskiej bazy lotniskowiec powrócił w ostatnim dniu lutego 1984 roku.

Począwszy od maja 1984 roku do czerwca 1985 roku okręt przeszedł remont kapitalny w Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton w stanie Waszyngton. Po jego zakończeniu *Ranger* powrócił do Kalifornii zawijając w dniu 8 czerwca do San Diego. Tam podczas postoju przy kei bazy lotnictwa floty North Island jego centrala bojowa była przez pewien czas planem zdjęciowym dla nie-

których scen filmu „Top Gun” w reżyserii Tony Scotta. Okręt zastępował lotniskowiec atomowy *Enterprise* (CVN-65), na którym rozgrywała się akcja. Październik tego roku załoga *Rangera* spędziła na szkoleniach mających na celu osiągnięcie gotowości bojowej.

W pierwszej połowie 1986 roku jednostka ponownie była miejscem pracy filmowców. Tym razem na jej pokładzie realizowano kilka scen z filmu „Star Trek IV: The Voyage Home” w reżyserii Leonarda Nimoya. Zastępowała w nich ona ponownie *Enterprise*, który w rzeczywistości znajdował się wówczas w morzu. Jako scenografię wykorzystano siłownię główną Nr 2 *Rangera* z jej Główną Tablicą Rozdzielczą, która imitowała przedział „reaktora jądrowego”, a także hangar i podnośnik lotniczy Nr 1. Podczas trwającej tydzień pracy filmowców w realizowanych scenach uczestniczyli żołnierze oddziału piechoty morskiej lotniskowca ścigający parę aktorów grających głównych bohaterów, którzy wtargnęli na okręt. Wpadką realizatorów filmu było to, że żołnierze biorący udział w niektórych scenach rozgrywających się przecież na *Enterprise* mieli na głowach bejsbolówki z emblematami *Rangera*.

Czerwiec 1986 roku lotniskowiec spędził na ćwiczeniach „Rim-Pac 86”, w których uczestniczyło przeszło 50 okrętów, 250 samolotów i śmigłowców oraz ponad 50 tys. osób personelu wojskowego Australii, Kanady, Japonii, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. W drugiej połowie roku *Ranger* odbył kolejną turę służby na Północnym i Zachodnim Pacyfiku, która trwała od 18 sierpnia do 20 października. W czasie jej trwania min. odwiedził Pusan w Korei i kanadyjski Vancouver. Początek następnego roku, od 2 marca do 29 kwietnia jednostka spędziła również na Północnym Pacyfiku. W maju okręt uczestniczył wraz z krążownikiem atomowym *Long Beach* (CGN-9) i fregatą raketową *Lewis B. Pull-*

Ranger w maju 1983 roku wychodzący z kalifornijskiej bazy floty w San Diego.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III





Lotniskowiec *Ranger* podczas wyjścia w dniu 15 lipca 1983 roku z San Diego w kolejne oddelegowanie na Daleki Wschód.
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

ler (FFG-23) w obchodach 200-lecia podpisania³ konstytucji Stanów Zjednoczonych. Dla jej upamiętnienia jego załoga ustawiła się wówczas na pokładzie lotniczym w formę hasła: „We The People⁴”. W dniu 14 lipca *Ranger* opuścił San Diego udając się w kolejną misję tym razem na Zachodni Pacyfik i Ocean Indyjski. W rejonie Zatoki Perskiej okręt zluźował lotniskowiec *Midway* (CV-41) wchodząc w skład jednostek operacyjnych 7 Floty. Eskortowały one w ramach operacji „Earnest Will” podążające do i z Kuwejtu zbiornikowce⁵ zagrożone atakami irańskimi. Do kraju *Ranger* powrócił w dniu 29 grudnia.

Kolejny, 1988 rok lotniskowiec spędził w Stanach Zjednoczonych. Następne oddelegowanie na Daleki Wschód i do Azji Mniejszej rozpoczął w dniu 24 lutego 1989 roku wyjściem z bazy lotnictwa floty North Island. Po krótkim postoju na Hawajach, które

