

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, Wojciech Mazurek,
Oskar Myszor, Andrzej Nitka,
Grzegorz Nowak, 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
ROSLA
Siergiej Balakin, Nikołaj Mituickow,
Siergiej Patjanin, Konstantin Strielbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij

Adres redakcji

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

Skład, druk i oprawa:

DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 32 285 40 35, www.drukpolgtg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2012

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

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:

Hiszpański patrolowiec *Rayo* (P 42).
Fot. Armada Española

Drodzy Czytelnicy

Tym, 116 numerem naszego magazynu, zamykamy kolejny rok wydawniczy. Uważamy go za pomyślny, gdyż udało nam się zaprezentować masę ciekawych i nieznanych faktów oraz fotografii. Będziemy ten poziom utrzymywać nadal, gdyż na publikację czekają kolejne interesujące i odkrywcze artykuły oraz pozycje monograficzne.

Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku pragniemy złożyć Naszym Czytelnikom, Współpracownikom i Przyjaciółom serdeczne życzenia sukcesów, radości i uśmiechów, tak w życiu osobistym jak i rodzinnym.

Redakcja

W NUMERZE



Krzysztof Dąbrowski
Nim nastały „Długie Lance”

2

9

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



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

14

28

Siergiej Patjanin
Kuter torpedowy *Stefano Turr*



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

32

47

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



Łukasz Stach
Japońskie okręty podwodne w trakcie walk
o Holenderskie Indie Wschodnie.

53

60

Andrzej S. Bartelski
ORP *Dragon* - nieznana historia



Jan Radziemski
Najpiękniejsze w całej klasie, część II

68

81

Jarosław Palasek
Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”,
część VIIA



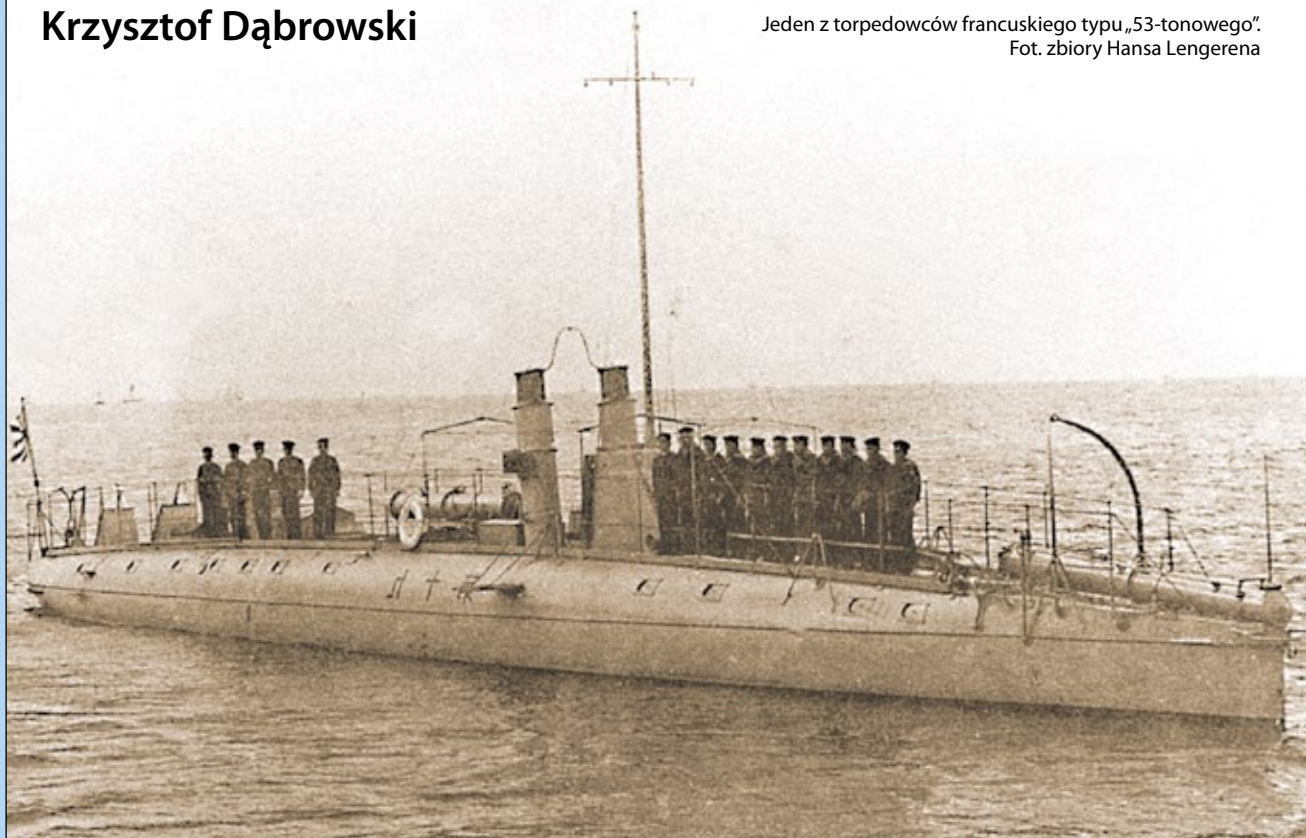
Hartmut Ehlers
Niemieckie okręty podwodne po II wojnie
światowej, część IV

90

100

Aleksandr Mitrofanov
Hiszpańskie patrolowce typu „Meteoro”





Nim nastały „Długie Lance” Narodziny japońskich sił torpedowych

Cesarska Flota od czasu, gdy została powołana do życia przejawiała duże zainteresowanie najnowszymi trendami w rozwoju techniki i taktyki wojennomorskiej. Przystępując do rywalizacji na morzu japońska marynarka startowała z pozycji słabszego względem rozbudowanych pod względem ilościowym i jakościowym flot tradycyjnych mocarstw. Nie dziwi, zatem, że Japończycy uważali zgłębienie nowatorskich sposobów walki mogących wyrównać dysproporcje wobec potencjalnych przeciwników za szczególnie pożądane. Z tej właśnie przyczyny szybko zwrócili uwagę na broń podwodną, a zwłaszcza torpedy.

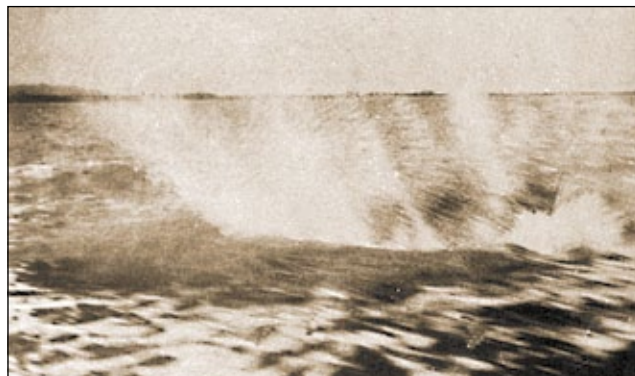
Pierwsze torpedowce – brytyjski typ „100-stopowy”

Podstawową trudnością, jaką musieli pokonać Japończycy był całkowity brak rodzimych doświadczeń, zarówno w zakresie budowy okrętów mogących pełnić rolę nosicieli broni podwodnych jak też produkcji odpowiednich środków walki mających stanowić zasadnicze uzbrojenie takich jednostek. Najprostszym rozwiązaniem tego problemu było zwrócenie się o pomoc zagraniczną, co szeroko praktykowano, zwłaszcza, że ówczesne potęgi morskie były skłonne za odpowiednią opłatą udostępniać najnowsze zdobycze techniki wojennomorskiej z łatwością, którą dziś trudno sobie wyobrazić. Jako że brytyjska Royal Navy była w drugiej połowie XIX wieku niekwestionowanym liderem, zarówno pod względem liczby posiadanych okrętów jak i nowoczesności stosowanych rozwiązań konstrukcyjnych w dziedzinie uzbrojenia, przeto *Nippon* zwrócił się w tej kwestii właśnie do Wielkiej Brytanii.

W okresie od stycznia do kwietnia 1879 roku na zaproszenie Kawamury Sumiyoshiego będącego Ministrem Marynarki Wojennej przebywał w Japonii były główny konstruktor Royal Navy, sir Edward James Reed. Wśród różnych poruszanych kwestii omówiono też sprawę zamówienia w Wielkiej Brytanii jednostek torpedowych. Godzi się zaznaczyć, że chodziło o jednostki torpedowe w szerokim znaczeniu,¹ które należałoby raczej określić jako okręty z uzbrojeniem podwodnym. Powróciwszy do ojczyzny, Reed zaprojektował wzorując się na brytyjskim typie „100-stopowy” torpedowiec – czy raczej nosiciela broni podwodnej – na potrzeby Japonii, co zakomunikował ministrowi. Kawamurze listownie.

Od tego momentu sprawy potoczyły się szybko. Na przełomie sierpnia i września 1879 roku, Japonia zamówiła cztery jednostki według projektu Reeda w brytyjskiej firmie Yarrow. Okręty zostały wykonane w częściach, a celem finalnego montażu przetransportowano je do Japonii. Zamówienie zrealizowano w bardzo szybkim tempie, gdyż skrzynie z elementami niezbędnymi do montażu wszystkich czterech okrętów dotarły do Japonii już 9 czerwca 1880

1. W drugiej połowie XIX wieku słowo „torpeda” nadawano szerokie znaczenie. Pod tym pojęciem rozumiano wszelkie środki walki służące rażeniu podwodnej części atakowanej jednostki, a więc miny morskie, miny wytykowe i holowane oraz torpedy (w dzisiejszym tego słowa znaczeniu) zwane dla odróżnienia od pozostałych broni torpedami samobieżnymi. Celem uniknięcia nieporozumień w niniejszym artykule autor będzie posługiwał się w tym względzie terminologią stosowaną obecnie, to znaczy słowo „torpeda” oznaczać będzie wyłącznie torpedy samobieżne.



Moment wystrzelenia torpedy z jednego z torpedowców. Widoczne na burcie rury miały ułatwiać wentylację pomieszczeń okrętu, szczególnie siłowni.
Fot. zbiory Hansa Lengerena

roku. Wraz z nimi przybyli brytyjscy specjaliści: inż. Francis Elgar oraz dwóch stoczniovców A. Broadmeyer i W. Banten, którzy mieli wspomagać swoich japońskich kolegów po fachu. Do montażu jednostek przystąpiono 3 lipca 1880 roku a postęp prac przy poszczególnych okrętach ilustruje poniższe zestawienie:

Oznaczenie jednostki ²	Położenie stępki	wodowanie	ukończenie budowy
TB 1	03.07.1880	16.12.1880	02.05.1881
TB 2	19.02.1881	25.01.1884	26.02.1884
TB 3	19.02.1881	06.02.1884	10.10.1884
TB 4	19.02.1881	06.02.1884	10.10.1884

Wybiegając w przyszłość warto dodać, że wszystkie cztery okręty wycofano ze służby 31 maja 1899 roku.

Jak wynika z przedstawionego zestawienia w budowie (montażu) okrętów następowały dłuższe przerwy, które były wynikiem trudności finansowych. Kolejne etapy prac wykonywano, gdy stawały się dostępne środki na ich realizację, po czym następowała pauza trwająca do czasu przekazania kolejnej transzy pieniędzy i tak aż do zakończenia budowy.

Pierwsze japońskie torpedowce wypierały po 40 ton i miały stalowe kadłuby o następujących wymiarach: długość 29,41 m, szerokość 3,81 m i zanurzenie 0,91-0,94 m. Jednostki charakteryzowała niska wolna burta i ograniczone do minimum nadbudówki. Ich napęd stanowiły dwie pionowe maszyny parowe podwójnego rozprężenia zasilane w parę przez kocioł typu lokomobilowego. Moc projektowa maszyn wynosiła 430 KM, lecz faktycznie jedynie 280 KM. Z tej przyczyny jednostki nie osiągały zakładanej prędkości 17 węzłów – podczas prób TB 1 rozwinął prędkość 16,41 węzła. Okręty bunkrowały po 3 tony węgla, co dawało im zasięg wynoszący 1000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów. Warunki bytowe dla 17-osobowej załogi można określić, jako iście spartańskie. Dla przykładu oryginalnie jednostki nie posiadały kambuza (otrzymały go w trakcie służby) i załoga była początkowo skazana na spożywanie wyłącznie suchego prowiantu. Co się dotyczy uzbrojenia, to początkowo stanowiły je miny wytykowe z ładunkiem wybuchowym 13,6 kg bawełny strzelniczej. Działanie tej broni zostało zademonstrowane cesarzowi podczas specjalnego pokazu na wodach

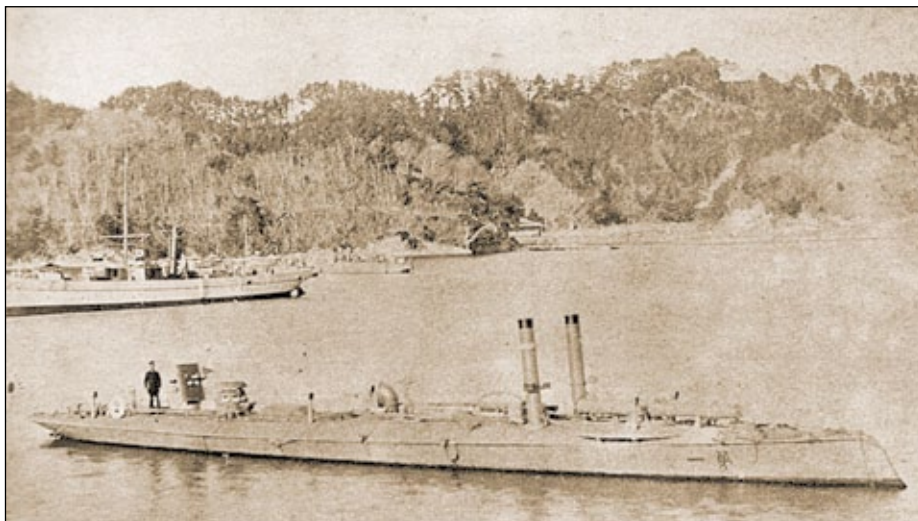
Zatok Tokijskiej w dniu 18 maja 1881 roku. Natomiast oryginalne uzbrojenie lufowe składało się z chronionego tarczą przeciwdziałkową poczwórnego działka Nordenfelta kal. 25,4 mm na podstawie morskiej.

Rzecz jasna miny wytykowe nie satysfakcjonowały Cesarskiej Floty w najmniejszym stopniu i Japończycy dążyli do pozyskania torped samobieżnych. Niezbędna jest w tym miejscu dygresja ukazująca sposób wejścia w posiadanie tej broni przez *Nippon*. W owym czasie niekwestionowanym liderem w dziedzinie torped była firma Whiteheada, jednak stawiała ona potencjalnym klientom wyśrubowane wymagania, tak finansowe, jak też pod innymi względami. Niemniej Whitehead nie był monopolistą – dla przykładu od 1874 roku Zakłady Mechaniczne Ludwiga Schwartzkopffa i Spółka (dalej Schwartzkopff)³ zaczęły oferować torpedy zarówno na rynek krajowy jak też zagraniczny, które niewiele różniły się od torped Whiteheada z jednym istotnym wyjątkiem – Niemcy zastosowali w ich konstrukcji fosforobraz będący stopem o dużej odporności na wodę morską i powodowaną przez nią korozję.

2. TB to skrót od angielskiego *torpedo boat*, czyli torpedowiec. Oczywiście Japończycy stosowali oznaczenia w rodzimym języku a nie po angielsku (torpedowiec po japońsku to *suiraitai*), lecz anglojęzyczne skróty są powszechnie przyjęte w literaturze przedmiotu, wobec czego będą również stosowane w niniejszym artykule. Co się dotyczy japońskiej terminologii autor pozwoli sobie odesłać Czytelników do 37 numeru specjalnego „Okrętów Wojennych” poświęconego japońskiej flocie, gdzie kwestia ta została szczegółowo omówiona w artykule *Najkrótsza historia Japońskiej Marynarki Wojennej* pióra Jarosława Jastrzębskiego.

3. Później występujące pod nazwą handlową Berliner Maschinenbau AG.

TB 1 był pierwszym japońskim torpedowcem, który zapoczątkował powstanie rozwój japońskich sił torpedowych.
Fot. „Ships of the World”



Podstawowe charakterystyki niemieckich torped przedstawiały się następująco: kaliber 356 mm,⁴ długość 4,5 m, prędkość 22 węzły i zasięg 400 m. Co ważne, Niemcy oferowali korzystniejsze warunki finansowe aniżeli Whitehead. Z tego względu przebywający wówczas w Europie wysłannik japońskiego rządu minister Aoki Shuzō rekomendował w depeszy wysłanej do kraju 17 grudnia 1882 roku zakup torped w Niemczech. Zgoda na zawarcie umowy nadeszła już 19 grudnia i wkrótce Japończyk złożył zamówienie na pierwszą partię 50 torped, które dostarczono w 1884 roku. Próby z torpedami samobieźnymi przeprowadzono z wykorzystaniem fregaty pancerniej (w istocie parowo-żaglowego pancernika kazamatowego) *Fusō*⁵, na pokładzie, której zainstalowano wyrzutnie torped pod koniec 1885 roku. Testy przeprowadzono 14 stycznia 1886 roku, jednak ze względu na stosunkowo dużą wysokość pokładu (gdzie zainstalowano wyrzutnie) nad lustrem wody pierwsze odpalenia wiązały się z licznymi problemami. Początkowo nie umiano sobie z nimi poradzić, aż z pomocą przyszedł Émile Bertin⁶, który zaproponował modyfikację wyrzutni. Dokonane za jego radą usprawnienia ewidentnie przyniosły pożądane rezultaty, gdyż próbne strzelania torpedowe z pokładu *Fusō* przeprowadzone na wodach Zatoki Tateyama w dniach 27-28 października 1886 roku wypadły pomyślnie.

Gdy dostarczono podwodne pociski z Niemiec, pierwsze cztery japońskie torpedowce wyposażono najpierw w stelaż, z którego „wypuszczano” torpedę, a następnie w trzy rurowe wyrzutnie – jedną umieszczono nieruchomo w części dziobowej, zaś dwie obrotowo na pokładzie (analogiczną konfigurację uzbrojenia torpedowego powtarzano na kolejnych japońskich torpedowcach w omawianym okresie). Wymieniono również uzbrojenie artyleryjskie instalując dwa działka kalibru 37 mm. Takie właśnie uzbrojenie czterech pierwszych japońskich torpedowców – to jest 2×37 mm oraz 3 wyrzutnie torpedowe kalibru 14 cali (355,6 mm) – podaje Jentschura *et al.*, w „Warships of the Imperial Japanese Navy”. Autorzy tego fundamentalnego dzieła o japońskich okrętach pominęli w tym i niektórych innych przypadkach zmiany w uzbrojeniu jak też wiele innych szczegółowych informacji, jest to jednak przy pracy o takim charakterze dopuszczalnym uproszczeniem. Powyższe uwagi odnoszą się również do opisu pozostałych okrętów, które zostaną przedstawione w niniejszym artykule.

Duży torpedowiec *Kotaka*

W kategorii torpedowców Japończycy pożąдали okrętu, który walorami bojowymi i własnościami nawigacyjnymi, jak też innymi charakterystykami przewyższałby dopiero, co powstające jednostki tej

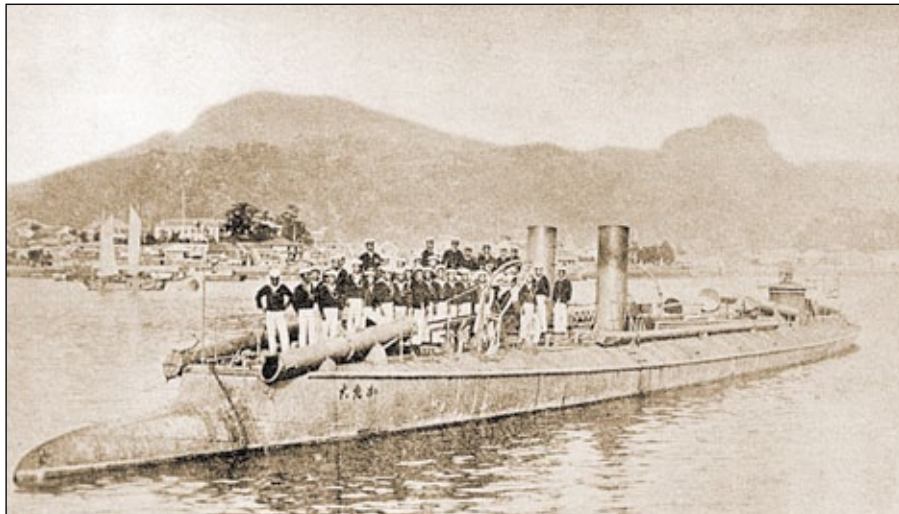
klasy – siłą rzeczy okręt taki musiał być odpowiednio większy. Zakładano możliwość pozyskania do sześciu takich jednostek na początek zamawiając jedną. Stosowną umowę z brytyjską firmą Yarrow zawarto w dniu 29 kwietnia 1885 roku. Zamówienie na budowę okrętu (właściwie montaż z dostarczonych przez Wielką Brytanię elementów) złożono dnia 30 lipca 1886 roku powierzając to zadanie Stoczni Marynarki w Jokosuce. Prace rozpoczęto 7 września 1886 roku, wodowanie miało wprowadzić miejsce już 21 stycznia 1887 roku, lecz kadłub był ostatecznie gotowy w czerwcu 1887 roku, a całkowite ukończenie jednostki nastąpiło 10 października 1888 roku. Warto w tym miejscu odnotować, iż nowy torpedowiec sklasyfikowano nie jako *suiraitai*, lecz *suiraiikan*, przy czym przyrostek *kan* oznacza okręt (natomiast – *tei* to łódź), co podkreśla, iż miano do czynienia z większą i bardziej wartościową jednostką od poprzednich. Temu samemu służyło również nadanie okrętowi nazwy *Kotaka* w odróżnieniu od reszty torpedowców noszących oznaczenia numeryczne. Odnosząc się do klasyfikacji torpedowców warto dodać, że Japończycy dzielili je na następujące kategorie: torpedowce I klasy wypierające powyżej 70 ton, torpedowce II klasy o wyporności od 20 do 70 ton i torpedowce III klasy wypierające poniżej 20 ton.

Kotaka wypierał 190-203 tony, a wymiary okrętu to: 50,6/50,29 × 5,791 × 1,5 m (długość całkowita/między pionami × szerokość × zanurzenie). Napęd jednostki stanowiły dwie wertykalne dwucylindrowe maszyny parowe podwójnego rozprężenia typu Compound zasilane w parę przez dwa kotły typu lokomobilowego pracujące pod ciśnieniem 9,14 atmosfer. Celem wymuszenia ciągu powietrza w kotłowni zainstalowano dwa wentylatory. Maszyny pracowały na dwie stalowe śruby typu Griffithsa, zaś sprawne manewrowanie okrętem zapewniały dwa stery zbalansowane. W zależności od źródła moc siłowni określana jest na od 1400 do 1600 KM (według niektórych danych tylko 1200 KM). Obliczeniowo jednostka miała rozwijać prędkość 19 węzłów, jednak faktycznie nigdy nie przekroczono 17,835 węzła. Normalny zapas paliwa wynosił 30 ton węgla, zaś maksymalny 50 ton. (według niektórych źródeł nawet 57 ton). Niestety brak jest danych dotyczących zasięgu jednostki. Warto dodać, że obok maszyn parowych stanowiących zasadniczy napęd okrętu początkowo *Kotaka* dysponował również pomocniczym ożaglowaniem.

Uzbrojenie okrętu stanowiło sześć wyrzutni torped kalibru 356 mm – po dwie na dziobie, śródokręciu i rufie. Dziobowe wyrzutnie zainstalowano nieruchomo natomiast pozostałe na obrotowych podstawach zapewniających im 150-stopniowy sektor ognia. Najczęściej uzbrojenie artyleryjskie *Kotaka* podawane jest jako cztery działka kalibru 37 mm,

Duży torpedowiec *Kotaka* zbudowany przez brytyjską stocznnię Yarrow.

Fot. „Ships of the World”



4. Niektóre źródła podają kaliber faktyczny jako 14 cali, czyli 355,6 mm, ze swej strony Japończycy oficjalnie określali kaliber na 36 cm.

5. wyporność 3718 ton, uzbrojenie 4×240 mm, 2×170 mm, prędkość 13 węzłów.

6. Louis Émile Bertin (ur. 23 III 1840 – zm. 22 X 1924) jest uznawany za jednego z największych autorytetów w dziedzinie budownictwa okrętowego swojej epoki, mimo kontrowersji wzbudzanych niektórymi jego pomysłami. Był też człowiekiem wszechstronnym i posiadał doktorat w dziedzinie nauk prawnych. Podczas czteroletniego (1886-1890) pobytu w Japonii projektował i nadzorował budowę okrętów, pracował nad rozwojem zaplecza technicznego *Nihon Kaigun* i przekazywał swoje doświadczenia japońskim kolegom po fachu (dla jasności inżynierom okrętowym, a nie prawnikom). Pomimo skierowanych przeciw niemu intryg i niejednokrotnie sceptycyzmu gospodarzy wobec niektórych jego idei zasłużył się bardzo dla rozwoju japońskiej floty. Przed wyjazdem do Francji został przyjęty przez cesarza i odznaczony Orderem Wschodzącego Słońca II klasy. Po powrocie do ojczyzny został dyrektorem Ecole du Genie Maritime (uczelnia kształcącej specjalistów z dziedziny budownictwa okrętowego) i sprawował inne wysokiej rangi funkcje.

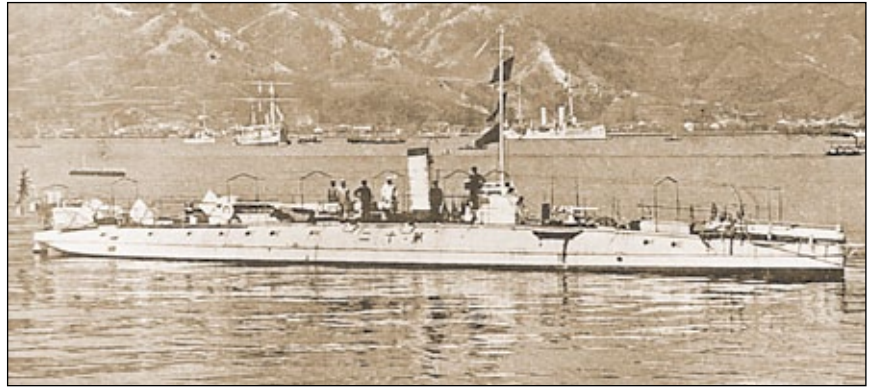
niemniej warto pamiętać, iż oryginalnie jednostka posiadała cztery stanowiska poczwórnie sprzężonych działek kalibru 25,4 mm rozmieszczonych w następujący sposób: jedno działko na pomoście, dwa na sponsonach na śródokręciu i jedno na rufie. Konfiguracja uzbrojenia artyleryjskiego przechodziła następnie różne modyfikacje (niestety brak w tym zakresie bardziej szczegółowych danych), co było możliwe ze względu na łatwy montaż i demontaż lekkich działek, nim osiągnęła uprzednio wspomniany stan czterech działek kalibru 37 mm.

Obok zmian w uzbrojeniu *Kotaka* przechodził liczne inne „przepoczwarczenia”. Dla przykładu w 1897 roku zdjęto pomocnicze ożaglowanie, w tym samym roku usunięto również taran i od tego czasu kadłub okrętu posiadała prostą stewę dziobową. Ponadto w trakcie służby jednostka otrzymała maszt sygnałowy, zwiększono liczbę żurawików dla łodzi okrętowych i dokonano licznych pomniejszych modyfikacji. Jako ciekawostkę warto odnotować, że *Kotaka* posłużył również do testowania specjalnego pokrycia podwodnej części kadłuba mającej zapobiegać obrastaniu go przez organizmy morskie.

Dobre własności morskie okrętu zostały potwierdzone długim rejsiem wzdłuż wybrzeży Japonii odbytym w okresie od listopada 1889 do początku 1890 roku (oczywiście z wejściami do portów). Następnie w marcu *Kotaka* brał udział w manewrach floty i zebrał ogólnie pozytywne oceny. Jednak mimo tego Japonia nie zamówiła dalszych jednostek tego typu. W niedalekiej przyszłości *Kotaka* wziął udział w Wojnie Japońsko-Chińskiej. Okręt wycofano z aktywnej służby dnia 1 kwietnia 1908 roku. W 1916 roku z jednostki wymontowano maszyny, ale hulk wykorzystywany był jeszcze do 1926 roku. Jednostka służyła do celów szkoleniowych, a przez pewien czas nawet jako pomost, po czym została sprzedana na złom 11 stycznia 1927 roku.

Torpedowce francuskiego typu „35-metrowego”

Japończycy doskonale zdawali sobie sprawę, że pierwsza seria torpedowców będzie miała z natury rzeczy ograniczoną wartość bojową (*Kotaka* będąc „jedynakiem” jest w pewnym sensie „poza konkursem”), a przydatność tych jednostek będzie polegała zasadniczo na możliwości zdobycia doświadczenia w budowie (montażu) i eksploatacji tego rodzaju okrętów. Dlatego też, gdy dzięki pożyczce morskiej rozpisanej w 1885 roku udało się zebrać ponad 17 milionów jenów, część tej kwoty zdecydowano przeznaczyć na zamówienie nowych torpedowców. Celem wyboru odpowiednich jednostek i ich wykonawcy do Europy udał się inż. Yamaguchi Tatsuya, który po zapoznaniu się na miejscu z ofertami szeregu stoczni rekomendował francuski typ „35 metrowy” budowany przez firmę Schneider-Creusot Co. (dalej tylko skrót. Creusot Co.). Japoński rząd przychylił się do tej propozycji i zawarł w 1887 roku szereg umów z francuską firmą obejmujących budowę okrętów w częściach i ich dostarczenie do Japonii, szkolenie japońskich specjalistów w stocznich i innych zakładach należących do Creusota Co., jak również przybycie francuskich specjalistów do Kraju Kwitnącej Wiśni. Ze strony japońskiej wykonanie technicznego aspekt umowy (umów) – to jest montaż a następnie w miarę możliwości samodzielnie budowę okrętów – powierzono stoczni Onomaha w Kobe⁷. Realizacja całego przedsięwzięcia odbywała się z błogosławieństwem francuskiego rządu, a w stosunkowo szybkim zawarciu obustronnie korzystnych umów wielu współczesnych upatrywało rękę Émile’a Bertina (patrz przypis 6).



Torpedowiec TB 12 był reprezentantem francuskiego typu „35-metrowego”. Fot. „Ships of the World”

Francuscy specjaliści przybyli do Japonii w listopadzie 1888 roku by nadzorować przygotowania techniczne do budowy (montażu) pierwszych czterech torpedowców, które dostarczono w częściach pod koniec tego roku, względnie z początkiem następnego. W każdym razie prace przy pierwszej serii jednostek rozpoczęto 5 marca 1889 roku, ich postęp ukazuje poniższe zestawienie.

Oznaczenie jednostki	wodowanie	ukończenie budowy
TB 5	20.11.1890	26.03.1892
TB 6	27.11.1890	26.03.1892
TB 7	24.03.1891	02.04.1892
TB 8	26.03.1891	07.04.1892

Druga seria obejmowała sześć jednostek. Podstawowa różnica względem pierwszej grupy polegała na zmianie kształtu kadłuba. Ponadto okręty te w coraz większym stopniu składały się z elementów wyprodukowanych w Japonii, co było stopniowym przechodzeniem z montażu do budowy okrętów w pełnym tego słowa znaczeniu.

Oznaczenie jednostki	wodowanie	ukończenie budowy
TB 9	25.09.1891	11.04.1892
TB 10	29.09.1891	17.04.1892
TB 11	03.10.1891	31.03.1894
TB 12	14.10.1891	11.10.1893
TB 13	01.03.1892	11.10.1893
TB 14	04.03.1892	18.10.1893

Ostatnia grupa obejmowała cztery jednostki, które różniły się od wcześniejszych odmiennym układem wręg kadłuba.

Oznaczenie jednostki	wodowanie	ukończenie budowy
TB 16	11.05.1892	29.11.1893
TB 17	16.08.1892	29.11.1893
TB 18	09.08.1892	01.11.1893
TB 19	07.11.1892	17.02.1894

Brak „15” w numeracji okrętów nie jest przypadkowy, bowiem *TB 15* wraz z *TB 20* należał do odrębnego typu, o czym będzie jeszcze mowa niżej. Wybiegając w przyszłość wszystkie jednostki wycofano ze służby w latach 1907-1910, za wyjątkiem *TB 16*, który został wcześniej utracony.

Opisywane jednostki wypierały od 52,9 do 54 ton, a ich kadłuby miały następujące wymiary: długość 33,76 m, szerokość 3,36 m, zanurzenie 0,9 m. Napęd torpedowców zapewniała pojedyncza dwucylindrowa pionowa maszyna parowa podwójnego rozprężenia, zasilana w parę przez kocioł typu lokomobilowego. Moc maszyn wynosiła 525 KM, co umożliwiało rozwinięcie prędkości 19-20 węzłów. Warto odnotować, że począwszy od *TB 6* maszyny dla jednostek po-

7. Stocznia Onomaha stała się po dokonaniu szeregu przekształceń oddziałem stoczni w Kure (jap. Kure Zosen Shibu).

chodziły od rodzimych (tj. japońskich) producentów, co było jednym z etapów stopniowego przechodzenia od montażu do „prawdziwej” budowy okrętów przez *Nippon*. Przy maksymalnym zapasie 8,45 ton węgla zasięg jednostek pływających z prędkością maksymalną (20 węzłów) wynosił 248 mil morskich, zaś przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów 1030 mil morskich. Załogi okrętów stanowiło po 16 oficerów i marynarzy.

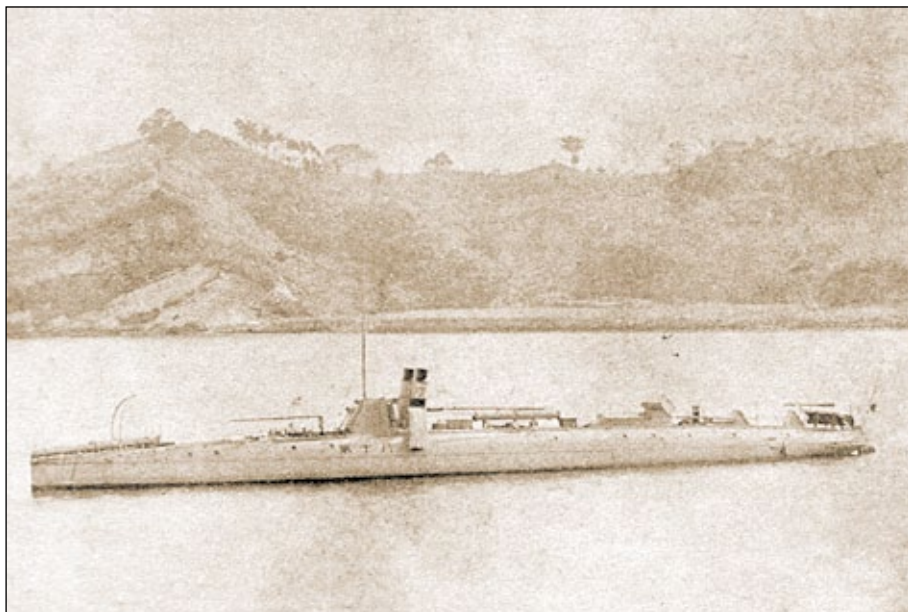
Godzi się dodać, że japońskie torpedowce, pomiędzy którymi istniały zresztą różnice w konstrukcji kadłuba (patrz wyżej) nie stanowiły idealnej kopii francuskich pierwowzorów, lecz były na nich ogólnie wzorowane, co odnosi się również do okrętów pozostałych typów omówionych poniżej. Podstawową wadą jednostek typu „35-metrowego” była ich niewielka stabilność, co było przyczyną utraty *TB 16* – okręt przewrócił się na sztormowej fali w dniu 11 maja 1895 roku. Zasadnicze uzbrojenie okrętów składało się z dwóch rurowych wyrzutni torped kalibru 356 mm. Większość źródeł podaje uzbrojenie artyleryjskie tych jednostek jako dwa działka kalibru 37 mm, choć wedle wiarygodnych informacji w 1894 roku okręty miały po jednym działku kalibru 47 mm Hotchkiss.

Jednostki francuskiego typu „53-tonowego”

Mimo budowy stosunkowo długiej serii jednostek „35-metrowych” ten typ nie satysfakcjonował w pełni Cesarskiej Floty, bowiem dość szybko ujawniły się problemy ze statecznością jak też niewystarczającą zwrotnością tych okrętów. Dlatego też Japończycy pilnie poszukiwali alternatywnego projektu torpedowców. W odpowiedzi francuskie Ministerstwo Marynarki zaoferowało jednostki typu „53-tonowego” konstrukcji stoczni M. Normand Co. Strona japońska przystała na tę propozycję nabywając elementy niezbędne do budowy (montażu) dwóch takich okrętów. Co ciekawe, jednostki były skonstruowane według projektu Normand, lecz części dla nich wykonała i dostarczyła do Japonii firma Creusot Co.

Dostępne źródła milczą w kwestii dokładnej daty dostarczenia nabywców elementów tych okrętów, jak również położenia ich stępek. Natomiast wodowanie i ukończenie budowy *TB 15* oraz *TB 20* (tak oznaczono jednostki projektu Normand) to odpowiednio 14 maja 1892 roku i 1 listopada 1893 roku w pierwszym przypadku oraz 4 listopada 1892 roku i 18 października 1893 roku, jeśli chodzi o drugi okręt. Obydwa torpedowce pozostawały w służbie do 1910 roku.

Torpedowiec *TB 18* – kolejny reprezentant francuskiego typu „35-metrowego”. Fot. „Ships of the World”



Wymiary okrętów, które wypierały od 52,8 do 53 ton, przedstawiały się następująco: długość 34 m, szerokość 3,51 m i zanurzenie 0,9 m.

Jednostki napędzała pojedyncza trzycylindrowa pionowa maszyna potrójnego rozprężenia. Parę dla maszyny dostarczał pojedynczy kocioł wodnorurkowy typu Du Temple. Siłownia rozwijała moc 657 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości maksymalnej 20 węzłów. Przy pełnym zapasie paliwa wynoszącym 8,2 tony węgla zasięg miał być analogiczny jak w przypadku typu „35-metrowego”. Godzi się odnotować, iż wykorzystanie maszyn potrójnej ekspansji i kotła wodnorurkowego było znacznym postępem, jeśli chodzi o napęd w stosunku do wcześniej stosowanych maszyn podwójnego rozprężenia i kotłów lokomobilowych. Sprawne manewrowanie okrętów zapewniały dwa stery typu zbalansowanego o powierzchni 0,42 m² i 1,12 m².

Jednostki obsadzały załogi liczące po 20 ludzi. Podstawowa różnica pomiędzy *TB 15* i *TB 20* a wcześniejszymi torpedowcami francuskiego typu polegała obok zastosowania nowszego typu maszyn, na odmiennym kształcie kadłuba i układzie wręg oraz zastosowaniu sterów zwiększających zwrotność tych jednostek.

Uzbrojenie okrętów składało się z dwóch rurowych wyrzutni torped kalibru 356 mm oraz dwóch działek kalibru 37 mm – przynajmniej tak podaje większość źródeł. Można również spotkać informacje, że jednostki posiadały poczwórne działko Nordenfelta kalibru 25,4 mm lub pojedyncze działko kalibru 47 mm Hotchkiss. Zważywszy na stosunkowo łatwy montaż i demontaż tego rodzaju uzbrojenia takiej możliwości nie należy wykluczyć.

Okręty francuskiego typu „80-tonowego”

W czasie, gdy jeszcze trwały prace nad jednostkami typu „53-tonowego” Departament Techniczny Cesarskiej Floty podjął decyzję o zakupieniu we Francji torpedowców, które wielkością znacząco przewyższałyby swoich poprzedników. Koniecznym jest wskazać, iż wzrost wielkości wiązano z polepszeniem dzielności morskiej i innych charakterystyk eksploatacyjnych okrętów. Wybór padł na francuski typ „80-tonowy”. Stosowną umowę zawarto w dniu 3 marca 1890 roku ze stoczną Normand Co. Pierwotnie zakładano, że pierwsza jednostka zostanie zbudowana w Le Havre i przejdzie do Japonii o własnych siłach, jednak ostatecznie torpedowiec wykonano we Francji w częściach, które dostarczono zamawiającemu

w dniu 1 lutego 1892 roku. Ze względu na brak wolnych mocy produkcyjnych skrzynie z elementami do budowy (montażu) okrętu przeleżały ponad rok nim przystąpiono do ich składania, choć brak danych, kiedy dokładnie to nastąpiło.

Jednostka, której nadano oznaczenie *TB 21* została wodowana 5 lutego 1894 roku ewidentnie przy wysokim stopniu gotowości, bowiem jej oficjalne ukończenie miało miejsce już 27 czerwca tego samego roku. Drugi okręt zbudowano w Japonii według planów przekazanych przez Francuzów, stopień wykorzystania dostarczonych z zagranicy elementów nie jest do końca jasny, lecz choć niewątpliwie zostały użyte, to jednak wiele wskazuje, iż była to już bardziej budowa aniżeli tylko montaż. Torpedowiec, który oznaczono *TB 24* (nr 22 i 23 otrzymały jednostki innego typu

– patrz niżej) wodowano 15 października 1894 roku i ukończono 28 lutego 1895 roku⁸. Po kilkunastoletniej służbie *TB 21* i *TB 24* wycofano w 1911 roku.

Opisywane jednostki wypierały od 78,3 do 80 ton, a ich kadłuby miały następujące wymiary: długość 35,99 m, szerokość 4,0 m i zanurzenie 1,20 m. Napęd torpedowców zapewniała pojedyncza trzycylindrowa pionowa maszyna potrójnego rozprężenia. Parę dla maszyny dostarczał pojedynczy kocioł wodnorurkowy typu Normand. Moc projektowa maszyn wynosiła 1150 KM, co miało zapewnić prędkość 20 węzłów. Faktycznie siłownia rozwijała 1018 KM, nie była to jednak różnica zasadnicza i jednostki osiągały maksymalną prędkość od 19,84 do 20,8 węzłów, czyli tyle ile zakładano. Pełny zapas paliwa wynosił 15,5 tony węgla (zwykle bunkrowano 10 ton), co dawało jednostką zasięg wynoszący 1800 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów.

Co ciekawe torpedowce oryginalnie posiadały trzy maszty umożliwiające stawianie żagli o łącznej powierzchni 33 m², lecz niebawem z tego oczywistego anachronizmu zrezygnowano. Sprawne manewrowanie okrętów zapewniały dwa stery typu zbalansowanego o powierzchni 0,43 m² i 1,58 m². Załogi jednostek liczyły po 21 oficerów i marynarzy.

Co się tyczy uzbrojenia omawianych jednostek, to zasadniczo nie odbiegało od pozostałych japońskich torpedowców tamtego okresu. Okręty dysponowały trzema wyrzutniami torped kalibru 356 mm oraz dwoma działkami kalibru 37 mm. Według niektórych źródeł opisywane torpedowce miały jednak dysponować (zostały przebrojone ?) jednym lub dwoma działkami kalibru 47 mm.

Torpedowce niemieckiego typu „S”

Poszukując odpowiednich jednostek torpedowych Japończycy nie ograniczali się wyłącznie do Francji. W owym czasie niemiecka stocznia Schichaua w Elblągu budowała liczne torpedowce zarówno dla rodzimej floty jak też na eksport. Jednostki te umownie określane są jako typ „S” (S = Schichau), choć jest to pojęcie o charakterze zbiorczym, gdyż między poszczególnymi seriami okrętów występowały niejednokrotnie dość znaczne różnice. Bódcem, który pchnął Japończyków ku Niemcom był fakt zamówienia torpedowców w tym kraju przez Chiny, a rozwój stosunków międzynarodowych był wówczas taki, że Państwo Środka wyrastało na głównego rywalu *Nipponu* między innymi ze względu na sytuację w Korei. Stosowną umowę ze stoczną Schichau podpisano 31 marca 1890 roku.

Pierwotnie jej postanowienia zakładały budowę jednego okrętu w Niemczech, który miał następnie przepłynąć do Japonii o własnych siłach, następnie dostawę drugiej jednostki w częściach celem montażu przez zamawiającego. Jednak obydwa torpedowce (oznaczone *TB 22* i *TB 23*), których dotyczyło oryginalne zamówienie, dostarczono Japończykom w stanie rozmontowanym. Ponadto zdecydowano się na trzeci okręt (*TB 25*), który miał być budowany w Japonii według niemieckich planów jako jednostka wzorcowa dla kolejnych torpedowców powstających w stocznich *Nipponu*. Zamiar ten w istocie zrealizowano, choć udział niemieckich części w budowie *TB 25* musiał być ciągle znaczny chociażby z tego powodu, że przemysł japoński nie był jeszcze zdolny wyprodukować wszystkich elementów niezbędnych do całkowitej samodzielnej budowy torpedowca. Kalendarium budowy (montażu) jednostek typu „S” w Japonii przedstawia poniższe zestawienie:



Natomiast niemiecka stocznia Schichau zbudowała jednostki typu „S”, tutaj widoczny *TB 22*.

Fot. „Ships of the World”

Oznaczenie jednostki	wodowanie	ukończenie budowy
<i>TB 22</i>	15.03.1892	05.08.1893
<i>TB 23</i>	22.12.1892	05.08.1893
<i>TB 25</i>	28.11.1894	15.01.1895

Powyższa trójka została szybko przerzedzona, gdyż *TB 22* zatonął podczas działań przeciwko Weihaiwei w trakcie wojny z Chinami. Jednostkę wprawdzie później wydobyto, lecz już nie powróciła do służby. Kilka lat później utracono *TB 23*, który wszedł na mieliznę u południowego wybrzeża wyspy Hokkaido w dniu 20 lipca 1898 roku. Jedyne *TB 25* mógł poszczycić się dłuższym „żywotem”, bowiem został wycofany ze służby dopiero w 1913 roku.

„Niemieckie” torpedowce wypierały od 82 do 85 ton, zaś ich wymiary to: 39,0 m × 4,81 m × 1,06 m (długość × szerokość × zanurzenie). Okręty napędzała pojedyncza trzycylindrowa pionowa maszyna potrójnego rozprężenia. Parę dla maszyny dostarczał pojedynczy kocioł typu lokomobilowego. Obliczeniowo siłownia miała rozwijać moc 1200 KM, lecz faktycznie najwyżej 990 KM (zwykle 904-926 KM) w związku, z czym jednostki nie osiągały zakładanej prędkości 24 węzłów, a jedynie 17-18 (na próbach maksymalnie 18,84 węzła). Z pełnym zapasem paliwa, wynoszącym 24 tony węgla, zasięg okrętów wynosił 1000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów i 300 mil morskich przy prędkości 15 węzłów – jednak zwykle bunkrowano nie więcej niż 17,5 tony paliwa, co powodowało proporcjonalne zmniejszenie zasięgu. Dobrą zwrotność jednostek zapewniały dwa stery typu zbalansowanego o powierzchni 0,56 m² i 1,3 m². Liczebność załóg okrętów wynosiła po 20 oficerów i marynarzy⁹.

Uzbrojenie opisywanych jednostek składało się z trzech wyrzutni torped kalibru 356 mm oraz dwóch działek kalibru 37 mm – przy najmniej tak podaje większość źródeł. Można jednak spotkać również informację, że torpedowce posiadały, być może na skutek przebrojenia, dwa działka kalibru 47 mm.

Kanonierki torpedowe i inne jednostki

Aby dopełnić obrazu japońskich sił torpedowych w ich początkowym okresie istnienia koniecznym jest również wspomnieć o kanonierkach torpedowych (jap. *suiraihokan*). Pierwszą jednostkę

8. Podobnie jak w przypadku większości pozostałych torpedowców również w tym przypadku brak jest informacji o dacie położenia stępki. Trudno oprzeć się wrażeniu, że w owych czasach położenie stępki – szczególnie niewielkich jednostek – traktowano jako niewartą wzmianki czynność o charakterze czysto technicznym, natomiast rzeczywiste godne odnotowania było dopiero wodowanie.

9. Zainteresowanych szczegółowymi informacjami dotyczącymi torpedowców budowanych przez stocznice Schichaua w Elblągu autor pozwoli sobie odesłać do artykułu *Male torpedowce typu S*, którego I i II część zostały zamieszczone w „OW” nr 112 i 113.

tego typu – *Chishima* – na japońskie zamówienie wybudowała w latach 1890-1892 francuska stocznia Societe des Chantiers de la Loire w St. Nazaire według projektu Émile’a Bertina. Wyporność okrętu wynosiła 741-750 ton, a wymiary 73,51 m (długość), 7,69 m (szerokość) i 4,89 m (zanurzenie). Napęd stanowiły dwie maszyny parowe potrójnego rozprężenia, dla których parę dostarczały cztery kotły. Moc maszyn wynosiła 3500 KM, co umożliwiało rozwinięcie prędkości 22 węzłów. Uzbrojenie składało się z dwóch dział kalibru 120 mm, czterech armat kalibru 47 mm oraz dwóch wyrzutni torped kalibru 457,2 mm. Sylwetkę okrętu kształtowały dwa kominy i trzy maszty. Jednostka była również klasyfikowana jako krążownik nieopancerzony. Japońska flota nie cieszyła się długo tym okrętem, bowiem *Chishima* zatonął na wodach Japońskiego Morza Wewnętrznego dnia 30 października 1892 roku podczas rejsu z Nagasaki do Kobe w wyniku kolizji z brytyjskim parowcem *Ravenne*.

Celem zastąpienia utraconej jednostki zamówiono w Wielkiej Brytanii nowy okręt *Tatsuta*, który zbudowała w latach 1893-1894 należąca do koncernu Armstronga stocznia w Elswick. *Tatsuta* wypierał 830-864 ton i mierzył 73,15 m długości, szerokość wynosiła 8,45 m, a zanurzenie 2,89 m.

Okręt napędzały dwie trzycylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia o mocy 5000 KM, zasilane w parę przez cztery kotły cylindryczne. Jednostka bunkrowała 200 ton węgla. Artyleria okrętu składała się z dwóch dział kalibru 120 mm, czterech kalibru 47 mm i pięciu 37 mm uzupełnianych przez pięć wyrzutni torped kalibru 381 mm (według niektórych źródeł 457 mm). Załoga jednostki liczyła 107 ludzi. Okręt posiadał sylwetkę typową dla jednostek budowanych przez stocznnię w Elswick to jest pojedynczy komin, dwa maszty oraz dziobówkę i rufówkę podniesione względem reszty kadłuba. *Tatsuta* zostały następnie przeklasyfikowany na jednostkę łącznikową – warto odnotować, że *Nihon Kaigun* posiadał w swoim składzie kilka podobnych okrętów (zarówno zagranicznej jak też rodzimej budowy), które klasyfikowano jako krążowniki nieopancerzone lub jednostki łącznikowe. Ponadto dzięki wygranej wojnie z Chinami kilka kanonierek torpedowych chińskiej floty stało się zdobyczą zwycięzców. W ostatecznym rozrachunku kanonierki torpedowe ze względu na swoją ograniczoną wartość bojową nie zyskały sobie uznania ani we flocie japońskiej ani też we flotach innych państw.

Jak dotychczas opisano jednostki, które były zdolne do operowania samodzielnego, przynajmniej w teorii, gdyż niektóre małe torpedowce miały z tym w praktyce trudności. Ponadto często spotykanym pod koniec XIX wieku rozwiązaniem było, że pancerniki i krążowniki tamtego okresu dysponowały jednym lub więcej kurtrem, który obok swojego zasadniczego przeznaczenia (zadania

łącznikowe, ratunkowe itp.) mógł być doraźnie przystosowany do pełnienia roli „torpedowca” poprzez montaż wyrzutni torpedowej. Nie inaczej było w przypadku japońskich krążowników (*Nihon Kaigun* nie posiadał jeszcze wówczas pancerników), których kutry mogły być uzbrojone w wyrzutnie, czy raczej w stelaże, z których „wypuszczano” torpedę. Jednostki takie klasyfikowano w Japonii jako „torpedowce III klasy”, lecz ich praktyczna użyteczność była nader ograniczona.

Warto jeszcze odnotować, że Japończycy zbudowali w latach 1884-1889 również serie jednostek mających służyć próbom z uzbrojeniem podwodnym, szkoleniu i innym zadaniom pomocniczym. Te jednostki – tak zwane *Shinteny* – nosiły oznaczenia numeryczne od 1 do 4. Ich wyporność wynosiła 180, 177, 320 i 205 ton – odpowiednio nr 1 do 4. Wszystkie posiadały ozaglowanie oraz maszynę parową o mocy 40 KM. Nr 1 i 4 wykonano z drewna, nr 2 miał konstrukcję mieszaną, to jest żelazny szkielet i drewniane poszycie, zaś nr 3 zbudowano z żelaza. Jednostki nr 1 i 2 posiadały nieruchomą wyrzutnię torped na dziobie. Wykorzystywano je do prób z torpedami oraz minami, szkolenia torpedystów i minerów, a także do innych zadań o charakterze pomocniczym; w czasie wojny miały służyć obronie portów.

Konkluzja

W okresie od roku 1880 do czasu wojny z Chinami flota *Nipponu* weszła w posiadanie torped samobieżnych i pozyskała 26 torpedowców (wliczając okręty budowane w trakcie działań wojennych) oraz kilka innych jednostek torpedowych. Okręty zamawiano za granicą i montowano w kraju z dostarczonych części¹⁰, lecz pod koniec omawianego okresu zarysował się już trend zmierzający do samodzielnej budowy takich jednostek.

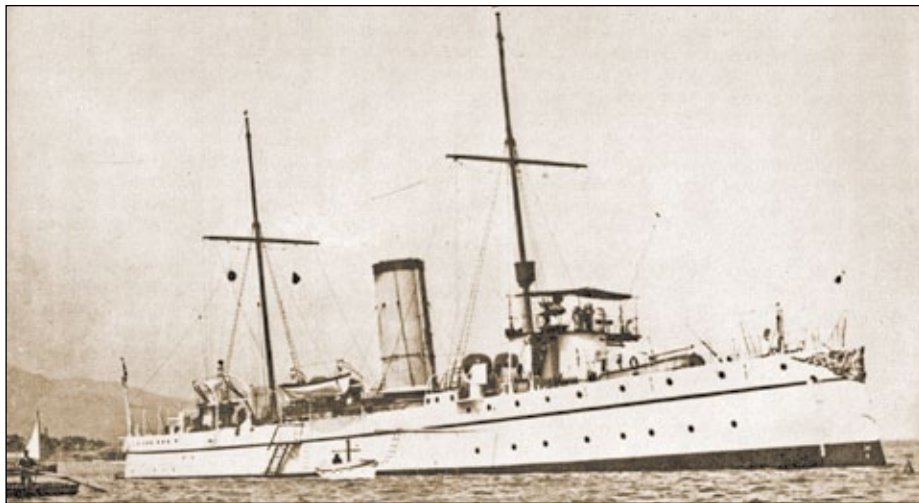
Póki, co były to zaledwie pierwsze kroki w tym kierunku, bowiem japoński przemysł nie był jeszcze zdolny wyprodukować wszystkich niezbędnych ku temu komponentów. Niemniej dzięki dalekowzroczności i konsekwencji Japończycy mieli na tym polu osiągnąć imponujące rezultaty. Był to jednak „śpiew przyszłości”. Wracając do omawianego okresu, to pod jego koniec, mimo zależności pod względem dostaw okrętów jak też uzbrojenia od zagranicy, japońskie siły torpedowe stały na mocnych nogach dysponując odpowiednimi jednostkami i środkami walki oraz co niemniej ważne ludźmi dobrze wyszkolonymi w ich użyciu. Teraz pozostawało im już tylko sprawdzić się w boju, do czego rychło nadarzyła się sposobność i co zostanie przedstawione odrębnie. ●

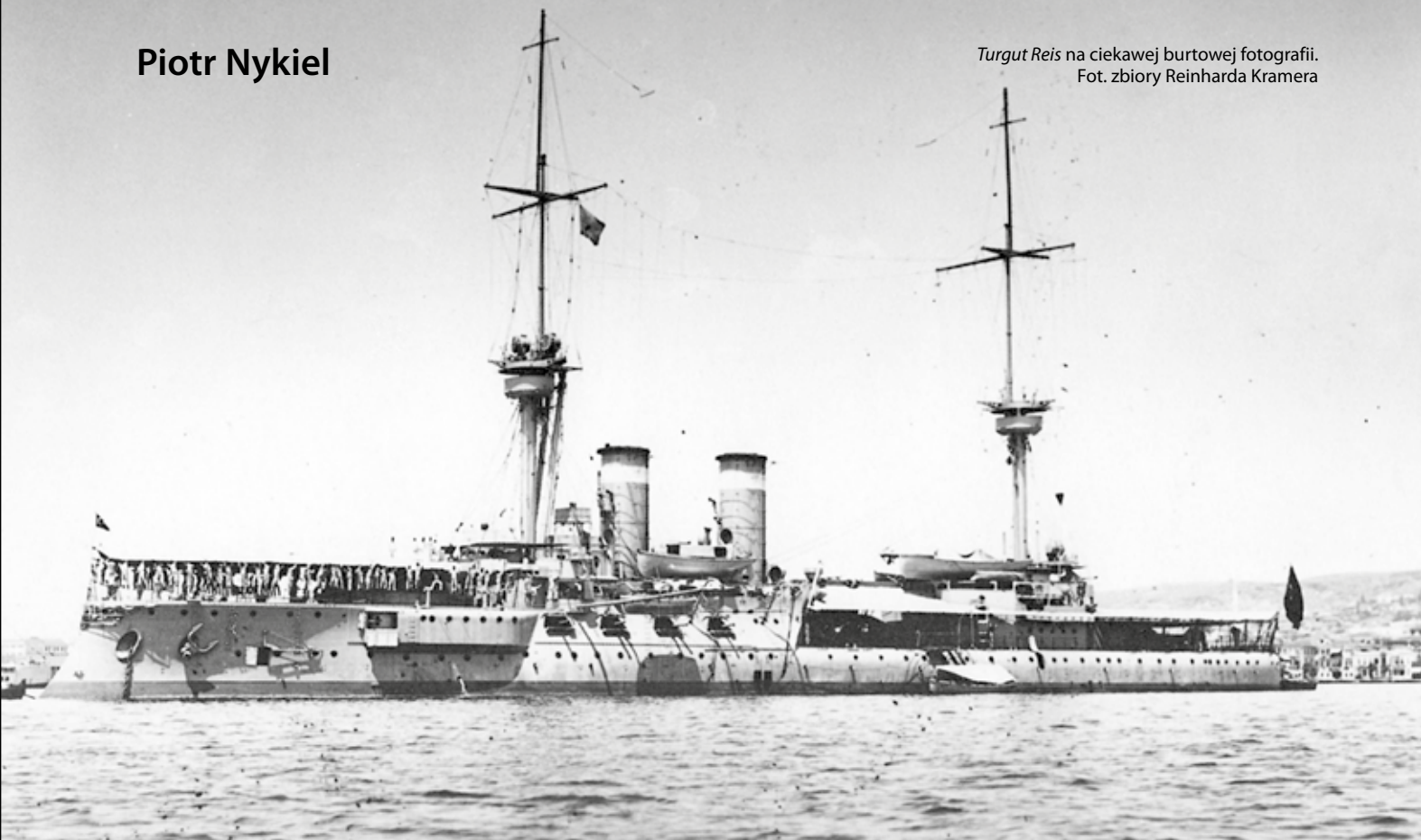
Bibliografia

- Jentschura Hansgeorg et al., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, London 1977.
 Evans David., *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1979.
 Howarth, Stephen, *The Fighting Ships of the Rising Sun: The Drama of the Imperial Japanese Navy 1895-1945*, Atheneum 1983.
 Materiały ze zbiorów „Okrętów Wojennych” i autora.

¹⁰ Wbrew pozorom montaż nie zawsze był tak prosty, jak by się to mogło wydawać. Niejednokrotnie poszczególne części do siebie nie pasowały, co powodowało konieczność ich przeróbek w Japonii. Zwykle były to drobiazgi np. żurawiki nie pasowały do przewidzianych dla nich gniazd, lecz czasem były to wady mające istotny wpływ na wartość bojową okrętów, jak dla przykładu niewłaściwa średnica wyrzutni torped. W ostatecznym rozrachunku wszystkie stwierdzone braki udało się Japończykom usunąć.

Kanonierka torpedowa *Tatsuta* zbudowana przez brytyjską stocznnię Elswick. Fot. „Warship International”





Pancerniki typu „Brandenburg” w służbie tureckiej

część II

I Wojna Światowa

W czerwcu 1914 r. oba pancerniki opuściły stambulskie doki remontowe. W trakcie trwających niemal dziewięć miesięcy prac skupiono się na ostatecznym usunięciu uszkodzeń odniesionych podczas wojen bałkańskich oraz licznych awarii nękających te jednostki. Poprawa ich stanu technicznego nie zmieniała jednak faktu, że były już okrętami bardzo przestarzałymi, praktycznie nie nadającymi się do bojowego wykorzystania na otwartym morzu w zbliżającym się globalnym konflikcie. Problemem nie były zresztą tylko osiągi pancerników, ale także bardzo ograniczona ilość amunicji, jaką dysponowały. W sierpniu 1914 r. było to zaledwie 9390 szt. o kalibrze 280-88 mm – i to na oba okręty. Trudno też było myśleć o poważnym doszkoleniu załóg, skoro łączny zapas amunicji ćwiczebnej wynosił zaledwie 920 szt. Nie ma się więc czemu dziwić, że kontradm. Wilhelm Souchon, który 18 sierpnia 1914 przejął formalnie dowództwo osmańską marynarką wojenną, nie widział pod swoimi rozkazami miejsca dla *Barbarosy Hayrettina* i *Turguta Reisa*. Ostatecznie więc pancerniki trafiły pod wyłącz-

ną komendę Drugiego Dowódcy tureckiej floty, kmdr por. Arifa¹. Gdy w październiku i listopadzie 1914 r. główne siły rozpoczynały pod dowództwem kontradm. Souchona działania wojenne przeciw rosyjskiej Flocie Czarnomorskiej, omawiane okręty strzeły wejścia do Bosforu. Kiedy stało się jasne, że Rosjanie nie będą w stanie realnie zagrozić stolicy Imperium Osmańskiego, z początkiem 1915 r. pancerniki typu „Brandenburg” skierowane zostały do Dardaneli, gdzie ostatecznie dotarły w dniu 17 lutego².

Po rozpoczęciu przez połączone brytyjsko-francuskie siły Operacji Dardanelskiej (19 lutego 1915) naczelne dowództwo w Stambule uznało, że *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* pozostawać będą w cieśninie, na wysokości Przylądka Nara i w razie przedarcia się alianckich okrętów przez zagrodę minową oraz umocnienia lądowe między Çanakkale a Kilitbahir, walczyć aż do zatonięcia.

Kiedy do dowódcy brytyjsko-francuskiego zespołu okrętów, wiceadm. Sackville’a Hamiltona Cardena dotarło w końcu, że ostrzał fortów wewnątrz Dardaneli prowadzony od 26 lutego nie przynosi ża-

nych rezultatów (podobnie jak trałowanie min), postanowił spróbować nowej taktyki. Piątego marca dreadnot HMS *Queen Elizabeth* – najsilniejszy okręt jakim dysponował – zrzucił kotwicę na zachód od Półwyspu Gallipoli, by ogniem pośrednim, ponad półwyspem, ostrzeliwać od tyłu tureckie forty w rejonie Kilitbahir. Niezrażony pierwszymi niepowodzeniami Carden postanowił kontynuować ten rodzaj bombardowania kolejnego dnia. Turcy jednak już 5 marca zorientowali się w zamiarach przeciwnika i w nocy z 5 na 6 marca ustawili *Barbarosę Hayrettina* w Zatoce Kilye, na północ od wsi Maydos (dzisiejszy Eceabat). Kiedy więc 6 marca *Queen Elizabeth* wznowiła ostrzał fortów, z Dardaneli odpowie-

1. Prawdopodobnie jeszcze zanim to nastąpiło okręty oficjalnie wycofane zostały z aktywnej służby. Warto też w tym miejscu wspomnieć, że 17 lipca 1914 z obu pancerników zdemontowano rurowe wyrzutnie torped kal. 450 mm i przewieziono je do Dardaneli, gdzie w celu wzmocnienia obronności zainstalowane zostały na barkach przycumowanych na obu brzegach w najwyższym miejscu cieśniny, między Kilitbahir a Çanakkale (por.: Nykiel, *Wyprawa...*, s. 99).

2. Oba okręty pojawiły się co prawda na krótko w Dardanelach między 17 a 20 grudnia 1914 r., ale ciągle służbę w tym rejonie pełniły dopiero od 17 lutego do sierpnia 1915.

dział jej – także ogniem pośrednim ponad Półwyspem Gallipoli – turecki pancernik. Brytyjski drednot trafiony został trzykrotnie poniżej linii wodnej, co zmusiło go do zwiększenia dystansu od celów do niemal 19 000 metrów. W praktyce oznaczało to konieczność prowadzenia ognia przy użyciu maksymalnych ładunków miotających, a na to nie było zgody Admiralicji, troszczącej się o nowe działa *Queen Elizabeth*. Wiceadm. Carden nie miał w tej sytuacji innego wyjścia, jak zrezygnować z dalszych prób ostrzeliwania fortów ogniem pośrednim. Podkreślić warto w tym miejscu, że do dziś większość brytyjskich historyków nie zdaje sobie sprawy z tego, że 6 marca 1915 jeden z najnowocześniejszych okrętów Royal Navy przegrał pojedynek artyleryjski z całkowicie już wówczas przestarzałym tureckim pancernikiem³.

Między 11 a 19 marca *Turgut Reis* samotnie pełnił służbę w Dardanelach. Jego bliźniacza jednostka przebywała wówczas w Stambule. Gdy *Barbaros Hayrettin* powrócił do cieśniny, 23 marca do stolicy imperium udał się *Turgut Reis*.

Porażka Ententy w Dardanelach w dniu 18 marca 1915 nie oznaczała oczywiście końca działań wojennych w tym rejonie. W Londynie przygotowywany był plan desantu na Półwysp Gallipoli. W Egipcie i na wodach Lewantu Brytyjczycy gromadzić zaczęli łodzie i barki, nie zachowując

przy tym elementarnych zasad utajnienia operacji. Adekwatnie do działań przeciwnika Turcy rozpoczęli więc przygotowania do obrony. Jednym z największych problemów, przed jakim stanęli była niedostateczna ilość sprzętu artyleryjskiego. Szóstego kwietnia dowództwo Dardanelskiego Rejonu Umocnionego zwróciło się więc do naczelnego dowództwa z prośbą o zgodę na demontaż i przeniesienie na ląd czterech dział kal. 105 mm z pancerników *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis*⁴. Pięć dni później postanowiono też zdemontować cztery działa kal. 280 mm (z wież śródkręcia obu jednostek) i ustawić je (wraz z trzema działami kal. 105 mm z *Barbarosy Hayrettina*) na pozycjach lądowych w Dolinie Soğanlı, na wschodnim brzegu Półwyspu Gallipoli⁵. Choć źródła o tym bezpośrednio nie wspominają, przebieg dalszych walk z udziałem omawianych pancerników oraz analiza stanu uzbrojenia Dardanelskiego Rejonu Umocnionego w latach 1914-18 wskazują na to, że wszystkie działa kal. 280 mm pozostały jednak na okrętach⁶.

Dwunastego kwietnia kotwiczący we wnętrzu Dardaneli *Turgut Reis* ostrzelał ogniem pośrednim brytyjskie pancerniki *Lord Nelson* i *Majestic*, znajdujące się na zachód od półwyspu. Najwyraźniej chodziło tylko o przegonienie przeciwnika, gdyż po oddaniu pięciu strzałów okręt przerwał ogień.

Dwa dni później wspomniany pancernik znów zaatakował te same cele. Tym razem zużył nie wiele więcej, bo 9 szt. amunicji. Wystarczyło to jednak, by zmusić *Lorda Nelsona* do zaprzestania ostrzału składu amunicji w Tayfurköy niedaleko Gelibolu, a *Majestic* do rezygnacji z zamiaru zniszczenia nowych pozycji lądowych na zachodnim brzegu Półwyspu Gallipoli.

Siedemnastego kwietnia brytyjski okręt podwodny *E 15* wszedł na mieliznę w cieśninie, na południe od Przylądka Kepez⁷. Trafiony pojedynczym pociskiem z baterii Dardanos w kiosk, został opuszczony przez załogę. Misję ściągnięcia go z mielizny i zaholowania do Stambułu powierzono

3. *Barbaros Hayrettin* wystrzelił w sumie w stronę przeciwnika 21 pocisków kal. 280 mm. Większość angielskich historyków jest przekonana, że uszkodzenia, jakich doznała tego dnia *Queen Elizabeth* były efektem ognia artyleryjskiego prowadzonego z zachodniego brzegu Półwyspu Gallipoli. Szerzej o tych wydarzeniach w: Nykiel, *Wyprawa...*, s. 237-243.

4. Ostatecznie z *Barbarosy Hayrettina* wymontowano co najmniej trzy działa kal. 105 mm, zaś z *Turguta Reisa* dwa. Armaty z tego ostatniego okrętu oddano do dyspozycji 6. Armii walczącej na froncie mezopotamskim (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s. 428).

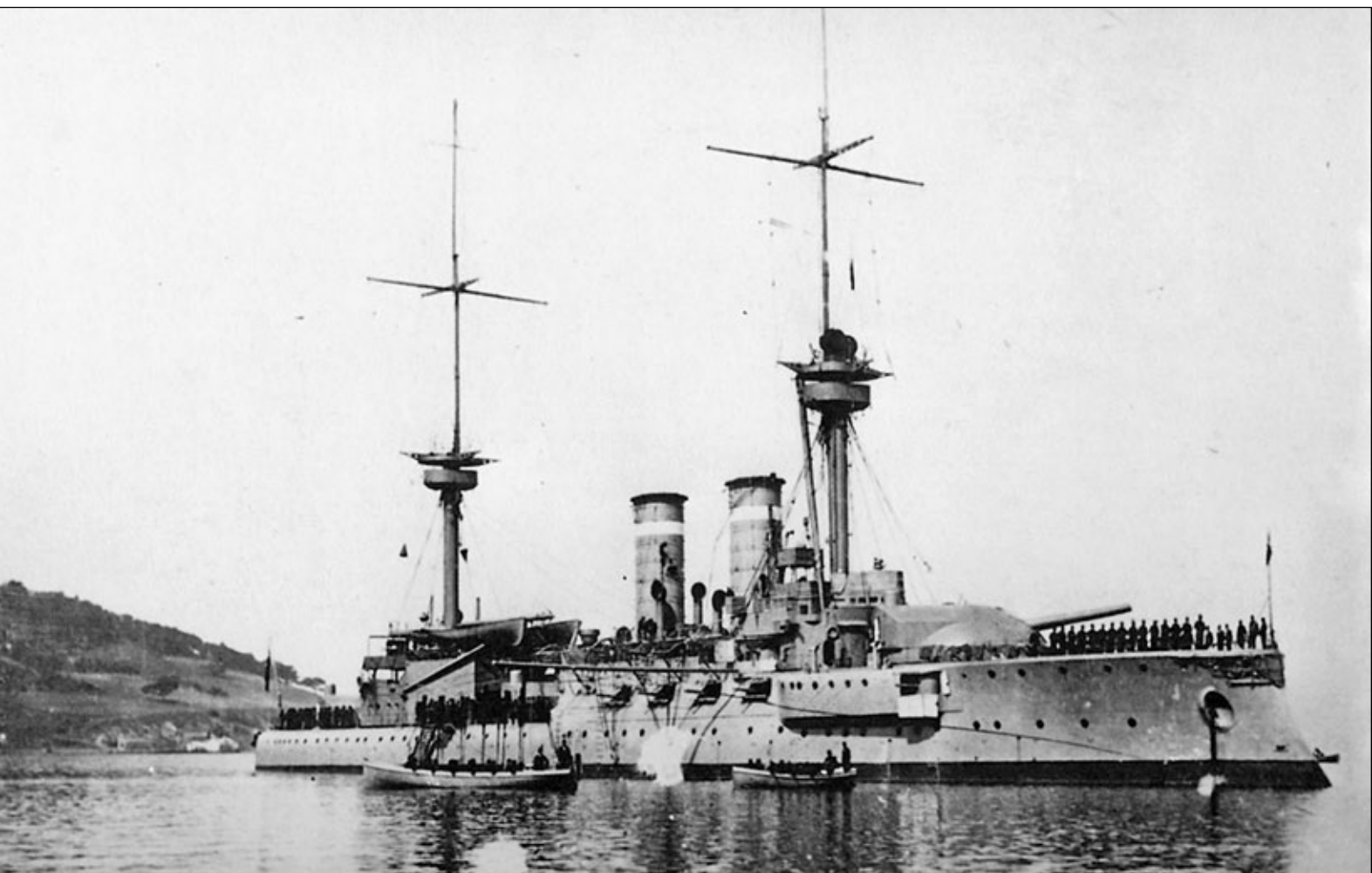
5. *Ibid.*, s. 195.

6. *Ibid.*, s. 405-406.

7. Więcej na temat tego wydarzenia w: Nykiel, *Ostatnia misja E 15*, [w:] „Okręty Wojenne”, 1/2000 (36), s. 14-19, <http://navyingallipoli.com/teksty/> oraz *Some Comments And Further Information On Never Trust A Fisherman Memories Of The 2002 Tour*, [w:] „The Gallipolian”, No.: 102 Autumn 2003, London, s. 14-16 lub <http://navyingallipoli.com/teksty/>

Tym razem bliźniaczy *Barbaros Hayrettin*.

Fot. zbioru Reinharda Kramera



no pancernikowi *Turgut Reis* oraz holownikowi *Sanla*. Brytyjczycy podjęli jednak kilka prób całkowitego zniszczenia okrętu, nie chcąc by w niemal idealnym stanie dostał się w ręce wroga⁸. Jedną z jednostek, która próbowała tego dokonać był *B 6*, ale odpalona przed niego torpeda chybiła, a okręt podwodny zmuszony został do wycofania się pod gradem pocisków z baterii *Barbaros*.

Dwudziestego czwartego kwietnia, a więc na dzień przed alianckim desantem na Półwysep Gallipoli, kotwiczący w cieśninie na wysokości Maydos (Eceabat) *Turgut Reis* ostrzelał ogniem pośrednim okręty przeciwnika, znajdujące się po drugiej stronie półwyspu. Pancernik zużył do tego 13 pocisków kal. 280 mm. Kolejnego dnia, już podczas trwania operacji desantowej ten sam okręt wystrzelił 16 szt. amunicji w stronę Ariburnu, gdzie lądował korpus australijsko-nowozelandzki (ANZAC). Wkrótce jednak odpowiedział mu, także ogniem ponad półwyspem HMS *Triumph*, zmuszając *Turguta Reisa* do wycofania się na wysokość Przylądka Nara.

Dwa dni później oba pancerniki typu „Brandenburg” znacznie utrudniły desantowanie pod Ariburnu artylerii korpusu ANZAC.

Dwudziestego siódmego kwietnia *Barbaros Hayrettin* prowadził pośredni ostrzał Zatoki Saros⁹, podczas gdy *Turgut Reis* z Zatoki Kilye (na północ od Maydos) ostrzeliwał okręty i statki transportowe przeciwnika w rejonie Ariburnu¹⁰. Na jego ogień odpowiedziała *Queen Elizabeth*, wykorzystując do korygowania ognia balony obserwacyjne oraz hydroplany. Jeden z jej pocisków zatopił parowiec *Üsküdar* (6720 BRT), przycumowany do burty *Turguta Reisa* w zastępstwie sieci przeciwtorpedowych, których pancernik nie posiadał. Wydarzenie to zmusiło dowódcę tureckiego okrętu do przerwania akcji i wycofania się z Zatoki Kilye. Stamtąd zaś okręt udał się do Stambułu. Powodem jego odwołania był nieudany atak na *Barbaros Hayrettina*, który tego samego dnia przeprowadził australijski okręt podwodny *AE 2*. Do momentu ustania zagrożenia Drugi Dowódca osmańskiej floty wołał nie narażać obu jednostek na zatopienie.

Dwa dni później, kotwiczące na zachód od Półwyspu Gallipoli brytyjskie okręty ogniem pośrednim zbombardowały Maydos. Na wieś spadły łącznie 73 pociski, które wywołały ogromny pożar. Osłabiony brakiem jednego dział *Barbaros Hayrettin* odpowiedział przeciwnikowi zaledwie ośmioma strzałami.

Ostrzeliwanie odcinka ANZAC na Ariburnu *Barbaros Hayrettin* wznowił dopiero 1 maja i kontynuował przez kolejne

dwa dni, każdego z nich wystrzeliwując odpowiednio po 10, 17 i 33 szt. amunicji.

Trzeciego maja brytyjskie okręty prowadziły nadal bombardowanie Maydos. Tego samego dnia *Barbaros Hayrettin* uzyskał pojedyncze trafienie w HMS *Swiftsure*, przyczyniając się tym samym do wydłużenia osłanianego przez ten okręt desantu uzupełnień dla odcinka ANZAC. Krótki ostrzał sektora Ariburnu przeprowadził też turecki pancernik kolejnego dnia. Szóstego maja został odwołany do Stambułu, a nazajutrz jego miejsce zajął *Turgut Reis*.

W dniach 8-11 maja jednostka ta ponownie ostrzeliwała pozycje wojsk australijskich i nowozelandzkich, ale ani razu liczba użytych przez nią pocisków nie przekroczyła ośmiu sztuk. Ostatniego dnia do wymiany ognia, którą *Turgut Reis* prowadził z brytyjskimi okrętami ponad Półwyspem Gallipoli dołączyły się działa z położonych na azjatyckim brzegu fortów Dardaneelskiego Rejonu Umocnionego.

Czternastego maja *Turgut Reis* udał się do Stambułu. Następnego dnia na cztery doby powrócił do Dardaneli *Barbaros Hayrettin*.

W dniu 19 maja zmienił go znów *Turgut Reis*, który od razu po przybyciu wsparł swymi działami frontalne natarcie tureckiej piechoty na odcinku ANZAC. Choć wystrzelił „aż” 62 pociski, to na niewiele się to zdało, gdyż zupełnie nieprzemyślny atak zamienił się w potworną masakrę. Ponad 9000 osmańskich żołnierzy poległo przede wszystkim od ognia piechoty, nie zadając przeciwnikowi praktycznie żadnych strat. Ze względu na bardzo małą odległość między okopami obu stron (na ogół nie przekraczającą 10 metrów) możliwość efektywnego wsparcia artyleryjskiego zarówno przez tureckie, jak i brytyjskie okręty była ograniczona.

Znacznie lepsze skutki przyniosło za to bombardowanie pozycji ANZAC, jakiego *Turgut Reis* dokonał ogniem pośrednim 21-go, a zwłaszcza 23 maja. Następnego dnia pancernik wyruszył do Stambułu. Po dwóch dniach na jego miejsce pojawił się w Dardanelach *Barbaros Hayrettin*.

Coraz mniejsze prawdopodobieństwo ponowienia przez aliantów próby przebicia się przez Dardanele przy pomocy samych okrętów skłoniło Turków do przeniesienia części dział z baterii rozmieszczonych na zachodnim brzegu cieśniny na stronę azjatycką, skąd można było wykorzystywać je do ostrzeliwania ogniem pośrednim lądowych pozycji przeciwnika na Półwyspie Gallipoli, czy też jego okrętów, operujących wzdłuż zachodniego brzegu półwyspu. Trzynastego czerwca postanowiono więc zdemontować m. in. trzy działa kal. 105 mm z baterii Bar-



Komandor Muzaffer (Adil) – ostatni dowódca pancernika *Barbaros Hayrettin*.

Fot. zbiory Piotra Nykiela

baros w Dolinie Soğanlı. Wraz z personelem trafiły one na pozycje w rejonie İntepe.

Z powodu braku źródeł nie jesteśmy w stanie odtworzyć historii służby pancerników typu „Brandenburg” za okres od 26 maja do 8 sierpnia 1915. Jedyny odnotowany w tym czasie epizod miał miejsce 5 lipca, kiedy to podczas ostrzeliwania odcinka ANZAC z Zatoki Kilye eksplodowało lewe działo kal. 280 mm w dziobowej wieży *Turguta Reisa*. Skutkiem tego wypadku zginęło 4 ludzi, a 31 odniosło obrażenia. Wiem, że jeszcze tego samego dnia okręt udał się do Stambułu.

Szóstego sierpnia wojska ententy rozpoczęły natarcie na wszystkich odcinkach frontu na Półwyspie Gallipoli. Ofensywa ta była przygotowana do desantu, w rejonie Suvla (na północ od sektora ANZAC), który nastąpił w nocy z 6 na 7 sierpnia. Działaniom zaczepnym aliantów towarzyszyła oczywiście duża aktywność artylerii okrętowej po obu stronach frontu. Pancerniki *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* ogniem pośrednim wspomagały obronę rejonu Ariburnu, gdyż tylko tam donosiły ich działa. Same jednak dostały się pod – także pośredni – ostrzał jednego z brytyjskich monitorów.

Ofensywie lądowej i desantowi wojsk Wspólnoty Brytyjskiej towarzyszyły działania dwóch brytyjskich okrętów podwodnych, *E 14* i *E 11*, które zdołały przeдрzeć się przez Dardanele. O świcie

8. Ostatecznie udało im się tego dokonać w nocy z 18 na 19 kwietnia.

9. Wtedy właśnie doszło do sygnalizowanej w pierwszej części artykułu eksplozji prawego dział kal. 280 mm w wieży na śródkręciu pancernika. W wyniku tego wypadku rannych zostało 15 artylerzystów.

10. Co ciekawe, Brytyjczycy początkowo byli przekonani, że życie utrudniał im *Goeben*.

8 sierpnia, między Gelibolu a Doğanarslan, *Barbaros Hayrettin* zatopiony został przez *E 11*. Po otrzymaniu trafienia pojedynczą torpedą w prawą burtę na wysokości ósmego przedziału okręt próbował jeszcze manewrować, celem uniknięcia kolejnego ataku. Szybkie wypełnienie się wodą 6., 7. i 8. przedziału oraz zalanie prawej kotłowni spowodowało jednak spadek prędkości okrętu do zaledwie 3 węzłów. Gwałtownie wzrastający przechył próbowano zrekompensować zalaniem przedziałów na lewej burcie. Niczego to już niestety nie zmieniło. *Barbaros Hayrettin* położył się na prawej burcie i zatonął. Wrak spoczął na dnie na głębokości 20 m, zabierając ze sobą 258 członków załogi (w tym 21 oficerów) oraz dwóch urzędników wojskowych z lądu, którzy w feralnym momencie przebywali na pokładzie pancernika¹¹. Kontrtorpedowiec *Sivrihisar*, który w feralnym momencie towarzyszył okrętowi oraz przybyły na ratunek torpedowiec *Basra* zdołały ocalić 51 oficerów (wśród nich Drugiego Dowódcę osmańskiej floty kmr. Arifa oraz ostatniego dowódcę *Barbarosy Hayrettina*, kmr. Muzaffera) i 347 marynarzy. Wraz z okrętem i niemal połową jego załogi zatonął też cenny ładunek, dopiero co przywieziony ze Stambułu dla wojsk walczących na Półwyspie Gallipoli. Składało się nań 9600 granatów ręcznych, 4836 pocisków do armat polowych, 1791 pocisków do armat górskich, 400 szt. amunicji do haubic kal. 105 mm oraz pieniądze na żołd.

Zatonięcie *Barbarosy Hayrettina* pociągnęło za sobą decyzję o definitywnym odwołaniu *Turguta Reisa* z Dardaneli. Okręt powrócił tam dopiero w styczniu 1918 r., by wziąć udział w akcji ratunkowej *Goebena*, który wracając z rajdu na Imroz wszedł na nierozpoznane miny, po czym, na skutek błędu nawigacyjnego osiadł na mieliźnie wewnątrz cieśniny, na wysokości Przylądka Nara. Trwające blisko tydzień próby wciągnięcia krążownika na głęboką wodę przez mniejsze jednostki nie przyniosły rezultatu. Wybawcą okazał się dopiero *Turgut Reis*, który 25 stycznia wziął *Goebena* na hol i odprowadził do Stambułu¹².

Pod koniec pierwszej wojny światowej zapadła jeszcze decyzja o zainstalowaniu



Turgut Reis w Złotym Rogu w 1919 r.

Fot. Internet

dwóch dział artylerii głównej omawianego pancernika na lądzie, w Seddülbahir (południowy cypel Półwyspu Gallipoli). Bardzo zaawansowane prace nad budową stanowiąca ogniowego przerwała jednak kapitulacja Imperium Osmańskiego w dniu 30 października 1918.

O ile więc podczas wojen bałkańskich pancerniki typu „Brandenburg” okazały się bardzo efektywne w artyleryjskim wspieraniu wojsk lądowych, o tyle analogiczne zadania wykonywane przez te okręty podczas walk w Dardanelach, w okresie pierwszej wojny światowej, miały już wymiar czysto symboliczny. Wynikało to zarówno z bardzo ograniczonego zapasu amunicji, jakim dysponowały obie jednostki, jak i z bardzo znacznego stopnia zużycia ich dział¹³. Podkreślić jednak należy, że przy zdecydowanie niewystarczającej liczbie statków transportowych, jakimi dysponowała flota turecka, pancerniki *Barbaros Hayrettin* i *Turgut Reis* w istotny sposób wspomogły walczące na Półwyspie Gallipoli oddziały 5. Armii, dostarczając im regularnie ze Stambułu amunicję i inne materiały wojenne.

Okres powojenny i lata Republiki Tureckiej

Wraz z kapitulacją Imperium Osmańskiego *Turgut Reis*, podobnie jak reszta tureckich okrętów został internowany w Stambule.

Na mocy traktatu z Sèvres okręt, w ramach reparacji wojennych, przyznany zo-

stał rządowi Japonii, który w 1924 r. rzekł się jednak praw do niego na rzecz rządu Republiki Turcji.

W latach 1924-33 *Turgut Reis*, przycumowany do nabrzeża w bazie marynarki wojennej w Gölcük wykorzystywany był jako okręt szkolny, a potem, do 1950 r. służył za hotel dla robotników z tamtejszej stoczni wojennej.

