

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 zagraniczy****BELGIA**

Leo van Ginderen

CZECHY

Ota Janeček

FRANCJA

Gérard Garier, Jean Guiglini

HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

NIEMCYRichard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
Zvonimir Freivogel, Reinhard KramerSiergiej Balakin, Nikołaj Mituickow,
Siergiej Patjanin, Konstantin Strielbickij**STANY ZJEDNOCZONE. A.P.**

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij

Adres redakcjiWydawnictwo „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.drukpol.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2013

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracać 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:Polski niszczyciel rakietowy *Warszawa* (I)
w ciekawym ujęciu z pierwszej połowy
lat 70. XX wieku. Fot. Lech Zielaskowski**W NUMERZE**

Zvonimir Freivogel

Suzumé – Od chwały do tragedii nad brzegami
Adriatyku**2****6**

Krzysztof Dąbrowski

Chrzest bojowy japońskich sił torpedowych



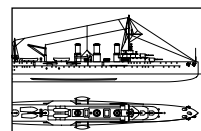
Michał Jarczyk, Maciej S. Sobański

Zapomniane pancerniki Wilhelma II, część II

12**21**

Krzysztof Dąbrowski

Długa droga do 8000-tonowców



Siergiej Patjanin

Niszczyciel *Audace***28****38**

Michał Jarczyk

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

Łukasz Stach

Bez szans na zwycięstwo.

47**57**

Gerd Uwe Detlefsen

Niemieckie statki handlowe wojennego
programu budowy „Hansa”, część II

Hartmut Ehlers

Niemieckie okręty podwodne
po zakończeniu II wojny, część V**66****75**

Witold Pasek

U-Booty zamiast Whiskey.



Jan Radziemski

Najpiękniejsze w całej klasie, część III

80**95**

Jarosław Palasek

Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”,
część VIIb



***Suzumé* – Od chwały do tragedii nad brzegami Adriatyku**

Między licznymi prywatnymi jachtami utworzonej w roku 1892 cesarsko-królewskiej eskadry jachtowej (Kaiserliches und Königlich Yacht-Geschwader) znajdował się bardzo interesujący okaz o nazwie *Suzumé* (japońskie określenie wróbla), który czekał się smutnego końca, co jest z kolei charakterystyczne dla wielu innych statków, okrętów oraz rodzin, którzy toczoną przez siebie walkę i to przez dwie wojny światowe o swoją własną godność i egzystencję bardzo często przypłacali ceną najwyższą, bo swoim życiem.

Był jednym z wielu zbudowanych w Wielkiej Brytanii pod koniec XIX wieku drewnianych, żaglowych, czy napędzanych parą jachtów, który cieszył oko obserwatora swoją piękną linią kadłuba. Odkrycie historii tego statku nie było prostą sprawą, a poszukiwania rozpoczęły się w miejscowości Rovinj, gdzie w tamtejszym muzeum miejskim można podziwiać piękny model jachtu *Suzumé*, jednostki przemysłow-

ca Georga von Hütterotta, który „przyprowadził” turystykę do tego malowniczego, położonego na półwyspie Istria, grodu. Na wspomniany model zwrócił uwagę p. Sergio Gobbo z Groznjan w Chorwacji, który w roku 2004 poszukiwał materiałów i ewentualnych okazów wystawowych do swojego własnego muzeum „Gallerion” w Novigradzie, poświęconemu historii c. k. marynarki. Dowiedział się, że model *Suzumé* wykonał p. Dieter Heins z Monachium, potomek, czy może nawet krewny rycerza von Hütterotta.

Następnie zaczęły się poszukiwania adresu p. Heinsa i udało mu się rzeczywiście z nim skontaktować, a następnie nastąpiła ożywiona wymiana korespondencji, której owocem była historia rodziny Hüttenrott i jej tragiczne losy. Okazało się, że p. Heins nie należał do wspomnianej rodziny tylko jego żona, która okazała się być praisiostrzenicą Rittera von Hüttenrott. Pan Heins zadeklarował chęć wykonania repliki

modelu jachtu *Suzumé*, ale tym razem dla muzeum w Novigradzie a następnie przywieźć go do Coburga do piszącego niniejszy artykuł.

Ponieważ Georg von Hütterott był na początku XX wieku dyrektorem stoczni Stabilimento Tecnico Triestino, pan Heine przyjął, że jego jacht został tam też zbudowany, ale jacht niestety nie figurował w żadnym w ostatnich latach wydanej przez panów Gellnera i Valentia (patrz bibliografia w załączeniu) pozycji poświęconej na temat stoczni w Trieście. Zwróciłem się wobec tego z prośbą do innych specjalistów, m. in. do pana Reinharta Schmelzkopfa z Cuxhaven, wydawcy bardzo kompetentnego i prywatnego magazynu shiploverskiego, jakim jest powszechnie znany „Strandgut”. Wszczął on poszukiwania *Suzumé* w niemieckim archiwum Deutsches Schiffahrtsmuseums w Cuxhaven i rozpoczął żmudne przeszukiwanie licznych roczników „Lloyds Register of Yachts” (LRY), gdzie mu się

w końcu udało znaleźć poszukiwany obiekt wraz z jego prawie kompletną historią.