okręt opuścił 10 marca, w połowie miesiąca dotarł na Zachodni Pacyfik. Jego zespół operacyjny stanowiły krążowniki rakietowe *Worden* (CG-18), *Fox* (CG-33) i *Valley Forge* (CG-50), niszczyciele *Paul F. Foster* (DD-964) i rakietowy *Hoel* (DDG-13) oraz fregaty rakietowe *Gallery* (FDG-26), *Elrod* (FFG-55) i *Cook* (FFG-1083). W dniu 3 sierpnia śmigłowce grupy powietrznej *Rangera* uratowały 39 uchodźców wietnamskich, którzy przez 10 dni dryfowali na barce w sztormie i ulewnych deszczach monsunowych po Morzu Południowochińskim. Dziesięciu z nich było na niej kiedy ta zerwała się z cum przy jednej z małych wysepek u wybrzeża Wietnamu. Pozostali znaleźli się na barce kiedy zatонуła wioząca ich łódź. Barkę zauważył w odległości 130 km od bazy lotnictwa marynarki Cubi Point bombowiec A-6E „Intruder” z dywizjonu VA-145. Zostali oni później podjęci przez śmigłowce SH-3H „Sea King” z dywizjonu HS-14 i przewiezieni na lotniskowiec, z którego po udzieleniu pomocy medycznej przetransportowano ich do Cubi Point. Podczas tego oddelegowania *Ranger* za-

winął min. do Perth w Australii, Hongkongu, Singapuru, Pattaya w Tajlandii oraz bazy Diego Garcia. Zakończywszy ten okres służby, w dniu 24 sierpnia okręt powrócił do San Diego.

Czas do końca 1990 roku lotniskowiec spędził na przeglądzie, połączonym z dwumiesięcznym dokowaniem oraz ćwiczeniach na wodach Kalifornii. Wśród nich było min. szkolenie przeciwpodwodne prowadzone wspólnie z fregatą rakietową *Ford* (FFG-54). Na pokładzie lotniskowca nakręcono również wówczas końcowe sceny filmu „Flight of the Intruder”⁶ w reży-

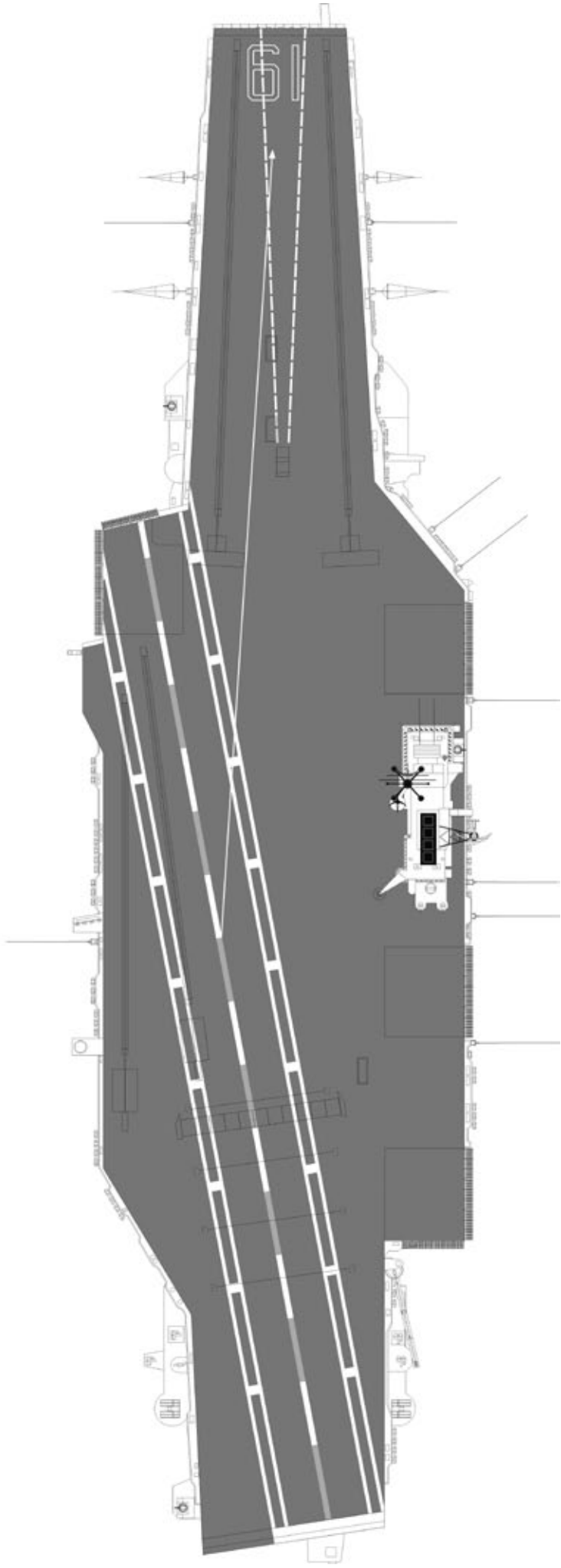
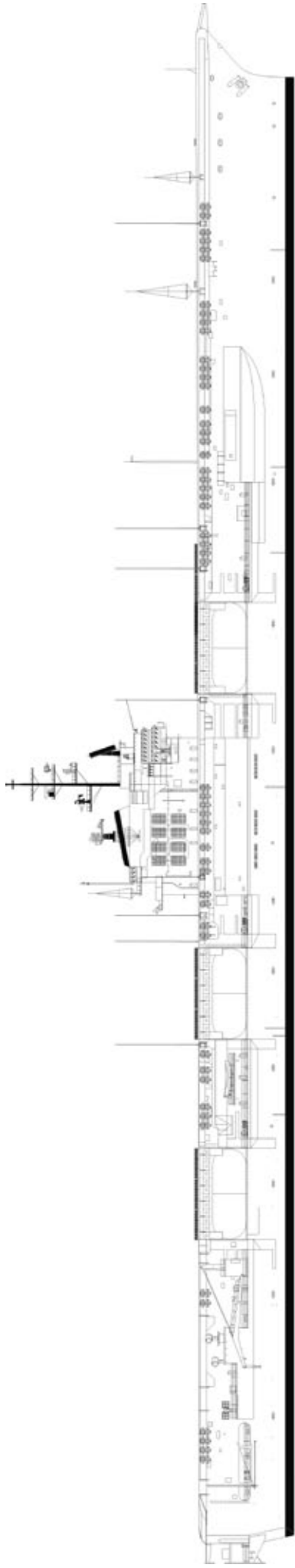
3. Formalnie podpisana 17.9.1787 r.