W 1936 r. zdemontowano w całości wieże ze śródkręca (2 x 280 mm L/35) i rufy (2 x 280 mm L/40) pancernika. Obie ustawione zostały na azjatyckim brzegu Dardaneli na wschód od wsi Güzelyalı w charak-

11. S. Ertem, *Çanakkale Denizaltı Harekâtı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2011, s. 123-124. Eksploracja wraku *Barbarosy Hayrettina* znalazła się w programie I Polsko-Tureckiej Ekspedycji Nurkowej do Dardaneli planowanej na sierpień 2013.

12. Wypad na Imroz i akcja ratunkowa *Goebena* zostały szczegółowo opisane w artykule P. Nykiela pt. *Goblo! Rajd na Imroz 20 stycznia 1918*, „Okręty Wojenne”, 1/2008(87), s. 24-30 lub <http://navyngallipoli.com/teksty/>

13. Autorzy opracowania *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı* (s. 426-427) twierdzą, że wśród uzbrojenia sprowadzonego w okresie I wojny światowej z Niemiec drogą lądową, poprzez Bałkany, było m. in. sześć dział kal. 280 mm oraz po dwa o kalibrze 105 i 88 mm – wszystkie z przeznaczeniem dla *Turguta Reisa*. Brak niestety informacji kiedy armaty te mogły dotrzeć do Turcji. Przypuszczać możemy, że skoro trafić miały tylko na ten jeden pancernik typu „Brandenburg”, to nastąpić to musiało już po zatonięciu *Barbarosy Hayrettina*, czyli po 8 sierpnia 1915. Nie wiadomo też co stało się z tymi działami po ich dostarczeniu do Stambułu, gdyż – przynajmniej te o kalibrze 280 mm – nigdy nie zostały zamontowane na *Turgucie Reisie*. Tej jednej informacji możemy być pewni, ponieważ w dwóch wieżach artylerii głównej, stanowiących istniejącą do dziś Baterię *Turgut Reis* (po azjatyckiej stronie Dardaneli) znajdują się armaty z pierwotnego uzbrojenia tej jednostki, datowane na lata 1892 i 1893.



Bateria Turgut Reis na azjatyckim brzegu Dardaneli – rufowa wieża pancernika o tej samej nazwie z parą dział kal. 280 mm L/40.
Fot. Piotr Nykiel

terze baterii nadbrzeżnej. Prace montażowe przy Baterii Turgut Reis oficjalnie ukończono 24 czerwca tego samego roku. Do dziś stanowi ona jedną z największych atrakcji turystycznych w rejonie. Bez żadnych ograniczeń i opłat zwiedzać można zarówno wnętrza obu wież, jak i znajdujące się pod nimi betonowe schrony oraz magazyny amunicyjne (patrz też II str. okładki).

W 1938 r. podjęto decyzję o demontażu całości wyposażenia pancernika, a w latach 1956-57 został on pocięty na złom. ●

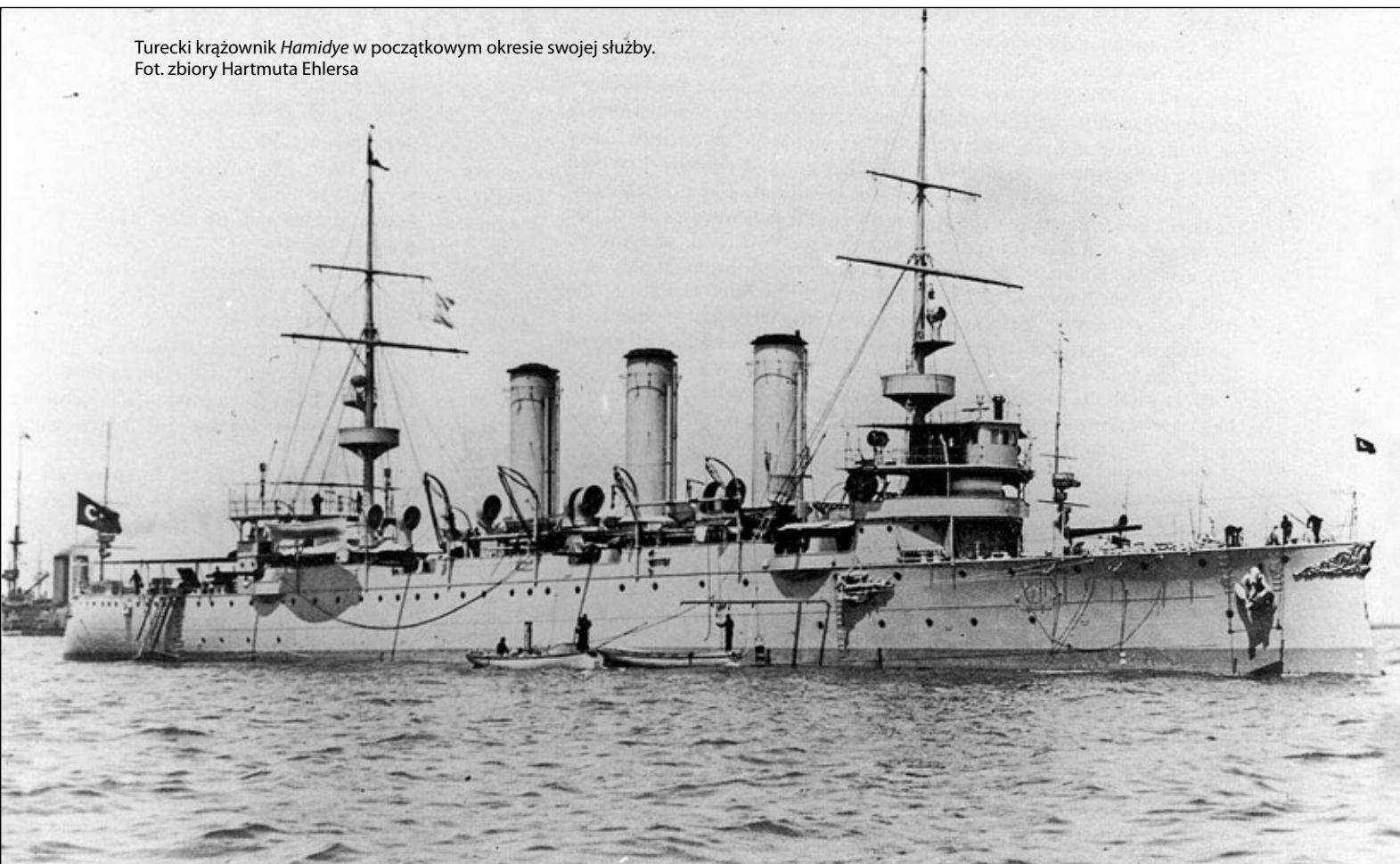
Bibliografia

Arikan Z., Sancar L. (red.), *Türk Denizcilik Tarihi*, t. 2, Deniz Basımevi, İstanbul 2009,
Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII nci Cilt, *Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976,
Ertem S., *Çanakkale Denizaltı Harekâtı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2011,
Güleryüz A., Langensiepen B., *Osmanlı Donanması 1828-1923*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007,
Güvenç S., *Osmanlıların Drednot Düşleri. Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011,

Mütercimler E., *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul 2003,
Nykiel P., *Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie Na Rzecz Floty Osmańskiej*, [w:] „Okrety Wojenne” nr 2/2011(106), s. 21-26,
Nykiel P., *Ostatnia misja E 15*, [w:] „Okrety Wojenne”, 1/2000 (36), s. 14-19,
Nykiel P., *Some Comments And Further Information On Never Trust A Fisherman Memories Of The 2002 Tour*, [w:] „The Gallipolian”, No.: 102 Autumn 2003, London, s. 14-16,
Nykiel P., *Turecki krążownik pancernopokładowy Hamidiye*, [w:] „Okrety Wojenne”, 2/2010(100), s. 23-37,
Nykiel P., *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków-Międzyzdroje 2008,
Olender P., *Wojny morskie 1883-1914*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005,
Olgaç N., *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006,
Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993,
Wieczorkiewicz P. P., *Historia wojen morskich*, t. II, *Wiek pary*, Wydawnictwo Puls, Londyn 1995,
Yavuz C., *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyönlər. Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri*, İst. Dz. İk. Grp. K'lığı Basımevi Müdürlüğü, İstanbul b. d. w.

SUPLEMENT

Turecki krążownik *Hamidiye* w początkowym okresie swojej służby.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





część II

Niszczyciele typu „Huszár”

Organizacja sił torpedowych w latach I wojny światowej

Okrety torpedowe floty austro-węgierskiej tworzyły grupy po 3 jednostki. Kilka grup (z reguły 2, a w niektórych przypadkach więcej) łączono w dywizjon, a dywizjony we flotyllę, którym przewodził lekki krążownik. W ciągu całej wojny były dwie flotylle.

Na początku wojny w skład 1 flotylli torpedowej wchodziły dywizjony torpedowe: 1 (6 niszczycieli typu *Tátra*), 2 (6 niszczycieli typu *Huszár*), 3 (6 torpedowców typu „250 ton”) i 12 (6 torpedowców typu *Kaiman*). 2 Flotylla to dywizjony torpedowe: 4 (6 niszczycieli typu *Huszár*), 5, 6 i 14 (w każdym po 6 torpedowców typu *Kaiman*). Starsze torpedowce przydzielano oddziałom obrony wybrzeża.

W trakcie działań wojennych skład flotylli, dywizjonów i grup ulegał niejednokrotnym zmianom. Do najistotniejszej zmiany doszło w 5 grudnia 1915 r., gdy w 1 flotylli skoncentrowano nowoczesne niszczyciele typu *Tátra* i torpedowce typu „250 ton”, mające napęd turbinowy, a starsze niszczyciele typu *Huszár* i torpedowce typu *Kaiman* trafiły do 2 flotylli. Tym samym skład zespołów stał się bardziej jednorodny.

W celu szybkiego rozpoznawania z dystansu niszczyciele posiadały znaki identyfikacyjne na kominach w postaci pierścieni koloru czerwonego i niebieskiego.

Na początku wojny były one indywidualne dla każdego okrętu, przy czym kolor znaku oznaczał flotyllę, a jego umieszczenie – grupę, zaś liczba – numer jednostki w grupie. Rozkazem z dnia 25 maja 1916 r. został przyjęty inny system oznakowania, zgodnie z którym znaki stawały się jednakowe dla wszystkich niszczycieli jednej grupy. Ten system zachowano do końca wojny.

Początek wojny.

Działania u wybrzeża Czarnogóry

Po postawieniu ultimatum Serbii w dniu 23 lipca flota Austro-Węgier rozpoczęła aktywne przygotowania do rozpoczęcia działań wojennych. Pierwszą operacją z udziałem niszczycieli typu *Huszár* było wyjście floty na spotkanie z niemieckimi krążownikami *Goeben* i *Breslau*.

Csikós, *Dinara*, *Scharfschütze*, *Velebit* i *Wildfang* szły w ochronie sił głównych, zaś *Ulan* wykonał przejście w polu minowym i krążył oczekując przyjscia niemieckich okrętów, aby towarzyszyć im do Kotoru.

Z początkiem wojny niszczyciele rozdzielono po połowie między 1 i 2 flotylle, tworząc 2 i 4 dywizjon. W dniu 8 sierpnia *Uskoke* (dowódca kmr ppor. Marschall) i torpedowiec 72F towarzyszyły krążownikom pancernopokładowym *Szigetvár* i *Zenta*, które ostrzelały radiostację w Antivari. *Streiter* (d-ca kmr ppor. Račić (10 sierpnia wraz z krążownikiem *Szigetvár* zawiązał do Antivari (obecnie Bar) by wręczyć czarnogórskiemu dowództwu notę informującą o ogłoszeniu blokady morskiej wybrzeża⁴. W skład blokujących sił weszły wspomniane krążowniki *Szigetvár*, *Zenta*, niszczyciele *Uskoke*, *Streiter*, *Ulan*, torpedowce 64F, 68F, 70F i 72F, z których utworzono 2 oddziały (po krążowniku, 1 niszczycielu i 2 torpedowcach w każdym), które po kolei dyżurowały u czarnogórskiego wybrzeża. Po 3 dniach *Velebit* wraz z niszczycielami *Csepel* i *Balaton* uczestniczył w ratowaniu ludzi z parowca *Baron Bauch* („Statek XVI”), który zatonął na austriackich minach w pobliżu Brioni (obecnie Brijuni).

16 sierpnia doszło do pierwszego starcia z przeciwnikiem, które omaal nie zakończyło się utratą niszczyciela *Ulan*. W tym dniu

4. Austro-Węgry wypowiedziały wojnę Czarnogórze w dniu 9 sierpnia.

niszczyciel i pancerno pokładowy krążownik *Zenta* prowadziły blokadę rejonu Antivari. O godz. 08:30, gdy austriackie okręty znajdowały się 15 Mm od wybrzeża na zachodzie pojawiły się liczne dymy, należące do głównych sił francuskiej floty, wzmocnionej oddziałem brytyjskich krążowników i niszczycieli. Austriacy ruszyli pełną prędkością na zachód, próbując osiągnąć Zatokę Kotorską. *Ulan* zdołał oderwać się od pancerno pokładowego krążownika *Jurien de La Gravière*, który ruszył w pogon z zespołem torpedowców. Niszczyciel zdołał skryć się we Zatoce bez żadnych uszkodzeń. Powolny krążownik *Zenta* nie miała już tyle szczęścia. Już o godz. 9.35 rozstrzelany przez francuskie pancerniki krążownik *Zenta* poszedł na dno z podniesioną banderą. Wkrótce flota sojuszników opuściła Adriatyk i Austriacy wznowili blokadę. 24 sierpnia *Uskoke* eskortował krążownik *Szigetvár*, ostrzeliwujący czarnogórskie pozycje w rejonie Zupy. Po czterech dniach niszczyciel wraz z *Streiterem* i *Scharfschütze*, powtórzył ostrzał czarnogórskich wojsk w tym samym rejonie.

We wrześniu trwał nadal nieśpieszny bieg wojny na Adriatyku. 3 września *Scharfschütze* ubezpieczany z morza przez *Ulan*, ostrzelał klasztor Lastva (kaśtel Lastva). Później ten sam *Ulan* 9 września wraz z innymi okrętami austriackiej floty wyszedł na ostrzał czarnogórskich pozycji. W tym

czasie dowództwo postanowiło przerzucić 1 flotyllę do Szybenika, który stał się wraz z Kotorą główną bazą sił lekkich floty.

16 września przybyła tam 3 grupa niszczycieli w pełnym składzie wraz z *Csikósem*.

Pozostające w Kotorze *Scharfschütze*, *Ulan* i *Streiter* ochraniały następnego dnia pancernik obrony wybrzeża *Monarch*, który wyszedł morze by ostrzelać radiostację na górze Volovica. Na północy okręty typu *Huszár* były wykorzystywane incydentalnie – wspomnieć należy rekonesans *Warasdiner* na Zatoce Triestu w dniu 19 września oraz pełnioną tam przez *Huszár* i *Wildfang* w dniach 19-22 września służbę dozorową. W ostatniej dekadzie miesiąca dwa pierwsze niszczyciele opuściły Pola i odeszły do Kotoru. Już 5 października *Huszár* wraz ze świeżo wyremontowanym *Turulem* dokonały wypadu na Zalew Driny. Dwa dni później *Dinara* przeprowadziła rozpoznanie na linii Pelagosa (obecnie Palagruža) – Bari.

Warto zaznaczyć, że niszczyciele typu *Huszár* były nader aktywnie wykorzystywane do realizacji różnego rodzaju zadań, w związku z czym bardzo często przechodziły między poszczególnymi bazami i zmieniały miejsca dyslokacji. W związku z tym autorzy świadomie opuszczają większą część tego rodzaju operacji.

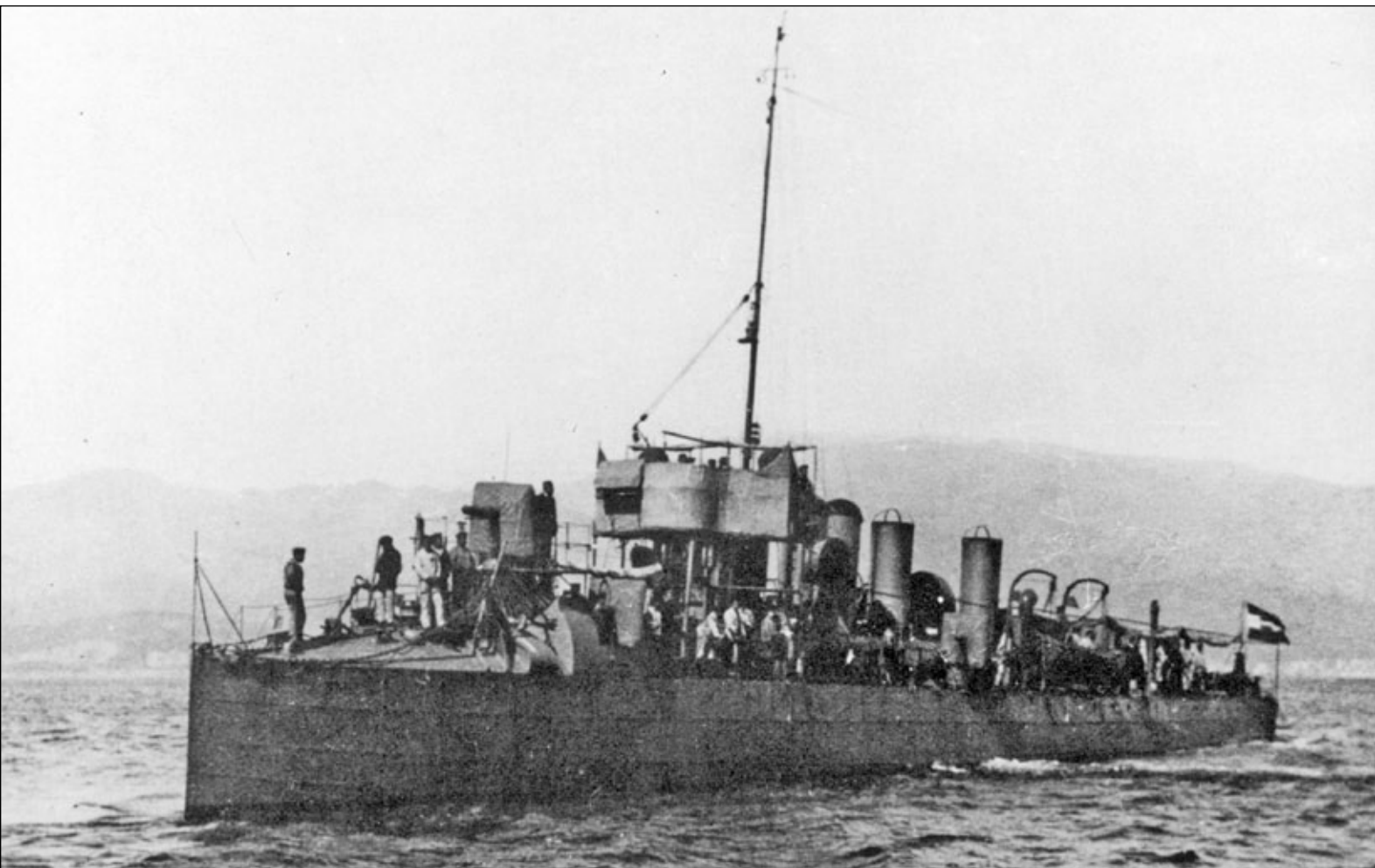
Morska blokada wybrzeża Czarnogóry aktywnie prowadzona przez austriackie okręty dawała rezultaty – państwo

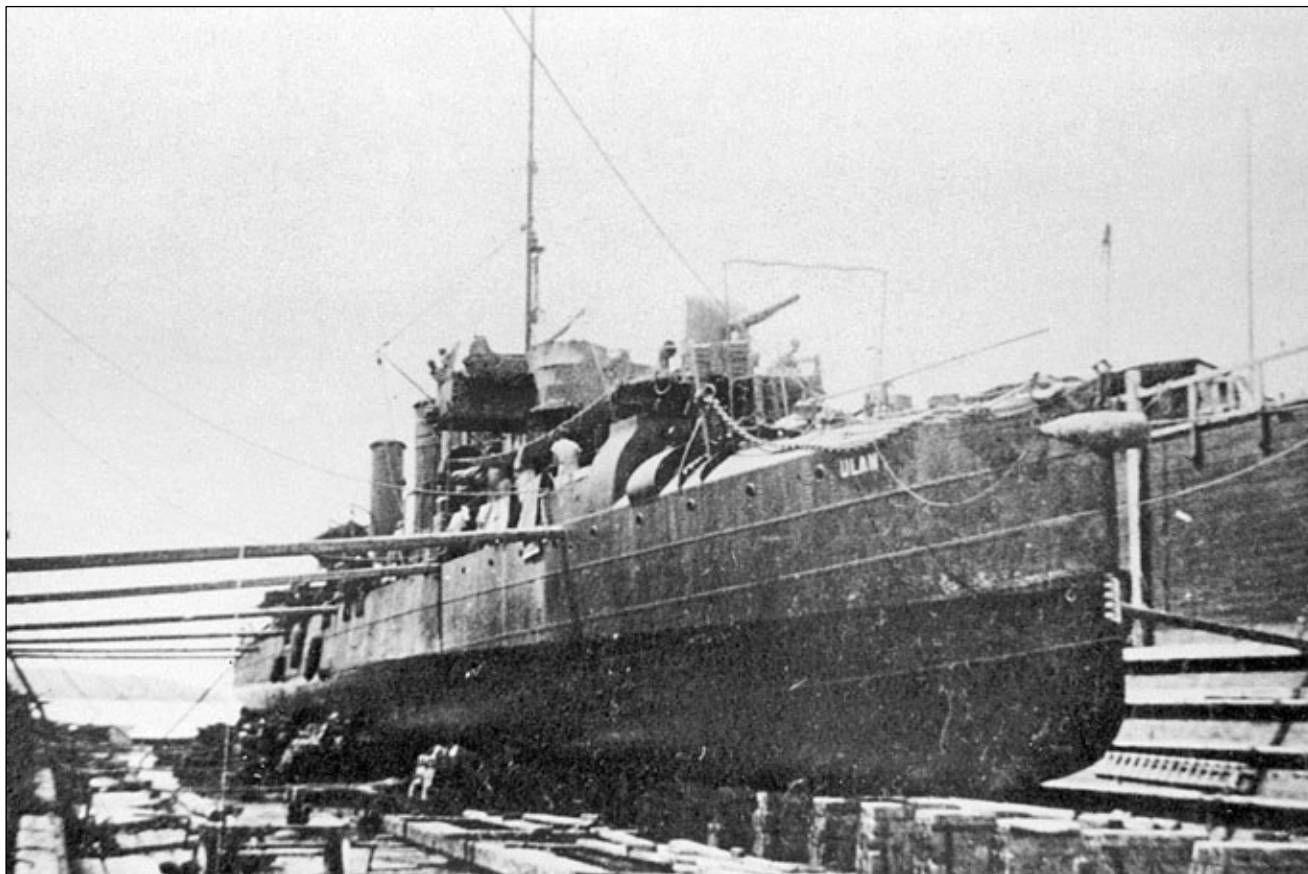
zaczęło odczuwać ostry brak żywności. W związku z tym władze francuskie kilkakrotnie wysyłały swoim sojusznikom transportowce z żywnością pod eskortą silnych zespołów floty. W czasie jednego z takich rejsów doszło do kolejnego starcia austriackich okrętów z przeciwnikiem. 17 września do Antivari (obecnie Bar w Czarnogórze) zawinął statek *Liamone*, załadowany materiałami, artykułami żywnościowymi i działami plot. Do chwili jego rozładunku francuska flota krążyła w pobliżu Kotoru, gdzie na dozorze pozostawał krążownik pancerny *Waldeck-Rousseau* z zespołem niszczycieli.

Znajdujący się w odległości 25 Mm na północny zachód od wejścia do Zatoki krążownik zauważył *Uskoke* i torpedowiec *Tb13*, które wyszły z Kotoru. Zgodnie z austriackim planem okręty te miały zwabić francuski krążownik na pozycje austriackich okrętów podwodnych rozwiniętych wokół Kotoru. Do tego czasu jednak *Waldeck-Rousseau* został już bezskutecznie zaatakowany przez *U 3*, który odpalił 2 torpedy. W związku z tym jednostka nie dała się złapać na haczyk, ograniczając swe działania do mało celnego ostrzału z granicznego dystansu. Po zakończeniu rozładunku *Liamone*, francuska flota opuściła Antivari. W związku tym wysłane na poszukiwania *Reki* (rejon wyspy Pelagosa), *Velebit* (trasa Pelagosa – Bari) i turbinowy *Csepel* (Pelago-

Streiter w niebiesko-szarym malowaniu. Torpedowiec nadal posiada jeszcze niskie kominy.

Fot. Kriegsarchiv





Ulan w doku w czasie prac remontowych.

Fot. zbiory Franza Bilzera

sa – Punta d'Ostro – obecnie Oštri Rt) niczego nie znalazły.

Dowództwo austriackie dało jednak odpowiedź przeciwnikowi. Już najbliższej nocy *Scharfschütze*, *Ulan*, *Streiter* i *Uskoke* przeprowadziły śmiały wypad na Antivari, w którego trakcie ogniem artyleryjskim uszkodziły nabrzeża, magazyny i stację kolejową, czego następstwem było utrudnienie odbioru kolejnych partii żywności i zaopatrzenia.

Do kolejnego starcia z flotą przeciwnika doszło 2 listopada, gdy Francuzi ponownie przyprowadzili *Liamone'a* do Antivari. Tym razem do spotkania doszło w rejonie wyspy Lissa (Vis). 1 flotylla z Kotoru na czele z krążownikiem *Helgoland* zbliżyła się do czołowej ochrony przeciwnika składającej się z krążowników pancernych *Waldeck-Rousseau*, *Ernest Renan* i *Edgar Quinet* wraz z niszczycielami.

Dysproporcja sił była oczywista, wobec czego austriackie okręty zawróciły do bazy, nie otwierając nawet ognia. W wypadzie uczestniczyły *Reka* i *Csikós*, zaś *Csikós* poszukiwał w tym czasie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych w rejonie Lissy.

W połowie miesiąca wyróżnił się *Uskoke*, który 15 postawił miny w rejonie Antivari, a 18 prowadził pojedynek artyleryjski z bateriami nieprzyjaciela rozmieszczonymi na górze Wołowica. Na przełomie lipopa-

da i grudnia 5 grupa niszczycieli typu *Huszár* przeszła na nowe miejsce dyslokacji – Szybenik (Sebenica), gdzie od razu podjęła służbę bojową.

6 grudnia *Turul* wyszedł w rejon Lissa, a *Wildfang* i *Huszár* prowadziły rozpoznanie na południowy zachód od wyspy. Pięć dni później *Wildfang* pod eskortą *Huszár* i *Turul* odeszły do Poli, gdzie został zadokowany w celu przeprowadzenia prac remontowych, zakończonych 15 stycznia następnego roku. 20 grudnia (kpt. Hahn wraz z innymi jednostkami zatopił francuski okręt podwodny *Curie*, który przeniknął na redę Pola, jednak zaplątał się w sieci przeciwtorpedowe⁵. Ostatnią operacją przeprowadzoną przez niszczyciele w 1914 były poszukiwanie przez *Pandur* w dniu 27 grudnia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych w rejonie Zlari, w trakcie którego, zgodnie z meldunkiem dowódcy jednostka została bezskutecznie zaatakowana przez przedmiot swoich poszukiwań⁶ oraz zabezpieczenie przez *Ulan* i tendra *Emma* przejścia okrętu podwodnego *U 12* do Cieśniny Makarska.

Z nastaniem roku 1915 niszczyciele kontynuowały aktywną służbę. Już w pierwszym dniu nowego roku *Huszár* i *Warasdiner* zostały skierowane do poszukiwania min w cieśninie Meledy (obecnie Mljet), a cztery dni później powtórzyły tę operację.

Csikós (6 stycznia) i *Ulan* (1 lutego) prowadziły poszukiwania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych odpowiednio w pobliżu Szybeniku i Buduy (*Budua* [Bùdua] obecnie Budva), zaś 14 lutego *Uskoke* eskortował okręt podwodny *U 6*. Tego dnia *Csikós* wraz z torpedowcami *Tb15* i *68F* wypad na Antivari w celu rozpoznania i zniszczenia przy okazji, czarnogórskiego królewskiego jachtu *Rumija*. Pierwszy na redę portu dotarł *68F*, jednak nie znalazł *Rumiji*, za to trafił pod silny ogień baterii nadbrzeżnych i z miejsca zawrócił. W ślad za nim na redę trafił *Csikós* (kmdr ppor. Heinrich Huber) rozpoczynając ostrzał składów w porcie. Artyleria z miejsca przeniosła ogień na niszczyciel, jednak nie uzyskała żadnego trafienia. W drodze powrotnej austriackie okręty ostrzelały pozycje wojsk czarnogórskich.

Druga, zdecydowanie bardziej udana próba miała miejsce w nocy z 1/2 marca. W operacji wzięły udział *Ulan*, *Streiter*, *Csikós* i torpedowce *57T*, *66F*, *67F*. 2 marca o godz. 02:30 w nocy przy deszczowej pogo-

5. Podniesiony w lutym 1915 r., wszedł w skład floty austro-węgierskiej jako *U 14*. Po zakończeniu wojny zwrócony Francji, gdzie pełnił służbę pod poprzednią nazwą do 1928 r.

6. Warto zaznaczyć, że większość ataków okrętów podwodnych, sygnalizowanych przez Austriaków (w tym również i ten) nie znajduje potwierdzenia we francuskiej literaturze.

Określenie	Data	Miejsce i charakter pracy
<i>Csikós</i>	04.02.1918-04.06.1918	Pola. Remont
<i>Dinara</i>	13.11.1914-12.12.1914	Pola. Remont i wymiana kotłów
<i>Dinara</i>	16.09.1915-04.10.1915	Pola. Remont
<i>Dinara</i>	06.11.1916-24.11.1916	Pola. Remont maszyn i kotłów
<i>Dinara</i>	30.12.1916-25.02.1917	Pola. Remont i wymiana kotłów z przejściem na opalanie paliwem płynnym
<i>Dinara</i>	02.04.1917-06.04.1917	Pola. Dokowanie
<i>Dinara</i>	08.09.1917-29.09.1917	Pola. Remont maszyn
<i>Dinara</i>	12.12.1917-19.12.1917	Pola. Remont uszkodzeń po trafieniu torpedą
<i>Dinara</i>	18.05.1918-27.06.1918	Fiume. Remont na ślipie (19-31.05) po zderzeniu z torpedowcem 100M
<i>Dinara</i>	27.08.1918-13.09.1918	Pola. Remont maszyn
<i>Huszár</i>	15.07.1915-01.08.1916	Pola. Wymiana kotłów
<i>Huszár</i>	21.07.1916-29.08.1916	Pola. Remont i dokowanie
<i>Pandur</i>	02.03.1915-06.03.1915	Pola. Remont i dokowanie
<i>Pandur</i>	14.01.1916-25.03.1916	Pola. Remont i dokowanie (do 31.01) później wymiana kotłów
<i>Pandur</i>	06.02.1917-21.03.1917	Pola. Dokowania
<i>Pandur</i>	24.05.1918-03.06.1918	Teodo. Remont i dokowanie
<i>Reka</i>	01.08.1915-14.09.1915	Pola. Remont
<i>Reka</i>	26.02.1916-31.05.1916	Pola. Remont uszkodzeń lewego wału napędowego
<i>Reka</i>	Październik 1916-15.11.1916	Pola. Remont
<i>Reka</i>	03.02.1917-12.02.1917	Teodo. Remont maszyn
<i>Reka</i>	22.05.1917-13.08.1917	Pola. Remont maszyn i wymiana kotłów
<i>Reka</i>	01.10.1917-18.10.1917	Pola. Remont i dokowanie
<i>Reka</i>	03.06.1918-06.06.1918	Teodo. Awaryjny remont części dziobowej w doku
<i>Scharfschütze</i>	07.11.1914-20.12.1914	Pola. Remont i dokowanie
<i>Scharfschütze</i>	27.07.1915-24.08.1915	Pola. Remont i dokowanie
<i>Scharfschütze</i>	Styczeń 1916-21.04.1916	Pola. Remont i wymiana kotłów
<i>Scharfschütze</i>	23.08.1916-22.10.1916	Pola. Remont po wejściu na mieliznę
<i>Scharfschütze</i>	21.02.1917-?	Pola. Remont
<i>Scharfschütze</i>	02.03.1918-05.08.1918	Pola. Remont po zderzeniu ze statkiem <i>Budapest</i> ; dołączono nową część ruchową
<i>Streiter</i>	31.10.1916-?	Pola. Wymiana kotłów
<i>Turul</i>	31.08.1914-18.09.1914	Pola. Remont i dokowanie
<i>Turul</i>	30.05.1915-06.06.1915	Pola. Wymiana kotłów
<i>Turul</i>	04.04.1916-11.05.1916	Pola. Remont i dokowanie
<i>Turul</i>	18.06.1916-31.07.1916	Pola. Remont po wejściu na mieliznę
<i>Turul</i>	01.01.1917-26.03.1917	Pola. Remont i zamontowanie działa kal. 66 mm plot.
<i>Turul</i>	13.06.1917-22.06.1917	Pola. Czyszczenie kotłów
<i>Turul</i>	09.08.1917-30.08.1917	Pola. Remont
<i>Turul</i>	02.10.1917-15.11.1917	Pola. Dokowanie i wymiana kotłów
<i>Ulan</i>	03.05.1917-20.05.1917	Pola. Czyszczenie kotłów i prace remontowe, zamontowanie działa kal. 66 mm plot.
<i>Ulan</i>	22.12.1917-31.12.1917	Pola. Remont
<i>Ulan</i>	04.05.1918-październik 1918	Pola. Remont i wymiana kotłów
<i>Uskoke</i>	19.10.1916-07.11.1916	Pola. Remont kotłów
<i>Uskoke</i>	20.06.1918-do końca wojny	Pola. Remont
<i>Velebit</i>	21.11.1914-11.12.1914	Pola. Remont i dokowanie
<i>Velebit</i>	13.04.1915-06.05.1915	Pola. Remont i zamontowanie dwururowej wyrzutni torpedowej
<i>Velebit</i>	20.12.1915-26.03.1916	Pola. Remont i dokowanie
<i>Velebit</i>	26.05.1917-29.09.1917	Pola. Remont
<i>Velebit</i>	30.09.1917-30.10.1917	Pola. Remont po awarii steru w czasie walki
<i>Velebit</i>	Od sierpnia 1918 do końca wojny	Pola. Remont
<i>Warasdiner</i>	11.10.1914-19.10.1914	Pola. Remont i dokowanie
<i>Warasdiner</i>	01.12.1916-14.01.1917	Pola. Remont
<i>Warasdiner</i>	10.03.1918-24.06.1918	Pola. Remont rufy po zderzeniu z parowcem <i>Herzegowina</i> i wymiana kotłów
<i>Warasdiner</i>	15.10.1918-do końca wojny	Pola. Remont
<i>Wildfang</i>	11.12.1914-10.01.1915	Pola. Remont i dokowanie

dzie, austriackie okręty podeszły do Antivari. Niszczyciele pozostały u wejścia na redę, zaś torpedowce weszły do portu. 66F postawił 3 miny przy molo i wysadził niewielki desant, który podpalił magazyny. Bliźniacze jednostki ostrzelały urządzenia portowe i storpedowały drewniane molo. Tym razem *Rumija* nie miał szczęścia, bowiem znajdował się w porcie. Torpedowiec 57T wziął jacht abordażem, a po nieudanej próbie holowania zatopił go torpedą. Poza tym zniszczono kilka małych jednostek rybackich. Przez cały czas austriackie okręty znajdowały się pod ostrzałem (niecelnym) nadbrzeżnych baterii przeciwnika, rozmieszczonych na pobliskich wzgórzach. Po przeprowadzeniu akcji austriackie okręty bezpiecznie powróciły do Kotoru.

Z nadejściem wiosny nic nie zmieniło się w służbie niszczycieli. 25 marca *Uskoke* eskortował *U 4* do Makarskiej. Następnego dnia *Dinara* patrolował i poszukiwał okrętów podwodnych w rejonie Spalato (Split) 1 kwietnia *Warasdiner* przebazowano do Kotoru, gdzie po 2 tygodniach dotarły jeszcze *Huszár* i *Pandur*. 17 kwietnia *Uskoke* ponownie wyszedł w morze, tym razem z *U 12*. Dwa dni później *Csikós* poszukiwał min w Zalewie Driny, a 24 *Warasdiner* i *Pandur* przeprowadziły takie samo zadanie u ujścia rzeki Bojany, ostrzeliwując po drodze baterie brzegowe w rejonie Antivari. W dniu 1 maja *Csikós* i *Reka* eskortowały krążownik *Novara* na trasie z Pola do Kotoru, a 5 maja w drodze powrotnej. *Warasdiner* w dniu 8 maja przeprowadził rozpoznanie w rejonie Pelagosa.

Wraz z przystąpieniem Włoch do wojny zakończył się pierwszy etap działań bojowych na Adriatyku, który okazał się korzystny dla austro-węgierskiej floty, przynosząc więcej zwycięstw niż porażek⁷.

Od Triestu do Otranto

W dniu 23 maja 1915 Włochy postanowiły zerwać z neutralnością i wypowiedzieć wojnę Państwu Centralnym. Austriacy już od dawna przygotowywali się do takiego przebiegu wydarzeń, w związku, czym jeszcze 19 maja wystawili w poprzek Adriatyku dwie linie dozoru, obsługiwane przez lekkie krążowniki i niszczyciele typów *Tátra* i *Huszár*. *Csikós*, *Streiter*, *Uskoke* i *Ulan* wchodziły w skład oddziału lekkiego krążownika *Admiral Spaun*, przy czym pierwszy znajdował się w rejonie wyspy Pelagosa, a drugi wraz z niszczycielem *Lika* patrolował między Pelagosa a Lagostą

7. Austriacy utracili krążownik pancernopokładowy *Zenta* i torpedowiec *Tb-26*, a Francuzi krążownik pancerny *Leon Gambetta*, niszczyciel *Dague* i okręt podwodny *Curie*. Poza tym *U 12* storpedował i uszkodził dreadnot *Jean Bart*.



Kmdr. ppor. Bogumił Nowotny (z prawej) na mostku *Scharfschütze*. Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

(obecnie Lastovo) Bezpośrednio po wypowiedzeniu wojny realizowano plan ataku na wschodnie wybrzeże Włoch. 23 maja wieczorem o godz. 20:00 adm. Haus wyprowadził swą flotę w morze. W operacji uczestniczyło 11 niszczycieli typu *Huszár*, zaś 2 pozostałe – *Huszár* i *Warasdiner* także nie pozostawały w porcie, pierwszy stawiał miny, a drugi zabezpieczał wyjście z Pola okrętu podwodnego U 9.

Pierwszy działania wojenne rozpoczął *Scharfschütze*, wchodzący w skład zespołu kmdr Miklosa Horthy wraz z krążownikiem

Nowara i torpedowcami 78T, 79T, 80T, 81T. Ten zespół zaatakował Porto Corsini, na północ od Rawenny. Szczególnie wyróżnił się *Scharfschütze*, którego dowódca, kmdr ppor. Bogumił Nowotny odważnie wprowadził swój niszczyciel rufą do kanału łączącego port z morzem, a o godz. 03:20 otworzył ogień. W porcie nie było żadnych okrętów, ostrzelano, więc przystań, bazę torpedowców, stację sygnalizacyjną, pozycje wojsk i artylerii. Poza tym zatopiono 2 żaglowce. Włosi szybko doszli do siebie po chwilowym zaskoczeniu i doszło do pojedynku ar-

tyleryjskiego między *Scharfschützem* a brzegowymi bateriami.

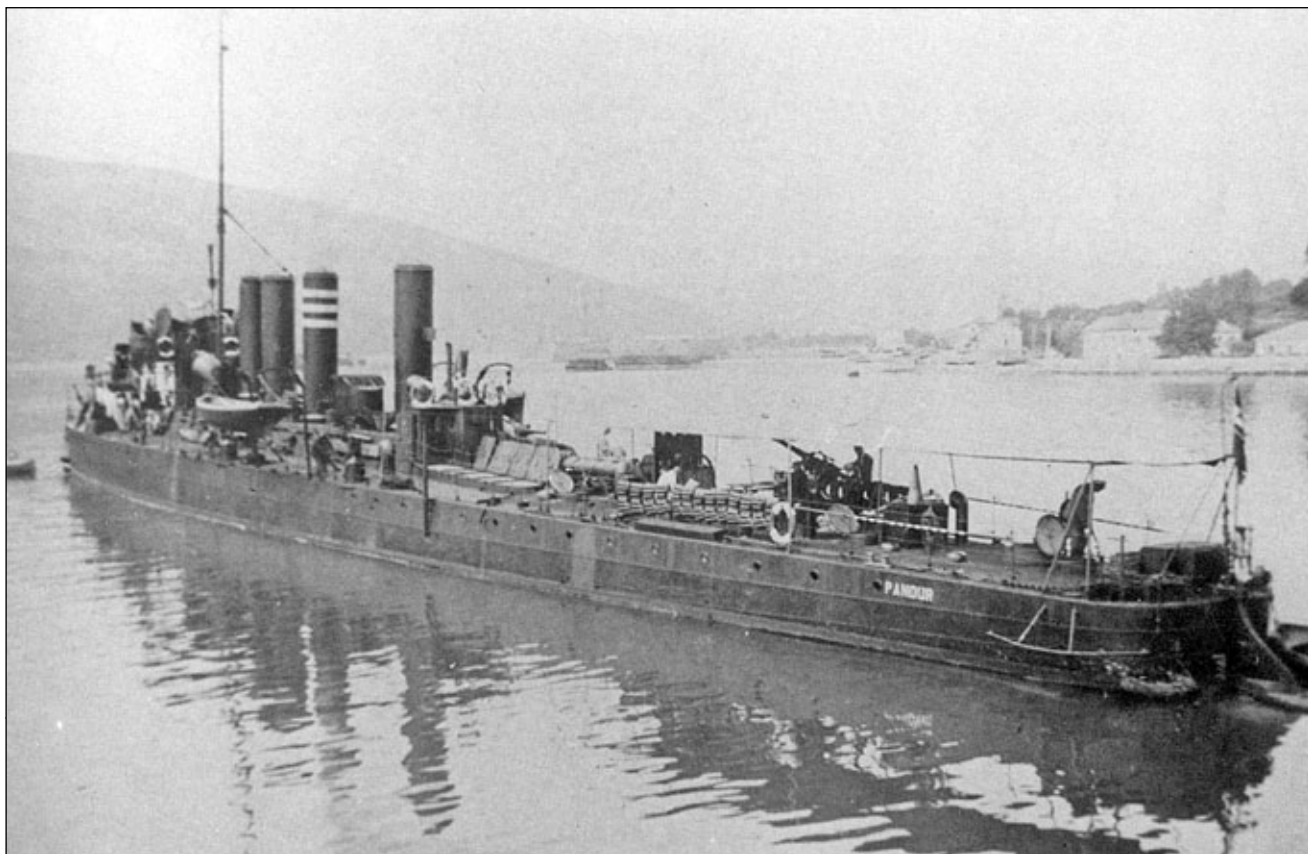
Następnie do boju przystąpiły *Csikós* i *Velebit*, które wchodziły w skład oddziału rozpoznawczego głównych, wyznaczonego na bombardowanie Ankony. Okręty weszły do portu i o godz. 03:35 zaczęły ostrzeliwać nabrzeża, stocznię, koszary, baterie artyleryjskie, a także zaatakowały torpedami stojące przy pirsie statki⁸.

Miasto i port były w pełni oświetlone, co sprzyjało prowadzeniu celnego ostrzału. Poza tym w czasie rejsu *Velebit* (kmdr por. Bauer) ostrzelał włoski sterowiec „Citta di Ferrara”. Następnie podeszły drednoty i pancerniki pod eskortą *Dinary*, *Reki*, *Turula*, *Pandura* i torpedowców, które od godz. 04:00 przez godzinę ostrzeliwały miasto i port. Ostatnia czwórka – *Ulan*, *Wildfang*, *Uskoke* i *Streiter* wraz z lekkim krążownikiem *Admiral Sprau*n stanowiły jedną z osłon, zabezpieczających wyjście floty z Poli od południa. Nad ranem okręty już same przystąpiły do działań bojowych – *Streiter* zaatakował stację sygnalizacyjną w Torre di Mileto, *Wildfang* wraz z krążownikiem atakował stację sygnalizacyjną na wyspie Cretaccio. Poza tym ostrzelano Termoli, Camparino i wyspę Tremitti. Austriacki atak na włoskie wybrzeże 24 maja zakończył się sukcesem, przede wszystkim podniósł bojowego duc mniej 6 takich operacji, *Ulan* – 3, *Dinara* i *Streiter* – po 2, zaś *Csikós*, *Reka* i *Velebit* – po jednym. Miny stawiały także same niszczyciele, szczegól-

8. Wg austriackich danych, *Velebit* miał uzyskać trafienie w stojący przy moło statek.

Pandur w Boce Kotorskiej w 1915 r. Okręt posiada 3 błękitne pasy na trzecim kominie.

Fot. zbiory Franza Bilzera



nie wyróżnił się na tym polu *Velebit*, który postawił 4 w rejonie Szybenika. Kolejnym ważnym, choć trochę rutynowym zadaniem było eskortowanie okrętów podwodnych.

1 lipca *Huszár* wyszedł na poszukiwania wodnosamolotu *L41*, który nie powrócił do bazy, zaś 8 *Csikós* został bezskutecznie zaatakowany przez wrogi okręt podwodny w odległości 30 Mm na zachód od Poli. W dniach 17-18 lipca zespół w składzie lekkie krążowniki *Nowara*, *Admiral Spaun*, niszczyciele *Ulan*, *Wildfang*, *Uskoke*, *Scharfschütze* i torpedowce przeprowadził rozpoznawanie włoskiego wybrzeża, ostrzeliwując ujście rzeki Tagliamento oraz Rimini. W drodze powrotnej wchodzący w skład zespołu torpedowiec *74T* zatopił 2 torpedami włoski parowiec *Maria Grazia*. Następnego dnia oddział *Novara* ponownie zaatakował włoskie wybrzeże w rejonie Wenecji. Tym razem od południa ubezpieczały go krążowniki *Helgoland*, *Saida*, niszczyciele *Velebit*, *Dinara*, *Reka* i 5 torpedowców. W dniach 5-6 lipca *Ulan*, *Csikós*, *Wildfang* i torpedowiec *75T* eskortowały stawiacz min *Chamäleon*, który stawiał zaporę minową u ujścia rzeki Po, zaś 16 *Turul* przeprowadził wypad rozpoznawczy w rejon Bari.

W dniach 22-23 lipca 1 flotylla przeprowadziła kolejny wypad na włoskie wybrzeże, w którym wzięły udział niszczyciele 3 grupy. *Reka* i *Velebit* wraz z krążownikiem *Saida* ostrzelały mosty kolejowe na rzece Aco i Tessino, a *Dinara* linię kolejową w pobliżu San Bernadetto oraz dworzec w Grotta-mare. W czasie tej ostatniej operacji zbliżył się na tyle blisko brzegu, że trafił pod ostrzał broni maszynowej, w rezultacie, czego zgi-

nął 1 członek załogi. 27 *Uskoke* wraz z krążownikami *Novara*, *Admiral Spaun* i torpedowcami ostrzelał linię kolejową w pobliżu Pesaro i Fano, zaś *Streiter* zabezpieczając nalot lotniczy na włoskie wybrzeże, odholował do Poli po przymusowym lądowaniu wodnosamolot *L42*.

11 sierpnia niszczyciele typu *Huszár* ponownie zaatakowały południowo wschodnie wybrzeże Półwyspu Apenińskiego. *Pandur* ostrzelał linię kolejową koło Molfetty, *Huszár*, *Turul* i *Warasdiner* zaatakowały Bari, a dwa ostatnie okręty także San Spirito oraz stację semaforową w San Giorgio. 17 sierpnia *Velebit* i *Dinara* wzięły udział w ostrzale obsadzonej przez Włochów wyspy Pelagosa, w rezultacie czego przeciwnik zmuszony był nazajutrz ewakuować całkowicie swój garnizon. W drodze powrotnej do Szybenika, w rejonie między wyspami Lissa a Planka *Dinara* eskortujący krążownik *Helgoland*, został bezskutecznie zaatakowany przez francuski okręt podwodny *Monge*. 30 sierpnia *Pandur* doprowadził do Kotoru grecki statek *Cephalonia* załadowany 2000 t węgla, zdobyty w przeddzień przez okręt podwodny *U 5* na trasie z Durazzo do Włoch.

Po opuszczeniu przez Włochów wyspy Pelagosa, do obowiązków niszczycieli bazujących w Szybeniku weszło także okresowe prowadzenie służby dozorowej i rozpoznawczej w jej rejonie. 10 września skierowano tam *Scharfschütze*a, 9 listopada – *Dinarę*, 20 listopada – *Rekę*, 5 grudnia *Rekę* i *Dinarę*, a 9 grudnia – *Velebita*.

11 października *Pandur* wyszedł na rozpoznawanie po linii Kotor – wyspa Mele-

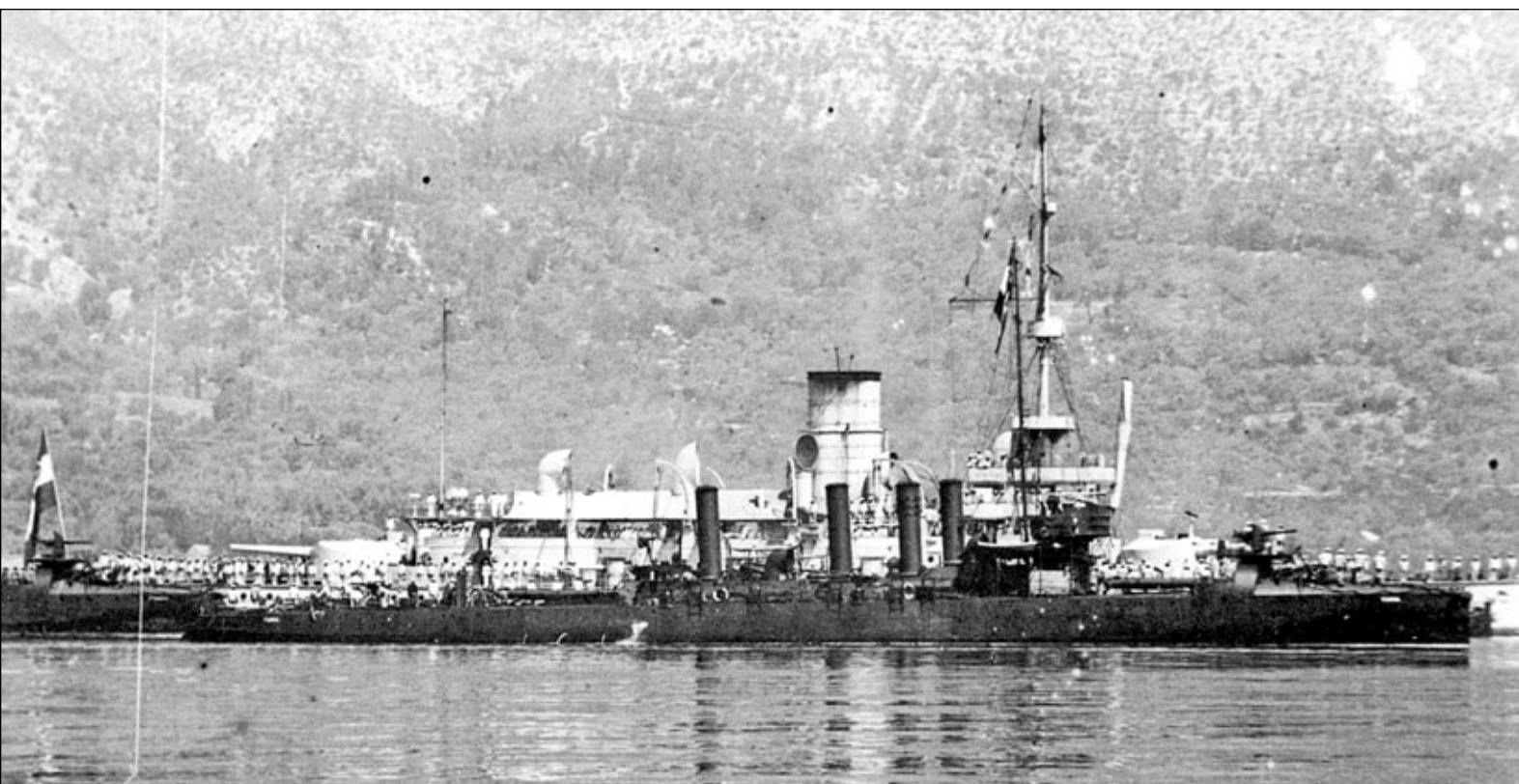
da. Dwa dni później *Csikós* przeprowadzał poszukiwania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych w rejonie Rovinj, a *Ulan* i *Wildfang* z torpedowcem *98M* ubezpieczały nalot lotnictwa na Wenecję, przy czym *Wildfang* odnalazł i odholował niesprawnego wodnopłatowiec *L61*. *Wildfang* jeszcze dwukrotnie (18 listopada i 9 grudnia) wychodził w morze w celu zabezpieczenia działań lotnictwa, a *Scharfschütze* wykonał to zadanie, odnajdując 10 grudnia w odległości 16 Mm od wyspy Porer (1,5 mili morskiej od południowego wybrzeża Istrii) wodnosamolot *L69*, który doprowadził do bazy.

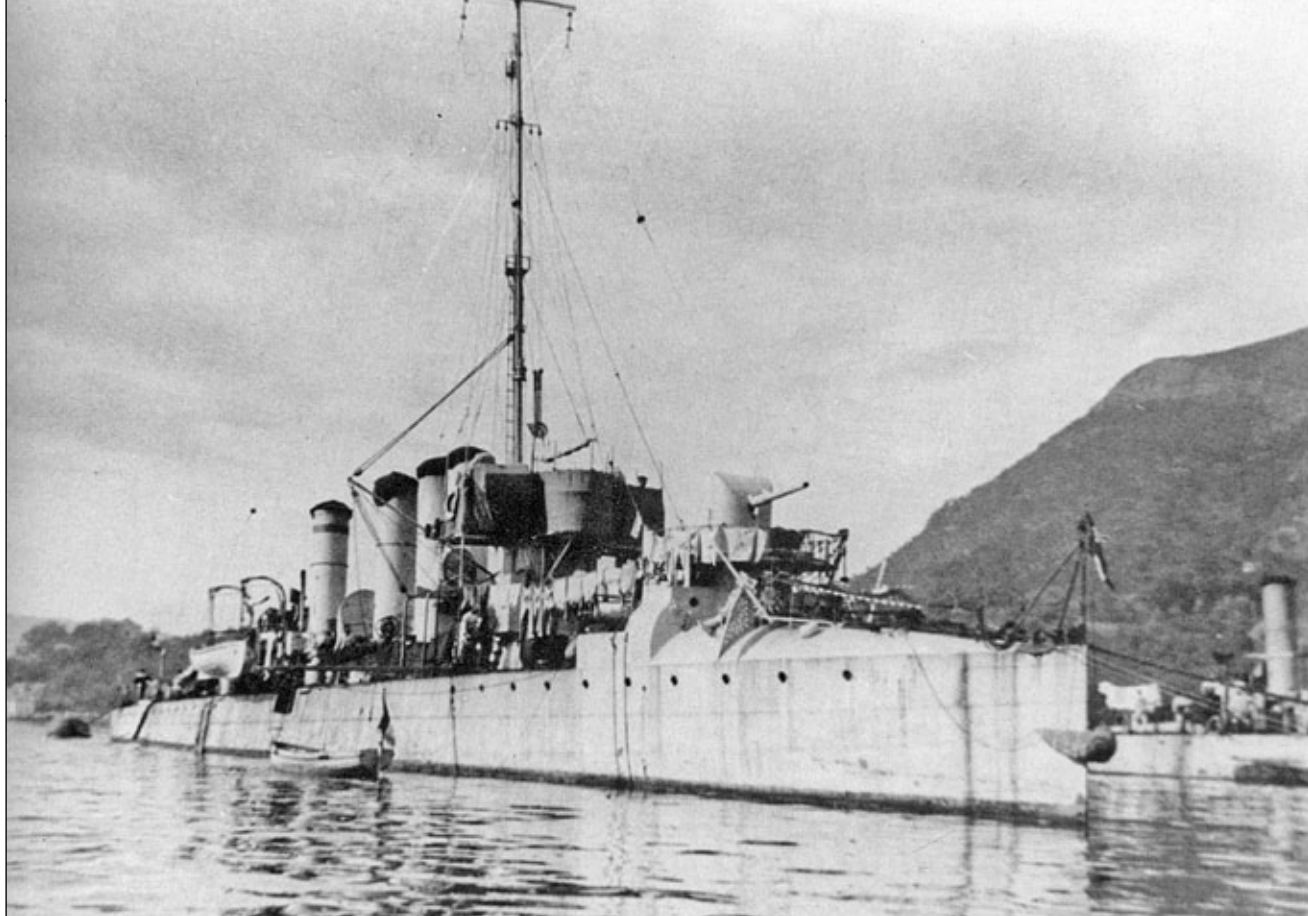
Tak spora aktywność jednostek typu *Huszár* czyniła je stałym obiektem ataków torpedowych, na szczęście nieskutecznych, okrętów podwodnych przeciwnika. 7 września zaatakowano *Streiter*, 25 października w pobliżu Cittanuovo w trakcie zabezpieczania ataku lotniczego na Wenecję – *Ulan* i *Wildfang*, 10 listopada – *Scharfschütze*, a 6 grudnia w zatoce Kotoru – *Turul*.

Rankiem 5 grudnia *Pandur*, *Turul*, *Huszár* i *Warasdiner* (ostatni z nowym dowódcą, kmdr ppor. Potočnikiem wraz z krążownikiem *Novara* i 3 torpedowcami przeprowadziły ostrzał portu San Giovanni di Medua, w którego trakcie zniszczono znajdujące się w nim 2 włoskie statki, grecki transportowiec *Fira* ze sprzętem wojskowym i kilka żaglowców. W drodze powrotnej, gdy *Warasdiner* wykrył francuskiego *Fresnela*, który wszedł na mieliznę u ujścia Bojany, Austriacy otrzymali szansę rozprawienia się z nieprzyjacielskim okrętem podwodnym.

Turul i pancernik obrony wybrzeża *Monarch* w Boce Kotorskiej, 2.8.1915 r.

Fot. zbiory Georga Pawlika





Huszár (II) w 6 dywizjonie torpedowym w 1916 r.

Fot. zbiory Gastona F. Thierry'ego

Zgodnie z informacjami strony francuskiej *Fresnel* pod dowództwem lieutenanta de vaisseau (kap. mar.) Jouena wyszedł 4 grudnia z Brindisi by zastąpić pełniący dozór w rejonie San Giovanni di Medua *Gay-Lussaca* (kap. mar. Émile Stutz). Nazajutrz o godz. 05:00 rano jednostka weszła na mieliznę u ujścia Bojany. Francuzi podjęli próby zejścia z mielizny, które z uwagi na odpływ nie przyniosły żadnego rezultatu.

W tym czasie zauważono 2 niewielkie nieprzyjacielskie torpedowce i samolot, które tkwiący na mieliznie okręt ostrzelał z działa. Gdy o godz. 08:30 pojawił się *Warasdiner*, który zatrzymał się w odległości 1000 m, kpt. Jouen otworzył kingstony, a z uzbrojoną w karabiny załogą (2 oficerów i 25 marynarzy oraz podoficerów) przeszedł na najbliższą piaskową wysepkę. Z niszczyciela opuszczono szalupę, którą przybył oficer parlamentarzysta, proponujący załodze *Fresnela* poddanie się do niewoli, spotkał się jednak z odmową. W tej sytuacji niszczyciel otworzył ogień artyleryjski do okrętu podwodnego z odległości 500 m, a okopaną na wysepce załogę ostrzelał również z broni maszynowej. Poza tym austriacki wodnosamolot zrzucił bombę, a następnie korygował ogień *Warasdiner*a. Dopiero, gdy na horyzoncie pojawił się *Novara*, Francuzi poddali się, mając 2 rannych. Jeńców umieszczono na *Warasdinerze*, który dobił okręt podwodny ogniem artyleryjskim.

12 grudnia *Reka* i *Velebit* przeprowadziły poszukiwania nieprzyjacielskich okrętów

podwodnych w rejonie Szybeniku, a 20 *Warasdiner* eskortował konwój z cieśniny Stabionullo do Kotaro. W trakcie tej operacji wypadł za burtę i utonął marynarz Johann Patztor. 29 grudnia *Dinara* uratował ocalałych rozbitków z parowca *Kupa*, storpedowanego dzień wcześniej przez francuski okręt podwodny *l'Archimède* i tkwiącego na mieliznie w pobliżu przylądka Planka.

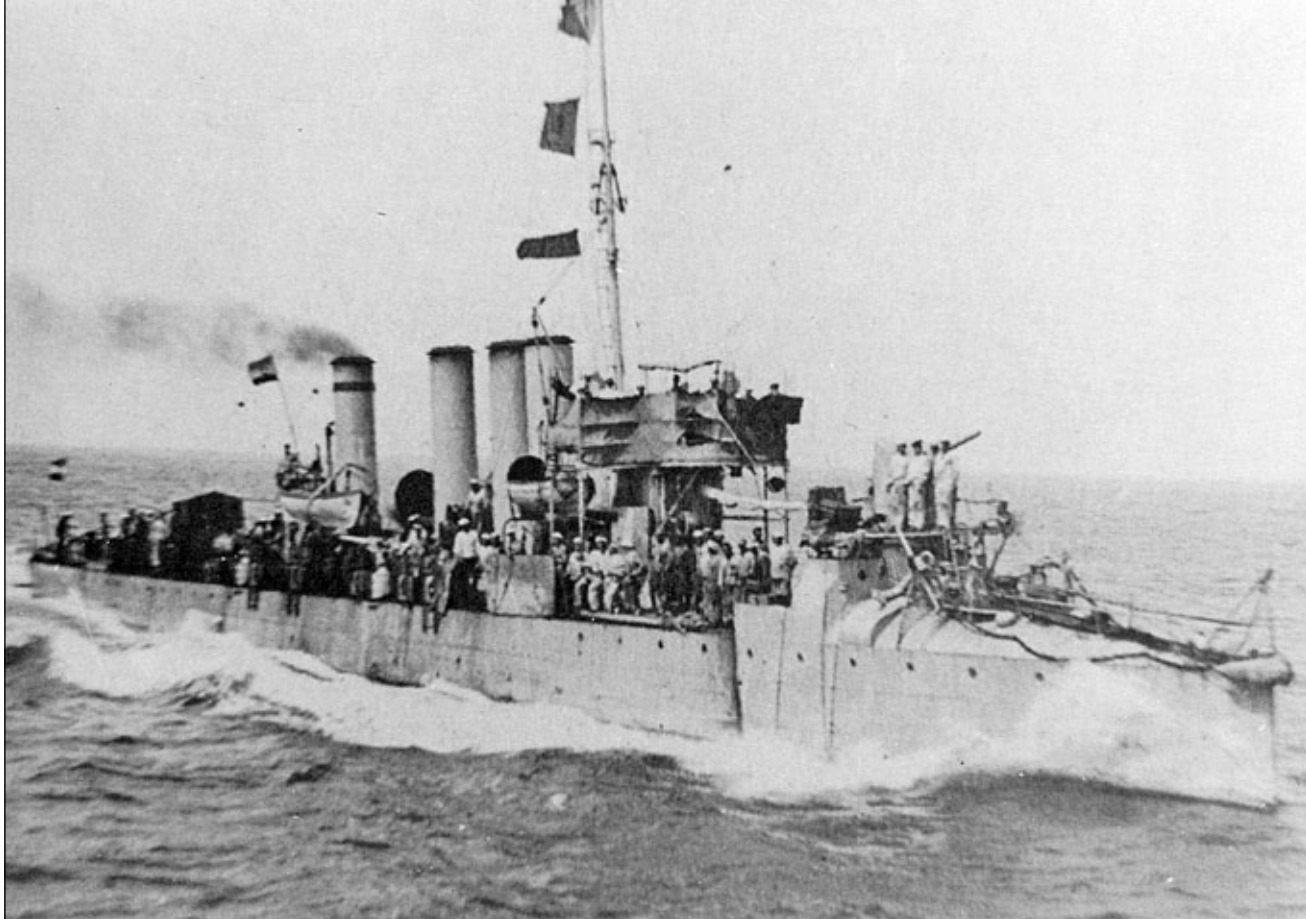
Nadszedł rok 1916. Do tego czasu Austriacy przeformowali swoje siły torpedowe, grupując opalane węglem niszczyciele typu *Huszár* w 2 flotylli. Przez cały styczeń i luty *Reka* eskortował konwoje między Szybenikiem a Metkovićem. W początku stycznia *Wildfang* (kmdr ppor. Lichtenstein) i *Uskoke* wyszły, aby przeprowadzić operację minową u północno-wschodnich wybrzeży Włoch. Kilka dni później *Huszár* i *Warasdiner* ostrzeliwały czarnogórskie pozycje. Od połowy miesiąca zaktywizowało się austriackie lotnictwo, które przeprowadziło szereg nalotów na włoskie wybrzeże, w związku, z czym niszczyciele stale wychodziły w morze dla zabezpieczenia tych akcji. 11 *Csikós* i *Scharfschütze* wraz z krążownikiem *Saida* i torpedowcami 75T, 76T i 88F ubezpieczały nalot na Rimini, a w dniach 17-18 stycznia *Csikós*, *Scharfschütze*, *Velebit*, *Streiter* i torpedowce 76T, 78T i 79T – na Ankone, przy czym *Csikós* wykrył porzucony wodnosamolot L59, którego załogę zdjął już wcześniej brytyjski okręt podwodny B-2. Wzięty na hol wodnosamolot wkrótce zatonął z powodu uszkodzeń. Więcej szczęścia miał

Huszár, który 26 kwietnia doprowadził do bazy wodnosamolot L83 z uszkodzonym silnikiem. 3 lutego *Wildfang* wraz z pancernym *Sankt Georg* i torpedowcami 83F, 87F, 88F, 99M ostrzelał dworzec kolejowy w Ortoli oraz linię w pobliżu San Vito. Trzy dni później w pobliżu Kotoru jednostka weszła w krótki kontakt ogniowy z włoskim niszczycielem *Pilade Bronzetti* i brytyjskim krążownikiem *Liverpool*, szybko uchodząc pod ochronę baterii nadbrzeżnych.

26 lutego *Reka* wchodząc w sztormowej pogodzie portu Veruda uderzył w dno, poważnie uszkadzając lewy wał napędowy i śrubę. Jednostkę odprowadzono do Poli na remont, który trwał do 23 maja. Decyzją sądu wojennego na dowódcę okrętu kmdr ppor. Franza Hausa nałożono grzywnę w wysokości 35 593,9 koron. Na prośbę *Marinesektion* ministerstwo finansów odstąpiło od zwrotu poniesionej szkody.

W tym dniu *Huszár*, *Turul* i *Wildfang* wraz z niszczycielami typu *Tátra* i krążownikiem *Helgoland* uczestniczyły w zakończonym fiaskiem wypadzie na wody Cieśniny Otranto. Następnego dnia *Warasdiner* został dwukrotnie bezskutecznie zaatakowany w rejonie Vrsi-Mulo przez nieprzyjacielski okręt podwodny.

3 maja *Scharfschütze*, *Velebit*, *Pandur*, *Csikós* i torpedowce 76T, 92F, 93F, 98M, 99M, 104M znajdujące się 15 Mm na wschód od Porto Corsini i zabezpieczające nalot lotnictwa na Rawennę weszły w krótki kontakt bojowy z włoskimi liderami *Cesare Rossarolim* *Guglielmo Pepem* i turbino-



Wildfang również w składzie 6 dywizjonu torpedowego, 1916 r.

Fot. zbiory Franza Bilzera

wymi niszczycielami *Francesco Nullo* oraz *Giuseppe Missorim*. Następnego dnia *Warasdiner* udzielił pomocy turbinowemu niszczycielowi *Csepel*, storpedowanemu przez francuski okręt podwodny *Bernouilli* w pobliżu Kotoru. 23 maja *Scharfschütze*, *Dinara*, *Reka* i *Velebit* wraz z torpedowcami 75T, 89F, 92F, 98M, 99M i 100M ubezpie-

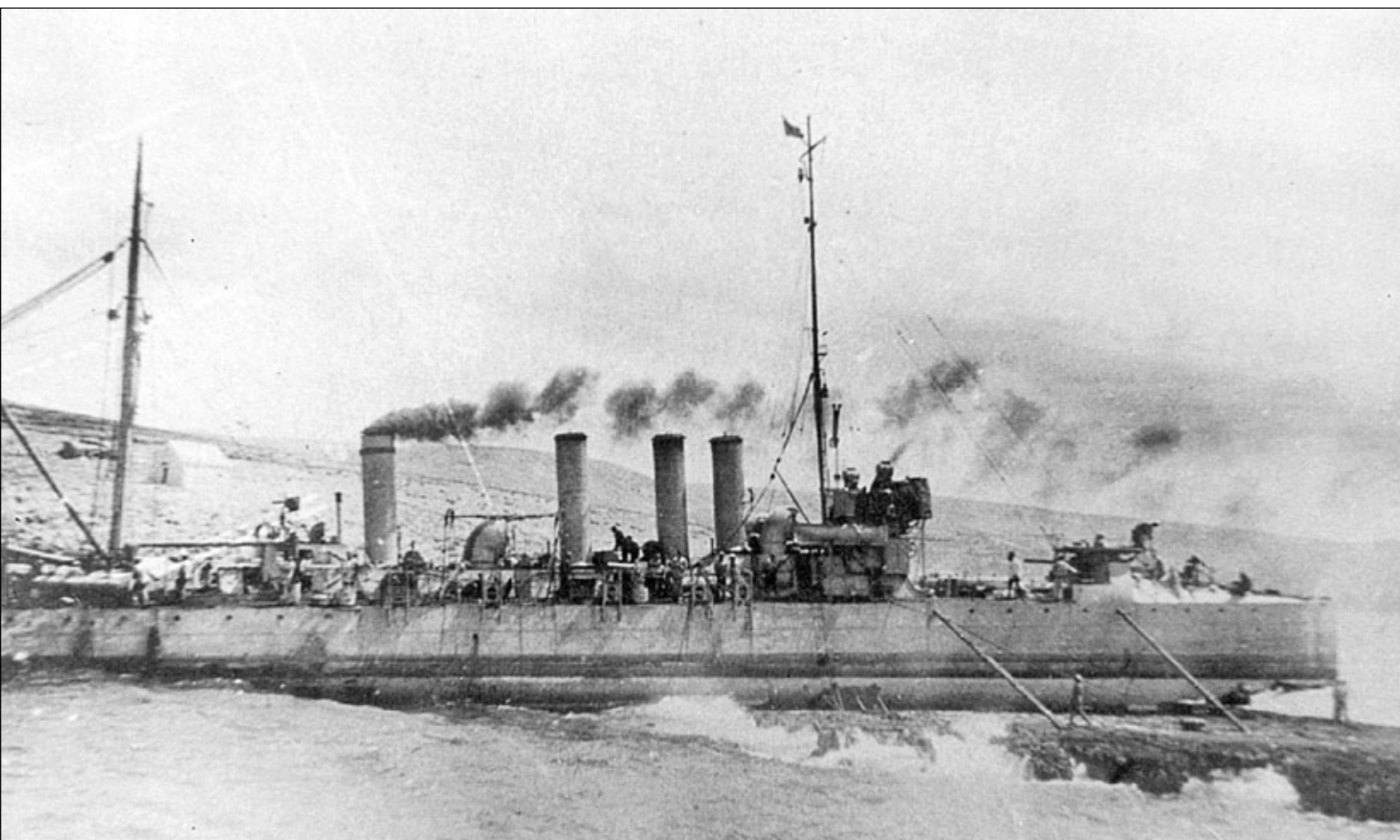
Turul po wejściu na skały koło przylądka Planka

czyły nalot austriackiego lotnictwa na Wenecję i Padwę.

13 czerwca o godz. 03:03 w czasie przejścia z Pola do Kotoru, idący z prędkością 18 węzłów *Turul* wszedł na rafę w pobliżu przylądka Planka. Próby tendrów *Pronta* i *Belrorie* ściągnięcia jednostki na wodę nie przyniosły rezultatów. Przy pracach ra-

towniczych pomagał również *Uskok*. Dopiero 16 czerwca, po tym jak na niszczycielu usunięto ciężary z części rufowej, o godz. 04:37 jednostka ratownicza *Herkules* wraz z *Prontem* i *Belroriem* zdołała ściągnąć *Turula* na wodę, a następnie odprowadzić do Poli, które osiągnął po 2 dniach. Remont *Turula* trwał do 31 lipca, a nazajutrz w cza-

Fot. zbiory Georga Pawlika



sie prób w ruchu niszczyciel osiągnął prędkość 27,5 węzła.

W miesiącach letnich kontynuowano „łowcy” na okręty podwodne. *Reka* prowadził je 8 czerwca w rejonie Porery i w zatoce Fiume, a także 4 (wraz z *Velebitem*) i 19 lipca. *Wildfang* miał 15 czerwca krótki kontakt bojowy z 3 włoskimi niszczycielami w pobliżu San Giovanni di Medua. 23 czerwca *Streiter* wraz z *Uskokem* atakowały włoskie wybrzeże. Pierwszy ostrzelał fabrykę w rejonie ujścia rzeki Tronto i linię kolejową w pobliżu Giulianova, a drugi – Giulianovę i drogi w pobliżu San Bernadetto. W następnym miesiącu szczególnie wyróżnił się *Csikós*. 2 lipca ubezpieczając działania własnego lotnictwa prowadził wymianę ognia z 2 włoskimi niszczycielami. Został przy tym trafiony w przedział maszynowy, zaś 22, 23 i 27 wychodził na trałowanie min w cieśninie Kvarner (chorw.: *Kvarnerski zaljev*). W dniu 16 lipca *Streiter* i *Usko-ke* postawiły zaporę minową w pobliżu wyspy Lissa.

W początkach sierpnia doszło do kolejnego starcia z okrętami Ententy. Wieczorem 1 sierpnia *Wildfang* i *Warasdiner* opuściły Kotor i skierowały się ku brzegom Włoch by zaatakować Molfettę. Cel osiągnęły na-za jutrz o godz. 05:00 rano i zaczęły ostrzelać, *Wildfang* wybrał za cel hangary lotnicze i żaglowce w porcie, a *Warasdiner* obiekty przemysłowe. Po zakończeniu trwającego 40 minut ostrzału, niszczyciele ruszyły w drogę powrotną do Kotoru. W tym samym czasie

do Brindisi powracał z nieudanego wypadu do Durazzo francusko-włoski zespół pod komendą *capitaine’a de frégate* (kmdr por.) *Josepha Frochota* (niszczyciele *Commandant Bory, Bisson, Ardito, Indomito* i kuter torpedowy *MAS-6*), który otrzymał rozkaz przechwycenia austriackich okrętów. Do czasu nawiązania kontaktu z Austriakami do zespołu dołączyły niszczyciele *Ardente* i *Giuseppe Cesare Abba*, bazujące w Valonie (alb. Vlora, albo Vlorë, gre. Αουλόννας [Aulónas]). Poza tym alianci wyprowadzili w morze kolejne 2 zespoły: włoski krążownik *Nino Bixio*, niszczyciele *Ippolito Nievo, Antonio Mosto, Rosolino Pilo* i angielski krążownik *Liverpool* z francuskimi niszczycielami *Casque, Protet, Commandant Lucas*. Około godz. 09:00 austriackie niszczyciele starły się z oddziałem *Josepha Frochota*. O godz. 09:19 *Giuseppe Cesare Abba* i *Commandant Bory* otworzyły ogień z maksymalnego dystansu. Jak zawsze, liczebna przewaga była po stronie Ententy, jednak już o godz. 09:26 do akcji wsparcia niszczycieli przystąpił krążownik pancerny – pokładowy *Aspern* wraz z torpedowcami *80T* i *85T*. Alianci wytrzymali jeszcze 12 minut, po czym wycofali się, gdy do wejścia do Zatoki Kotorskiej pozostało zaledwie 15 Mm. W dodatku w drodze powrotnej zespół aliancki został zaatakowany, na szczęście bezskutecznie, przez austriacki okręt podwodny *U 4*.

Rok 1916 okazał się nader szczodrym w awarie – początkowo dotknęły one *Rekę* i *Turuala*, a 23 sierpnia przyszła kolej na

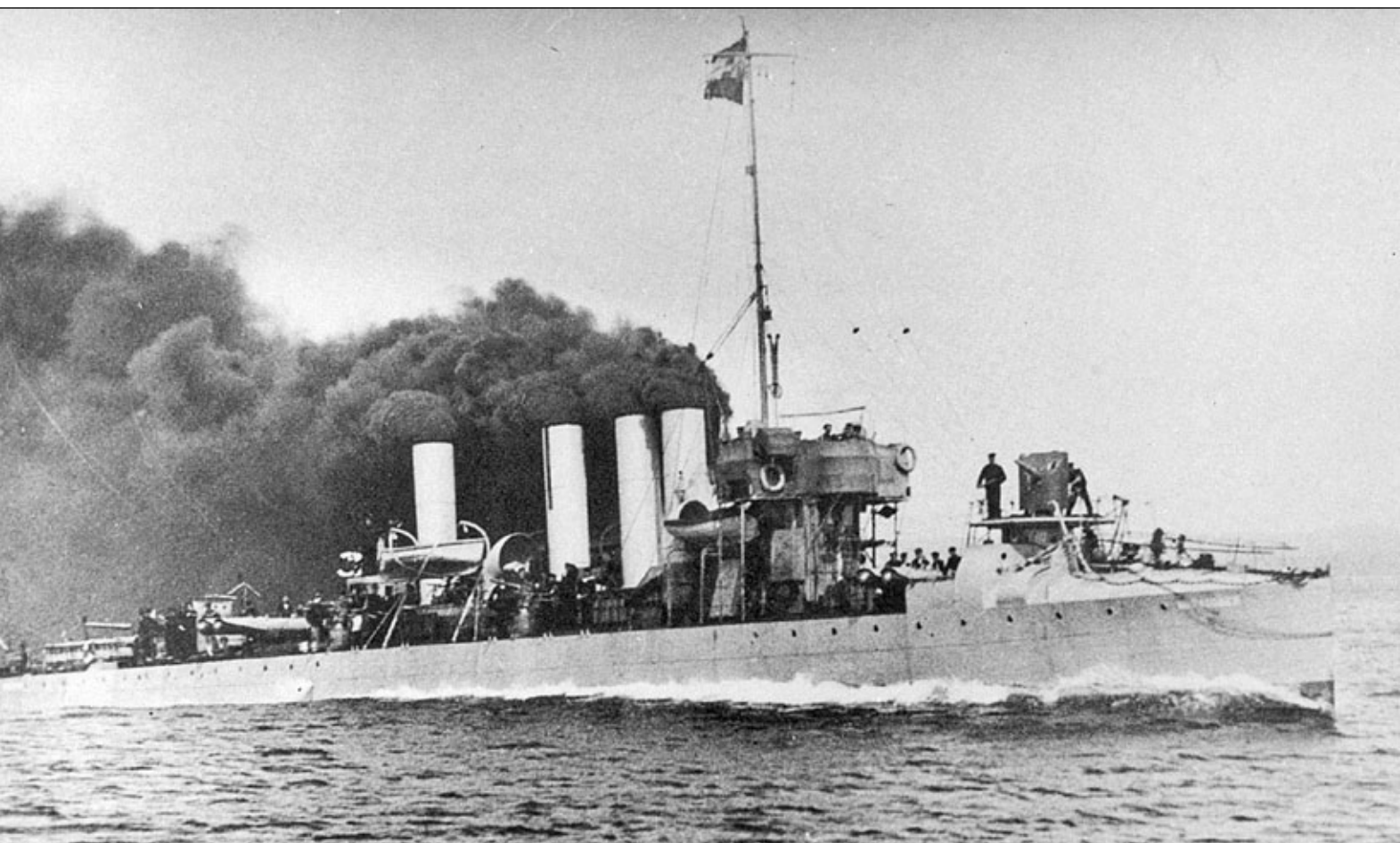
Scharfschütze. W czasie manewrowania w rejonie Verudy okręt uderzył o dno i silnie uszkodził ster oraz śrubę. Z pomocą 4 tendrów oraz torpedowców *Tb-7, Tb-24* niszczyciel odholowano do Poli. Naprawa trwała do 22 października.

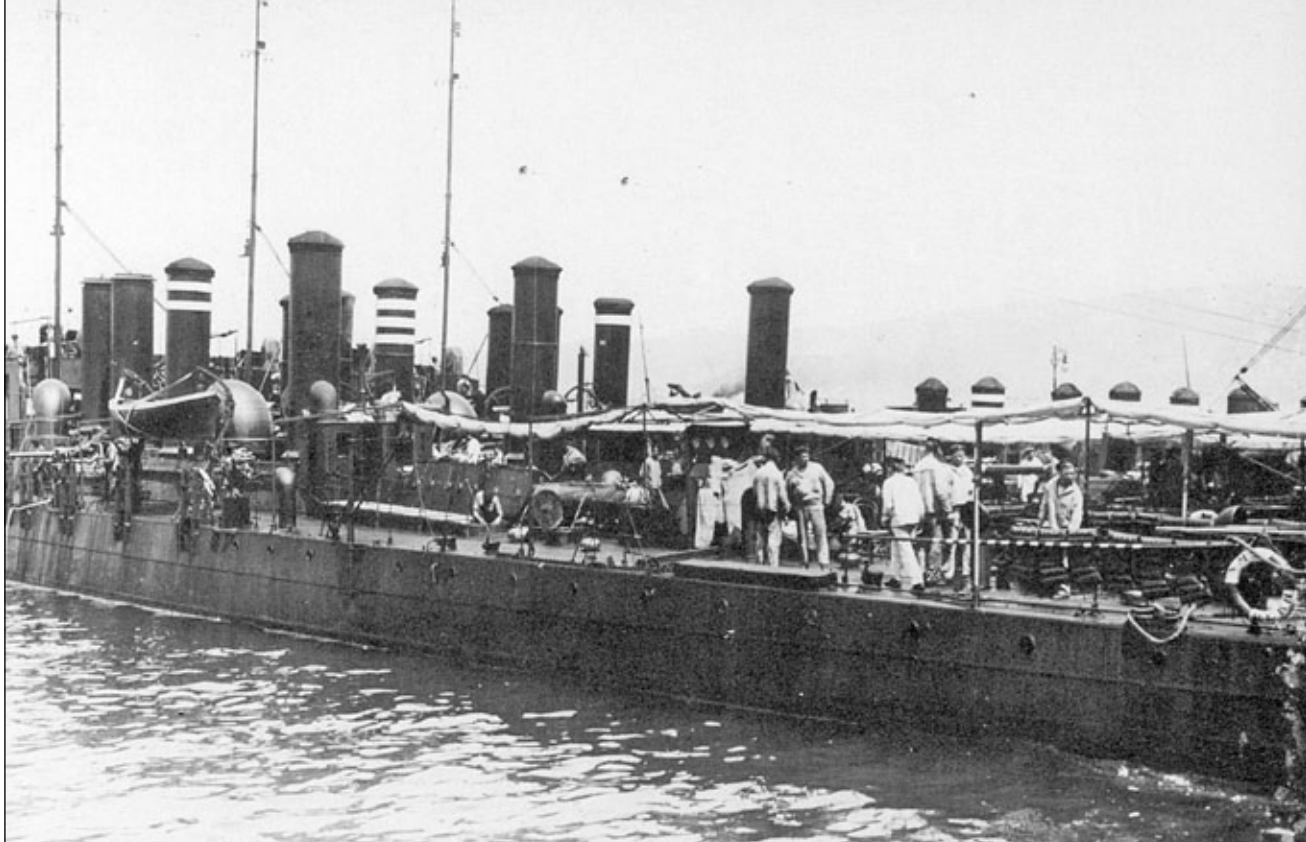
W dniach 28-29 sierpnia *Wildfang, Warasdiner* i *Turul* wyszły wraz z zespołem krążownika pancernego *Sankt Georg* w celu demonstracji u wybrzeży Włoch w rejonie Brindisi. W nocy na 27 września *Wildfang, Huszár, Turul* i *Warasdiner* przeprowadziły bezskuteczną akcję na linię dozorową w Cieśninie Otranto, gdzie nie napotkały żadnych dozorowców przeciwnika. 9 października *Dinara* wraz z torpedowcami *81T* i *89F* odnalazły o godz. 19:10 w rejonie Parenzo (chor. Poreč, łac. Parenz, albo Parentium; archaiczny niem. Parenz; staro grec. *Párenthos* = Παρενθός), wodnosamolot *L124*, który odholował do bazy.

Warasdiner 19 października przeszedł do Poli, gdzie do 1 grudnia pełnił funkcję trałowca i wykonywał zadania związane ze służbą konwojową. *Usko-ke* w listopadzie i grudniu zajmował się poszukiwaniem min u wybrzeży Istrii. *Pandur* i *Csikós* pełniły służbę przeciw – podwodną w cieśninie Kvarnerolo. *Dinara* powróciła z remontu 24, a już 27-29 listopada eskortowała parowiec *XIV* i holownik *Cyklop* z Szybeniku do Kotoru, *Reka* 13 grudnia wyprowadził *U 60* (niemiecki *UC 20*) z Porto-Roso i eskortował do Curzola, gdzie przekazał go *Csikós*, który 15-go doprowadził jednostkę do Pola.

Warasdiner w składzie 6 dywizjonu torpedowego w marszu z dużą prędkością, 1916 r.

Fot. Kriegsmarine





Reka w czarnym malowaniu, za nim widoczne siostrzane jednostki.

Fot. Kriegsarchiv

Turul 18 grudnia wyszedł w morze na poszukiwanie min.

Przed Świętami Bożego Narodzenia niszczyciele typu *Huszar* uczestniczyły jeszcze w ostatnim w tym roku starciu z nieprzyjacielem, przy czym uderzenie na linię dozorową w Cieśninie Otranto w dniach 22-23 grudnia można śmiało uznać za jedno z najważniejszych wydarzeń w bojowej karierze starych niszczycieli. Około południa 22 grudnia z Kotoru w kierunku Cieśniny Otranto wyszedł oddział w składzie *Scharfschütze*, *Reka*, *Dinara* i *Velebit*. Atak na linię dozorową miał na celu pomoc w jej skrytym pokonaniu przez niemiecki okręt podwodny UC 35.