Jacht został zbudowany nie – jak przypuszczano – na początku XX wieku w Trieście, lecz już w roku 1877 pod nazwą *Greta* w znanej stoczni Scott & Co. w Greenock. Jednostka pierwotnie należała do właścicieli stoczni J & R.S. Scott i około roku 1889 sprzedano ją niejakiemu Vicomte R. de Quelenz z francuskiego Le Havre. W roku 1892 zbudowano „następcę”, ale późniejsza *Suzumé* zatrzymała nazwę *Greta* i zgodnie z LRY miała pierwotnie sygnał wywoławczy RHDL, aby następnie już pod banderą francuską otrzymać nowy sygnał NBHF. W roku 1893 lub 1894 *Gretę* sprzedano baronom Eugene i Robertowi Oppenheim z Le Havre, którzy ją prawdopodobnie posiadali do roku 1897. Jeszcze w ich posiadaniu jacht zmienił swoją nazwę na *Griffin*, potem na *La Violette* i na końcu nazywał się *Georgette*. Te nazwy wskazują, że jednostka pozostała pod francuską banderą.

Od roku 1904 znajdujemy ów jacht nad brzegami Adriatyku (według innych źródeł miało to nastąpić już w roku 1894). Jacht zakupił Georg Ritter von Hütterott z Triestu i nadał mu nazwę *Suzumé*. Jego nowym portem macierzystym został Triest a jednostka otrzymała nowy sygnał wywoławczy HSBK.

Jak doszło do tej japońskiej nazwy w przypadku jachtu należącego do niemieckiego przemysłowca, który mieszkał i pracował w Trieście a to w tych czasach należało do monarchii naddunajskiej?

Georg Hütterott urodził się w roku 1852 w Trieście. Jego ojciec, Karl Hütterott pochodził z Kassel w Niemczech i urodził się w roku 1821. Ożenił się z Rosarią Noll z Frankfurtu i przybył następnie do Triestu, gdzie założył firmę handlową. Był bardzo znanym i przedsiębiorcą, któremu szczęście sprzyjało, co mu pozwalało, a następnie jego synowi, na wspomaganie m. in. szpitala (Ospedale Maggiore) i dom dziecka (Ospizio degli orphani) w Trieście. Karl Hütterott zmarł w roku 1889, jego syn Georg Hütterott pobierał wtedy nauki z dziedziny bankowości u Rothschilda, w jego wiedeńskiej, frankfurckiej, paryskiej i londyńskiej filiach, otrzymując bardzo dobre wykształcenie i w roku 1897 został powołany na stanowisko przewodniczącego zarządu Stabilimento Tecnico Triestino (STT) w Trieście, która w tym czasie była gruntownie modernizowana. Było to największe konsorcjum stoczniowe ówczesnej monarchii, ze stoczniami i fabrykami maszyn w Trieście, Muggii, Monfalcone i Linzu nad Dunajem. W zarządzie zasiadali jeszcze Franz Dimmer, Karl Reinelt, Giuseppe di Morpurgo i Alfred Krupp (!). Georgowi Hütterotto-

wi nadano w roku 1898 tytuł rycerski za zasługi na polu industrializacji. W roku 1903 jako baron został przyjęty do stanu szlacheckiego i został mianowany w roku 1905 dożywotnim tytułem członka Rady Rzeszy. Został uhonorowany też wieloma innymi, charakterystycznej dla tego czasu, tytułami za swoje zasługi. Jako mecenas i namiętny kolekcjoner dzieł sztuki (w muzeum w Rovinju znajduje się sala z jego obrazem pędzla austriackiego malarza morskiego Alexandra Kirchera, które przez całe życie zbierał. Georg von Hütterott miał też kolekcję japońskich dzieł sztuki, a wśród nich znajdowały się okazy bardzo cennych japońskich mieczy. Dzięki swoim prywatnym i służbowym kontaktom z krajem Kwitnącej Wiśni był już uważany na wystarczającego prominenta, aby w roku 1879 zostać japońskim konsulem generalnym w Trieście, będąc zarazem pierwszym japońskim przedstawicielem dyplomatycznym, reprezentującym interesy Japonii w Europie (!) (wtedy słowo prominent oznaczała jeszcze coś zupełnie innego, niż dzisiaj, bo na przestrzeni lat nabrało pejoratywnego zabarwienia). Von Hütterott przemianował więc swój nowy jacht na *Suzumé* i wolno mu było jako japońskiemu konsulowi wywieszać na fokmaszcie japońską flagę państwową. Przedtem posiadał mały jacht o nazwie *Tornato* i wraz z arcyksięciem Karlem Stefanem należeli do pionierów sportu żaglowego na Adriatyku.