4. Ang.: „My Obywatele”

5. Na czas przejścia zbiornikowce kuwejckie były przeflagowywane pod banderą Stanów Zjednoczonych.

6. W Polsce pod tytułem: „Lot Intrudera”

RANGER (1990)



serii Johna Miliusa z Danny Gloverem i Willemem Dafoe w rolach głównych. Stojący w bazie San Diego okręt zastępował w roli scenografii, znajdujący się wtedy w morzu bliźniaczy *Independence*, na którym rozgrywała się akcja.

W dniu 8 grudnia 1991 roku *Ranger* opuścił Stany Zjednoczone wychodząc w morze na czele 7 Grupy Lotniskowców dowodzonej przez kontradmirała Roberta J. Zlatopera. W skład jego zespołu wchodziły krążowniki rakietowe *Valley Forge* (CG-50) i *Princeton* (CG-51), niszczyciele *Paul F. Foster* (DD-964) i *Harry W. Hill* (DD-986), fregata *Francis Hammond* (FF-1062) oraz zbiornikowiec floty *Kansas City* (AOR-3) i zaopatrzeniowiec *Shasta* (AE-33). Po 5-dniowym postoju w Subic Bay na Filipinach jednostki zespołu weszły na Ocean Indyjski. Rankiem 15 stycznia następnego roku grupa przeszła cieśninę Ormuz, aby uczestniczyć w rozpoczętej dwa dni później operacji „Desert Storm” – wyparcia z Kuwejtu okupacyjnych wojsk irackich. Wraz z lotniskowcami *Midway* (CV-41) i *Theodore Roosevelt* (CVN-71), *Ranger* wchodził w skład sił bojowych „Zulu” operujących na wodach Zatoki Perskiej. W dniu 18 stycznia samoloty lotniskowców *Midway* i *Ranger* wykryły i zaatakowały bombami oraz pociskami rakietowymi dwa irackie kutry rakietowe i okręt zaopatrzeniowy, które zatopiły w ciągu pół godziny. Tego samego dnia cztery bombowce uderzeniowe A-6E „Intruder” z dywizjonu VA-155 w osłonie myśliwców F-14A „Tomcat”, ze wsparciem samolotów przeciwdziałania radioelektronicznego EA-6B „Prowler” przeprowadziły akcję minowania ujścia rzeki Chawr Az-Zubajr, w którego portach bazowały irackie kutry rakietowe. Manewrując na niewielkim pułapie ze stosunkowo małą prędkością bombowce postawiły w lachach minowych 42, z przenoszonych łącznie 48 min dennych Mk 36 „Destructor”. Sześć min, które nie zostało postawionych na skutek zacięcia na zaczepach podskrzydłowych samolotów, awaryjnie zrzucono w pobliżu należącej do Bahrajnu wysepki Shajk Isa. Jeden z wracających z akcji z bombowców został zestrzelony wystrzeloną z brzegu iracką rakieta, prawdopodobnie typu „Strzała”⁷. Samoloty *Rangera* odniosły sukces w walce powietrznej kiedy to w dniu 6 lutego myśliwiec F-14A „Tomcat” zestrzelił pociskiem rakietowym AIM-9M „Sidewinder” iracki śmigłowiec Mi-8 „Hip”. Podczas zakończonej trzy tygodnie później operacji „Desert Storm” maszyny lotniskowca wykonały ponad 4,2 tys. lotów trwających przeszło 10 tys. godzin i zrzucając na pozycje wroga niemal 2 tys. ton różnego rodzaju środków bojowych. Ze 166 uderzeń jego skrzydła lotniczego 75% zostało wykonanych nocą. Podczas tych ataków maszyny *Rangera* zniszczyły 48 jednostek pływających, 115 czołgów, 425 innych pojazdów, most, 72 umocnienia lądowe oraz 69 stacji radiolokacyjnych. *Ranger* był jedynym, bazującym na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych lotniskowcem uczestniczącym w operacji „Desert Storm”. Rejon Zatoki Perskiej okręt opuścił w dniu 18 kwietnia pozostając na Dalekim Wschodzie do drugiej połowy maja, gdzie min. zaliczył postoje w Pattaya w Tajlandii i Hongkongu, a następnie przeszedł na Wyspy Hawajskie. W dniu 1 czerwca jednostka opuściła Pearl Harbor i tydzień później zawinęła do San Diego.