Przy okazji autorzy pragną rozwiać jeden z mitów, które można spotkać na kartach publikacji, w tym także rosyjsko-języcznych, poświęconych działaniom na Adriatyku w czasie I wojny światowej. Dla unaocznienia wielonarodowościowego składu cesarsko-królewskiej floty liczni autorzy wskazywali, że niszczycielami dowodzili oficerowie różnych narodowości – Polak, Rumun, Słoweniec i Czech. W rzeczy samej było nieco inaczej. Pierwszym okrętem dowodził „bohater Porto Corsini”, Polak Bogumił Nowotny, dowódcą *Dinara* był Rumun Virgil Sandor de Vist (dopiero od 20.3.1917 r., kiedy wprowadzono nowe O.d.B. Do tej pory, od 28.8.1914 r., kontrtorpedowcem dowodził nieprzerwanie kmdr ppor. Gründorf – przyp. red.), *Reka* – Słoweniec Milan von Millinković, od 20.3.1917 r. Do tej pory, nieprzerwanie od 28.8.1914 kmdr ppor. Hugo Morin, a *Velebitem* – także Słoweniec Metod Koch., ale też dopiero

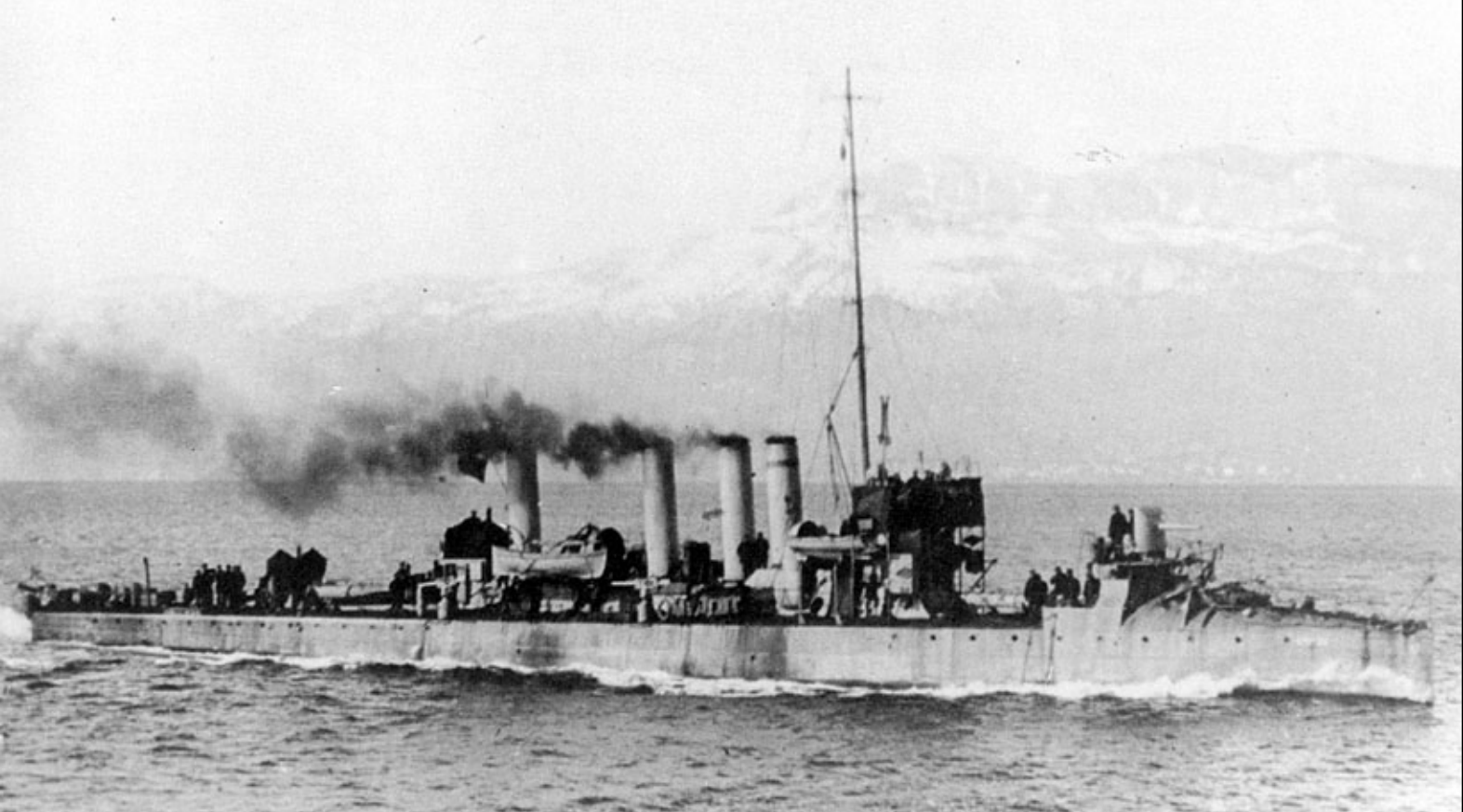
jako obaj poprzednicy. Przedtem od sierpnia 1914 r. kmdr por. Bauer.

Podchodząc do linii dozorowej o godz. 21:30, niszczyciele atakowały dozoruje tam patrolowce. Wg świadectwa F. Bilzera, *Scharfschütze* pretenduje do zatopienia 2 patrolowców, a kolejny zapisują na swe konto wspólnie *Velebit* i *Dinara*. Większość jednak źródeł wskazuje, że zaatakowane zostały jedynie 2 brytyjskie dryftery, z których tylko pierwszy został poważnie uszkodzony. Od poważniejszych strat uchroniła dozoruje szybka interwencja zespołu francuskich niszczycieli *Casque'a*, *Commandant Riviere'a*, *Proteta*, *Commandanta Bory'ego*, *Dehortera* i *Boutefeua* idących z Brindisi do Tarentu. Obchodząc przylądek Otranto okręty dostrzegły na południowym wschodzie odbłaski artyleryjskich salw. Rozkaz dowódcy zespołu o zmianie kursu nie został zrozumiany na wszystkich niszczycielach i początkowo do działań przystąpiły jedynie *Casque* i *Commandant Riviere*. Wymiana ognia odbywała się na krótkich dystansach z wykorzystaniem reflektorów. Austriacy odpalili salwę torped – *Riviere* uniknął torpedy, lecz został trafiony pociskiem kal. 66 mm w jeden z kotłów i stracił bieg. W tym czasie *Protet* i *Dehorter* jedynie okresowo pojawiały się z ciemności, oddawały strzały w kierunku Austriaków, po czym ponownie zniknęły. *Bory* trafił pod silny ostrzał, lecz nie wiedząc, w jakim kierunku strzelać, wycofał się z pola walki, zaś *Boutefeu* zgubił się w mroku i w ogóle nie uczestniczył w starciu.

Okręty typu *Huszar* wycofały się z pola walki i skierowały w kierunku Kotoru. Na

nimi podążył jedynie *Casque*. Gdy dopędził przeciwnika, wystrzelił torpedę w kierunku zamykającego szyk *Velebita*, który zresztą odpowiedział tym samym. Obie salwy torpedowe chybiły celu. Austriacy artylerzyści byli jednak skuteczniejsi i o 23:00 pocisk eksplodował w przedziale przedniej kotłowni *Casque'a*. Poza tym zniszczeniu uległ reflektor. *Casque* próbował jeszcze kontynuować pościg, lecz rozwijając jedynie 22 węzły do osiągnięcia przylądka Rodoni przerwał pościg i zawrócił do bazy. Wkrótce dołączyły do niego *Protet*, *Bory*, *Dehorter* i *Boutefeu*.

Dalsze wydarzenia przypominają już anegdotę. Po otrzymaniu radiogramu o starciu z Brindisi o godz. 23:00 wyszły włoskie niszczyciele *Giuseppe Cesare Abba*, *Ippolito Nievo* i *Rosolino Pilo*, za którymi 2 godziny później podążyły brytyjski krążownik *Gloucester* i włoskie niszczyciele *Impavidio* oraz *Irrequieto*. O godz. 02:15 mniej więcej między Menders i Brindisi, francuski oddział połączył się z pierwszym zespołem, niestety w dosłownym tego słowa znaczeniu. Wpierw *Abba* idący z prędkością 31 węzłów zderzył się z lewą burtą *Casque*, niszcząc przy tym wyrzutnię torpedową. W rezultacie silnego uderzenia powstał przeciek w kadłubie francuskiego niszczyciela, a jego radiotelegrafistę wyrzuciło do morza. Włoch poważnie uszkodził sobie stewę dziobową, poza tym siła uderzenia zerwała żurawik z liną, która wkręciła się na śruby napędowe ofiary. Gdy sprawca kolizji dał „wstecz” i zaczął się cofać, niespodziewanie z ciemności wynurzył się *Boutefeu*, który uderzył *Abbę* dziobnicą nieco



Csikós w Zatoce Fiume, luty 1917 r.

Fot. zbiory Heinza Stockinger

przed mostkiem. Włoski niszczyciel został ciężko uszkodzony, zaś Francuz praktycznie nie odniósł żadnych uszkodzeń. Ostatecznie w drodze powrotnej *Commandant Bory* holował *Casque'a*, a *Nievo* rufą do przodu uszkodzony *Abbe*.

Oddział Nowotnego 23 grudnia o godz. 07:00 bezpiecznie powrócił do Kotoru. Wg austriackich źródeł jedynie *Dinara* została dwukrotnie trafiona i miała 1 poległego marynarza. Straty Francuzów wynosiły 2 zabity, 1 zaginiony bez wieści i 1 ranny.

Po raz kolejny Austriacy potrafili wyjść z honorem ze starcia z silniejszym przeciwnikiem⁹, przy okazji wyrządzając mu szkody. To starcie stało się pierwszym w szeregu nocnych potyczek na linii dozorowej Cieśniny Otranto. Poza tym swoimi aktywnymi działaniami austriackie niszczyciele mimo woli pomogły niemieckiemu okrętowi podwodnemu *U 38*, dowodzonemu przez znanego asa kpt. mar. Maksa Valentiner, który w nocy 22 grudnia ugrzązł w jednej z sieci przeciwtorpedowych niedaleko miejsca bitwy. Rozpoczęta potyczka zmusiła znajdujący się w pobliżu dryfter do odejścia do Valony. W rezultacie Niemcy zdołali wydostać się z pułapki i dojść do Zatoki Kotorskiej. Początkowo Valentiner osobiście podziękował Nowotnemu za ocalenie, a później 30 grudnia z kaizerskiego Admiral-Stabu przyszło specjalne pismo, w którym wyrażono szczególne podziękowanie za aktywne działania austriackiego zespołu¹⁰. Sam Bogumił Nowotny został odznaczony za wojenne zasługi orderem Żelaznej Korony III klasy. Apoteozą zasług były odwiedziny

Scharfschütze'a dokonane 20 lutego 1917 r. przez przedstawiciela domu panującego – arcyksięcia Maksa, który na pokładzie niszczyciela przeszedł z Teodo (teraz Tivat) do Zelenika w Zatoce Kotorskiej.

Ledwie 5 dni później okręt odstawiono do remontu w Poli. Później rozeszły się drogi dowódcy i jednostki, którą kierował przez 33 miesiące, pokonując ponad 23 000 Mm. 1 maja Nowotny otrzymał awans na kmr por. i podjął służbę w *Marinesektion*, zaś niszczyciel przejął nowy d-ca kmr ppor. Alexander von Groeller (Nowotny był dowódcą „swojego” kontrtorpedowca do 17.1.1918 r. a zastąpił go kmr ppor. Brettner). W rezultacie rozpadu „szmaccanego cesarstwa” Habsburgów i powstania państwa polskiego Nowotny został w 1919 r. pierwszym dowódcą marynarki wojennej Polski.

Adriatycki finał

Początek roku 1917 nie obfitował szczególnie w wydarzenia. Na *Turulu*, *Dinarze*, *Rece* i *Scharfschützse* prowadzono rozmaite prace remontowe i modernizacje, za których ukończeniu pierwsza i druga jednostka w czasie prób w ruchu zademonstrowały niezłą prędkość 27,48 i 28,0 węzła, która nie odbiegała od lat, kiedy okręt wchodził do służby. W dniach 28-30 marca *Warasdiner* wraz z torpedowcami 92F, 94F i 95F uczestniczył w pracach ratowniczych zbiornikowca *Vesta*, który wszedł na mieliznę w pobliżu wyspy Ruda w cieśninie Calamotta.

Okres pewnego wyciszenia działań miał swoje przyczyny. 8 lutego zmarł dowódca

austro-węgierskiej floty Großadmiral Anton Haus. Na jego stanowisko został wyznaczony wiceadm. Maximilian Njegovan, co spowodowało pewne ożywienie w operacjach floty, zwłaszcza sił lekkich.

17 kwietnia *Dinara* w czasie zabezpieczania (wraz z torpedowcem 75T) działań lotnictwa w odległości 35 Mm od Parenzo odnalazł wodnosamolot *K19*. Jego załogę uratowano, lecz sam płatowiec nie nadawał się do holowania, więc go zatopiono.

W dniach 22-23 kwietnia *Streiter*, *Uskok*, *Warasdiner* i *Reka* przeprowadziły nieudany wypad przeciwko liniom dozorowym w Cieśninie Otranto. W maju aktywność starych niszczycieli jeszcze wzrosła. 10 maja *Reka* uczestniczył w Antivari w gaszeniu pożaru na parowcu *Senja* a *Wildfang* tego samego dnia zabezpieczając działania własnego lotnictwa, został ostrzelany w rejonie Rovinj przez włoskie samoloty. Celem dla lotników przeciwnika stał się także *Dinara*, który przetrwał bombardowanie 25 maja. 10 dni wcześniej *Warasdiner* wchodził w skład grupy, która wyszła na pomoc zespołowi kmr Miklós Horthy de Nagybánya przebijającemu się do Kotoru. Niszczyciele typu *Huszar* eskortowały również konwoje. 19 maja *Reka* eskortowała węglowiec *Pola* do Poli, a *Ulan* (którym od 5 grudnia 1915 r. dowodził kmr ppor. Wutscher, bazując

9. Francuskie niszczyciele należały do typu „800 tonowych” i były uzbrojone w 2 działa kal. 100 mm, 4 działa kal. 65 mm oraz 4 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm.

10. Jak zauważa czeski historyk J. Novák, był to wyjątkowy jak na lata wojny przypadek, bowiem kierownictwa floty niemieckiej i austriackiej pozostawały ze sobą w niezbyt poprawnych relacjach.

w Djenovici, od 24 zajmował się eskortą konwojów między Gravosą (chorw. Gruž), do Zatoki Spilica na wyspie Brač i Durazzo, a *Pandur* 1 czerwca zabezpieczał przejście doku pływającego do Paludi.

Przez cały czas, mimo prowadzenia aktywnej służby bojowej, niszczyciele typu *Huszár* zdołały uniknąć strat. Fortuna to jednak dama kapryśna i jako pierwsza odwróciła się od *Wildfanga*. W dniu 3 czerwca niszczyciel wraz z *Csikósem* i torpedowcami 93F, 98F wyszedł w morze by zabezpieczać działania lotnictwa.

Następnego dnia o godz. 01:29 w odległości 24 Mm na zachód od wyspy Peneda (rejon Pola) w punkcie o współrzędnych 44°43'N/ 13°13'E okręt natknął się na dryfującą minę i zatonął w ciągu 13 minut. Straty wyniosły 25 zabitych (w tym d-ca kmr pp. Albert Machnitsch oraz 7 rannych. *Csikós* podjął z wody ocalałych rozbitków, a dzień później *Turul* zajął się ratowaniem elementów wyposażenia.

Latem i jesienią 1917 roku podstawowym rodzajem działań starych niszczycieli stało się zabezpieczanie nalotów własnego lotnictwa, przy tym często dochodziło do holowania postrzelanych i uszkodzonych wodnosamolotów. 24 czerwca przy poszukiwaniu nieprzyjacielskich okrętów podwodnych *Uskoke* odnalazł zestrzelony austriacki wodnosamolot L96 i zdjął z niego ciała pilotów. 30 czerwca *Dinara* odnalazła u włoskich wybrzeży austriacki wodnosamolot (numer nie ustalony) i odprowadził go do Poli. 14 sierpnia wraz z torpedowcem 90F odnalazł znów, tym razem na południe od ujścia rzeki Piawy, austriacki samolot K203, jednak w czasie holowania maszyna przewrócił się i zatonął. Tego samego dnia *Reka* z torpedowcem 89F zabezpieczającą nalot na Wenecję stały się celem ataku włoskich samolotów.

We wrześniu niszczyciel jeszcze trzykrotnie wykonywał tego rodzaju zadanie. *Csikós* (kmr pp. Janowicz). 22 września w czasie ataku austriackiego lotnictwa na Otranto, w rejonie Rodoni, podjął zestrzelony K206. 27-28 września *Warasdiner* wraz z torpedowcem 97F ubezpieczał nalot na Brindisi.

Nie zawsze takie operacje przebiegały pokojowo. W czasie ubezpieczania nalotu na Ferrarę 30 września *Streiter* (kmr pp. Pokorny), *Turul* (kmr pp. Mayer), *Velebit* (kmr pp. Koch), *Huszár* (kmr pp. Peter) wraz z torpedowcami 90F, 98M i 99M, znajdując się 34 Mm na wschód od ujścia rzeki Po, przez pół godziny walczył ze znajdującymi się na równoległym kursie włoskim liderem *Sparviero* i niszczycielami *Audace*, *Giuseppe Cesare Abba*, *Giovanni Acerbi*, *Francesco Stocco*, *Ardente*, *Ardito*. W trakcie starcia na *Velebicie* doszło do

awarii steru i pożaru. *Streiter* wziął jednostkę na hol i odprowadził do Poli. Remont niszczyciela trwał miesiąc.

Nie tylko pomoc lotnikom wchodziła w zakres obowiązków niszczycieli. Tak jak poprzednio ochraniały one konwoje, prowadziły poszukiwania min, prowadziły działania w zakresie zwalczania okrętów podwodnych. W trakcie tych operacji niszczycie typu *á* często same stawały się celami ataków nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. 29 lipca w pobliżu Caorli został zaatakowany *Turul*, 29 listopada w pobliżu ujścia rzeki Bojana – *Csikós*, a 8 grudnia o godz. 00:43 *Dinara* w odległości 20 Mm na północ od Ankony został trafiony torpedą w burtę. Na szczęście torpeda nie eksplodowała, jednak uderzenie spowodowało przeciek, z którym załoga poradziła sobie, zakładając plaster na uszkodzenie. *Csikós* 18 września ochraniał węglowiec *Pola*, zaś *Scharfschütze* 26-go ochraniał konwój u albańskich wybrzeży. W dniu 8 października sztorm zmył z pokładu *Uskoka* maszynistę Franza Kasala.

W okresie listopad – grudzień stare niszczyciele zaczęły się znów pojawiać u włoskich wybrzeży, gdzie w tym czasie trwały ciężkie walki nad Piawą. W dniach 19 – 20 listopada *Reka* w składzie zespołu kierowanego przez niszczyciel *Triglav* prowadził działania rozpoznawcze włoskiego wybrzeża i stawiał miny na trasie Wenecja – Ankona. W tym samym dniu *Streiter* i *Huszár* wyszły także w kierunku wybrzeża Półwyspu Apenińskiego. 28-29 listopada *Reka*, *Dinar*, *Huszár* i *Streiter* wraz z niszczycielami typu *Tátra* i torpedowcami uczestniczyły w ostrzale obiektów brzegowych w Fano i Rimini.

7 grudnia zespół kierowany przez *Triglav*, a obejmujący *Scharfschütze'a*, *Streitera*, *Huszára*, *Rekę*, *Dinarę*, *Turula* i torpedowce ponownie zaatakował włoskie wybrzeże na odcinku Pesaro – Fano. 12 grudnia *Turul*, *Scharfschütze*, *Streiter* miały uczestniczyć w ostrzale pozycji przeciwnika w rejonie Cortelazzo w składzie dużego zespołu na czele z pancernikami *Árpád* i *Budapest*, jednak z uwagi na złą pogodę wyjście w morze opóźniono o tydzień. Zespół wyszedł dopiero 19-go i do 22 grudnia ostrzeliwał nadmorskie skrzydło włoskiej armii. W dniach 16-17 grudnia *Ulan* i *Warasdiner* przeprowadziły rozpoznanie na linii Brindisi – Valona. Przy okazji dowódca *Ułana* zaznaczył w dzienniku bojowym, że przy powrocie do bazy przyszedł obniżyć prędkość do 20 węzłów, z powodu iskiei i płomieni wydobywających się z kominów. Jako ostatni w odchodzącym roku wyszedł w morze *Streiter*, który 31 grudnia eskortował konwój. Ogółem w roku 1917 niszczyciele typu *Huszár*

bardzo często wykonywały zadania eskortowe, *Csikós* wychodził w tym celu 41 razy, *Reka* – 20, a *Warasdiner* – 63.

Z chwilą rozpoczęcia ostatniego roku wojny na prawie wszystkich pozostałych w służbie niszczycielach typu *Huszár* doszło do zmiany dowódców, jednak zakres ich obowiązków nie uległ zmianie. *Streiter* zajmował się eskortowaniem konwojów i poszukiwaniem min na wodach cieśniny Kvarneru. 15 stycznia *Dinara* przeprowadził na trasie z Poli do Gjenovici statki *Abazia*, *Kalman* i *Kirali*. Następnego dnia *Uskoke*, *Csikós*, *Warasdiner* przeprowadziły rozpoznanie na linii Brindisi – Valona. 27 stycznia *Velebit* wraz z torpedowcem 70F wyszedł na rozpoznanie w kierunku Pelagosa. W rejonie Calomatty, 27 stycznia *Warasdiner* został bezskutecznie atakowany przez nieprzyjacielski okręt podwodny. Wybiegając wprzód, należy stwierdzić, że do chwili zakończenia działań wojennych niszczyciele jeszcze trzykrotnie stały się celami dla okrętów podwodnych – *Uskoke* 6 marca w odległości 6 Mm na zachód od Galioli, *Velebit* 17 sierpnia w odległości 5 Mm na zachód od San Giovanni in Pelago, a *Reka* 26 września.

1 lutego w Kotorze wybuchło powstanie. Popierano je także i na okrętach dywizji torpedowej, choć jako całość zachowała lojalność. Już wieczorem dnia następnego powstanie wygasło, przy czym *Huszár*, *Dinara* i *Warasdiner* wraz z niszczycielami typu *Tatra* wyszły z zatoki. Tego samego dnia z Poli do Kotoru wyszła w celu przywrócenia porządku dywizja okrętów liniowych, eskortowana przez *Ułana*, *Turula*, *Csikósa* i *Dinarę*, które następnie powróciły do głównej bazy floty.

Rok 1918 zapisał się w dziejach niszczycieli typu *Huszár* licznymi poważnymi awariami, z których jedna zakończyła się tragicznie.

Do pierwszej doszło 8 lutego, gdy *Scharfschütze* (kmr pp. Brettner) eskortował statki *Szent Laslo*, *Meran* i *Budapest* do Porto Rose. Gdy na horyzoncie pojawiły się okręty przeciwnika niszczyciel zmienił kurs by osłonić swoich podopiecznych i w tym właśnie momencie w jego rufę uderzył *Budapest*. Uszkodzony okręt odprowadzono do Teodo, gdzie został przygotowany do dalszego holowania. 22 lutego holownik *No 200* odholował *Scharfschütze'a* do Curzoli (dzisiaj Korčula), skąd tender *Pronta* odstawił go do Fiume. Dopiero 3 marca niszczyciel osiągnął Połę, gdzie trafił na dok. Uszkodzenia okazały się na tyle poważne, że w stocznicy trzeba było przygotować dla niszczyciela nową końcówkę rufy, zaś sam remont zakończono dopiero 5 sierpnia.

Następna awaria nie kazała na siebie długo czekać i nastąpiła ledwie tydzień po pierwszej. Tym razem *Warasdiner* w czasie burzy śnieżnej zderzył się z parowcem *Hercegowina*. Na szczęście tym razem skończyło się jedynie na wgnieceniach w części rufowej. 10 marca skierowano niszczyciel i wymiany kotłów w Poli. Prace te trwały do 24 czerwca.

Później przyszła kolej na *Dinarę* (kmdr ppor. Pauer). 25 lutego jednostka eskortowała okręt podwodny *U 32*, jednak kolejne podobne wyjście do morza zakończyło się fatalnie. 17 marca o godz. 03:10 niszczyciel wraz z torpedowcem *100M* zaczął wyprowadzać z Porto Rose *U 43*. O godz. 03:28 po minięciu trawersu góry Arsa, poruszający się jako czołowy okręt podwodny wyszedł na pozycję i zatrzymał się. Niestety z nieznanymi przyczyn na *U 43* nie były włączone światła pozycyjne i idący jako drugi niszczyciel dla uniknięcia kolizji musiał gwałtownie zmienić kurs. W tym momencie idący za nim *100M* uderzył w jego rufę. W rezultacie awarii *Dinary* utraciła śrubę napędową, miała złamany wał napędowy, a sama rufa uległa poważnemu uszkodzeniu. W towarzystwie torpedowca niszczyciel dotarł jakoś do Teodo. 20 marca okręt odholowano do Fiume, a 9 kwietnia holownik przeprowadził *Dinarę* do Porto Ré, gdzie postawiono go na slip. 18 maja jednostka została postawiona na slipie stoczni „Danubius”. Remont *Dinary* zakończył się dopiero 27 czerwca.

Szczytem awarii roku 1918 była utrata *Streitera* (kmdr ppor. Josef Sailer) 10 kwietnia o godz. 00:30 w cieśninie Kvarnero między Moścenińskiej Dragi a Lovranem niszczyciel zderzył się z eskortowanym statkiem *Petka*. W ciągu 30 minut jednostka zatонуła w odległości 1 Mm od brzegu na głębokości 60 m. W wyniku kolizji zginęło 2, a rannych zostało kolejnych 2 członków załogi. Jedyne, co mógł zrobić *Petka* było dowieszenie ocalkich rozbitków do Fiume.

W tym nabrzmiałym awariami okresie, z pozostałych niszczycieli typu *Huszár* na uwagę zasługuje jedynie *Uskoke* (kmdr ppor. Zemplen). W marcu okręt krążył wzdłuż wybrzeża Istrii, a 4 kwietnia eskortował torpedowiec *96F* w kierunku włoskiego wybrzeża. Ten ostatni holował barkas z liczącą 60 ludzi grupą dywersyjną pod dowództwem kpt. Weigt, której zadaniem było zniszczenie bazy włoskich kutrów torpedowych w Ankonie¹¹.

7 maja oddział w składzie *Turul*, *Huszár*, *Pandur* i *Reka* bezskutecznie ostrzelała linię kolejową na włoskim wybrzeżu między Muniano a Silvi. *Uskoke* 3 czerwca prowadził poszukiwania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

Niszczyciele typu *Huszár* uczestniczyli w nieudanym wyjściu całej austro-węgierskiej floty przeciwko liniom dozorowym w Cieśninie Otranto 10 czerwca, znajdującą się w składzie eskorty okrętów liniowych. *Uskoke* towarzyszył grupie E *Erzherzog Friedrich*, *Turul* – grupie C *Erzherzog Ferdinand Max*, *Csikós*, *Huszár* i *Pandur* – grupie D *Erzherzog Karl*¹², *Velebit* szedł w składzie grupy F prowadzonej przez drednot *Tegetthoff*, nie zdołał jednak przeszkodzić atakowi włoskich kutrów torpedowych, które załapały drednot *Szent István*.

13 czerwca znajdujący się w Kotorze *Csikós* został uszkodzony w wyniku nalotu włoskiego lotnictwa, w wyniku którego rany odniosło 4 członków załogi. W nocy na 2 lipca jednostka wraz z niszczycielem *Balaton* (typ *Tátra*) i torpedowcami *83F* oraz *88F* uczestniczyła w starciu z włoskimi niszczycielami koło Caorle (okolice Wenecji). Po tych wydarzeniach aktywność bojowa starych niszczycieli stopniowo wygasła. 24-25 lipca *Dinara* eskortował konwój do Durazzo, 4 sierpnia *Huszár* z dowódcą 2 flotylli torpedowej, kmdr Erichem Gaislerem na pokładzie poszedł do Poli. 12 *Scharfschütze* poszukiwał na morzu zestrzelonego włoskiego samolotu, ale zamiast niego odnalazł austriacki wodnosamolot *K217*, który odholował do bazy. 1 września *Reka* poszukiwała min w pobliżu Menders, 16 *Huszár* wykonał rejs na cieśninę Kvarnero, a *Pandur* przez 3 dni (9-11 września) poszukiwał nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego w rejonie Platamone, zaś 22 *Warasdiner* ostrzelał nieprzyjacielski okręt podwodny koło Punta Nera.

Ilustracją intensywności wykorzystania starych niszczycieli w ostatnim roku wojny mogą być poniższe cyfry: *Turul* wychodził w morze 55 razy w eskorcie konwojów, poszukiwaniu min i zabezpieczaniu działań lotnictwa, *Dinara* eskortował konwoje 13 razy, *Warasdiner* – 23, *Csikós* – 33, *Huszár* – 48, a *Pandur* – 64 razy!

Stopniowo I wojna światowa dobiegała końca. Ostatnim starciem, w którym uczestniczyli niszczyciele odchodzącej w niebyt cesarsko-królewskiej floty, była potyczka 2 października w pobliżu Durazzo. W tym dniu duża włosko-brytyjska eskadra w składzie 3 pancerników, 3 lekkich krążowników, 15 niszczycieli, 11 ścigaczy okrętów podwodnych wraz z kutrami torpedowymi podeszła do portu, by go zaatakować. W tym momencie w porcie znajdowały się *Scharfschütze*, *Dinara* i torpedowiec *87F*. Początkowo port zbombardowały włoskie wodnosamoloty. Austriackie jednostki wyszły w morze i odparły próbujące je atakować włoskie kutry torpedowe, jednak po wymianie ognia z bry-

tyjskimi niszczycielami wróciły do portu. Później aliancka eskadra ostrzelała Durazzo. Zginęło przy tym 2 ludzi na *Scharfschütze* (kmdr ppor. Josef Sailer), choć sam niszczyciel został tylko nieznacznie uszkodzony. Na tym kartę bojowej służby ostatnich jednostek klasy „destroyer” można uznać za zamkniętą.

Po wojnie

Zawieszenie broni ogłoszone 31 października 1918 r. zastało *Pandurę*, *Rekę* i *Scharfschütze* w Kotorze, a *Dinarę*, *Csikós*, *Huszár*, *Turula* i *Ulanę* w Poli. W tej ostatniej bazie znajdowały się również w remoncie (ostatecznie nieukończonym) *Uskoke*, *Velebit* i *Warasdiner*.

W styczniu 1920 r. na konferencji w Paryżu przedstawiciele aliantów porozumeli się, co do podziału pozostałości floty austro-węgierskiej. Ze starych niszczycieli 8 jednostek (*Csikós*, *Dinara*, *Huszár*, *Scharfschütze*, *Turul*, *Uskoke*, *Velebit* i *Warasdiner*) otrzymały Włochy, a 3 pozostałe (*Ulanę*, *Pandurę* i *Rekę*) – Francji. Wszystkie włoskie zdobycze zostały w roku 1921 rozebrane w Pola. Ten sam los spotkał *Rekę*, zaś *Pandur* w kwietniu 1920 r. zatonął w czasie holowania z Bizerty do Tulonu.

Korzystniej potoczyły się losy jednostki *Ulan*. Władze francuskie przekazały okręt Grecji jako rekompensatę za grecki niszczyciel *Doxa* zarekwirowany i utracony pod banderą francuską w czasie wojny. Jednostka otrzymała nazwę *Smyrni* (na cześć miasta Smyrna, obecnie turecki Izmir). Wg informacji autorstwa C. Paizisa-Pandelisa, w czasie służby w greckiej flocie dokonano kardynalnego przebrojenia okrętu, który otrzymał 2 działa kal. 88 mm L/30 firmy Krupp, zdemontowane z wycofanych niszczycieli typu *Keravnos*, które zbudowano w niemieckiej stoczni, pojedyncze francuskie działo plot. kal. 65 mm oraz 2 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm (przy czym te ostatnie budzą poważne wątpliwości). *Smyrni* wykorzystywany był przede wszystkim w charakterze okrętu szkolnego, który w sezonie zimowych wykonywał rejsy z kadetami uczelni morskich. Między rokiem 1930 a 1932 ostatni z okrętów typu *Huszár* został skreślony z listy floty i przeznaczony na złom.

Ogólna ocena projektu

Okręty takie jak *Huszár* i jego bliźniaki, bardzo trudno jest ocenić w sposób bez-

11. Jak pisze francuski historyk A. Tomasi, dywersanci ubrani w włoskie mundury, zostali wysadzeni 30 km na południe od Ankony, a następnie dotarli do miasta. Gdy już znajdowali się w porcie zostali wydani Włochom przez 2 zdrajców.

12. Wg innych źródeł *Csikós* wchodził w skład grupy E.

stronny. Były one typowymi przedstawicielami swojej klasy, można powiedzieć, że głównego nurtu budownictwa okrętowego swoich czasów, ani gorszymi ani lepszymi od większości niszczycieli innych państw. W przypadku jednostek typu *Huszár* jest to tym bardziej sprawiedliwe, bo przecież powstały w oparciu o jeden z najlepszych projektów i były tak naprawdę niemal identyczne z japońskimi *Akebono*, szwedzkimi *Mode* i rosyjskimi *Bujnyj*, zaś grecki *Thyella* powstał w oparciu o ich plany.

Jedynym, co wyróżniało austro-węgierskie niszczyciele z szeregu im podobnych, była artyleria. Na pierwszy rzut oka działa kal. 66 mm i 47 mm wydawały się słabymi (jak tu nie wspomnieć o charakterystycznej dla podobnych, rosyjskich „kontrtorpedowców” tendencji do przejścia na działa kal. 75 mm). Nie zapominajmy jednak, przykładowo o licznych francuskich niszczycielach o wyporności 300 i 350 t, nie lepiej uzbrojonych, tymczasem po modernizacji austriackie okręty w niewielkim tylko stopniu ustępowały włoskim odpowiednikom. Weźmy tylko kilka liczb: pierwotna waga salwy burtowej okrętów typu *Huszár* wynosiła 15,5 kg, a po przebrojeniu wzrosła do 25,5 kg. Analogiczny wskaźnik dla brytyjskich „destroyerów”, uzbrojonych w 1 dział kal. 76 mm i 5 dział kal. 57 mm, równał się 19,5 kg, włoskich typu „Soldati” (4 x 76 mm) – 23,5 kg, francuskich typu „Claymore” (1 x 65 mm, 6 x 47 mm) – raptem 13,1 kg. Uwzględniając zaś wyższą szybkostrzel-

ność dział firmy „Škoda” przewaga Austriaków była już wyraźna.

Choć w momencie wybuchu wojny jednostki typu *Huszár* pozostawały w linii zaledwie 5-8 lat, uważano je jednak za okręty całkowicie przestarzałe koncepcyjnie, o unikalnej, lecz archaicznej sylwetce. Tym nie mniej, doskonałe wyszkolenie załóg austro-węgierskiej floty, pozwoliło im, przeciętnym niszczycielom, stać się nader pożytecznym, swego rodzaju, „mistrzem do wszystkiego”. Stawianie zapór minowych, trałowanie i operacje eskortowe, poszukiwanie okrętów podwodnych, rozpoznanie, służba dozorowa, zabezpieczanie działań lotnictwa, działania na liniach komunikacyjnych przeciwnika czy ostrzał obiektów brzegowych – to daleko nie wszystkie zadania powierzane tym jednostkom w czasie działań wojennych na Adriatyku. Zapewne żaden z licznych typów „niszczycieli”, pozostających jeszcze w służbie w początkach I wojny światowej w składach licznych flot, nie uczestniczył w działaniach bojowych w takim zakresie, choć na swoje konto zapisać mogły jedynie 2 zatopione okręty francuskie okręty podwodne *Curie* i *Fresnel*. Nie dziwi też nikogo, że w ostatnim w dziejach austro-węgierskiej cesarsko-królewskiej floty starciu (2 października 1918 r.) wzięły udział 2 okręty reprezentujące ten typ. ●

Bibliografia

Bolnych A., *Morskie bitwy Pierwej mirowoj: Tragedija oszibnok* – Moskwa 2000.

Tomazi A., *Morskaja wojna na Adriatiki*; przekł. z francuskiego – Sankt Petersburg, 1997.

Flot w Pierwoj mirowoj wojnie T.2 pod. Ed. Belli W. A., Moskwa 1964.

Bilzer F.F., *Die Torpedoschiffe und Zerstörer der k.u.k. Kriegsmarine 1867-1918*, Graz 1997.

Conway's *All the World Fighting Ships 1906-1922* – London 1985.

Fock H., *Schwarze Gesellen* Bd. 2 – Herford 1981.

Garier G., *Sous-marin en France T. 3/2* – Nantes 2002.

Gogg K., *Österreich Kriegsmarine 1848-1918* – Salzburg/ Stuttgart 1974.

Greger R., *Austro-Hungarian Warships of World War I* – London 1974.

Novák J., *Přiběh Ostroželce*, Praha 2004.

Paizis-Paradelis C., *Hellenic Warships 1829-2001* – Athens 2002.

Schupta P., *Die Waffen der k.(u)k. Kriegsmarine im Bild 1860-1918*, Wien 2006.

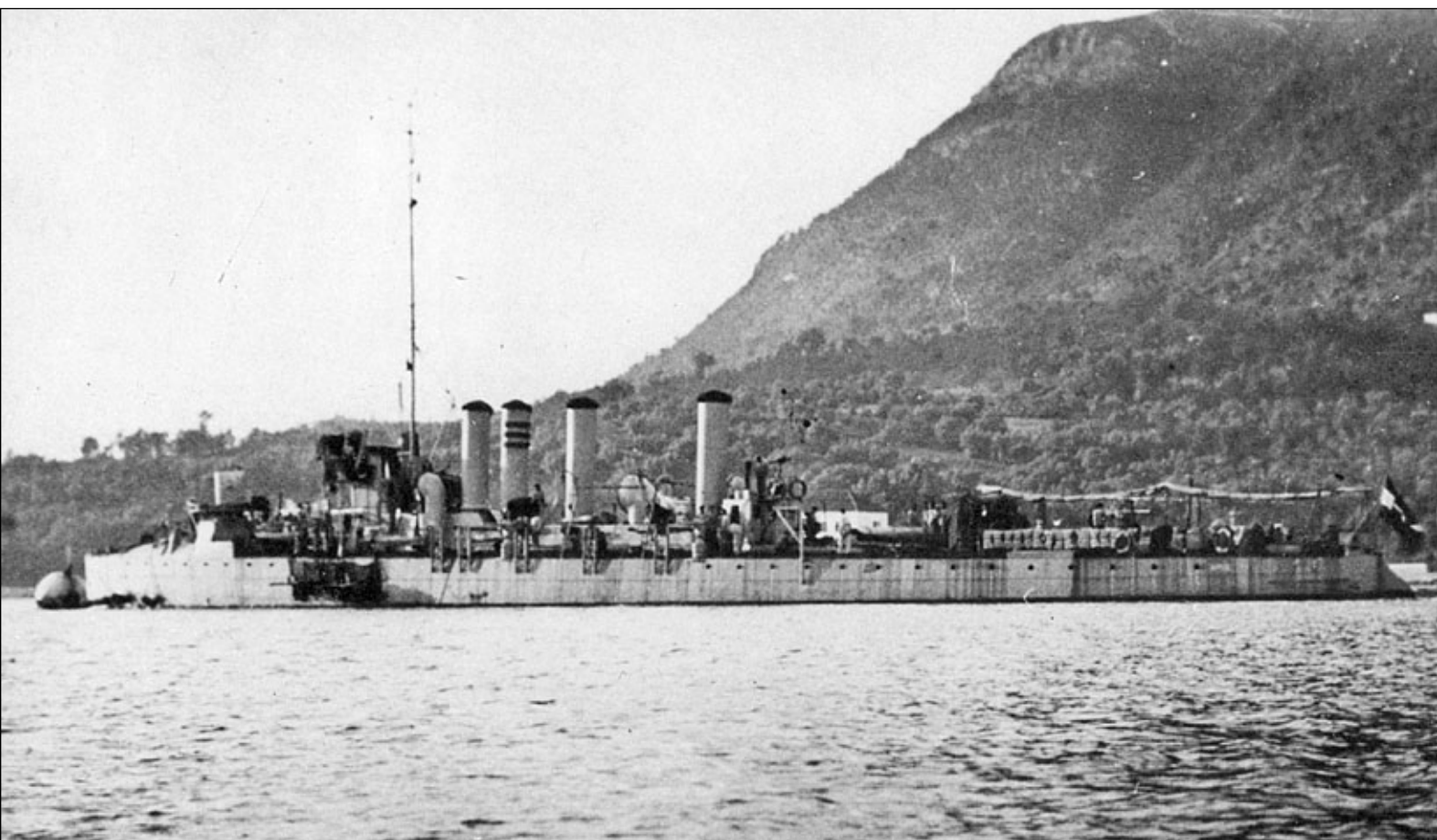
Sieche E., *Torpedoschiffe und Zerstörer der k. und k. Marine*. „Marine Arsenal” Bd. 34, 1996.

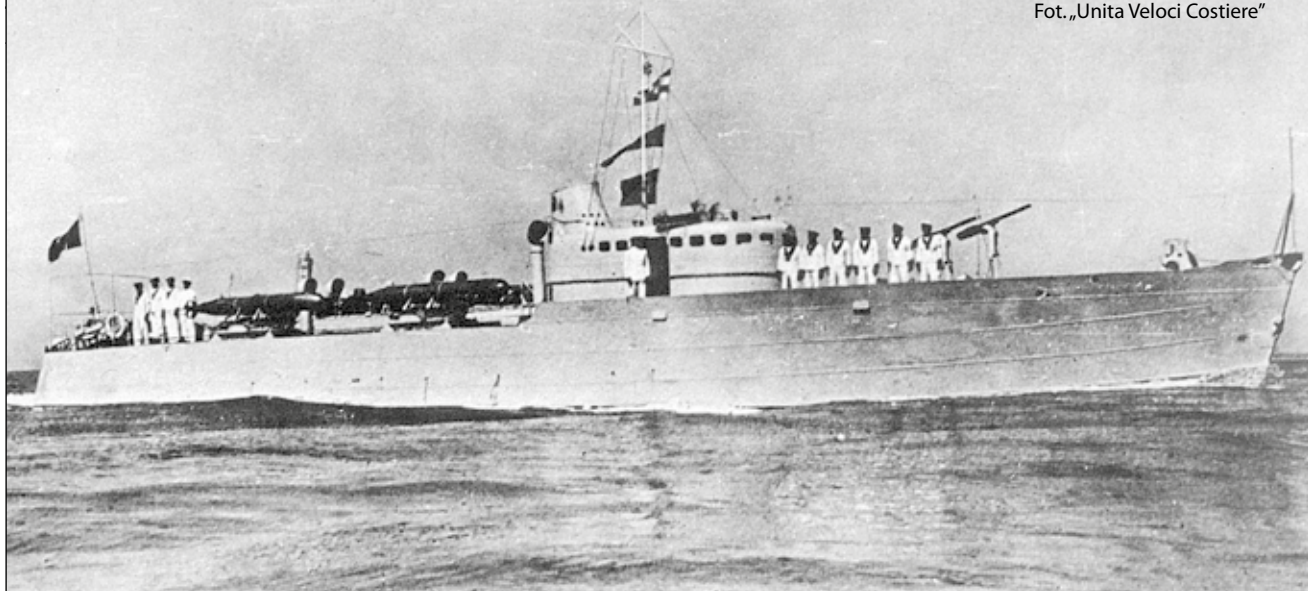
Autorzy wyrażają wdzięczność O.A. Antonowowi, M.S. Barabanowowi, A.J. Kuzniecowski, O.L. Masliennikowowi, D.I. Pieskinowi, a także Erwinowi Siechemu (Austria), Zvonimirowi Freivoglowi (Niemcy) i Ocie Janečkowi (Czechy) za dostarczone materiały i pomoc przy pracy.

Tłumaczenie z języka rosyjskiego: Maciej S. Sobański

Turul w składzie 5 dywizjonu torpedowego w Boce Kotorskiej.

Fotografia wykonana między sierpniem 1914 a wrześniem 1915 r.
Fot. zbiory Franza Bilzera





Kuter torpedowy *Stefano Turr*

W okresie między dwoma wojnami światowymi Włochy pozostawały jednym, z tych nielicznych państw, w których poświęcono uwagę na rozwój „morskich drobnoustrojów”. W latach 1930-tych skład włoskiej floty zasililo ponad 20 kutrów torpedowych. W większości były to niewielkie ślizgacze o wyporności od 12 do 21 t, rozwijające prędkość 40 węzłów i uzbrojone w 1-2 wkm-y kal. 13, 2 mm oraz 2 torpedy kal. 450 mm. Niewielkie wymiary były podstawowym niedostatkiem tych okrętów, z którego wynikały również słaba dzielność morską, niewielki zasięg oraz niska wytrzymałość.

W roku 1934 dowództwo Regia Marina podjęło decyzję o rozpoczęciu prac nad projektem dużego szybkiego kutra o wyporności rzędu 50 t, długości około 30 m, który można było wykorzystywać w wariancie torpedowym, minowym oraz do zwalczania okrętów podwodnych. Taka jednostka winna móc działać na otwartym morzu w znacznym oddaleniu od własnych baz i nie być silnie uzależniona od warunków atmosferycznych. Poza tym w porównaniu z torpedowcami czy jednostkami do zwalczania okrętów podwodnych, kuter miał być znacznie tańszy zarówno w budowie jak i eksploatacji, co pozwalałoby na wytwarzanie większych serii.

Zgodnie z wydaną przez kierownictwo marynarki wojennej specyfikacją znany włoski konstruktor Vittorio Baleto opracował dla Regia Mariny projekt kutra nowego typu, sklasyfikowanego jako „*mototorpediniera*”. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że we włoskiej flocie kutry torpedowe określano skrótem MAS (*Motobarche Armate Siluranti*) – oznaczają-

cym wojskowy motorowy kuter, torpedowy, podczas, gdy określenie „*torpediniera*” zarezerwowane było jedynie dla torpedowców. Innymi słowy, sama klasyfikacja nowego kutra (dosłownie – „motorowy torpedowiec”) podkreślała jego zasadnicze różnice w stosunku do poprzedników, które w porównaniu były rzeczywiście „drobnoustrojami”.

Projekt posiadał poniższe podstawowe parametry:

Wyporność:	standardowa	51,5 t
	normalna	61,68 t
Długość:	maksymalna	32,0 m
	w linii wodnej	30,8 m
Szerokość	maksymalna	5,95 m
Wysokość kadłuba		2,75 m
Zanurzenie: dziób		0,667 m
	rufa	1,227 m
	maks. (wg steru)	1,327 m
Uzbrojenie:	4 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm typu 100x5,25	
	2-3 wkm-y kal. 13,2 mm Breda	
	1 km kal. 6,5 mm FIAT	
	2 zrzutnie dla 6 bomb głębinowych 50 kg	
	2 hydrolokatory typu „C”	
Siłownia:	4 silniki wysokoprężne FIAT V-1616 o łącznej mocy 3000 KM	
	pomocniczy silnik benzynowy FIAT J-108 o mocy 13 KM	
Zapas paliwa:	solar 10 t (normalny)	
	16 t (maksymalny)	
	smar 500 kg (normalny)	
	1500 kg (maksymalny)	
Maks. prędkość:	nie mniejsza niż 35 węzłów	
Zasięg:	nie mniej niż 2000 Mm przy prędkości 15 węzłów	

Projekt Baleto’a wyróżniał się oryginalnym kadłubem w kształcie V bez redana,

za to z wyraźnie zaznaczonym jego przegięciem i rozwarciem wręg do 110° przy dnie. Kadłub miał zostać wykonany ze stopów metali lekkich, gwarantujących wysoką wytrzymałość konstrukcji przy zachowaniu oszczędności wagowych. Drugą nowością miała być pracująca na cztery wały siłownia z silnikami wysokoprężnymi, zapewniająca znaczny zasięg oraz zwiększająca bezpieczeństwo pożarowe.

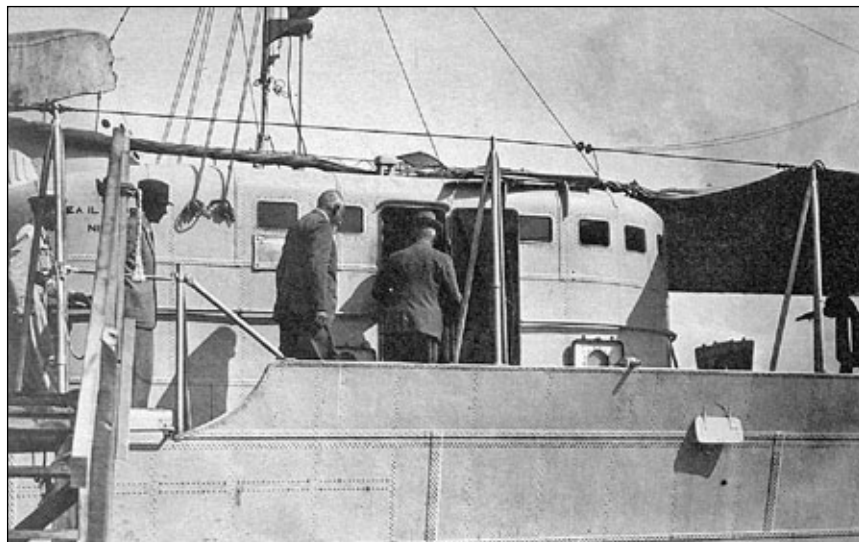
Warto w tym miejscu zaznaczyć, że Włosi (podobnie jak i inne państwa, poza Niemcami) praktycznie nie posiadali doświadczenia w budowie i eksploatacji szybkich kutrów napędzanych silnikami wysokoprężnymi. Jedyny eksperymentalny MAS-437, zaprojektowany przez Baleto’a, z dwoma dieslami FIAT V-1616 wszedł do służby dopiero w końcu roku 1934 i nie zdążył jeszcze ukończyć cyklu prób. Nie było jednak żadnej alternatywy – zwyczajne silniki benzynowe nie były w stanie zapewnić zakładanego zasięgu. W związku z tym projekt Baleto’a został zatwierdzony do realizacji.

Doświadczalna jednostka została z dniem 27 maja 1935 zaliczona do składu Regia Mariny pod nazwą *Stefano Turr*. Stępkę położono w czerwcu tego roku na jednej z pochylni firmy „CMA” (Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A.) w miasteczku Marina-di-Pisa. Materiały do budowy kadłuba dostarczyła firma „Aluminium Limited of Canada”. Budowa przebiegała szybko i sprawnie, w rezultacie, czego 9 maja 1936 r. *Stefano Turr* został wodowany, jako w pełni przygotowany do podjęcia prób.

Kadłub kutra wyróżniał się oryginalną konstrukcją o mieszanym systemie wiązań.

W rejonie osie symetrii okrętu był to system wzdluzny. Rownolegle do stepki z kazdej burty znajdowaly sie po 2 wzdluzniki denne z 3 wiazaniami poprzecznymi. Stanowily one podstawe dla wewnetrznego pokladu, który w srodkowej czesci byl ploski, a w miejscach instalacji silnikow mial bardziej zlozony ksztalt. Dalej w kierunku dziobu znajdowal sie odcinek wiazan poprzecznych, obejmujacy 64 wręgi (o numeracji od dziobu w kierunku rufy). Dzieki temu kadlub na calej swej dlugosci posiadal podwojne dno. Denna czesc wiazan pod kątem laczyła sie z poszyciem burtowym. Denne i burtowe wręgi byly wzmacniane wiazaniami poprzecznymi. W odleglosci 1050 mm od osi symetrii kadluba zamontowano belki, wzmacniajace sztywnosc konstrukcji. Kadlub zostal wykonany ze stopu aluminium „Alclad” o granicznej wytrzymałości 38-40 kg/cm² i rozciagliwosci 15-20%. Arkusze poszycia niemal wszedzie byly ploskie (wprowadzono to jako uproszczenie technologiczne, tak by w przypadku wojny seryjną budowe kutrow mogly prowadzic rowniez nie wyspecjalizowane stocznie) i laczone za pomoca nitow, które wykonano z lotniczego duraluminium.

Grodzie wodoszczelne umieszczone na wręgach nr 8, 11, 15, 29, 40, 48 i 57 dziely kadlub kutra na 8 przedzialow. W pierwszym znajdowal sie skrajnik dziobowy i pomieszczenie lancucha kotwicznego, w drugim – komora amunicyjna, w trzecim – magazyn zywnosci. Czwarty przedzial – najwiekszy, w którym znajdowal sie kambuz, masa i kabina podoficerow, kabina radiowa, mesa oficerska, kabiny d-cy i jego pomocnika. Piąty i szesty przedzial zajmowala silownia. W kazdym z nich ulo-



Komisja odbiorcza w czasie przeglądu kutra.

Fot. „Unita Veloci Costiere”

kowano po 2 silniki wysokoprężne (dziobowa para poruszala zewnetrzne wały napędowe, a rufowa – wewnetrzne), w piątym przydziale znajdowala sie rowniez dziobowa grupa zbiornikow paliwa oraz silnik pomocniczy. Siódmy przedzial zajmowal marynarski kubryk. Nie bylo w nim stalych koi, marynarze zmuszeni byli do korzystania z hamakow. Ostatni, ósmy przedzial zajmowaly zbiorniki z solarem, benzyna, smarem oraz slodką wodą.

Ploski poklad opieral sie na 8 wzdluznikach. W celu ograniczenia zalewania pokladu na dlugosci niemal polowy kadluba zamontowano nadburcie o wysokosci 0,5 m. Praktycznie na srodku kutra znajdowala sie oplywowa nadbudowka imponujacych rozmiarow. Na jej rufowej scianie znajdowala sie dewiza okrętu – „Senza il cuore niente” („Bez serca, jesteś niczym”). Wlosi pozo-

stali wierni swej tradycji i wykonali nadbudowke jako calkowicie zamknieta, choc we wszystkich pozostalych panstwach uznano, ze latwiej kierowac szybkimi kutrami z otwartego mostka. Nadbudowke wieńczył niewielki komin, przez który wychodzily kolektory spalin diesli wraz z tłumikami, oraz wysoki maszt, na którym zamocowano lampe sygnalizacyjną.

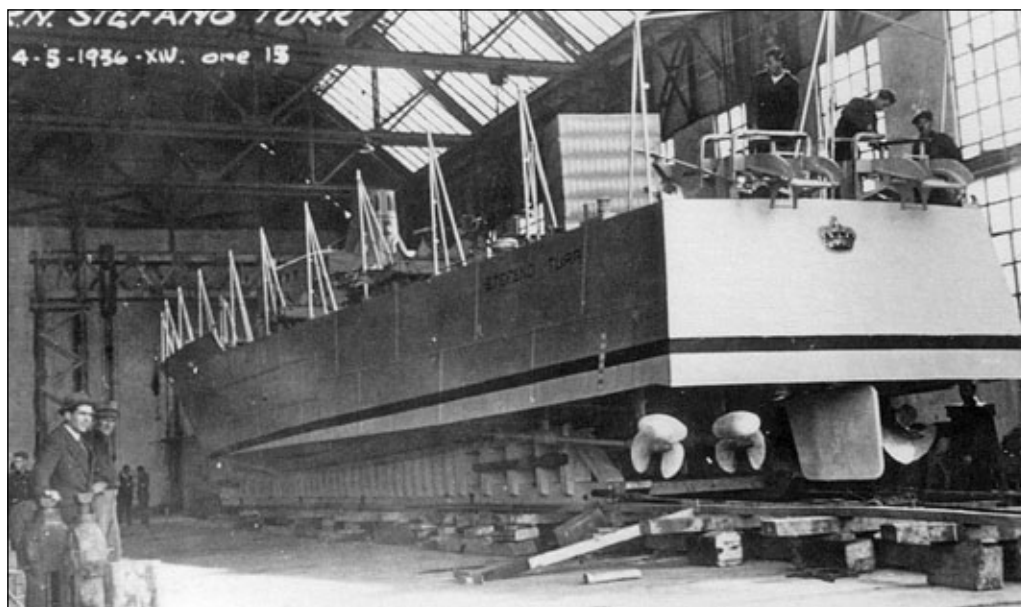
Etatowe uzbrojenie *Stefano Turra* skladlo sie z dwuch wielkokalibrowych karabinow maszynowych Breda kal. 13,2 mm, zamontowanych na lozach cokolowych w czesci dziobowej, karabinu maszynowego FIAT kal. 6,5 mm, stojacego na rufie, 4 torped kal. 450 mm i 12 bomb glębinowych o wadze 50 kg. Torpeda typu W200/450x5.25 wazaca 860 kg, posiadala 200 kg glowice bojowej, a jej zasieg wynosil 4000 m przy predkosci 46 węzłow.

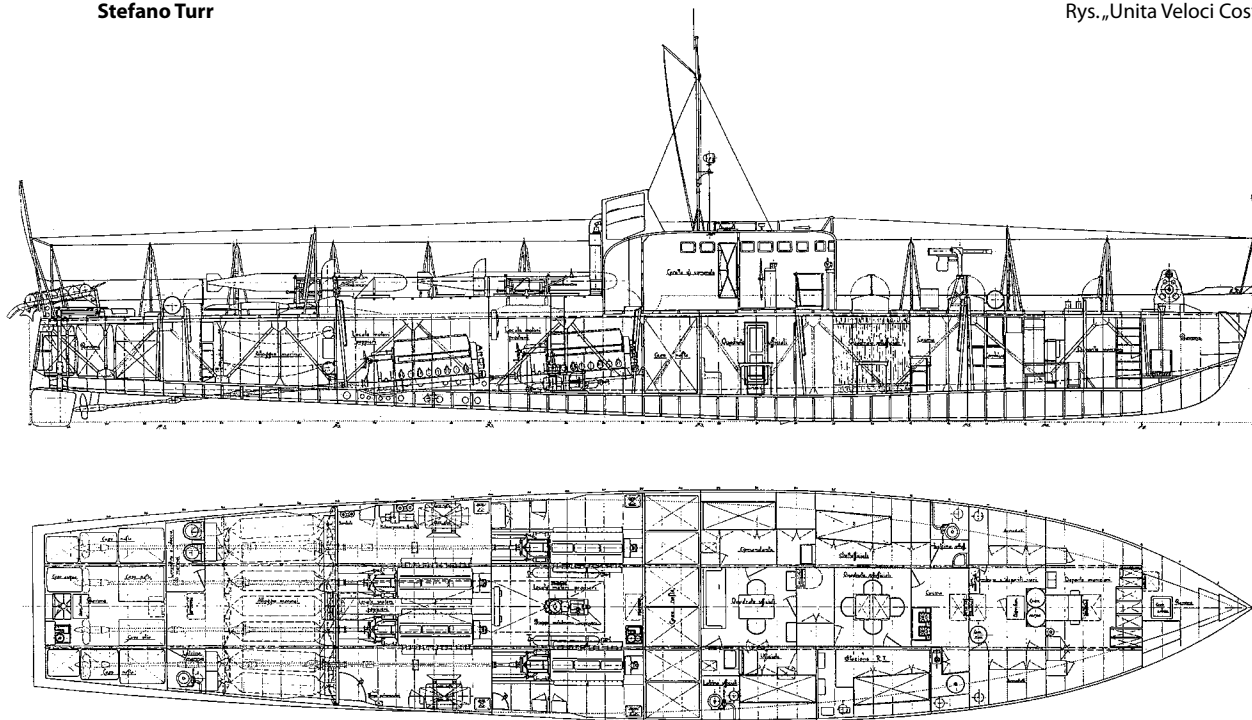
Warto zaznaczyć, że kaliber 450 mm był tradycyjnym dla włoskich „drobnoustrojów” – potężniejsze torpedy kal. 533 mm pojawily sie dopiero w czasie wojny na kutrach typu MS. Zastosowanie jednak na okręcie wyrzutni torpedowych o tak znacznych wymiarach można uznac za zwykla omylke projektantow, zwlaszcza, gdy uwzględnimy fakt, że wyrzutnie oryginalnej konstrukcji wyroznialy sie calkiem sporymi wskazanikami masowymi.

Zamontowane na kutrze silniki wysokoprężne firmy FIAT model V-1616 ledwie zdazyly przejść cykl prob stacjonarnych.

Stefano Turra w stoczni kilka dni przed wodowaniem.

Fot. „Unita Veloci Costiere”





Były to czterosuwowe diesle prostego działania z 16 cylindrami ustawionymi w układzie V. Średnica cylindra 160 mm, a skok tłoka 180 mm. Uruchomienie silnika następowało przy zastosowaniu sprężonego powietrza o wysokim ciśnieniu. Maksymalna moc każdego silnika wynosiła 750 KM przy 1800 obrotach na minutę. Z 4 silników 2, pracujące na zewnętrznych wałach, były rewersyjne. Poza 4 głównymi silnikami, na kutrze znajdował się także benzynowy silnik FIAT J-108, stanowiący napęd generatora energii elektrycznej.

Załoga składała się z 16 ludzi, w tym 2 oficerów, 4 podoficerów oraz 10 marynarzy.

Kuter posiadał malowanie standardowe dla tych czasów: burta i nadbudówka – ja-

sno szaro-niebieski (Grigio Azzuro Chiaro), pokład – ciemno-szary metal (Grigio Ferro), część podwodna – czerwona, linia wodna – czarna. Na burcie w części dziobowej naniesiono czerwoną farbą oznaczenie literowe – „TU”.

W toku przeprowadzonych w miesiącach czerwiec – sierpień 1936 prób *Stefano Turr* nie zdołał osiągnąć projektowanej prędkości, najlepszy rezultat stanowiło jedynie 34,62 węzła przy wyporności 49 t. Maksymalna prędkość przy pełnym obciążeniu wynosiła jedynie 30-32 węzły. Poza tym w czasie pierwszych prób w ruchu dały o sobie znać poważne problemy z silnikami, w związku, z czym we wrześniu wstrzymano program prób, a kuter powrócił do stoczni. Tam zdemonstrowano silniki,

które wysłano do zakładów FIAT w Turynie w celu przeprowadzenia przeglądu i dokonania możliwych modernizacji ich konstrukcji.

W kwietniu 1937 silniki powróciły na kuter, jednak już następna seria prób zakończyła się serią poważnych awarii (szczególnie często dochodziło do złamań wa-

łów korbowych), w związku, z czym silniki trzeba było ponownie odesłać do producenta. W oczekiwaniu na ich powrót w stoczni przeprowadzono pewne zmiany w konstrukcji samego kutra – w szczególności zaślepiono kluzę kotwiczną w dziobnicy, która wcześniej zwiększała bryzgi.

Silniki powróciły na *Stefano Turr* dopiero w kwietniu 1938. Wkrótce po tym kuter przeprowadzono do La Spezii, w celu przeprowadzenia dalszych prób, które zakończyły się w listopadzie. W ich toku uzyskano dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa i zasięgu. Z normalnym zapasem paliwa (10 t solaru) kuter pokonywał 750 Mm z prędkością 25 węzłów, przy czym pracowały wówczas wszystkie 4 silniki, a właściwe zużycie wynosiło 13,33 kg na milę. Przy pełnym (maksymalnym) zapasie (16 t) kuter pokonywał 1145 Mm z prędkością 17,9 węzła na 4 pracujących silnikach bądź 1582 Mm przy prędkości 13,6 węzła (na 2 silnikach) względnie 3800 Mm przy 6,6 węzła (na 1 silniku).

W dniu 9 stycznia 1939 kuter torpedowy *Stefano Turr* został oficjalnie włączony do składu Regia Mariny i przydzielony do 1 Flotylli Kutrów Torpedowych, podległej okręgowi morskemu Górnego Morza Tyrreńskiego. Okręt bazował w Spezii.

W roku 1939 *Stefano Turr* w licznych ćwiczeniach i próbach dotyczących zastosowania uzbrojenia torpedowego oraz stawiania zapór minowych, w których trakcie doszło do nowych awarii układu napędowego. Poza tym ujawniono korozję kadłuba w części rufowej, co zmusiło po powrocie

Wyrzutnie torped na kutrze posiadały duże gabaryty.

Fot. „Unita Veloci Costiere”





Stefano Turra w bazie, na drugim planie widoczna rufa ciężkiego krążownika Fiume.

Fot. „Unita Veloci Costiere”

do bazy do postawienia jednostki przy nabrzeżu. Tym samym do momentu wybuchu wojny, który zastał *Stefano Turra* w Spezzii, nie udało się osiągnąć pełnej gotowości bojowej jednostki. Tym samym w działaniach bojowych kuter nie uczestniczył.

W kwietniu 1941 r. w ręce Włochów wpadło 6 jugosłowiańskich kutrów torpedowych, zbudowanych w Niemczech przez stocznię Fr. Lürsena. Zostały one wcielone do Regia Mariny i oznaczone jako MAS-3D–MAS-8D. Przy podobnej wyporności, zdobyczne jednostki górowały nad swymi włoskimi analogami pod względem wszystkich parametrów: prędkości, uzbrojeniu, zasięgu działania oraz charakterystyce eksploatacyjnej. W rezultacie zostały one wybrane dla budowy podobnych odpowiedników we włoskich stoczniach – już we wrześniu położono stępki pod pierwsze kutry serii *MS-11*. Stanowiło to jednak krzyżyk w dalszej karierze *Stefano Turra*. W dniu 27 lipca 1941 r. jednostka została skreślona ze stanu floty. Kadłub kutra przetrwał do końca wojny przy nabrzeżu arsenału morskiego w Spezzii i został ze złomowany dopiero w latach 1947–1948.

Podsumujmy, zatem. Podejmując decyzję o zaprojektowaniu dużego kutra torpedowego dowództwo włoskiej marynarki wojennej wyprzedziło zasadniczą tendencję rozwo-

ju okrętów tej klasy. Doświadczenie II wojny światowej wykazało, że dobra dzielność morska i znaczny zasięg działania są ważniejsze od kilku węzłów dodatkowej prędkości. Nie dziwi, zatem, że w czasie wojny duże kutry typu *MS* okazały się zdecydowanie bardziej efektywne i pożądane niż małe szybkie „drobnoustroje” typu *MAS*.

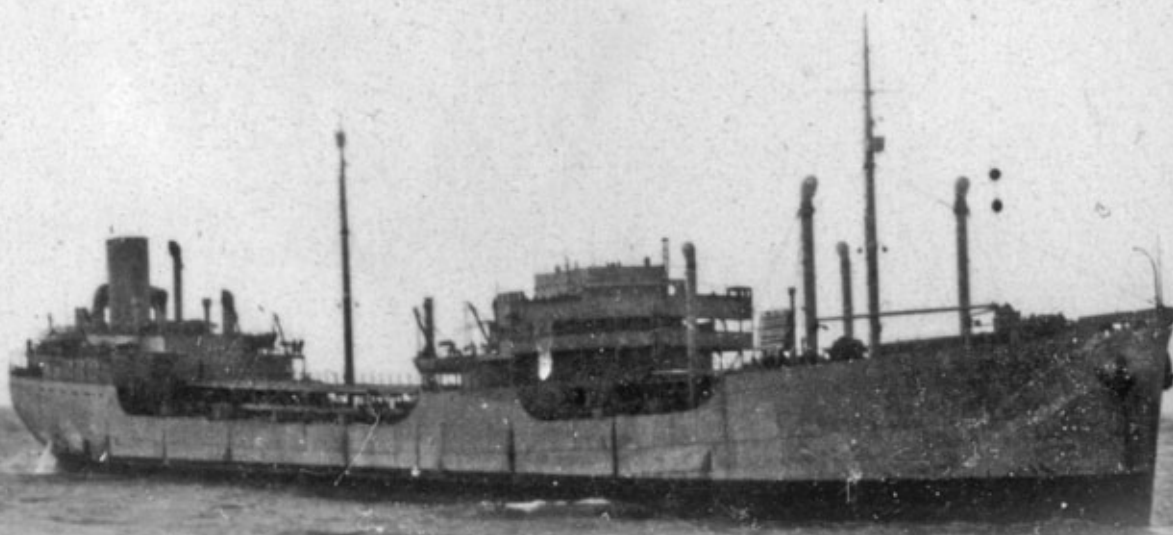
Projekt *Stefano Turra* był krokiem we właściwym kierunku, jednak jego realizację doskonale ilustrowało powiedzenie „Pierwsze śliwki – robaczywki”. Podstawowymi mankamentami kutra, które w ostatecznym rozrachunku pogrzyżyły projekt, były nieudany materiał, z którego wykonano kadłub, podlegający niestety intensywnej korozji w wodzie morskiej oraz zawodne silniki. Włoski przemysł okazał się niegotowy

do produkcji lekkiego szybkoobrotowego silnika wysokoprężnego. Z tej samej przyczyny nie został zbudowany, zaprojektowany w roku 1938 zmodernizowany kuter o wyporności 50 t, uzbrojony w kilka wielkalibrowych karabinów maszynowych, przeznaczone do jego napędu zmodernizowane silniki lotnicze Isotta-Fraschini Asso-1000 również nie wyszły poza stadium prób stacjonarnych. Projekt takiego kutra w latach 1938–1940 Włosi proponowali marynarce wojennej Hiszpanii, jednak ostatecznie do podpisania kontraktu nie doszło. No cóż, słowa stanowiące dewizę *Stefano Turra* okazały się rzeczywiście prorocze... ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Wyporność: normalne – 66,6 t, pełna – 68,5 t
Wymiary: długość – 32 m, szerokość – 5,9 m, zanurzenie 1,32 m
Siłownia: 4 silniki wysokoprężne FIAT V-1616
Moc: 3000 KM
Prędkość: 32 węzły
Zapas paliwa: normalny – 10 t, maksymalny – 16 t
Zasięg: 750 Mm (25 węzłów) lub 1.582 Mm (16,6 węzła)
Uzbrojenie: 4 x wyrzutnie torped kal. 450 mm, 2 x wkm kal. 13,2 mm, 1 x km kal. 6,5 mm, 12 bomb głębinowych
Załoga: 16 ludzi



Niemiecka Marynarka Handlowa w przeddzień II wojny światowej część II

V. Podsumowanie – sukcesy i straty

Bilans strat otwiera s/s *Olinda* (1927/4576 BRT) samozatopiona¹ 3.IX ok. godz. 12:00 na północ od La Plata ok. 60 mil morskich od przylądka Cap Polonio po zatrzymaniu przez brytyjski lekki krążownik *Ajax*. Należy do 372 statków (1 912 622 BRT) przebywających tego dnia z dala od portów macierzystych. Liczba ta obejmuje również statki, które w różnych okresach czasu podporządkowano bezpośrednio rozkazom marynarki wojennej.

Poza dziewięcioma zbiornikowcami:

- *Antarktis* (1939/10711 BRT) z 14 000 ton paliwa, 28.VIII Vigo.
- *Brake* (1937/9925 BRT) pod balastem, 28.VIII Vigo (29.VIII Boie).
- *Charlotte Schliemann* (1928/7747 BRT) z 10 800 ton paliwa, 2.IX Las Palmas.
- *Emmy Friedrich* (1904/4327 BRT) z 5480 ton paliwa, 1.IX Tempico/Meksyk (26.VIII Boie).
- *Max Albrecht* (1929/5824 BRT) z 8100 ton paliwa, 27.VIII El Ferrol.
- *Nord Atlantik* (1938/9897 BRT) 14 600 ton paliwa, 2.IX Vigo (27.VIII Boie).
- *Rekum* (1920/5546 BRT) 8300 ton paliwa, 6.IX Teneriffe.
- *Rudolf Albrecht* (1922/3817 BRT) 5000 ton paliwa, 1.9 Ponta Delgada/Azory (27.VIII Boie).
- *Winnetou* (1913/5113 BRT) 7000 ton paliwa, od 3.IX Las Palmas, podporząd-

kowanymi jeszcze przed 3 września marynarce, było to kilkadziesiąt w większości nowoczesnych statków przejętych lub „zarezerwowanych” pomiędzy wrześniem 1939 a styczniem 1941 przez Kriegsmarine i przewidzianych jako zaopatrzeniowce (*V-Schiffe*) dla przebywających w morzu ciężkich okrętów floty, a w późniejszym okresie czasu dla krążowników pomocniczych, U-Bootów i łamaczy blokady. Niejednokrotnie przejęte jednostki stały miesiącami a nawet latami bezczynnie w portach oczekując na rozkaz wyjścia. Część z nich po wykonaniu swojej misji osiągnęła porty francuskie, inne po tygodniach i miesiącach spędzonych na morzu kierowano do portów japońskich a od 1942 roku do kontrolowanych przez Japończyków portów Azji południowo-wschodniej i dopiero stamtąd powracały z cennym ładunkiem jako tzw. łamacze blokady do Europy, kilku z nich udało się tą trasę pokonać parokrotnie.

Niewątpliwym sukcesem jest fakt, że większość – przynajmniej do połowy 1942 roku – operujących samotnie statków, wykonała swoje zadanie i szczęśliwie osiągnęła porty przeznaczenia. Było to możliwe nie tylko dzięki doświadczonej kadrze oficerskiej, ale przede wszystkim zdyscyplinowaniu, determinacji i zaangażowaniu załóg tych jednostek. Należy jeszcze nadmienić,

że załogi pomimo podporządkowania statków rozkazom Kriegsmarine nadal pozostawały przynależne do marynarki handlowej, co przynosiło pewne korzyści materialne w postaci żołdu (we Francji wypłacanego we frankach) wypłacanego dodatkowo do uposażenia. W niezliczonych przypadkach i tylko na okres trwania określonych misji kapitan i oficerowie powoływani byli formalnie do służby czynnej, a na statki przydzielano dodatkowo personel z Kriegsmarine.

Z wyżej wymienionej liczby 372 statków powróciły do Niemiec a od września 1940 roku do okupowanych portów francuskich, 132 statki (717 362 BRT).

Cztery statki (18 889 BRT) ponownie podniosły niemiecką banderę po kapitulacji Francji, a jeden odzyskano w kwietniu 1940 roku w Norwegii (5295 BRT).

W portach włoskich, bułgarskich i hiszpańskich śródziemnomorskich znalazło schronienie 59 statków (202 397 BRT). 57 z nich w dalszym przebiegu wojny służyło aktywnie na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym oddając cenne usługi jako transportowce wojska i sprzętu.

Z różnych względów 7 statków (23 372 BRT) pozostało do końca wojny w portach hiszpańskich (w tym dwa na Morzu Śródziemnym), trzy z nich służyły jako stacyjne zaopatrzeniowce okrętów podwod-

1. Krążownik *Ajax* miał 24 pociskami i torpedą (?) przyspieszył zatonięcie parowca co nastąpiło ok. godz. 16:00.

Powrót zbiornikowca *Antarktis* z Hiszpanii do Francji. Fotografii wykonano 11.XII.1942 r. z pokładu eskortowca *SG 1* (eks-*Sans Peur*). *Antarktis* przebywał od 28.VIII.1939 r. w Vigo i przewidziany był jako rezerwowy zaopatrzeniowiec, lecz ostatecznie nie został w tej roli wykorzystany pozostając nadal w Vigo. Z uwagi na jego cenny ładunek (m.in. 640 skrzyń cyny), otrzymał w sierpniu 1942 r. rozkaz do powrotu. Po przejściu ze zbiornikowca *Nordatlantik* 1750 ton oleju napędowego i 162 ton oleju smarnego, przeszedł pod pretekstem dokowania w dniach 29-30.XI do El Ferrol. W dniu 8.XII wyszedł w kierunku Francji, docierając 11.XII szczęśliwie do St. Nazaire, następnie pozostając we Francji służył tam w późniejszym okresie jako zbiornikowiec bazowy. W dniu 10.VIII.1944 r. puszczony w Nantes na dno przez własną załogę.

Fot. zbiory Klaus a Günthera von Martineza

nych *Bessel* (1925/1878 BRT) *Bernardo*, *Max Albrecht* (1929/5824 BRT) *Arros* i *Thalia* (1936/1122 BRT) *Gata*², kolejne 9 statków pozostało na Dalekim Wschodzie (48 304 BRT).

W latach 1939-1943 państwom neutralnym i sprzymierzonym przekazano lub sprzedano 31 statków (130 358 BRT), w maju 1941 roku Niemcy podarowały Chile przebywający od 24.VIII.1939 w Talcahuano żaglowiec *Priwall* (1920/3185 BRT).

W wyniku nieszczęśliwych wypadków utracono trzy statki: *Bahia Blanca* poszła na dno w nocy 9/10.I.1940 w Cieśninie Duńskiej po zderzeniu z górą lodową oraz *Vege-sack* 7.IX.1939 i *Orizaba* 26.II.1940 po wejściu na skały w Norwegii. Jeden statek został omyłkowo zatopiony przez niemiecki okręt podwodny, był nim powracający z Japonii do Europy *Spreewald* (1922/5083 BRT)

storpodowany 31.I.1942 na Atlantyku przez *U 333*.

Na skutek samozatopienia, zagarnięcia na morzu przez wroga, bądź konfiskaty w portach utracono 127 statków (750 287 BRT).

* * *

W Japonii pozostało 9 statków, były to: 4 parowce *Havenstein* (1921/7974 BRT), *Mosel* (1927/8428 BRT), *R.C. Rickmers* (1921/5198 BRT) i *Ursula Rickmers* (1917/5050 BRT) wycarterowane finansowanej przez państwo firmie Teikoku Sem-paku i motorowiec *Havelland* (1921/6334 BRT) służyący od września 1940 roku w Yokohamie jako hulk dla *Etappe Japan*, czyli stacji przerzutowo-ewakuacyjnej. Po remoncie maszyny (części sprowadzono z Niemiec) w 1943 roku, wszedł na krótko do służby. Storpodowany 22.XII.1943 roku w rejsie z Yokohamy do Singapuru przez amerykański okręt podwodny *Gurnard*, odholowany 31.XII do Kobe. Pozostał tam jako stacjonarna baza okrętów podwodnych *Tatsumi Maru*.

Kolejne dwa, to przybyłe z Chile małe frachtowce *Quito* (1938/1230 BRT) i *Bogota* (1938/1230 BRT). Pierwszy z nich od 28.VII.1941 podporządkowany Kriegsmarine, służył od 1943 roku jako transportowiec bazy (tzw. *Monsun*) U-Bootów w Penangu. Przebudowany pomiędzy III-VIII.1944 w Japonii na zaopatrzeniowiec okrętów podwodnych, we wrześniu 1944 w drodze do Penang wchodził na mieliznę,

2. Jako stacjonarny zaopatrzeniowiec o.p. służył do połowy 1942 w Las Palmas motorowiec *Corrientes* („*Lima*”), statek został przekazany w marcu 1943 Hiszpanii w zamian za zatopiony omyłkowo statek *Monte Corbea*. W Cartagenie do podobnej roli został przygotowany (jednak nigdy nie użyty) parowiec *Lipari*.

po ściągnięciu służył jako japoński tender okrętów podwodnych *Teishu Maru*. *Bogota* od czerwca 1943 w Singapurze jako tender dla włoskich i japońskich transportowych okrętów podwodnych. 6.V.1944 w Bareboat-Charter jako *Bogota Maru*, w maju 1945 przejęty przez Japonię.

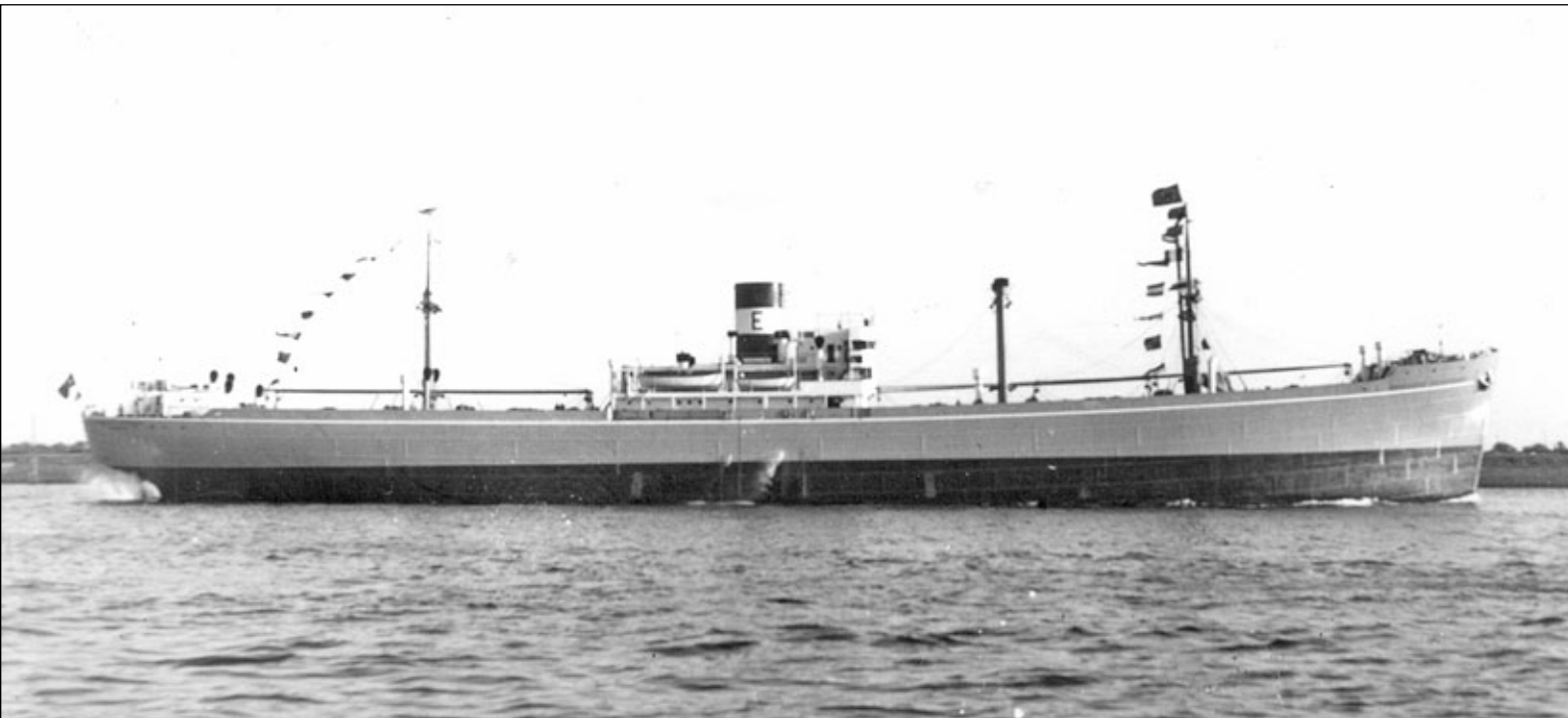
Pozostałe dwa statki to: *Winnetou*, stary zbiornikowiec wyszedł w dniu 9.IV.1940 z Las Palmas z ładunkiem 4410 ton paliwa dla krążownika pomocniczego *Orion*, po przekazaniu w trzech spotkaniach całego ładunku na *Oriona* osiągnął 1.IX Kobe, z powodu zużycia zastąpiony od października 1942 przez *Charlotte Schliemann*. Zbiornikowiec *Winnetou* sprzedany Japonii w październiku 1942 otrzymał nazwę *Taikan Maru*. Przejęty 2.IX.1939 roku przez Kriegsmarine zbiornikowiec *Charlotte Schliemann* opuścił w nocy 23/24.II.1942 hiszpański port Las Palmas z zaopatrzeniem dla krążowników pomocniczych *Stier* i *Michel*, po wypełnieniu zadania zawija 20.X.1942 do Yokohamy. *Charlotte Schliemann* służył aż do samozatopienia w nocy 12.II.1944 jako zaopatrzeniowiec marynarki na Oceanie Indyjskim.

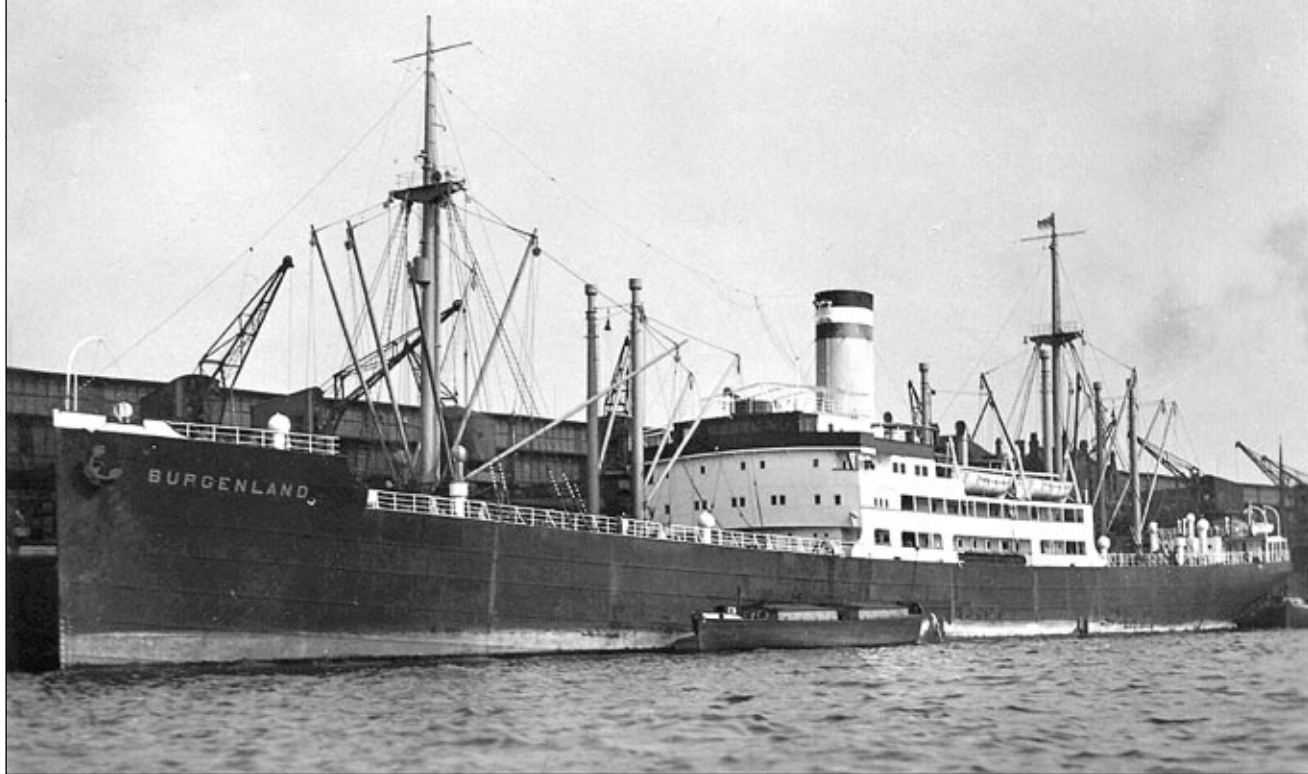
Ze statków szukających schronienia na początku wojny w Japonii wyruszyły do Europy trasą wokół przylądka Horn jako tzw. łamacze blokady (*Blockadebrecher*):

- *Ermland* (1922/6528 BRT) 28.XII.1940 z Kobe, dociera 4.IV.1941 do Bordeaux.
- *Elbe* (1929/9179 BRT) podporządkowany 19.IX.1939 Kriegsmarine. Wyru-

Nowoczesny motorowiec *Anneliese Essberger* opuścił w dniu 18.VIII.1939 r. z ładunkiem soji koreański port Rashin (Mandżuria) udając się w drogę powrotną do kraju. W dniu 26.VIII zawinął do Nagasaki, gdzie uzupełnił paliwo. Już w dniu 3.IX.1939 r. przejęty przez Kriegsmarine jako zaopatrzeniowiec (V-Schiff = Versorgungsschiff) przeszedł 13.XI.1939 r. do Kobe. W dniu 20.VI.1941 r. opuszcza Dairen udając się w kierunku Europy, okrążając Przylądek Horn. Po spotkaniu z krążownikami pomocniczymi *Komet* i *Orion*, przekazał następnie na nie paliwo i prowiant, poczym podążył do Francji i 10.IX.1941 r. osiągnął Bordeaux. W dniu 5.XI.1942 r. wychodził ponownie na Daleki Wschód. Samozatopiony w dniu 21.XI na południowym Atlantyku, po przechwyceniu przez amerykański niszczyciel *Somers*.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz a.