Kolejne miesiące służby *Ranger* spędził na wodach Zachodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych przechodząc od czerwca 1991 roku do maja następnego roku cykl intensywnych szkoleń. Wiosną 1992 roku uczestniczył w obchodach 50-lecia rocznicy rajdu 16 bombowców North American B-25 „Mitchell” pułkow-



Start z pokładu *Rangera* bombowca North American B-25 „Mitchell” podczas obchodów 50-lecia rajdu pułkownika Doolittle’a na Wyspy Japońskie.
Fot. U.S. Navy

nika Jamesa Doolittle’a na Wyspy Japońskie. Ich kulminacją był start w dniu 21 kwietnia dwóch odrestaurowanych samolotów tego typu załadowanych uprzednio na pokład jednostki dźwigiem portowym. Maszyny, odtwarzając wydarzenia z pokładu lotniskowca *Hornet* (CV-8) sprzed pół wieku, wzniosły się w powietrze w obecności przeszło 1,5 tys. gości, wśród których znajdowali się przedstawiciele państwowych, militarnych i lokalnych mediów. W czerwcu, w ramach końcowej fazy przygotowania do kolejnego oddelegowania, *Ranger* złożył wizytę w kanadyjskim Vancouver w Kolumbii Brytyjskiej. Okręt przeszedł wówczas pod mostem Lions Gate⁸ z zapasem wysokości niewiele ponad metra i zakotwiczył naprzeciw centrum miasta.

Następną turę służby na wodach Zachodniego Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego lotniskowiec rozpoczął w dniu 1 sierpnia 1992 roku. Pierwszy jej etap okręt zakończył w dniu 18 sierpnia w japońskiej bazie floty amerykańskiej w Yokosuka. Po sześciomiesięcznym postoju oraz wizycie w koreańskim Pusan jednostka przeszła na Ocean Indyjski wychodząc w dniu 14 września na wody Zatoki Perskiej. Tam następnego dnia zluźowała w składzie Połączonych Sił Operacyjnych Południowo-Wschodniej Azji bliźniaczy lotniskowiec *Independence*. Po objęciu posterunku samoloty *Rangera*, w ramach operacji „Southern Watch” bezzwłocznie przystąpiły do patrolowania przestrzeni powietrznej nad strefą lotów zakazaną dla lotnictwa irackiego⁹. Podczas tego okresu działań w Zatoce lotniskowiec, oprócz tradycyjnie partnerujących mu jednostek floty brytyjskiej i francuskiej, współdziałał także z rosyjskim niszczycielem rakietowym *Admirał Winogradow*. Okręty prowadziły wspólne ćwiczenia w łączności, komunikacji i manewrowaniu. Wtedy też na pokładzie *Rangera* wylądował rosyjski śmigłowiec Kamow Ka-27 „Helix”, co było pierwszym tego rodzaju wydarzeniem w historii operacyjnej floty lotniskowców amerykańskich. Wody Zatoki Perskiej okręt opuścił w dniu 4 grudnia

7. Wg K. Kubiak *Działania Sił Morskich po Drugiej Wojnie Światowej*. Inne źródła podają artylerię przeciwlotniczą.

8. Oficjalna nazwa: „First Narrows Bridge” – most wiszący nad pierwszym przesmykiem zatoki Burrard Inlet, łączący centrum Vancouver z północnymi jego dzielnicami.