Należący do armatora Hapag motorowiec *Burgenland* opuszcza 5.VIII.1939 r. Dairen i udaje się w rejs powrotny do Niemiec. W dniu 24.VIII zawija do Kiau-czou (chiński Jiaozhou). Tam też 30.VIII otrzymuje polecenie udania się do Kobe, dokąd dociera 3.IX.1939 r. W dniu 23.IX.39 przejęty przez marynarkę wojenną jako zaopatrzeniowiec (V-Schiff). W dniu 2.IX.1941 r. opuszcza Kobe i okrążając Przylądek Horn dociera 10.XII.1941 r. do Bordeaux. W dniu 9.XII.1942 r. wyrusza ponownie na Daleki Wschód docierając 12.I.1943 do Kobe. Stamtąd wyrusza 22.I.1943 r. w drogę powrotną, lecz krótko przed osiągnięciem południowego Atlantyku zostaje odwołany do Japonii. 2.IV zawija do Jokohamy. Po zrezygnowaniu z planu użycia go jako zaopatrzeniowca dla włoskich okrętów podwodnych, stacjonujących w Shōnan (Zatoka Sagami). W dniu 29.X.1943 r. wychodzi ponownie do Francji, lecz zostaje samozatopiony, po przechwyceniu 5.I.1944 r. przez amerykański krążownik *Omaha* i niszczyciel *Jouett*. *Burgenland* był ostatnim łamaczem blokady, który wyruszył do Europy.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

sza 20.IV.1941 z Dairen, zatopiony 6.VI przez samoloty z brytyjskiego lotniskowca *Eagle* 900 Mm NW od Wyp. Zielonego Przylądka.

- *Regensburg* (1928/8068 BRT) podporządkowany 29.IX.1939 Kriegsmarine zaopatrywał krążowniki pomocnicze *Orion* i *Komet*. Wyrusza 5.IV.1941 z Dairen i dociera 27.VI.1941 do Bordeaux.

- *Ramses* (1926/7983 BRT) 12.V.1941 z Dairen, zawrócony do Japonii po stracie m/s *Elbe*. Wyrusza ponownie 23.X.1942 z Kobe tym razem trasą wokół Afryki, samozatopiony 28.XI na Oceanie Indyjskim 600 Mm na zachód od Australii po przypadkowym spotkaniu z eskortą konwoju OW.1 (m.in. *Adelaide* i *Jacob van Heemskerck*).

- *Anneliese Essberger* (1936/5173 BRT) podporządkowany 3.IX.1939 Kriegsmarine. Wyrusza 20.VI.1941 z Dairen i dociera 10.IX.1941 do Bordeaux.

- *Odenwald* (1923/5098 BRT) 21.VIII.1941 z Yokohamy, zagarnięty 6.XI.1941 na południowym Atlantyku przez amerykański leki krążownik *Omaha* i niszczyciel *Somers*. Amerykanie zatrzymali statek pod pretekstem podejrzenia o handel niewolnikami (!) i używania amerykańskiej bandery.

- *Burgenland* (1928/7320 BRT) 21.IX.1941 z Kobe, dociera 10.XII.1941 do Bordeaux.

- *Spreewald* (5083 BRT) 17.XI.1941 z Dairen, 31.I.1942 omyłkowo storpedowany i zatopiony przez *U 333*.

- *Münsterland* (1922/6408 BRT) podporządkowany 29.IX.1939 Kriegsmarine odbył kilka rejsów na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim zaopatrując krążowniki pomocnicze *Atlantis*, *Komet* i przyzy *Kota Nopan* i *Silva-plana*. Wyrusza 18.II.1942 z Yokohamy i dociera 17.V.1942 do Bordeaux.

- *Kulmerland* (1928/7363 BRT) podporządkowany 29.IX.1939 Kriegsmarine odbył kilka rejsów na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim zaopatrując krążowniki pomocnicze *Orion*, *Komet* i *Kormoran*. Wyrusza 26.VIII.1942 z Dairen i dociera 7.XI.1942 do Bordeaux.

Z przybyłych w 1941 roku z zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej statków trasą wokół przylądka Horn wyruszyły:

- *Osorno* (1938/6951 BRT) 23.XII.1941 z Nomi Bay, dociera 19.III.1942 do Bordeaux.

- *Rhakotis* (1928/6753 BRT) 5.XI.1942 z Batawii, samozatopiony 1.I.1943 koło Przylądka Finisterre po napotkaniu brytyjskiego krążownika *Scylla*.

Nie były to jedyne niemieckie statki w portach japońskich, w latach 1940 i 1942 Japonia zakupiła pięć jednostek, w tym statek pasażerski *Scharnhorst* (1935/18 184 BRT), późniejszy japoński lotniskowiec eskortowy *Shinyo*. Jeszcze w 1939 roku sprzedano wszystkie statki zatrudnione w „chińskim” kabotażu i na rzece Jangcy. Pięć trafiło w chińskie ręce, w tym mały *Wiking* (1919/269 BRT), a niewiele większy

Kondor (1894/439 BRT) przeszedł pod japońską banderę³.

Największe jednorazowe straty niemieckiej marynarki handlowej poniosła w portach Holenderskich Indii Wschodnich, gdzie zgodnie z depeszą nr 9 w pierwszych dniach wojny znalazło schronienie 19 statków (118 866 BRT). Już w połowie września z tytułu brytyjskich roszczeń obłożono aresztem pierwsze statki niemieckie, największa fala aresztowań nastąpiła jednak na przełomie listopada i grudnia 1939 roku i objęła prawie wszystkie (tylko dwa frachtowce należące do Rickmers Reederei uniknęły aresztowania) przebywające w holenderskiej kolonii jednostki. Planowane na styczeń 1940 roku przeprowadzenie przynajmniej najwartościowszych jednostek do Japonii nie doszło do skutku. Od 23.III przed portami w których znalazły schronienie niemieckie statki patrolują regularnie okręty brytyjskiego *Malaya Force*, co jeszcze bardziej komplikuje i tak już nie łatwą sytuację niemieckich jednostek w holenderskiej posiadłości.

Jednym z dwóch statków nie objętych aresztem był kotwiczący w Sabang na Sumatrze frachtowiec *Sophie Rickmers* (1920/7033 BRT) i jako jedyny feralnego 10 maja zostaje samozatopiony przez załogę. Drugi kotwiczący w Sabang nie objęty aresztem statek *Moni Rickmers* (1920/5272 BRT) podzielił los pozostałych jedno-

3. Theo Dorgeist.

stek i wpadł nieuszkodzony w ręce Holendrów. Jedynie załódze motorowca *Rendsburg* (1926/6200 BRT) udało się dokonać zniszczeń w maszynie, uszkodzenia okazały się na tyle poważne, że Holendrom nie udało się naprawić statku. Zdobyty w Surabai przez wojska japońskie, po remoncie w 1942 roku wszedł do służby jako *Tango Maru*. Przeprowadzona nad ranem akcja całkowicie zaskoczyła załogi statków, pomimo wcześniejszych ustaleń nie nadano przewidzianego sygnału do zniszczenia statków, powodem było zachowanie ścisłej tajemnicy przez OKW, co do planu „Fall Gelb” i nie przekazanie odpowiednich informacji dalej.

Z przebywających w holenderskiej kolonii statków, Kriegsmarine „zarezerwowała” 3.IV trzy jednostki, były to: *Rendsburg* (6200 BRT), *Rheinland* (1927/6622 BRT) i *Wuppertal* (1936/6737 BRT).

Początkowo z braku zadań a później w wyniku aresztowań stały bezczynnie w portach i wpadły 10.V.1940 – poza motorowcem *Rendsburg* – nieuszkodzone w ręce wroga.

Kolejnym portem w Azji, w którym znalazły schronienie niemieckie statki był Margao w portugalskiej posiadłości Goa.

W dniu 3.IX kotwiczyły tam należące do DDG Hansa z Bremen statki *Braunfels* (1927/7847 BRT), *Drachenfels* (1921/6342 BRT) i *Ehrenfels* (1936/7752 BRT). Nie mając najmniejszych szansy dotarcia do kontrolowanych przez państwa Osi terytoriów, pozostały w portugalskiej kolonii. Zgodnie z instrukcją statki przygotowano do samozatopienia. Ponad trzy lata później 9 marca 1943 roku stały się celem ataku brytyjskich komandosów.

Trudno zrekonstruować przebieg wydarzeń, które doprowadziły do utraty statków. Według sprawozdania urzędu morskiego w Goa dla władz w Lizbonie napastnicy wtargnęli do portu ok. godziny 00:45, następnie ich łódź mija za rufą *Braunfelsa* i dobija do *Ehrenfelsa*. Około 01:15 na statkach rozległy się syreny, pomiędzy 01:00-01:30 słychać krzyki i strzały na pokładzie, zauważono pożar na statku, napastnicy schodzą ze statku i udają się w kierunku *Braunfelsa*, ok. godz. 01:35 zauważono pożar na pokładzie.

Napastnicy płyną w kierunku wyjścia z portu, dochodzi do wybuchu na *Braunfelsie*, o 01:45 widać pożar na *Drachenfelsie*. Według częściowo sprzecznych zeznań, nie można jednoznacznie stwierdzić, co było przyczyną zatonięcia statków, jedynie dla *Drachenfelsa* można przyjąć, że załoga zatopiła swój statek. W przypadku dwóch pozostałych jest wielce prawdopodobne, że napastnicy wznicieli pożary na pokładach a załogi dokonały finalnego zniszczenia

swoich jednostek. W wyniku brytyjskiego ataku zabitych zostało 5 marynarzy, 5 było rannych (jeden zmarł z ran) a 3 uznano za zaginionych. Tej nocy w Goa zatonął także włoski statek *Anfora* (5452 BRT).

W Zatoce Perskiej przebywało pięć statków należących do armatora DDG Hansa: *Hohenfels* (1938/7862 BRT), *Marienfels* (1921/7575 BRT), *Sturmfels* (1921/6288 BRT) *Weissenfels* (1925/7861 BRT) i *Wildenfels* (1922/6224 BRT) zgodnie z depeszą nr 9 zawinęły do Bandar Shapur. Nie przewidując rychłego opuszczenia irańskiego portu, odesłano większość załóg na początku 1941 roku via Turcja i ZSRR do Niemiec.

Na początku maja 1941 roku w celu wsparcia antybrytyjskiego powstania w Iraku planowano wykorzystać statki do zablokowania Schatt-el-Arab (miało to uniemożliwić brytyjczykom dostęp do Basry), ale nie udało się jednak na czas zrealizować tego zamierzenia, na przeszkodzie stanął brak dostatecznej ilości załóg.

Wszystkie statki zostały puszczone na dno w dniu 25.VIII.1941 roku po brytyjsko-radzieckim ataku na Iran. Po wydobyciu, cztery z nich (poza *Weissenfelssem*) weszły do służby pod brytyjską banderą.

* * *

Statki przebywające w zachodniej części Oceanu Indyjskiego szukały schronienia w portach włoskich i portugalskich kolonii wschodnio-afrykańskich. Próby otrzymania paliwa nawet w posiadłościach Włoskiej Afryki Wschodniej okazały się nie lada problemem. W ten sposób w portach Erytrei i Włoskiej Somalii „ugrzęzło” 13 statków (84 192 BRT) oraz przybyły z Tangi holownik *Kionga* (1921/192 BRT). Holownik wcielono w skład Kriegsmarine po uprzednim odmustrowaniu 22 czarnych członków załogi zastępując ich 15 marynarzami z przebywającego Chisimayo statku *Uckermark*. W późniejszym okresie czasu wielu członków załóg służyło ochotniczo w niemieckiej kompanii zmotoryzowanej (*Compagnia Autocarrata Tedesca*) walczącej u boku włoskich sojuszników.

Tylko dwa statki *Tannenfels* (1938/7840 BRT) i *Wartenfels* (1921/6181 BRT)⁴ umknęły z matni. *Uckermark* i *Askari* zatonięły 12 i 13.II.1941 przy próbie wyrwania się ze stojącego przed upadkiem Chisimayo.

Pozostałe utracono pod koniec marca i na początku kwietnia 1941 roku przy próbie opuszczenia Morza Czerwonego, bądź na Oceanie Indyjskim przy próbie przełamania brytyjskiej blokady na krótko przed kapitulacją włoskiej kolonii.

W leżącym nad Morzem Czerwonym porcie Massawa załogi zatopiły w dniu 4 kwietnia 6 statków (42 456 BRT).

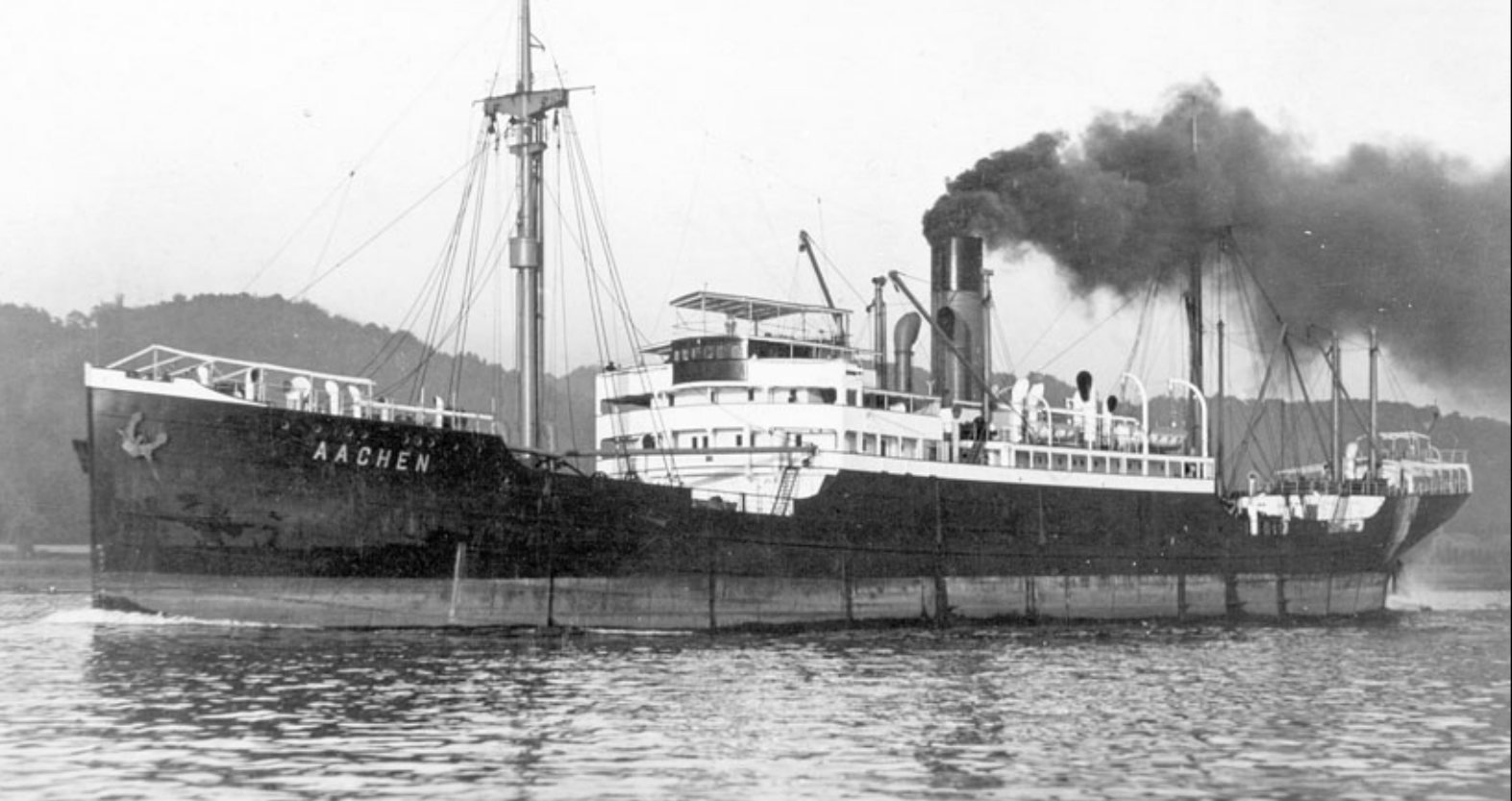
Sześć statków i trzy barkasy znalazły schronienie w portach portugalskiego Mozambiku, żaden z nich nie powrócił do Niemiec. Trzy statki *Watussi* (1929/9521 BRT), *Ussukuma* (1921/7834 BRT), *Uhlenfels* (1931/7603 BRT) utracono na południowym i środkowym Atlantyku przy próbie przedarcia się do portów południowo-amerykańskich w listopadzie i grudniu 1939 roku, pozostałe jednostki sprzedano Portugalii w maju 1943 roku.

Z 10 statków (55 615 BRT) przebywających na początku września w portugalskich, hiszpańskich i belgijskich portach Afryki Zachodniej utracono trzy frachtowce: *Halle* (1921/5889 BRT) samozatopiony 16.X.1939 w drodze do Las Palmas po przechwyceniu przez francuski niszczyciel *La Fantasque*⁵ oraz *Adolf Woermann* (1922/8577 BRT) i *Adolf Leonhardt* (1921/2990 BRT) samozatopione 22.XI i 9.XII.1939 na Południowym Atlantyku po zatrzymaniu przez brytyjskie krążowniki przy próbie dotarcia do brazylijskich portów Santos i Pernambuco. Jedynie statek pasażerski *Windhuk*⁶ dotarł szczęśliwie 7.XII do brazylijskiego portu Santos. Tutaj planowano uzupełnić paliwo i prowiant przed powrotem do Niemiec. Niestety, pod koniec grudnia statek zostaje obłożony aresztem i uwięziony w niekończące się rozprawy sądowe m.in. przez brytyjski bank Schröder & Co. W grudniu 1941 roku z powodu niemożliwości opuszczenia Brazylii załoga dokonała zniszczeń w maszynie. W dniu 29.I.1942 statek zostaje skonfiskowany przez władze brazylijskie a następnie sprzedany USA. Z pozostałych jednostek, statek katapultowy *Ostmark* (1936/1280 BRT) opuszcza 2.IX port Bolamie, w portugalskiej Gwinei Bissau i dociera 6.IX do Las Palmas. Trzy inne statki, *Wadai* (1922/4696 BRT), *Togo* (1938/5042 BRT) i *Pionier* (1934/3285 BRT) powracają pomiędzy 6.X.1939 – 8.I.1940 do Niemiec. Przebywające od września 1939 roku

4. Podporządkowany Kriegsmarine m/s *Tannenfels* opuścił już 31.I.1941 Chisimayo z zaopatrzeniem dla *Admiral Scheer* i *Atlantis*. Po spotkaniu z nimi ich prząmi *Ketty Brövig* i *Speybank* 14.II-17.II, podążył do Bordeaux gdzie dotarł 19.IV, m/s *Wartenfels* dotarł do Diego Suarez, tam samozatopiony 4.V.1942 w trakcie brytyjskiej Operacji „Ironclade”, po wydobyciu bryt. *Empire Tugela*.

5. Według J. Rohwer/G. Hümmelchen – *Chronik des Seekrieges* był to lekki krążownik *Duguay-Trouin*.

6. Nocą 5 listopada z kotwiczącego w Lobito statku uciekło w motorowej łodzi ratunkowej 5 członków załogi z 2 oficerem Gerhardem Trantow na czele. Zawijając jedynie w celu uzupełnienia wody pitnej na hiszpańską wysepkę Annobon, docierają 12.I.1940 roku (w/g. L.Dinklage/H.-J. Witthöft 20.I) po ponad dwu miesięcznym rejsie i pokonaniu 4568 Mm (!) do Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. W trakcie rejsu niemieccy marynarze otrzymali prowiant z napotkanego na oceanie portugalskiego żaglowca szkolnego *Sarges*.



Należący do NDL-u frachtowiec *Aachen* po opuszczeniu 22.VIII meksykańskiego portu Progreso, miał, zgodnie z planem zawinąć po ładunek do Filadelfii. W dniu 25.VIII po otrzymaniu pierwszej depeszy ostrzegawczej znajdujący się na południe od Przylądka Hatteras statek natychmiast zmienił kurs i po przebyciu Cieśniny Duńskiej dociera 12.IX do Tromsø w Norwegii. Tutaj, po uzupełnieniu węgla ze stojącego w porcie parowca *Wiegand* dociera pomiędzy 22 a 30.IX do Bremy.
Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz.

w Lobito parowce *Wagogo* (1915/3118 BRT) i *Wameru* (1920/4076 BRT) sprzedano 16.V.1943 roku Portugalii.

* * *

Co do losów statków przebywających w portach basenu Morza Karaibskiego i Zatok Meksykańskiej, to bez wątpienia największe turbulencje towarzyszyły statkom szukającym schronienia w Holenderskich Indiach Zachodnich (Antyle Holenderskie). Z kotwiczących w Curaçao i Arubie, na początku wojny 14 statków⁷ (74 311 BRT) utracono 11 jednostek (54 900 BRT). Pięć z nich przy próbie przerwania blokady w marcu 1940 roku. *Troja* (1922/2390 BRT), *Heidelberg* (1925/6530 BRT) i *Hannover* (1939/5537 BRT) zostają przechwycone pomiędzy 1 a 8.III jeszcze na Morzu Karaibskim, przy czym *Hannover* po podpaleniu, opuszczony przez załogę (na wodach terytorialnych Dominikany) wpada w ręce wroga⁸. Pozostałe dwa zostają samozatopione po zatrzymaniu przez brytyjskie okręty (*Troja* po zatrzymaniu przez krążownik *Despatch*, a *Heidelberg* przez *Dunedin*). Dwa statki osiągną Atlantyk, ale *Mimi Horn* (1928/4007 BRT) tonie 28.III w Cieśninie Duńskiej po napotkaniu brytyjskiego krążownika pomocniczego *Transylvania*.

Seattle (1928/7369 BRT) dociera wprawdzie 31.III.1940 do Norwegii ale tonie 9.IV w trakcie walk o Kristiansand, trafiony prawdopodobnie przez norweską baterię Odderør (3 x 150 mm). Tak na marginesie sprawa zatopienia *Seattle'a* jest do dzisiaj nie

wyjaśniona do końca, jako prawdopodobny sprawca zatopienia statku wymieniany jest również kotwiczący w Kristiansand torpedowiec *Gyller*. Nie można jednak też wykluczyć, że stał się ofiarą „friendly fire”, ze strony krążownika *Karlsruhe*.

Pozostałe 6 (1929 073 BRT) statków zostaje samozatopionych lub wpada w ręce Holendrów w dniu 10.V.1940 roku. Jeden z nich *Antilla* (1939/4363 BRT) wychodzi wprawdzie 4.III, ale po napotkaniu brytyjskiego okrętu zwraca do Aruby i tam też zostaje 10.V samozatopiony.

Na utratę tak wielu statków w Curaçao i Aruba (choć właśnie stąd miały duże szanse przerwania blokady i dotarcia chociażby do położonych po drugiej stronie Atlantyku portów hiszpańskich) miała wpływ nieodecydowana, wręcz kunktatorska postawa części kapitanów. Sprzyja temu obłożenie na początku września większości statków aresztem. W tej sytuacji nie może dziwić fakt, że wydany 22.IV rozkaz powrotu pozostał bez echa. Sytuację komplikuje dodatkowo bierność ambasadora w Caracas Erwina Poensgena i bezradność podległego mu w Curaçao konsula Fennsona, ten bądź, co bądź 92 letni starzec pomimo wysiłków nie był w stanie nakłonić kapitanów do działania.

Również powołany w połowie września przez MSZ na stanowisko wicekonsula, energiczny przedstawiciel Horn Linie w Curaçao Götscher, będący jednocześnie szefem komórki NSDAP na wyspie nie jest w stanie wpłynąć znacząco na postawę „wątpiących”. Dodatkowo negatywnie na sytuację w Holenderskich Antylach wpłynął wyemitowany 5 października tzn. Maschke-Telegram: „Do kapitanów wszystkich statków przebywających w Curaçao. W odniesieniu do telegramu dotyczącego tymczasowej rekwizycji nic nie podejmować 612, lecz odczekać dalszych instrukcji. Kapitan Maschke”⁹.

Zgodnie z zawartymi w nim wytycznymi unieważniał częściowo *Sonderanweisung für Schifffahrt*, podporządkowując statki ponownie armatorom. Wyemitowanie telegramu nastąpiło bez zgody i wiedzy Ministerstwa Transportu, co było nadużyciem ze strony przedstawiciela HAPAG-u kapitana C. Maschkego będącego jednocześnie współpracownikiem Ministerstwa!

Destruktywna postawa części kapitanów próbujących nawet odwieść innych od wyruszenia w drogę powrotną, prowadzi z biegiem czasu do konfliktów z oficerami i załogami pragnącymi jak najszybciej powrócić do kraju.

7. W Curaçao znalazły schronienie także dwa małe kabotażowce *Frisia* (1930/561 BRT) i *Karibia* (1921/428 BRT), zajęte przez Holendrów 10.5.1940 późniejsze hol. *Saba* i *St. Eustatius*.

8. Zatrzymany przez lekki krążownik *Dunedin* i kanadyjski niszczyciel *Assiniboine*. Po przebudowie w 1941 roku pierwszy brytyjski lotniskowiec eskortowy *Audacity*.

9. Podawany jest także 9.IX jako data nadania telegramu. Data nadania i tekst telegramu przytoczony na podstawie L.Dinklage/H.-J.-Witthöft – *Die Deutsche Handelsflotte...* jednocześnie autor stwierdza, że nie jest dziś możliwe jednoznacznie określić datę i odtworzyć dokładnie brzmienie tego telegramu. Być może były dwa telegramy!?

Tylko dwom statkom udaje się osiągnąć bezpieczne porty są to: zbiornikowiec *Nordmeer* (1916/5671 BRT), który ucieka z ładunkiem 8486 ton ropy w grudniu z Curaçao i dociera 5.I do Vigo oraz *Consul Horn* (1904/8384 BRT) po opuszczeniu w nocy 9.I Aruby (zabrał dodatkowo 33 marynarzy z innych statków) osiąga szczęśliwie, pomimo spotkania z brytyjskim lekkim krążownikiem *Enterprise*, 19.II Hamburg. Dopiero udane przełamanie blokady przez *Nordmeer* i *Consul Horn* na początku stycznia 1940 roku i raport przybyłego na zbiornikowcu *Nordmeer*, II oficera m/s *Hannover* Mundta, obrazujący po raz pierwszy sytuację na statku i w Holenderskich Antylach prowadzi do podjęcia energicznych kroków w Berlinie (m.in. usunięcie 8.II na wniosek *Seekriegsleitung* ze stanowiska kapitana m/s *Hannover* Friedricha Müllera¹⁰ i zastąpienie go kapitanem Wahnschaffem z s/s *Este*) i do wydania przez Ministerstwo Transportu stanowczego rozkazu do powrotu, i w konsekwencji do wyjścia w lutym i marcu 1940 roku wspomnianych wyżej 6 statków.

Przebywający w Curaçao parowiec *Weßermünde* (1920/5356 BRT) sprzedany został 28.XII.39 siostrzanej firmie armatora, United Fruit Co., i podniósł banderę Hondurasu. Załoga statku powróciła przez Kolumbię, USA, Japonię i ZSRR do Niemiec.

W innych portach basenu Morza Karaibskiego kotwiczyły 3 statki. Tylko jeden z nich, *Helgoland* (1922/3664 BRT) uciekł 28.X.1940 z Puerto Columbia w Kolumbii i dotarł 30.XI do St. Nazaire. Na nim powróciło 16 marynarzy (zastąpili odmustrowanych wcześniej Chińczyków) utraconego 7.III koło Dominikany motorowca *Hannover*.

Dwa pozostałe to utracone w wenezuelskich portach Puerto Cabello *Sesostri* (1923/3967 BRT) i w Maracaibo mały kabo-żawowiec *Durazzo* (1922/1153 BRT). Pierwszy obłożony od połowy września aresztem, zostaje podpalony i całkowicie strawiony przez pożar w dniu 31.III.1941 roku¹¹ podczas nieudanej próby władz wenezuelskich zawładnięcia statkami państw Osi.

Natomiast *Durazzo* internowany już 4.IX.1939 roku, zostaje ostatecznie przejęty 2.IV.1941 roku. Wprawdzie otrzymał nazwę *Papajo*, ale nie jest do końca pewne, czy wszedł do służby pod wenezuelską banderą. Należy jeszcze dodać, że od 17.V.1940 roku obydwa statki przebywały, po uprzednim uszkodzeniu przez załogę maszyn, pod strażą wenezuelskiej marynarki. Z dziewięciu statków (80 659 BRT) szukających schronienia w meksykańskich portach Tampico, Veracruz i Puerto Mexiko utracono osiem, wśród nich *Columbus* największy niemiecki statek, który uległ samozatopieniu podczas II wojny światowej.

Listę strat otwiera *Emmy Friedrich* (1904/4327 BRT), ten stary zbiornikowiec podporządkowany 25.VIII Kriegsmarine, po przebudowie kotłów na opalane ropą i odmustrowaniu obcokrajowców, opuszcza 19.X.1939 Tampico z ładunkiem 5480 ton ropy dla *Admiral Grafa Spee'a*, cztery dni później 23.X po napotkaniu brytyjskiego lekkiego krążownika *Caradoc* zostaje samozatopiony w Cieśninie Jukatańskiej.

Kolejne to, statek pasażerski *Columbus* (1924/35581 BRT) po odysei na Morzu Karaibskim i w Zatoce Meksykańskiej dociera 4.IX do Veracruz i pozostaje tam do grudnia. Dopiero na rozkaz OKM opuszcza w dniu 14.XII wraz z frachtowcem *Arauca* (1939/4354 BRT) Veracruz. Nieustannie obserwowany przez amerykańskie okręty chroniące rzekomo ustanowioną jednostronnie przez USA strefę neutralną (nadające, co jakiś czas otwartym tekstem swoją pozycję a tym samym „eskortowanego” statku) dociera do Cieśniny Florydzkiej. Tam po południu 19.12, po zatrzymaniu przez czekający na niego brytyjski niszczyciel *Hyperion* załoga podpala statek i otwiera zawory denne.

Również *Arauca* dociera do Florydy, na wysokości Miami, w obrębie amerykańskich wód terytorialnych i przy próbie zatrzymania zostaje ostrzelana przez brytyjski lekki krążownik *Orion*¹². *Arauca* udaje się umknąć do Port Everglades. Prawie natychmiast po przybyciu obłożona aresztem, *Arauca* pozostała w Port Everglades aż do konfiskaty przez USA w dniu 30.III.1941 roku.

Przewidując zajęcie statku załoga zgodnie z rozkazem z 17.I.1941 roku dokonała zniszczeń w maszynie. Statek po naprawie wszedł w lipcu 1941 roku jako USS *Saturn* (AK-49) do służby w U.S. Navy. *Arauca* jest typowym przykładem niepotrzebnej utraty nowoczesnego frachtowca (dziewiczy rejs statku) z powodu intratnego dewizowo ładunku!

Rok później w niemniej dramatycznych okolicznościach toną kolejne trzy statki: *Phrygia* (1928/4137 BRT) 16.XI.1940 roku, dzień po opuszczeniu Tampico kapitan stat-

ku Fritz Schütte na widok zbliżających się okrętów w błędnym mniemaniu, że są to jednostki brytyjskie poleca zatopić swój statek. W rzeczywistości były to amerykańskie niszczyciele *Broome* (DD-210), *Mc Cormick* (DD-223) i *Plunkett* (DD-431)¹³.

Idarwald (1923/5033 BRT) podpalony 5.XII.1940¹⁴ na południe od Kuby, po zatrzymaniu przez przywołany przez amerykański niszczyciel *Broome*, brytyjski lekki krążownik *Diomedea*. Brytyjczykom po wejściu na statek nie udaje się ugasić pożaru. Wypalony wrak *Idarwalda* zatonął 9 grudnia.

Ostatni z trójki, *Rhein* (1926/6031 BRT) podpalony w nocy 11.XII.1940 na wysokości Key West na Florydzie, po przechwyceniu przez holenderski okręt szkolny *Van Kinsbergen*. Holenderski okręt podążył całkowicie zaciemniony w kielwaterze amerykańskich niszczycieli *Mac Leish* (DD-220) i *Mc Cormick*. Pomimo wielogodzinnych wysiłków również Holendrom nie udaje się ugasić pożaru. Wrak statku zatopiony został przez brytyjski krążownik *Caradoc*¹⁵.

Przebywające jeszcze w meksykańskich portach Tampico i Veracruz statki *Orinoco* (1928/9660 BRT) i *Hameln* (21/4741 BRT) skonfiskowano 1.IV.1941 roku. Kotwiczący od 28.VIII w Minatitlan stary zbiornikowiec *Tine Asmusen* (1919/6795 BRT), po przejściu 19.XI.1939 do Puerto Mexiko został za zgodą OKM, 12.II.1940 roku sprzedany *Petroleos Mexicanos S.A.* Nowa nazwa statku *Juan Casiano*.

Prowadzone równolegle w tym czasie negocjacje w sprawie sprzedaży statków *Phrygia*, *Rhein* i *Hameln* nie zostały uwieńczone sukcesem.

Reasumując można stwierdzić, że w istotny sposób do strat poniesionych przez żeglugę niemiecką w Zatoce Meksykańskiej przyczyniły się wspierające aktywnie alian-tów neutralne podówczas Stany Zjednoczone. Na konto tej współpracy należy zaliczyć 5 statków usiłujących wydostać się z Zatoki na Atlantyk.

Nie stanęły na wysokości zadania placówki dyplomatyczne w USA próbujące jeszcze pod koniec sierpnia trzymać stat-

10. Kapitan Friedrich Müller powrócił w 1940 roku na włoskim statku do Europy, i trafił pod zarzutem nie wykonania rozkazu po sąd wojenny Kriegsmarine w Hamburgu, skazany 9.IX.1940 na 10 miesięcy twierdzy zostaje już kilka tygodni później uwolniony.

11. Theo Dorgeist (*Marine-Doku-Zentrum*). J. Rohwer/G. Hümmelchen *Chronik des Seekrieges* podaje datę 1.IV.1941 roku.

12. Krążownik *Orion* miały na *Arauca* naprowadzić amerykańskie samoloty.

13. J. Rohwer/G. Hümmelchen. w/g. C.Boie *Die Deutsche Handelsschiffahrt...* były to niszczyciele *Barney* (DD 149) i *Blakely* (DD 150).

14. L.Dinklage/H.-J.-Witthöft. C.Boie podaje jako datę zatonięcia 9.XII, a J. Rohwer/G. Hümmelchen w *Chronik des Seekrieges* 3.XII (!)

15. Zatrzymanie i utrata statków *Idarwald* i *Rhein* miały bardzo dramatyczny przebieg. Po zatrzymaniu parowca *Idarwald* z pokładu brytyjskiego okrętu ostrzelano opuszczającą statek załogę, w wyniku ostrzału czterech marynarzy zostało ranych w tym dwóch ciężko. W przypadku motorowca *Rhein*, łódzie ratunkowe próbujące dotrzeć do stojącego bez ruchu i oświetlającego swoimi reflektorami powierzchnię morza niszczyciela *Mc Leish* (który i tak odmówił podjęcia rozbitków) zostały ostrzelane z pokładu holenderskiego okrętu, ostrzał prowadzono tak długo aż łódzie dobiły do burty *Van Kinsbergena*.

ki w amerykańskich portach, kierując je zamiast bezpośrednio do Europy, do portów karaibskich i Ameryki Środkowej, co pośrednio przyczyniło się do zagłady większości z nich.

W Meksyku (podobnie jak w Wenezueli i Curaçao) niezdecydowany ambasador Baron von Ruedt i konsul w Veracruz Eversbusch ulegli nastrojom panującym wśród części kapitanów, oceniających coraz bardziej pesymistycznie szanse dotarcia do Niemiec. Raporty i telegramy wysyłane w tym duchu przez pierwszego z nich nie wywarły w Berlinie specjalnego wrażenia i rozkaz powrotu pozostał w mocy.

Wypełniając instrukcje zawarte w depeście nr 9 prawie wszystkie niemieckie statki opuściły do 30.VIII porty USA. Jedynym statkiem utraconym w portach USA (nie licząc *Arauca*) był stary zbiornikowiec *Pauline Friedrich* (1912/4645 BRT), skonfiskowany 30.3.1941 roku w Bostonie. Nie jest wiadome, dlaczego statek pomimo zakazu zawinął pod koniec sierpnia do Bostonu¹⁶.

Dość wcześnie, bo już 10 września, ambasada w Washingtonie zaproponowała sprzedaż statku i ładunku. Pomimo zgody ze strony OKM do sprzedaży nie doszło. W dniu 5.I.1940 władze amerykańskie aresztowały statek z powodu długu w wy-

sokości 98,60 USD! W następnych miesiącach jakby zapomniano o *Pauline Friedrich*. Na początku 1941 roku zgodnie z rozkazem pozostała na statku załoga dokonała zniszczeń w maszynie. W dniu 30.III aresztowano załogę pod zarzutem nielegalnego przedłużenia pobytu w USA o 60 dni. Na początku kwietnia pod zarzutem sabotażu (w związku ze zniszczeniami w maszynie) aresztowano kapitana statku Ernsta Heitzmanna i 7 członków załogi. Wszystkich postawiono przed sądem i skazano na kary 20 lat więzienia i 20 000 USD grzywny! Statek po remoncie pływał pod banderą Panamy jako *Ormandale*.

W Ameryce Południowej Kriegsmarine „zarezerwowała” 11 statków poza wspomnianym już *Emmy Friedrich* były to motorowce: *Dresden*, *München*, *Leipzig*, *Düsseldorf*, *Königsberg*, *Weser*, *Rio Grande*, *Portland*, *Babitonga*, *Hermonthis* i *Monserate*.

Nie lada problemem okazało się zdobyć paliwa dla przebywających w portach za-

chodniego wybrzeża Ameryki Południowej statków, nawet w przyjaźnie nastawionych do Niemiec Chile.

W związku z tym OKM skierowano m/s *Düsseldorf* (1935/4930 BRT) z 700 ton paliwa z portu Valparaiso do Antofagasty. Statek opuścił zgodnie z rozkazem 13.XII.1939 Valparaiso¹⁷, nie dotarł jednak do portu przeznaczenia, zatrzymany 15.XII przez brytyjski krążownik *Despatch* i po nieudanej próbie wysadzenia statku, wpadł w ręce wroga. Pod brytyjską banderą otrzymał nazwę *Poland*, w 1940 roku zmienioną na *Empire Confidence*.

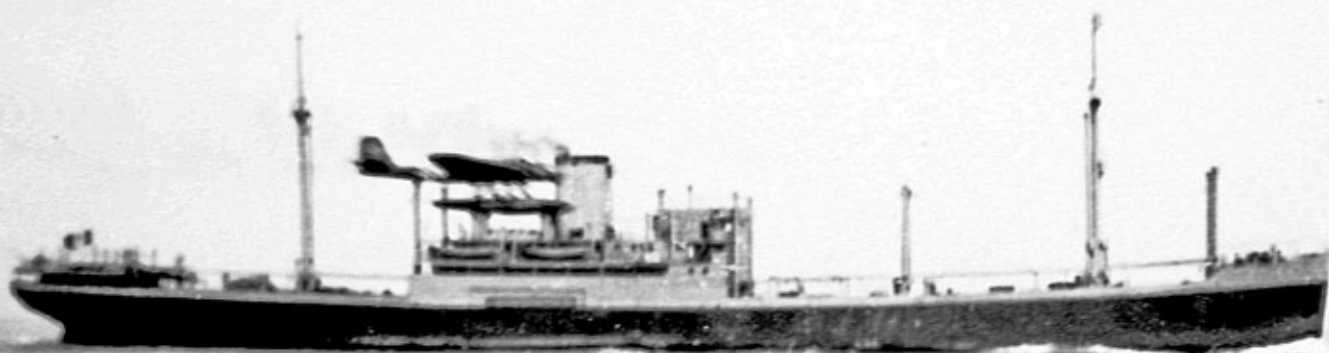
W latach 1940/41 z portów zachodniego wybrzeża skierowano pięć statków do Japonii. Tutaj wypada wspomnieć prawdziwą odyseję motorowca *Havelland* (1921/6334 BRT), na dryfujący po awarii maszyn na oceanie statek udaje się naprowadzić dwa małe frachtowce *Bogota* i *Quito*, holując na zmianę *Havelland*, wszystkie trzy docierają 12.VIII.1940 roku szczęśliwie do Jokohamy.

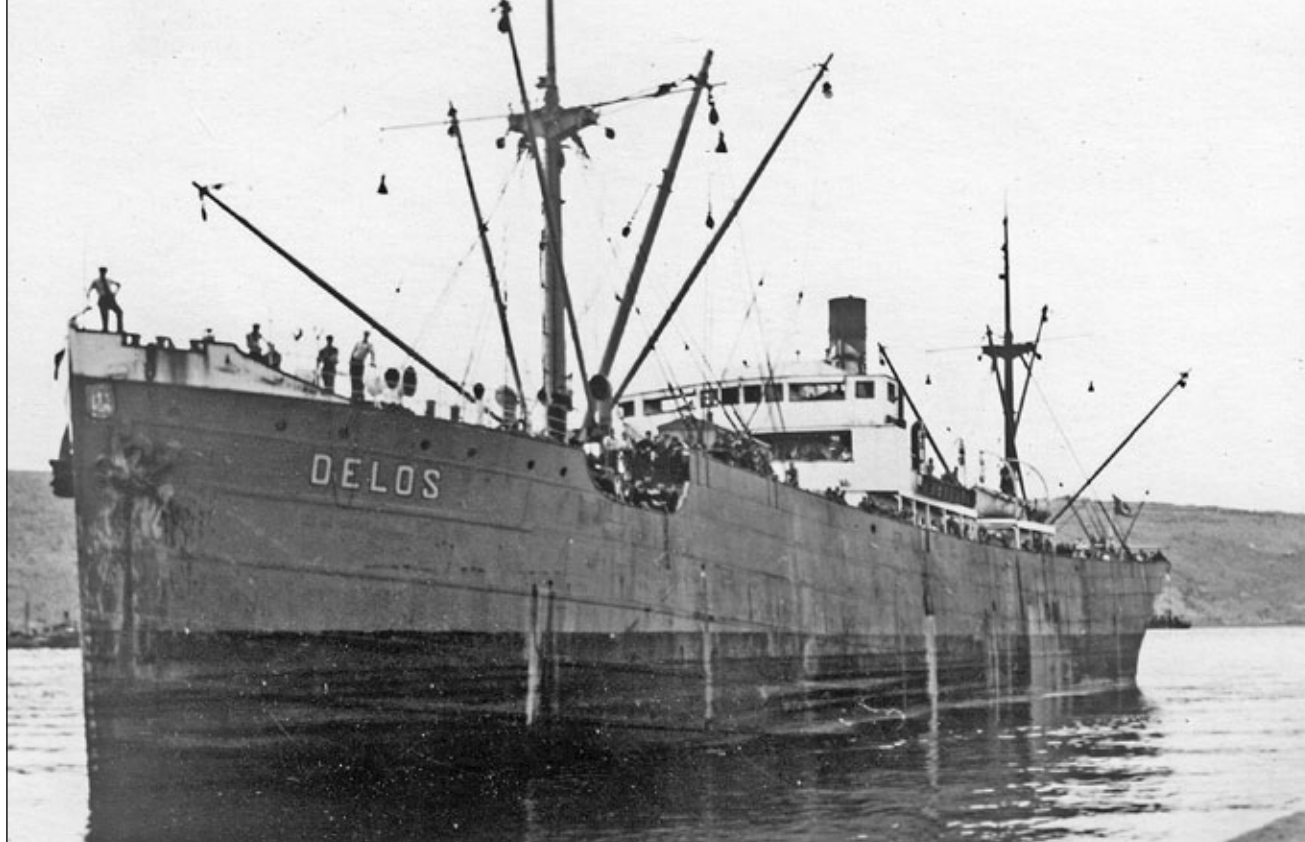
16. w/g. L.Dinklage/H.-J.-Witthöft zbiornikowiec *Pauline Friedrich* zawinął do Bostonu zgodnie ze specjalnym rozkazem OKM o którym Ministerstwo Transportu nie zostało poinformowane. Przeczy temu nieobecność statku na listach jednostek pomocniczych tak w *Gröner...* jak i w *Tanker und Versorger der deutschen Flotte 1900-1980*.

17. D.Jung/M.Maass/B.Wenzel – *Tanker und Versorger der...*, podają, że *Düsseldorf* skierowano do Antofagasty w związku z ciężką sytuacją zaopatrzeniową, miał tam (przejściowo?) pozostać, jako stacyjny zaopatrzeniowiec paliwa. W/g. L.Dinklage/H.-J.-Witthöft a za nimi (?) C.Boie podaje, że *Düsseldorf* wypłynął do Montevideo.

Portland (Hapag) przebywa w drugiej połowie sierpnia 1939 r. na zachodnim wybrzeżu USA, w Evette. Po otrzymaniu pierwszej wiadomości opuszcza natychmiast USA, kierując się na południe i dociera 22.IX do chilijskiego Coquimbo. Przejęty zostaje przez Kriegsmarine i pozostaje w Coquimbo ponad 14 miesięcy. Po otrzymaniu rozkazu do powrotu przechodzi 4.XII.1940 r. do Talcahuano. Tam statek zadokowano i po przeprowadzeniu niezbędnych napraw i oczyszczeniu kadłuba *Portland* wyruszył 11.I.1941 r. w drogę powrotną do Europy. 14.III.1941 r. dociera do Bordeaux. Jako łamacz blokady wyrusza w rejs (20.X.1941-1.I.1942 r.) do Japonii. Powraca do Francji 10.X.1942 r. W dniu 22.III.1943 r. wyrusza w kolejny rejs na Daleki Wschód. W dniu 10.IV zostaje puszczony na dno przez własną załogę po zatrzymaniu go przez francuski krążownik *Georges Leygues*.

Fot. zbiory Reinharda Kramera





Należący do DLL parowiec *Delos* pozostał na Morzu Śródziemnym. Po opuszczeniu 31.VII.1939 r. Hamburga dociera 31.VIII do Burgas. Po wybuchu wojny pozostaje na Morzu Czarnym. W kwietniu 1941 r. przechodzi na Morze Egejskie, służąc jako transportowiec kursujący Afryki Północnej. *Delos* zostaje ciężko uszkodzony w wyniku nalotu brytyjskiego 12.VII.1942 r. na Tobruk. Tonie 30.VII w trakcie kolejnego nalotu na ten port.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

Do Jokohamy docierają 29.VI.1941 przybyłe z Chile motorowce *Osorno* (1938/6951 BRT) i *Rhakotis* (1928/6753 BRT). Kolejne pięć statków wyrusza w latach 1939/41 z zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej wokół Przylądka Horn do Europy. Były to: powracający pod koniec sierpnia z Kalifornii do Hamburga motorowiec *Tacoma* (1930/8268 BRT). Statek po dotarciu 10.IX do Chile, wychodzi w dniu 9.XI.1939 z Talcahuano i dociera 22.XI do Montevideo. Planowane w następnych dniach wyjście do Niemiec pokrzyżowało przybycie w nocy 13.XII.1939 do Montevideo pancernika *Admiral Graf Spee*. W związku z planowanym zatopieniem *Admiral Grafa Spee'a*, na statek przeniesiono większość załogi okrętu. *Tacoma* miała również przejąć grupę marynarzy przygotowującą okręt do zatopienia a następnie dostarczyć wszystkich do Buenos Aires. Statek nie dotarł jednak do argentyńskiego portu, na przeszkodzie stanęła bowiem urugwajska kanonierka *Uruguay* zawracając statek do Montevideo. Władze urugwajskie uznały transport załogi okrętu przez *Tacome* za akt wojenny i zatrzymały statek. Z dniem 1.I.1940 frachtowiec został internowany. W dniu 17.III.1942 roku władze Urugwaju skonfiskowały statek¹⁸. Poczynione przez załogę zniszczenia w maszynie okazały się na tyle poważne, że *Tacoma* weszła do służby dopiero po zakończeniu wojny.

Motorowiec *Weser* (1929/9179 BRT) opuszcza 25.IX.1940 meksykański port Manzanillo z zaopatrzeniem dla krążowni-

ka pomocniczego *Orion*, lecz zatrzymany już następnego dnia przez krążownik pomocniczy *Prince Robert* staje się przyczem kanadyjskiego okrętu.

Jak krytyczna była sytuacja z pozyskaniem paliwa na zachodnim wybrzeżu niech najlepiej zobrazuje przykład motorowca *Portland* (1928/7132 BRT). Powracający do Niemiec z cennym ładunkiem chilijskiej miedzi *Portland* opuścił w styczniu 1941 roku chilijski port Talcahuano tylko z minimalnym zapasem ropy. Dopiero po spotkaniu 11.II na Południowym Atlantyku z zaopatrzeniowcem marynarki *Nordmark* pobrał od niego wystarczającą ilość paliwa pozwalającą dotrzeć 14.III do Bordeaux.

Drugim statkiem, który dotarł do Francji był *Dresden* (1937/5567 BRT). Statek wyszedł 19.X.1939 z chilijskiego portu Valparaíso z zaopatrzeniem dla *Admiral Grafa Spee'a*, lecz z powodu zmiany sektora operacyjnego okrętu nie dochodzi do spotkania i *Dresden* zawija 25.XI.1939 do brazylijskiego portu Santos. Pozostaje tam do marca 1941 roku. W dniu 28.III.1941 roku mając na pokładzie 2500 ton mazutu i prowiant opuszcza Santos, tym razem dla krążownika pomocniczego *Atlantis*, po spotkaniu z nim w dniach 16 i 18.IV wyrusza do Francji i osiąga szczęśliwie St. Jean de Luz 20.V.1941 roku.

Jako ostatni statek opuszcza w dniu 7.IV.1941 Talcahuano motorowiec *Frankfurt* (1929/5522 BRT) i dociera 6.VI do Rio de Janeiro. Po uzupełnieniu paliwa i ładunku wypływa 27.VI w dalszy rejs do Francji. Przechwycony wieczorem 4.VIII.1941 na zachód od Azorów przez należący do Ocean Boarding Vessel brytyjski okręt pomocniczy *Cavina* zostaje zatopiony przez własną załogę. Podczas opuszczania statku lewoburtowa łódź ratunkowa została ostrzelana z pokładu brytyjskiego okrętu. Dziewiętnastu członkom załogi udaje się umknąć w szalupie w kierunku Azorów, po tygodniu zostają wzięci na pokład przez portugalski niszczyciel *Vouga* i odstawieni do Lizbony, stamtąd powracają do Niemiec.

W międzyczasie pod wpływem USA zmienia się w niektórych państwach Ameryki Południowej nastawienie rządzących do państw Osi. W wyniku nacisków ze strony USA dochodzi 1.IV.1941 roku w Peru, Ekwadorze i Kostaryce do nieudanej próby zajęcia przebywających w portach tych państw pięciu statków niemieckich: *Friesland* (1925/6310 BRT), *Leipzig* (1938/5898 BRT), *Monserate* (38/5578 BRT), *Eisenach* (1921/4323 BRT) i *Cerigo* (1922/1120 BRT). Tym razem nie ma zakoczenia (w porę ostrzeżone) i wszystkie statki zostają podpalone lub samozatopione przez własne załogi¹⁹. Dzień

18. w/g. L.Dinklage/H.-J.-Withhöft podaje, że *Tacoma* przejęta została przez Urugwaj jako rekompensata za zatopienie w dniu 8.III.1942 roku przez włoski okręt podwodny *Enrico Tazzoli* (Kmdr.por. C. Fecia di Cossato) urugwajski statek *Montevideo*. Urugwajczycy błędnie przyjęli, że sprawcą zatopienia był niemiecki okręt podwodny.

19. J. Rohwer/G. Hümmelchen podają w *Chronik des Seekrieges*, że *Eisenach* wszedł pod banderę Kostaryki pod nazwą *Ultramarino*.

wcześniej z peruwiańskiego portu Callao uciekają motorowce *Hermonthis* (1935/4833 BRT) i *München* (1936/5578 BRT), jednak już następnego dnia po ukazaniu się na horyzocie patrolującego przed portem kanadyjskiego krążownika pomocniczego *Prince Henry*, naprowadzonego prawdopodobnie przez ścigające je peruwiańskie samoloty, zostają zatopione przez własne załogi²⁰.

Na zakończenie należy jeszcze wymienić *Erlangen* (1929/6101 BRT), jednego z dwóch statków przybyłych do Ameryki Południowej z Australii i zapewne najbardziej znanego niemieckiego statku w tym okresie. Po dramatycznym rejsie, który przyniósł mu duży rozgłos dociera 12.XI.1939 do chilijskiego portu Puerto Montt. Negocjacje, co do sprzedaży parowca Chile nie zostają uwiecznione sukcesem i *Erlangen* wychodzi w połowie lipca 1941 roku w rejs powrotny (z planowanym postojem dla uzupełnienia węgla w Montevideo) do Europy. Nie dane mu jest jednak dotrzeć do Francji, 25.VII po napotkaniu brytyjskiego, lekkiego krążownika *Newcastle* zostaje zatopiony przez własną załogę.

W atlantyckich portach Ameryki Południowej nie było generalnie zbytnich problemów z otrzymaniem paliwa czy ładunku. Tradycyjnie przyjaźnie nastawione kraje, takie jak Argentyna i Brazylia nie uległy w odróżnieniu od krajów na zachodnim wybrzeżu (poza Chile) czy Karaibach naciskom USA i wpływ Waszyngtonu na politykę tych państw (Brazylia do 1942 roku) w stosunku do państw Osi był stosunkowo niewielki.

Z przebywających na początku września 1939 roku w portach Brazylii, Argentyny i Urugwaju 40 statków (253 328 BRT), utracono pomiędzy IX.1939 a VIII.1941 17 jednostek (101 065 BRT)²¹. Jeden statek *s/s Goslar* (1929/6040 BRT) zawiął 5.IX do Paramaribo w holenderskim Surinamie i tam też został zatopiony przez załogę 10.V.1940 roku. W pierwszych dniach wojny u wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej utracono poza wspomnianą na wstępie *Olindą* parowce *Carl Fritzen* (1920/6594 BRT) i *Inn* (1929/2867 BRT); pierwszy zatrzymany i zatopiony 4.IX przez krążownik *Ajax*, drugi 5.IX przez krążownik *Neptune*.

Do końca 1939 roku w drogę powrotną do Niemiec wyruszyły 24 statki, 10 z nich dotarło szczęśliwie do portów macierzystych były to m.in. należące do linii Hamburg – Süd statki pasażerskie *General Artigas* (1923/11 254 BRT), *Monte Pascoal* (1931/13 870 BRT), *Monte Olivia* (1925/13 750 BRT) i pasażersko-towarowy *Bahia Laura* (1919/8561 BRT), notabene uszkodzony w polu lodowym w Cieśninie Duńskiej.

Jeden statek, *Kersten Miles* (1922/4971 BRT) z powodu awarii maszyn zawiął 26.X.1939 do Las Palmas (*Kersten Miles* udało się dwukrotnie zmylić napotkane okręty brytyjskie!).

Z różnych przyczyn utracono bezpowrotnie 12 statków, w większości na Północnym Atlantyku, jednym z nich była *Bertha Fisser* (1920/4110 BRT) zatopiona przez załogę 20.XI po zatrzymaniu w obrębie islandzkich wód terytorialnych przez brytyjski krążownik pomocniczy *Chitral*. Innym, wspomnianą na wstępie *Bahia Blanca* (1918/8558 BRT) utracona w nocy 9/10.I.1940 w Cieśninie Duńskiej po zderzeniu z górą lodową. W tej liczbie są cztery jednostki zdobyte przez Brytyjczyków, wszystkie pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi: *Cap Norte* (1922/13 615 BRT) 9.X przez krążownik *Belfast*, *Gloria* (1917/5896 BRT) 21.X przez krążownik *Sheffield*, *Rheingold* (1922/5055 BRT) 27.X przez krążownik *Delhi*, *Borkum* (1922/3670 BRT) 18.XI przez krążownik pomocniczy *California*, ten ostatni już w drodze do Kirkwall z załogą przyzową na pokładzie, został 23.XI zaatakowany (artylerią) i ciężko uszkodzony przez *U 33* (Kptlt. von Dresky). W obawie przed zatonięciem, wrak statku osadzono na mieliźnie. W wyniku ataku z pozostawionych na statku 12 niemieckich marynarzy 3 poniosło śmierć, załoga przyzowa nie poniosła strat.

Pozostałe sześć: *Minden* (1921/4318 BRT), *Genzenheim* (1929/4574 BRT), *Poseidon* (1922/5864 BRT), *Mecklenburg* (21/7892 BRT) i *Parana* (1921/6038 BRT) zostają pomiędzy 26.IX a 12.XI.1939 samozatopione w Cieśninie Duńskiej i koło Wysp Owczych. Zdobyty na północ od Trinidadu 25.X przez Francuzów parowiec *Santa Fé* (1921/4627 BRT) powrócił po kapitulacji Francji pod niemiecką banderę i służył w następnych latach na Morzu Śródziemnym i Czarnym.

W roku następnym próbę przełamania blokady podjęło 8 statków, 4 z nich osiągnęły porty macierzyste: *Bahia* (1927/4117 BRT) 17.II, *Sao Paulo* (1922/4977 BRT) 3.III, *Santos* (1923/5943 BRT) 16.III i *Antonio Delfino* (1921/13 589 BRT) 7.IV.

Utracono cztery, wszystkie przez samozatopienie: *Wakama* (1921/3771 BRT) 13.II koło Cap Frio w obrębie brazylijskich wód terytorialnych po zatrzymaniu przez krążownik *Dorsetshire*. Z pokładu krążowni-

ka ostrzelano łódzie ratunkowe zmuszając załogę do dobicia do burty *Dorsetshire*, (dwie łódzie ratunkowe z przestrzelinami znaleziono na brazylijskiej plaży. W związku z tym incydentem, Brazylia wystosowała notę protestacyjną), *Wolfsburg* (1915/6201 BRT) i *Uruguay* (1922/5846 BRT) zatopły 2.III i 6.III w Cieśninie Duńskiej po przechwyceniu przez krążownik *Berwick* a *La Corunia* (1922/7414 BRT) 13.III na zachód od Wysp Owczych po zatrzymaniu przez brytyjski krążownik pomocniczy *Maloja*.

Ostatnim utraconym statkiem był *Norderney* (1921/3667 BRT), parowiec opuścił 9.VIII.1941 brazylijski port Para i został 17.VIII samozatopiony na północny wschód od ujścia Amazonki po napotkaniu krążowników: lekkiego *Despatch* i pomocniczego *Pretoria Castle*. Przyczyna tak późnego wyjścia była... dość prozaiczna, brak załogi, węgla i ładunku! W styczniu 1940 roku po odmustrowaniu Chinczyków stanowiących większość załogi, na statku pozostała kadra oficerska i techniczna. Jak wynika z informacji asystenta Attaché Morskiego w Buenos Aires KKpt. H. Bohny, przedstawicielstwo w tym czasie nie dysponowało ani odpowiednim personelem²² ani węglem i miało chwilowe problemy z funduszami na zakup ładunku, dlatego statek musiał pozostać w Para.

Pozostający od 3.V.1940 w gotowości jako rezerwowi zaopatrzeniowiec dla krążownika pomocniczego *Orion*, m/s *Rio Grande* (1939/6062 BRT), pozostał w Rio Grande do Sul do jesieni 1940 roku. Wyszedł dopiero 31.X, ale z przeznaczeniem dla krążownika pomocniczego *Thor*. Na pokładzie znalazło się zaopatrzenie i pilnie oczekiwane na krążowniku części zamienne dostarczone do Brazylii włoskimi łodziami latającymi. Po spotkaniu z krążownikiem 9-16. XI *Rio Grande* zabiera do Francji załogi zatopionych przez *Thora* statków i dociera szczęśliwie 13.XII do Bordeaux. Na wiosnę 1941 roku opuściły Brazylię dwa ostatnie V-Schiffe. Wspomniany wcześniej *Dresden* i *Babitonga* (1922/4453 BRT). M/s *Babitonga* opuścił 24.IV.1941 brazylijski Santos z wodą, prowiantem i 1120 tonami oleju napędowego dla *Atlantisa*. Po spotkaniu 4.V pozostał przy krążowniku do 30.V, po przejęciu załóg zatopionych przez *Atlantisa* statków, podążył do Francji. Po drodze, 14.VI przekazano załogi alianckich statków na za-

20. Motorowiec *München* został podpalony przez załogę. Płonący wrak zatopił peruwiański krążownik *Almirante Grau*.

21. Osiemnastym statkiem utraconym w drodze powrotnej do Niemiec był parowiec *Santa Fe* (1921/4627 BRT), zdobyty (po nieudanej próbie samozatopienia) w dniu 25.X.1939 na zachód od Dakaru przez francuskie niszczyciele *Le Fantasque* i *Le Terrible*. Statek po kapitulacji Francji zwrócono właścicielowi.

22. *Norderney* nie był odosobnionym przypadkiem! Podobne problemy wystąpiły na wielu innych statkach m.in. *Borkum*, *Nienburg*, *Anatolia*, *Mecklenburg* gdzie dużą część załóg stanowili Chińczycy, na innych byli to np. Hindusi. Dla wszystkich trzeba było znaleźć odpowiedni personal, np. dla parowca *Erlangen* załogę uzupełniono marynarzami sprowadzonymi ze statków w Peru.

opatrzeniowiec *Alstator*²³. *Babitonga* została zatopiona przez własną załogę w dniu 21.VI po napotkaniu brytyjskiego ciężkiego krążownika *London*.

Z pozostałych jeszcze w połowie 1941 roku w portach brazylijskich i argentyńskich sześciu statków, sprzedano we wrześniu 1941 roku Brazylii kotwiczące w Bahia *Bollwerk* (1917/4173 BRT) i *Maceio* (1920/3235 BRT). *Bollwerk* wyszedł wprawdzie 20.IX.1939 roku w drogę powrotną do Hamburga, jednak problemy techniczne zmusiły kapitana do zawinęcia do Bahi gdzie już pozostał. We wrześniu 1942 roku sprzedano Argentynie frachtowce *Anatolia* (1923/2446 BRT), *Nienburg* (1922/4318 BRT) i przybyły 9.III.1940 z Sydney, via Talcahuaco i Montevideo, do Buenos Aires s/s *Lahn* (1927/8498 BRT). W tym miejscu należy nadmienić, że wydany 15.I.1940 roku rozkaz powrotu dla parowca *Nienburg* został jeszcze w styczniu cofnięty i statek pozostał w Buenos Aires. Wcześniej ich załogi zasiły załogi powracających do Niemiec statków. Natomiast kotwiczący w Rio Grande do Sul *Montevideo* (1936/6075 BRT) obłożony od 20.XI.1939 aresztem²⁴, zostaje na wniosek brytyjskiego banku 24.III.1941 zlicytowany i w dniu 27.I.1942 ostatecznie przez władze brazylijskie skonfiskowany.

Regensburg (NDL) wyruszył 9.VIII.1939 z Yokohamy w drogę powrotną do Niemiec. Zawrócił i 3.IX zawinął do Kobe. Przejęty przez Kriegsmarine zaopatrywał w 1940 roku dwukrotnie krążownik pomocniczy *Orion*. W dniu 5.V.1941 roku wyruszył z Dairen wokół przylądka Horn do Europy. W dniu 27.VI dociera do Bordeaux. Rok później wyrusza ponownie na Daleki Wschód. W dniu 7.VII.1942 przybywa do Yokohamy. Z Kobe wyrusza 19.IX w rejs powrotny do Europy. Storpedowany w cieśninie Sunda zawija do Singapuru. Po remoncie wyrusza 5.II.1943 z Batawii do Europy. *Regensburg* ma rozkaz podążać do Niemiec. Dociera do Cieśniny Duńskiej tam też dopełnia się jego los. Zatrzymany 30.III przez krążownik *Glasgow* zostaje zatopiony przez własną załogę. Na fotografii *Regensburg* w czerwcu 1941 roku w zatoce Biskajskiej po powrocie z Japonii eskortowany do Bordeaux przez przy-

Fot. zbiory Reinharda Kramera

* * *

Dogodne położenie i przychylne nastawienie Madrytu miały istotny wpływ na decyzje wielu kapitanów, szukania schronienia w hiszpańskich portach. Pomiedzy 25 sierpnia i początkiem września na Wyspy Kanaryjskie i do atlantyckich portów Hiszpanii zawinęło 86 statków. Jednakże część z nich jeszcze przed wybuchem wojny wyruszyła w drogę powrotną do Niemiec²⁵.

W dniu 3 września w portach nad Atlantykiem przebywało – z podporządkowanymi marynarce tankowcami – 55 statków (185 531 BRT), z tego najwięcej, bo aż 36 (144 883 BRT) w Vigo! Pozostałe por-

ty to: Bilbao 5 statków (9580 BRT), El Ferrol 2 (7252 BRT), Huelva 4 (9288 BRT), Kadyks 4 (7111 BRT), Sevilla 2 (3332 BRT), po jednym statku w Gijon *Fortuna* (1906/2700 BRT) i w Ayamonte *Spica* (1904/1385 BRT).

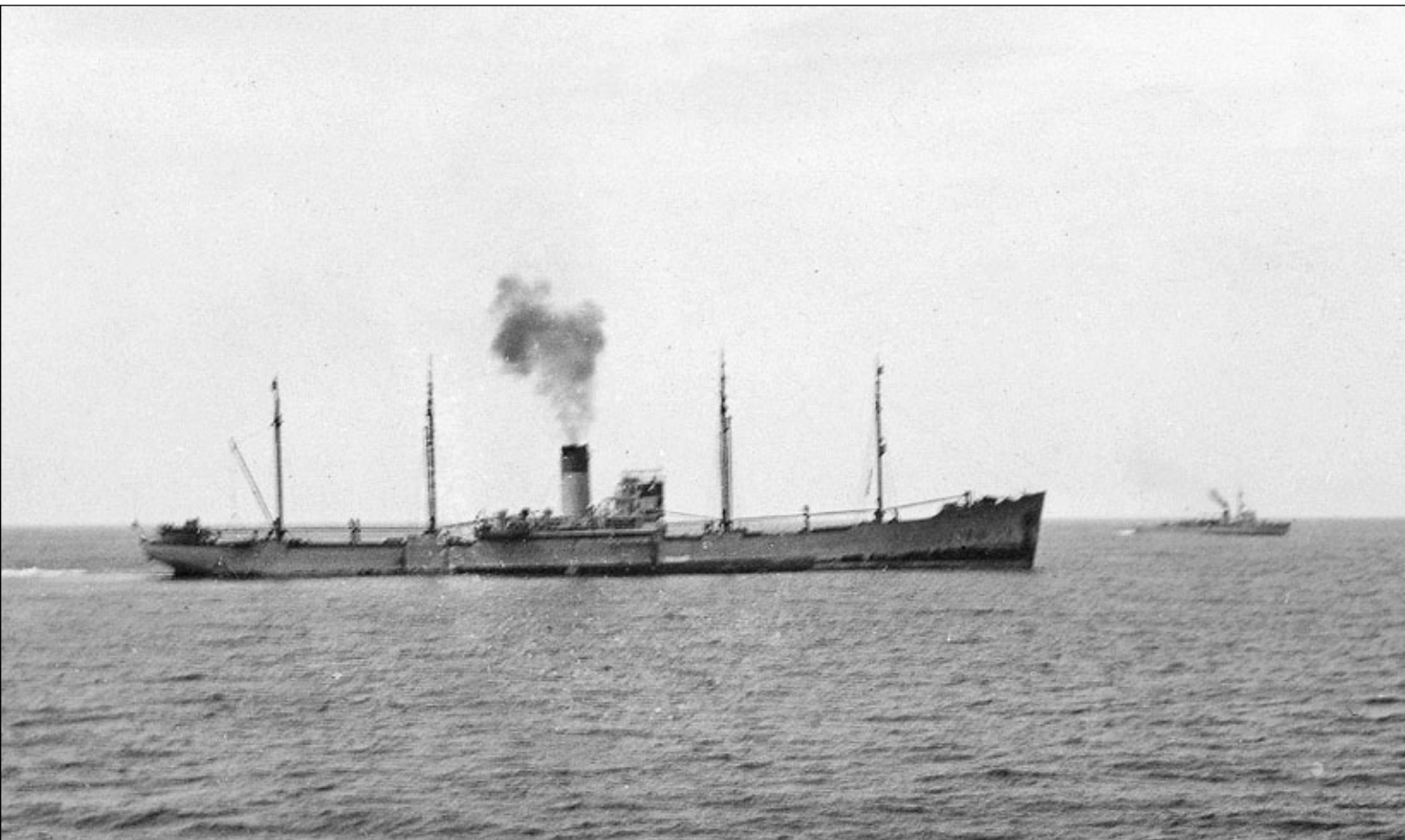
Natomiast w Las Palmas i Santa Cruz de Tenerife na Wyspach Kanaryjskich kotwiczło 9 (59 648 BRT) statków.

W następnych tygodniach przybywały kolejne statki: 16.X z Lizbony do Huelva *Helios* a 27.IX z Buenos Aires do Las Palmas parowiec *Asuncion* i 26.X.1939 wspomniany już *Kersten Miles*. Parowiec *Kersten Miles* przeszedł 31.XII do Santa Cruz de Tenerife gdzie pozostał do końca wojny.

23. Planowane początkowo przekazanie załóg alianckich statków na pomocniczy zaopatrzeniowiec marynarki *Egerland* nie doszło do skutku. *Egerland* padł (5.VI.1941) ofiarą „big round up”, brytyjskiej operacji wymierzonej przeciw jednostkom zaopatrzeniowym uczestniczącym w Operacji „Rheinübung”.

24. C. Boie podaje datę 2.XI.1940.

25. Były to *Bahia Castillo* (1918/8579 BRT), *Bianca* (1921/1375 BRT), *Bremerhaven* (1921/5356 BRT), *Casablanca* (1936/2313 BRT), *Cläre Hugo Stinnes I* (1936/5295 BRT), *Freiburg* (1923/5165 BRT), *Hamm* (1921/5874 BRT), *Iris* (1921/3323 BRT), *Kytheria* (1901/3727 BRT), *Oslebshausen* (1923/4989 BRT), *Palermo* (1922/1461 BRT), *Palime* (1937/2863 BRT), *Python* (1936/3664 BRT), *Rotenfels* (1927/7854 BRT), *Telde* (1934/2969 BRT), *Tucuman* (1918/4621 BRT), *Tübingen* (1920/5453 BRT), *Ulm* (1938/3071 BRT), *Wadai* (1922/4696 BRT). *Rotenfels* opuścił 27.8. wieczorem (nie biorąc pilota) Vigo i pomimo zakazu obrał kurs na kanał La Manche, 30.VIII minął Dover i nie niepokojony przez nikogo dotarł 31.VIII do Bremerhaven. Podobnie *Bremerhaven* z El Ferrol, *Tucuman*, *Palermo* i *Iris* z La Coruna przeszły przez kanał La Manche. Jeszcze 28.VIII *Oslebshausen* mając na pokładzie 7000 ton rudy żelaza opuścił Bilbao i przeszedł przez kanał La Manche, docierając w nocy 31.VIII do Bremen. *Casablanca* wpłynęła 28.VIII do Vigo i po uzupełnieniu węgla opuściła port 29.VIII w nocy, płynąc pomiędzy Islandią i Wyspami Owczymi dociera 11.IX do Kilonii. 29.VIII z El Ferrol wypływają *Freiburg* i *Bianca* jednak tylko pierwszy z nich osiąga 18.IX Kilonię. *Bahia Castillo*, *Cläre Hugo Stinnes I*, *Hamm*, *Telde*, *Python* i *Ulm* opuszczają 29/30.VIII Las Palmas i docierają już po wybuchu wojny do Norwegii. *Palime*, *Tübingen* z Santa Cruz de Tenerife i *Wadai* z Las Palmas docierają 9.IX 15.IX i 14.IX do Murmańska. *Kytheria* wypłynął z El Ferrol i dotarł 2.IX do Hamburga (błędna jest informacja, jakoby jeszcze jako *Gerda Ferdinand* pozostał w El Ferrol i w 1940 dotarł do Bordeaux).



Bez wątpienia największym „punktem zapalnym” było Vigo. Przybycie w krótkim czasie do stosunkowo niewielkiego portu tak dużej liczby statków z prawie 1500 marynarzami na pokładach musiało mieć wpływ na nastroje mieszkańców miasta. Niezadowolenie budziło w wyniszczonym wojną domową kraju przede wszystkim oprowiantowanie statków. Złożoność sytuacji potęgowało zauważalne wśród załóg rozluźnienie dyscypliny a nawet sporadyczne przypadki niesubordynacji wypływające w pierwszej linii z beczynności i braku konkretnych dyktów a tym samym niepewności, co do dalszych losów. Dość szybko raporty napływające z Vigo zaalarmowały przedstawicielstwo w Madrycie i Berlin. W połowie września Ministerstwo Transportu w porozumieniu z MSZ i we współpracy z hiszpańskimi władzami podjęto kroki mające przeciwdziałać szkodliwym tendencjom i uspokoić nastroje.

W tym celu utworzono grupę fachowców mających na miejscu okiełznać sytuację i przygotować jak najprędzej statki do powrotu. Na prośbę ambasadora w Hiszpanii poprawą dyscypliny zajął się szef hiszpańskiej grupy NSDAP były oficer marynarki handlowej Thomsen, a konsulowi w Vigo Albertowi Kindlingowi z powodu stanu zdrowia (cierpiał na zaburzenia słuchu) nie będącemu w stanie sprostać piętzącym się problemom przydzielono do pomocy szefa miejscowej grupy NSDAP Meyera.

Prowiant sprowadzano teraz z Włoch a Hiszpanie ze swojej strony wprowadzili dla załóg godzinę policyjną. Podjęte działania przyniosły wkrótce pozytywne rezultaty, szczególnie przygotowania do powrotu wpłynęły w istotny sposób na poprawę dyscypliny wśród załóg statków.

Pierwsza grupa złożona z czterech statków: *Brake* (1920/5347 BRT), *Kiel* (1922/3703 BRT), *Nordenham* (1915/4592 BRT) i *Rolandseck* (1937/1845 BRT) wyruszyła w drogę powrotną 10.X.1939 roku. Wszystkie statki dotarły pomiędzy 23.X-15.XI bezpiecznie do Niemiec. Planowane jeszcze tego samego dnia wyjście parowca *Sebu* przesunięto o miesiąc.

Kolejne dwa parowce *Leander* (1925/989 BRT) i *Tenerife* (1922/4996 BRT) opuściły Vigo 8 i 9.XI²⁶. Obydwa statki nie miały szczęścia i zostały przechwycone przez brytyjskie okręty, pierwszy z nich zatrzymany 10.XI na zachód od Przylądka Finisterre przez niszczyciel *Isis*, a drugi tonie 21.XI w Cieśninie Duńskiej po zatrzymaniu przez krążownik pomocniczy *Chitra*²⁷.

Pomimo obaw niektórych kapitanów w związku z zatrzymaniem dzień wcześniej przez brytyjski okręt w odległości 100 Mm od Vigo parowca *Leander*, następna grupa stat-

ków opuściła port planowo wieczorem 11.11., były to parowce: *Cordoba* (1919/4611 BRT), *Konsul Hendrik Fisser* (1928/4458 BRT), *Lahneck* (23/1663 BRT), *Livadia* (1923/3094 BRT), *Ludolf Oldendorff* (1903/1953 BRT), *Palos* (1923/997 BRT), *Sebu* (1921/1894 BRT) i *Tanger* (1923/1742 BRT), wszystkie poza frachtowcem *Konsul Hendrik Fisser* zatrzymanym 22.XI na południe od Islandii przez krążownik *Calypso* osiągnęły pomiędzy 7-18.XII porty macierzyste.

Po miesięcznej przerwie w dniu 12.XII wypływa z Vigo kolejny statek *Rio de Janeiro* (1914/5261 BRT), i (tak jak inne) poprzez Norwegię dociera bezpiecznie 29.I.1940 do Hamburga²⁸.

Kolejny statek opuścił Vigo dopiero 13.I.1940, a był nim *Albert Janus* (1928/1598 BRT). Miał jednak pecha i już następnego dnia natknął się na francuski krążownik pomocniczy *Victor Schoelcher*. Pomimo, że *Albert Janus* wolno tonął, to Francuzom nie udaje się utrzymać statku na powierzchni i zostaje on dobity artylerią francuskiego okrętu.

Przygotowania do wypłynięcia kolejnych jednostek nie uszły uwadze działających w Vigo alianckich szpiegów.

Niecały miesiąc po frachtowcu *Albert Janus*, w dniu 10.II opuszcza Vigo sześć statków: *Arucas* (1927/3369 BRT), *Morea* (1922/1927 BRT), *Orizaba* (1939/4354 BRT), *Rostock* (1923/2542 BRT), *Wahehe* (1922/4709 BRT) i *Wangoni* (1921/7848 BRT). Tym razem w celu przechwycenia tej grupy statków alianci wydzielają z Home Fleet, Western Approaches Command, Northern Patrolu i francuskiego Amiral Ouest kilka grup poszukiwawczych pod dowództwem admirała Dunbar Nasmita (CinC Western Apporoaches). Ich łupem padają aż cztery statki.

Pierwszą ofiarą jest *Rostock*, bo już kilka godzin po opuszczeniu Vigo zdobyty zostaje przez francuskie awizo *Elan*. Statek wszedł pod francuską banderę jako *Saint Maurice*, a po kapitulacji Francji został zwrócony prawowitym właścicielom.

Kolejnymi stratami są *Morea*, zdobyty 12.II na południowy-zachód od Hiszpanii przez brytyjski niszczyciel *Hasty* (wszedł pod brytyjską banderę jako *Empire Seamen*) i *Wahehe*, zdobyty 21.II na południowy wschód od Islandii przez krążownik *Manchester* i niszczyciel *Kimberley* (wcielony pod nazwą *Empire Citizen*).

W dniu 3.III na wschód od Islandii tonie zatrzymany przez krążownik *York* parowiec

Arucas. Pomimo szalejącego sztormu (9°B) kapitan Möhring decyduje się zatopić swój statek. Wraz z *Arucasem* ginie 13 członków załogi w tym kapitan statku.

Pecha ma także *Orizaba*, statek dociera wprawdzie do Hammerfest w Norwegii, ale wieczorem 25.II, wkrótce po opuszczeniu portu wchodzi na skały (po ewidentnym błędzie pilota) i tonie nazajutrz. Jedynie *Wangoni* pomimo napotkania przed Kristiansandem brytyjskiego okrętu podwodnego *Triton*, szczęśliwie dociera 1.III.1940 do Kilonii.

Z położonych na południu Hiszpanii portów próbę przerwania blokady podjęły trzy statki. Pierwszym z nich był przebywający w Sevilli *Hugo Oldendorff* (1904/1876 BRT). Po pobraniu ładunku statek przeszedł do Kadyksu, ze stojącego w porcie parowca *Larache* (1923/1231 BRT), uzupełnił następnie zapas węgla i 25.X.1939 wyszedł w drogę powrotną do Niemiec, po postoju pomiędzy 14-24.XI w Reykjavíku a później w Norwegii. Szczecin osiąga 7.XII.1939.

W dniu 2.XI.1939 z Huelva wychodzi *Henning Oldendorff* (1916/3968 BRT), parowiec dociera do Cieśniny Duńskiej. 17.XI. zostaje zatrzymany przez krążownik *Colombo* i odprowadzony do Szkocji. Ostatni z trójki, *Glücksburg* (1920/2680 BRT) opuścił Kadyks 26.XII.1939 i już wkrótce zostaje wykryty przez brytyjski samolot. W niedługim czasie pojawia się przywołany przez pilota niszczyciel *Wishart*. W związku z beznadziejną sytuacją kapitan Andresen decyduje się osadzić statek na brzegu. Podjęta jeszcze przez *Wisharta* próba odcięcia niemieckiego statku od wybrzeża kończy się niepowodzeniem. Próby ściągnięcia parowca przez przybyłe na miejsce zdarzenia 4.I.1940 roku hiszpańskie holowniki nie zostały uwieńczone sukcesem. Po ostrych protestach hiszpańskiego rządu, działania brytyjskich okrętów w obrębie hiszpańskich wód terytorialnych, jak te niszczyciela *Wishart*, stały się rzadsze. W obliczu strat poniesionych na przełomie 1939/1940 roku wstrzymano czasowo dalsze rejsy z hiszpańskich portów.

Chcąc przedłużyć okres przebywania w rejonach patrolowania operujących na Atlantyku U-Bootów, Kriegsmarine przejęła na początku 1940 roku w Hiszpanii kilka (wspomnianych na wstępie rozdziału) statków mających pełnić funkcję stacjonarnych zaopatrzeniowców okrętów podwodnych. Po zakończeniu swojej działalności

26. J. Rohwer/G. Hümmelchen w *Chronik des Seekrieges* podaje datę 9.XI.1939.

27. w/g. C. Boie był to krążownik pomocniczy *Transylvania*.

28. Dwukrotnie przesuwano datę (4.X i 11.XI) wyjścia *Rio de Janeiro* z Vigo, z powodu jego ładunku, który przewożony był dla państw neutralnych. Dopiero po przeładunku na przybyłe w tym celu statki holenderskie i włoskie s/s *Manzani* i pobraniu nowego ładunku mógł wyruszyć w drogę powrotną do Niemiec.



Rio Grande (Hamburg-Süd). Ten nowoczesny motorowiec wyszedł 17.VII.1939 r. w swój dziewiczy rejs do Porto Alegre w Brazylii. Przejęty po wybuchu wojny przez marynarkę miał służyć jako zaopatrzeniowiec dla operujących na południowym Atlantyku nawodnych okrętów Kriegsmarine. Dopiero 9.XI.1940 r. wyruszył na spotkanie z krążownikiem pomocniczym *Thor*. Po przejęciu z *Thora* załóg zatopionych przez niego statków podążył do Francji. W dniu 14.XII.1940 r. dotarł do Bordeaux. Jako łamacz blokady dwukrotnie dociera do Japonii 12.IX.1941 – 6.XII.1941 r. do Kobe; powracając między 31.I.1942 – 10.IV.42 do Bordeaux i maszerując między 28.IX.1942 – 31.XII.1942 r. wchodzi do Jokohamy. W dniu 28.I.1943 r. *Rio Grande* wyrusza w drogę powrotną do Francji i już będąc na południowym Atlantyku zostaje zawrócony do Japonii, dokąd dociera 31 marca. Po raz kolejny wychodzi w drogę powrotną 4.IX.1943 r. do Francji. W dniu 4.I.1944 r. zostaje zatopiony na południowym Atlantyku przez własną załogę po otworzeniu zaworów dennych po przechwyceniu przez amerykański krążownik *Omaha*.
Fot. zbiory Reinharda Kramera

wszystkie te statki pozostały do końca wojny w Hiszpanii.

Szybkie zwycięstwo nad Francją i zajęcie francuskich portów nad zatoką Biskajską i kanałem La Manche diametralnie zmieniło strategiczną sytuację Niemiec. Zarówno Kriegsmarine jak i marynarka handlowa otrzymały bezpośredni dostęp do Atlantyku i poprzez Kanał La Manche połączenie z niemieckimi portami. Dla żeglugi odpadła trwająca tygodniami pełna niebezpieczeństw trasa wokół Wielkiej Brytanii.

Dlatego we wrześniu 1940 roku wznowiono akcję powrotną kierując teraz wszystkie powracające statki do portów francuskich. Brytyjska blokada morska stała się fikcją. Ostatnie frachtowce z Hiszpanii zawinęły do Bordeaux na początku 1941 roku.

Z 10 statków przebywających pod koniec września na Wyspach Kanaryjskich aż 9 kotwiczyło w Las Palmas, a jedynie

podległy Kriegsmarine zbiornikowiec *Rekum* przebywał w Santa Cruz de Tenerife. Zgodnie z rozkazem pierwsze dwa statki, *Amasis* (1923/7129 BRT) i *Chemnitz* (1929/5522 BRT) wyruszyły wieczorem 24.IX.1939 w drogę powrotną do kraju. Pierwszy z nich osiągnął 18.X Hamburg. Mniej szczęścia miał *Chemnitz*, zatrzymany 28.IX przez francuski okręt podwodny *Poncelet* został odprowadzony do Casablanki. Statek wszedł pod francuską banderę jako *Saint Bernard*, a po kapitulacji Francji został zwrócony prawowitym właścicielom. Dwa tygodnie później, 7.X opuścił Las Palmas zbiornikowiec *Biscaya* (1927/6326 BRT), lecz nie dane mu było dotrzeć do Niemiec. Zostaje zatrzymany 20.X na południe od Islandii przez krążownik pomocniczy *Scotstoun*, a po nieudanej próbie samozatopienia został odprowadzony przez załogę przycową do Kirkwall. Ostatnim statkiem, który opu-

ścił Las Palmas w 1939 roku był przybyły z Buenos Aires *Asuncion* (1921/4626 BRT). Parowiec opuścił port 11.XI i po dłuższym postoju w Norwegii dotarł 29.XII.1939 do Hamburga.

Z pozostających jeszcze na Wyspach Kanaryjskich statków, zbiornikowiec *Gedania* (1920/8923 BRT) wyruszył 14.X.1940 roku do Francji docierając 2.11. do St. Nazaire. Niecały miesiąc później 11.XII w jego ślady podążył parowiec *Madrid* (1922/8777 BRT) i również on szczęśliwie osiągnął 28.XII.1940 St. Nazaire. Służący do połowy 1942 roku w Las Palmas jako stacyjny zaopatrzeniowiec okrętów podwodnych parowiec *Corrientes* (1921/4565 BRT) – notabene ostrzelany 9.V.1940 roku z morza przez prawdopodobnie francuski okręt podwodny – przekazany został (po uprzednim przeniesieniu pozostałych jeszcze na pokładzie zapasów na *Kersten Mi-*

les) 1.IX.1943 Hiszpanom, w formie rekompensaty za storpedowany omyłkowo 19.IX.1942 przez *U 512* statek *Monte Gorcea* (1923/3720 BRT).

Natomiast podległe Kriegsmarine zbiornikowce *Winnetou* i *Charlotte Schliemann* wyruszyły na Daleki Wschód. Jedynie zbiornikowiec *Rekum* (1920/5546 BRT) po 12 tygodniowym rejsie zaopatrzeniowym dla krążowników pomocniczych *Widder* i *Thor* zawija 8.X.1940 do St. Nazaire.

Geopolityczne uwarunkowania i wskazówki zawarte w Depeszy nr 9 miały kluczowy wpływ na to, że na początku września tylko jeden niemiecki statek przebywał (poza Azorami) w portugalskim porcie. Był nim przybyły 25.VIII z Rotterdamu do Lizbony parowiec *Helios* (1912/3821 BRT). Po rozładunku i za zgodą Ministerstwa Transportu *Helios* opuszcza 16.X.1939 hiszpańską Huelwę a następnie 28.I.1940 przechodzi do Seville (Reda Bonanza). Podjęta stamtąd próba przerwania blokady i dotarcia do Niemiec kończy się po kilku godzinach niepowodzeniem i statek zwraca do Seville. W dniu 22.IX.1942 *Helios* zostaje sprzedany Hiszpanii.

Pomimo, że wielu kapitanów rozważało początkowo możliwość schronienia na Azorach ostatecznie zawiąło tam tylko siedem jednostek. W stolicy archipelagu Punta Delgada przebywały *Rudolf Albrecht* (1922/3817 BRT), *Germania* (1938/9851 BRT), *Antiochia* (1921/3106 BRT), *Eilbek* (1936/2185 BRT) i *Trifels* (1922/6198 BRT). Pierwszy z nich podporządkowany Kriegsmarine przechodzi do Santa Cruz de Tenerife a stamtąd dociera 5.V.1941 do Bordeaux. *Germania*, planowany początkowo na luty 1940 roku powrót tego zbiornikowca do Niemiec, został przedwcześnie odkryty i statek pozostał do października w Punta Delgada. Po przejściu do Santa Cruz de Tenerife pozostaje od 15.X.1940 pod rozkazami Kriegsmarine. Zbiornikowiec zawiązał 23.III.1942 do Bordeaux. Mniej szczęścia miały pozostałe statki: *Trifels*, *Eilbek* i *Antiochia*, gdyż podjęte w listopadzie 1939 roku próby przerwania blokady i dotarcia do Niemiec zakończyły się dla wszystkich trzech niepowodzeniem. Pierwszy z nich opuścił Azory w dniu 12.XI i już dwa dni później 14.XI.1939 zostaje zatrzymany przez francuski krążownik pomocniczy *Koutoubia* i po nieudanej próbie podpalenia zdobyty przez Francuzów wszedł pod banderę francuską jako *Sainte Louise*, po kapitulacji powrócił pod banderę niemiecką. Drugi po zatrzymaniu 18.XI w Cieśninie Duńskiej przez krążownik pomocniczy *Scotstoun* został odprowadzony do Greenock, wszedł pod banderę brytyjską jako *Empire Scout*.

Trzeci z nich, parowiec *Antiochia* zostaje samozatopiony 23.XI na południe od Islandii po przechwyceniu przez brytyjski krążownik pomocniczy *Laurentic*.

W Horta na wyspie Fayal znalazły schronienie parowce *Klaus Schoke* (1938/5830 BRT) i *Luise Bornhofen* (1906/2860 BRT). Kapitan pierwszego z nich pomimo otrzymania już w lutym 1940 roku rozkazu do powrotu, opuścił Hortę dopiero 22.XI.1940 (po otrzymaniu 13.XI ponownego rozkazu do natychmiastowego wyjścia na morze) i przeszedł do Punta Delgada, a po pobraniu węgla i ładunku wyruszył 1.XII do Francji. Statek przechwycony w nocy 5/6.XII.1940 przez brytyjski krążownik pomocniczy *California* zostaje zatopiony przez załogę.

Pozostający jeszcze w Horticie stary parowiec *Luise Bornhofen* został 30.XI.1943 sprzedany Portugalii.

Pomimo, że „po drodze”, tylko 5 statków zawiąło na należącą wówczas do Królestwa Danii, Islandię. W dniu 3.IX w stolicy wyspy Reykjaviku przebywały 2 statki. Tego dnia przybyły parowiec *Sardinien* (1928/4292 BRT) i kotwiczący od 30.VIII *Erika Hendrik Fisser* (1923/3347 BRT). W ciągu kolejnych pięciu dni zawiąły do Rejkjaviku jeszcze 3 statki: 6.IX płynący z Las Palmas *Hamm* (1921/5874 BRT), 7.IX powracający z Karaibów *Lübeck* (1923/3703 BRT) i 8.IX przybyły z El Ferrol parowiec *Bianca* (1921/1375 BRT).

W dniu 2.X *Hamm* i *Lübeck* opuściły Reykjavik i docierają po krótkim postoju w Norwegii odpowiednio 15 i 18.X do Hamburga. Cztery dni później Reykjavik opuszcza parowiec *Sardinien* i osiąga, z międzypostojem w Narwiku, w dniu 30.X szczęśliwie Hamburg. W dniu 16.X z Islandii wyrusza *Erika Hendrik Fisser*²⁹ i dociera 9.XI do Kilonii. Jako ostatni (po kategorycznym rozkazie z Berlina) opuścił w dniu 18.X Islandię parowiec *Bianca*, lecz pięć dni później na północ od Wysp Owczych zostaje zatrzymany przez brytyjski krążownik pomocniczy *Transylvania* i odprowadzony do Leith.

VI. Zakończenie

Chociaż w trakcie zmagania II wojny światowej punkt ciężkości przypadł na Bałtyk i Morze Północne to bynajmniej działalność niemieckiej marynarki handlowej nie ograniczyła się tylko do tych dwóch akwenów.

Zajęcie w czerwcu 1940 roku francuskich portów nad Atlantykiem otworzyło przed Niemcami nowe możliwości. Od września 1940 roku wznowiono przerwana na początku roku akcję powrotną kierując powracające z Hiszpanii, Wysp Kanaryjskich i portów południowo-amerykańskich statki (także włoskie) teraz wyłącznie do portów francuskich. W marcu 1941 roku podjęto próbę wznowienia połączeń do Ameryki Południowej. Udałe powroty statków z Dalekiego Wschodu zachęciły do podjęcia w następnych latach, pod egidą OKM, rejsów niemieckich i włoskich statków (tzn. łamaczy blokady) do Japonii i portów Azji południowo-wschodniej. Jednak od połowy 1943 roku wraz ze wzrostem potencjału bojowego aliantów na południowym Atlantyku rosły straty państw Osi.

Utrata na początku stycznia 1944 roku trzech z czterech powracających z Azji statków, była przyczyną wydania w dniu 18 stycznia przez Hitlera polecenia, zawieszenia dalszych rejsów frachtowców na Daleki Wschód i skoncentrowanie się wyłącznie na transportach surowców okrętami podwodnymi³⁰.

Dotkliwe straty poniesione przez flotę handlową w latach 1939-1941 roku (133 8546 BRT), przy czym tylko w 1940 roku w trakcie Operacji „Weserübung” utraciono 168 487 BRT, wydatnie uszczupliły stan posiadania Marynarki Handlowej. W następnych dwóch latach współczynnik strat wyniósł odpowiednio 371 000 BRT i 326 000 BRT, i wzrósł ponownie do ponad 545 000 BRT w roku 1944 (patrz tabela obok).

Wykruszający się tonaż i wzrastające z biegiem wojny zapotrzebowanie na transport morski m.in. ze strony organizacji Todt próbowano po części zaspokoić poprzez zakup i charter dodatkowych statków za granicą przede wszystkim w Szwecji, z wielu względów nie było to optymalne rozwiązanie i podobnie jak nieliczne nowozbudowane jednostki czy nader skromnie przekazywane żegludze cywilnej przy nie wpłynęło znacząco na poprawę sytuacji. W związku z tym od samego początku wojny duże znaczenie w przewozach morskich przypadło flotom państw skandynawskich i pozostałym w kraju holenderskim i belgijskim armatorom. W umowach dwustonnych określono

29. W trakcie pobytu w Reykjaviku doszło na statku do zajść mających znamiona buntu. Po opuszczeniu statku 1 września przez 16 holenderskich członków załogi, doszło wśród oficerów i części załogi do aktów niesubordynacji a nawet dezercji. Po powrocie do Niemiec czterech oficerów statku postawiono przed sądem. W dniu 12.III.1940 roku I oficer Schmidt został skazany na karę 9 miesięcy więzienia. Trzech pozostałych oficerów Kley, Meyer i Müller, Urząd Morski skazał na karę grzywny w wysokości 60 RM. Szef RSHA Heinrich Himmler uznał zasądzone wyroki za zbyt łagodne w czasie wojny, Schmidt po odbyciu kary został przewieziony z więzienia do obozu Sachsenhausen. Również pozostali otrzymali dodatkowo do grzywny po 3 miesiące obozu. W październiku 1942 Komisja dyscyplinarna Izby Morskiej zawiesiła patent kapitański Schmidta na rok czasu pozostawiając inne uprawnienia w mocy.

30. Warto nadmienić, że dowódca przerywacza blokady *Osorio* kapitan Paul Hellmann był jedynym cywilem udekorowanym Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego (odznaczeniem przyznawanym wyłącznie żołnierzom). Motorowiec *Osorio* był ostatnim przerywaczem blokady który dotarł na początku 1944 roku do Francji.

Straty Niemieckiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945 (statki powyżej 500 BRT)														
	1939		1940		1941		1942		1943		1944		1945	
	BRT	Statki	BRT	Statki	BRT	Statki	BRT	Statki	BRT	Statki	BRT	Statki	BRT	Statki
I	–	–	24 375	7	11 832	4	38 091	6	41 098	12	59 039	12	62 245	23
II.	–	–	23 108	6	8982	3	14 086	3	29 610	7	32 216	10	61 455	21
III	–	–	52 477	12	95 663	13	30 047	7	53 709	13	20 303	9	99 092	44
IV	–	–	165 628	30	112 362	24	23 707	8	28 254	9	34 229	9	125 894	45
V	–	–	191 316	35	37 647	8	30 047	8	13 420	3	29 548	10	68 602	21
VI	–	–	14 347	2	29 038	7	27 519	6	21 697	5	29 052	11	–	–
VII	–	–	6003	3	35 813	8	28 322	11	36 000	1	17 371	7	–	–
VIII	–	–	951	1	67 090	13	22 806	5	5843	2	106 901	42	–	–
IX	50 148	13	19 778	5	30 728	10	16 587	4	22 614	6	44 798	18	–	–
X.	60 205	11	1879	1	21 013	8	25 214	6	28 527	7	60 168	19	–	–
XI.	67 931	14	6780	4	36 117	15	53 873	15	13 389	6	49 396	17	–	–
XII.	<u>73 483</u>	11	63 631	12	30 221	12	61 539	13	25 102	12	62 552	28	–	–
	251 767	49	570 273	118	516 506	125	371 838	92	319 263	83	545 573	192	417 288	154

W tabeli nieuwzględniono statków należących do MMR i statków przejętych przez Kriegsmarine, uwzględniono natomiast łamacze blokad i transportowce czasowo pod rozkazami Kriegsmarine.

W tabeli nieuwzględniono statków należących do MMR i statków przejętych przez Kriegsmarine, uwzględniono natomiast łamacze blokad i transportowce czasowo pod rozkazami Kriegsmarine.

wielkość dostępnego tonażu, rodzaj transportowanych ładunków i wysokość stawek frachtowych. Podział ładunków dla poszczególnych krajów wyglądał następująco: Szwecja ruda żelaza, drewno i węgiel. Dania ruda żelaza, drewno, węgiel, zboże. Finlandia ruda żelaza, siarka i drewno. Holandia i Belgia ruda żelaza i drewno. Norwegia ruda żelaza, węgiel, siarka i Związek Radziecki (do czerwca 1941) bawełna, zboże, konopie i len.

Na początku grudnia 1940 roku marynarka zapoczątkowała zwrot części statków przejętych w związku z planowaną Operacją „Seelöwe”. Ale w związku z prawie chronicznym niedoborem tonażu coraz częściej zerkano w stronę Kriegsmarine, wiosną 1942 roku w rezultacie masowych nacisków OKM przekazało armatorom 20 000 BRT, dokładając w późniejszym okresie czasu kolejne 150 000 BRT (te „straty” marynarka powetowała sobie przejmując dużą część budowanych w tym czasie w Niemczech i krajach okupowanych statków), nie rekompensowało to jednak strat poniesionych przez Marynarkę Handlową od początku wojny.

W lecie 1942 roku podjęto wreszcie kroki mające na celu poprawę sytuacji w żegludze powołując do życia program budowy nowych statków. Powstały z inicjatywy ośmiu armatorów przy czynnym poparciu Komisarza do Spraw Żeglugi Morskiej tzn. *Hansa Programm*³¹ otrzymał wkrótce najwyższy stopień pilności stawiający go na równi z programem budowy U-Bootów.

Pomimo podejmowanych wysiłków „piętą achillesową” programu pozostawały stocznie, przeciążone do kresu możliwości zamówieniami i bieżącymi remontami dla Kriegsmarine, nękane od 1943 roku coraz intensywniejszymi alianckimi nalotami bombowymi i cierpiące nie tylko na brak fachowców, ale ogólnie siły roboczej nie były w stanie sprostać w pełni założeniom programu.

Zmieniająca się na niekorzyść Niemiec sytuacja wojenna prowadzi od końca 1943 roku do wzmozżonej rekwizycji statków w krajach okupowanych (w Norwegii dopiero w ostatnich miesiącach wojny) i przekazywania w czarter niemieckim armatorom³².

31. *Hansa-Programm* opracował inż. Ernst Gödecke. Program zakładał budowę frachtowców trzech nośności: 3000 TDW, 5000 TDW i 9000 TDW oraz dwa typy holowników: 600 KM i 1000 KM. Początkowy plan przewidywał budowę 209 jednostek w 45 stoczniach (niemieckich, szwedzkich, holenderskich, duńskich, belgijskich i fińskich): 128 statków 3000 TDW (inkl. 2 dla Danii), 49 statków 5000 TDW (inkl. 16 dla Danii), 20 statków 9000 TDW i po 6 holowników każdego typu. Do maja 1945 wybudowano 58 statków.

32. Rekwizycja następowała na tych samych warunkach (*Reichsleistungsgesetz*) jak w przypadku armatorów niemieckich.

Innym kluczowym akwenem okazało się Morze Śródziemne. Początkowo jako „włoskie mare nostrum” nie odgrywało w niemieckich planach żadnej znaczącej roli, jednak po niepowodzeniach armii włoskiej pod koniec 1940 roku w Grecji i w Afryce Północnej, Niemcy zmuszeni byli zrewidować swoje plany i przyjąć z pomocą swojemu sojusznikowi. W styczniu 1941 roku utworzono w Rzymie wydział *Seetransportchef Italien*, na jego czele stanął kadm. G. Horstmann mający za zadanie koordynację transportów morskich na południowych rubieżach Europy. W dniu 8 lutego opuścił Neapol w kierunku Libii pierwszy konwój z żołnierzami „Afrika Korps” zapoczątkowując tym samym Operację „Sonnenblume”. Statki niemieckie od samego początku intensywnie eksploatowane w konwojach afrykańskich poniosły w latach 1941/42 – podobnie jak żegluga włoska – niezwykle ciężkie straty, przy czym tylko w 1941 roku utracono aż 27 jednostek (98 244 BRT).

Poniesione straty i szybko wzrastające zapotrzebowanie na transportowce w związku z nabierającą rozpędu kampanią afrykańską zmusiły Niemców do szukania w Hiszpanii i Francji pilnie potrzebnego tonażu. Na podstawie zawartego 28.VIII.1942 w Nevers niemiecko-francuskiego porozumienia, rząd francuski przekazał 29 statków (ok. 115 000 BRT), ich właściciele duńscy, norwescy i greccy armatorzy w zamian za zwrot statków byli zobowiązani wycarterować swoje jednostki Komisarzowi do Spraw Żeglugi Morskiej (*Reichskommissariat für Seeschifffahrt*), statki wobec braku własnych załóg przekazano do dalszego użytkowania Włochom. Należy dodać, że wcześniej francuzi przekazali 50 statków należących do alian-tów i armatorów z krajów okupowanych, także te jednostki z braku niemieckich załóg podniosły włoską banderę. W trakcie operacji *Anton* w listopadzie 1942 roku zajęto w portach południowej Francji 177 (ok. 700 000 BRT) statków.

Na podstawie podpisanej w dniu 23 stycznia umowy (tzn. porozumienie Laval-Kaufmann) rząd Vichy przekazał w charter państwu Osi 159 (646 000 BRT) stojących bezczynnie w portach jednostek, pozostawiając do swojej dyspozycji jedynie ok. 50 000 BRT.

Dla efektywniejszego zagospodarowania przejętego tonażu utworzono 16.XI.1942 roku z inicjatywy Karla Kaufmanna i przy udziale 11 tradycyjnie działających na tym akwenie armatorów półpaństwową spółkę żeglugową *Mittelmeer Reederei GmbH* (MMR).

W dniu 1.VII.1943 roku (tego dnia ze-szły ze statków hiszpańskie załogi) podporządkowano MMR 10 małych frachtowców zatrudnionych przy transporcie zaopatrywania na Kretę, zakupionych przez OKM w połowie 1941 roku w Hiszpanii, a po 8 września 1943 roku spółce podporządkowano przejęte statki włoskie.

Jesienią 1943 MMR przejęła statki należące do *Schwarzmeer-Schiffahrt GmbH* (SS-GmbH).

Odczuwany dotkliwie przez cały okres wojny na Morzu Śródziemnym brak dostatecznej ilości własnych załóg, starano się kompensować poprzez werbunek marynarzy innych narodowości. Przykładowo na wodach greckiego archipelagu byli to w większości Grecy a na przejętych we wrześniu 1943 roku włoskich statkach pływały nadal załogi włoskie bądź mieszane niemiecko-włoskie. W trakcie swojego krótkiego istnienia *Mittelmeer Reederei GmbH* posiadała ponad 2000 jednostek³³ i była aż do rozwiązania w dniu 15.IX.1944 roku pod tym względem największą spółką armatorską świata! W związku ze specyfiką swojej działalności (spółka wykonywała prawie wyłącznie zadania transportowe na rzecz Wehrmachtu) statki MMR pływały pod banderą służbową Rzeszy (*Reichsdienstflagge*).

Ograniczone przynajmniej w początkowym okresie czasu możliwości pozyskania dodatkowego/nowego tonażu zaowocowały powstaniem kilku nowych projektów opracowanych z myślą o Morzu Śródziemnym i Czarnym, najbardziej zaawansowanym z nich był zapoczątkowany wiosną 1942 roku w stocznich niemieckich i włoskich program budowy małych frachtowców (795-834 BRT) tzn. *Kriegstransporter*, w późniejszym okresie czasu rozszerzony o stocznie francuską, węgierską i rosyjską, z planowanych 62 jednostek (*KT 1-KT 62*) ukończono do końca wojny 42 statki³⁴. Specjalnie dla małych stoczni greckich opracowano projekt prostego kabotażowca z drewna o nośności 600 ton tzn. *H.F.-Transporter*. Z zamówionych statków (*W.A.1-W.A.6*) zwodowano do lipca 1944 wszystkie sześć, do końca sierpnia 1944 roku ukończono 2 (?) jednostki.

Ostatnie miesiące wojny przyniosły ponownie ogromne straty (m.in. Operacja „Hannibal”), pomiędzy 1.I a 9.V.1945 roku

Marynarka Handlowa straciła 154 statków (417 288 BRT)³⁵. Z pozostałego w dniu kapitulacji tonażu³⁶ alianci przejęli do podziału 248 statków (1 041 539 BRT), a 33 (121 800 BRT) wypełnione amunicją gazową zatopili na Bałtyku i Morzu Północnym, kolejne 100 000 BRT to tzn. X-Ships, statki z niemieckimi załogami zatrzymane przez Brytyjczyków do własnej dyspozycji (w większości powróciły po 1950 roku pod banderę niemiecką). W rękach armatorów niemieckich pozostało ok. 120 000 BRT wyłącznie starych i małych statków żeglugi przybrzeżnej. ●

Bibliografia

- L. Dinklage, H.- J. Witthöft – *Die Deutsche Handelsflotte 1939-1945 t. I/II*.
 R. Schmelzkopf – *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939 t. I/II*.
 C. Boie, B. Oesterle – *Die Deutsche Handelsschiffahrt bei Kriegsausbruch 1939*.
 K.-H. Schwadtke – *Deutschlands Handelsschiffe 1939-1945*.
 A. Kludas – *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt 1850-1990 t. I-V*.
 A. Kludas – *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1857-1970*.
 A. Kludas – *Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880-1945*.
 D. Jung, M. Maass, B. Wenzel – *Tanker und Versorger der deutschen Flotte 1900-1980*.
 J. Brennecke – *Schwarze Schiffe weite See*.
 E. Gröner – *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 t. 3-8/ I/II*.
 H.-H. Hildebrand, A.Röhr, H.-O.Steinmetz – *Die deutschen Kriegsschiffe t. I-X*.
 Z. Freivogel – *Deutsche Hilfskreuzer des Zweiten Weltkrieges*.
 K.von Kurzleben, W.Schroeder, J. Brennecke – *Minenschiffe 1939-1945*.
 R. Güth – *Die Marine des Deutschen Reiches 1919-1939*.
 S. Kiesel – *Die Reichsmarine zwischen Küstenverteidigung und Weltmachtstreben*.
 J. Rohwer, G. Hümmelchen – *Chronik des Seekrieges 1939-1945*.
 K.-G. Klietmann – *Auszeichnungen des Deutschen Reiches 1936-1945*.
 W. Treue, E. Möller, W. Rahn – *Die Marinerüstung 1919-1942*.
 J. Miciński – *Księga polskich statków 1918-1945 t. I/II*.
 J. Miciński, B. Huras, M. Twardowski – *Księga polskich statków 1918-1945 t. III*.
 „Taschenbuch der Kriegsflotten 1914”.
 „Taschenbuch der Kriegsflotten 1940”.

33. W tym m.in. ok. 750 włoskich kabotażowców, żaglowców z napędem motorowym i jednostek rybackich, 450 jednostek rzecznych i ok. 600 greckich żaglowców z napędem motorowym.

34. Pierwszy zbudowany w stoczni Deutsche Werft AG Hamburg *KT 3* wszedł do służby 16.IX.1942 roku i pozostał w Niemczech. W związku ze zmieniającą się sytuacją wojenną i przejęciem statków francuskich i włoskich część z nich ukończono jako Eskortowce (U-Jäger).

35. Powyżej 500 BRT.

36. Przytoczone liczby pochodzą z opracowania L. Dinklage/H.- J. Witthöft – *Die Deutsche Handelsflotte 1939-1945 t. I/II*.



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

Część II – Bitwa koło Przylądka Matapan

Po preludium, w którym przedstawiliśmy zaledwie krótki zarys, podkreślając decydujący wpływ Ultry na działania morskie śródziemnomorskiego TDW, pora na preludium, czyli bitwę, o której by się wydawało wszystko już zostało napisane, ale ... z brytyjskiego punktu widzenia. Pora, więc na spojrzenie strony przeciwnej, z pewnością stanowić będzie cenne uzupełnienie. Szczególnie interesujące wydaje nam się, że pokonani przez niszczący ogień artylerii nieprzyjaciela, zostali następnie narażeni na ataki innego, znacznie groźniejszego i bardziej „żarłocznego” wroga, ale nie zdradzamy, kto nim był. Przyjemnej lektury.

Pułapka koło Przylądka Matapan

Po tarenckiej katastrofie brytyjskie samoloty torpedowe zadały flocie włoskiej kolejny, nie mniej dotkliwy cios, przyczyniając się do zatopienia krążowników *Fiume*, *Zara* i *Pola* oraz dwóch niszczycieli. Postaramy się prześledzić rozwój sytuacji godzina po godzinie i faza po fazie, aby wyjaśnić, że zarówno ciężkie błędy popełnione przez włoskie dowództwo oraz górujące nad włoskimi siły brytyjskie nie były jedynymi odpowiedzialnymi nowej katastrofy. Ta została spowodowana, przez zatrzymanie włoskiej eskadry na morzu, tylko po to, aby ją samoloty torpedowe z *Formidabile* spokojnie mogły zaatakować, a unieruchomione jednostki stały się następnie ofiarami baterii *Warspite*, *Barham* i *Valiant*. Brytyjskie pancerniki nie oddałyby ani jednego wystrzału, gdyby przedtem samoloty torpedowe nie unieruchomiły najpierw *Vittorio Veneto*, a potem *Polę*.

Wydarzenia, o których będzie mowa rozegrały się 27 i 28 marca 1941 r. i do historii przeszły pod pojęciem „Bitwy u Przylądka Matapan”. Bardziej adekwatne byłaby „Pułapka pod Matapanem”, ponieważ włoskie okręty dały się zwabić do zręcznie zastawionej przez admirała Cunninghama (ABC) pułapki. Cunningham był dokładnie poinformowany o wyjściu i kierunku marszu włoskiej eskadry. Poruszony zostaje tutaj bardzo ciemny i dosyć bolesny punkt, aby też dać odpór wszystkim wątpliwościom i spekulacjom powstałym po bitwie, na podstawie informacji z pierwszej ręki. Najlepiej, kiedy głos oddany zostanie brytyjskiemu dowódcy Eskadry Aleksandryjskiej:

„Proszę przedłożyć lordowskim mościom załączone raporty z bitwy koło Przylądka Matapan, która rozegrała się w dniach od 27 do 30 marca 1941 r. Pięć nieprzyjacielski okrętów zostało zatopionych, spalonych,

bądź zniszczonych. Za wyjątkiem jednego straconego samolotu, nasz flota nie poniosła żadnych strat, czy uszkodzeń. To, co się wydarzyło przed bitwą i wszystkie z tym związane informacje, na podstawie, których opracowałem swój plan, są Waszym lordowskim mościom doskonale znane.”

Potwierdza to, że już 27 marca napłynęły „informacje”, które były aż tak ważne i pochodziły z bardzo pewnego źródła (Ultra!), że dowodzący flotą brytyjski admirał uwierzył w nie bez jakichkolwiek zastrzeżeń. I skłoniły go do przesunięcia uprzednio zaplanowanej, zakrojonej na wielką skalę wcale nie łatwej operacji. Warto posłuchać, co ABC ma do powiedzenia w tej materii:

„Było bardzo istotne, aby w przypuszczalnym rejonie operacyjnym nie dopuścić do wyniknięcia niczego wyjątkowego, aby przeciwnik nic nie zaczął podejrzewać wzmagając jednocześnie swoją czujność. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności w morzu znajdował się konwój AG 9 (bryt. – przyp. MiJa) z transportem wojska idący do Pireusu i znajdował się w tym momencie na południe od Krety. Konwój szedł swoim kursem do zachodu słońca w dniu 27 marca i potem zawrócił. Inny konwój, który wyszedł z Pireusu w kierunku południowym został również zawrócony.”



9.^a Squadriglia niszczycieli wypływa z Tarentu jako osłona dywizjonu krążowników. W szyku torowym płyną: *Alfieri*, *Gioberti*, *Carducci*, i *Oriani*.

Fot. Ufficio Storico Marina Militare

Podstęp, aby pozwolić konwojowi kontynuować marsz przez cały dzień 27 marca i pozwolić mu dopiero w nocy zawrócić, doskonale pasował do planu, bo u dowódcy włoskiej eskadry nie mogło się nasunąć przez to żadne podejrzenie, co do akwenu, po którym się poruszał. Gdyby nasunęły się mu jakiekolwiek podejrzenie, to z pewnością by zawrócił. Jego siły były zbyt słabe i mógł mieć obawy, gdyby przypadkowo natknąłby się na wroga. W samej rzeczy jednak, zaplanował dokonać wypadu wyznaczając sobie cel zniszczenia jednego z konwojów chodzących do Grecji. Z tego też względu jego zespół składał się z niemal lekkich jednostek, czyli 8 krążowników i tylko jednego pancernika, *Vittorio Veneto*, na którym admirał podniósł swoją flagę. Decydującym o sukcesie wypadu było zachowanie tajemnicy, gdyż tylko dzięki temu były szanse zaatakowania brytyjskich konwojów, bez obawy spotkania się z Eskadrą Aleksandryjską.

Sprawy potoczyły się jednak zupełnie odwrotnie. Admirał Cunningham znał doskonale, gdzie znajduje się owa „strefa”, w której dojdzie do spotkania obu eskadr, więc miał wystarczająco dużo czasu, aby „wyczyścić” ją z własnych okrętów i statków. Brytyjski admirał potwierdza tym samym, że orientował się w każdym najmniejszym szczególe i był zupełnie spokojny o wynik konfrontacji, co mu pozwoliło ruszyć do boju. Zgodnie ze swoim raportem podzielił swoje siły następująco:

Grupa Bojowa „B” (4 krążowniki i 4 niszczyciele) miała się znajdować o świcie na południowy – zachód od wyspy Gaudos.

Grupa „C” – 5 niszczycieli – miała w tym czasie dołączyć do Grupy „B”;

- siły rozpoznawcze z Krety i koło Cyrenajki zostały wzmocnione następująco:

- RAF przeprowadził 28 marca wzmocnione rozpoznanie i naloty bombowe na Morzu Egejskim i na zachód od Krety;

- okręty podwodne *Rover* i *Triumph* otrzymały rozkaz patrolować u wejścia do Zatoki Suda i koło Milos;

- Grupa „D” (*Juno*, *Jaguar* i *Defender*) miała czekać w gotowości bojowej w Pireusie;

- krążownik plot. *Carlisle* miał wyjść w kierunku Zatoki Suda celem wzmocnienia tamtejszej obrony plot;

- greckie siły morskie zostały postawione w stan gotowości bojowej.

To wszystko wydaje się dosyć osobliwe i bardzo dziwne zarazem, kiedy się dowiemy, jak się potoczyły dalsze wydarzenia. 28 przed południem włoska eskadra miała się także znaleźć na południe od wyspy Gaudos i były to owe „ściśle tajne” rozkazy przekazane dowódcemu eskadrą, admirałowi Jachino przez ministerstwo marynarki i to w podwójnej kopercie z adnotacją „osobiście rozszyfrować”. Dokładnie w tym samym miejscu i o tej samej porze admirał Cunningham skoncentrował swoje siły, co się wydaje naprawdę bardzo dziwne!

Jeszcze bardziej dziwne i to bez analizy, i bez kontekstów w tym momencie. Oto, co następuje później. Aby przed przeciwnikiem ukryć swoje prawdziwe zamiary, włoskie okręty otrzymały rozkaz, przez cały dzień 27 marca krążyć na wysokości wschodniego wybrzeża Sycylii, aby w ten sposób zasugerować swój wypad ku brzegom Cyrenajki. Dopiero po zapadnięciu ciemności miały się one udać na kurs

wschodni, aby następnie część zespołu skierowała się ku wyspie Gaudos, na południe od Krety, a drugi podzespół skierować się miał w kierunku Morza Egejskiego. Koło południa zostały zauważone przez nieprzyjacielski samolot rozpoznawczy. Pomimo, że ten meldunek nie przedstawiał dla admirała Cunninghama w zasadzie nic nowego, co do pozycji włoskiego zespołu (po 18 godzinach), to pomimo tego wydał rozkazy następującej treści:

„Grupa Bojowa „B” znajduje się 28.03. o godz. 06.30 w punkcie 34°20'N/24°10'O.

Grupa „C” pozostaje przy zespole pancerników.

RAF rozpozna sytuację 28 marca na obszarze w południowej części Morza Jońskiego, południowo – zachodniej części Morza Egejskiego i na południe od Krety.”

Uzgodniony na 28 marca godz. 06:30 punkt spotkania znajdował się mniej więcej 20 mil na płd. od wyspy Gaudos. Według wytycznych, które otrzymał adm. Jachino ze strony włoskiego ministerstwa marynarki, powinien był dokładnie pół godziny później, o godz. 07:00 „dotrzeć na odległość 20 mil na płd. od Gaudos.” Chęć „skoordynowania” i „spotkania” obu zespołów (wrogich!) nie mogła być wyreżyserowana bardziej wyrafinowanie i doskonale!

Cunningham kontynuuje:

„O zmierzchu 27, o godz. 19, dowódca wraz z flotą opuścił Aleksandrię. Jego kurs to 300°, 20 węzłów.”

Ten szlak wiódł brytyjski zespół pod Gaudos, gdzie – jak już wspomniano – włoskie jednostki miały się zjawić 28 marca przed południem.

Jeżeli się chce to wszystko wyjaśnić, to istnieją dwie możliwości. Można przyjąć,

że Cunningham był nie tylko wybitnym szefem floty, ale też czarownikiem, który potrafił przewidzieć przyszłość, lub, że był dokładnie poinformowany przez pewną osobistość ze strony przeciwnej, a mógł nią jednak być wyłącznie ktoś, kto miał rozeznanie w naszych najgłębszych tajemnicach. Dlaczego, więc flota nie wyszła z Aleksandrii wcześniej? Tutaj Cunningham pisze¹: „aby przeszkodzić nieprzyjacielowi w ataku na nasze konwoje, najlepszym miejscem do tego dla naszej floty byłby punkt na zachód od Krety. Gdyby taki rozkaz wydano, to włoski zespół zauważony by został w momencie zbliżania się do ww. punktu a jego skutek taki, że wróg byłby zmuszony do zweryfikowania swoich zamiarów i odczekania przynajmniej do momentu, kiedy zmuszony by został powrócić do bazy celem uzupełnienia paliwa.”

Cunningham mógł, więc, swobodnie wyjść z Aleksandrii w nocy i w dodatku był w stanie sobie pozwolić na luksus nie zaprzatania sobie głowy jakimiś transportami własnego wojska, ponieważ on sam je zawrócił (podkreślenie MiJa) do portów wyjścia.

Po tym wszystkim otwarta zostaje tylko kwestia, komu to wszystko było do zawdzięczenia, no, komu? Jakiś podły zdrajca, nie to ULTRA oczywiście! I to nie ulega wątpliwości.

Co się potem wydarzyło, pokrótce zostanie przedstawione. Włoskie okręty stawily się 28 marca punktualnie w określonym rozkazem punkcie na południe od Gaudos, wraz z jednostkami, które w zasadzie miały pójść na Morze Egejskie. Jeden z rozkazów wysłany przez ministerstwo marynarki kazał im połączyć się siłami głównymi.

Około godz. 08 okręty włoskie i brytyjskie znalazły się w polu widzenia; włoskie jako pierwsze z dużego dystansu otworzyły ogień, na co Brytyjczycy się wycofali i nie dość, że był to odwrót celowy to jeszcze bardzo dobrze obmyślony, gdyż w tym przypadku dowódca brytyjskich krążowników, admirał Pridham-Wippel wspomina: „podjąłem decyzję *ściągnięcia przeciwnika pod lufy naszych pancerników i samoloty z naszego lotniskowca.*” Admirał Jachino nie spełnił jednak oczekiwań Brytyjczyka, gdyż o 08:50 wydał rozkaz do odwrotu, a Brytyjczycy zwrócili i podążali za Włochami poza zasięgiem ich artylerii.

Stan taki trwał prawie dwie godziny. Na czele szli Włosi, którzy kierowali się w kierunku Półwyspu Apenińskiego, a na piętach deptali im Brytyjczycy, starając się nie wejść pod zasięg ich artylerii. Admirał Jachino dał się jednak skusić, pójść na kurs przeciwny i ostrzelać nachalnego przeciwnika dając się złapać na haczyk! O godz. 10:56 rozkazał otworzyć ogień z bardzo dużej odległości, Brytyjczycy zaczęli zawracać, na co Włosi rzucili się w pogoń za nimi, oddalając się za to coraz bardziej w kierunku wschodnim, do czego zresztą wróg dążył. Jachino nie psuł im zabawy, ale zdecydowanie zbliżał się do nieprzyjacielskich pancerników. Włoski admirał nie wiedział, że przeciwnik wyszedł poprzedniego wieczora z Aleksandrii, ale istniały pewne przesłanki, które by go musiały zmusić do zastanowienia się. Czyż nie była to tylko forpocztą większej i silniejszej eskadry? Czy można było wierzyć, że Brytyjczycy się tylko bawią z Włochami narażając się tym samym na jakieś większe niebezpieczeństwo?

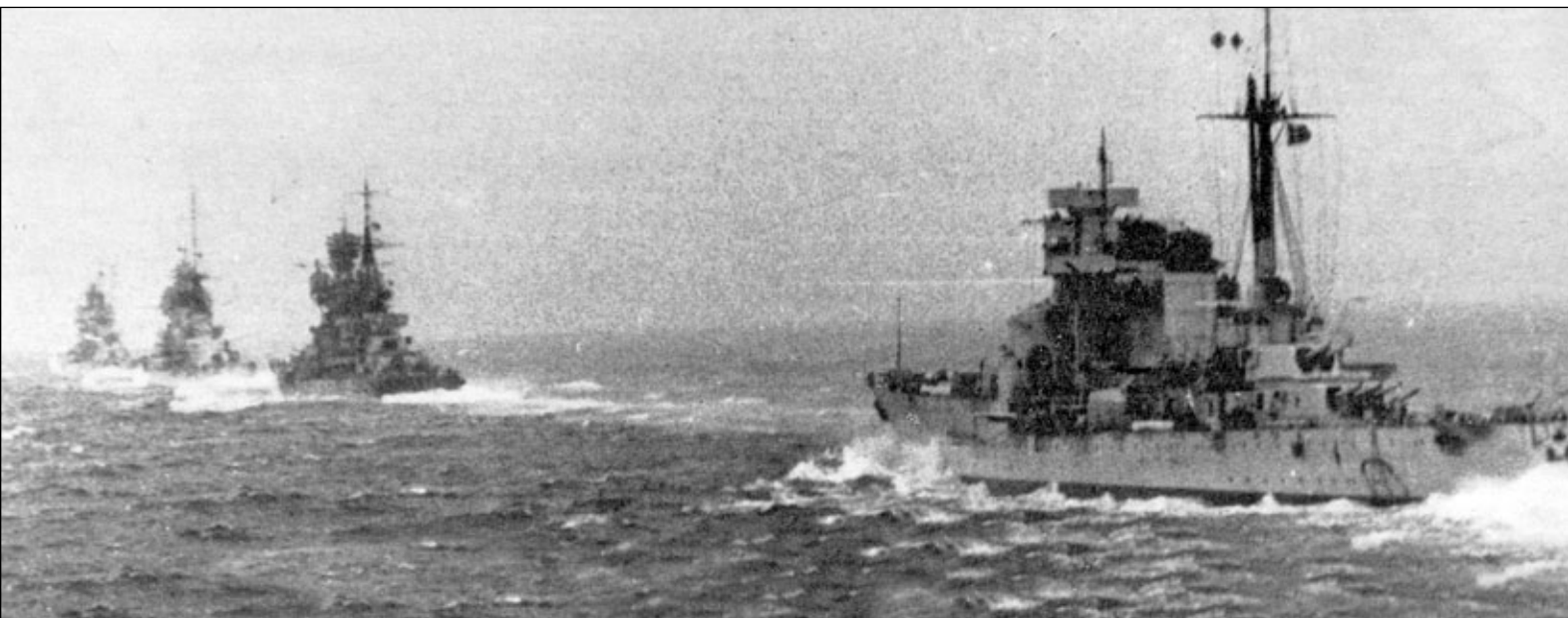
Do zadań włoskiego admirała, o czym nie należy zapominać, było również niszczenie wrogich konwojów, których położenie w danej chwili jeszcze nie było wiadome. Zbyt długie ociąganie się na południe od Krety i daleki wypad na wschód oznaczało odejście od pierwotnych zamiarów i nawet w przypadku powodzenia, dysproporcje w stosunku do poniesionego ryzyka byłyby zbyt wielkie. Na dodatek, nie było zbyt mądre dać się wciągnąć w taką awanturę bez jednego choćby samolotu, a takowe przecież były na pokładzie.

Skutki miały się wkrótce okazać bardzo bolesne. Zmniejszająca się z każdą chwilą odległość umożliwiła *Formidable*owi wysłać w powietrze pierwszą falę samolotów torpedowych, która bezskutecznie zaatakowała *Vittorio Veneto* o godz. 11:27. W tym momencie włoskiemu admirałowi otworzyły się oczy, co poskutkowało wydaniem rozkazu o powrocie do bazy, lecz na swoim flagowcu znajdował się jeszcze ponad 40 mil na południe od Gaudos, a pierwotnie miał już być od trzech godzin poza tym akwenem.

Po południu zaczęły się ataki brytyjskiego lotnictwa operującego z Krety, które ulokowało o godz. 15:20 w kadłubie *Vittorio Veneto* dwie bomby, a samoloty torpedowe rozpoczęły ostrzeliwać z lotu koszącego eskortujące niszczyciele w zamiarze uciszenia ich ognia plot. Następnie schodząc coraz niżej okrążyły burty włoskiego pancernika i rzuciły swoje torpedy, z których jedna była celna. Pancernik w momencie zastopował, a w tym czasie przez

1. Na podstawie wspomnień Patrz: *A sailor's odyssey* (Odyseja żeglarza) 1951.

Fotografia wykonana 28 marca 1941 r. na Morzu Jońskim z pokładu *Garibaldiego*. Od lewej krążowniki *Zara*, *Pola*, *Fiume* i *Abruzzi*. Fot. zbiory Erminio Bagnasco



wyrwany w rufie spory otwór do wnętrza kadłuba zaczęły się wlewać masy wody. Wydawało się, że okręt jest stracony: kołysał się beznadziejnie na fali, daleko od brzegu, prawie 800 km od Tarentu, bez nadziei na jakąkolwiek pomoc. Swoje uratowanie zawdzięcza w pierwszym rzędzie swoim silnym grodziom, które stanowiły skuteczną tamę dla żywiołu w swoim przenikaniu w kierunku dziobu. Dzięki nieludzkim wręcz wysiłkom ludzi udało się w końcu uruchomić część maszyn. Pancernik zaczął powoli poruszać się do przodu, próbując stopniowo zwiększać swoją prędkość, co sprawiło, że admirał na mostku ponownie zaczął żywić nadzieję, że uda mu się bez szwanku wyjść z opresji. W postanowieniu dać wrogu w razie kolejnego ataku zdecydowany opór, rozkazał pozostałym jednostkom utworzyć coś na wzór pierścienia ochronnego. Idące w grupie będącej daleko na przedzie krążowniki *Trento*, *Trieste* i *Bolzano* zawróciły a po dwóch godzinach dołączyły do nich jeszcze krążowniki *Fiume*, *Zara* i *Pola*. Te zajęły swoje pozycje po prawej burcie jednostki flagowej. Przed nim i za nim ubezpieczały niszczyciele.

Owe „skrzyknięcie” się Włochów obserwowało z oddali osiem brytyjskich samolotów torpedowych lecących za osłaniającymi je myśliwcami i czekały do zapadnięcia

zmroku, aby dopiero wtedy zaatakować, obiecując sobie większy sukces! Około godz. 19:30 samoloty spadły niczym sokoły na włoskie okręty, które właśnie znalazły się w pobliżu Przylądka Matapan. Kiedy atak minął, nie można się było doliczyć *Poli*, trafionej jedną torpedą.

O ile 11 listopada 1940 r. Brytyjczycy atakowali nieruchome, bo stojące na kotwicy cele, to na wysokości Przylądka Matapan, czy na południe od wyspy Gaudos, włoskie okręty wykorzystały wprawdzie w zupełności swoje możliwości manewrowania, co je jednak nie uchroniło przed zakasowaniem trafień. Torpeda lotnicza tym samym udowodniła swoją siłę ofensywną i skuteczność w przypadku będących w ruchu celów. Mussoliniego utrzymywano jednak w wierze, że do tego są zdolne wyłącznie bombowce. 30 marca 1938 r. duce oświadczył: „*Technika zrzutu bombowego stała się lepsza i skuteczniejsza, co umożliwia trafienie nawet poruszającego się celu.*”

Odkomenderowane do unieruchomionej *Poli* krążowniki *Fiume* i *Zara* podeszły w jej pobliże o godz. 22:30, natykając się na brytyjskie pancerniki *Warspite*, *Barham* i *Valiant*, które za pomocą swoich radarów bezproblemowo zlokalizowali pozycję nadchodzących krążowników. Zupełnie nieoczekiwanie dla oślepionych snopami

silnego światła z reflektorów ludzi znajdujących się na stanowiskach bojowych z najbliższej odległości w kadłuby dwóch włoskich krążowników weszło w sumie 24 ciężkich pocisków.

Nie inaczej potoczyły się losy dwóch włoskich niszczycieli, *Alfieriego* i *Carducci*, które znalazły się w zasięgu brytyjskiego ognia. Po wystrzeleniu swojej amunicji napastnicy oddalili się. Ich admirał uważał jednak za stosowne powiadomić włoski sztab marynarki, gdzie szukać rozbitków. Za ten rycerski gest należą się wrogowi głębokie wyrazy podziękowania, gdyż umożliwił on w ogóle, że Rzym dowiedział się o stracie aż pięciu swoich jednostek! W jaki nieświadomy sposób podchodzono tam do tragedii koło Przylądka Matapan niech świadczy fakt, że w nocy nie obudzono Mussoliniego, aby otrzymać jego zgodę na zatopienie *Poli*, jeżeli próby odholowania jej nie powiodłyby się i zaistniałyby potrzeby jej zatopienia. W tym też duchu do znajdującego się na *Zarze* admirała Cattaneo wysłany został odpowiedni radiogram, który jednak już nie został odebrany, ponieważ w tym czasie krążownik palił się już jak pochodnia. Kiedy Brytyjczycy odeszli, na wodzie kołysały się cztery olbrzymie żagwie, które oświetlały morze swą ponurą czerwienią. Następnie cicho jeden po dru-

Pancernik *Warspite*, okręt flagowy admirała Cunninghama.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe



Mimo posiadania przez Włochów dobrych maszyn, jak widoczny na fotografii wodnosamolot rozpoznawczo-torpedowy Cant Z. 506B, zawiodło rozpoznanie lotnicze. Szczególnie niewralgicznego akwenu łączącego Włochy z Dodekanezem. Również koordynacja niemiecko-włoska w tym zakresie pozostawała wiele do życzenia, co przyniosło tak fatalne skutki.

Fot. zbiory Stato Maggiore



gim owe upiorne i rozpalone do czerwoności monstra zaczęły się opuszczać na dno, a na powierzchni jeszcze długo unosiły się krzyki i wołania o pomoc rannych i tysięcy rozbitków.

Wkrótce po tym dramacie, fale z unoszącymi się na nimi płonącymi resztkami rozpruły kadłuby kilku okrętów, idące na dużej prędkości; były to wrogie jednostki, które kierowały się na *Polę*. Ta utrzymywała się jeszcze na powierzchni. Po jej ostrzelaniu, Brytyjczycy znikli tak prędko, jak przybyli, lecz wracali z bardzo przerażającymi łupami. Pióra ich śrub okrętowych wyrwały krwawe ochłapy ludzkiego mięsa z dryfujących na wodzie nieszczęśliwych rozbitków, przez grupy, których torowały sobie drogę.

Około godz. 3 powrócili jednak, ale widok, jaki zastali na podejściu, świadczący o tragedii, która się tutaj rozegrała, zmusił Brytyjczyków do zmniejszenia prędkości. Jeden z okrętów, *Jervis* podszedł do burty *Poli* i zaczął przemawiać ludzi, którzy uniknęli tej krwawej jatki, a następnie odpalił w kierunku krążownika dwie torpedy, które okazały się być ciosem łaski. Brytyjczycy odeszli w noc. Czy nadejdzie kiedykolwiek jeszcze tak tragiczny świt, jaki nastał 29 marca 1941 r.? W pierwszym brzasku dnia, ci co przeżyli zostali skonfrontowani odpychającymi częściami pewnej masy o brunatnym zabarwieniu, które poprzyklepane było do martwych ale obecnie bardzo zniekształconych ciał, które huśtały się na fali. Teraz już było wiadome, co owe straszne i trudne do opisu krzyki bólu, który wydawał się nie do wytrzymania w nocy oznaczały. Krew z mielących rozbitków śrub brytyjskich okrętów zwały stada rekinów z głębi morza, a inne przybyły nawet z odległych miejsc, aby wziąć udział w tej osobliwej kolacji.

Tym nieszczęśliwcom, którym dane było przeżyć i nie zostali pożarci przez re-

kiny przejść mieli jeszcze bardzo długą gehennę, umierając z zimna, głodu, czy pragnienia.

Niecałe 160 uratował w dniach od 31 marca do 2 kwietnia statek szpitalny *Gradisca*. Niektórych podjęły z wody greckie i brytyjskie jednostki, które w tym właśnie celu wyszły z Pireusu i z Zatoki Suda. *Jervis* przejął z *Poli* 258. Wśród nich znajdował się kmr por. Bredola, I oficer krążownika. Kiedy wprowadzono go do mesy oficerskiej na *Jervisie*, zauważył wiszący na ścianie rozkaz dzienny admirała Cunningham z 26 marca 1941 r., w którym dowódca Floty Śródziemnomorskiej zwraca uwagę na planowaną na ten dzień akcję włoskiej floty, oczekując od swoich załóg dania z siebie wszystkiego! Komandor nie wierzył własnym oczom, bo 26 w zupełnej nieświadomości przemierzał wody Zatoki Tarenckiej, a wróg już wtedy o wszystkim wiedział i doskonale się do tego przygotował i to w najdrobniejszym szczególe!

Nie mniej do katastrofy przyczyniła się niedostateczna współpraca między marynarką a lotnictwem, która wynikała z nagannych wręcz stosunków panujących między tymi dwoma częściami sił zbrojnych i zamiast dążyć do ich polepszenia, stawały się z czasem nie do wytrzymania. Główną winę ponosi tutaj marynarka wojenna, która gardziła lotnikami i nie uzgadniała z nimi jakichkolwiek operacji, co było nie tylko jej obowiązkiem, ale powinna to dla zapewnienia własnego interesu wręcz żądać! Ministerstwo marynarki preferowało natomiast konsultować swoje pociągnięcia i decyzje ze stacjonującym na Sycylii niemieckim korpusem lotniczym, do którego prawdopodobnie miało większe zaufanie. To niewątpliwie niecodzienne zachowanie jest ewenementem na skalę światową. Na 24 godziny przed wyjściem włoskich okrętów w morze, ministerstwo lotnictwa zostało poinformowa-

ne przez ministerstwo marynarki poprzez „umysłnych”, co lotnicy uradzili ze swoimi niemieckimi kolegami. Z uwagi na fakt, że włoskie lotnictwo miało działać w tym czasie nad Morzem Egejskim, marynarka poinformowała niezależnie od tego włoskie „Comando Supremo”; było to konieczne, ponieważ – z uwagi na wrażliwość członka tetrarchii² de Vecchio³ użycie lotnictwa stacjonującego na wyspach Dodekanazu uzależnione było nie od ministerstwa lotnictwa w Rzymie, ale od decyzji gubernatora tego archipelagu.

Skutkiem tego było, że w dniu wyjścia brytyjskiego zespołu w morze nad Aleksandrią nie krążył żaden włoski samolot rozpoznawczy. Gdyby Brytyjczycy zostali zauważeni, akcja zostałaby odwołana, ale sprawy potoczyły się następująco:

Operujące nad Morzem Egejskim włoskie lotnictwo otrzymało rozkaz 28 marca rozpoznania kanału Caso – Aleksandria, ale wstrzymać się od rozpoznania, co się dzieje w samej Aleksandrii. Mówiąc krótko, z pewnym jednak zastrzeżeniem, oznaczało to, że tego właśnie dnia stacjonująca tam duża brytyjska flota została po prostu pominięta przez włoskie lotnictwo rozpoznawcze, a znajdujące się w swoich sektorach, niedaleko wejścia do bazy włoskie okręty podwodne też nie stwierdziły żadnego ruchu!

Z podobnych przyczyn włoskiemu zespołowi w dniu 28 marca brakowało także osłony powietrznej myśliwców znad Morza Egejskiego, Również i tutaj rozkaz brzmiał: „*Marynarka zabezpiecza ochronę*

2. z greckiego *rzędy czterech, czwór władza*; łac. *quadrumvirat* = Rada Faszystowska we Włoszech Mussoliniego.

3. Cesare Maria De Vecchi (1884-1959) włoski polityk, lider faszystów Mussoliniego, w latach 1939-1940 gubernator Dodekanazu, od 1941 r. jeden z czterech w najwyższej Radzie Faszystowskiej. W roku 1943 głosował przeciwko Mussolinemu, za co został skazany na karę śmierci; uciekł do Paragwaju; powrócił do Włoch w roku 1949.

powietrzną dla siebie w okolicy Krety między godziną 7 a 9”

Samoloty rzeczywiście zastały tam w tym czasie okręty admirała Jachino. Po godzinie 9 samoloty powróciły na swoje lotniska, aby tam odczekać dalszych rozkazów, które jednak przez cały dzień nie nadchodziły i nikt nie wpadł na pomysł, aby je zaalarmować, nawet w momencie wykonywania przez *Vittorio Veneto* niebezpiecznego manewru zwrotu.

Tak samo bezowocny przebieg miała również akcja niemieckich myśliwców. Uzgodniono z Włochami, że Niemcy nie przekroczą 21 stopnia szerokości. Włoskie okręty, które w tym czasie nie trzymały się już ustalonego „rozkładu jazdy” z wymienionych już wcześniej powodów i przebywały przez cały dzień 28 po drugiej, bliżej wschodu, 21 stopniu szerokości geograficznej i przekroczyły go dopiero po godz. 20. Wykluczyć można tutaj fakt, że włoscy admirałowie nie mieli błędnego pojęcia o grożącym niebezpieczeństwie, gdyż w przeciwnym wypadku nie do wyjaśnienia byłby fakt, że nie sprawdzają rozkazów, zmieniając je potem w zależności od zmieniającej się sytuacji, korygu-

jąc przy tym błędy i pomyłki. Powinni byli raczej skoordynować operację włoskich okrętów z samolotami sojusznika i to minuta po minucie, z chronometrem w rękę, co zapewniłoby, że obie siły w razie potrzeby nawzajem by sobie pomogły.

To jednak przekraczało siły każdego, aby tak zwaśnionym ze „przeciwnikom” coś takiego zaproponować, z których jeden był tak rozeźlony, że jeden z samolotów znad Morza Egejskiego podczas rozpoznania, pomylił włoski okręt z nieprzyjacielskim, a drugi się oburzył, kiedy włoskie okręty gwałtownie ostrzelały dwa samoloty torpedowe, które w dobrej wierze się do nich zbliżyły, aby im zapewnić ochronę powietrzną.

Każdy ze wspomnianych tutaj rodzajów broni prowadził swoją własną wojnę i to na swój sposób, a że to było w ogóle możliwe, można wytłumaczyć wyłącznie wszechwładnie panującym w „Comado Supremo” niedbalstwem, które 28 marca jeszcze o godzinie 17 nie wiedziało, że od półtorej godziny jeden z największych włoskich pancerników po trafieniu torpedą znalazł się w śmiertelnym niebezpieczeństwie, ponieważ utracił swoją zdol-

ność manewrowania. Gdyby ministerstwo lotnictwa nie szepnęła, oczywiście w „zaufaniu”, do ucha „Comando Supremo”, ową wiadomość, kto wie, jak długo by jeszcze trwało, zanim by się ci ludzie zorientowali. Działanie wsteczne tego sposobu przekazywania informacji można sobie doskonale wyobrazić.

„Comado Supremo” beczelnie przyznało się, że „stąpało po omacku”, zapewniając jednak, że natychmiast postara się dowiedzieć czegoś więcej o szczegółach i nie wyklucza, aby lotnictwu stacjonującemu na lotniskach wysp Morza Egejskiego wydać rozkaz wzbicia się w powietrze.

Dzień się jednak już kończył, a godzina ciemnej tragedii dla tysięcy włoskich marynarzy nieubłaganie zbliżała się!

W przeciągu zaledwie kilku tygodni brytyjskie samoloty torpedowe pośrednio wzgl. bezpośrednio zatopiło 4 pancerniki, 3 ciężkie krążowniki i 7 niszczycieli. Wstrząsnąć Włochami Brytyjczykom udało się właśnie za pomocą broni, którą Włosi mogli użyć pierwsi, ale z tego zrezygnowali.

(ciąg dalszy nastąpi)

FOTOCIEKAWOSTKA

Podobnym sukcesem jak Brytyjczycy po Matapan, mogą się pochwalić Japończycy w Bitwie koło wyspy Savo 9 sierpnia 1942 roku. Eskadra wiceadmirała Mikawy zatopiła w nocnej bitwie amerykańskie krążowniki ciężkie: *Vincennes* (na fotografii), *Astoria*, *Quincy* oraz australijski *Canberra*. Ponadto ciężkie uszkodzenia odniósł krążownik *Chicago*. Warto nadmienić, że Japończycy nie posiadali radaru oraz nie znali amerykańskich szyfrów.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III





Japońskie okręty podwodne w trakcie walk o Holenderskie Indie Wschodnie

Walki o Holenderskie Indie Wschodnie (dzisiejsza Indonezja), które miały miejsce od grudnia 1941 do marca 1942 roku, są stosunkowo mało znanym wydarzeniem wojny na Pacyfiku. Nawet najbardziej znane wydarzenie tej kampanii, czyli stoczona pod koniec lutego 1942 roku bitwa na Morzu Jawajskim, znajduje się w cieniu takich batalii jak Midway, Morze Koralowe czy Pearl Harbour. Jeszcze mniej wiadomo o powietrznych i lądowych (a także pozostałych morskich) zmaganiach toczonych na tym ogromnym obszarze. Jednym z najmniej znanych epizodów tej kampanii są działania japońskich okrętów podwodnych. Warto naświetlić ten temat nie tylko ze względu na sukcesy, które odnieśli japońscy podwodnicy, ale także, dlatego, że ich głównym celem stała się wtedy żegluga handlowa, co stało w pewnej sprzeczności z obowiązującą w tym czasie japońską doktryną użycia sił podwodnych.

Samo zdobycie kolonialnych posiadłości Holandii było głównym celem japońskiej ofensywy podjętej przeciwko krajom Zachodu. Uderzenie na Pearl Harbour, a także podbój Filipin i Malajów miały być etapem do zrealizowania najważniejszego celu sił zbrojnych Cesarstwa: opanowania roponośnych terenów dzisiejszej Indonezji. Dzięki temu Japończycy zabezpieczyliby

swoje zapotrzebowania na paliwa płynne, których wciąż im brakowało. Toczona od 1937 r. wojna z Chinami wysysała japońskie zapasy paliw, co skutkowało drastycznymi ograniczeniami w sektorze cywilnym. Przykładowo, rząd nakazał zakładom przemysłowym ograniczenie zużycia paliw o 37%, a posiadaczom samochodów o 65%. Jednakże nie przynosiło to poprawy i sytuacja Japonii w tej materii wciąż pogarszała się. W gronie japońskich decydentów obawiano się, że pozbawione paliw gospodarka Japonii jak i całe siły zbrojne Cesarstwa (a zwłaszcza pochłaniająca ogromne ilości ropy marynarka wojenna) popadną w stan letargu. Z tego też tytułu zdecydowano się na zbrojną konfrontację z krajami zachodnimi, takimi jak Wielka Brytania, Holandia, a przede wszystkim Stany Zjednoczone. Jak już zostało to wspomniane, głównym celem agresji było opanowanie pól naftowych znajdujących się na terenie dzisiejszej Indonezji.

Oprócz lotnictwa, silnych zespołów nawodnych floty i sił lądowych, do realizacji tego celu przeznaczono siły podwodne. W okresie grudzień 1941 – styczeń 1942 japońskie okręty podwodne brały udział zarówno w operacji hawajskiej, jak też w inwazji na wyspę Wake czy ataku na Malaje oraz Filipiny. W walkach tych nie odnio-

sły one tak spektakularnych sukcesów jak lotnictwo pokładowe marynarki, armii czy siły lądowe Cesarstwa. Jednakże storpedowanie lotniskowca *Saratoga* (11 stycznia 1942 r.), zatopienie kilku frachtowców połączone z ostrzałem instalacji za Zachodnim Wybrzeżem USA, czy wykrycie pochodzącego brytyjskiego zespołu *Force Z*, co ułatwiło jego odnalezienie i zniszczenie przez lotnictwo Japonii, wskazywały, że w okrętach podwodnych Cesarstwa tkwi znaczący potencjał.

Do wsparcia uderzenia na Holenderskie Indie Wschodnie sformowano trzy grupy okrętów podwodnych. Grupa A składała się z dwóch eskadr okrętów podwodnych (4 i 6), dowodzonych odpowiednio przez kontradmirała Setsuzō Yoshitomiego i kontradmirała Chimakiego Kōno. Liczyła łącznie 12 okrętów podwodnych, głównie typu *KD3* i *KRS*. Grupa B składała się z 5 Eskadry Okrętów Podwodnych, dowodzonego przez kontradmirała Tadashige'ę Daigo, a mającej na stanie sześć nieco już leciwych I-bootów (typu *KD4* i *KD5*). Grupa C, dowodzona przez kontradmirała Hisashiego Ichiokę'ę, składała się z 2 Eskadry Okrętów Podwodnych (jednostki typu *J1* i *J2*), które przemieszczono w rejon operacji aż spod Hawajów. Grupy te miały patrolować wyznaczone im rejony, a ich zadaniem

było przede wszystkim wykrycie sił morskich przeciwnika. Oczywiście, miały też atakować napotkane jednostki wroga. Grupę A rozmieszczono w okolicach Cieśniny Sunda, Grupa B została skierowana do rejonu Zatoki Bengalskiej, natomiast grupa C działa pomiędzy Jawą a Australią. Ze względu na liczbę zaangażowanych w nią jednostek była to jedna z największych operacji japońskich sił podwodnych początku wojny. Te dwadzieścia pięć okrętów działało aktywnie, odnosząc przy tym znaczące sukcesy. Historycy japońscy przypisują im zatopienie około czterdziestu jednostek wroga, chociaż nie wszystkie zgłoszenia wyglądają na w pełni wiarygodne. Oto jak wyglądały działania poszczególnych okrętów z grupy A:

- Dowodzony przez komandora Nakamurę Shozo *I 53* patrolował w pobliżu Singapuru, by następnie przenieść się w okolice Cieśniny Lombok i wschodniego wybrzeża Jawy. Według autorów strony <http://www.combinedfleet.com/> 7 lutego okręt ten zatopił statek handlowy na południe od Jawy, jednakże niemiecki autor pracy *Axis Submarine Successes 1939-1945*, prof. Jürgen Rohwer, nie potwierdza tego zatopienia. Natomiast z całą pewnością 27 lutego, na Morzu Jawajskim *I 53* zatopił niewielki holenderski statek handlowy *Moesi* (913 BRT) idący z Surabaji do Australii. Dzień później, na południowy zachód od Sumatry ofiarą jego torped padł duży brytyjski frachtowiec *City of Manchester* (8917 BRT). W wyniku tego drugiego ataku zginęło (lub zaginęło) 9 osób, pozostałych 128 członków załogi i pasażerów uratowały jednostki eskorty. Jürgen Rohwer przypisuje *I 53* zagładę frachtowca *Pariri* (1172 BRT), ale jednostka ta padła najpewniej łupem *I 2*.

- *I 54* działał w rejonie cieśniny Sunda, w pobliżu zachodnich wybrzeży Jawy. 20 lutego jego ofiarą miały paść dwa niezidentyfikowane frachtowce, 24 lutego zaatakował on nieskutecznie aliancki zbiornikowiec, natomiast 25 lutego i 2 marca kapitan *I 54* zgłosił zatopienie dwóch frachtowców. Powojenne źródła różnią się w ocenie skuteczności ataków dowodzonej przez komandora podporucznika Kobayashiego Shigeo'a jednostki, przypisując jej mu zatopienie jednego lub dwóch statków handlowych.

- Rejon działania *I 55* wyznaczono na północ od cieśniny Lombok, a następnie na południe od cieśniny Sunda. Według części źródeł 4 lutego miał on zatopić holenderski statek pasażerski *Van Lansberge* (1937 BRT), ale według autorów strony www.combinedfleet.com nie wykonał on takiego ataku. Jednak źródła są zgodne co do tego, że 7 lutego celnie ostrzelał on kolejny holenderski statek pasażerski *Van Cloon* (4519 BRT). Okręt

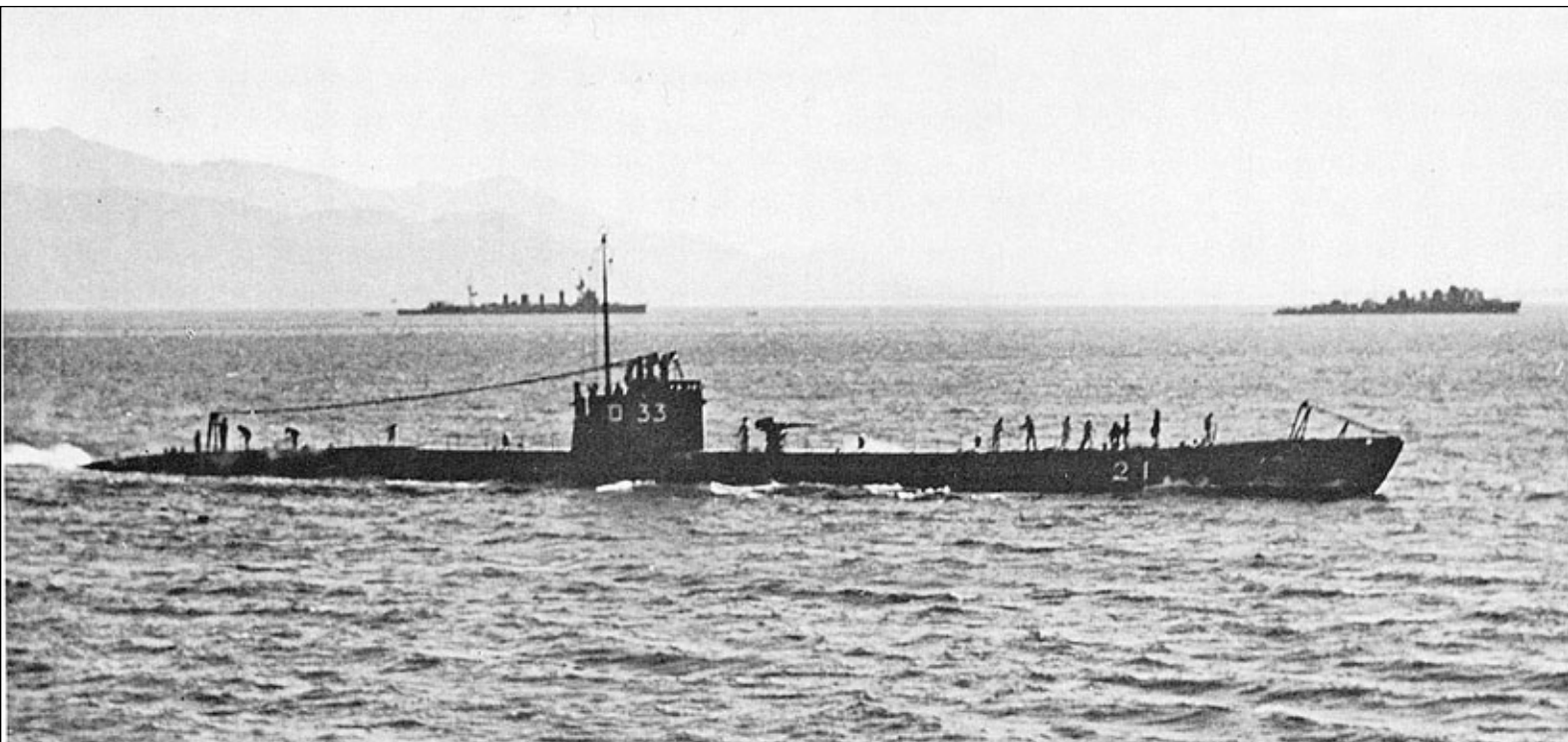
ten wyrzucił się na plażę, a jego wszyscy pasażerowie i załoga, łącznie 187 osób, ocaleli. W rewanżu łódź latająca „Catalina” zaatakowała *I 55*, ale zdołał on umknąć bez uszkodzeń. Paradoksalnie, 8 lutego lekkie uszkodzenia zadał tej jednostce japoński samolot, który ostrzelał *I 55* z lotu koszącego. 13 lutego, w pobliżu cieśniny Sunda, *I 55* zanotował kolejny sukces, topiąc uzbrojony statek amunicyjny *Derrymore* (4799 BRT) będący w drodze z Singapuru do Dżakarty. Dwie celne torpedy posłały go na dno wraz z całym ładunkiem amunicji i sześcioma wymagającymi napraw myśliwcami „Hurricane”. 18 lutego komandor podporucznik Nakajima, dowodzący *I 55*, zgłosił zatopienie uzbrojonego frachtowca. Najprawdopodobniej zaatakował on norweski parowiec *Mandrono* (5804 BRT), tyle tylko, że jednostka ta uszła z opresji bez szwanku.

- *I 56* przeprowadził owocny i agresywny patrol na południe od Jawy i w pobliżu cieśniny Lombok. Okręt ten zatopił już jeden niewielki statek (11 grudnia 1941 ofiarą *I 56* padł norweski frachtowiec *Hai Tung*), a dowodzący nim komandor podporucznik Ohashi Katsuo nie zamierzał poprzestać na tym skromnym łupie. W trakcie swojego drugiego wojennego patrolu, 5 stycznia ogniem artyleryjskim posłał na dno brytyjski frachtowiec *Kwangtung* (2626 BRT), a dzień później ostrzelał holenderski statek handlowy *Tanimbar* (8169 BRT). Jednakże potencjalna ofiara okazała się uzbrojona i otworzyła ogień. Aby uniknąć uszkodzeń dowódca *I 56* zanurzył swój okręt. Niepowodzenie w tym ataku powetował sobie dosyć szybko, bowiem popołudniem 8 stycznia zatopił on holenderski statek handlowy *Van Rees* (3000 BRT), a wieczorem tego samego dnia do listy jego ofiar dołączyła kolejna holenderska jednostka – *Van Riebeck* (2263 BRT). 12 stycznia w pobliżu Bali *I 56* wystrzelił torpedę w kierunku holenderskiego statku *Patras* (2065 BRT). Jednakże kapitan atakowanej jednostki zauważył nadciągające niebezpieczeństwo i gwałtownym zwrotem uratował statek. Dowódca *I 56* jednak nie miał zamiaru rezygnować z powiększenia swego konta, wydał rozkaz wynurzenia i obsadzenia działa pokładowego. *I 56* otworzył ogień w kierunku *Patrasa*. Holenderski statek rozwinął maksymalną prędkość 13 węzłów, aby uciec przed niebezpieczeństwem, ale kilka pocisków trafiło uchodzący statek. Na rufie wybuchł pożar, a kolejne pociski z *I 56* wciąż nadlatywały. Kres *Patrasa* wydawał się bliski. Nie spodziewanie, na arenie starcia pojawiła się holenderska łódź latająca Dornier Do-24. *I 56* wykonał alarmowe zanurzenie, ale okazało się, że Do-24 nie jest uzbrojony w bomby głębinowe. Komandor podporucznik

Ohashi cierpliwie odczekał, aż Dornier odleci, po czym wynurzył się, aby dobić *Patrasa*. Jednakże Holendrowi dopisało szczęście, gdyż *I 56* zdołał wystrzelić tylko dwa pociski odłamkowe w jego kierunku, w momencie, gdy *Patras* wpływał już do portu w Banjoewangi. Spowodowały one niewielkie uszkodzenia, chociaż kilku marynarzy zostało rannych. To niepowodzenie nie przekreśliło jednak dorobku *I 56*, a dodatkowo po krótkim pobycie w Cam Ranh *I 56* celnie ostrzelał holenderski frachtowiec *Togian* (979 BRT). Stało się to 4 lutego, a sam *Togian* został potem zatopiony przez załogę w Koepang na wyspie Timor.

- Kolejny okręt podwodny – dowodzony przez komandora podporucznika Nakajimę Sakaego *I 57* – patrolował w okolicach cieśniny Lombok. 7 lutego zatopił ogniem artyleryjskim holenderski pomocniczy zbiornikowiec *Djirak* (3077 BRT) płynący z Balikpapan do Surabaji. Na tym lista sukcesów *I 57* w tej operacji zakończyła się, ponieważ trudno zaliczyć do niej atak dyzenterii, który dotknął część załogi.

- *I 58* operował w rejonie cieśnin Lombok i Sunda. Już 3 stycznia storpedował, a następnie dobił ogniem artyleryjskim, holenderski statek handlowy *Langkoeas* (7395 BRT) w pobliżu wyspy Bawean. Około 90 rozbitków zdołało dostać się do łodzi ratunkowych, ale nagle z *I 58* padły w ich kierunku salwy z broni maszynowej. Trzech ocalałych rozbitków wciągnięto na pokład japońskiej łodzi podwodnej, gdzie dowodzony nią komandor podporucznik Kitamura Soshichi przesłuchiwał ich. Następnie wrzucono ich z powrotem do morza. Szczęśliwie, udało im dostać się na dryfującą w pobliżu tratwę, na której spędzili kilka dni. W końcu zostali uratowani przez holenderską „Catalinę”. Po dokonaniu tej zbrodni wojennej załoga *I 58* ruszyła na dalsze łowy. 5 stycznia *I 58* o mało nie został storpedowany przez niezidentyfikowany okręt podwodny, ale torpeda minęła Japończyka dosłownie o włos. 9 stycznia *I 58* storpedował i zatopił holenderski frachtowiec *Camphuyas* (2380 BRT). Tym razem wszystkich rozbitków uratował amerykański niszczyciel *Paul Jones*. Po pobycie w Cam Ranh *I 58* ruszył na kolejny patrol. 22 lutego, na Morzu Jawajskim ostrzelał on a następnie storpedował holenderski statek pasażerski *Pijnacker Hordijk* (982 BRT). Następnie Japończycy przesłuchali kapitana nieszczęsnej jednostki, po czym go uwolnili. Trzy dni później, na południe od cieśniny Sunda, *I 58* zaatakował holenderski statek handlowy *Boeroe* (7135 BRT). Komandor podporucznik Kitamura wynurzył *I 58* i rozpoczął ogień artyleryjski, ale przybyły na miejsce holenderski niszczyciel zagonił go pod powierzchnię



Fotografia Ro 33 wykonana w czasie walk z Holendrami. Na drugim planie z lewej widoczny lekki krążownik typu Sendai.

Fot. „Ships of the World”

wody. W tej sytuacji *I 58* wystrzelił dwie torpedy, które trafiły *Boeroea*. Jednostka ta tonęła bardzo powoli, co pozwoliło całej jej załodze uratować się w komplecie. 28 lutego *I 58* storpedował i uszkodził brytyjski zbiornikowiec *British Judge* (6735 BRT) 10 mil na południe od cieśniny Sunda.

- *Ro 33* (dowódca kmr ppor. Sakamoto Eichii) patrolował na południe od Jawy. 15 lutego otrzymał rozkaz przechwycenia zespołu okrętów holenderskiego kontradmirala Karela Doormana, ale nie udało mu się nawiązać kontaktu z siłami wroga. Na początku marca *Ro 33* wykonał ataki na kilka transportowców i niszczycieli, jednakże nie udało mu się trafić żadnego z nich.

- Również na południe od Jawy patrolował *Ro 34*, dowodzony przez komandora podporucznika Otę Takeshiego. 5 lutego spostrzegł on zespół floty brytyjskiej, w tym ciężki krążownik *Exeter*, jednakże nie udało mu się wyjść na pozycję do strzału. Tego samego dnia nieskutecznie zaatakował holenderski niszczyciel, a następnie zgłosił zatopienie eskortowca z atakowanego konwoju. Powojenne źródła nie potwierdzają tego sukcesu. Po wyczerpaniu zapasu torped *Ro 34* przerwał patrol, uzupełnił ich zapas, jednakże nie odniósł żadnych sukcesów w ciągu kolejnych tygodni.

- *I 121* (dowódca kmr ppor. Endo Shinobu) patrolował w pobliżu wyspy Timor. Na początku rejsu bojowego postawił zaporę minową w pobliżu australijskiego portu Darwin, a następnie zauważył niewielki zespół w składzie dwóch niszczy-

cieli i krążownika *Houston*, ale nie zdołał zająć pozycji do ataku. C. Boyd i A. Yoshida przypisują mu zatopienie jednego statku handlowego, który J. Rohwer identyfikuje jako holenderski statek *Bantam* (9312 BRT), dodając jednocześnie, że to niekończąc *I 121* zatopił ten statek. Natomiast według autorów strony www.combinedfleet.com *I 121* chybił strzelając do niezidentyfikowanego frachtowca.

- *I 122* patrolował okolice cieśniny Torres, pomiędzy Australią a Nową Gwineą. Jego jedynym dokonaniem było postawienie 30 min na zachodnim podejściu do cieśniny Torres.

- *I 123* postawił miny w okolicach Darwin. Jego konto nie wzbogaciło się o żadną zniszczoną aliancką jednostkę.

- *I 124* patrolował w okolicach północnego wybrzeża Australii. 12 stycznia postawił zaporę minową w pobliżu Darwin, a 17 stycznia został zauważony przez ciężki krążownik *Houston*. Wysłany niszczyciel nie zdołał jednak wykryć *I 124*. 20 stycznia, 60 mil na zachód od Portu Darwin, załoga amerykańskiego zbiornikowca floty *Trinity* (5375 BRT) zameldowała, że w jej kierunku wystrzelono trzy torpedy. Podwodne pociski chybiły, a wysłany na poszukiwanie okrętu podwodnego niszczyciel *Alden* wykonał jeden atak bombami głębinowymi. Nad ranem 21 stycznia *Alden* po raz kolejny zaatakował okręt podwodny. Do ataku przyłączyły się samoloty z starego transportowca samolotów *Langley* oraz kilka australijskich korwet, w tym *Deloraine*. W jej

kierunku *I 124* wystrzelił torpedę, którą korweta zdołała jednak wymanewrować. *Deloraine* namierzyła azdykiem okręt wroga i przystąpiła do ataku bombami głębinowymi. Na mostku korwety spostrzeżono kiosk okrętu podwodnego. Australijska jednostka zrzucała serię bomb głębinowych w tym miejscu, co najprawdopodobniej przypieczętowało los *I 124*. Na powierzchni oceanu pojawiły się bąbelki powietrza i plamy oleju. Jednakże okręty i samoloty patrolowały dalej, w stopniowo pogarszających się warunkach atmosferycznych. Co ciekawe, tuż po akcji *Deloraine* zameldowała posłanie na dno dwóch okrętów podwodnych, a kolejna korweta jednego. W każdym razie w starciu tym na dno poszedł tylko *I 124*, którego wrak zlokalizowali potem australijscy nurkowie¹. W starciu tym zginęła z całą załogą *I 124*, wraz z dowódcą jednostki kmr ppor. Kishigamim Koichim oraz dowodzącym 9 Dywizjonem Okrętów Podwodnych komandorem Enemo Koichim.

Działania sześciu jednostek grupy B wyglądały następująco:

- *I 59* (dowódca kmr ppor. Yoshimatsu Tamori) najpierw patrolował rejon cieśniny Sunda, następnie udał się na wody Zatok Bengalskiej. O ile pierwsza część patrolu nie przyniosła tej jednostce sukcesów, to już na wodach Oceanu Indyjskiego odniósł dwa zwycięstwa. 20 stycznia posłał na dno norweski frachtowiec *Eidsvold* (4184 BRT),

1. Według autorów pracy *The Japanese Submarine Force and World War II* *I 124* został zatopiony 20 stycznia.

a pięć dni później niezidentyfikowany brytyjski statek handlowy. W tym drugim wypadku Japończycy wzięli kilku członków załogi jako jeńców. Dzień później *I 59* przybył do Penang, a 21 lutego ruszył w swój drugi patrol bojowy. Tym razem na zachód od Sumatry jednostka ta zatopiła holenderski statek pasażerki *Rooseboom* (1035 BRT), który z Jawy starał się przedostać do Colombo na Cejlonie. Atak ten kosztował życie około 500 osób, głównie cywilów i brytyjskiego personelu wojskowego. Zaledwie czterech rozbitków zdołało dotrzeć do wybrzeża, a kolejnych czterech uratował holenderski statek *Palopo*.

- W rejonie cieśniny Sunda działał też *I 60* dowodzony przez komandora podporucznika Hasegawę Shuna. Według C. Boyda i A. Yoshidy posłał on na dno jeden zbiornikowiec, jednakże pozostałe źródła nie potwierdzają tego sukcesu. Wszystkie są jednak zgodne do tego, co miało miejsce 17 stycznia 1942 roku. Brytyjski niszczyciel *Jupiter*, eskortujący transportowiec wojska, odebrał zniekształcony sygnał od atakowanego statku handlowego. Po dwóch godzinach poszukiwania namierzył azdykiem okręt podwodny i przeprowadził atak bombami głębinowymi. Kolejny atak zmusił *I 60* do wynurzenia, jednakże znalazł się on tak blisko *Jupitera*, że ten nie mógł użyć swego głównego uzbrojenia. Załoga *I 60* obsadziła działo pokładowe. W odpowiedzi marynarze z *Jupitera* zasypali japoński okręt gradem pocisków z rufowych stanowisk działek przeciwlotniczych 20 mm. Pociski małokalibrowych Oerlikonów dziesiątkowały obsługę dział *I 60*, ale w miejsce każdego zabitego Japończyka z kiosku wybiegali następni, aby zająć jego miejsce. Jeden z pocisków *I 60* trafił w stanowisko działek przeciwlotniczych *Jupitera* zabijając trzech marynarzy. Następnie Japończycy wystrze-

lili dwie torpedy, ale chybiły one celu. Również *Jupiter* wystrzelił dwie torpedy w kierunku *I 60*, ale one także nie doszły celu. W końcu niszczyciel zdołał oddalić się od *I 60* i rozpoczął ostrzał z swoich 120 milimetrowych dział. Kilka pocisków trafiło japoński okręt, co praktycznie przesądziło los starcia, bowiem wyłączyły one z akcji działo pokładowe *I 60*. Japończycy prowadzili jeszcze ogień z karabinów maszynowych, ale w okolicach kiosku pojawiły się dym i płomienie. Los *I 60* przypieczętowała seria bomb głębinowych, nastawionych na eksplozję na małej głębokości. Tylko trzech Japończyków przeżyło zatopienie swej jednostki i zostało wziętych do niewoli, przy czym jeden z nich wkrótce zmarł.