9. Na południe od 32 (od 1996 r. 33) równoleżnika ustanowiona po Wojnie w Zatoce Perskiej zgodnie z Rezolucją Nr 688 Rady Bezpieczeństwa ONZ z 5.4.1991 r., patrolowana do czasu inwazji na Irak w 2003 r.

Główne daty dotyczące służby lotniskowca *Ranger*

Okręt		Położenie stępki	Wodowanie	W służbie	Wycofanie ze służby	Skreślenie z listy floty
Nazwa	Sygn.					
Ranger	CVA/CV-61	02.07.1954	29.09.1956	10.08.1957	10.07.1993	08.03.2004

kierując się z pełną prędkością ku wybrzeżom Somalii gdzie brał udział w operacji „Restoring Hope” – wielonarodowej operacji militarnej wsparcia akcji niesienia pomocy humanitarnej¹⁰. *Ranger* prowadził kontrolę ruchu powietrznego, a jego samoloty zapewniały wsparcie logistyczne i powietrzne jednostkom amfibijnym oraz prowadziły rozpoznanie optyczne i fotograficzne. Z pokładu jednostki przesłano wówczas drogą satelitarną do Biura Wywiadu Marynarki 63 fotografie cyfrowe wykonane podczas obydwu operacji. Była to pierwsza tego rodzaju, zakończona powodzeniem transmisja z okrętu będącego w morzu.

W dniu 19 grudnia jednostka została złuzowana w służbie przez lotniskowiec *Kitty Hawk* (CV-63), po czym odeszła do Stanów Zjednoczonych. Zanim jednak *Ranger* powrócił do bazy odwiedził porty Australii zawijając z końcem grudnia 1992 roku do Fremantle, gdzie był największym okrętem, jaki kiedykolwiek odwiedził ten port. Na początku stycznia 1993 roku lotniskowiec wszedł do Sydney, a później w drodze do Kalifornii zaliczył krótki postój w Pearl Harbor. Do San Diego jednostka zawinęła w dniu 30 stycznia.

Następne miesiące 1993 roku *Ranger* spędził na wodach wschodniej części Pacyfiku zawijając min. w dniu 8 marca do hawajskiej bazy floty w Pearl Harbor. Sześć dni później lotniskowiec zakończył działalność operacyjną. Następnie pełnił min. rolę platformy szkoleniowej dla kwalifikacji pilotów Marynarki, którzy w ciągu 10 dni wykonali na jego pokładzie nie-

Dowódcy lotniskowca <i>Ranger</i> (CV-61) 1978-1993	
Imię i nazwisko	Okres dowodzenia okrętem
Komandor Thomas G. Moore	17.06.1978-28.05.1979
Komandor Roger E. Box	28.05.1979-20.10.1980
Komandor Daniel A. Pederson	20.10.1980-11.06.1982
Komandor Anhtony A. Less	11.06.1982-08.07.1983
Komandor Arthur H. Fredrickson	08.07.1983-26.06.1985
Komandor William J. Davis, Jr	26.06.1985-08.03.1987
Komandor Donald W. Baird	08.03.1987-08.07.1988
Komandor Robert P. Hickey	08.07.1988-13.02.1990
Komandor Ernest E. Christensen, Jr	13.02.1990-21.08.1991
Komandor Dennis V. McGinn	21.08.1991-10.07.1993

mal 2 tys. lądowań. Jednostka wzięła także udział w zdjęciach do filmu „Clear and Present Danger”¹¹ wyreżyserowanego przez Phillipa Noyce na podstawie książki Toma Clancy. W scenach rozgrywających się w Kolumbii samoloty okrętu „zapewniały wsparcie” powietrzne oddziałom piechoty amerykańskiej. W dniu 10 lipca 1993 roku, noszący nadany przez załogi przydomek „Top Gun”, *Ranger* jako pierwszy z lotniskowców typu *Forrestal*, został wycofany ze służby. Jednostkę przebazowano

10. Na mocy Rezolucji Nr 794 Rady Bezpieczeństwa ONZ, prowadzona od 5.12.1992 do 4.5.1993 r. Jej wsparcie zapewniały jednostki militarne 27 państw.