- *I 62* udał się w rejon Zatoki Bengalskiej. 28 stycznia zaatakował zbiornikowiec na zachód od Cejlonu, ale torpedy chybiły celu. Rankiem 31 stycznia, 24 Mm od Colombo, *I 62* napotkał zbiornikowiec *Longwood* (9463 BRT), który udało mu się ciężko uszkodzić. Na poszukiwanie napastnika Brytyjczycy wysłali kilka okrętów jednakże nie zlokalizowały one *I 62*. 3 lutego, na południowy-zachód od Cejlonu *I 62* zaatakował ogniem artylerii zbiornikowiec *Spondilus* (7402 BRT). Okazało się jednak, że brytyjska jednostka nie była całkowicie bezbronna. Artylerzyści *Spondilusa* zgłosili uszkodzenie okrętu podwodnego, który zdołał jednak kilkakrotnie trafić zbiornikowiec. Uszkodzenia nie okazały się jednak dla niego śmiertelne. Również do *I 62* uśmiechnęło się szczęście, ponieważ przybyłe w rejon walki okręty brytyjskie nie zdołały go wykryć i zaatakować. 10 lutego, *I 62* przybył do bazy w Penangu, skąd ruszył na swój kolejny patrol 18 dni później. 10 marca jego ofiarą pada niewielki żaglowiec *Lakshmi Govinda*. 21 marca, *I 62* storpedował zbiornikowiec *San Cirilo* (8012 BRT), który jed-

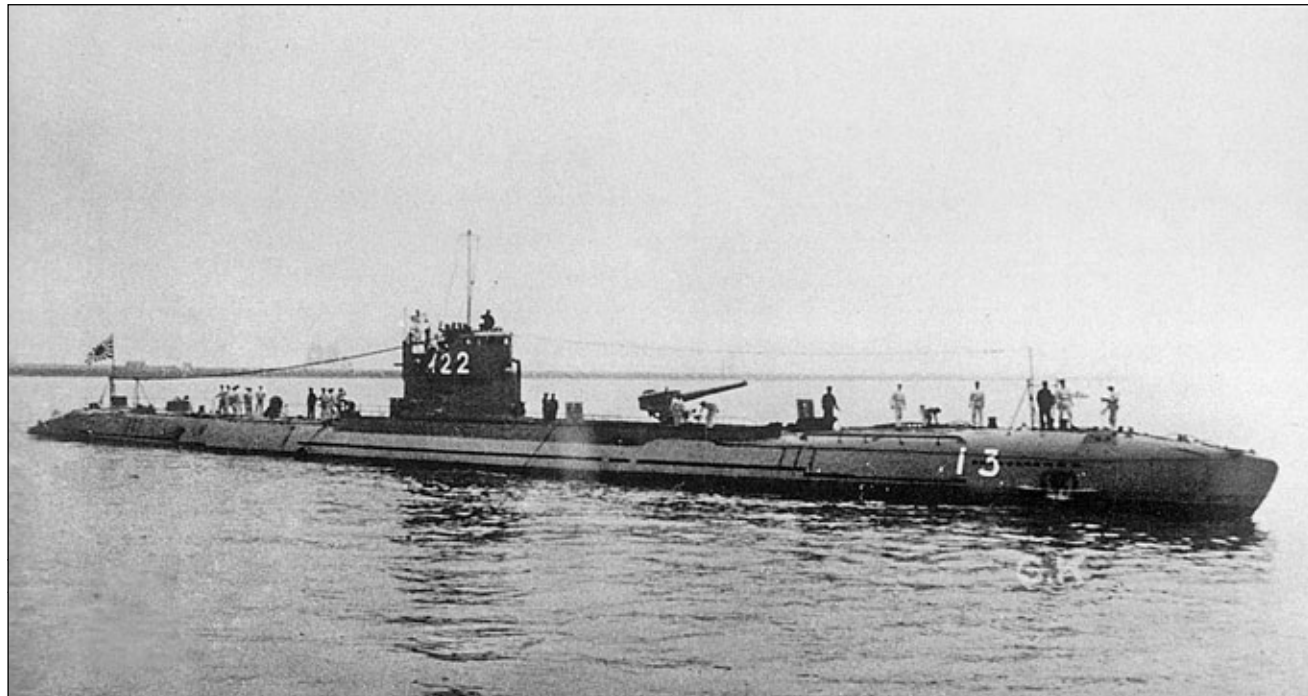
nak zdołał dotrzeć o własnych siłach do Colombo. Dzień później sytuacja się powtórzyła - celna torpeda uszkodziła niezidentyfikowaną jednostkę, której jednak udało się uciec. Na tym lista sukcesów *I 62* w trakcie zmagania o Indie Holenderskie ulega wyczerpaniu.

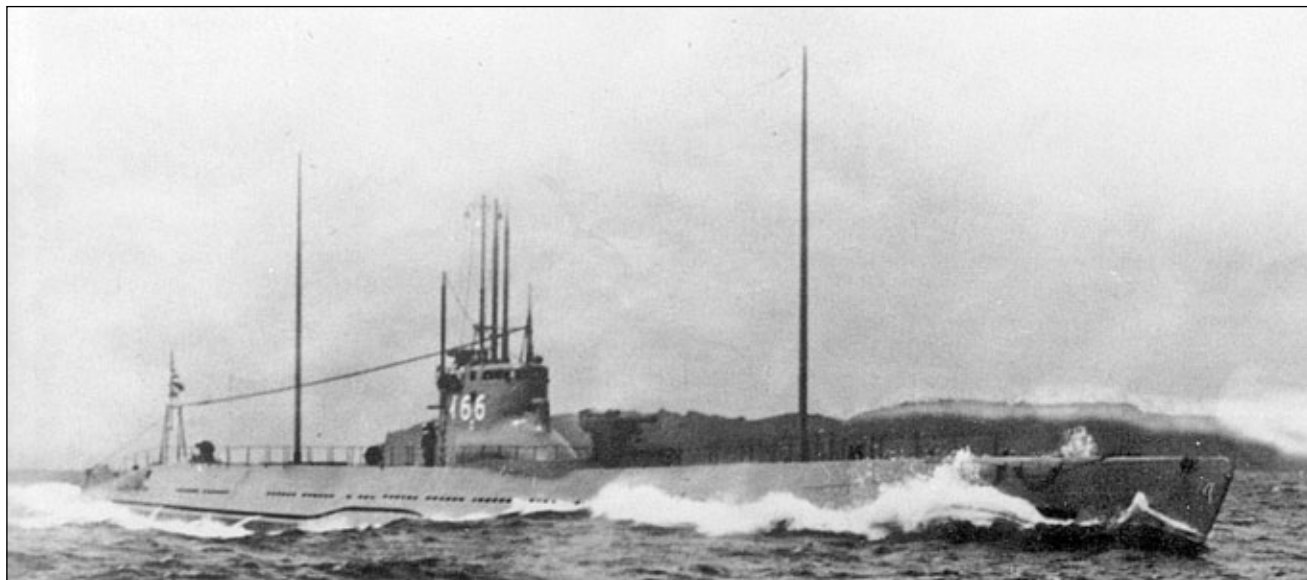
- Kolejny okręt - *I 64* - udał się na Ocean Indyjski. W swym drugim patrolu wojennym ofiarą tej jednostki padły cztery alianckie statki. I tak: 22 stycznia *I 64* zatopił holenderski statek handlowy *Van Overstraten* (4482 BRT), 29 stycznia amerykański statek *Florence Luckenbach* (5049 BRT), a w przeciągu następnych dwóch dni stycznia jego ofiarą padają indyjskie frachtowce *Jalatarang* i *Jalapalaka* (odpowiednio: 2498 BRT i 4215 BRT). Dodatkowo, 28 stycznia uszkodził on ogniem artyleryjskim niewielki brytyjski frachtowiec *Idar* (391 BRT), którego załoga opuściła statek. Wysłana z *I 64* grupa abordażowa próbowała go podpalić, ale nie zdołała jednak dokończyć dzieła zniszczenia. Większość lutego *I 64* spędził w bazie w Penangu, natomiast 13 marca ofiarą tego okrętu padł norweski frachtowiec *Mabella* (1513 BRT), który to został zatopiony 150 Mm na wschód od Madrasu. Jak widać, dowodzący *I 64* komandor podporucznik Ogawa Tsunayoshi nie zmarnował nadarzających się okazji do przysporzenia Aliantom strat.

- Równie agresywnie prowadził patrol komandor podporucznik Harada Hakue dowodzący *I 65*. Już 9 stycznia zatopił ogniem artyleryjskim i torpedami holenderski parowiec *Benkoelen* (1003 BRT). Stało się to na Morzu Jawajskim. 14 stycznia, już na wodach Oceanu Indyjskiego, *I 65* powiększył swoje konto o brytyjsko-indyjski uzbrojony frachtowiec *Jalarajan* (5102 BRT) płynący z Singapuru do Kalkuty. Pomiędzy 20 stycznia a 5 lutym *I 65* przebywał w ba-

I 22 należał do nowo oddanych do służby dużych okrętów podwodnych.

Fot. „Ships of the World”





I 66 na fotografii z lat 30 w marszu z dużą prędkością.

Fot. „Ships of the World”

zie Penang, skąd też wyruszył na swój trzeci wojenny patrol. 9 lutego storpedował on brytyjski statek *Laomedon* (6693 BRT) idący w niewielkim konwoju z Colombo do Trincomalee. Pomimo uszkodzeń, jednostka ta dotarła do celu przeznaczenia. 15 lutego, już na wodach Morza Arabskiego, celna torpeda posłała na dno statek *Johanne Justesen* (4781 BRT) poruszający się pod balastem z Akaby do Cohinu. Pięć dni później konto I 65 powiększyło się o brytyjski frachtowiec *Bhima* (5280 BRT), który został zatopiony na zachód od Indii. Po tym sukcesie I 65 zawrócił do bazy w Penangu, gdzie się pojawił 28 lutego.

• Równie dobrze poczynił sobie dowodzony przez komandora podporucznika Yoshitome'a Zennosukego I 66. Okręt ten miał już na koncie zatopiony holenderski okręt podwodny K-XVI, kiedy na początku stycznia wyruszył na swój drugi wojenny patrol. 11 stycznia, w pobliżu cieśniny Lombok storpedował transportowiec *Liberty Glo* (4979 BRT), transportujący ładunek gumy i części kolejowych na Filipiny. Ciężko uszkodzony statek spoczął nieruchomo na wodzie. Dwa niszczyciele – amerykański *Paul Jones* i holenderski *Van Ghent* – próbowały doholować ciężko uszkodzonego *Liberty Glo'a* do portu Singaraya, ale statek ten stopniowo nabierał wody i w końcu wyrzucił się na jedną z plaż Bali. 21 stycznia na Morzu Andamańskim I 66 zatopił idący pod flagą panamską statek *Nord* (3193 BRT), z ładunkiem 2500 ton węgla. O ile statek jak i ładunek przepadły, to cała załoga wyszła z opresji bez szwanku. 22 stycznia w Zatoce Bengalskiej, I 65 torpeduje brytyjski statek pasażersko-handlowy *Chak Sang* (2358 BRT). Komandor podporucznik Yoshitome dobił uszkodzoną jednostkę ogniem artyleryjskim. Tym razem z 66 oso-

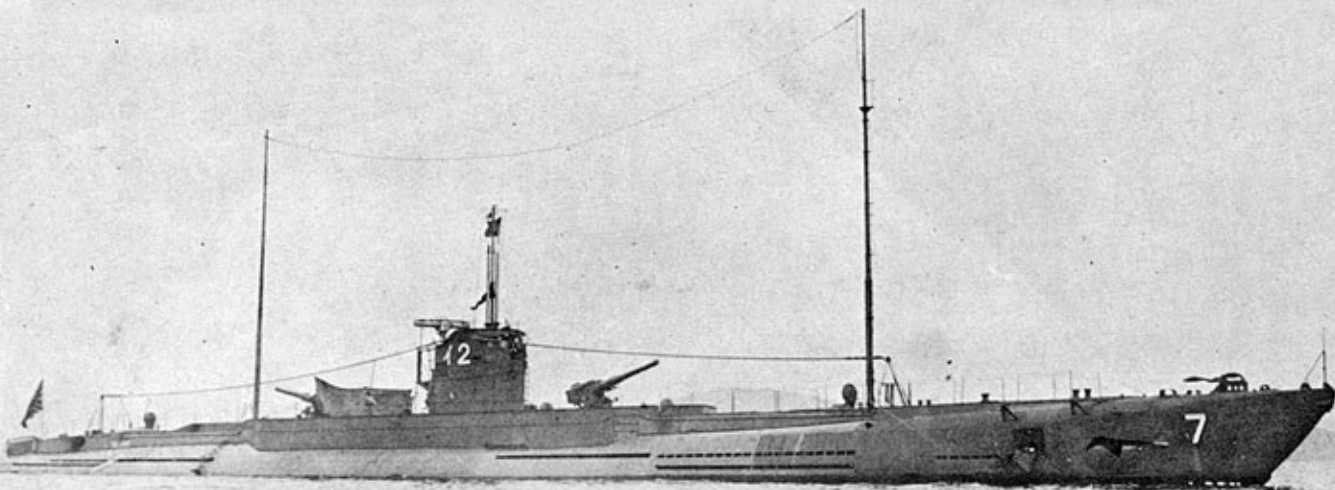
bowej załogi zginęło pięciu marynarzy. Po pobycie w Penangu, I 66 rusza na swój trzeci wojenny patrol, w trakcie, którego topi jeden statek. Jego ofiarą staje się brytyjski parowiec *Kamuning* (2076 BRT), który trafiony torpedą zatonął w trakcie holowania do Trincomalee.

Działania okrętów grupy C wyglądały natomiast następująco:

• I 1 patrolował wzdłuż północno – zachodniego wybrzeża Australii. Wczesnym rankiem 3 marca wykrył on uciekający z Jawy do Australii uzbrojony holenderski transportowiec *Siantar* (8806 BRT). I 1 zanurzył się i wystrzelił pojedynczą torpedę do wykrytego celu, ale ta chybiła. W tej sytuacji dowodzący I 1 komandor Ankyu Eitaro wydał rozkaz wynurzenia i zatopienia wrogiej jednostki ogniem artylerii. Tymczasem *Sianrat* ruszył z pełną prędkością, aby uciec prześladowcy i jednocześnie otworzył ogień ze swego 75 milimetrowego dział. Po pierwszym strzale uległo ono zacięciu, a artylerzyści z I 1 popisali się dużymi umiejętnościami, trafiając *Siantara* już drugim pociskiem. Na jego pokładzie wybuchł pożar, a załoga zaczęła opuszczać statek. I 1 kontynuował dzieło zniszczenia, wielokrotnie trafiając *Siantara*, a następnie dobijając podziurawiony statek torpedą. 21 holenderskich marynarzy zginęło w trakcie tej walki, natomiast pozostałych 37 uratował holenderski parowiec *Van Sipelbergen*. 9 marca załoga I 1 spostrzegła canoe, na którym znajdowali się sierżant i czterech żołnierzy starający się przedostać ze straconych Holenderskich Indii Wschodnich do Australii. Załoga I 1 wzięła ich do niewoli, po czym dwa dni później przekazała ich na okręt-bazę okrętów podwodnych *Santos Maru*, skąd też trafili na statek szpitalny.

• I 2 (kmr ppor. Inada Hiroshi) patrolował zachodnie wybrzeże Australii. 28 lutego odniósł on sukces, topiąc niewielki (1345 BRT) brytyjski parowiec *Nam Yong*, udający się z Batawii do Fremantle, biorąc pięciu członków jego załogi jako jeńców. Wieczorem 1 marca I 2 storpedował i zatopił niewielki holenderski frachtowiec *Parigi* (1172 BRT) maszerujący z Jawy do Zachodniej Australii. Tuż po północy 2 marca, z pokładu I 2 spostrzeżono kolejny frachtowiec, ale tym razem załoga japońskiej jednostki spuściła. 11 marca, na zachód od Sumatry, I 2 napotkał dowodzony przez kapitana Waltera Birda uzbrojony frachtowiec *Chilka* (4360 BRT) przemieszczający się z Kalkuty do Padangu. I 2 zaatakował go ogniem artyleryjskim, jednakże i z pokładu *Chilki* padły strzały w kierunku napastnika. Przewaga była jednak po stronie japońskiej. W ciągu 25 minut *Chilka* otrzymał 14 trafień, zginęło 7 członków jego załogi, a jego jedyne działo zostało uszkodzone. W tej sytuacji kapitan Bird wydał rozkaz *Maszyny stop!* i poddał swój statek Japończykom. I 2 wstrzymał ogień, pozwalając Brytyjczykom zająć miejsca w łodziach ratunkowych. *Chilka* poszła na dno, natomiast kapitan Bird otrzymał „Medal Wojenny Lloyda” za odwagę wykazaną w tym starciu. Trzy dni później I 2 zawinął do Penangu, kończąc ten dosyć owocny patrol.

• Tak, jak I 2, I 3 patrolował zachodnie wybrzeże Australii. 23 lutego zauważył on wynurzony okręt podwodny, ale nie zdołał zająć pozycji do ataku. 2 marca zaatakował ogniem z dział pokładowego duży (9540 BRT) nowozelandzki frachtowiec *Narbada*. Jednakże nie dość, że artylerzyści I 3 spartaczyli sprawę nie mogąc trafić celu, to jeszcze okazało się, że *Narbada* jest uzbrojony i nie zamierza tanio sprzedać skóry. W tej sytu-



Tym razem I 2, również na fotografii z lat 30.

Fot. „Maru Special”

acji dowódca I 3, komandor podporucznik Tonożuka Kinzo wydał rozkaz przerwania ataku i zanurzenia. Dzień później sytuacja powtórzyła się – ścigając napotkany nowozelandzki parowiec *Tongariro* (8719 BRT) I 3 musiał przerwać atak, kiedy okazało się, że i *Tongariro* jest uzbrojony. Dodatkowo, tego samego dnia I 3 ponownie napotkał *Narbadę* i również tym razem nie zdołał trafić tego statku. 6 marca z pokładu I 3 zauważono amerykański okręt podwodny S-40. I 3 wycelował w amerykańską jednostkę swoje działa pokładowe. Początkowo załoga S-40 pomyliła I 3 z operującym w tym regionie okrętem podwodnym *Stingray*, ale kiedy I 3 otworzył ogień S-40 szybko wykonał zanurzenie unikając trafień. Po tym wydarzeniu I 3 udał się w stronę bazy Penang, gdzie się pojawił 14 marca.

- I 4 działał w tym okresie na południe od Jawy. W trakcie drugiego wojennego patrolu zatopił on holenderski parowiec *Ban Ho Guan* (1693 BRT), a następnie ostrzelał z dział pokładowych Wyspy Kokosowe. Wydarzenia te miały miejsce odpowiednio: 28 lutego i 3 marca.

- Okrętowi I 5 zupełnie nie odpisało wojenne szczęście. Najpierw, 25 lutego na zachód od wyspy Timor, został on pomyłkowo ostrzelany przez japońskie samoloty. Trafienia wywołały pożar w kiosku i eksplozję rakiet sygnalizacyjnych. Dowodzący okrętem komandor podporucznik Nakamura Otoji i dwóch oficerów zostało poważnie rannych. W tej sytuacji I 5 musiał przerwać patrol, a w bazie Kupang dokonano prowizorycznych napraw. Nie był to jednak koniec jego złej passy. 28 lutego okręt ten wszedł na rafę, ale w końcu udało się go z niej ściągnąć i usunąć uszkodzenia.

- Niewiele lepiej poszło okrętowi I 6 (dowódca kmdr ppor. Inaba Michimune). Opromieniony wspomnianym już trafieniem *Saratogi* wyruszył na swój drugi wojenny patrol. Początek był niezbyt fortunny – płynąc razem z I 5 został ostrzelany przez japońskie samoloty, ale w przeciwieństwie do towarzyszącej mu jednostce uniknął trafień. Ten patrol nie przyniósł żadnych sukcesów, chociaż A. Yoshida i C. Boyd przyznają I 6 zatopienie dwóch frachtowców trakcie działań w Indiach Holenderskich. Najprawdopodobniej jednakże chodzi o jednostki zatopione przez I 6 w trakcie kwietniowego ataku floty japońskiej, w tym zespołu lotniskowców, na brytyjskie bazy w rejonie Cejlonu. W kwietniu 1942 I 6 faktycznie zatopił dwa frachtowce.

- I 7 patrolując na południe od Jawy odniósł jeden sukces. 4 marca posłał na dno ogniem artyleryjskim holenderski frachtowiec. Według J. Rohwera oraz A. Yoshidy i C. Boyda był to parowiec *Le Maire*, natomiast autorzy strony www.combinedfleet.com podają, że ofiarą dowodzonego przez komandora podporucznika Koizumiego Kiichiego okrętu był statek *Merkus* (865 BRT). Również i I 7 nie uniknął pomyłkowego ataku, niezidentyfikowany japoński samolot jednak chybił i Japończyk szczęśliwie uniknął uszkodzeń.

Jak widać w trakcie walk o Holenderskie Indie Wschodnie japońskie okręty podwodne działały aktywnie i skutecznie. Jak już zostało to wspomniane, historycy japońscy przypisują im około 40 zatopień. Autorzy pracy *The Japanese Submarine Force and World War II* w zasadzie potwierdzają te dane przyznając japońskim podwodnikom 42 zatopienia, natomiast według strony www.combinedfleet.com ich ofiarą padło

około 32 jednostek. Dane zebrane przez J. Rohwera wskazują, że liczba zatopień oscyluje wokół czterdziestu jednostek. Abstrahując od tych ustaleń należy podkreślić, że atakując słabo bronione jednostki handlowe japońskie okręty podwodne były w stanie zadać im stosunkowo duże straty przy niewielkich kosztach. Niszcząc od 32 do 42 alianckich statków Japończycy stracili zaledwie dwa okręty podwodne, co stanowiło bardzo korzystny kurs wymiany. Gorzej wypadają statystyki zatopień przypadających na pojedyncze okręty – średnio każdy z dwudziestu operujących okrętów japońskich zatopił w tej operacji około 1,6-2 statków, w zależności od wysokości strat, które przyjmujemy jako podstawę wyliczenia. Ten uśredniony wynik nie jest już może porywający, ale i tak był to niezły rezultat, o którego powtórzeniu japońscy podwodnicy mogli potem tylko pomarzyć, zwłaszcza w starciu z flotą amerykańską.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że japońscy podwodnicy mieli w tej operacji do czynienia ze stosunkowo słabymi siłami Zwalczania Okrętów Podwodnych. Na tym obszarze Alianci nie dysponowali silnym lotnictwem, a liczba okrętów eskorty także była niewystarczająca. Brytyjskie, amerykańskie czy holenderskie maszyny (w tym łodzie latające) szybko wykruszały się w trakcie walk z lotnictwem Japonii, a niszczycieli (i innych jednostek ZOP) było zbyt mało jak na tak ogromny obszar, który zajmuje dzisiejsza Indonezja. Do tego okręty te potrzebne były do walki z siłami inwazyjnymi, a zadania eskorty frachtowców zeszły na dalszy plan.

Warto tu podkreślić, że w trakcie tej kampanii okręty podwodne Cesarstwa walczyły głównie z żegluga, co okazało się trafionym posunięciem. Tymczasem ukształtowana

przez koncepcję „decydującej bitwy” (czyli starcia z flotą amerykańskich pancerników) japońska doktryna użycia okrętów podwodnych zakładała wykorzystanie ich do rozpoznania baz i kotwicowisk wroga, śledzenie ruchów jego floty, oraz atakowanie zespołów okrętów wojennych. Według japońskich sztabowców to właśnie zwalczanie dużych okrętów wojennych i rozpoznanie miało być głównym zadaniem okrętów podwodnych. Japończycy zaniedbali kwestię atakowania nieprzyjacielskich linii zaopatrzeniowych i żeglugi handlowej. Uznano, że okręty podwodne nie powinny mieć problemu z ewentualnym wypełnieniem tego – w oczach japońskich strategów – drugorzędnego zadania. Stąd też problem ten pomijano w planowaniu oraz w praktycznych manewrach. W takim kontekście okrętom podwodnym przypisano rolę pomocniczych jednostek, współpracujących i działających na rzecz głównych sił floty, czyli pancerników. Według Marka Stille’a, w latach 30 XX wieku ta doktryna urosła do rangi dogmatu. Paradoksalnie, to odmienne niż zakładała doktryna użycie okrętów podwodnych wyszło Japończykom na dobre. Wydawało się także, że dowództwo wyciągnęło wnioski z tej sytuacji.

1 marca 1942, jeszcze w trakcie walk o Holenderskie Indie Wschodnie, Cesarska Kwatery Główna wydała następujący rozkaz dotyczący operacji sił podwodnych:

1. *Okręty podwodne zostaną wysłane w kierunku regionu Hawajów oraz wschodniego wybrzeża Australii i Nowej Zelandii, a także Zachodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych i Kanału Panamskiego z zadaniem przecięcia linii komunikacyjnych pomiędzy Australią a Ameryką.*

2. *Na południu siły podwodne mają być rozmieszczone w rejonie Oceanu Indyjskiego oraz zachodniego wybrzeża Australii, a ich celem ma być przecięcie linii komunikacyjnych na Oceanie Indyjskim oraz połączeń z Atlantykiem.*

3. *W razie konieczności krążowniki pomocnicze oraz okręty podwodne zostaną skierowane w rejon Kanału Panamskiego, południowej Afryki oraz zachodniego wybrzeża USA z zadaniem przecięcia morskich linii komunikacyjnych².*

Rozkaz ten stanowił ustępstwo w stosunku do obowiązującej dotychczas doktryny. Można było odnieść wrażenie, że japońskie dowództwo doceniło konieczność przecięcia linii komunikacyjnych, zwłaszcza tych łączących USA z Australią, która mogła być ewentualną odskocznią do alianckiej kontrofensywy. Tyle tylko, że przebieg działań wojennych w dużej mierze przekreślił powyższe założenia. Podwodnicy Cesarstwa przeprowadzili, co prawda, szereg akcji mających na celu zwalczanie żeglugi handlowej, zwłaszcza na Oceanie Indyjskim, jednakże okazało się, że dowództwo

japońskie nie wyciągnęło wniosków z dosyć owocnych operacji przeciwko statkom handlowym i w trakcie dalszych walk kierowało okręty podwodne do zwalczania silnie bronionych zespołów okrętów wojennych, narażając je na poważne straty. Przy ówczesnym poziomie techniki okręty podwodne miały poważne problemy z atakowaniem tego typu dobrze bronionych celów. ●

Tekst ten jest fragmentem przygotowywanej większej publikacji dotyczącej działań japońskich okrętów podwodnych w trakcie II wojny światowej.

Bibliografia

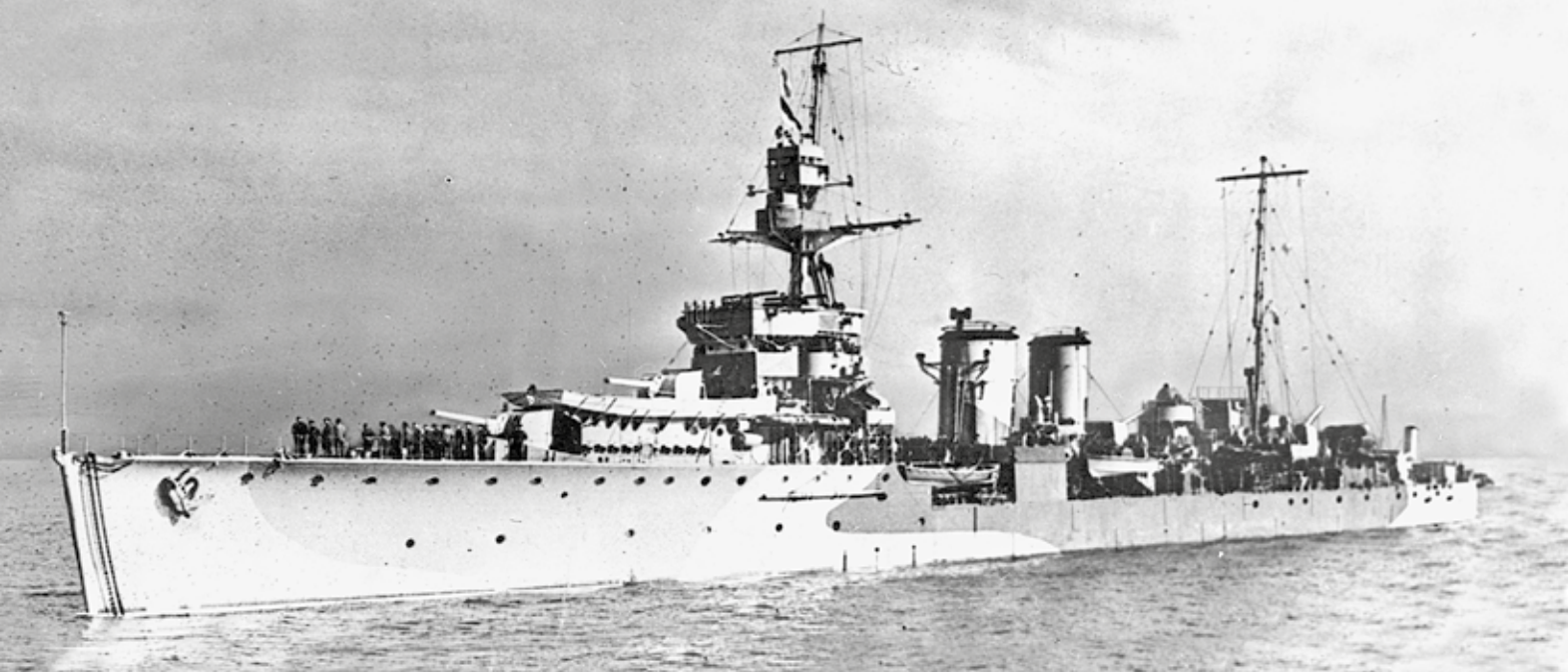
- C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II*, Naval Institute Press Annapolis 2002.
- H. J. Krug, Y. Hiram, B. J. Sander-Nagashima, A. Niestlé, *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Naval Institute Press Annapolis 2001.
- K. Lipiński, A. Worona, *Geneza, rozwój i doktryna wykorzystania japońskich okrętów podwodnych*, „Okręty Wojenne”, nr 6 (98), listopad-grudzień 2009.
- J. Rohwer, *Axis Submarine Successes*, Naval Institute Press Annapolis 1983.
- M. Stille, *Imperial Japanese Navy Submarines 1941 – 1945*, Osprey Publishing Ltd 2007, <http://www.combinedfleet.com>
2. H. J. Krug, Y. Hiram, B. J. Sander-Nagashima, A. Niestlé, *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Naval Institute Press Annapolis 2001, s. 49-50.

FOTOKOLEKCJA

Brytyjski niszczyciel *Brilliant* 9 lipca 1944 r. Radar dozoru morskiego Typ 271 na pomoście, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Typ 291 na topie fokmasztu, pojedyncze działka kal. 20 mm na skrzydłach pomostu i między kominami, antena radionamiernika HF/DF na grotmaszcie, działko Y (rufo-wa armata) zastąpione przez bomby głębinowe.

Fot. zbiory Richarda Osborne’a





O.R.P. *Dragon* – nieznana historia

W polskiej literaturze przedmiotu wiele aspektów historii służby pierwszego polskiego krążownika O.R.P. *Dragon* jest wciąż niewyjaśnionych, bądź przedstawianych w fałszywym świetle. Artykuł ten ma na celu przedstawienie, w oparciu o archiwalia brytyjskie, perturbacji związanych z proponowaną zamianą nazwy krążownika na O.R.P. *Lwów*, jak również przyczyn dla których Polska Marynarka Wojenna nie otrzymała większego krążownika.

Zgodnie z dotychczasową „obowiązującą” wersją, *Dragon* został przekazany Polskiej Marynarce Wojennej (dalej PMW), ponieważ zdaniem Brytyjczyków Polacy nie posiadali wymaganego doświadczenia do operowania tak dużymi jednostkami¹. Dlatego też proponowano przekazanie Polakom jedynie jednego ze starych okrętów typu *D*. Równocześnie zgodnie z polskimi przekazami oryginalną nazwę pozostawiono za namową Premiera oraz Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych gen. broni Władysława Eugeniusza Sikorskiego, który nie chciał wywoływać skandalu związanego ze zwrotem krążownika Brytyjczykom. Jak wykazuje lektura brytyjskich archiwów, oba powyższe stwierdzenia są dalekie od prawdy.²

Semper Fidelis

Na żądanie gen. Sikorskiego, 13 grudnia 1941 roku Minister Spraw Zagranicznych hrabia Edward Bernard Raczyński wystosował memorandum do Foreign Office, w którym zwracał się w sprawie przekazania PMW „jednego z nowych obecnie budujących się krążowników pojemności od 5400 do 8500 ton, możliwie bardziej zbliżonego do tego wyższego tonażu, na tych samych pod-

stawach, na jakich było to dokonane w stosunku do kilku kontrtorpedowców i jednego okrętu podwodnego”³.

Odpowiedź ze strony Brytyjczyków nadeszła dopiero po przeszło 6 miesiącach, choć już 12 maja 1942 roku Pierwszy Lord Admiralicji stwierdzał, że „byłoby właściwym zaoferować im [tj. PMW – przyp. ASB] jeden z krążowników typu *D*, tak by nabrali praktyki a następnie, jeśli pozwoli na to sytuacja, by otrzymali jeden z nowszych krążowników”. 14 lipca 1942 roku Foreign Office zawiadamiło Raczyńskiego, że „przekazanie jednego z będących w budowie krążowników nie jest możliwe, natomiast Rząd Jego Królewskiej Mości jest gotów zaoferować Polskiej Marynarce Wojennej jeden z krążowników typu *D*”. Po dwóch tygodniach Raczyński przesłał do Foreign Office pismo, w którym stwierdzał że „został upoważniony przez Rząd RP do zaakceptowania propozycji” oraz że „PMW będzie gotowa przejąć przyznany jej krążownik typu *D* w dniu 1 czerwca 1943 roku”. Nim jednak tak się stało jeszcze 7 września 1942 roku Admiralicja zaproponowała Kierownictwu Marynarki Wojennej (dalej Kier.Mar.Woj.) obsadzenie krążownika typu *C*, jednak szef Kier.Mar.Woj. wadm. Jerzy Włodzimierz

Świrski odrzucił propozycję przejęcia *Caledona*.⁴

Polska bandera została podniesiona na krążowniku 15 stycznia 1943 roku,⁵ zaś kwestia nadania nazwy polskiemu krążownikowi została poruszona po raz pierwszy 4 lutego, gdy kdr por. dypl. Tadeusz Stoklasa przesłał na ręce sir Henry Vaughan Markhama (Stały Sekretarz Rady Admiralicji) list, w którym zawiadamiał, że Naczelnny Wódz gen. Sikorski zdecydował o nadaniu krążownikowi nazwy O.R.P. *Lwów*, w związku z czym Kier.Mar.Woj. zwracało się do brytyjskiej Admiralicji o akceptację nazwy.

Choć początkowo nazwa polskiego krążownika nie wzbudzała żadnych zastrzeżeń, to jednak 16 lutego szef I Oddziału Wojskowego (w org. Military Branch I – dalej M.B. I) Claud Humphrey Meredith

1. Jerzy Pertek, *Krążowniki Dragon i Conrad*, Miniaturowe Morskie, Gdańsk 1969; Józef Wiesław Dyskant, *Nawodne bliźniaki*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1985; Stanisław Mariusz Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. III, Sigma Press, Albany 1990; Marek Twardowski, *Pierwsze i ostatnie polskie krążowniki*, Morza Statki i Okręty 1/1996, s. 49-57; Stefan Dramiński, Grzegorz Nowak, „*Dragon*” pod polską banderą, OKRETY 3D 5(5-6)/2011, s. 42-53.

2. The National Archives, ADM 1/12676 *HMS Dragon taken over by Polish Navy, to retain her name as ORP Dragon* oraz ADM 1/13248 *Use of Polish manned HMS Dragon on Operation „Overlord”*.

3. Opierając się na podanej w piśmie wyporności możemy zauważyć, że Polacy byli zainteresowani jednostkami typu *Dido* bądź *Fiji*.

4. Niestety nie są znane przyczyny dla których Brytyjczycy chcieli dokonać zamiany krążownika typu *D* na typ *C*.

5. Co ciekawe w tym czasie krążownik pozostawał formalnie bez polskiej nazwy.

POLISH NAVY
THE NAVAL ATTACHÉ
51, NEW CAVENDISH STREET,
LONDON, W. I .
No. 42/43

4th February, 1943

Dear Sir Henry Markham,

In connection with the taking over of HMS DRAGON by the Polish Navy, I have the honor to inform you that Commander-in-Chief of the Polish Armed Forces, General Sikorski, has chosen the name LWÓW for this ship and the Chief of the Polish Navy has now pleasure in submitting this name for approval.

Believe me,
Yours very truly
Stoklasa

Sir Henry V. Markham, K. C. B., M. C.

Waldock wysłał list do Pierwszego Lorda Admiralicji (adm. sir Albert Victor Alexander), zgłaszając silne polityczne obiekcje co do proponowanej nazwy. Waldock sugerował, że nazwa nie jest tak „niewinna” na jaką wygląda, ponieważ po wojnie Rosjanie z pewnością zgłoszą roszczenia co do tego miasta, które uważają za własne. Co więcej uważał on, że Polacy postępują „wyjątkowo nieuprzejmie” wobec Brytyjczyków, starając się wykorzystać dar w celach politycznych.⁶ Dlatego też, ze strony Foreign Office przyjęcie nazwy *Lwów* dla polskiego krążownika nie wchodziło w grę. W dalszej części listu Waldock podkreślił, że zgodnie z informacjami uzyskanymi od Oficera Łącznikowego ds. PMW (w org. Polish Navy Liaison Officer) cmdr Geofreya Williama Samuela Childsa kierownictwo polskiej floty nie miało obiekcji co do utrzymania nazwy *Dragon*, natomiast musiało ustąpić pod naporem politycznym. Stąd też, sytuacja zdaniem Waldocka była wyjątkowo trudna, ponieważ decyzję o nadaniu nazwy *Lwów* podjął osobiście gen. Sikorski. Stąd też niezbędny był udział

najwyższych władz brytyjskich, które winny nakłonić Polaków do zmiany decyzji co do nazwy polskiego krążownika.

W odpowiedzi na ten list – jeszcze tego samego dnia (sic!) – adm. Alexander wysłał list do Ministra Spraw Zagranicznych Roberta Anthonego Edena, w którym przedstawił pokrótce całą sprawę. Podkreślał, że *Lwów* leży daleko od morza i nie ma żadnych związków z PMW, co wskazuje na czysto polityczne motywy nadania tej nazwy. Prosił również o radę Edena co do dalszego postępowania w tej materii.

Eden poinformowany o całej sprawie zaczął działać i 19 lutego podczas spotkania z Ambasadorem RP Raczynskim poruczył kwestię nazwy dla krążownika, wskazując na niestosowność tej nazwy dla Brytyjczyków. Jednocześnie zaznaczył, że wybór takiej nazwy jest wyjątkowo prowokujący dla Rosjan. Wyraził również nadzieję, że Rząd Polski rozpatrzy możliwość uhonorowania innego polskiego miasta np. Gdyni, poprzez nadanie jej nazwy pierwszemu polskiemu krążownikowi. 3 marca Eden spotkał się z gen. Sikorskim powtarzając argumen-

ty, które przedstawił w lutym Raczynskiemu, jak również ponownie proponując użycie nazwy miasta związanego z polską marynarką tj. Gdyni. Gen. Sikorski odpowiedział, że nie widzi najmniejszego powodu do zmiany nazwy polskiego krążownika i podkreślił, że jeśli Brytyjczycy nie zgodzą się na przyjęcie nazwy *Lwów* to on wolałby w takim wypadku oddać okręt z powrotem Royal Navy. Wrażenie z obu rozmów z polskimi politykami Eden zawarł w liście adresowanym do Pierwszego Lorda z 10 marca. Jako podsumowanie istniejącej sytuacji stwierdził, że Foreign Office nie da zgody na polską propozycję nazwy, a wobec postawy gen. Sikorskiego doszło do impasu. Dwa dni później adm. Alexander wysłał list do Edena, w którym w pełni podzielał zdanie Ministra Spraw Zagranicznych.

Ponieważ sytuacja była bardziej niż kłopotliwa cmdr Childs rozpoczął sondowanie Kier.Mar.Woj., starając się pozyskać nieoficjalne informacje dotyczące zmiany nazwy

6. Waldock pisał wręcz o „złośliwostkach” w stosunku do Rosjan ze strony polskiej.

M. P. OI600/43

2th April, 1943

CONFIDENTIAL

Dear Captain Stoklasa,

You proposed in your letter of the 4th February that H. M. S. DRAGON should be re-named LWOW upon being taken over by the Polish Navy. I'm sorry to say that the Admiralty do not find the name suitable for the cruiser and I shall be glad to know your further wishes in the matter.

Believe me,
Yours very truly
Markham

Commander T. Stoklasa, O. B. E.
Naval Attaché,
Polish Embassy,
47, Portland Place, W. I.



Jeszcze jedno ujęcie *Dragona*, tym razem od rufy, również z 18 września 1943 r.

Fot. World Ship Society

przez *Dragona*. W oparciu o uzyskane informacje 18 marca szef M.B. I raportował do Pierwszego Lorda Admiralicji, że najwyraźniej doszło do przełamania impasu ponieważ gen. Sikorski nadał jednemu z pułków blisko-wschodnich nazwę „Lwów” i odstąpił od nadania tej nazwy polskiemu krążownikowi.⁷ Taki obrót sprawy był na rękę Brytyjczykom, którzy nie chcieli wystosować oficjalnej noty odrzucającej polską propozycję i dlatego Waldock proponował się jeszcze wstrzymać kilka dni z ostateczną decyzją, nim otrzyma się potwierdzenie informacji uzyskanych przez cmdr Childsa.

Jednak nadchodzące dni spowodowały prawdziwe „trzęsienie ziemi”. 30 mar-

ca zszokowany Waldock pisał do adm. Alexandra, że cmdr Childs ponownie odbył rozmowę z adm. Świrskim, który przekazał mu informację, iż gen. Sikorski wobec oporu Brytyjczyków postanowił odstąpić od przejścia krążownika i że w najbliższych dniach decyzja ta zostanie oficjalnie przekazana Admiralicji! Jednocześnie podczas spotkania adm. Świrski wystąpił z propozycją by brytyjska Admiralicja wysłała oficjalne pismo, w którym nie zgadza się na nadanie polskiemu krążownikowi nazwy *Lwów*, licząc że oficjalne stanowisko Rządu Jego Królewskiej Mości pomoże w przełamaniu impasu. Zgodnie z życzeniem adm. Świrskiego 2 kwietnia Stały Sekretarz Rady Ad-

miralicji przesłał na ręce kdr. Stoklasy oficjalne pismo, w którym Admiralicja – bez podania przyczyny – stwierdzała, że nazwa *Lwów* jest nieodpowiednia dla polskiego krążownika.

Przewidywania adm. Świrskiego okazały się słuszne i oficjalna odpowiedź Brytyjczyków zaktywizowała poczynania rządu polskiego. W odpowiedzi 6 kwietnia gen. Sikorski polecił Raczyńskiemu pismem L.dz. 926/VIIa/43 „definitywnie zre-dagować i złożyć rządowi brytyjskiemu noty, w której wyjaśni polskie stanowisko w sprawie nadania nazw okrętom mającym

7. Najprawdopodobniej chodzi o 6 Brygadę Piechoty.

M. P. OI600/43

29th April, 1943

CONFIDENTIAL

Dear Captain Stoklasa,

Thank you for your letter of 5th April about the renaming of H. M. S. DRAGON. The Admiralty did not, of course, wish to call into question the right of an Allied Navy to choose names for its ships itself. It has, however, been the invariable practice for us to be consulted when it has been proposed to rename one of H. M. Ships on loan to an Ally under agreed terms. In view of the many considerations involved this practice is obviously a desirable one as we hope you will agree. In similar cases, we have, in fact, always obtained Royal approval to such changes since the ships still remain the property of the British Government.

I should perhaps explain that although we found that your first proposal raised certain practical difficulties, this should not be regarded as implying any modification of the official attitude of H. M. Government towards Poland as it was expressed in the note handed to General Sikorski by the Foreign Secretary on July 31st, 1941.

Believe me,
Yours very truly
Markham

Commander T. Stoklasa, O. B. E.
Naval Attaché,
Polish Embassy,
47, Portland Place, W. I.

Kolejna fotografia również datowana na 18 września 1943 roku. W tym przypadku data jest błędna i pochodzi z późniejszego okresu, zapewne po remoncie w stoczni Swan-Hunter. Proszę zwrócić uwagę, że na platformie przed rufowym masztem zainstalowany jest radar dozoru morskiego Typ 271 w okrągłej osłonie. Brak go na dwóch poprzednich fotografiach prezentowanych na poprzednich stronach artykułu, platforma jest tam pusta.

Fot. World Ship Society

plywać pod polską banderą” jednocześnie zaznaczając, że nie należy wszczynać z Brytyjczykami sporu, zwracając krążownik Royal Navy. Natomiast 12 kwietnia doszło do spotkania pomiędzy Pierwszym Lordem Admiralicji, a ministrem Janem Kwapińskim oraz pracownikiem polskiego Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi Jerzym Szapiro, w trakcie którego przedstawiciele Polskiej Partii Socjalistycznej (co podkreślali sami Polacy!) starali się nakłonić adm. Alexandra do zmiany zdania przez Admiralicję. Równocześnie ambasador Raczyński spotkał się z Ministrem Spraw Zagranicznych celem omówienia kwestii nazwy dla polskiego krążownika. Raczyński podtrzymywał wcześniejsze stanowisko rządu co do nazwy *Lwów*, jednocześnie jednak podkreślał niechęć do oddania krążownika Brytyjczykom.⁸ Admiralicja w oparciu o sugestie cmdr Childsa podejrzewała również, że niechęć do przejścia krążownika przez Polaków może także wynikać z faktu, iż nie są oni w stanie podołać przejściu tak dużej jednostki.

Dalsze dyskusje na temat nazwy dla polskiego krążownika odbywały się pomiędzy polskim ambasadorem oraz przedstawicielami Foreign Office. 14 kwietnia pracownik Ministerstwa Spraw Zagranicznych – F. K. Roberts – przesłał na ręce szefa II Oddziału Wojskowego (w org. Military Branch II – dalej M.B. II) Johna Drew Highama wypracowane rozwiązanie, które pozwalało na wyjście z impasu. Raczyński proponował, by Admiralicja wysłała kolejny list do Kier.Mar.Woj., w którym wyjaśniono by, iż nazwa *Lwów* jest nie do zaakceptowania ponieważ mogłaby wpłynąć negatywnie na wysiłek wojenny aliantów. Jednocześnie podkreślanoby, iż Rząd Jego Królewskiej Mości podtrzymuje swoje dotychczasowe stanowisko, nie uznawania jakichkolwiek zmian w kontekście polskiej wschodniej granicy. W pięć dni później szef M.B. II odpisał Robertsowi, aprobując przyjęte rozwiązanie jednocześnie nalegając na przyśpieszenie całego procesu, ponieważ czas wprowadzenia krążownika do służby szybko się zbliżał. Co ciekawe w procesie powstawania listu do Kier.Mar.Woj., zaangaż-

8. Był to z pewnością efekt memorandum wysłanego przez gen. Sikorskiego do Raczyńskiego z 6 kwietnia, o którym była już uprzednio mowa.



POLISH NAVY
THE NAVAL ATTACHÉ
51, NEW CAVENDISH STREET,
LONDON, W. I .
No. I60/43

10th May, 1943

Dear Sir Henry Markham,

In reply to your letter M/P. O. I600/43 of 29th April, 1943, and further to my letters 42/43 of 4th February, 1943 and III/43 of 5th April, I am desired by the Chief of the Polish Navy to inform the Admiralty that the Commander-in-Chief of the Polish Armed Forces, General Sikorski, has proposed that the Cruiser DRAGON should retain her British name and be called ORP DRAGON.

Admiral Swirski would be very grateful if he could be informed as soon as possible whether the Admiralty approve this proposal.

Believe me,
Yours very truly
Stoklasa

Sir Henry V. Markham, K. C. B., M. C.

zowano również... pracownika polskiej ambasady Balińskiego, który udzielił pewnych wskazówek co do treści listu.

Po serii rozmów z przedstawicielami polskiego rządu sytuacja dla Brytyjczyków stała się klarowna – tylko gen. Sikorski upierał się przy nazwie *Lwów* dla polskiego krążownika, podczas gdy dla Kier.Mar.Woj. czy też Raczyńskiego nie miało to większego znaczenia. Pozostawało więc „jedyne” przekonać polskiego Naczelnego Wodza do zmiany decyzji. Wobec takiego obrotu spraw Brytyjczycy wytoczyli „najcięższe działa” i 15 kwietnia podczas rozmowy pomiędzy premierami rządów brytyjskiego i polskiego sir Winston Churchill poruszył zagadnienie nazwy dla polskiego krążownika proponując przyjęcie rozwiązania zaproponowanego przez Raczyńskiego oraz Foreign Office. Zostało ono przez gen. Sikorskiego zaakceptowane z zaznaczeniem, że Admiralicja winna wysłać do Kier.Mar.Woj. list z wyszczególnionym stanowiskiem brytyjskim dotyczącym nazewnictwa jednostek brytyjskich przekazywanych PMW. Jednocześnie Brytyjczycy przypuszczali, że nowa nazwa krążownika będzie brzmiała *Danzig* (sic!).⁹

Wobec takiego obrotu spraw 29 kwietnia Admiralicja ponownie wysłała oficjalny list przesłany na ręce kdr. Stoklasy, w którym poruszała zagadnienie nazwy dla polskiego krążownika. Wreszcie 10 maja nadeszła odpowiedź ze strony Kier.Mar.Woj., w którym kdr Stoklasa informował brytyjską Admiralicję, że krążownik otrzyma nazwę O.R.P. *Dragon*.

Na koniec warto jeszcze poruszyć kwestię nazwy dla H.M.S. *Danae*, o czym pisał w swych wspomnieniach kadm. Romuald Nałęcz-Tymiński.¹⁰ Podobnie jak to miało miejsce w przypadku *Dragona*, również i dla drugiego polskiego krążownika Kier.Mar.

Woj. zaproponowało kontrowersyjną – dla Brytyjczyków – nazwę. Tym razem wybór padł na *Wilno*. Niestety i tym razem nazwa została zakwestionowana przez Admiralicję i ostatecznie krążownik otrzymał nazwę O.R.P. *Conrad* na cześć wielkiego polsko-brytyjskiego marynisty Józefa Teodora Konrada Korzeniowskiego / Josepha Conrada.

Kłopotliwy krążownik

Z polskiego punktu widzenia bardzo interesująca była również korespondencja dotycząca stanu technicznego *Dragona*, podczas której podnoszono różne aspekty przekazania krążownika PMW. Punktem wyjścia na temat dyskusji dotyczącej stanu technicznego i przyszłości polskiego krążownika była notatka sporządzona 15 października 1943 roku przez zastępcę szefa Zagranicznego Wydziału Operacyjnego (w org. Director of Operations Division (Foreign) – dalej D.o.D.(F)) capt. Hugh Dalrymple-Smitha. W swoim memorandum cpt. Smith podkreślał, że osiągnięcie pełnej gotowości bojowej przez *Dragona* jest poważnie opóźniane przez defekty instalacji elektrycznej oraz ogólny bardzo zły stan mechanizmów okrętowych. Ponieważ w przypadku brytyjskich okrętów tego samego typu rozpoczęto w tym roku spisywanie ich z listy okrętów, szef D.o.D.(F) wystąpił z propozycją przeniesienia załogi *Dragona* na nowocześniejszą jednostkę. Dlatego też zdaniem Smitha, Główny Oficer Łącznikowy (w org. Principal British Naval Liaison Officer – dalej P.N.L.O.) vadm. Edward Leigh Stuart King powinien uzyskać informacje czy PMW dysponuje nadwyżką personelu, którą można skierować na nowy krążownik, zaś szef Wydziału Personalnego (w org. Director of Personal Services – dalej D.P.S.) radm sir Harold Thomas Coulthard

Walker został poproszony o sugestie co do możliwych jednostek do obsadzenia. Dodatkowym warunkiem był czas, ponieważ załoga *Dragona* już od jakiegoś czasu pozostawała bez zajęcia oczekując na zakończenie remontu krążownika.

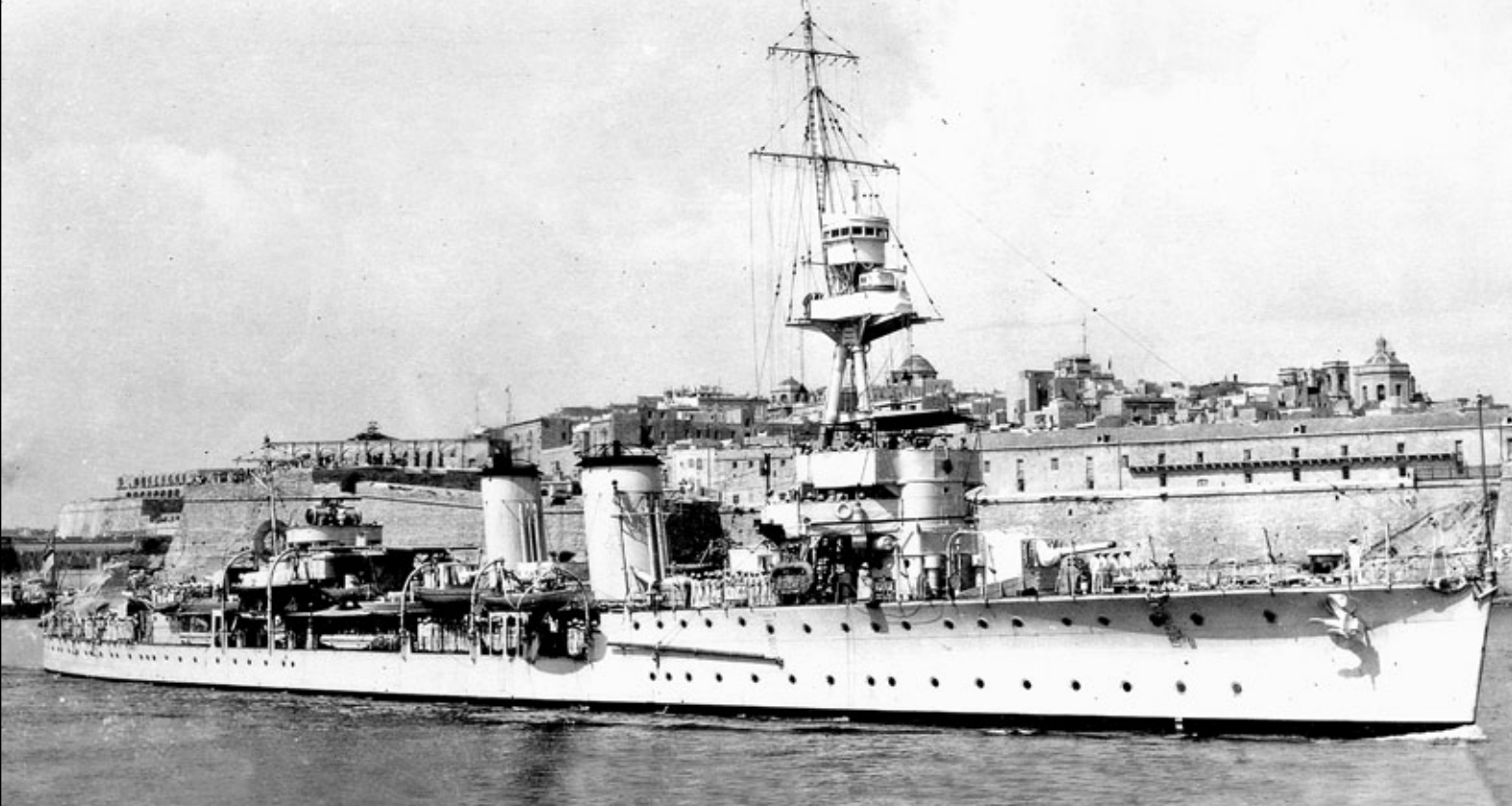
Trzy dni później w tej sprawie wypowiedział się adm. King, który w pełni zgadzał się z poglądem D.o.D.(F) co do jakości polskich załóg. Podkreślał ich wysoki poziom wykształcenia i znakomite osiągnięte wyniki, jednak jego zdaniem poważnym problemem Polaków był brak personelu, który szczególnie jaskrawo był widoczny wśród podoficerów. Następnie P.N.L.O. przedstawił krótką analizę odnoszącą się co do możliwości obsadzenia przez PMW nowego krążownika. Zdaniem adm. Kinga w zasięgu Polaków był jedynie krążownik typu *Royalist*, którego załoga składała się z około 570 marynarzy, czyli około 80-90 więcej niż liczyła załoga *Dragona*. Adm. King podkreślał, że już w przypadku obsadzenia *Dragona* występowały problemy z obsadzeniem etatów, a co za tym idzie mało jest prawdopodobne by Polacy posiadali odpowiednie rezerwy dla obsadzenia większego krążownika.¹¹

20 października w imieniu szefa M.B. II zabrał głos E. W. Austin, który zaznaczył, że zgodnie z polsko-brytyjską umową morską przekazywane jednostki po-

9. Choć brzmi to kuriozalnie to jednak również w przypadku *Lwowa* Brytyjczycy czasami w swej korespondencji używali nazwy *Lemberg* (sic!).

10. Romuald Nałęcz-Tymiński, *Żagle staw – banderę spuść!*, Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 1999.

11. Jak zatem widać, podstawową przeszkodą w objęciu przez PMW większego i nowszego krążownika, nie był rzekomy brak doświadczenia polskich marynarzy, a braki kadrowe. Potwierdzała to informacja przekazana przez przedstawiciela Home Fleet szefowi D.o.D.(F), w której potwierdzono wysokie kwalifikacje polskiej załogi krążownika. Więcej na temat związany z personelem *Dragona* znajduje się w ramce zamieszczonej obok.



W 1942 roku Kierownictwu Marynarki Wojennej odrzucił propozycję przejścia krążownika *Caledon*, który następnie został przebudowany do standardu krążownika przeciwlotniczego. Tutaj okręt na fotografii z 1930 roku w maltańskim porcie La Valetta. Fot. World Ship Society

winny znajdować się w dobrym stanie, w pełni wyposażone i zdolne do rozpoczęcia służby. Ponieważ Polacy objęli *Dragona* w styczniu 1943, na wyraźną prośbę Admiralicji, jednostka wciąż znajdowała się w remoncie i nie spełniała warunków opisanych powyżej.¹² Zdaniem M.B. II nale-

żało zatem doprowadzić *Dragona* do stanu pełnej gotowości bojowej, lub też zaproponować przekazanie jednostki znajdującej się w odpowiednim stanie.

Również 20 października w kwestii *Dragona* w imieniu szefa Wydziału Planowania (w org. Director of Plans – dalej D.o.P.) wy-

powiedział się cdr. Peter Douglas Herbert Raymond Pelly, którego zdaniem bez wąt-

12. Ponieważ Brytyjczycy mieli poważne trudności z zebraniem niezbędnego personelu do obsady krążownika na czas remontu, wystosowano do Kier.Mar.Woj. prośbę o wcześniejsze obsadzenie polską załogą krążownika. W efekcie polscy marynarze przejęli jednostkę, gdy ta znajdowała się jeszcze w trakcie remontu.

Jednym z mniej znanych, a jednocześnie ważniejszych aspektów PMW podczas Drugiej Wojny Światowej była kwestia stanu osobowego polskiej floty. Problem ten jak do tej pory rzadko był podejmowany przez rodzimych badaczy, dlatego też dla lepszego przedstawienia problemu warto przytoczyć kilka danych liczbowych*.

Zgodnie z zestawieniem stanów ewidencyjnych z 18 stycznia 1943 roku etat *Dragona* wynosił 21 oficerów oraz 434 podoficerów i marynarzy. Natomiast stan ewidencyjny dla całej PMW na 1 lipca 1942 roku (tj. momentu w którym PMW otrzymała informację o przekazaniu krążownika typu D) wynosił 1720 podoficerów i marynarzy. Jak zatem widać by obsadzić krążownik stan polskiej floty musiał się gwałtownie zwiększyć o przeszło 25% w przeciągu niecałego roku. Warto podkreślić, że we wcześniejszym okresie podobny przyrost (tj. o ¼ stanu PMW) trwał przeszło dwa lata (od 1 lipca 1940 do 1 lipca 1942 roku). Ukazuje to skalę wyzwania przed jakim stanęły władze polskie wobec przejścia krążownika i konieczności znalezienia dodatkowych prawie 500 rekrutów.

Działania podjęte przez Kier.Mar.Woj. w celu zapewnienia odpowiedniej obsady polskiego krążownika były dwutorowe. Z jednej strony starano się „rozrzedzić” załogi posiadanych już okrętów, a z drugiej strony starano się uzyskać od wojsk lądowych dalszych ochotników.

W rozkazie dziennym z 9 grudnia 1942 roku, szef Kier.Mar.Woj. adm. Świrski zwracał się do dowódców okrętów i oficerów specjalistów by przesunięcia personalne związane z obsadzeniem krążownika, traktowali jako konieczność i ofiarę ponoszoną dla dobra sprawy: „dla skompletowania tej pierwszej partii załogi (a również dla partii następnych) trzeba będzie zdjąć z okrętów większą ilość starszych specjalistów przydzielając element zupełnie młody i niedoświadczony, a dla pierwszej partii może częściowo nie dając w zamian nikogo”.

Z kolei w depeszy wysłanej 3 lutego 1943 roku gen. Sikorski pisał do dowódcy Armii Polskiej na Wschodzie gen. dywizji Władysława Andersa, iż „należy za wszelką cenę wydobyć dalszych 300 ochotników do Marynarki. [...] Bez tych marynarzy zmuszeni bylibyśmy oddać dwa kontrtorpedowce *Ślązak* i *Krakowiak* z powrotem Anglikom”. Problemy kadrowe potwierdzał również komunikat Kier.Mar.Woj. z 22 października 1943 roku spisany dla Inspektora Zarządu Wojsk gen. dywizji Mariana Januszajtisa-Żegoty, w którym przedstawiono problemy z personelem floty: „Dużą bolączką MW jest brak rezerwy. Stąd duże przemęczenie naszych załóg i duże ich wykruszenie się, które będzie wzrastało w miarę trwania wojny.”

Ostatecznie na pokład krążownika w dużej części trafili marynarze, którzy na mocy układu Majski-Sikorski zostali zwolnieni z łagrów radzieckich. Również energiczne działania podjęte przez szefa Kier.Mar.Woj. umożliwiły nie tylko obsadzenie nowego krążownika, ale również utrzymanie w ruchu istniejących już okrętów. Jednak jak to już było wykazane powyżej efektem tych posunięć były zmniejszenie do absolutnego minimum rezerwy ludzkiej (pozwalającej w praktyce jedynie na wymianę zabitych i rannych), co – jak słusznie przewidywali Brytyjczycy – uniemożliwiało przejście większej jednostki. Jak zatem można zauważyć rozwój PMW w bardzo dużym stopniu ograniczały możliwości kadrowe.

* W oparciu o prace Waltera Patera *Lista imienna podoficerów i marynarzy PMW w Wielkiej Brytanii (1939-1947)* [w:] *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, tom V, redakcja Jan Kazimierz Sawicki, Gdynia 2011, s. 117-176 oraz dokumentów publikowanych w książce *Polska Marynarka Wojenna 1939-1947. Wybór dokumentów*, tom I, wybór i opracowanie Zbigniew Wojciechowski, Gdynia 1999, jak i Wojskowe Biuro Badań Historycznych, V/20/68 *Komunikat Marynarki Wojennej* Nr 1/43 *Kierownictwo Marynarki Wojennej* L.dz. 1344/Pl.Tjn.43.



Przy dozie cierpliwości ze strony polskiej oraz brytyjskiej pomocy, możliwym było obsadzenie krążownika przeciwlotniczego typu *Royalist* (prototyp serii na fotografii), którego załoga składała się z około 570 marynarzy, czyli około 80-90 więcej niż liczyła załoga *Dragona*. Fot. World Ship Society

pienia Polacy zasługiwali na coś lepszego niż *Dragon* i zgadzał się z sugestią przyznania PMW krążownika typu *Royalist*. Jednocześnie proponował, by w wypadku gdyby prace przy wykończeniu nowego krążownika przeciągały się, Polacy obsadzili niektóre z australijskich niszczycieli floty, ponieważ ze względu na braki kadrowe cały personel australijski miał być w niedługim czasie odesłany do Australii.

Dwa dni później w końcu wypowiedział się szef D.P.S., stwierdzając że w najbliższej przyszłości nie będzie możliwe przekazanie Polakom nowego krążownika i jedyną jednostką jaką mogą zaproponować jest *Caledon*.

26 października wypowiedział się szef M.B. II Higham, który stwierdził że obsadzenie *Caledona* lub australijskich niszczycieli jest jak najbardziej w zasięgu możliwości PMW, jednak najprawdopodobniej nie będzie ono przez Polaków pożądane. W szczególności po otrzymaniu *Dragona* propozycja obsadzenia niszczycieli, lub starego krążownika mogłaby zostać przez Polaków przyjęta z dużą dozą podejrzliwości. Higham również podkreślał, że Polacy sąsługują na nowy krążownik i jeśli będą go w stanie obsadzić powinien on zostać przekazany PMW. Jego zdaniem możliwym byłoby przekazanie *Diadema*, przy którym prace wyposażeniowe miały się rozpocząć w listopadzie 1943 roku. Zdaniem Highama należało zaproponować Polakom jako rozwiązanie przejściowe obsadzenie *Caledona* (który był w pełni sprawny) lub australijskich niszczycieli, z zaznaczeniem, że w przyszłości PMW otrzyma nowy krążownik. Jako kolejną propozycję krążownika dla

Polski M.B. II proponował jeden z krążowników włoskich, które znajdowały się pod kuratelą brytyjską. Tu jednak zwracał uwagę na liczne problemy z uruchomieniem krążownika pod polską banderą i długi czas oczekiwania, związanego z przekazaniem krążownika.

Pierwszą część dyskusji zamykał list z 31 października zastępcy Szefa Sztabu (w org. Vice Chiefs of the Naval Staff) radm. Edwarda Syfreta. Jego zdaniem fakt złego stanu *Dragona* nie ulegał najmniejszej wątpliwości, stąd też należało zaproponować Polakom rozwiązanie alternatywne. Adm. Syfret odrzucał możliwość obsadzenia australijskich niszczycieli ponieważ te operowały na Dalekim Wschodzie, z kolei w przypadku *Diadema* uważał za mało możliwe zebranie pełnej załogi dla krążownika. Dlatego też, należało jego zdaniem zaproponować przejęcie *Caledona*. W przypadku odrzucenia tej propozycji polska załoga winna kontynuować służbę na *Dragonie* i w miarę możliwości w przyszłości należało rozważyć możliwość przekazania PMW krążownika typu *Arethusa* bądź *Dido*.

21 listopada memorandum w sprawie polskiego krążownika wystosował w imieniu szefa M.B. II Austin. Zdaniem M.B. II należało podkreślić, że choć z ust niektórych polskich oficerów można było usłyszeć gorzkie wyrzuty co do stanu *Dragona*, to jednak stanowisko oficjalnych władz polskich było bez zarzutu. Co więcej nawet gdy Polakom zakomunikowano, iż *Dragon* rozpocznie służbę na Dalekim Wschodzie adm. Świrski nie protestował.¹³ Rozważania na temat postawy polskich władz Austin zamknął stwierdzeniem, że szef Kier.

Mar.Woj. zawsze dotrzymywał słowa i nie należy spodziewać się z jego strony utrudniania w kwestii przerwania *Dragona* na Pacyfik.

W dalszej części memorandum Austin rozważał dwie zasadnicze kwestie: czy krążownik jest zdolny do służby oraz czy warto wysłać *Dragona* na Daleki Wschód. Jego zdaniem krążownik przedstawiał sobą pewną wartość bojową. Co więcej w przypadku utrzymania *Dragona* w służbie mógłby on służyć jako platforma treningowa dla Polaków, gdzie zbierałby doświadczenia niezbędne w operowaniu krążownikiem. Biorąc jednak pod uwagę stan okrętu oraz niedoświadczoną załogę krążownik nie byłby kierowany do bezpośredniej walki. W przypadku przydziału krążownika na Daleki Wschód, zdaniem M.B. II, należało wziąć pod uwagę podstawowy problem związany ze stanem okrętu. Zdaniem Austina fatalny stan *Dragona*, po części wynikał z niedostatków prac remontowych wykonanych w stoczni Cammel Laird. W wypadku prawdopodobnych usterek okrętu, powodujących wycofanie jednostki na dłuższy czas z linii, polska załoga pozostałaby bez przydziału i możliwości zatrudnienia. Natomiast gdyby *Dragon* pozostał na rodzimych wodach, polskich marynarzy można by rozdzielić na inne jednostki stacjonujące w Wielkiej Brytanii. Stąd też Austin wypowiadał się za pozostawieniem krążownika na wyspach brytyjskich i nie wysyłanie jednostki na Pacyfik.

13. Kwestię tę regulowała umowa polsko-brytyjska z 18 listopada 1939 roku, która stwierdzała iż „oddział polskiej marynarki wojennej [...] będzie pod operacyjnym dowództwem admiralicji brytyjskiej”.

W kwestii zamiany *Dragona* na *Caledona* Austin zauważył, że adm. Świrski już raz odrzucił propozycję przejęcia *Caledona* wy-stosowaną przez Admiralicję, stąd też moż-na było z dużą dozą pewności stwierdzić, że w obecnej sytuacji Polacy postąpią podobnie. Zdaniem Austina należało zatem wstrzymać się z ofertą przekazania *Caledona*.

Reasumując Austin proponował zatrzy-manie przez PMW *Dragona* i jednocześnie pozostawienie jednostki na wyspach bry-tyjskich. Co więcej należało jego zdaniem rozważyć możliwość zamiany krążownika na jednostkę typu *Dido* lub australijskich niszczycieli.

W międzyczasie na zarzuty związa-ne z niewłaściwym remontem krążow-nika 10 grudnia odpowiedział szef Wy-działu Stocznioowego (w org. Director of Dockyards – dalej D.o.D.) vadm. sir Ce-cil Ponsonby Talbot. Jego zdaniem opis stanu *Dragona* opierał się na oczywistym nieporozumieniu, ponieważ nie jest moż-liwym przekształcenie 25-letniego okrę-tu w nową jednostkę w przeciągu siedmiu miesięcy.¹⁴ Choć we wrześniu krążownik na krótko powrócił do Liverpoolu na krót-kie naprawy, to podczas końcowej inspek-cji okrętu przeprowadzonej 21 października przez Oficera Flagowego Tyne (w org. Flag Officer in Command Tyne – dalej F.O.I.C. Tyne) – również w obecności przedstawi-cieli PMW – nie zgłoszona żadnych uwag co do stanu krążownika. Tymczasem już po zakończeniu remontu otrzymano informa-cję, iż *Dragon* ma uszkodzoną śrubę i wy-magane będzie dokowanie. Po przybyciu do

Swan Hunter, dowódca krążownika przed-stawił długą listę ponad 60 usterek, związa-nych w dużej mierze z elektryką. Co więcej dowódca polskiego okrętu złożył również wizytę w Admiralicji, chcąc uzyskać zgo-dę na temat ewentualnej modernizacji arty-lerii okrętowej. Jednakże biorąc pod uwagę wiek *Dragona*, gdzie usterki mogły się stale powtarzać, podjęto decyzję o nie prowadze-niu dalszych nieopłacalnych modernizacji krążownika. D.o.D. z ubolewaniem również donosił, że nieoficjalnie polscy oficerowie wyrażali jak najgorszą opinię na temat stanu okrętu, a kdr Pławski w rozmowie z F.O.I.C. Tyne wyraził swoje przerażenie, co do stanu technicznego krążownika.

W cztery dni później szef D.o.D.(F) capt. Andrew Dacres Nicholl podzielił pogląd M.B. II co do wysyłania *Dragona* na Dale-ki Wschód podkreślając, że ze względu na stan techniczny krążownika nie mógłby być uznawany za w pełni sprawny okręt i został-by on przydzielony jedynie do służby eskor-towej, gdzie możliwości stoczenia bitwy z Japończykami byłyby najmniejsze. Z kole-gi w piśmie z tego samego dnia (tj. 25 listo-pada) zastępca szefa Krajowego Wydziału Operacyjnego (w org. Director of Operations Division (Home)) capt. Wilfrid James Cameron Robertson stwierdzał, że jego wy-dział nie widzi możliwości przydziału *Dragona* do zadań na wodach ojczystych.

W odpowiedzi na pismo D.o.D.(F) za-stępca szefa D.o.P. Robert Kirk Dickson 30 listopada zaproponował przydzielenie polskiego krążownika do operacji OVER-LORD, co wiązało się ze skierowaniem *Dra-*

*gon*a na szkolenie artyleryjskie. Ponieważ nikt nie zgłosił obiekcji co do nowej pro-pozycji zatrudnienia polskiego krążowni-ka, 15 grudnia podjęto ostateczną decyzję oraz poinformowano Kier.Mar.Woj. o anu-lowaniu decyzji co do przydziału *Dragona* na Daleki Wschód.

W związku z propozycją przydziału pol-skiego krążownika do operacji OVER-LORD 20 grudnia głos zabrał zastępca szefa Wydziału Artylerii i Broni Przeciwlotniczej (w org. Director of Gunnery and Anti-Aircraft Warfare) capt. Henry Alexander King. Jego zdaniem by *Dragon* skutecznie wypełniał swoje zadania niezbęd-nym była instalacja nowego „fire control”, jak również R/T wraz z brytyjską obsługą. W odpowiedzi na powyższe pismo zastęp-ca szefa Wydziału Łączności (w org. Direc-tor of Signal Department) capt. John Peter Lorne Reid stwierdził, że wymagane wypo-sażenie radio-techniczne z łatwością może zostać zainstalowane na polskim krążowni-ku, do którego obsługi skierowany zostałaby brytyjski personel.

Ostatnią notatką dotyczącą *Dragona* jest wypowiedź Dicksona z 2 lutego 1944 roku, gdy zamykał całą dyskusję stwierdzeniem o osta-tecznym przydzieleniu *Dragona* do działań ar-tyleryjskich w operacji „Overlord”. ●

14. Remont generalny krążownika połączony z mo-dernizacją uzbrojenia rozpoczął się 15 grudnia 1942 roku w stoczni Cammel Lairds i zakończył się 24 lipca 1943 roku. We wrześniu 1943 roku *Drgaon* jeszcze raz na krótko trafił do stoczni w Liverpoolu, a 9 październi-ka 1943 roku okręt wprowadzono do doku w Swan Hun-ter by dokonać naprawy uszkodzonej śruby oraz prze-prowadzić wymianę kabli elektrycznych.

SUPLEMENT

Caledon po przebudowie na krążownik przeciwlotniczy.
Fot. World Ship Society





Najpiękniejsze w całej klasie

Część II – Nieudana kuracja odmładzająca

Wcielone do służby w latach 1955-1957 niszczyciele typu *Spokojnyj* (projekt 56) okazały się ostatnimi „klasycznymi” tzn. torpedowo-artyleryjskimi niszczycielami radzieckiej floty. Ale, jak sądzi wielu specjalistów, ich pojawienie się było spóźnione co najmniej o 10-15 lat. Efektywnością uzbrojenia artyleryjskiego i pop ustępowały one zachodnim odpowiednikom, np. amerykańskim niszczycielom typu *Forrest Sherman*.

Rosnące wymagania odnośnie możliwości zwalczania okrętów podwodnych, w szczególności tych o napędzie jądrowym, spowodowały konieczność przystąpienia do modernizacji okrętów, które miały za sobą zaledwie kilka lat służby. Decyzja w tej sprawie została podjęta przez WMF i resort przemysłu stocznioowego 14 grudnia 1957 roku. W następnym roku w CKB-53 pod kierunkiem K.A. Masliennikowa (główny konstruktor) opracowano projekt techniczny wzmocnienia ich uzbrojenia pop. W latach 1958-1979 według tego projektu przebudowano 14 jednostek.¹

Zakres modernizacji był dość ograniczony i obejmował instalację dwóch miotaczy rakietowych bomb głębinowych typu RBU-2500 w części dziobowej okrętu (po

obu stronach dziobowego stanowiska dział SM-20-ZIF). Zdemontowano rufowy 5 rurowy zespół aparatów torpedowych kalibru 533 mm. Dziobowy zespół wyrzutni torpedowych przystosowano do wystrzeliwania torped przeciwko okrętom podwodnym z samonaprowadzającymi się głowicami. Zdemontowano też miotacze klasycznych bomb głębinowych i zlikwidowano zrzutnie znajdujące się pod rufowym pokładem. Na rufie zamiast nich zainstalowano dwa miotacze rakietowych bomb głębinowych typu Burun.

Niektóre z niszczycieli otrzymały dwa lub cztery podwójne 25 mm automatyczne działka 2M-3M do zwalczania nisko lecących rakiet; *Biessliednyj* i *Wdochnowiennyj* w trakcie modernizacji, inne podczas planowych średnich remontów (*Bliestiaszczij*, *Burliwyj*, *Blagorodnyj*, *Plamiennyj*, *Napori-styj*, *Wyzywajuszczij*, *Wozmuszczienyj*, *Moskowskij Komsomolec*). Natomiast *Bywałyj*, *Skromnyj*, *Skrytnyj* i *Swieduszczij* nie otrzymały ich w ogóle. Dozbrojenie niszczycieli miało miejsce w latach 70 XX wieku. Część jednostek miała je na uzbrojeniu do końca służby.² Po tych zmianach wyporność okrętów wzrosła o 450 ton, a prędkość obniżyła się do 34 w.³

Niszczyciele *Moskowskij Komsomolec* i *Biessliednyj* zamiast RBU-2500 otrzymały po dwa miotacze typu RBU-6000 systemu Smiercz-3. Później na 12 okrętach zamiast Buruna ustawiono jeszcze po dwa miotacze typu RBU-2500 (doprowadzając ich liczbę do 4).⁴ Nie doszła do skutku przebudowa niszczyciela *Moskowskij Komsomolec* według projektu 56PM. Przewidywał on instalację nowej stacji radiolokacyjnej Angara i holowanego hydrolokatora Wega, ale w związku z tym, że w stadium zaawansowanym znajdowały się prace projektowe nad nowymi okrętami wyposażonymi w stację Wega zrezygnowano z tego zamiaru. Modernizacja niszczyciela ograniczyła się więc tylko do instalacji miotaczy RBU-6000 z systemem kierowania ogniem PUSB Buria (tylko na okres prób), zamiast Wegi zamontowa-

1. Dwa niszczyciele: *Skromnyj* i *Skrytnyj* w późniejszym czasie przebudowano kolejny raz wg projektu 56A, dlatego w wielu publikacjach podaje się liczbę 12 okrętów proj. 56PŁO.

2. Ponadto w automaty 2M-3M uzbrojono niszczyciele *Swietłyj*, *Spiesznyj*, *Wlijatielnyj*, *Wieskij* i *Dalniewostocznyj Komsomolec*, które w ogóle nie były modernizowane.

3. Pod red. I.D. Spasskiego; *Istoriya oteczestwiennogo sudostrojenija*. T.V. St. Petersburg. 1996, s. 178.

4. J.W. Apalkow; *Esmincy projektow 56, 57bis i ich modyfikacji*. Moskwa 2009, s. 59.

Daty przebudowy niszczycieli wg proj. 56PŁO.			
L.p.	Nazwa	Data przebudowy	Stocznia
1	<i>Blietiaszczij</i>	06.02.1958 – 10.03.1960	„Siewmorzawod” Nr 201 w Sewastopolu
2	<i>Bywałyj</i>	23.06.1962 – 28.10.1965	SRZ w Tallinie
3	<i>Swieduszczij</i>	31.08.1977 – 19.06.1979	„Siewmorzawod” Nr 201 w Sewastopolu
4	<i>Wyzywajuszczij</i>	25.03.1970 – 13.03.1972	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
5	<i>Smysliennyj</i>	12.11.1958 – 01.12.1961	SSZ Nr 190 im. A.A. Żdanowa w Leningradzie
6	<i>Biessliednyj</i>	25.05.1973 – 08.05.1976	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
7	<i>Wdochnowiennyj</i>	22.01.1960 – 27.03.1961	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
8	<i>Burliwyj</i>	12.12.1961 – 25.03.1963	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
9	<i>Wozmuszczienyj</i>	15.02.1961 – 18.07.1962	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
10	<i>Blagorodnyj</i>	01.1963 – 12.1964	„Siewmorzawod” Nr 201 w Sewastopolu
11	<i>Plamiennyj</i>	18.01.1961 – 04.06.1962	„Siewmorzawod” Nr 201 w Sewastopolu
12	<i>Naporistyj</i>	08.02.1961 – 19.08.1962	„Siewmorzawod” Nr 201 w Sewastopolu
13.	<i>Skromnyj*</i>	12.11.1958 – 29.11.1960	SSZ Nr 190 im. A.A. Żdanowa w Leningradzie
14.	<i>Skrytnyj *</i>	04.1958 – 04.1960	KMOLZ w Kronsztadzie

* później przebudowane wg proj. 56A.

no doświadczalne urządzenie poszukiwania atomowych okrętów podwodnych po śladzie radioaktywnym Kolos-2000, przypominające zewnętrznie BGAS.⁵

Należy też wspomnieć o niszczycielu *Swietłyj*, który w 1957 roku otrzymał na rufie lądowisko dla śmigłowca. W latach 1958-1959 prowadzono na nim próby startu i lądowania śmigłowca Ka-15, który z braku hangaru nie mógł tam stacjonować na stałe. Poza tym możliwości zwalczania okrętów podwodnych przez Ka-15 okazały się dość skromne. Zasięg lotu śmigłowca wynosił 350 km, prędkość przelotowa 120 km/godz., pułap do 3,5 km. Wzorem Amerykanów, którzy w owym czasie wprowadzili na swoje niszczyciele zdalnie sterowane śmigłowce DASH, Rosjanie testowali bezpiloto-

wy aparat własnej konstrukcji. W tym celu na niszczycielach *Dalniewostocznyj Kom-somolec* i *Wieskij* umieszczono niewielkie platformy startowe.⁶

Charakterystyka uzbrojenia niszczycieli proj. 56PŁO

Omawiając nowe uzbrojenie pop należy zacząć od broni torpedowej, która stała się dla tych jednostek podstawowym orężem do walki z okrętami podwodnymi. Zmodernizowane wt MPTA-53-56 kalibru 533 mm miały w stosunku do poprzednich (PTA-53-56) wydłużone rury i inne drobne ulepszenia pozwalające wykorzystywać samonaprowadzające się na cel torpedy pop typu SET-53 (Jenot-1) oraz torpedy do zwalczania okrętów nawodnych typu

53-61. Później okręty dysponowały nowocześniejszymi torpedami pop typu SET-65 z akustycznym pasywnym systemem naprowadzania, oraz samonaprowadzające się po śladzie torowym torpedy 53-65K przeciwko okrętom nawodnym. Kierowanie ogniem torpedowym odbywało się za pomocą PUTS Zwuk-56 z przystawką Zummer-56, który otrzymywał dane do naprowadzania wt z systemu stabilizacji S-3M, połączonego z PUSB Smiercz-56 (lub Smiercz-56M). Stanowiska PUTS i PUSB były połączone i przy tym oba systemy wykorzystywały jedne i te same urządzenia przelicznikowe.⁷

5. A.S. Pawłow; *Eskadriennye minonoscy projekta 56*, Jakuck 1999, s. 13.

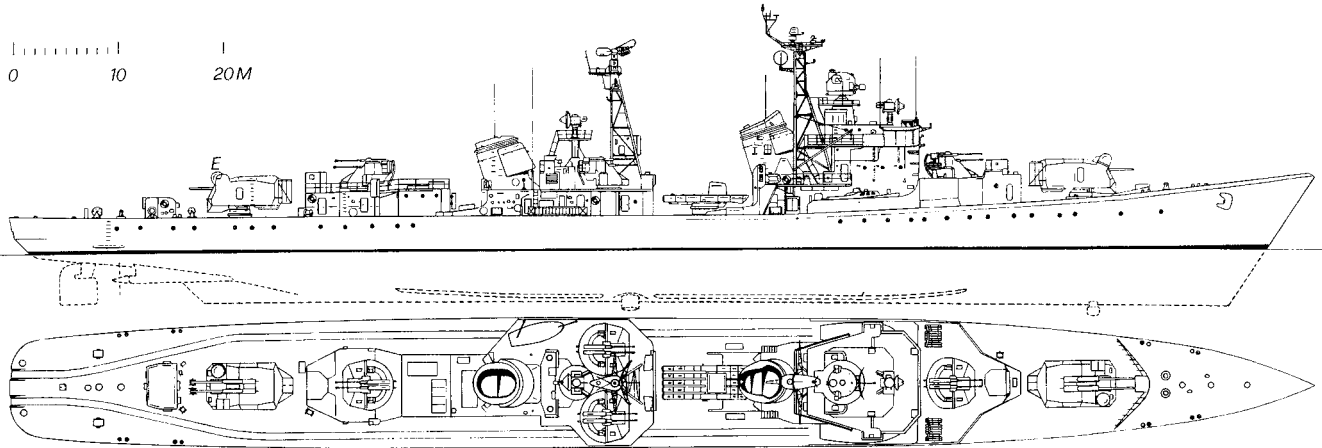
6. Tamże.

7. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 60.

Blagorodnyj w Leningradzie w ujęciu 1/2 od rufy, na której widoczne są dwa 6-lufowe miotacze „Burun”.

Fot. zbiory Oty Janečka





Taktyczno-techniczna charakterystyka torped wchodzących w skład uzbrojenia niszczycieli proj. 56 PłO				
Wyszczególnienie	53-61	SET-53 (Jenot-1)	53-65K	SET-65
Rok przyjęcia do uzbrojenia	1961	1958	1969	1965
Kaliber (długość), mm	533 (7800)	533 (7800)	533 (7800)	533 (7800)
Prędkość, w	55 lub 35	23	45	40
Zasięg, m (z prędkością, w)	15 000 (55) lub 22 000 (35)	8000 (23)	19 000 (45)	15 000 (40)
Głębokość poruszania się, m	Od 2 do 14	Od 20 do 200	Od 2 do 12	do 400
Typ silnika (źródło energii)	Turbinowy (Nf + NW)*	Elektryczny (ASC)**	Parowy (Nf + T)***	Elektryczny (ASC)**
Typ systemu naprowadzania (SSN)	AKSK****	DAKPSN*****	AKSK****	DAKPSN*****
Zasięg działania SSN, m	-	600	-	800
Masa torpedy (ładunku w głowicy), kg	2100 (305)	1480 (100)	2070 (307,6)	1750 (200)
* Nf – nafta, NW – nadtlenek wodoru ** ASC – akumulator srebrowo-cynkowy *** Nf- nafta, T – tlen **** AKSK – akustyczny z naprowadzaniem na ślad kilwateru. ***** DAKPSN – dwupłaszczyznowy akustyczny pasywny system naprowadzania.				