11. W Polsce pod tytułem: „Stan zagrożenia”.

Ranger oraz należący do jego grupy bojowej niszczyciel rakietowy *Paul F. Foster* (DD-964) podczas bunkrowania w morzu.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III



Jednostki powietrzne lotniskowca <i>Ranger</i>		
Okres służby	Jednostka powietrzna (Oznaczenie Literowe) Akwen operacyjny	Dywizjony (Samoloty/Śmigłowce)
21.02.1979-22.02.1980	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-6E „Intruder”) VAQ-137 (Grumman EA-6B „Prowler”) RVAH-7 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-117 (Grumman E-2B „Hawkeye”) VS-29 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-4 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
10.09.1980-05.05.1981	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-25 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-113 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-137 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-117 (Grumman E-2B „Hawkeye”) VS-37 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-2 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
07.04.1982-19.10.1982	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-25 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-113 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-137 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-21 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-2 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
15.07.1983-29.02.1984	9 Skrzydło Powietrzne (NG) Ameryka Środkowa Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski	VF-24 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-211 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-165 (Grumman A-6E „Intruder”) VA-192 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-195 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VAQ-138 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-112 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-33 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-8 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
18.08.1986-20.10.1986	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Północny i Zachodni Pacyfik	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VMA-121 (Grumman A-6E „Intruder”) VMA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-38 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-14 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
02.03.1987-29.04.1987	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Północny Pacyfik	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VMA-121 (Grumman A-6E „Intruder”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-38 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-14 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)

do Bremerton w stanie Waszyngton gdzie została zacumowana w bazie morskiej obsługi okrętów nieaktywnych – NISMF¹². W dniu 8 marca 2004 roku *Ranger* został skreślony z listy flo-

14.07.1987-29.12.1987	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VMA-121 (Grumman A-6E „Intruder”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-38 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-14 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
27.02.1989-24.08.1989	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VMA-121 (Grumman A-6E „Intruder”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-38 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-14 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
08.12.1990-08.06.1991	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski Zatoka Perska	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VA-155 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-38 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-14 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
01.08.1992-30.01.1993	2 Skrzydło Powietrzne (NE) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski Zatoka Perska	VF-1 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-2 (Grumman F-14A „Tomcat”) VA-145 (Grumman A-6E „Intruder”) VA-155 (Grumman A-6E „Intruder”) VAQ-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-116 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-38 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-14 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)

ty z przeznaczeniem do bezpłatnego przekazania do roli okrętu muzeum-pomnika.

W 2010 roku starania o przejście lotniskowca rozpoczęła „USS Ranger Foundation”, ustanowiona przez miasta Fairview, Gresham, Troutdale i Wood Village, w stanie Oregon. Fundacja planuje wykorzystać lotniskowiec jako muzeum morskie i lotnicze – centrum edukacyjne usytuowane w Chinook Landing Memorial Park w Fairview nad rzeką Columbia. Opracowane we wrześniu 2010 roku studium wykonalności tego przedsięwzięcia, dla liczby zwiedzających założonej na 270-350 tys. rocznie, pokazało możliwość uzyskania dochodów na rocznym poziomie 46-49 mln dolarów oraz utworzenia około 500 nowych miejsc pracy. Do roli największego lotniskowca-muzeum świata *Ranger* miałby być przystosowany w stoczni Swan Island w Portland w stanie Oregon, do której zgodnie z harmonogramem miałby zostać przeholowany pomiędzy lipcem, a wrześniem 2013 roku. Od lipca następnego roku do lipca 2015 roku planowane są prace związane z przystosowaniem pirsu oraz budową urządzeń cumowniczych i obiektów lądowych muzeum. Harmonogram przewiduje, że okręt zostanie otwarty dla zwiedzających w październiku 2015 roku. Koszt wszystkich prac jest szacowany na 20-30 mln USD. Krytyczną datą dla projektu będzie 31 września 2014 roku kiedy to Marynarka musi zwolnić pirs w Bremerton, przy którym cumuje *Ranger*. O ile do tego dnia Fundacji nie uda się zgromadzić odpowiednich środków i przeprowadzić lotniskowca do stoczni zostanie on przeznaczony do złomowania.

(ciąg dalszy nastąpi)

12. NISMF – Navy Inactive Ship Maintenance Facility