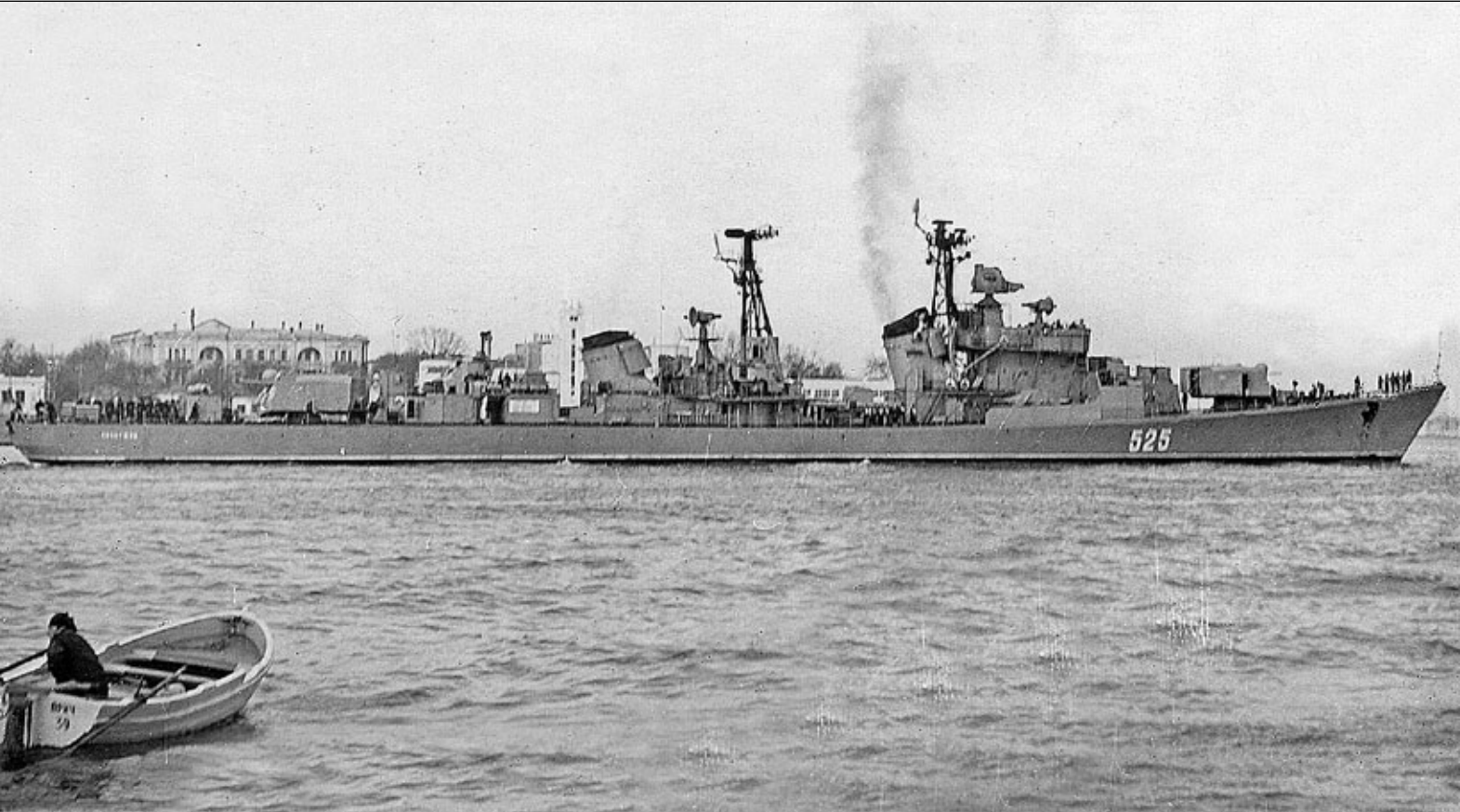
Broń torpedowa okazała się jednak mało skuteczna w zwalczaniu okrętów podwodnych manewrujących w dużej odległości.

Nawet te nowsze torpedy jak SET-65 były bezradne wobec szybkich (30 węzłów) atomowych okrętów podwodnych dysponują-

cych dodatkowo sonarami o zasięgu przewyższającym zasięg działania wymienionej torpedy. Dzięki temu amerykańskie AOP

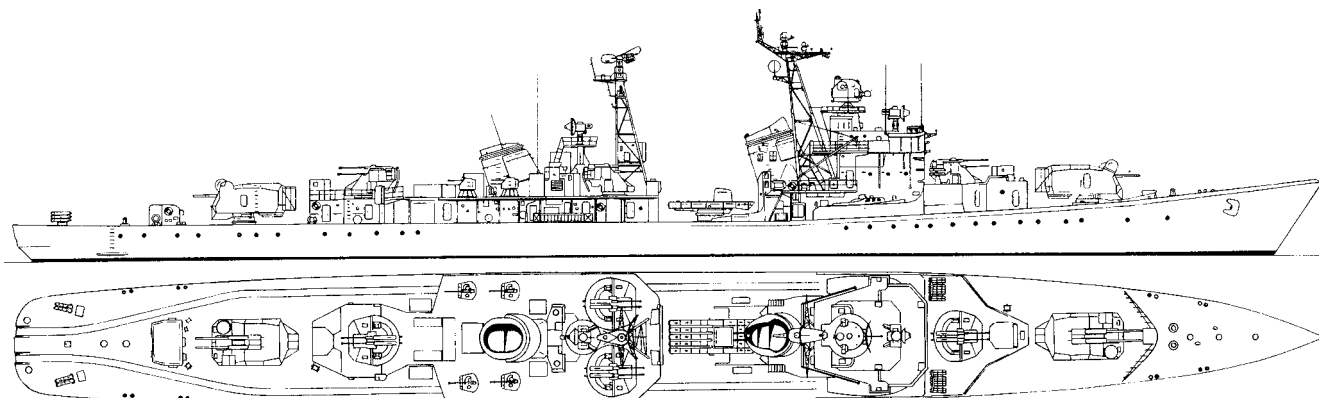
Tym razem Swieduszczyj w Leningradzie w burtowym ujęciu, 1978 r.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

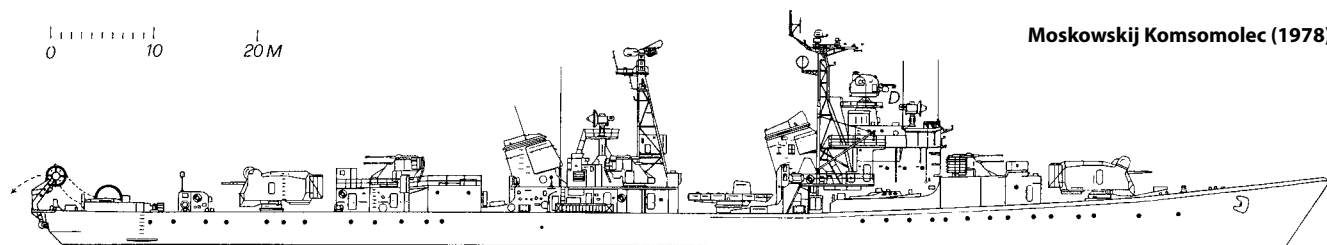


Naporistyj (1973)

Rys. copyright Siegfried Breyer



Moskowskij Komsomolec (1978)



Ujęcie rufy *Moskowskiego Komsomolca* urządzeniem Kolos-2000 służącym do wykrywania atomowych okrętów podwodnych po śladzie radioaktywnym. Fot. zbiory Siegfrieda Breyera

mogły zawczasu uchylić się przed taką torpedą. Próbowano znaleźć wyjście z sytuacji wprowadzając metodę strzelania całą 5 torpedową salwą, ale to sprawiło, że torpedy stały się bronią jednorazowego użytku.

Miotacze rakietowych bomb głębiny stanowiły broń pop bliskiego zasięgu uzupełniającą torpedy. Jak wspomniano w części dziobowej okrętów instalowano po dwa miotacze rakietowych bomb głębiny typu RBU-2500 natomiast na rufie po dwa miotacze systemu Burun.

Skonstruowany w 1957 roku 16 lufowy miotacz RBU-2500 systemu Smiercz mógł prowadzić ogień do okrętów podwodnych pojedynczymi bombami lub salwami. Miotacz był zdalnie naprowadzany na cel w dwóch płaszczyznach i strzelał bombami RGB-25 kalibru 213 mm na odległość od 500 do 2800 m. Bomba miała konwen-

cjonalny zapalnik uderzeniowo-dystansowy UDW-25; ważyła 85 kg a masa głowicy burzącej wynosiła 26 kg. Maksymalna głębokość rażenia celu – 330 m. Ogniem miotacza kierował system PUSB Smiercz-56 z przystawką Zwuk. Jeden system PUSB Smiercz-56 (Smiercz-56M) zapewniał bojowe wykorzystanie dwóch miotaczy RGB-2500. Dane wyjściowe do strzelania dla systemu Smiercz zabezpieczała stacja hydrolokacyjna Pegas-2M lub Herkules-2 (Herkules-2M) żyrokompas i log.

Oprócz wymienionych elementów w skład systemu wchodziła jeszcze bomba kierunkowa Swieczka. Ta ostatnia służyła do oznaczenia miejsca wykrycia okrętu podwodnego. Miała takie same gabaryty i masę jak bomby RGB-25. W 1960 roku przyjęto do uzbrojenia WMF dla bomby RGB-25 niekontaktowy zapalnik WB-1M o zasadzie

działania akustyczno-aktywnej, o promieniu reagowania 6 m. WB-1M umieszczony był w kadłubie zapalnika UDW-25 w kombinacji z tym ostatnim.⁸

Jednostka ognia dla dwóch miotaczy wynosiła 128 bomb (zapas na cztery salwy) RGB-25 przechowywanych w komorze amunicyjnej nr 3 pod stanowiskiem miotacza. Podawanie bomb z komory odbywało się za pomocą podajników, mechanicznie (5 bomb/min) lub ręcznie (2 bomby/min). Natomiast ładowanie bomb do miotacza odbywało się ręcznie po jednej bombie. Czas załadunku jednego miotacza ważył się od 3 do 4 minut.

Drugi z systemów pop bliskiego zasięgu – Burun składał się z dwóch 6-lufowych miotaczy bez możliwości ich naprowadzania. System ten przeznaczony był do zwalczania okrętu podwodnego znajdującego się pod wodą za rufą atakującego okrętu. Zasięg strzału bomby RKB wynosił od 80 do 114 metrów. Bomba o masie 180 kg (w tym 101 kg materiału wybuchowego), wyposażona była w akustyczny niekontaktowy zapalnik WB-1M o promieniu reagowania 6 m. Mogła rażyć podwodny cel na głębokościach od 10 do 355 m, przy szyb-

8. A.B. Szirokorad; *Orużije oteczestwiennogo flota 1945-2000*. Mińsk-Moskwa 2001, s. 569.

Podstawowe dane miotaczy RBU-2500, RBU-6000 i Burun			
Charakterystyka	Nazwa (rok przyjęcia do uzbrojenia)		
	RBU-2500 (1957)	RBU-6000 (1961)	Burun (1957)
Typ amunicji (rok przyjęcia do uzbrojenia)	RGB-25 (1957)	RGB-60 (1961)	RKB (1957)
Zasięg strzału, m	500-2800	500-5700	80-114
Głębokość zanurzenia celu, m	330	450	355
Szybkostrzelność w salwie, strz/s	3,2	2,4	-
Typ głowicy	Burząca	Burząca	Burząca
Masa materiału wybuchowego, kg	26	23,5	101
Masa startowa bomby	85	119,5	180
Długość i średnica kadłuba bomby, mm	1340 x 213	1830 x 213	-
Prędkość zanurzania w wodzie, m/s	11,0	11,6	11,4
Typ miotacza	Pokładowy, naprowadzany	Pokładowy, naprowadzany	Pokładowy, nienaprowadzany
Liczba luf	16 (213)	12 (213)	6 (-)

kości opadania w wodzie 11,4 m/s. Dane niezbędne do kierowanie ogniem (moment wyrzelenia bomb, kurs i czas ataku) wypracowywał system PUSB Smiercz 56. Burun miał trafić na wszystkie niszczyciele proj. 56 uzupełniając klasyczne miotacze bomb głębinowych, ale ostatecznie otrzymały go tylko jednostki modernizowane wg proj. 56PŁO. Przy czym wszystkie rurowe klasyczne miotacze zdemontowano. Sam miotacz Burun nie znalazł szerszego zastosowania i w połowie lat 70. został zdjęty ze wszystkich niszczycieli proj. 56 PŁO (za wyjątkiem *Blagorodnego*).

System Smiercz-3 służył (podobnie jak RBU-2500) do niszczenia okrętów podwodnych pojedynczymi bombami lub salwami w odległości od 500 do 5700 m. System obejmował dwa lub cztery 12-lufowe miotacze RBU-6000 o kącie podniesienia luf od -15 do +60 stopni i w płaszczyźnie horyzontalnej – od 0 do 180 stopni. Bomba RGB-60 kalibru 213 mm, napędzana silnikiem raketowym na paliwo stałe, mogła niszczyć cele na głębokości do 450 m. RGB odbywały lot po trajektorii balistycznej i wodowały na zadanej odległości. W momencie upadku do wody zapalnik bomby głębinowej UDW-60 uzbrajał się i zapewniał wybuch głowicy bojowej przy uderzeniu jej o cel lub na ustawionej głębokości w przedziale od 15 do 350 m. Od 1966 roku bomby zaczęto uzbrajać w nowy niekontaktowy akustyczny zapalnik WB-2 o promieniu reakcji 6 m. Eksplozja jednej z bomb powodowała zadziałanie zapalników innych bomb salwy w promieniu do 50 m. Jednostka ognia liczyła 96 bomb (4 salwy dwóch miotaczy) umieszczonych w magazynie pod miotaczem. Podawano je do miotacza za pomocą automatycznego urządzenia z napędem hydraulicznym, zapewniającym podawanie 12 bomb (jednej obejmy) na minutę. Przed wprowadzeniem do lufy do każdej z bomb RGB-60 automatycznie (wg danych, wypracowanych przez PUSB Buria) wprowadzano

głębokość zadziałania zapalnika. Kierowanie ogniem miotaczy RBU-6000 odbywało się za pośrednictwem PUSB Buria z przystawką Zummer.⁹ Efektywność miotacza RBU-6000 była niezbyt wysoka, stąd w połowie lat 60. stał się środkiem obrony okrętu przed torpedami.

Wszystkie trzy systemy: RBU-2500, Burun i RBU-6000 nie spełniły pokładanych w nich nadziei na stworzenie skutecznej broni pop. Analizując ich podstawowe parametry można mieć wątpliwości czy nie jest to przypadkiem opinia krzywdząca. Owszem jakościowo miotacze na pewno były lepsze niż stosowane jeszcze na przełomie lat 50 i 60 XX wieku popularne „jeże”. Problem jednak leżał gdzie indziej. Chodzi tutaj przede wszystkim o środki hydrolokacyjne wykrywania okrętów podwodnych. W tej dziedzinie radzieccy konstruktorzy i przemysł ZSRR pozostawali daleko w tyle za państwami NATO. Stacje hydrolokacyjne Pegas-2 (lub Pegas-2M) ze swoimi ograniczonymi parametrami praktycznie nie dawały szans na zbliżenie się do celu dla użycia miotacza bomb raketowych. Sytuację próbowano ratować konstruując niekonwencjonalne urządzenia do wykrywania okrętów podwodnych. Jednym z nich było urządzenie do wykrywania okrętu podwodnego po śladzie cieplnym Mi-110K, a także stacja wykrywania okrętów podwodnych na promieniowanie podczerwone powierzchni wody Mi-110R. Oba systemy okazały się kompletnie nieudane i nie wykorzystywano ich zgodnie z przeznaczeniem.

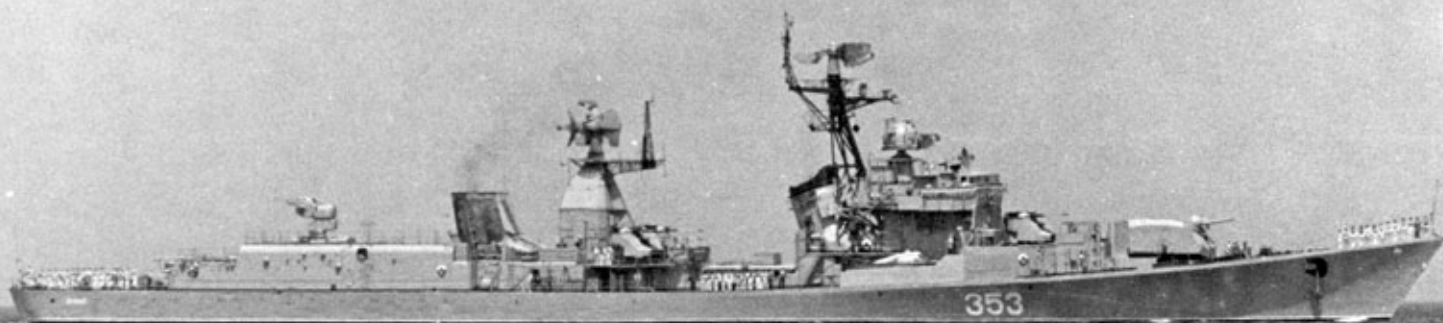
Automat 2M-3M wprowadzony do uzbrojenia w 1953 rok i później zmodernizowany miał szybkostrzelność 270-300 strz/min z jednej lufy. Był jednym z najpowszechniej stosowanych w WMF systemów artylerii, produkowanym do 1984 roku. Masa stanowiska 1515 kg, kąt podniesienia lufy od -10 do +85 stopni. Zasilanie amunicją – dwustronne taśmowe. Mógł prowadzić skuteczny ogień do celów poruszających się

z prędkością do 150 m/s. Masa pocisku wahała się w granicach 644-672 g. Prędkość początkowa pocisku 900 m/s. Zasięg strzału (teoretyczny) do celów powietrznych wynosił 2400-2800 m. Obsada 2 ludzi.¹⁰

Mimo sporych wydatków i czasu poświęconego na modernizację niszczycieli typu *Spokojnyj* (Kotlin) do standardu pop. Rosjanom nie udało się stworzyć pełnowartościowych okrętów eskortowych zdolnych do walki z nowoczesnymi okrętami podwodnymi. W pierwszym rzędzie z powodu pozostawienia na nich przestarzałych środków radiotechnicznych. W tym charakterze ustępowały one nie tylko równolatkom typu *Forrest Sherman*, ale również starszym amerykańskim niszczycielom zmodernizowanym w ramach programu FRAM. Tym ostatnim programem, amerykańskie uodrodnili, że instalując na podstarzałych i wyeksploatowanych już nieco jednostkach, nowoczesną broń wsparłą nowoczesną elektroniką można uczynić z nich bardzo efektywne okręty zwalczania okrętów podwodnych. W ciągu zaledwie siedmiu lat (program wystartował w 1959 r.) Amerykanie zmodernizowali ponad 130 niszczycieli typów *Gearing* i *Allen M. Sumner* oraz *Fletcher*. Najgłębszą modernizację, w ramach wariantu FRAM 1 przeszło 79 niszczycieli typu *Gearing*. W procesie modernizacji zdjęto z nich całą artylerię zlokalizowaną na rufie (rufową wieżę kalibru 127 mm i działka kalibru 76 mm) oraz wyrzutnie torped. W zamian okręty otrzymały silne uzbrojenie w postaci wyrzutni raketotorped pop Mk-112 ASROC (8 raketotorped RUR-5a mod. 4) oraz po obu burtach 3-rurowe wt Mk-32 dla krótkich samonaprowadzających się torped pop Mk 46 kalibru 324 mm. Nowatorskim rozwiązaniem było wyposażenie tych jednostek w dwa zdalnie sterowane (bezzałogowe) śmigłowce ZOP typu DASH,

9. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 62.

10. A.B. Sziorokrad. *Orużije...*, s. 119.



Niszczyciel *Brawuj* po przebudowie według projektu 56K, fotografia z 1972 r.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

wyposażone w samonaprowadzające się torpedy i bg. Zestaw ten uzupełniały dwa (przestarzałe) miotacze raketowych bomb głębinowych typu „Hedgehog”. Śmigłowce bezpilotowe okazały się co prawda kompletną kląpą, ale generalnie przebudowa była udana. Ponadto okręty otrzymały również unowocześniony sonar i urządzenia radio-techniczne. Radykalnie przebudowano system pomieszczeń wewnątrz okrętów. Otrzymały zakryte pomosty oraz zadbaną o takie szczegóły jak urządzenia do zmywania szyb pomostu z osadu soli. W ramach FRAM 2 (52 niszczyciele typu *Gearing*, *Allen M. Sumner* i *Fletcher*) zdejmowane były tylko działa kalibru 76 mm i wyrzutnie torpedowych. W zamian niszczyciele otrzymywały dwie potrojne wt dla krótkich torped pop, dwa miotacze „Hedgehog”, 1 śmigłowiec DASH oraz sonar holowany. Czas trwania modernizacji wynosił 7 miesięcy dla programu FRAM 2 i 1 rok dla FRAM 1.¹¹

Zwróćmy uwagę na porażającą dysproporcję: modernizacja 131 niszczycieli zajęła Amerykanom zaledwie 7 lat, natomiast ograniczona przebudowa 14 radzieckich niszczycieli trwała aż 21 lat! Można zgodzić się z częścią argumentów znanego rosyjskiego autorytetu w sprawach floty ZSRR J.W. Apalkowa, który zwraca uwagę na to, że ZSRR nie posiadał wystarczającego potencjału finansowego i technicznego aby sprostać wymogom kompleksowego programu modernizacji niszczycieli. Po drugie Rosjanie swoje niszczyciele wykorzystywali również jako jednostki wsparcia desantu, w związku z tym nie było mowy o demonta-

żu jednej z wież artylerii głównej. To z kolei ograniczało zakres modernizacji. Po trzecie projektantom z góry postawiono zadanie o bardzo ograniczonym zakresie. Modernizacja dotyczyła więc w zasadzie wymiany części uzbrojenia i w niewielkim stopniu urządzeń elektronicznych. Nie dokonano żadnych istotnych przeróbek kadłuba, nadbudówek, czy też siłowni okrętowej.¹² Wymienione czynniki nie tłumaczą jednak tak długiego czasu modernizacji. Ślamazarnie tempo wynikało z przyjętego w ZSRR systemu pracy. Stocznie nastawione były na oddawanie nowych okrętów za które kierownictwo i załoga otrzymywali premie, nagrody i inne gratyfikacje. Dlatego wszystkie zasoby ludzkie i materialne kierowano na nowo budowane jednostki, a remontowane okręty musiały latami czekać cierpliwie na tzw. wolne „moce przerobowe”. Przeto nic dziwnego, że kiedy ostatni okręt proj. 56 PŁO wszedł do służby, był już moralnie przestarzały i stał się dla floty zbędnym balastem. Kolejna modernizacja „Kotlinów” miała już charakter bardziej radykalny.

Modernizacja wg proj. 56K

W końcu lat 50. powstał pierwszy plot kompleks raketowy bliskiego zasięgu, opracowany przez I.A. Ignatowa i P.D. Gruszina, specjalnie dla WMF ZSRR.¹³ Aby przetestować kompleks w naturalnych warunkach morskich postanowiono zainstalować go na jednym z będących w linii okrętów. Wybór padł na niszczyciel *Brawuj* projektu 56 należący do Floty Czarnomorskiej. Wybór nie był przypadkowy bowiem *Brawuj* miał

dopiero co zainstalowaną nowiutką stację radiolokacyjną MR-300 Angara, której główny model przeszedł w 1958 roku próby państwowe.¹⁴ Urządzenie to zaliczało się w tym czasie do najnowocześniejszych radarów wykrywania celów powietrznych i wskazywania celów ogniowym środkiem plot. w radzieckiej flocie. Nie bez znaczenia był też fakt bliskości poligonu w Piesczanej Bałkie (24 km na wschód od Teodozji) na którym miano przeprowadzić próby kompleksu raketowego. Niszczyciel trafił do stoczni nr 445 w Nikolajewie, gdzie w ciągu kilku miesięcy 1960 roku przebudowano go według opracowanego w CKB-53 projektu 56K (główny konstruktor A.I. Tapygin). Miał być okrętem doświadczalnym przeznaczonym dla prób tego właśnie kompleksu raketowego.¹⁵

Projekt techniczny przebudowy okrętu był gotowy w 1959 roku. Zmiany w porównaniu do pierwotnego projektu sprowadzały się do demontażu rufowego stanowiska artylerii głównej 130 mm i 45 mm stanowiska artylerii plot, rufowych miotaczy rbg. Zde-

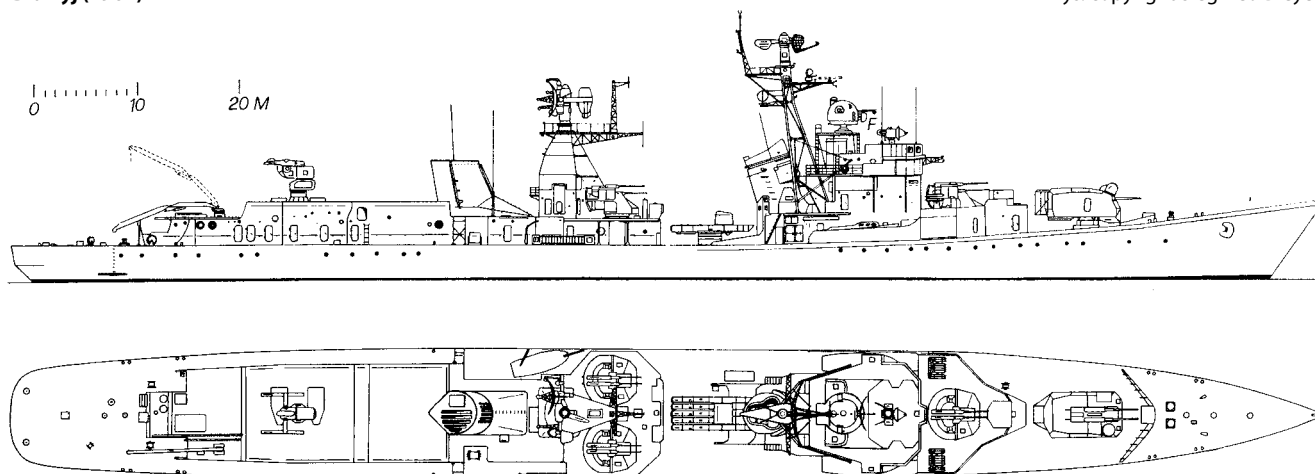
11. S. Terzibaschitsch; *Zerstörer der U.S. Navy*. Augsburg 1997, ss. 237-242.

12. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s.59.

13. Prace nad kompleksem rozpoczęto latem 1957 roku w CKB-7 (później część prac przeniesiono do MAP). Przeznaczony był początkowo dla krążowników proj. 58 i niszczycieli proj. 61. Pierwotne oznaczenie kompleksu to M-1, później zastąpione nazwą Wolna.

14. Próby kompleksu planowano przeprowadzić na niszczycielu *Komsomolec Ukrainy* (proj. 61). Jednak prace nad M-1 wyprzedziły harmonogram budowy okrętu i w 1959 roku trzeba było dokonać wyboru innej jednostki. Decyzję ułatwił też fakt planowanego właśnie remontu *Brawego*.

15. *Istorija oteczestwiennogo sudostrojenija...* s. 178.



montowano również rufowe nadbudówki z drugim kominem i grotmasztem. Przebudowano także pomieszczenia znajdujące się pod wieżą SM-2-1, w tym komory amunicyjne 130 mm i 45 mm amunicji. Na miejsce grotmasztu zamontowano wieżę podobną konstrukcję pod stację radiolokacyjną Jatagan. W zamian w rufowej części jednostki (na nowo zabudowanej nadbudówce) zainstalowano raketowy kompleks plot bliskiego zasięgu M-1 w składzie jednej podwójnej wyrzutni pocisków kierowanych ZIF-101 (indeks fabryczny) i systemu kierowania radiem.

W celu ochrony przed gazami silników startujących rakiet górnej powierzchni rufowej nadbudówki okrętu położono arkusze blachy stalowej, pod które ułożono

płyty azbestu. Przebudowano rufowy komin, nadając mu kształt odbijającej gazy tarczy.

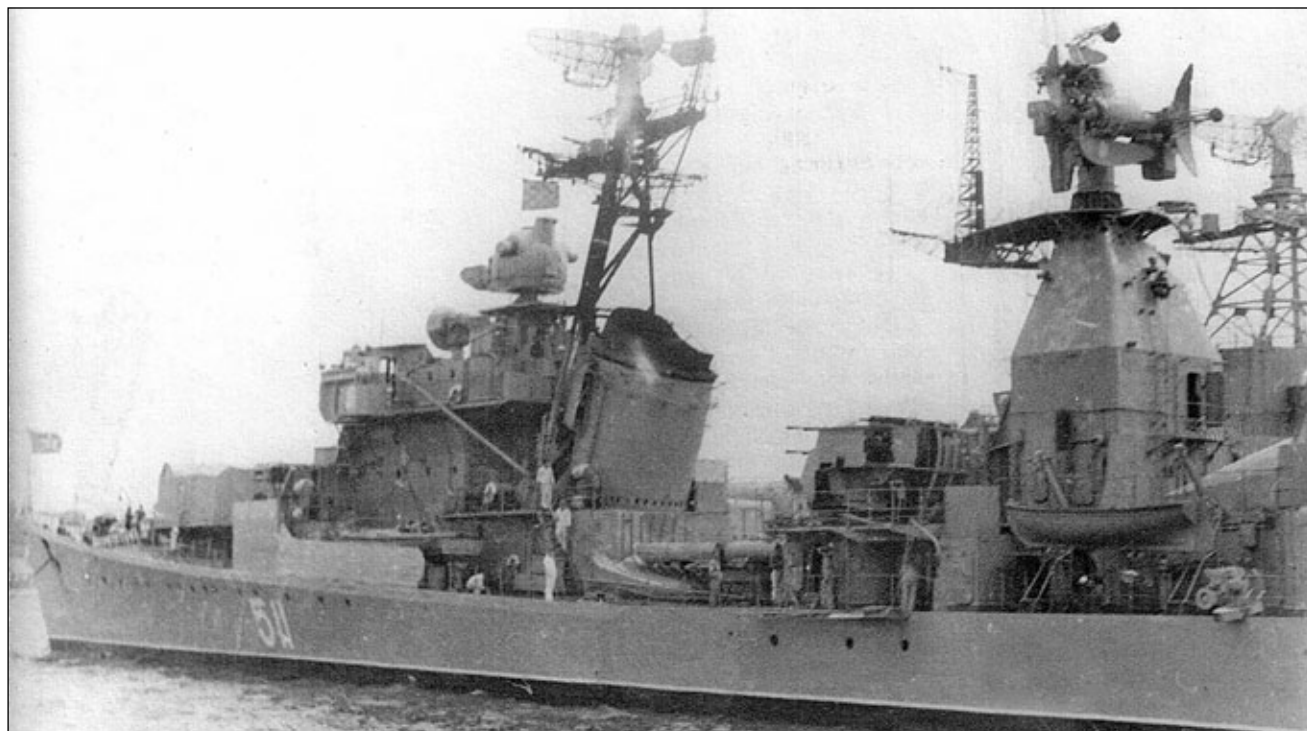
Rakiety przechowywane miały być w dwóch bębnach, mieszczących po 8 pionowo umocowanych rakiet. Bębny mieściły się w komorze bezpośrednio pod stanowiskiem startowym rakiet. Przebudowa pomieszczeń pod rufowym pokładem, w szczególności przekształcenie części kubryków załogi pod magazyn rakiet oraz urządzenia obsługujące wyrzutnię spowodowało zmniejszenie liczby miejsc i pogorszenie warunków bytowych pomimo ograniczenia liczby załogi z 284 do 266 ludzi. Załogę „upchnięto” w pozostałych kubrykach instalując tam 3-poziomowe i podwieszane koje.

Pozostałe uzbrojenie oraz środki techniczne zachowano niezmienione. W wyniku tych przeróbek wyporność okrętu wzrosła o ok. 220-250 ton. Zaważyło to na stateczności okrętu, której parametry niebezpiecznie obniżyły się. Zastosowanie balastu twardego nieco poprawiło sytuację, ale za to doprowadziło do przeciążenia okrętu i konieczności wzmocnienia kadłuba. W celu zapewnienia właściwej stateczności zastosowano balast płynny w postaci nie rozchodowanego zapasu paliwa w ilości 265 ton (50% pełnego zapasu) lub ekwiwalentu wody zaburtowej, którą zapełniano opróżnione z paliwa zbiorniki.¹⁶ Aby skrócić

16. W.N. Burów; *Oteczestwiennoje wojennoje korabliostrojenie w tretiem stoletii swojej istorii*. St. Petersburg, 1995, s. 404.

Ciekawe ujęcie śródokręcia *Brawego* dobrze ukazującym jego elektronikę.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



czas przebudowy na niszczycielu początkowo próbowano zainstalować już przetestowaną na poligonie eksperymentalną część wyrzutni z mechanicznymi środkami podawania i przechowywania pocisków w magazynie. Ostatecznie zrezygnowano z tego rozwiązania instalując seryjną wyrzutnię ZIF-101, co odwróciło jego wejście do służby po przebudowie do grudnia 1960 roku.¹⁷

Po rocznych przygotowaniach, 3 stycznia 1962 roku w rejonie Cieśniny Kerczeńskiej przystąpiono do prób kompleksu M-1, które trwały do 30 kwietnia 1962. Podczas testów dokonano najpierw 13 startów makiet rakiet. W kolejnym etapie dokonano 46 odpaleń rakiet w wariantach telemetrycznym i bojowym. Zestrzelono 6 samolotów-celów (MiG-15M).¹⁸ Ponadto w charakterze celów wykorzystywano także bojowe myśliwce MiG-17 (12 wylotów) i MiG-19 (24 wyloty).

uzbrojeniem plot. niszczyciela pozostawał kompleks Wołna. Możliwości okrętowej artylerii w latach 60. ubiegłego wieku były już mocno ograniczone. Uzbrojenie pop na czas prób zostało zdemontowane. Na miejsce dziobowej wt umieszczono kontener z aparaturą telemetryczną. Po zakończeniu prób *Brawej* odzyskał dziobowy zespół wt, ale w pierwotnej wersji PTA-53-56. Na okręcie pozostawiono też dotychczasowy system kierowania ogniem torpedowym PUTS Stalingrad T-56 i stację hydrolokacyjną Pegas-2. Dopiero podczas remontu w latach 1970-1971 otrzymał dwa miotacze RBU-2500. Ustawiono je po obu stronach dziobowego stanowiska SM-20-ZIF. W tym celu trzeba było poszerzyć dziobową nadbudówkę. Pod pokładem urządzono magazyn bomb głębinowych. Jednocześnie wt doprowadzono do standardu pop

łych niszczycieli tego typu. Dodatkowym argumentem w tej sprawie były działania podejmowane po drugiej stronie Atlantyku. Amerykanie już od 1956 roku testowali wyrzutnię przeciwlotniczych pocisków kierowanych „Terrier” na przebrojonym niszczycielu *Gyatt* (DD 712) typu *Gearing*. Ponadto w pierwszej połowie lat 60. do linii wprowadzili 23 niszczyciele typu *Charles F. Adams* uzbrojone w pojedynczą wyrzutnię plot. pocisków kierowanych „Tartar”. Najlepszym sposobem zniwelowania tej przewagi było szybkie przebrojenie w rakiety niszczycieli typu *Spokojnyj*. Na podstawie decyzji dowództwa WMF i GKS ZSRR z 21 lutego 1964 roku w CKB-53, pod kierunkiem głównego konstruktora N.P. Sobolewa opracowano projekt modernizacji w celu wzmocnienia ich możliwości plot i pop. Dnia 26 października tegoż roku za-



Burtowe ujęcie niszczyciela *Niesokruszimuj* przebudowanego według projektu 56A.

Fot. zbioru Anatolija Odajnika

Odpalanie rakiet odbywało się z okrętu idącego prędkością od 5 do 8 węzłów (pierwsze trzy odpalenia) do 25 w (następne trzy odpalenia). W tym ostatnim przypadku amplituda kołysań burtowych okrętu osiągała 4-9 stopni.¹⁹ Po zakończeniu prób kompleksu Wołna został przyjęty do uzbrojenia postanowieniem Rady Ministrów ZSRR Nr 889-382 z dnia 24.8.1962 r.

Uzbrojenie artyleryjskie *Brawego* po przebudowie i w czasie prób kompleksu M-1 składało się z dziobowej wieży 130 mm dział SM-2-1 i jednego poczwórnego stanowiska 45 mm SM-20-ZIF na nadbudówce dziobowej. W 1967 roku powtórnie zainstalowano dwa stanowiska 45 mm dział SM-20-ZIF. Jedynym pełnowartościowym

(MPTA-53-56) i stację hydrolokacyjną Pegas-2 zastąpiono nowszą Pegas-2M. System kierowania ogniem torpedowym Stalingrad T-56 zamieniono na PUTS Zummer-56A. Ponownie, tym razem na zawsze znikły dwa burtowe stanowiska 45 mm dział SM-20-ZIF. Dzięki likwidacji komory amunicyjnej tych dział można było urządzić kumbrzyk dla 24 członków załogi. Zmniejszenie załogi o obsady dwóch stanowisk artylerii 45 mm (14 ludzi) poprawiło warunki bytowej załogi.

Projekt 56A

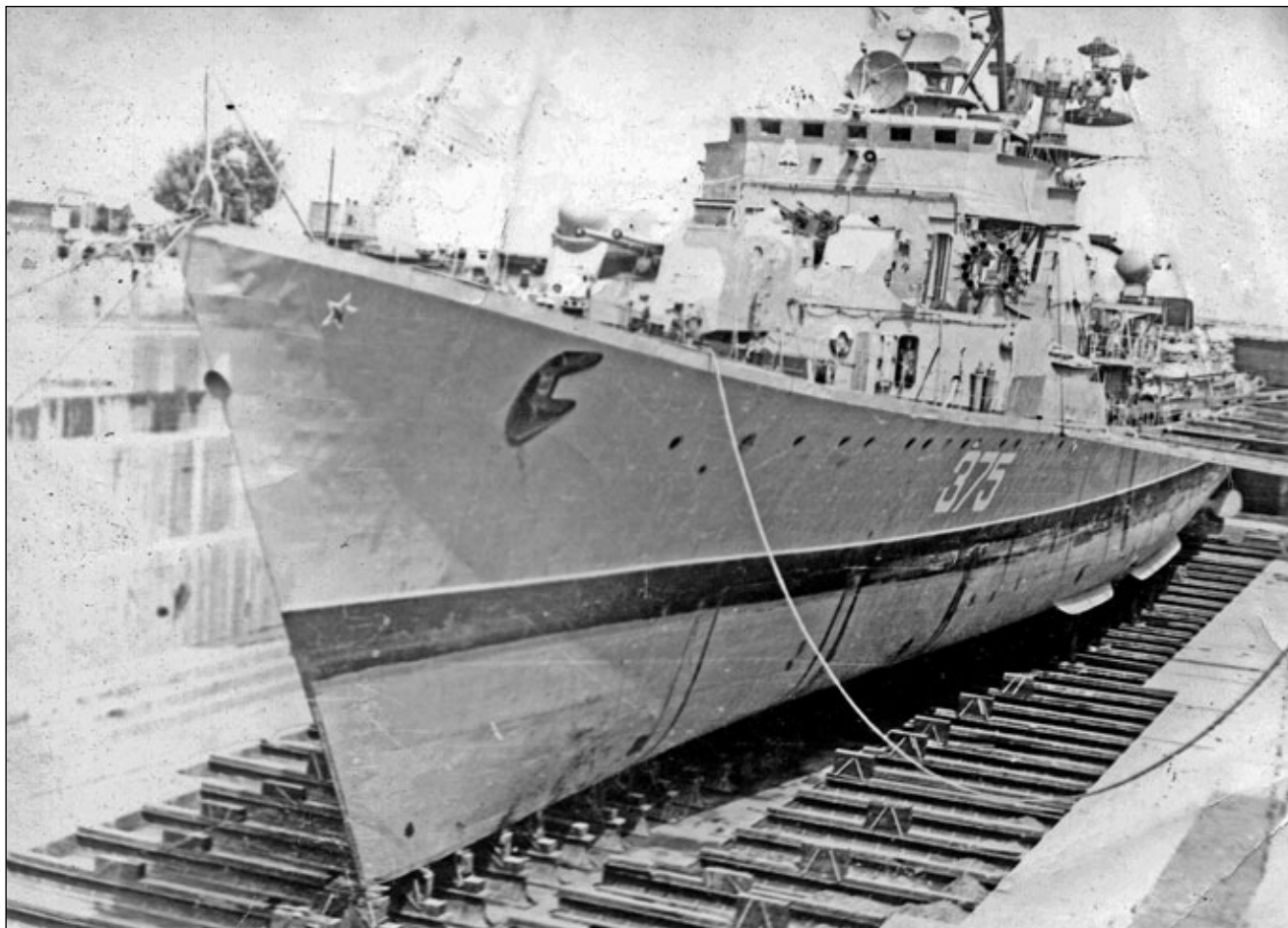
Pomyślne rezultaty prób kompleksu Wołna skłoniły dowództwo WMF do podjęcia decyzji o uzbrojeniu w niego pozosta-

twierdzono projekt techniczny oznaczony kodem 56A. W czerwcu następnego roku gotowe były rysunki robocze i można było przystąpić do przebudowy pierwszej jednostki. Modernizacja „Kotlinów” wg projektu 56A była bardziej radykalna od poprzedniej. W procesie przebudowy zdemontowano wszystkie, poczynając od pierwszego zespołu wyrzutni torpedowej znajdującej się na rufie, (PTA-53-56, trzy automaty SM-20-ZIF, rufową wieżę SM-2-1), a także grotmaszt z ustawionymi na nim antenami. Zlikwidowano też tory minowe. Zmianie uległ kształt rufowej nad-

17. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 65.

18. A.S. Pawłow, s. 32.

19. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 74.



Ciekawe ujęcie niszczyciela *Sozhatiennyj* w doku z 1975 r. Okręt posiada już działka Ak-230 oraz radar MR-104.

Fot. zbiory Oty Janečka

budówki. Jej pokład wzmocniono i zamontowano płytę odbijającą gazy startujących rakiet. Dzięki temu znacząco obniżyła się masa całej konstrukcji i odpadła konieczność zmiany konstrukcji rufowego komina. Zamiast usuniętego uzbrojenia zainstalowano podwójną wyrzutnię rakiet plot. Wołna wraz z dwoma bębnowymi magazynami mieszczącymi po 8 rakiet każdy. Na nowym maszcie piramidowym o pełnej konstrukcji umieszczono anteny systemu kierowania ogniem raketowym Jatagan. Zastosowano także nowy radar dozoru ogólnego MR-310

Angara (na topie fokmasztu). Wzmocnieniu uległo także uzbrojenie pop, a to za sprawą zainstalowania dwóch miotaczy RBU-6000 (lub RBU-2500, *Sprawiedliwyj* i *Skromnyj*) z systemem kierowania ogniem PUBS Buria-56A. Potem wzorem *Brawego* z 1971 roku nieco zmieniono nadbudówkę dziobową, a w kubryku nr 4 urządzono magazyn dla bomb RGB-60 lub RGB-25. Wyrzutnie torped dostosowano do strzelania torpedami pop typu SET-65 (MPTA-53-56) z systemem kierowania ogniem torpedowym PUTS Zummer-56. Okręty wyposażo-

no w aparaturę wykrywania śladu termicznego okrętów podwodnych Mi-110K. Przy tym zachowały przestarzałą stację hydrolokacyjną Pegas-2M. Zmieniono także kształt rufy, która stała się teraz bardziej zaokrąglona. Likwidacji uległy podpokładowe zrzutnie bomb, zdemontowano także rufową kotwicę o masie 1 tony.²⁰ Modernizacja pociągnęła za sobą wzrost wyporności o 380-400 ton i odpowiednio spadła prędkość. Ważnym novum na niszczycielach

20. A.S. Pawłow; *Eskadriennyje...*, s. 13.

Data przebudowy niszczycieli proj. 56K, 56A i 56AE			
L.P.	Nazwa	Data przebudowy	Stocznia
Projekt 56 K			
1.	<i>Brawyj</i>	27.05.1960 – 23.08.1960	SSZ Nr 445 im. 61 Kommunarda w Nikołajewie
Projekt 56 A			
1.	<i>Skromnyj</i>	07.07.1965 – 19.11.1969	KMOLZ w Kronsztadzie
2.	<i>Skrytnyj</i>	30.12.1970 – 31.01.1972	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
3.	<i>Sozhatiennyj</i>	05.1971 – 02.1972	SSZ Nr 445 im. 61 Kommunarda w Nikołajewie
4.	<i>Niesokruszimyj</i>	11.10.1969 – 31.12.1970	SSZ Nr 445 im. 61 Kommunarda w Nikołajewie
5.	<i>Nachodziwyj</i>	25.12.1965 – 06.11.1966	SSZ Nr 445 im. 61 Kommunarda w Nikołajewie
6.	<i>Wozbuźdiennyj</i>	24.08.1965 – 16.07.1969	„Dalzawod” Nr 200 we Władywostoku
7.	<i>Nastojczywyj</i>	08.1967 – 12.1969	SSZ Nr 445 im. 61 Kommunarda w Nikołajewie
Projekt 56 AE			
1.	<i>Sprawiedliwyj</i>	14.05.1966 – 02.11.1969	SSZ Nr 190 im. A.A. Żdanowa w Leningradzie

proj. 56A było hermetyczne kabiny zdalnego sterowania głównymi mechanizmami, rozmieszczone w każdym przedziale kotłowo-maszynowym.²¹

Zamiarem dowództwa WMF ZSRR było zmodernizowanie w pierwszej kolejności niszczycieli, które nie przeszły modernizacji wg proj. 56PŁO, a potem w przyszłości, jeśli koszty przebudowy okażą się niezbyt wysokie również tych ostatnich. Na „pierwszy ogień” poszedł czarnomorski *Nachodczij*, który przebudowany został w stoczni nr 445 w Nikołajewie w okresie od 25 grudnia 1965 r. do 6 listopada 1966 r. Proces modernizacji wg proj. 56A w Nikołajewskiej stoczni przebiegał dość sprawnie. Znacznie gorzej z przebudową niszczycieli radziły sobie pozostałe stocznie, co uwiadamiają dane w tabeli nr 4. Tak więc w przeciągu 7 lat program modernizacji niszczycieli wg proj. 56A zakończono, co biorąc pod uwagę liczbę okrętów poddanych przebudowie trudno uznać za wyczyn.

Po roku 1970 cztery z dziewięciu przebudowanych wg proj. 56K/A/AE niszczycieli (*Wozbużdennyj*, *Niesokruszimij*, *Skrytnij* i *Soznatielnyj*) otrzymało po cztery dwulufowe automaty AK-230 (montowane po obu

stronach rufowego komina) i stacje radiolokacyjne kierowania ogniem MR-104 Ryś. Powodem była niewystarczająca produkcja automatów przez rodzimy przemysł.

Zmodernizowane niszczyciele proj. 56 stały się pierwszymi okrętami radzieckiej floty z plot. rakietami kierowanymi. Ponieważ modernizacja wg projektu 56A przeciągała się w czasie, okazała się pracochłonna i droga, sześć pozostałych niszczycieli serii dosłużyło do końca w pierwotnej postaci.

Jeden z niszczycieli, *Sprawiedliwyj*, przekazany w 1970 roku Polsce (ORP *Warszawa*), przeszedł modernizację wg nieco zmienionego projektu 56AE (eksportny). Różnił się od pozostałych jednostek tego typu uproszczonym zestawem urządzeń elektronicznych. Polska MW była jedynym zagranicznym użytkownikiem niszczycieli proj. 56.

Można jeszcze wspomnieć o Chinach, które budowały niszczyciele typu *Luda*, o konstrukcji powtarzającej praktycznie rozwiązania projektu 56, z tym, że zamiast wyrzutni torpedowych posiadały wyrzutnie przeciwokrętowych pocisków rakietowych.²² Kiedy stoczną opuszczał ostatni zmodernizowany niszczyciel proj. 56A,

pod banderą wojenną ZSRR pływało już 20 okrętów projektu 61, a do służby szykowały się pierwsze krążowniki proj. 1134A i 1134B oraz dozorcówce proj. 1135 i 1135M. Wszystkie one dysponowały nowoczesnym uzbrojeniem pop i obrony plot. Przebudowa pozostałych niszczycieli proj. 56 straciła w tym momencie wszelki sens.

Charakterystyka nowego uzbrojenia niszczycieli

Kompleks Wołna

Główne uzbrojenie niszczycieli proj. 56A stanowił kompleks M-1 Wołna. Służył on do zwalczania celów powietrznych (samolotów i rakiet) w bliskiej strefie obrony plot okrętu. Kompleks wywodził się z lądowego kompleksu Newa (S-125) eksploatowanego przez Wojska Obrony Powietrznej Kraju. Prace nad kompleksem M-1 rozpoczęły się w 1956 r. Głównym wykonawcą był NII-10, rakiety projektowało OKB-2 a wyrzutnię CKB-7 (później PO Arsenał). W skład kompleksu wchodziła podwójna stabilizowana wyrzutnia pocisków kie-

21. J.W. Apalkow; *Esmincy...*, s. 71.

22. W. Kuzin, *Eskadriennyye minonocy projektow 41 i 56*. „Morskoj Sbornik”, s. 56.

Polski niszczyciel *Warszawa* (eks-*Sprawiedliwyj*) przebudowany według projektu 56AE. Tutaj okręt w trakcie wizyty kurtuazyjnej w Portsmouth (28-31.5.1975) z trałowcami bazowymi *Pelikan* i *Mewa*.





Dwie sekwencje wystrzelenia rakiety W-600 systemu M-1 Wołna z niszczyciela *Warszawa*.

Fot. Stanisław Pudlik



rowanych ZIF-101, z dwoma prowadnicami pod którymi podwieszane były rakiety; magazyn rakiet; system podawania rakiet i system kierowania przeciwlotniczym ogniem rakietowym 4R90 Jatagan. Kąty naprowadzania wyrzutni wynosiły od -330 do +330 stopni w poziomie i od -10 do +95 stopni w pionie i w zakresie stabilizacji od -20 do +20 stopni. Prędkość horyzontalnego naprowadzania 40°/s, w pionie – 30°/s

i stabilizacji -15°/s. Obsługa kompleksu liczyła 22 osoby.²³

Rakiety przechowywano w dwóch bębnoch typu rewolwerowego, które mieściły 16 rakiet (2x8) typu W-600 (4K90). Rakieta W-600 była pierwszą sowiecką rakietą przeciwlotniczą na paliwo stałe. Rakieta była wyposażona w głowicę burząco – odłamkową typu 4G90 o masie 60 kg, z tego 32-33 kg stanowił materiał wybuchowy (masa trotylu

z heksogenem) a 22 kg to elementy rażące. Zapalnik radiolokacyjny Proliv detonował w maksymalnej odległości ok. 60 m od celu. Skuteczne rażenie celu w promieniu maksymalnie 45-48 m. Prawdopodobieństwo zniszczenia celu w promieniu 20 m od miejsca eksplozji wynosiło od 75 do 90%. Rakietą W-600 posiadała samolikwidator, który działał w 26 sekundzie jej lotu. Oba silniki rakiet działały łącznie przez 27 sekund (5 I stopień i 22 II stopień).²⁴

M-1 przyjęto do uzbrojenia 24 sierpnia 1962 r. W połowie lat 60. kompleks M-1 przystosowano do rażenia celów nawodnych na małych odległościach. Jego zaletą był szybki czas reakcji. Do naprowadzania rakiet na cel służył system Jatagan złożony z 5 anten. Dwie małe anteny naprowadzały rakietę na cel na początkowym odcinku lotu, dwie duże śledziły cel i naprowadzały dokładnie na cel, ostatnia antena przekazywała komendy radiowe. Ze względu na tylko jeden sterujący kanał radiowy można było strzelać dwoma rakietami tylko do jednego celu. System mógł pracować w dwóch trybach: półautomatycznym i automatycznym. Ten ostatni wykorzystywano w warunkach zakłóceń stwarzanych przez przeciwnika. W trakcie prób stwierdzono, że prawdopodobieństwo przechwycenia celu (samolot myśliwski MiG-17) w odległości 42 km wynosi zaledwie 50%, a w odległości 36 km – 80%. Aktywne zakłócanie zmniejszało odpowiednio ten zasięg do 32 i 20 km. Kompleks M-1 raził cele lecące z prędkością do 600 m/sek.

Czas przejścia kompleksu z położenia wyjściowego w położenie bojowe wynosił 5 minut. Odpalenie pierwszej rakiety ze stanu wyjściowego następowało po 6 minutach. Czas gotowości kompleksu do odpalenia kolejnej salwy (przy poprzedniej salwie na maksymalny zasięg 15 km) wynosiła 50 s.

W połowie lat 60. przeprowadzono modernizację kompleksu. Powodem tego były niezadowalające zdolności rakiety W-600 w zakresie niszczenia celów na niskim pułapie i jej ograniczony zasięg. Już w 1964 roku przyjęto do uzbrojenia nową rakietę W-601 (4K91) dla kompleksu lądowego S-125. W nowej rakiecie zastosowano nowy silnik marszowy i nową głowicę bojową. Ta ostatnia o symbolu 5B18 dawała ok. 4500 odłamków, co znacznie podwyższyło prawdopodobieństwo zniszczenia celu. Dzięki nowym rakietom W-601 (4K91) maksymalny zasięg zwiększył się do 22 km, a pułap do 14 km. Unowocześniono także system kierowania ogniem rakietowym Jatagan. Modernizacja miała miejsce w latach 1967-1968. W la-

23. J.W. Apałkow; *Esmincy...*, s. 72.

24. Tamże.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne rakiet kompleksu Wołna

	W-600 (4K-90)	W-601 (4K-91)
Rok przyjęcia do uzbrojenia	1962	1968
Długość rakiety, m	5885	5948
Długość I stopnia (średnica), mm	1810 (610)	1817 (552)
Długość II stopnia (średnica), mm	4075 (379)	4131 (390)
Zasięg, km	Od 3,7-5,5 do 15	Od 3,5 do 22-23
Pułap, m	Od 100 do 12 000	Od 100 do 14 000
Masa startowa rakiety, kg	923	980
Masa głowicy bojowej, kg	60	78
System kierowania	RKM*	RKM*
Liczba kanałów celowania	1(2)**	1(2)**
Tempo strzelania, s	50	50
Prędkość lotu, mach	3	3
Prędkość poruszania się celu, m/s	do 610	do 700

Na podstawie: J.W. Apalkowa; *Esmincy projektów 56, 57bis i ich modyfikacji*, s. 73.
 * System komend radiowych.
 ** Dwie rakiety mogły być naprowadzane na jeden cel.

tach 1974-1976 kompleks poddano kolejnej modernizacji. Polegała ona na zwiększeniu odporności na zakłócenia, którą osiągnięto dzięki zastosowaniu dodatkowych kanałów optycznych (telewizor 9Sz33) prowadzenia celu. Nowy kompleks otrzymał oznaczenie Wołna-P.

Automaty AK-230

Dwulufowe automaty AK-230 oficjalnie przyjęto do uzbrojenia WMF postanowieniem Rady Ministrów ZSRR nr 882-378 z 24 sierpnia 1962 roku pod nazwą AK-230-MR-104 (ich produkcję rozpoczęto już w 1959 r). Przeznaczone były do zwalczania nisko lecących celów powietrznych (samolotów i rakiet przeciwookrętowych) oraz lekkich jednostek nawodnych. Działanie dwóch synchronicznych luf NN-30 opierało się na wykorzystaniu energii odrzutu ruchomych części armat przy niewielkim ruchu tych części. Lufy dział były chłodzone cieczą, przepływającą między zewnętrzną powierzchnią lufy i wewnętrzną powierzchnią koszulki, nasuniętej na lufę. Zasilanie automatu taśmowe (dwie taśmy po 500 naboji). Tempo strzelania wynosiło 980-1000 wystrzałów/min. na lufę. Ogień prowadzono seriami do 100 wystrzałów ciągłego ognia, poczym lufę chłodzono przez 15-20 minut.²⁵ Masa jednego stanowiska, w zależności od wariantu, wynosiła od 1,85 do 1,90 t. Obsługa liczyła 2 ludzi. Zasięg balistyczny strzału (bez samolikwidatora) – 6700 m przy kącie podniesienia lufy +45°. Zasięg z samolikwidatorem – 5000 m, zasięg po torze nachylonym – 4000 m. W skład jednostki ognia wchodziły trzy rodzaje pocisków: odłamkowo-burząco-zapalające OF-83, burzące F-83 i przeciwpancerno-trasujące Br-83.²⁶

Jedna stacja radiolokacyjna MR-104 obsługiwała dwa stanowiska AK-230, zapew-

niając wykrywanie celów powietrznych i nawodnych i automatyczne ich śledzenie.

Pod względem architektury zmodernizowane niszczyciele nie straciły na urodzie. Dalej prezentowały się elegancko i żwawo. Jak twierdzą niektórzy, nabrały nawet bardziej agresywnego wyglądu. Przy czym miało się wrażenie, że oglądamy okręt, który powstał z połączenia dwóch różnych jednostek. Dziobowa część ze swoim uzbrojeniem należała do lat 50., natomiast część rufowa do przełomu lat 60/70.

Przebudowa wg projektu 56A uczyniła z „Kotlinów” okręty bardziej uniwersalne. Zwiększyła ich możliwości w zakresie zwalczania celów powietrznych, a w walce z okrętami podwodnymi dysponowały one dokładnie takim samym potencjałem jak jednostki proj. 56PŁO. Dodajmy, w tym ostatnim zakresie tak samo ograniczonym jak wariant PŁO. Wszystkiemu winne były, jak już wspomniano archaiczne środki radiotechniczne. Dlatego były również mało efektywne w walce z AOP prawdopodobnego przeciwnika. Zmodernizowane „Kotliny” proj. 56A nie wytrzymywały porównania z amerykańskimi niszczycielami typu *Charles F. Adams*. Te ostatnie zbudowane w latach 1960-1964 (29 jednostek dla U.S. Navy, 3 dla Australian RN i 3 dla Bundesmarine) dysponowały silnym uzbrojeniem artyleryjskim (2 x 127 mm Mk 42), pop (2 x III wt 324 mm Mk 32, 1 x VIII wr-t Mk 112 ASROC) i plot. Amerykańska wpk Tartar o zasięgu 16 km, mimo pojedynczej prowadnicy mogła wystrzelić 6 rakiet w ciągu minuty, a zapas pocisków wynosił 42 sztuki dla wyrzutni Mk 11 (późniejsze jednostki miały wpk typu Mk 13 i 40 pocisków). Co istotne amerykańskie jednostki dysponowały nowoczesnym sonarem AN/SQS-23 (1958) z anteną w opływce pod kilem (albo na dziobie), który pozwalał na wykrywanie

celów na dystansie 14 000 m. W sprzyjających warunkach, przy wykorzystaniu systemu dennych odbić zasięg wykrywania okrętu podwodnego sięgał nawet 100 km. Radar obserwacji powietrznej SPS-37 (1960) posiadał zasięg 300 mil.

Podsumowanie

Modernizacja niszczycieli proj. 56 to jedno z niewielu przedsięwzięć o takiej skali w historii WMF ZSRR. Ograniczone możliwości produkcyjne Kraju Rad nie pozwoliły na głębszą ich modernizację i objęcie nią wszystkich jednostek. Według części rosyjskich specjalistów wojenno-morskich modernizacja pod kompleks Wołna była uzasadniona. Dzięki niej zetknięto się po raz pierwszy ze złożonym problemem wzajemnego zakłócania się pracujących jednocześnie urządzeń elektronicznych. Możliwe było przeciwiczenie zasad użycia kompleksu rakietowego Wołna, który wszedł do uzbrojenia okrętów nowego już pokolenia. W podobny sposób wykorzystano doświadczenia z prób zaokrętowanych śmigłowców. Jednym słowem, gdyby nie modernizacja wg proj. 56A, pierwsze okręty z raketami plot pojawiłyby się w WMF dopiero w latach 70. Długotrwały proces modernizacji spowodował, że w jego trakcie flotę ZSRR zasililo wiele nowych jednostek rakietowych i „Kotlinami” przestano się interesować. Zaczęto je przesuwac do rezerwy, a potem jednocześnie spisywać z listy floty nie bacząc na to, w jakim stanie technicznym pozostają.

(ciąg dalszy nastąpi)

25. W wyjątkowych okolicznościach dopuszczano się strzelanie do rozchodowania całego zapasu amunicji (500 naboji) z krótką przerwą (15-20 s) po każdej serii 100 wystrzałów. Ale w takim przypadku następowało całkowite zużycie kanału lufy, i lufa nie nadawała się do użytku.

26. A.B. Szironkorad; *Orużije...*, ss. 203-204.

Podstawowe elementy taktyczno-techniczne niszczycieli proj. 56, 56PŁO, 56K, 56A				
Wyszczególnienie	Spokojnyj	Blietiaszczij	Brawyj	Skromnyj
Numer projektu	56	56PŁO	56K	56A
Rok wejścia do służby	1956	Mod. 1958	Mod. 1960	Mod. 1966
Elementy okrętowe				
Wyporność, t				
- standard	2667	3140	3030	3030 (3060)*
- normalna	2949	—	3310	3310
- pełna	3249	3680	3590 (3447)*	3590 (3620)*
Wymiary, m				
- długość maks./ na LW	126/117,9	126/117,9	126,2/117,9	126,2/117,9
- szerokość maks./ na LW	12,76/12,41	12,76/12,41	12,76/12,41	12,76/12,41
- zanurzenie	4,2/4,0	4,5	4,2	4,6
Prędkość, w	38	34	36,5	34,5
Zasięg, Mm/w	3850/14,0	2140/17	2190/17,9	2150/17
Typ siłowni	kotłowo-turbinowa			
Moc turbin	72 000			
Liczba wałów	2			
Załoga, ludzie /oficerowie	284/19	252/18	245/21	268/20
Autonomiczność, doby	10	10	10	10
Uzbrojenie				
Rakietowe:				
- plot	—	—	1 x 2 wpk (16)	1 x 2 wpk (16)
- pop	—	2 x RBU-2500** 2 x Burun	2 x RBU-2500	2 x RBU-6000
Artyleryjskie	2 x 2-130 mm SM-2-1	2 x 2-130 mm SM-2-1	1 x 2- 130 mm SM-2-1	1 x 2-130 mm SM-2-1
	4 x 4- 45 mm SM-20-ZIF	4 x 4- 45 mm SM-20-ZIF	3 x 4-45 mm SM-20-ZIF	1 x 4 – 45 mm SM-20-ZIF
	—	2- 4 x 2-25 mm 2M-3M***	—	4 x 2- 30-mm AK-230****
Torpedowe	2 x V 533-mm PTA-53-56	1 x V-533 mm MPTA -53-56	1 x V-533 mm PTA-53-56	1 x V 533-mm PTA-53-56
Miotacze bg	6 BMB-1 (lub BMB-2)	—	—	—
BIUS	Planszet-56		Planszet-56A	
Stacja radiolokacyjna obserwacji powietrznej	Fut-N	Fut-N	Angara A	Angara A
Stacja radiolokacyjna kierowania ogniem	Jakor-M (Jakor-M2)	Jakor-M2	Jatagan Jakor-M2	Jatagan Jakor-M2
Nawigacyjna stacja radiolokacyjna	Neptun	Neptun	Neptun	Don
Stacja hydrolokacyjna	Pegas-2	Pegas-2M	Pegas-2	Pegas-2M, Mi-110R + Mi-110K
Środki WRE	—	—	Bizań-4A	Bizań-4A
<p>* w nawiasie dane wg innych źródeł.</p> <p>** Moskowskij Komsomolec i Biessliednyj – po dwa miotacze RBU-6000.</p> <p>*** w trakcie modernizacji wg proj. 56 PŁO otrzymały je tylko Biessliednyj i Wdochnowiennyj.</p> <p>**** tylko Wozbuźdiennyj, Niesokruszimyj, Skrytnyj i Soznatielnyj.</p>				



Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

Część VIIa – Służba „Independence” (CVA/CV-62)

Stępkę ostatniego z lotniskowców typu *Forrestal* położono w New York Naval Shipyard na Brooklynie w dniu 1 lipca 1955 roku. Okręt wodowano w dniu 6 czerwca 1958 roku, a nazwę *Independence* nadała mu Millicent Anne Gates – żona Thomasa Sovereign Gatesa Jr – ówczesnego Sekretarza Marynarki. Jednostka, która otrzymała sygnaturę lotniskowca uderzeniowego „CVA-62” została uroczystie wprowadzona do służby w dniu 10 stycznia 1959 roku. W ceremonii uczestniczyli min. Sekretarz Marynarki Thomas S. Gates, Szef Operacji Morskich admirał Arleigh A. Burke, dowódca III Dystryktu Marynarki kontradmirał Chester C. Wood oraz dowódca stoczni marynarki w Nowym Jorku kontradmirał Schuyler N. Pyne. Pierwszym dowódcą nowego lotniskowca został komandor Rhodam Yarrott McElroy, Jr. W dniu 2 lutego okręt wyszedł na pierwsze próby morskie, z których trzy dni później powrócił do stoczni gdzie dokończono prace wyposażeniowe oraz przygotowano go do prób odbiorowych. Początek służby *Independence* spędziła na wodach Morza Karaibskiego wychodząc w morze z Nowego Jorku w dniu 23 kwietnia. Operując z Guantanamo na Kubie lotniskowiec prowadził szkolenia zgrywające załogę odwiedzając także w dniach 30-31 maja w towarzystwie niszczyciela *Claude Jones* (DD-1033) stolicę Dominikany Ciudad Trujillo¹. Zakończywszy szkolenie, w dniu 30 czerwca jednostka po raz pierwszy zawinęła do swej macierzystej bazy w Norfolk w stanie Wirginia.

Kolejne miesiące służby *Independence* spędziła na przegładzie porejsowym w New York Naval Shipyard, po którym uczestniczyła w ćwiczeniach i szkoleniu prowadzonym na akwenach u przylądków Wirginii. Podczas prób prowadzonych w dniu 25 sierpnia z pokładu *Independence* wniósł się w powietrze ciężki bombowiec A3D „Skywarrior”, którego masa w startowa wynosiła 38 136 kg. Był to najcięższy samolot jaki do tamtej pory wystartował z lot-

niskowca. Tego samego dnia na pokładzie jednostki miał miejsce wypadek kiedy to lądujący myśliwiec F8U „Crusader” uderzył w tylną część pokładu lotniczego. Skutkiem wypadku był pożar i śmierć jednego z członków załogi okrętu. Kolejny śmiertelny wypadek na pokładzie *Independence* miał miejsce w dniu 11 stycznia 1960 roku, kiedy to okręt operował u wybrzeży Florydy. Pęknięcie liny aerofiniszera podczas lądowania jednej z maszyn jego grupy powietrznej spowodowało śmierć członka pokładowej obsługi lotniczej.

Pod koniec lutego 1960 roku na pokładzie okrętu odbyła się ceremonia zmiany dowódcy Floty Atlantyku, którym został admirał Robert L. Dennison. Uroczystość uświetnili swą obecnością Sekretarz Marynarki William B. Franke oraz Szef Operacji Morskich admirał Arleigh A. Burke. W kwietniu pokład najnowszego lotniskowca amerykańskiego wizytował jordański książę Muhammad. W dniu 13 maja na *Independence* gościli członkowie rodzin jej załogi, po czym następnego dnia jednostka weszła do Norfolk Naval Shipyard. Zakończywszy okres przygotowawczy, lotniskowiec w dniu 4 sierpnia 1960 roku wyruszył w swe pierwsze oddelegowanie na Morze Śródziemne. Przeszedłszy Cieśninę Gibraltarską okręt zawinął do Walencji, skąd niektórzy z członków jego załogi pojechali do Rzymu na spotkanie z papieżem Janem XXIII podczas gdy inni mieli okazję kibicować reprezentantom amerykańskim uczestniczącym w odbywających się właśnie Igrzysk Olimpijskich. W następnych miesiącach rejsu *Independence* odwiedziła Majorkę, Sardinie, Fumicino, Cannes, Ateny, Pireus, Neapol, Palermo i Genuę. Święta Bożego Narodzenia jej załoga spędziła ponownie odwiedzając Neapol. Pierwsze detaszowanie lotniskowca na Morze Śródziemne mimo, że nie uczestniczył on w żadnych działaniach

1. Od 1961 r. Santo Domingo

bojowych, przyniosło 25 wypadków wśród członków jego załogi, z których kilka było śmiertelnych. Jednego z marynarzy jednostki zamordowano na plaży, drugi został pobity ze skutkiem śmiertelnym przez kolegów z innego działu okrętu w barze w Neapolu, kolejny popełnił samobójstwo, a czwarty zginął spadając w przepaść podczas górskiej wycieczki na Sycylii. Ofiary śmiertelne przyniosły także wypadki lotnicze związane zwłaszcza z eksploatacją ciężkich bombowców A3D „Skywarrior”. Zginęli dowódca dywizjonu uderzeniowego VA-86 i jego zastępca, których samoloty zdechły się podczas podchodzenia do lądowania i wpadły do wody. Wracając do Stanów Zjednoczonych okręt zawinął do Barcelony, a później do hiszpańskiej bazy floty w Rota. Następnie przeszedłszy Atlantyk w dniu 3 marca 1961 roku przybył do Norfolk.

Podczas następnego okresu służby *Independence* operowała u atlantyckich wybrzeży Stanów Zjednoczonych. W kwietniu na pokładzie stojącego w Norfolk lotniskowca gościli uczestnicy dorocznego Festiwalu Azalii, włącznie z Królową Azalii Lindą Byrd Johnson – córką ówczesnego wiceprezydenta Stanów Zjednoczonych Lyndona B. Johnsona. W dniu 27 kwietnia na Morzu Karaibskim okręt, manewrując podczas uzupełniania zapasów, uległ kolizji z transportowcem amunicji *Diamond Head* (AE-19). O ile lotniskowiec nie odniósł poważniejszych uszkodzeń, to skutkiem wypadku na transportowcu zostały zalane dwa przedziały kadłuba. Koniec wiosny *Independence* spędziła w New York Naval Shipyard gdzie dokonano jej przeglądu porejsowego, po którym okręt pozostał w Nowym Jorku aby uczestniczyć w obchodach Dnia Niepodległości. Na początku sierpnia jednostka opuściła Norfolk udając się w swe drugie oddelegowanie na Morze Śródziemne i w dniu 16 sierpnia zluzowała operujący na tym akwenie bliźniaczy *Forre-*

stal. Trzy dni później w maszynowni głównej Nr 4 *Independence* wybuchł pożar, który nie spowodował wprowadzić poważnych strat materialnych, ale ciężkim obrażeniom uległo kilku członków załogi jednostki. Podczas kolejnych miesięcy oddelegowania na Morze Śródziemne okręt odwiedził Cannes, Ateny, Stambuł, wyspę Rodos, Genuę i Livorno. W dniu 9 grudnia *Independence* została zluzowana przez bliźniaczą *Saratogę* i 10 dni później powróciła do bazy w Norfolk.

W następny rejs na wody europejskie okręt wyszedł 19 kwietnia 1962 roku. Jego zespół operacyjny oraz zespoły lotniskowców: przeciwpodwodnego *Randolph* (CVS-15) i uniwersalnego *Shangri-La* (CVA-38) stanowiły wówczas największe zgrupowanie floty na Morzu Śródziemnym od czasu zakończenia II wojny światowej. Podczas tego pobytu na wodach południowej Europy *Independence* odwiedziła: Cannes, Genuę, Neapol, Tarent, i wyspę Korfu. W czasie postoju w Cannes, w dniu 4 lipca na pokładzie okrętu wizytę złożył książę Monako Rainier III wraz z małżonką księżną Grace. Opuuszczając Morze Śródziemne jednostka zawinęła do Gibraltaru. W dniu 20 sierpnia znajdujący się już na Atlantyku lotniskowiec został zluzowany przez bliźniaczy *Forrestal*. Wracając do kraju *Independence* dostała się u wybrzeży Wirginii pod wpływ huraganu „Alma”, w którym prędkość wiatru sięgała 160 km/h. Do macierzystej bazy jednostka zawinęła w dniu 27 sierpnia. Lotniskowiec opuścił Norfolk ponownie w dniu 11 października przechodząc do bazy floty w Mayport na Florydzie. Stamtąd po kilkudniowym postoju wyszedł na wody Morza Karaibskiego. Zanim jednak *Independence* przystąpiła do działań operacyjnych została zmuszona do powrotu do Mayport dla uniknięcia zagrożenia jakie tworzył nadciągający huragan „Ellen”, któ-

Independence w ujęciu od rufy na fotografii wykonanej w maju 1959 roku.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III





Independence płynąca równolegle z *Amerigo Vespucci* – żaglowcem szkolnym włoskiej Marynarki Wojennej. Fotografia wykonana na Morzu Śródziemnym w dniu 12 lipca 1962 roku.
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

rego prędkość wiatru przekraczała 180 km/h. Po poprawie pogody jednostka ponownie wyszła w morze rozpoczynając działania na wodach przyległych do Puerto Rico. Stamtąd od 24 października okręt wraz z lotniskowcem atomowym *Enterprise* (CVAN-65) wspierał amerykańskie siły morskie blokujące Kubę podczas kryzysu spowodowanego zamiarem rozmieszczenia na wyspie przez ZSRR wyrzutni pocisków rakietowych dalekiego zasięgu. Po osiągnięciu kompromisu i zdemontowaniu przez Rosjan częściowo wykonanych instalacji, zespoły lotniskowców otrzymały rozkaz opuszczenia Morza Karaibskiego. Po zaliczeniu krótkiego postoju dla odpoczynku załogi w Montego Bay na Jamajce *Independence* odeszła do Stanów Zjednoczonych i w dniu 25 listopada zawinęła do Norfolk. Do końca 1962 roku jednostka pozostawała na Wschodnim Wybrzeżu wchodząc na przegląd do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth.

Po zakończeniu prac okręt opuścił stocznice w dniu 29 maja 1963 roku, po czym odbył odświeżające szkolenie załogi w kubańskiej Zatoce Guantanamo. Następnie w dniu 6 sierpnia 1963 roku lotniskowiec został po raz kolejny detaszowany na wody europejskie. Najpierw *Independence* wzięła udział w międzynarodowych ćwiczeniach na Zatoce Biskajskiej, w których uczestniczyły także jednostki brytyjskie i francuskie, po czym w dniu 21 sierpnia weszła na Morze Śródziemne gdzie trzy dni później zlurowała bliźniaczy *Forrestal*. Przez kolejne miesiące służby w składzie amerykańskiej 6 Floty lotniskowiec uczestniczył w ćwiczeniach NATO zapewniając min. rozpoznanie, łączność a także wsparcie powietrzne sił eskortowych oraz oddziałów tureckich spadochroniarzy. *Independence* odwiedziła wówczas: Cannes, Neapol, Bejrut i Palmę na Majorce. W dniu 7 października wizytę na okręcie złożył prezydent Republiki Cypru Arcybiskup Makarios III. Następnie lotnisko-

wiec uczestniczył na Adriatyku we wspólnych ćwiczeniach amerykańsko-włoskich, podczas których operował z włoskimi kutrami torpedowymi. Później jego samoloty zwalczały zespół jednostek przeciwdziałających francuskiego krążownika *Colbert* (C-611). Święta Bożego Narodzenia załoga *Independence* spędziła w Cannes, po czym jednostka dalej operowała w basenie Morza Śródziemnego odwiedzając także ponownie Neapol i Palma di Mallorca. Zlurowana przez atomowy lotniskowiec *Enterprise* (CVAN-65), *Independence* powróciła do Norfolk w dniu 4 marca 1964 roku.

Przez kolejne miesiące jednostka prowadziła szkolenie wzdłuż Wschodniego Wybrzeża od Nowego Jorku do Mayport na Florydzie. W dniu 3 lipca weszła do portu w Nowym Jorku gdzie uczestniczyła w obchodach Dnia Niepodległości uświetniając także swą obecnością odbywającą się tamże Wystawę Światową. Od 8 września okręt brał udział w manewrach NATO „Teamwork 64”, które odbywały się na wodach Europy od Morza Norweskiego po wybrzeże Francji i Gibraltaru. Zastępował w nich lotniskowiec *Franklin D. Roosevelt* (CVB-42), który musiał odejść do kraju na remont awaryjny. Podczas trwania ćwiczeń, w dniu 22 września *Independence* przekroczyła Krąg Polarny. W dniu 5 listopada jednostka powróciła do Norfolk, po czym dwa dni później weszła do stoczni marynarki w Portsmouth na kolejny przegląd.

Po zakończeniu remontu z końcem zimy 1965 roku, *Independence* przeszła szkolenie odświeżające, po czym w dniu 10 maja opuściła na czele swego zespołu Norfolk i odeszła ku południowej części Morza Karaibskiego. Następnie, po krótkim postoju w St. Thomas na amerykańskich Wyspach Dziewiczych okręt obrał kurs na południowy Atlantyk. Jako pierwszy z lotniskowców Floty Atlantyku *Independence* została bowiem detaszowana na Zachodni Pacyfik aby wspierać działania amerykańskiej VII Flo-

ty w Wietnamie. W dniu 21 maja lotniskowiec przekroczył równik, co stało się okazją do „Chrzta Morskiego” licznych neofitów. W drodze dookoła południowej Afryki i następnie przez Ocean Indyjski okręt wielokrotnie ćwiczył alarmy bojowe. Podróż przez dwa oceany jednostka zakończyła w dniu 10 czerwca w Singapurze. Po czterodniowym postoju okręt przeszedł na Filipiny zawiązując w dniu 17 czerwca do bazy floty amerykańskiej w Subic Bay, w której pobrali zaopatrzenie i przeszedł ostateczne szkolenie przedoperacyjne. Po jego zakończeniu, w dniu 28 czerwca lotniskowiec, w którego zespole operacyjnym był krążownik rakietowy *Richmond K. Turner* (CG-22), odszedł ku wybrzeżom Wietnamu.

W dniu 1 lipca *Independence* rozpoczęła działania operacyjne na wodach Indochin będąc jednostką flagową kontradmirała Jamesa R. Reedy – dowódcy Task Force 77 – zespołu uderzeniowego lotniskowców². Przez kolejne miesiące zaokrętowane na *Independence* samoloty 7 Skrzydła Powietrznego uczestniczyły min. w pierwszych seriach skoordynowanych uderzeń przeciwko ważnym zaopatrzeniowym liniom komunikacyjnym na północ od aglomeracji Hanoi-Hajfong. W czasie ich trwania maszyny *Independence* z powodzeniem uniknęły pierwszego w historii lotnictwa zmasowanego ataku przeciwlotniczymi pociskami rakietowymi, a później wykonały pierwszy zakończony powodzeniem atak na nieprzyjacielskie wyrzutnie tych rakiet. Podczas pobytu na Morzu Południowochińskim samoloty lotniskowca wykonały przeszło 8 tysięcy misji powietrznych niszcząc 73 ze 135 atakowanych różnych celów nieprzyjaciela. Zaokrętowane na *Independence* 7 Skrzydło Powietrzne straciło 12 maszyn oraz 18 lotników, z których 10 zginęło, 6 uznano za zaginionych, a 2 dostało się do wietnamskiej niewoli. Pokład operującego w Wietnamie okrętu odwiedzili min. Sekretarz Obrony Robert F. McNamara oraz Szef Operacji Morskich admirał David McDonald, a także Premier Południowego Wietnamu Nguyen Cao Ky wraz z towarzyszącym mu generałem Williamem C. Westmorelandem – dowódcą wojsk amerykańskich w Wietnamie. Za działania bojowe na wodach Indochin załoga *Independence* została uhonorowana Navy Unit Commendation. Opuściwszy Wietnam, lotniskowiec po krótkim postoju w Hong Kongu, zastąpiony przez lotniskowiec atomowy *Enterprise* (CVAN-65), w dniu 21 listopada odszedł do Stanów Zjednoczonych. Kiedy w dniu 13 grudnia *Independence* zbliżała się do bazy znajdującej się 220 mil na południowy-wschód od Norfolk, na jej pokładzie wybuchł pożar spowodowany rozszczelnieniem zbiornika paliwa startującego samolotu. Skutkiem awarii były poparzenia 15 członków załogi lotniczej okrętu. Jeszcze tego samego dnia jednostka weszła do bazy kończąc tym samym jedyne swoje detaszowanie do Wietnamu. Było to najdłuższe, bo 217-dniowe oddelegowanie *Independence*, uhonorowane Navy Unit Commendation za ponad 100-dniowe działania bojowe na Morzu Południowochińskim.

Początek 1966 roku okręt spędził na postoju w bazie, po czym wszedł na przegląd do Norfolk Naval Shipyard. Po jego zakończeniu na pokładzie lotniskowca przeprowadzono pierwsze w amerykańskiej Marynarce Wojennej testy samolotu pionowego startu i lądowania. Następnie operując z Norfolk, po uzupełnieniu zapasów i uzbrojenia jednostka prowadziła szkolenie swej grupy powietrznej, podczas którego min. w dniu 4 maja uczestniczyła w ćwiczeniach „Strikex”. W dniu 13 czerwca okręt odszedł na wody europejskie zawiązując w drodze na Morze Śródziemne do Gibraltaru. W dniu 1 lipca zlurował w służbie 6 Floty zespół operacyjny lotniskowca *America* (CVA-66) zostając okrętem flagowym kontradmirała George P. Kocha dowódcy 6 Dywizjonu Lotniskowców. Następnie do grudnia *Independence* uczestniczyła w licznych manewrach flot państw NATO odwiedzając także min. zatokę Pollensa na Majorce, Cannes (skąd niektórzy członkowie

jego załogi odbyli wycieczkę do Paryża), Barcelonę, Neapol (skąd marynarze udali się na wycieczkę do Rzymu), Malte, grecką zatokę Argostoli, Stambuł i Bejrut. Później okręt odwiedził Genuę, Livorno i Cannes – gdzie spędził Święta Bożego Narodzenia, a Nowy Rok 1967 przywitał w Atenach. Po ich opuszczeniu w dniu 3 stycznia odwiedził Barcelonę i Palmę na Majorce. W dniu 18 stycznia jednostka została zlurowana przez lotniskowiec uderzeniowy *Shangri-La* (CVA-38) i odeszła ku Stanom Zjednoczonym. Podczas zakończonego w dniu 1 lutego w Norfolk rejsu *Independence* przebyła ponad 50 tys. mil, a samoloty jej grupy powietrznej spędziły w locie ponad 17 tys. godzin.

Tydzień po wejściu do bazy z okrętu wyładowano amunicję, po czym wszedł na remont kapitalny od Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth. Przez kolejne miesiące jednostka pozostawała w stoczni marynarki, chociaż jej dokowanie zostało przerwane dla zrobienia miejsca uszkodzonemu w wyniku pożaru bliźniaczemu *Forrestal*³. Po zakończeniu prac remontowych w listopadzie *Independence* prowadziła szkolenie oraz rejsy kwalifikacyjne do działań operacyjnych. Pierwsze miesiące 1968 roku jednostka spędziła na przygotowaniach do następnego oddelegowania na wody europejskie. W dniu 27 marca na pokładzie okrętu miało miejsce 100-tysięczne lądowanie hamowane za pomocą aerofiniszerów. Podczas pobierania w morzu zaopatrzenia w czasie jednego z rejsów ćwiczebnych, w dniu 13 kwietnia lotniskowiec uległ kolizji z zaopatrzeniowcem *Wrangell* (AE-12). Uszkodzenia obydwu jednostek były szczęśliwie niewielkie tak, że w dniu 30 kwietnia *Independence* odeszła ku południowej Europie. Dziewięć dni później jednostka zmieniła w służbie na Morzu Śródziemnym lotniskowiec *Franklin D. Roosevelt* (CV-42). Podczas tego oddelegowania *Independence* uczestniczyła w obchodach 20-lecia 6 Floty, które miały miejsce w czerwcu 1968 roku. Jej pokład wizytowali min.: amerykańscy ambasadorowie we Francji Sargent R. Shriver i we Włoszech Gardner Ackly oraz senator David Niven, a także król Norwegii Olav V i irański książę Gholax Reza Pahlavi. Lotniskowiec odwiedził min. włoskie Genuę, Katanię i Neapol, Ateny, Stambuł, Cannes i Palmę na Majorce. Od 1 października na pokładzie okrętu kotwiczącego w greckiej zatoce Argostoli odbyła się trzydniowa konferencja dowódców morskich NATO. W dniu 18 stycznia jednostka została zlurowana przez lotniskowiec *Shangri-La* (CVA-38) i odeszła ku Stanom Zjednoczonym. Do Norfolk *Independence* powróciła w dniu 27 stycznia 1969 roku.

Kolejne trzy miesiące lotniskowiec spędził w stoczni marynarki w Portsmouth, po czym operował na wodach Wschodniego Wybrzeża. Wczesną jesień tego roku jednostka prowadziła działania na Północnym Atlantyku wychodząc w dniu 3 września z Norfolk do Irlandii, aby uczestniczyć w ćwiczeniach NATO o kryptonimie „Peace Keeper”. Podczas prowadzenia jednej z wrześniowych operacji na pokładzie okrętu miał wypadek kiedy to ze startującego samolotu odpadły i zapaliły się dwa odrzucane w locie zbiorniki paliwa. Dzięki szybkiej reakcji będącej w pogotowiu drużyny przeciwpożarowej, która wykorzystwała stojący obok nadbudówki wyspowej agregat gaśniczy MB-5, pożar został ugaszony w czasie zaledwie 48 sekund! Po zakończeniu manewrów *Independence* złożyła wizytę w brytyjskim Portsmouth. W dniu 19 października okręt powrócił do Norfolk.

Początek 1970 roku lotniskowiec spędził w stoczni, po czym operował na wodach Zachodniego Atlantyku. W połowie roku okręt został ponownie oddelegowany na Morze Śródziemne opuszczając bazę w dniu 23 czerwca i przez kolejne miesiące operował w składzie 6 Floty. Od 9 września, kiedy to narastało napię-

2. W jego skład wchodziły wówczas: *Bon Home Richard* (CVA-31), *Oriskany* (CVA-34), *Midway* (CVA-41) i *Coral Sea* (CVA-43)

3. Patrz: „OW” 5/2010

cie po śmierci prezydenta Egiptu Gamala Abdula Nassera, przebywał wraz z lotniskowcami *John F. Kennedy* (CV-67) i bliźniaczą *Saratogą* we wschodniej części Morza Śródziemnego. *Independence* pozostawała na tym akwenie do 31 października stanowiąc wraz z towarzyszącymi okrętami przeciwwagę dla jednostek radzieckich. Podczas tego pobytu na Morzu Śródziemnym lotniskowiec odwiedził Barcelonę, Malte, Ateny, Tarent, Neapol, Cannes (gdzie jego załoga spędziła Boże Narodzenie i Nowy Rok) oraz Walencję. W dniu 23 stycznia jednostka została zluźowana w służbie 6 Floty przez bliźniaczy *Forrestal*. Do Norfolk *Independence* powróciła w dniu 31 stycznia 1971 roku. Za służbę u wybrzeży Jordanii otrzymała Navy Unit Commendation.

Kwiecień i maj lotniskowiec spędził na rutynowym przeglądzie w Norfolk Navy Shipyard w Portsmouth, po którym prowadził szkolenie na wodach Wschodniego Wybrzeża. Min. od 4 sierpnia na jego pokładzie odbyli szkolenie kwalifikacyjne piloci bombowców uderzeniowych Douglas A-4 „Skyhawk” lotnictwa korpusu piechoty morskiej. W trzydniowych zajęciach uczestniczyło 4 pilotów czynnych z dywizjonów VMA-131, -133 i 142 oraz 20 pilotów-rezerwistów. W sierpniu na pokładzie lotniskowca miała miejsce ceremonia przekazania dowództwa 2 Floty. Od 16 września 1971 roku *Independence*, która wchodziła w skład 2 Dywizjonu Lotniskowców dowodzonego przez kontradmirała Williama D. Housera, ponownie była detaszowana na wody europejskie. Najpierw jednostka uczestniczyła w ćwiczeniach NATO na Pół-

nocnym Atlantyku, przechodząc w dniu 28 września Krąg Półlarny. Następnie operowała na Morzu Północnym uczestnicząc w międzynarodowych ćwiczeniach pod kryptonimem „Royal Knight”. Brały w nich udział okręty brytyjskie: lotniskowiec *Ark Royal* (R-09), niszczyciel rakietowy *Dahlgren* (DLG-12) i fregata *Jupiter* (F-60), duńskie: niszczyciel *Noord Brabant* (D-810) i fregata *Tjerk Hiddes* (F-804), a także amerykański ciężki krążownik *Newport News* (CA-148) będący okrętem flagowym wiceadmirała Vincen-ta du Poix – głównodowodzącego atlantycką flotą uderzeniową. Pierwszym portem pod drugiej stronie Atlantyku, który *Independence* odwiedziła w październiku było szkockie Rosyth. Stąd część jej załogi pojechała na wycieczkę do Edynburgha. Następnie przez Kanał La Manche i Cieśninę Gibraltarską jednostka przeszła na Morze Śródziemne gdzie zluźowała bliźniaczą *Saratogę*. Później, przez kilka kolejnych tygodni operowała wspólnie z *Ark Royal*. W listopadzie *Independence* zawinęła do Neapolu, skąd część jej załogi miała okazję odbyć wycieczkę do Rzymu. W następnym miesiącu okręt odwiedził Ateny, gdzie niektórzy członkowie jego załogi odwiedzili tamtejszy sierociniec oraz grecką wyspę Korfu. Później lotniskowiec powrócił do Aten gdzie jego załoga świętowała Boże Narodzenie. Na początku 1972 roku jednostka zawinęła do Saloników, Triestu i Wenecji, a w dniu 30 stycznia na pokładzie będącego w morzu okrętu wizytę złożył Szef Operacji Morskich admirał Elmo Zumwalt. W lutym na pokładzie *Independence* miało miejsce 150-tysięczne ładowanie hamowane aerofiniszermi.

Pochodząca przypuszczalnie z lat 1973-75 lotnicza fotografia *Independence* podczas bunkrowania w morzu ze zbiornikowca floty *Marias* (T-AO-57).

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III





Independence w dniu 3 grudnia 1975 roku podczas oddelegowania na Morze Śródziemne. Na pokładzie lotniczym samoloty 7 Skrzydła Powietrznego.
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

Krótko po nim lotniskowiec odwiedził Palmę na Majorce. Przed opuszczeniem Morza Śródziemnego jednostka weszła do Barcelony, po czym zluwowana przez bliźniaczy *Forrestal* w dniu 16 marca wróciła do Norfolk. Kolejne tygodnie wiosny *Independence* spędziła w bazie, aby w dniu 1 maja wejść na remont do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth. W stoczni jednostka przebywała do początków następnego roku.

Dowódcy lotniskowca <i>Independence</i> (1959-1980)	
Imię i nazwisko	Okres dowodzenia okrętem
Komandor Rhodam Yarrott McElroy, Jr.	10.01.1959 – 03.10.1959
Komandor James Wadsworth O'Grady	03.10.1959 – 15.10.1960
Komandor Harvey Peter Lanham	15.10.1960 – 22.09.1961
Komandor Evan Peter Aurand	22.09.1961 – 02.09.1962
Komandor Leroy V. („Roy”) Swanson	02.09.1962 – 23.08.1963
Komandor James David („Jig Dog”) Ramage	23.08.1963 – 31.07.1964
Komandor Robert Wilkes („Duke”) Windsor, Jr.	31.07.1964 – 11.08.1965
Komandor John Eugene („Blackie”) Kennedy	11.08.1965 – 25.08.1966
Komandor John P. Fox	25.08.1966 – 08.07.1967
Komandor Clarence Arthur Hill, Jr.	08.07.1967 – 02.09.1968
Komandor Herbert Spencer Matthews, Jr.	02.09.1968 – 14.08.1969
Komandor Bernard Brown Forbes, Jr.	14.08.1969 – 19.08.1970
Komandor Gerald Gerrard („Gerry”) O'Rourke	19.08.1970 – 09.10.1971
Komandor William Newell Small	09.10.1971 – 01.12.1972
Komandor Carl Ray Smith, Jr.	01.12.1972 – 25.06.1974
Komandor William B. Warwick	25.06.1974 – 24.06.1975
Komandor James Edward („Jim”) Service	24.06.1975 – 29.03.1977
Komandor George M. („Skip”) Furlong, Jr.	29.03.1977 – 09.09.1978
Komandor Thomas Campbell („Tom”) Watson, Jr.	09.09.1978 – 28.05.1980

Prace remontowe na okręcie zakończono w marcu 1973 roku, po czym prowadził on szkolenie załogi na wodach Wschodniego Wybrzeża. W dniu 28 kwietnia *Independence* została przeklasyfikowana na lotniskowiec uniwersalny otrzymując sygnaturę „CV-62”. Podczas prowadzenia przez jednostkę operacji u przylądków Wirginii, w dniu 5 kwietnia 1973 roku wybuchł pożar w kanałach systemu wentylacyjnego jednej z jej katapult. Ogień, który został ugaszony po 45 minutach spowodował wyłączenie uszkodzonej katapulty z użytkowania. W dniu 19 maja na pokładzie *Independence* miała miejsce uroczystość, podczas której doroczne przemówienie do Sił Zbrojnych z okazji ich Święta wygłosił prezydent Stanów Zjednoczonych Richard M. Nixon. Z początkiem lata lotniskowiec po raz kolejny odszedł na wody europejskie opuszczając Norfolk w dniu 21 czerwca. Wszedłszy na Morze Śródziemne okręt zlurował w służbie 6 Floty bliźniaczy *Forrestal*. Podczas tego oddelegowania zespół operacyjny *Independence* wraz z zespołami lotniskowca *Franklin D. Roosevelt* (CV-42) i śmigłowcowca desantowego *Guadalcanal* (LPH-7) zostały postawione w stan gotowości po wybuchu arabsko-izraelskiej wojny Jom Kippur. Od 8 do 13 października *Independence* operowała u wybrzeży Krety przygotowana do podjęcia gotowości ewakuacji kontyngentu amerykańskiego. W czasie tego okresu służby jednostka odwiedziła Stambuł i Ateny, a jej pokład wizytowali min. były Szef Operacji Morskich George W. Anderson, Jr oraz Miss Stanów Zjednoczonych Amanda Jones. Kolejne oddelegowanie na Morze Śródziemne okręt zakończył zawijając do Norfolk w dniu 19 stycznia 1974 roku.

Początek roku *Independence* spędziła w stoczni marynarki w Portsmouth, po którym w marcu powróciła do bazy floty w Norfolk. Przez kolejne miesiące lotniskowiec prowadził szkolenie załogi na wodach Wschodniego Wybrzeża, po którym opuściwszy bazę w dniu 19 lipca odszedł na wody europejskie. Następnie za-

winał do hiszpańskiej bazy w Rota luzując wraz z bliźniaczą *Saratogą* w służbie 6 Floty lotniskowiec *Franklin D. Roosevelt* (CV-42), po czym przeszedł na Morze Śródziemne. Pod koniec lata *Independence* uczestniczyła w poszukiwaniach szczątków samolotu Boeing 707 towarzystwa Trans World Airlines, który w dniu 8 września po starcie z Aten spadł do Morza Jońskiego 50 Mm na zachód od Kefallonii⁴. Samoloty i śmigłowce lotniskowca prowadziły obserwację powietrzną akwenu katastrofy naprowadzając jednostki nawodne na zlokalizowane szczątki maszyny. Po dwudniowych poszukiwaniach akcja została przerwana przed południem 10 września. Podczas tego oddelegowania *Independence* odwiedziła Neapol, Barcelonę, Palmę na Majorce i Cannes. Pokład operującego na Morzu Śródziemnym lotniskowca odwiedzili min. Sekretarz Obrony James R. Schlesinger, Sekretarz Marynarki William J. Middendorf oraz Szef Operacji Morskich admirał James L. Holloway. Tą turę służby na wodach europejskich jednostka zakończyła wracając do Norfolk w dniu 21 stycznia 1975 roku.

Powróciwszy do bazy okręt przeszedł standardowy przegląd w Norfolk Navy Shipyard, po którym prowadził szkolenie załogi na wodach Wschodniego Wybrzeża. W dniu 15 czerwca w jego kotłowni miała miejsce awaria, która skutkiem cofnięcia płomienia spowodowała uszkodzenie dwóch kotłów oraz ich kanałów spalin. W dniu 15 października *Independence* po raz kolejny wyszła na wody europejskie zawijając po drugiej stronie Oceanu do hiszpańskiej bazy floty w Rota. Później okręt przeszedł na północ, gdzie wziął udział w odbywających się na wodach Północnego Atlantyku manewrach NATO pod kryptonimem „Ocean Safari 75”. Lotniskowiec odwiedził także Portsmouth, skąd część jego załogi pojechała na wycieczkę do Londynu. Nocą 20 listopada podczas pobierania zaopatrzenia na Morzu Północnym jednostka uległa kolizji z zaopatrzeniowcem *Denebola* (AF-56). Szczęśliwie, żadna z nich nie odniosła poważniejszych uszkodzeń. Kolejne miesiące służby *Independence* spędziła na Morzu Śródziemnym, na którym pierwszym jej portem była włoska Katania, a kolejnymi Neapol (skąd część załogi odwiedziła Rzym) i Tarent. W drodze powrotnej z oddelegowania okręt odwiedził Genuę, Barcelonę, Palmę na Majorce oraz Malagę. Następnie, zlurowany w służbie 6 Floty przez lotniskowiec *America* (CV-66), przeszedł Atlantyk i w dniu 5 maja 1976 roku powrócił do Norfolk.

Po okresie przeznaczonym tradycyjnie na przegląd w stoczni marynarki w Portsmouth oraz poremontowe szkolenie załogi *Independence* w dniu 31 marca 1977 roku ponownie odeszła ku Europie. Tydzień później pokonujący Atlantyk jej zespół operacyjny, znajdując się w odległości 1 000 mil na zachód od hiszpańskiej bazy w Rota, dostał się pod wpływ ciężkiego sztormu. Wszystkie 9 jego okrętów odniosło mniejsze lub większe uszkodzenia podczas gdy kilka samolotów z grupy powietrznej lotniskowca musiało lądować w bazie lotnictwa Lajes na Azorach. W dniu 12 kwietnia jednostka zlurowała na Morzu Śródziemnym lotniskowiec *Franklin D. Roosevelt* (CV-42). Osiem dni później pobierająca paliwo na Morzu Tyrreńskim *Independence* uległa kolizji ze zbiornikowcem *Truckee* (AO-147), który utracił sterowność. Szczęśliwie, żadna z jednostek nie odniosła poważniejszych uszkodzeń. W służbie 6 Floty lotniskowiec operował najpierw z zatoki Suda na Krecie, a następnie przeszedł na kontynent gdzie pierwszym portem, który odwiedził był Neapol. Stąd część jego załogi tradycyjnie pojechała na wycieczkę do Rzymu, podczas gdy inni zwiedzali Pompeje lub Florencję. Po kolejnym okresie działań operacyjnych jednost-

4. W luku bagażowym samolotu TWA lot 841 lecącego z Tel Awiwu do Nowego Jorku wybuchła bomba, która znajdowała się w bagażu pasażera będącego bojownikiem Organizacji Wyzwolenia Palestyny. Był to pierwszy w historii samobójczy zamach terrorystyczny. Skutkiem katastrofy była śmierć wszystkich 79 pasażerów i 9 członków załogi maszyny.

Jednostki powietrzne lotniskowca <i>Independence</i>		
Okres służby	Jednostka powietrzna (Oznaczenie Literowe) Akwen operacyjny	Dywizjony (Samoloty/Śmigłowce)
04.08.1960-03.03.1961	7 Grupa Powietrzna (AG) Morze Śródziemne	VF-41 (McDonnell F3H-2, „Demon”) VF-84 (Vought F8U-2, „Crusader”) VA-72 (Douglas A4D-2, „Skyhawk”) VA-75 (Douglas AD-6, „Skyraider”) VMA-224 (Douglas A4D-2, „Skyhawk”) VAH-1 (Douglas A3D-2, „Skywarrior”) VAW-12 (Gрумman WF-2, „Tracer”) VFP-62 (Vought F8U-1P, „Crusader”) HU-2 (Vertol HUP-2, „Retriever”)
04.08.1961-19.12.1961	7 Grupa Powietrzna (AG) Morze Śródziemne	VF-41 (McDonnell F3H-2, „Demon”) VF-84 (Vought F8U-2, „Crusader”) VA-72 (Douglas A4D-2N, „Skyhawk”) VA-75 (Douglas AD-6, „Skyraider”) VA-86 (Douglas A4D-2, „Skyhawk”) VAH-1 (Douglas A3D-2, „Skywarrior”) VAW-12 (Gрумman WF-2, „Tracer”) VFP-62 (Vought F8U-1P, „Crusader”) HU-2 (Vertol HUP-2, „Retriever”)
19.04.1962-27.08.1962	7 Grupa Powietrzna (AG) Morze Śródziemne	VF-84 (Vought F8U-2, „Crusader”) VMF-115 (Douglas F4D-1, „Skylark”) VA-72 (Douglas A4D-2N, „Skyhawk”) VA-75 (Douglas AD-6, „Skyraider”) VA-86 (Douglas A4D-2, „Skyhawk”) VAH-1 (Douglas A3D-2, „Skywarrior”) VAW-12 (Gрумman WF-2, „Tracer”) VFP-62 (Vought F8U-1P, „Crusader”) HU-2 (Vertol HUP-2, „Retriever”)
06.08.1963-04.03.1964	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Morze Śródziemne	VF-41 (McDonnell F-4B, „Phantom”) VF-84 (Vought F-8C, „Crusader”) VA-72 (Douglas A-4C, „Skyhawk”) VA-86 (Douglas A-4C, „Skyhawk”) VAH-1 (North American A-5A, „Vigilante”) VAW-12 (Gрумman E-1B, „Tracer”) VFP-62 (Vought RF-8A, „Crusader”) HU-2 (Kaman UH-2A, „Seasprite”)
08.09.1964-05.11.1964	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Północny Atlantyk Morze Śródziemne	VF-41 (McDonnell F-4B, „Phantom”) VA-72 (Douglas A-4E, „Skyhawk”) VA-75 (Gрумman A-6A, „Intruder”) VA-86 (Douglas A-4E, „Skyhawk”) VAW-12 (Gрумman E-1B, „Tracer”) HU-2 (Kaman UH-2A, „Seasprite”)



Fotografia *Independence* wykonana w dniu 9 stycznia 1979 roku podczas szkolenia na Morzu Karaibskim.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

ka zawinęła do Brindisi. W lipcu, podczas kolejnego postoju w Zatoce Neapolitańskiej załoga lotniskowca świętowała Dzień Niepodległości, przy czym samolotem czarterowym przybyło z kraju kilkadziesiąt żon jego marynarzy. Około 200 ochotników z załogi okrętu uczestniczyło ponadto w gaszeniu pożarów, które trawiły lasy na wyspie Capri. Następnie jednostka przeszła do zachodniej części Morza Śródziemnego gdzie kotwiczyła w Palma di Maiorca odwiedzając później Barcelonę. Podczas postoju w Alasio na Riwierze Włoskiej pokład lotniskowca odwiedził Eugene Cernan, dowódca załogi statku kosmicznego „Apollo XVII”, który jako ostatni człowiek stąpił po Księżycu. Ostatniego wieczoru w Alasio na *Independence* odbył się koncert w ramach dorocznego Festiwalu Muzyki Popularnej. Oprócz kwintetu jazzowego znanej włoskiej orkiestry rozrywkowej Enrico Simonetti grał w nim także reprezentacyjny big-band amerykańskiej VI Floty. W drodze powrotnej do kraju jednostka zawinęła do Nicei (skąd część jej załogi pojechała do Monte Carlo) i Malagi, a następnie przeszła do bazy w Rota. Tam *Independence* została złuzowana w służbie 6 Floty przez lotniskowiec *America* (CV-66) po czym w dniu 11 października odeszła do Stanów Zjednoczonych. Dziesięć dni później jednostka zawinęła do Norfolk. W dniu 3 grudnia lotniskowiec wszedł do Norfolk Naval Shipyard, w której podczas kolejnych miesięcy lat 1977-78 kosztem ponad 90 mln dolarów przeszedł remont kapitalny.

Po opuszczeniu stoczni w dniu 18 września 1978 roku *Independence* odbyła rejsy kwalifikacyjne oraz cykl szkoleń i ćwiczeń

na Zachodnim Atlantyku. W listopadzie lotniskowiec zawinął do Bostonu, gdzie jego pokład odwiedziło przeszło 70 tys. mieszkańców miasta. Początek 1979 roku okręt spędził na Morzu Karaibskim wychodząc z Norfolk w dniu 4 stycznia. Jednostka operowała wówczas z kubańskiej bazy Guantanamo odwiedzając także Wyspy Bahama oraz St. Thomas na Wyspach Dziewiczych. W dniu 12 lutego na jej pokładzie złożył wizytę Sekretarz Marynarki Edward Hidalgo. Podczas prowadzenia przez *Independence* operacji na wodach przyległych do bazy floty Roosevelt Roads na Puerto Rico, w dniu 28 marca w centrali manewrowej siłowni wybuchł niewielki pożar. Szczęśliwie ogień został szybko ugaśszony bez żadnych strat ludzkich i istotnych materialnych. W dniu 18 czerwca krótki rejs morski na pokładzie lotniskowca odbyli członkowie rodzin jego załogi. Na przełomie wiosny i lata na pokładzie *Independence* odbyły się kwalifikacje dla pilotów operujących z lotniskowców. W dniu 20 czerwca przeszła je pierwsza w historii amerykańskiej Marynarki Wojennej kobieta – porucznik Donna L. Spruill będąca dowódcą załogi samolotu transportowego Grumman C-1A „Trader”.

Zakończywszy okres przygotowawczy, w dniu 28 czerwca lotniskowiec opuścił Stany Zjednoczone wychodząc po raz kolejny na wody europejskie. Jego zespół operacyjny stanowiły wówczas niszczyciele *Farragut* (DDG-37), *Mahan* (DDG-42), *Peterson* (DD-969) i *Caron* (DD-970), fregaty *Garcia* (FF-1040) i *McCandless* (FF-1084) oraz szybki transportowiec *Detroit* (AOE-4). W dniu 7 lipca jego okręty spotkały się na Atlantyku z zespo-

10.05.1965- 13.12.1965	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Zachodni Pacyfik	VF-41 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-84 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-72 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VA-75 (Grumman A-6A „Intruder”) VA-86 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VAH-4 (Douglas A-3B „Skywarrior”) RVAH-1 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-13 (Douglas EA-1F „Skyraider”) VQ-1 (Douglas EA-3B „Skywarrior”) VAP-61 (Douglas RA-3B „Skywarrior”) HU-2 (Kaman UH-2A „Seasprite”)	19.07.1974- 21.01.1975	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Morze Śródziemne	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-12 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-65 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VA-66 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) RVAH-9 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-117 (Grumman E-2B „Hawkeye”) VS-31 (Grumman S-2G „Tracker”) HS-5 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
13.06.1966- 01.02.1967	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Morze Śródziemne	VF-41 (McDonnell F-4B „Phantom”) VF-84 (McDonnell F-4B „Phantom”) VA-75 (Grumman A-6A „Intruder”) VA-86 (Douglas A-4E „Skyhawk”) VMA-324 (Douglas A-4E „Skyhawk”) RVAH-1 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-33 (Douglas EA-1F „Skyraider”) VAW-12 (Grumman E-1B „Tracer”) VQ-2 (Douglas EA-3B „Skywarrior”) HC-2 (Kaman UH-2A „Seasprite”)	15.10.1975- 05.05.1976	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Północny Atlantyk Morze Śródziemne	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-12 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-65 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VA-66 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) RVAH-13 (North American RA-5C „Vigilante”) VAQ-132 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-117 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-5 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
30.04.1968- 27.01.1969	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Morze Śródziemne	VF-41 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-84 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-64 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-76 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VSF-1 (Douglas A-4C „Skyhawk”) RVAH-7 (North American RA-5C „Vigilante”) VAQ-33 (Douglas EA-1F „Skyraider”) VAW-124 (Grumman E-2A „Hawkeye”) HC-2 (Kaman UH-2B „Seasprite”)	31.03.1977- 21.10.1977	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Morze Śródziemne	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-12 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-65 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VA-66 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) RVAH-12 (North American RA-5C „Vigilante”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-? (Grumman E-2? „Hawkeye”) VS-31 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-5 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)
03.09.1969- 19.10.1969	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Północny Atlantyk	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-64 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VA-106 (Douglas A-4C „Skyhawk”) VSF-1 (Douglas A-4C „Skyhawk”) RVAH-12 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-122 (Grumman E-2A „Hawkeye”) HC-2 (Kaman UH-2C „Seasprite”)	28.06.1979- 14.12.1979	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-15 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-87 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-176 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-130 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-124 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VFP-63 (Vought RF-8G „Crusader”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
16.09.1971- 16.03.1972	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Północny Atlantyk Morze Śródziemne	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom”) VA-12 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-65 (Grumman A-6A i KA-6D „Intruder”) VA-66 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) RVAH-12 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-122 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HC-2 (Sikorsky SH-3 „Sea King”)			
21.06.1973- 19.01.1974	7 Skrzydło Powietrzne (AG) Morze Śródziemne	VF-33 (McDonnell F-4J „Phantom II”) VF-102 (McDonnell F-4J „Phantom II”) VA-12 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) VA-65 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VA-66 (Ling-Temco-Vought A-7E „Corsair”) RVAH-14 (North American RA-5C „Vigilante”) VAW-122 (Grumman E-2B „Hawkeye”) HS-5 (Sikorsky SH-3D „Sea King”)			

łem operacyjnym lotniskowca atomowego *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69), od którego *Independence* przejęła funkcję jednostki flagowej Carrier Task Force 60.2. Pierwszym portem na Morzu Śródziemnym, do którego zawinął okręt był włoski Neapol. Później lotniskowiec odwiedził Hajfę, następnie Palermo na Sycylii i Ateny. Po przejściu do zachodniej części Morza Śródziemnego jednostka kotwiczyła w Palma de Mallorca, a następnie przeszła do Genui. Tam na jej pokładzie koncert dla załogi dał zespół rockowy „The McPhearson Band”. Później *Independence* zawinęła do Tulonu, Malagi oraz Zatoki Suda na Krecie, w której w dniu 12 października świętowano 204 rocznicę utworzenia Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Z początkiem ostatniego miesiąca 1979 roku okręt opuścił Morze Śródziemne zostając w dniu 6 grudnia zastąpiony w służbie 6 Floty przez bliźniaczy *Forrestal*. Osiem dni później *Independence* powróciła do Norfolk.

(ciąg dalszy nastąpi)



Niemieckie okręty podwodne po II wojnie światowej część IV

7.5 Typ 206

Uwagi ogólne:

(Przybrzeżne) okręty podwodne zbudowane według projektu opracowanego przez IKL (nr IK 34). Faza wstępnego planowania trwała od 1962 roku, prace nad projektem ukończono w połowie 1967 roku. Zamówienie złożone w kwietniu 1969 roku opiewało na dwanaście UBootów: od U 13 do U 24, a jesienią 1970 roku na dalsze sześć, w zastępstwie za U 4-U 8: U 25-U 30. Generalnym wykonawcą (Generalunternehmer [GU]) była: HDW w Kilonii realizująca zlecenie jako podwykonawca firmy Rhein Stahl-Nordseewerke, w Emden (proszę zwrócić uwagę na podwójny numer stocznioowy). Całkowity koszt budowy wraz z uzbrojeniem wynosił około 900 mln DM.

Była to kontynuacja zbudowanego typu 205 (zmodyfikowanego), charakteryzująca się powiększoną częścią dziobową, gdzie zamierzano umieścić hydrolokator o jeszcze większych gabarytach. Oprócz tego zamontowana tam miała zostać nasadzona, dodatkowa obudowa części pelengatora. Dalsze modyfikacje w porównaniu z typem poprzednim dotyczyły: wykorzystania torped sterowanych przewodowo, znacznego obniżenia hałasu, a co za tym idzie utrudnienia lokalizacji okrętu przez akustyczne środki namiaru wroga, poprawy własności manewrowych w zanurzeniu oraz poprawy zwrotności, w tym również na wodach płytkich. Przy budowie jednostek tego typu wy-

korzystano stal antymagnetyczną o znacznie lepszej jakości.

Początkowo w ramach tego typu nie planowano budować U 25-U 30. Zamierzano z nich utworzyć nowy typ 208. Zlecenie, które zostało udzielone IKL-owi na opracowanie dokumentacji w roku 1966 zostało jednak anulowane w roku 1971. Wyporność jednostek tego typu miała oscylować wokół 1000 ts, na co WEU (Unia Zachodnioeuropejska = UZE) wyraziła zgodę w dniu 19 października 1962 roku.

Dane techniczne (Typ 206):

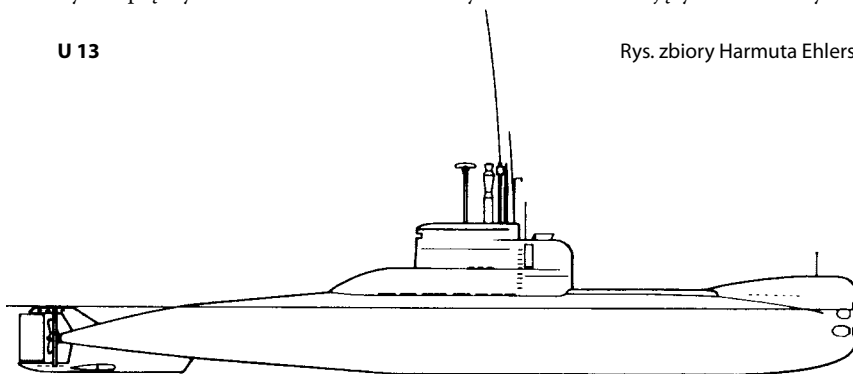
- Wyporność: $\uparrow 459 \text{ m}^3$ (bojowa), $\sim 425 \text{ ts}$ (standard); $\downarrow 498 \text{ m}^3$
- Wymiary: długość 48,62 m maksymalna; szerokość 4,59 m; zanurzenie 4,30 m (bojowe)
- Napęd: jak w przypadku typu 205, z tą różnicą, że składał się on z dwóch silników wysokoprężnych MTU 12V493AZ80

o mocy 600 KM/441 kW; ster kierunku w strumieniu śrub napędowych

- Prędkość: $\uparrow 10,0 \text{ w}$; $\downarrow 17,0 \text{ w}$, maksymalna, 5 w z chrapami
- Zasięg: $\downarrow 4500 \text{ mil/5 w}$ (chrapy); 200 mil/5 w; $23,5 \text{ m}^3$ paliwa
- Elektrownia: zasilana z akumulatorów
- Załoga: 22 (4 oficerów, 18 niższych rangą lub 5 oficerów, 6 podoficerów starszych, 11 podoficerów młodszych)
- Rozmieszczenie uzbrojenia: jak w przypadku typu 205 (torpedy Mk 37, DM-1, DM-2A1)
- Środki nawigacyjne: radar nawigacyjny Thomson-CSF CALYPSO, wzgl. CALYPSO II; żyrokompas zakładów Anschütz, system telefonii podwodnej ELAC
- Dodatkowe wyposażenie: cyfrowe urządzenie H.S.A. M 8-8-168 Du; hydrolokator: WSU AN410A4, szumonamierniki: GHG AN 5039A1, DUUX-2C, Safare VELOX, hydrolokator zakłócający EDO-900 Hydro-

U 13

Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa



lokator przeciwninowy ECM: DR 953 lub Thomson-CSF DR-2000U

- W przypadku typu 206A: zintegrowane urządzenie hydrolokatora Atlas-Elektronik DBQS-21D oraz urządzenie ECM Thorn-EMI SARIE-2 i kierowania uzbrojeniem LWU 83 zamiast M 8-8.

- Informacje dodatkowe: jak w przypadku typu 205

- Wyposażenie: jak w przypadku typu 205
Inne: na okrętach typu 206A używano nowych torped (SEAL 3, DM-2A3, DM-2A4) oraz nowych peryskopów Zeissa ASC 17 lub NavS. Załoga: maksymalnie 23 osoby (3 oficerów, 7 podoficerów starszych, 12 podoficerów młodszych, 1 marynarz).

Nazwa

Stocznia (nr budowy)

Położenie stępki

Wodowany

W służbie

U 13 (S 192)

HDW, Kilonia (31)

15.11.1969

28.09.1971

19.04.1973

Nr okrętu 206/01. Warunkowe przejęcie przez BWB 18.4.1973 r., w momencie oddania do służby przydzielony: 3. Unterseebootgeschwader (3. UG), od 1.10.1987 r. w składzie 1. Unterseebootgeschwader (1. UG). Wycofany ze służby 13.3.1997 r. celem przekazania Indonezji, co nastąpiło 23.9.1997 r. w stoczni HDW; nowa nazwa *Nagarangsang* (403). Po rezygnacji przez

kupującego, w ciągu 1999 roku, „wypatroszony” HDW a następnie za pośrednictwem firmy VEBEG przekazany firmie Berg, w Diepholz, która go następnie sprzedała do pocięcia na złom, do Holandii

U 14 (S 193)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (32/441)

01.03.1970

01.02.1972

19.04.1973

Nr okrętu 206/02. Próby 3.7.1972 r., warunkowe przyjęcie przez BWB 18.4.1973 r., w momencie oddania do służby w składzie 3. UG, od 15.6.1986 w 1. UG. Wycofany ze służby 23.9.1997 r. w stoczni HDW, tego samego dnia przekazany formalnie Indonezji; nowa nazwa *Nagabanda* (404), w służbie. Po rezygnacji przeprowadzony do Marsa Wilhelmshaven; tam „na sznurkach” (wewnętrzna data przejścia przez Marsa to 26.2.1999 r.). Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany firmie ISR, w Itzehoe i 22.10.2001 r. przeholowany do Wewelsfleth celem złomowania na terenie stoczni Peters-Werft.

U 15 (S 194)

HDW, Kilonia (33)

01.06.1970

15.06.1972

17.07.1974

Nr okrętu 206/03. Warunkowe przejęcie przez BWB 12.7.1974 r., w momencie wejścia do służby w składzie 3. UG. Prze-

budowa od 27.11.1989 r. do sierpnia 1991 roku w TNSW, jako nr budowy 310, jako typ 206A. W lutym 2006 r. po rozwiązaniu 3. UG w składzie 1. UG. Poza ruchem 2.6.2010 r., 14.12.2010 r. wycofany ze służby i „na sznurkach” w MArSie Wilhelmshaven.

U 16 (S 195)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (34/442)

01.11.1970

29.08.1972

09.11.1973

Nr okrętu 206/04. Warunkowe odebranie przez BWB 2.10.1973 r., w służbie w 3. UG. W 1985 roku jednostkę pokryto pewnym rodzajem plastikowej osłony celem przeprowadzenia z nią testów. Przebudowany od 14.3.1988 r. do listopada 1989 roku w stoczni HDW oznaczony jako nr budowy 303 i przedstawiciel typu 206A. W lutym 2006 roku po rozwiązaniu 3. UG przydzielony 1. UG. 2.6.2010 r. wycofany z ruchu, 31.3.2011 r. ze służby i od tej pory „na sznurkach” w kilońskim MArSie.

U 17 (S 196)

HDW, Kilonia (35)

01.10.1970

10.10.1972

28.11.1973

Nr okrętu 206/05. Warunkowy odbiór przez BWB 16.11.1973 r., w służbie w 3. UG. W sierpniu 1986 r., w pobliżu Bornholmu zderzył się z kanadyjską fregatą *Saguenay*. Przebudowany w okresie 18.9.1989 r.

U 14 w kilońskiej bazie, 11 września 1997 r.

Fot. Hartmut Ehlers





Pełna ekspresji fotografia U 15 na Bałtyku, 2 grudnia 1981 r.

Fot. Hartmut Ehlers

do maja 1991 roku w stoczni HDW jako nr budowy 309 i przedstawiciel typu 206A. W lutym 2006 r. po rozwiązaniu 3. UG skierowany do 1. UG. 2.6.2010 r. wycofany z eksploatacji i 14.12.2010 r. wycofany ze służby, od tej pory „na sznurkach” w MAr-sie Wilhelmshaven.

U 18 (S 197)

Rheinstahl-Nordseewerke,
Emden (36/443)
01.04.1971
31.10.1972
19.12.1973

Nr okrętu 206/06. Warunkowy odbiór przez BWB 11.12.1973 r., w służbie w 3. UG. Przebudowany w okresie 9.4.1990 r.

U 18 w kilońskiej bazie, 1 września 1998 r.

do grudnia 1991 roku w stoczni HDW jako nr budowy 311 i przedstawiciel typu 206A. W lutym 2006 r. po rozwiązaniu eskadry przydzielony 1. UG. Am 2.6.2010 r. wycofany z ruchu i 31.3.2011 r. ze służby a od tej pory „na sznurku” w MAr-sie, w Kilonii.

U 19 (S 198)

HDW, Kilonia (37)
05.01.1971
15.12.1972
09.11.1973

Nr budowy 206/07. Warunkowy odbiór przez BWB 30.10.1973 r., w służbie w 3. UG, od 15.1.1987 r. w składzie 1. UG. 13.7.1987 r. podczas marszu pod wodą koło wyspy Fehmarn zderzył się motorowcem żeglugi przy-

brzeżnej *Einstein*. W nocy z 27/28.1.1989 r. również koło tej samej wyspy do ponownej kolizji doszło z trałowcem typu „Kon-dor II” Volksmarine NRD, w wyniku czego doznał uszkodzeń kiosku. Wycofany ze służby 30.4.1998 r., przekazany Indonezji; nowa nazwa *Bramastra* (405). Po rezygnacji kupu-jącego „na sznurkach” w MAr-sie Wilhelmshaven. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany holenderskiej firmie Hoffland i 11.7.2001 r. odszedł na holu do Amsterdamu, celem pocięcia na złom.

U 20 (S 199)

Rheinstahl-Nordseewerke,
Emden (38/444)
03.09.1971

Fot. Hartmut Ehlers



16.01.1973

24.05.1974

Nr okrętu 206/08. Warunkowy odbiór przez BWB 16.5.1974 r., w składzie 3. UG, od 1.4.1988 r. w składzie 1. UG. Wycofany ze służby 26.9.1996 r. znalazł się „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. 23.9.1997 r. przekazany Indonezji; nowa nazwa: *Alugoro* (407), przewidziany zresztą jako tamtejsza rezerwa materiałowa¹. Po zrezygnowaniu kupującego ponownie „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany firmie Abbruchunion w Bochum, 31.1.2001 r. przeholowany do Emden i pościęty na złom na terenie przemysłowym firmy TNSW.

U 21 (S 170)

HDW, Kilonia (39)

15.04.1971

09.03.1973

16.08.1974

Nr okrętu 206/09. Warunkowy odbiór przez BWB 15.8.1974 r., w służbie w 3. UG. 10.12.1975 r. w ogóle nie zauważona lekka kolizja (sic!) z promem *Nils Holgerson*. Od 1.3.1988 r. w składzie 1. UG. Wycofany ze służby 11.6.1998 r. i przekazany Indonezji; nowa nazwa *Cundamani* (406).

Po zrezygnowaniu przez kupującego „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany firmie ISR, Itzehoe, ale stocznia HDW udało się odkupić okręt, z zamiarem wykorzystania jako eksponatu w planowanym własnym muzeum (HDW-Museum). 11.12.2001 r. na haku holownika opuścił teren Mar-

su. Jeszcze 7.2.2002 r. znajdował się jednak w Brunsbüttel. Po zrezygnowaniu z planów utworzenia muzeum, HDW sprezentowała okręt miastu Eckerförde. W związku z tym, zamierzano tam powołać do życia prywatną fundację, która planowała utworzyć w tym mieście stosowne muzeum. Z pobudek czystego patriotyzmu lokalnego, miasto nie zgodziło się wprowadzić na muzeum, proponując w grudniu 2004 r. sprzedać *U 21* na aukcji za pośrednictwem internetu. Nabywcą okazała się być jedna z firm z Holandii.

U 22 (S 171)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (40/445)

18.11.1971

27.03.1973

26.07.1974

Nr okrętu 206/10. Warunkowy odbiór przez BWB 18.7.1974 r., w służbie w 3. UG. Przebudowany od 9.1.1989 r. do września 1990 roku w stoczni TNSW jako nr budowy 306, obecnie już przedstawiciela typu 206A. W lutym 2006 r. po rozwiązaniu 3 Eskadry OP przyporządkowany 1. UG. Wycofany ze służby 18.12.2008 r., od tej pory „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. W czerwcu 2011 roku ciągle jeszcze tam przebywał.

U 23 (S 172)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (51/450)

05.03.1972

05.05.1973

02.05.1975

Nr okrętu 206/11. Warunkowy odbiór

przez BWB 25.4.1975 r., w służbie w składzie 3. UG. Przebudowany od 10.8.1987 r. do 10.1.1990 r. w TNSW jako nr budowy 302, typu 206A. W lutym 2006 r. po rozwiązaniu 3. UG przydzielony do 1. UG. 2.6.2010 r. wycofany z ruchu, 31.3.2011 r. i ze służby, a następnie postawiony na „sznurkach” w kilońskim arsenale. W dniu 28.8.2012 r. *U 23* przejęła Kolumbia i wcieliła go do swojej floty pod nazwą *Intrepido*.

U 24 (S 173)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (42/446)

20.03.1972

26.06.1973

16.10.1974

Nr okrętu 206/12. Warunkowy odbiór przez BWB 22.8.1974 r., w składzie 3. UG. Przebudowany w okresie od lipca 1989 r. do marca 1991 r. w TNSW, jako nr budowy 308, typu 206A. W lutym 2006 r. po rozwiązaniu 3. UG przyporządkowany 1. UG. 12.6.2010 r. Wycofany z ruchu, 31.3.2011 ze

1. Indonezja początkowo planowała przejąć i oddać do służby *Alugoro* (z tego też względu przydzielono jednostce nawę i nr taktyczny). Z uwagi na zbyt wysoką cenę, którą HDW zażyczyło sobie za pięć zbudowanych okrętów podwodnych, z pakietem obejmującym także części zamienne, Indonezja czuła się zmuszona, że jeden z tych okrętów przeznaczyć będzie musiała do wykorzystania jako rezerwuariusz części zamiennych dla pozostałej czwórki znajdującej się w aktywnej służbie. Plany na rok 1997, w stosunku do przejętych o numerach taktycznych 403, 404 i 407 przewidywały ich kapitalny remont, tropikalizację, wymianę baterii akumulatorów, a miało się to zamknąć w łącznym okresie 16 miesięcy, licząc do tego transport tych jednostek w doku do Indonezji. Dla każdej jednostki planowana była instalacja systemu zrztu min (MWA) 24 typu G1 DM41/48.

U 21 w bazie Eckernförde, 16 sierpnia 1987 r.

Fot. Hartmut Ehlers





U 23 w Zatoce Eckernförde, 11 kwietnia 1989 r.

Fot. Hartmut Ehlers

służby i skierowany „na sznurek” do MAr-sa Kilonia. W dniu 28.6.2012 r. U 24 prze-jęła Kolumbia i pod nową nazwą *Indomable* wcieliła go w skład swojej floty.

U 25 (S 174)

HDW, Kilonia (41)

01.07.1971

23.05.1973

14.05.1974

Nr okrętu 206/13, jednostka zastęp-cza za U 3. Warunkowy odbiór przez BWB 11.6.1974 r., w składzie 1. UG, od 15.2.1988 r. w składzie 3. UG. Przebudowa-ny od 29.8.1988 r. do czerwca 1990 r. w stoczni HDW, jako nr budowy 305, typu 206A. W lutym 2006 po rozwiązaniu 3. UG

skierowany do 1. UG. 31.1.2008 r. wycofany ze służby i tego samego dnia przydzielony WTD 71 w charakterze obiektu przeznaczo-nego do prób wybuchowych prowadzonych metodą minerską. Tamże obecny jeszcze maju 2011 roku. W tym celu wbudowa-no mu zewnętrzny system sprężonego po-wietrza celem kontrolowania jego opusz-czania. 23.11.2011 r., po przeprowadzonej, piątej z kolei, próbie minerskiej zatonął na Bałtyku w pobliżu miejscowości Damp po przypadkowym uszkodzeniu dziobowego zbiornika zanurzania. Pierwsza próba pod-niesienia go z dna, zaplanowana na 49 ty-dzień kalendarzowy 2011 roku, z uwagi na niesprzyjającą pogodę, została podjęta do-piero 18.1.2012 r., z wykorzystaniem po-

duszek do podnoszenia wraków. Następnie przeprowadzony do WTD 71 i po nieuda-nej próbie wypompowania z niego wody, osadzony na względnie płytkiej wodzie, przy zewnętrznej stronie Mola Zachodnie-go. Około 1,5 m kiosku wystaje ponad taflę wody. W sierpniu 2012 roku jego stan nie uległ zmianie.

U 26 (S 175)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (48/447)

14.07.1972

20.11.1973

13.03.1975

Nr okrętu 206/14, jednostka zastęp-cza za U 4. Warunkowy odbiór przez BWB

U 24 w bazie Eckernförde, 20 lipca 1995 r.

Fot. Hartmut Ehlers





U 26 wypływający z Travemünde, 13 października 1986 r.

Fot. Hartmut Ehlers

7.3.1975 r. w służbie w 1. UG. 21.1.1983 r. lekkie uszkodzenia w wyniku kolizji ze statkiem pasażerskim NRD *Völkerfreundschaft*, od 15.6.1988 r. w składzie 3. UG. Przebudowany od 2.7.1990 r. do kwietnia 1992 roku w TNSW, nr budowy 312, typu 206A. Wycofany ze służby 9.11.2005 r., „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany 14.5.2008 na złom holenderskiej firmie Hoffland; 17.2.2010 r. wyszedł na holu polskiego holownika *Ikar* udając się do firmy HKS Metals B.V. w’s-Gravendeel, w Dordrecht.

U 27 (S 176)

HDW, Kilonia (47)
01.10.1971

21.08.1973
16.10.1974

Nr okrętu 206/15, jednostka zastępcza za U 5. Warunkowy odbiór przez BWB 29.8.1974 r., w służbie w 1. Unterseebootgeschwader. 6.3.1988 r. podczas marszu podwodnego zderzył się na Morzu Północnym z platformą wiertniczą. Wycofany ze służby 13.6.1996 r., „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany firmie Berg, Diepholz, a następnie odsprzedany celem pocięcia na złom do Holandii.

U 28 (S 177)

Rheinstahl-Nordseewerke,
Emden (50/448)

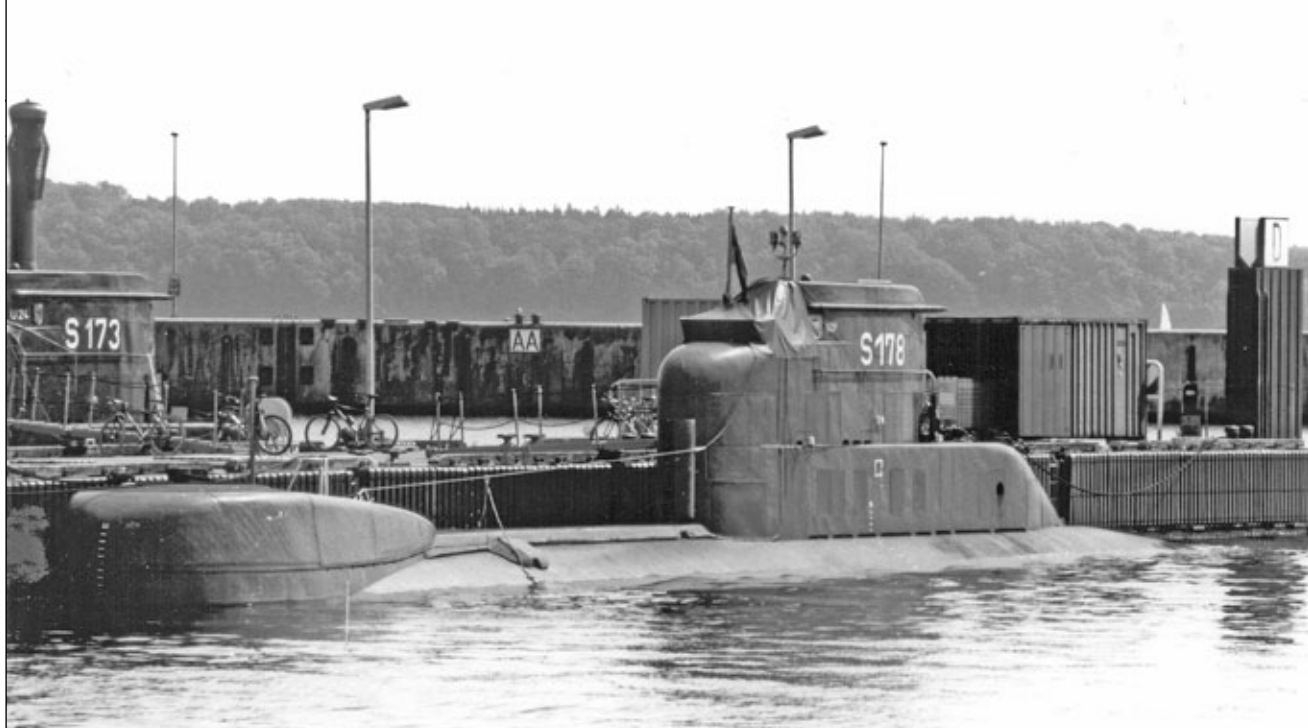
04.10.1972
22.01.1974
18.12.1974

Nr okrętu 206/16, jednostka zastąpiła U 6. Warunkowy odbiór przez BWB 9.12.1974 r., w służbie w 1. UG. 26.6.1985 r. podczas wejścia do Kanału Kilońskiego koło Brunsbüttel doszło do kolizji z motorowcem przybrzeżnym *Wilhelmine Oltmann*. Uszkodzona część rufowa. Od 1.3.1988 r. w 3. UG, 1.2.1989 r. Kattegat kolizja z duńskim kutrem rybackim *Niklas Klibo*. Przebudowany od 17.4.1989 r. do grudnia 1990 roku w stoczni HDW, nr budowy 307, typ 206A. Wycofany ze służby 30.6.2004 r., „na sznurkach” w Marsie Wilhelmshaven. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzeda-

U 27 w kilońskiej bazie, 19 czerwca 1983 r.

Fot. Hartmut Ehlers





U 29 w Eckernförde, 25 lipca 2001 r.

Fot. Hartmut Ehlers

ny na złom holenderskiej firmie Hoffland, 22.2.2010 r. na holu polskiego *Ikara* przeszedł do firmy HKS Metals B.V. w 's-Gravendeel w Dordrecht. Tam dopiero w lutym 2011 roku pocięty na złom.

U 29 (S 178)

HDW, Kilonia (49)

10.01.1972

05.11.1973

27.11.1974

Nr okrętu 206/17, jednostka zastępująca U 7. Warunkowy odbiór przez BWB 25.11.1974 r., w służbie w składzie 1. UG. 3.5.1978 podczas manewru holowniczego dochodzi do kolizji z U 30, od 15.1.1987 r. w składzie 3. UG. Przebudowany od 1.7.1987 r. do lipca 1989 roku w stoczni HDW; nr budowy 301, typ 206A. W lu-

tym 2006 roku, po rozwiązaniu 3. UG przeniesiony do 1. UG. Wycofany ze służby 20.12.2006 r., następnie „na sznurkach” w MArse Wilhelmshaven. W czerwcu 2011 roku jeszcze tam przebywał.

U 30 (S 179)

Rheinstahl-Nordseewerke,

Emden (52/449)

05.12.1972

04.04.1974

13.03.1975

Nr okrętu 206/18, jednostka zastąpiła U 8. Warunkowy odbiór przez BWB 28.2.1975 r., w składzie 1. UG. 3.5.1978 r. podczas manewru holowania zderzył się z U 29, od 1.10.1987 r. w składzie 3. UG. Przebudowany od 30.5.1988 r. do stycznia 1990 roku w stoczni TNSW, nr budowy

304, typu 206A. W lutym 2006 roku po rozwiązaniu 3. UG, skierowany do 1. UG. Pod koniec 2006 roku rozpoczęcie robót wstępnych przed wycofaniem ze służby w Peenewerft w Wolgast, z usunięciem baterii akumulatorów włącznie. 15.1.2007 r. na holu przeprowadzony do Wilhelmshaven, tam 28.2.2007 r. w MArse wycofany ze służby i „ustawiony na sznurkach”. Za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany holenderskiej firmie Hoffland. 2.3.2010 r. na holu polskiego *Ikara* odprowadzony do firmy HKS Metals B.V. w 's-Gravendeel, w Dordrecht, tam dopiero w listopadzie 2010 roku złomowany.

7.6 Typ 212A

Informacje ogólne: Podczas prac studyjnych nad projektem jednostek typu 212A

U 30 w Hamburgu, 8 maja 1987 r.

Fot. Hartmut Ehlers





Wycofany ze służby U 28 „na sznurkach” w MARSie Wilhelmshaven, 24 sierpnia 2004 r.

Fot. Hartmut Ehlers

wykorzystano wiele charakterystycznych cech okrętów poprzedniego typu 206, niejako „żeniąc” je z zastosowanymi na jednostkach przeznaczonych na eksport. Decydujące przede wszystkim były tutaj elementy przejęte z typu TR 1700, gdyż nowy typ miał również dwa pokłady w części dziobowej, podobnie jak te zbudowane w ramach typu 212A. Dzięki temu centrala została zaprojektowana w tak komfortowy sposób, aby znajdującemu się w niej dowódcy nie przeszkadzał zbędny ruch przechodzących tam osób. Dzięki zapewnieniu większej powierzchni mieszkalnej załogi wzrósł stopień komfortu przebywania jej na pokładzie. Przykładowo po raz pierwszy zastosowano mokre ogniwa (Naßzellen), a w odróżnieniu od zbudowanych dotychczas dla Deutsche Marine okrętów podwodnych, na których zawsze dwóch członków załogi dzieliło jedną koję, to w opisywanym typie niemal każdy miał do dyspozycji swoją.

Pojęcie napędu hybrydowego stosuje się w przypadku jednostek typu 212A, ponieważ oprócz napędu konwencjonalnego zainstalowano również zespół prądotwórczy z silnikiem Diesla, silnik trakcyjny i akumulatory oraz system ogni w paliwowych (HDW-Brennstoffzellenanlage (w skrócie [BZ-Anlage])). System ten uniezależniony od powietrza pobieranego z zewnątrz, dzięki zachodzącej między tlenem a wodorem reakcji chemicznej, jest w stanie wytworzyć i następnie dostarczyć prąd stały. Chłodzone płynnym tlenem, pochodzącym ze zbiornika ciśnieniowego, ogniwa wodorowo-tlenowe z membraną do wymiany protonów (*elektrolit polimerowy*), typu BZM 34 (Polimer-Elektrolyt-Membran-Module, PEM) mają moc w sumie 306 kW. Wyprodukowana energia elektryczna jest następnie gromadzona przez zespół akumulatorów ni-

klowo-metalowo-wodorowych. Jedynym produktem ubocznym tego procesu jest wykorzystywana następnie czysta chemicznie woda użytkowa. Dwa, wspomniane już wyżej, zbiorniki ciśnieniowe w kształcie cylindra oraz rurowe „magazyny” wodoru znajdują się poza kadłubem naciskotrwałym okrętu podwodnego. Odparowanie płynnego tlenu (LOX, od ang. Liquid Oxygen) i wydalanie wodoru z akumulatorów następuje za pomocą znajdującej się w ogni wach paliwowych wody chłodzącej.

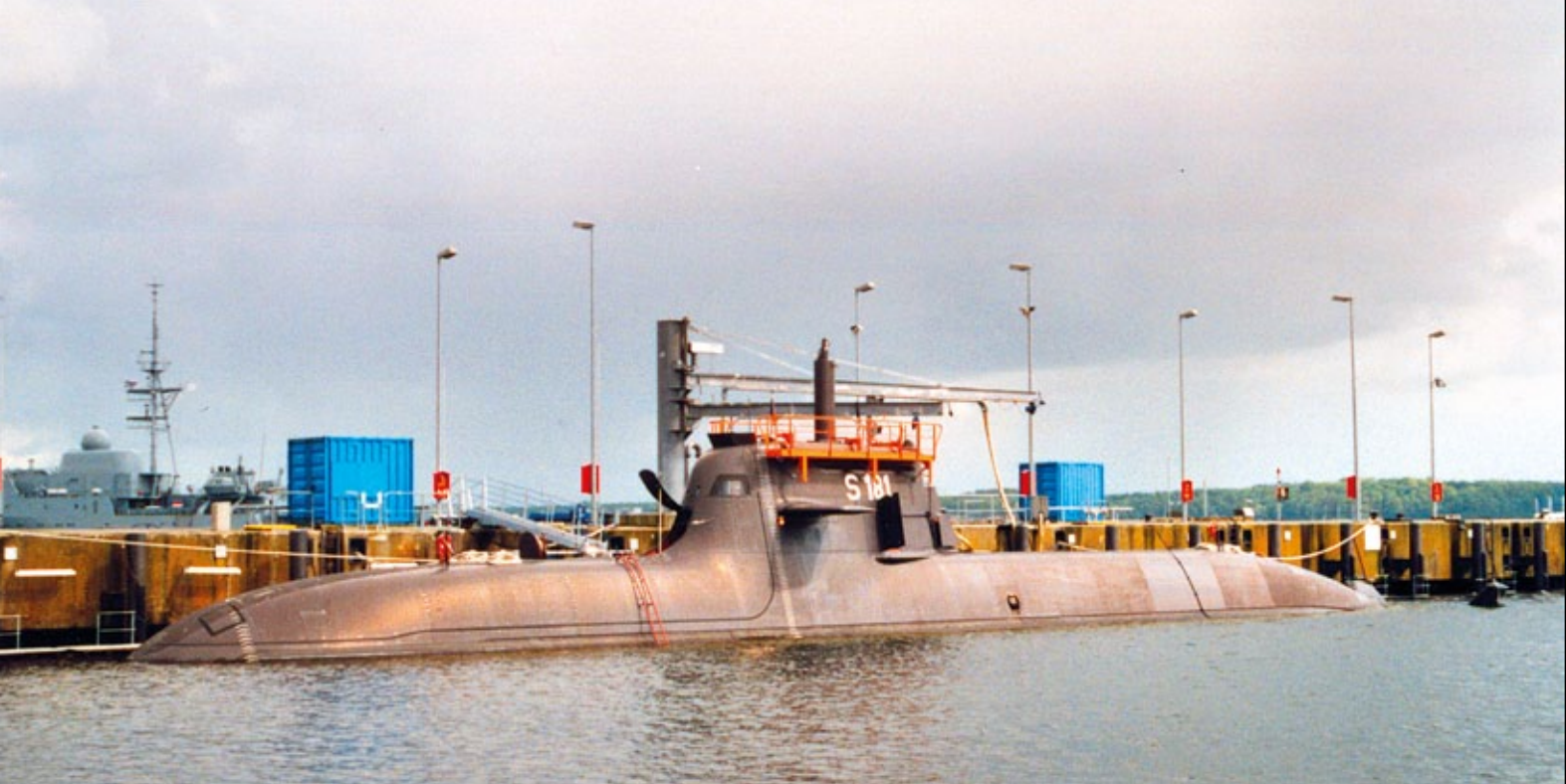
Urządzenie napędowe umożliwia marsz na akumulatorach (na powierzchni lub pod chrapami) wyłącznie po włączeniu silników wysokoprężnych. Ogniwa paliwowe nieustannie oddziałują na akumulatory. Rzeczywisty napęd i to przy każdym trybie poruszania się, pochodzi od śruby okrętowej, której wał bezpośrednio sprzężony jest za pomocą sprzęgła kołnierowego z silnikiem synchronicznym permanentnie wzbudzany magnetycznie (Permasyn). W porównaniu do stosowanych na okrętach podwodnych konwencjonalnych silników napędowych na prąd stały są one bardziej kompaktowe, a co za tym idzie również i lżejsze. Te bardzo nowoczesne silniki sterowane są przez inwertery, inaczej nazywane również przetwornicami napięcia lub konwerterami mocy, czy przekształtnikami napięcia, które nie zajmują zbyt dużo miejsca z uwagi, że jego umieszczone w dzwonowatym wirniku moduły mają kształt klinowy. Ponadto, może być on również regulowany bezstopniowo, nie będąc źródłem znacznego hałasu oraz powstawania skoków napięcia w całym zakresie prędkości obrotowych, niezależnie od jego wartości. Jest przy tym niewielkim źródłem emisji radiacyjnych i emituje mniej ciepła odpadowego. Dźwięki o niskich częstotliwościach zmniejsza aktywna redukcja szumów.

Ponieważ przy pracy silnika w zakresie niskich prędkości moment obrotowy jest większy, niż to ma miejsce w przypadku napędu konwencjonalnego, to taki okręt może zostać wyposażony w większą, a co za tym idzie efektywniejszą śrubę napędową charakteryzującą się mniejszą emisją szumów.

Budowa drugiej partii okrętów typu 212A bazowała na sprawdzonym planie ogólnym zgodnie, z którym powstały pierwsze cztery okręty podwodne. Podobnie jak poprzednicy, obie nowe jednostki U 35 i U 36 wykonane zostały ze stali antymagnetycznej oraz wyposażone w napęd niezależny od powietrza zewnętrznego, dzięki zastosowaniu systemu ogni w paliwowych. Inwestycje ułożone w drugiej partii przekroczyły sumę 864 mln Euro.

Jednostki przystosowano do zadań, które w niedalekiej przyszłości mogą się okazać bardziej wymagające. W porównaniu z pierwszą serią, będą się charakteryzowały bardziej zaawansowanymi możliwościami dzięki zastosowaniu nowoczesnych środków komunikacji i dowodzenia, co pozwala wypełnić pewną lukę zauważoną w przypadku jednostek pierwszej serii. Będą one mogły wziąć udział w wojnie sieciocentrycznej (niem. vernetzte Operationsführung, ang. Network Centric Warfare [NCW]). Zdolność określenia zwiększonych zakresów lokalizacji przyczyni się do znacznego polepszenia ich możliwości pozyskania nowych informacji, a co za tym idzie do przeprowadzenia bardziej efektywnego rozpoznania. Zastosowane zmiany obejmują:

- zamontowanie systemu komunikacyjnego możliwego do przystosowania do udziału w wojnie sieciocentrycznej,
- zamontowanie zintegrowanego systemu niemieckich czujników (sensorów), dowodzenia i uzbrojenia,



U 31 w Eckernförde, 30 maja 2006 r.

Fot. Hartmut Ehlers

- zastąpienie bocznego, przytwierdzonego do kadłuba, sensora przez pracującą powierzchniowo antenę boczną,
- zastąpienie klasycznego peryskopu masztem optronicznym,
- zintegrowanie służby dla pływonurków (ludzie-żaby),
- tropikalizację, tzn. przystosowanie jednostki do nieograniczonego operowania na wszystkich akwenach morskich świata.

Dane techniczne:

- Wyporność: ↑ 1450 m³, ↓ 1830 m³
- Wymiary: długość: 57,15 m (maksymalna), 55,9 m pp; szerokość: 6,9 m; zanurzenie: 5,75 m (6,0 m UKK)
- Napęd: spalinowo-elektryczny, czterosuwowy, 16 cylindrowy silnik wysokoprężny MTU 16V 396 SE84; 1040 kW, generator Pillera o mocy 970 kW; silnik synchroniczny permanentnie wzbudzany magnesem Siemens, typu 1FR6134; 3875 KM/2852 kW; zestaw ogni wodorowo-tlenowych BZ: dziewięć chłodzonych wodą modułów PEM o łącznej mocy 306 kW;
- Akumulatory: kwasowo-ołowiowe (Er-Sys – ogniwa ustawione na dwóch poziomach) 300 V – 600 V;
- Siedmioskrydłowa śruba nastawna, stery o planie litery „X”
- Prędkość: ↑ 12 w; ↓ 20 w maksymalna, 8 w przy użyciu systemu ogni wodorowo-tlenowych BZ, bez akumulatorów
- Zasięg: ↑ 8000 m/8,0 w, ↓ 420 m/ 8 w, 3000 m/4 w przy użyciu systemu ogni wodorowo-tlenowych BZ
- Elektrownia: zasilana z akumulatorów
- Załoga: 27 (8 oficerów, 19 podoficerów i marynarzy)
- Uzbrojenie: 6 dziobowych wyrzutni

torpedowych kal. 533 mm; 12 torped typu DM-2A3 (lub DM-2A4) lub 24 miny

- Środki nawigacji: radar KH 1007; Litef PL-42 Mk 4 Inercyjny system nawigacyjny (Trägheits – Navigationssystem)
- Systemy dowodzenia i wykorzystania uzbrojenia: FüWES typu Kongsberg MSI-90 Mk 2; zintegrowany system hydrolokacyjny STN-Atlas-Elektronik DBQS-40 (CSU-90) z bocznym, przytwierdzonym do kadłuba hydrolokatorem FAS 3-1, pasywnym systemem pomiaru odległości PRS 3-15, szumonierniki = Gruppenhorchgerät (GHG) AN 5039A1, aktywne hydrolokatory MF w części dziobowej Atlas DSQS-21DG, Fer-ranti FMS 52 HF (MOA 3070); hydrolokator ostrzegania minowego oraz holowany hydrolokator LF-Schleppsonar TAS-3.

- Elektroniczne środki wsparcia: (ESM = Electronic Support Measures): EADS-FL-1800U; HDW-WASS C303/S Circe – urządzenie zakłócające działanie wrogiej torpedy

- Wyposażenie: zestaw peryskopów Ze-issa: obserwacyjny + bojowy (SERO 14/15)
- Urządzenia pomocnicze (awaryjne): system generatorów gazowych do awaryjnego szasowania balastów

Inne: Obie stocznie realizujące budowę tej serii wykonały po cztery takie same połowy (TNSW rufowe, HDW dziobowe) montując następnie na przemian dwie jednostki. Kadłuby naciskotrwale wykonano ze stali antymagnetycznej typu 1.3946; o Ø 6,80 m z przodu i 5,75 m za centralą, tzn. były to jednokadłubowe okręty w części dziobowej i dwukadłubowe w rufowej. Maksymalna wysokość wraz z kioskiem wynosiła 11,5 m. Niesymetryczne rozmieszczenie wyrzutni torpedowych, tj. w tym

przypadku dwururowe w trzech rzędach. Torpedy wypychane są z nich na zewnątrz za pomocą wody pod ciśnieniem. Głębokość zanurzenia: nominalna – 300 m, a dopuszczalna – około 600 m.

U 31 (S 181)

TNSW/HDW (318)

01.07.1998

15.04.2002

19.10.2005

Nr okrętu 212A/01. Poszczególne segmenty kadłuba złożone w Kilonii; chrzest 20.3.2002 r., pierwsze wyjście celem odbycia prób morskich 7.4.2003 r., rozszerzone o dodatkowe próby zejścia pod powierzchnię, które odbyły się na wodach norweskich. Odbiór 7.9.2005 r.; w służbie, w składzie 1. Unterseebootgeschwader.

U 32 (S 182)

TNSW/HDW (319)

11.07.2000

04.12.2003

19.10.2005

Nr okrętu 212A/02. Poszczególne segmenty kadłuba złożone w Emden; odbiór 27.9.2005 r., w służbie w składzie 1. UG. Między 11 a 25.4.2006 r. U 32 odbył rejs z Zatoki Niemieckiej do Kadyksu poruszając się z prędkością 4-6 w. przez cały czas pod powierzchnią wody korzystając wyłącznie z systemu AIP (Air Independent Propulsion; napęd niezależny od powietrza), czyli bez używania chrap.

U 33 (S 183)

TNSW/HDW (320)

03.04.2001

13.09.2004



Ciekawa fotografia zmiany pokoleniowej. Na pierwszym planie *U 23*, za nim *U 34*, 15 grudnia 2010 r.

Fot. Hartmut Ehlers

13.06.2006

Nr okrętu 212A/03. Poszczególne segmenty kadłuba złożone w Kilonii; odbiór 20.4.2006 r., w składzie 1. UG. 29.5.2008 r. z wyrzutni torpedowej zanurzonego *U 33* po raz pierwszy odpalono nowy pocisk rakietowy IDAS, który trafił w symulowany cel.

U 34 (S 184)

TNSW/HDW (321)

17.12.2001

01.07.2005

03.05.2007

Nr okrętu 212A/04. Segmenty złożono w Emden; Odbiór 29.11.2006 r., w skła-

dzie 1. UG. 5.06.2009 r., *U 34* powrócił do Eckernförde z cztero i pół miesięcznego pobytu na Morzu Śródziemnym. Wziął tam m.in. udział w operacji „Active Endeavour” (OAE) oraz w ćwiczeniach, które odbyły się w ramach manewrów „Noble Manta” i „Shark Hunt”.

U 35 (S 185)

HDW, Kiel

21.08.2007

15.11.2011

Nr okrętu 212A/05. Zbudowana w Emden rufowa część dotarła na pontonie w dniu 28.2.2011 r. do stoczni.

U 36 (S 186)

HDW, Kiel

Nr okrętu 212A/06. Ostatni moduł, część rufowa, dla *U 36* przybył do HDW na holenderskim pływającym dźwigu *Matador* 20.1.2012 r.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego:

Michał Jarczyk

Korekta techniczna:

Jarosław Palasek

Tym razem nastrojowe ujęcie *U 34* na łabie, 12 maja 2012 r.

Fot. Hartmut Ehlers





Hiszpańskie patrolowce typu „Meteoro”

W dniu 31 lipca 2006 roku hiszpańska marynarka wojenna (*Armada Española*) zawarła z firmą „Navantia” kontrakt na budowę 4 oceanicznych patrolowców (*Buque de Accion Maritima Oceanico – BAM*). Nowe jednostki miały zastąpić przestarzałe już okręty typu *Descubierta*, *Barcelo*, *Anaga*, *Conejera* oraz *Toralla*. Miały one realizować poniższe zadania zarówno na wodach własnych jak i międzynarodowych:

- reprezentowanie marynarki wojennej,
- kontrola żeglugi,
- ochrona żeglugi,
- walka z piractwem i terroryzmem,
- współdziałanie z siłami specjalnymi,
- walka z narkobiznesem i nielegalną imigracją,

SAR (poszukiwania i ratownictwo),

- udział w operacjach pokojowych i humanitarnych,
- kontrola rybołówstwa,
- udział w działaniach bojowych o niskiej intensywności,
- zabezpieczenie materiałowo • techniczne i medyczne małych jednostek floty,
- kontrola i zwalczanie zanieczyszczenia środowiska morskiego,
- zapewnienie praktyki morskiej słuchaczy szkół marynarki wojennej,

- zbieranie informacji.

Projekt BAM powstał jako konstrukcja modułowa, ba, której bazie można było stworzyć jednostki różnego przeznaczenia. Poza wariantem patrolowym opracowano projekty jednostek rozpoznawczych, hydrograficzno-oceanograficznych oraz ratowniczych.

BAM w wariantie hydrograficzno-oceanograficznym posiadał następujące specjalistyczne wyposażenie:

- pokład lotniczy dla średniego śmigłowca (*Lynx*) bez hangaru,
- dziobowe i rufowe urządzenia sterownicze,
- pomieszczenia dla 20 pracowników naukowych,
- pomieszczenia i wyposażenie do prac naukowo-badawczych (oceanograficznych, grawimetrycznych, meteorologicznych, biologicznych, geologicznych i innych)
- warsztaty do napraw specjalistycznego wyposażenia,
- wyposażenie nurkowe z komorą dekompresyjną,
- wyposażenie hydroakustyczne, obejmujące sonar obserwacji burtowej ze zmienną głębokością zanurzenia i sonar holowany.

BAM w wariantie rozpoznawczym:

- strefa Vertrep i Medevac bez pokładu lotniczego i hangaru,
- pomieszczenia dla 20 osób personelu specjalnego,
- pomieszczenia i wyposażenie do zbierania, analizy i przekazu informacji,
- odrębne, wydzielone pomieszczenia mieszkalne dla personelu specjalnego,
- wydzielona, odrębna kabina radiowa,
- system ochrony przed bronią ABC,
- wyposażenie hydroakustyczne • sonar z liniową holowaną anteną oraz anteną cylindryczną o zmiennej głębokości zanurzenia,
- batytermograf i system podwodnej łączności dźwiękowej,
- silna winda holownicza,
- 3 maszty do rozmieszczenia anten,
- autonomiczność co najmniej 3 miesiące
- systemy RAS-FAS do przeładunku na morzu.

BAM w wariantie poszukiwawczo-ratowniczym (SAR):

- strefa Vertrep bez pokładu lotniczego i hangaru,
- uzupełniający personel – 20 nurków,
- hangar dla załogowego i bezzałogowego urządzenia podwodnego,
- dziobowe i rufowe urządzenia sterownicze,

- system podwodnej łączności dźwiękowej,
- zasięg co najmniej 8000 Mm (przy prędkości 10 węzłów),
- wyposażenie hydroakustyczne, obejmujące sonar obserwacji burtowej ze zmienną głębokością zanurzenia,
- wyposażenie nurkowe i 3 komory dekompresyjne
- system SCOMBA informacji bojowej i kierowania

Jednostki typu *Meteoro* zaprojektowane i zbudowane zgodnie z wymogami klasyfikacyjnymi towarzystwa „Bureau Veritas” dla okrętów wojennych posiadają klasę tego towarzystwa. Kadłub i nadbudówki wykonano ze stali H-36. System wiązań wzdłużny, za wyjątkiem przejścia do części dziobowej z gruszką, rufa płaska typu „Pram”. W części rufowej rozbudowanej nadbudówki znajduje się hangar śmigłowca, a za nim pokład lotniczy o wymiarach 24,7 x 13,5 m, co pozwala na wykorzystywanie śmigłowców o wadze do 10 t (NH-90, AB 212, SH-3D), a także bezpilotowych aparatów latających (UAV). System TACAN MM-6800 umożliwia wykorzystywanie śmigłowców zarówno w dzień jak i nocą oraz przy złych warunkach meteorologicznych. System TRIGON 5 zapewnia bezpieczne lądowanie śmigłowca na pokładzie i jego przemieszczenie do hangaru.

Na rufowym pokładzie roboczym oraz pokładzie lotniczym można ustawić do 6 kontenerów 20 stopowych z bezpilotowymi aparatami latającymi, dodatkowymi pomieszczeniami mieszkalnymi, wyposażeniem do prac nurkowych i walce z zanieczyszczeniami itp. Okręty zostały wyposażone w urządzenia do przekazywania ładunków stałych i płynnych w ruchu. Na obu burtach nadbudówki, we wnękach osła-

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów typu <i>Meteoro</i> (Avante 3000 Patrol)	
Długość maksymalna	93,9 m
Szerokość maksymalna	14,2 m
Zanurzenie	4,5 m
Wyporność, t	2670 t
Moc głównych silników wysokoprężnych	4 x 4960 kW
Moc napędowych silników elektrycznych	2 x 750 kW
Prędkość maksymalna	20,5 węzła
Prędkość maksymalna na silnikach elektrycznych	12 węzłów
Zasięg	8700 Mm / 10 węzłów
Uzbrojenie:	1 x 76 mm
	2 x 25 mm
	2 x 12,7 mm
	2 x VI – 7,62 mm (Minimi)
Autonomiczność wg zapasów żywności	35 dób
Liczebność załogi, ludzi *	46 ludzi (6 oficerów, 10 chorążych, 30 podoficerów i marynarzy)*
Liczebność personelu uzupełniającego	30 ludzi**

*dane oficjalnej strony hiszpańskiej marynarki wojennej WWW.armada.mde.es

** istnieje możliwość rozmieszczenia dodatkowo do 80 osób na czas do 48 godzin

nianych pokrywami (w celu zmniejszenia odbicia fal radiowych) rozmieszczono półsztynne kutry inspekcyjne Zodiac Hurricane o długości 7 m z silnikiem Volvo 260. Dzięki różnorodnym zabiegom konstrukcyjnym udało się w znaczący sposób obniżyć odbicie fal radiowych oraz fizyczne pole okrętów (akustyczne, cieplne itp.)

Napęd główny okrętów stanowi dwuwłowa siłownia diesel-elektryczna typu CODOE (Combined Diesel Or Electric). Na każdym wale zakończonym czterołopatkową śrubą napędową o regulowanym skoku typu 4D1000 firmy Wärtsilä Propulsion Spain S.A. (średnica 3450 mm) pracuje silnik wysokoprężny o mocy 4960 kW (6740 KM) lub silnik elektryczny firmy Siemens o mocy 750 kW. Układ ten zapewnia maksymalną prędkość 20,5 węzła na silnikach wysokoprężnych i do 12 węzłów na silnikach elektrycznych (ekonomiczny reżim patrolowania). Główne silniki wysokoprężne typu 16V1163 szybkoobrotowe (oko-

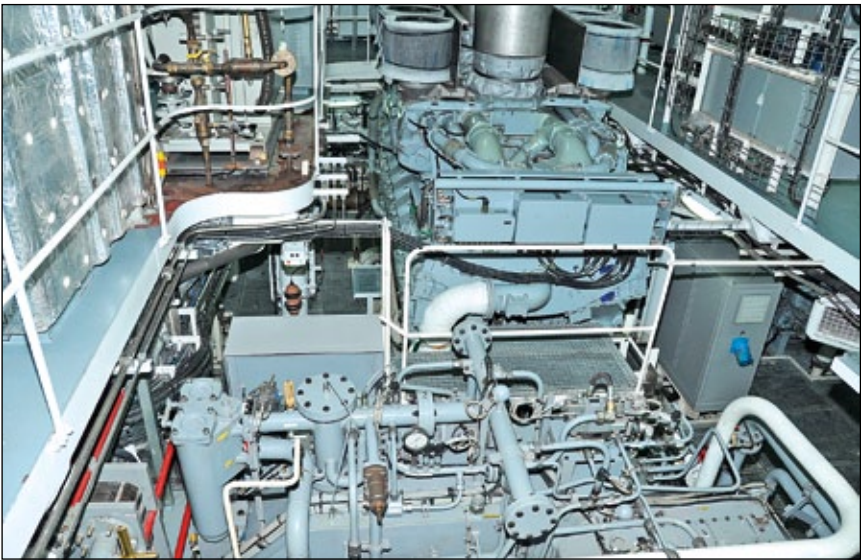
ło 1200 obrotów na minutę), czterostopowe w układzie V, 16-cylindrowe z dwustopniowym nadmuchem zostały wykonane przez Navantia na podstawie licencji firmy MTU. Siłownia rozmieszczona była w 2 przedziałach maszynowni. Dla polepszenia manewrowości zamontowano 2 stery systemu Becker, które posiadały aktywny ster o mocy 500 kW na dziobie. Jednostki wyposażono w aktywne i pasywne systemy ograniczające przechyły.

Elektrownia pokładowa składała się z 4 zestawów generatorów wysokoprężnych (po 2 w każdej maszynowni) o mocy po 660 kW z silnikami MTU/Navantia 12V2000G25 oraz agregatu awaryjnego o mocy 260 kW z silnikiem MTU S60, które zapewniały prąd trójfazowy o napięciu 440 V i 60 GHz. Dla potrzeb bytowych wykorzystywano energię elektryczną o napięciu 220 V i 60 GHz, jednak szereg odbiorników (system SCOMBA, DIANA i inne) wymagało zasilania w energię o częstotliwości 400

Meteoro krótko po wodowaniu.

Fot. Armada Española





Przedział maszynowy – widok na jeden z głównych silników wysokoprężnych.

Fot. Aleksandr Mitrofanov

GHz, uzyskiwaną dzięki dwóm stacjonarnym przetwornicom. Dla zwiększenia żywotności systemu elektrycznego dostarczanie energii odbywało się za pośrednictwem 4 głównych tablic rozdzielczych. W normalnych warunkach nawigacyjnych wykorzystywano 3 agregaty prądotwórcze, zaś przy korzystaniu z napędowych silników elektrycznych – wszystkie 4.

Kierowanie i kontrola głównych urządzeń napędowych, wyposażenia pomocniczego, urządzeń elektrycznych, systemów okrętowych i systemów zabezpieczenia żywotności okrętu odbywało się z mostka oraz stanowiska energetyki i żywotności (Camara de Control de Ingenieria) za pomocą opracowanego przez FABA (wchodzącego w skład firmy Navantia) automatycznego systemu SICP (Sistema Integrado de Con-

trol de Plataforma – zintegrowany system kierowania platformą). Poza tym system SICP posiadał przyłączone System obsługi stanu technicznego wyposażenia (Sistema de Mantenimiento Basado en la Condicion), System bezpieczeństwa wewnętrznego (Si-

stema de Seguridad Interior), System obserwacji w porcie (Sistema de Vigilancia en Puerto), System wideo obserwacji (Sistema de Video-Vigilancia), System szkolenia na pokładzie (Sistema de Adiestramiento a Bordo) i inne.

W części dziobowej zamontowano działko kal. 76 mm, wyprodukowane w Hiszpanii (FABA Sistemas) na licencji włoskiej firmy OTO Melara. Do kierowania ogniem wykorzystywano system DORNA 2 z kanałami radiolokacyjnym i elektro-niczno-optycznym, opracowany również przez FABA.

Do zwalczania niewielkich celów nawodnych oraz nisko lecących celów powietrznych na niewielkich dystansach w trakcie tzw. asymetrycznego zagrożenia zamontowano 2 jednolufowe działa kal. 25 mm Mk 38 Mod. 2 Typhoon wyprodukowane przez BAE Systems (USA) i Rafael (Izrael). Zestaw powstał na bazie naziemnego Mk 242, wykorzystywanych w pojazdach bojowych „Bradley” i LAV 25. Istnieją wersje z ręcznym (Mk 38 Mod. 1) i automatycznym kierowaniem dystansowym (Mk 38 Mod. 2).

Podstawowe dane taktyczno-techniczne działa OTO Melara 76 mm L/62 Compact	
Kaliber, mm	76,2
Długość lufy, kalibry	62
Waga zespołu, t	7,5
Prędkość początkowa pocisku m/sek.	925
Waga naboju zespolonego, kg	12,14
Waga pocisku, kg	6,3
Kąt podniesienia lufy w pionie, °	-15/ +85
Donośność, m	20 000
Pułap, m	11 800
Szybkostrzelność, wystrzały/minutę:	
nieprzerwanie	10-85
Czas chłodzenia, sek.	20-80

Rayo w portretowym ujęciu od dziobu.

Fot. Armada Española





P 42 Rayo – widok od strony rufy.

Fot. Armada Española

Działa należą do tzw. „chain gun” (dział „łańcuchowych”). W ich przypadku, w odróżnieniu zazwyczaj stosowanych systemów automatyki (wykorzystujących energię gazów prochowych lub odrzutu) do przeładowania i wyrzucenia łuski wykorzystywana jest energia ze źródła zewnętrznego (silnik elektryczny), które za pomocą transmisji łańcuchowej kieruje zamkiem. Pozwala to kierowanie w szerokim zakresie szybkością prowadzenia ognia.

Zestaw jest stabilizowany, a kierowanie ogniem odbywa się z pulpitu, znajdującego się w stanowisku informacji bojowej. System kierowania ogniem obejmuje elektroniczno-optyczny przyrząd Toplite EOS z kanałami telewizyjnym, termowizyjnym i laserowym, produkcji firmy Rafael oraz elektroniczne urządzenie obliczeń balistycznych. Możliwe jest autonomiczna praca dział lub jego podłączenie do Sistema de Combate. W sytuacji awaryjnej możliwe jest ręczne kierowanie działem.

Poza tym uzbrojenie okrętów obejmuje 2 wkm-y Browning M2 kal. 12,7 mm oraz 2 sześciolufowe karabiny maszynowe Mini-mi kal. 7,62 mm.

Do zakłócania systemów naprowadzania rakiet przeciwokrętowych służyły 4 sześciolufowe zestawy startowe SRBOC Mk 36.

„Mózgiem” okrętu jest system informacji bojowej i kierowania SCOMBA (Sistema de Combate de los Buques de la Armada) firmy Navantia. Przy jego projektowaniu wykorzystano doświadczenie amerykańskiej firmy Lockheed Martin, który opracował system Aegis, stosowany między innymi na hiszpańskich fregatach typu *Alvaro de Bazan*.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne zestawu artyleryjskiego Mk 38 Mod. 2

Rok wprowadzenia do uzbrojenia	2005
Kaliber, mm	25
Szybkostrzelność, wystrzałów/minutę	180
Efektywna/ maksymalna donośność, m	2457/ 6900
Prędkość początkowa pocisku, m/sek.	1100
Waga pocisku, kg	0,5
Żywotność lufy, wystrzałów	25 000
Kąt podniesienia lufy w pionie, °	-20/ +45
Waga zestawu, kg	około 1000

System był przeznaczony do zbierania, opracowywania, przechowywania, przedstawiania i przekazywania informacji, pochodzących z różnych czujników i elementów wyposażenia. System składał się z 2 procesorów ARES i 3 konsoli CONAM z 9 monitorami. Informacje do systemu

napływały z radaru nawigacyjnego Northrop Grumman Sperry Marine Vision-Master FT, radaru kierowania lotami śmigłowca/ obserwacji nawodnej Indra ARIES, systemu „swój-obcy” IFF CIT-25D, systemu kierowania ogniem FABA DORNA 2, elektroniczno-optycznego systemu obser-

Zestaw artyleryjski Mk 38 Mod. 2 Typhoon i wyrzutnia SRBOC Mk 36. Fot. Aleksandr Mitrofanov





Stanowisko antenowe systemu DORNA 2.

Fot. Aleksandr Mitrofanov

wacji, systemu elektronicznego rozpoznania i przeciwdziałania RIGEL, elektronicznego systemu kartograficznego WECDIS (Warship Electronic Chart Display and Information System) i innych.

Wymianę informacji z innymi okrętami i lotnictwem zapewniał system Link-11 LINPRO firmy Tecno-bit (możliwe, że również wykorzystywano Link-22/16). Obejmował on zintegrowany system łączności ICCS-5, SHF SATCOM, INMARSAT, UHF, HF, VHF, GMDSS, Iridium oraz system wewnętrznej łączności okrętowej. Istniał rów-

nież wewnętrzny okrętowy system telewizji CCTV (Closed Circuit TV).

Nowe okręty patrolowe zostały wyposażone w system nawigacyjny DIANA opracowany przez firmę Indra Sistemas, wchodzący w skład zintegrowanego mostka (Puente Integrado). W jego skład wchodziły: radar nawigacyjny z systemem ARPA, inercyjny system nawigacji Mk 39 Mod. 3A i 2 laserowe żyrokompasy Mk 27, wyprodukowane przez amerykański koncern Northrop Grumman, GPS, dopplerowski i elektromagnetyczny log, echosonda, WECDIS i inne elementy.

Nazwa	Nr burtowy	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby
<i>Meteoro</i>	P 41	13.03.2009	16.10.2009	28.07.2011
<i>Rayo</i>	P 42	03.09.2009	18.05.2010	26.10.2011
<i>Relampago</i>	P 43	17.12.2009	06.10.2010	06.02.2012
<i>Tornado</i>	P 44	05.05.2010	21.03.2011	19.07.2012

Ciekawie prezentuje się mostek jednostek.

Fot. Aleksandr Mitrofanov



Do walki z zanieczyszczeniem środowiska okręty typu *Meteoro* wyposażono w zbiorniki o pojemności 130 m³ do przechowywania resztek paliw płynnych, system rozpylania substancji neutralizujących oraz zaporę bonową.

Pomieszczenia mieszkalne i ogólnego przeznaczenia okrętów zaprojektowane zgodnie z hiszpańskimi standardami CA-VIMAR i rekomendacjami NATO wyróżniały się wysokim komfortem. Oficerowie dysponowali 3 kabinami jednoosobowymi i 1 trzymiejscową, chorążowie – 2 pojedynczymi i 7 dwuosobowymi. Dla podoficerów i marynarzy przeznaczono 12 kabin czteroosobowych. Wszystkie kabiny posiadały własne węzły sanitarne. Istnieją 3 mesy z pomieszczeniami rekreacyjnymi i wspólnym kambuzem, pomieszczenie do zajęć szkoleniowych, biblioteka, pomieszczenie z wyposażeniem sportowo-treningowym, szpital pokładowy z salą operacyjną. Jednostki dysponują Internetem.

Budowę okrętów prowadzili stocznie „Navantia” w zatoce Kadyksu – w San Fernando (3 jednostki) i Puerto Real (1 jednostka).

Aktualnie w służbie znajdują się 4 okręty typu *Meteoro*.

Wszystkie okręty tego typu bazują w Arsenale Militar de Las Palmas (Las Palmas na Gran Canaria na Wyspach Kanaryjskich). Choć głównym rejonem działań BAM jest środkowo-wschodni Atlantyk, *Meteoro* wkrótce po włączeniu w skład czynnych jednostek Armada Española (marzec 2012 r.) został skierowany na Ocean Indyjski do walki z somalijskimi piratami w ramach operacji „Atalanta”. 17 sierpnia tego roku w 6 miesięczny rejs ku brzegom rogu Afryki został skierowany *Relampago*. Na pokładzie znajduje się 80 ludzi (w tym 11 kobiet), włącznie z pododdziałem piechoty morskiej i śmigłowcem SH-60B.

29 lipca 2011 roku władze Hiszpanii podjęły decyzję o budowie drugiej serii BAM (5 okrętów) – 3 patrolowych (BAM-P) i po jednym w wersji ratowniczej (BAM-SR, dla zastąpienia jednostki ratowniczej A20 *Nep-tuno*) i wersji oceanograficznej (BAM-IO, dla zastąpienia A52 *Las Palmas*). Niewykluczone, że w przyszłości (w przypadku poprawy sytuacji ekonomicznej Hiszpanii) dla zastąpienia A111 *Alerta* będzie zbudowany BAM w wersji rozpoznawczej. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

Źródła

„Revista de Marina” (sierpień-wrzesień 2011)
Internet