Kilka dat z historii *Suzumé*: jacht wypierał 64 BRT i 39 NRT, mając wyporność 30 dwt; jego kadłub mierzył 26,71 metrów i był szeroki na 3,84 m; kadłub był wysoki na 2,82 m a maksymalne zanurzenie wynosiło 3 m. Poruszał się dzięki maszynie parowej o mocy 25 KM; teoretycznie można było postawić żagle, aby zaoszczędzić na paliwie (węgiel), lecz na istniejących fotografiach nie można tego zauważyć. Jego maksymalna prędkość wynosiła 9 węzłów. Jako członek cesarsko-królewskiej eskadry jachtowej Georg von Hütterott brał na swoim jachcie udział w kilku regatach. Były to tzw. „piękne, stare czasy” – *Belle époque* – przed wybuchem I wojny światowej, w których jed-

nocześnie myślało się o postępie i zachowania stałości monarchii, ale czająca się za horyzontem wojna rzucała już swój pierwszy cień: również Austro-Węgry musiały stanąć w szranki ogólnoswiatowego wyścigu zbrojeń i zwiększyć stan posiadania swojej floty. Stocznia Stabilimento Tecnico Triestino – największa stocznia monarchii – zbudowała kilka okrętów nowych klas, głównie krążowniki opancerzone i okręty liniowe typu: *Habsburg*, *Erzherzog* i *Radetzky* oraz liczne torpedowce. Również baron von Hütterott sfinansował z własnej kieszeni jeden z torpedowców dla c. k. marynarki wojennej. W międzyczasie, w roku 1906, doszło na morzach świata do swoistej „rewolucji”. Wielka Brytania zbudowała swojego *Dreadnoughta*. Pierwszy okręt liniowy o jednoodrodnej artylerii głównej (10-305 mm). Jego poprzednicy mieli zazwyczaj tylko po górze cztery armaty ciężkiego kalibru 305 mm, 280 mm, wzgl. tylko 240 mm, jak to było na austro-węgierskich okrętach; i dopiero typ *Radetzky* oddano do służby ze wzmocnioną baterią 4-305 mm i 8-240 mm) oraz większą liczbą armat średniego i lekkiego kalibru. Austro-Węgry nie mogły sobie pozwolić na nie wzięcie udziału w tym wyścigu „drednotów”, a to głównie za sprawą sąsiada Włoch, które już wystartował opracowując plany swojego „drednota”, jakim

Baron Georg von Hütterott przed panoramą Rovinju.

Fot. zbiory Dietera Heinsa





Pierwszy model *Suzumé* w muzeum w Rovinj/Rovigno.

Model i fotografia Dieter Heins

był *Dante Alighieri* z dwunastoma armatami kal. 305 mm.

O ile faza planowania c.k. „drednotów” miała stosunkowo spokojny i bezproblemowy przebieg, czego nie można powiedzieć o finansowaniu tego olbrzymiego wyzwania, gdyż najpierw musiały się zgodzić delegacje obu parlamentów monarchii dualistycznej, austriacka i węgierska. Plany nowych austro-węgierskich okrętów liniowych, późniejszego typu *Tegetthoff* zostały opracowane przez biuro konstrukcyjne STT, a na jej czele stał wtedy były, w międzyczasie emerytowany naczelny inżynier marynarki Siegfried Popper. Triesteńska stocznia chciała jak najszybciej przystąpić do budowy, aby nie stracić najbardziej wykwalifikowanych pracowników, którzy po zwodowaniu ostatniego predrednota typu *Radetzky* nie mieli wiele do roboty. Jak to w swoim wspaniałym artykule przedstawił Erwin Sieche, w którym opisał rozwój całego typu *Tegetthoff*, ówczesny szef floty admirał hrabia Montecucoli, zdecydował się „na własną odpowiedzialność” zamówić już w roku 1909 dwie jednostki nowej klasy, mając nadzieję, na otrzymanie później wymaganej zgody przez radzących ma swoim kolejnym posiedzeniu będzie tylko formalnością, a te miało się odbyć dopiero jesienią roku 1910. Jest oczywiste, że nawet tak wysoko postawiony admirał, nie mógł wziąć takiej odpowiedzialności zbudowania i to aż dwóch nowych okrętów na swoje wyłącznie barki i do tego finansować jeszcze ich budowę, ale kredyt został jednak przyznany i to przez bank K.u.k. Privat Credit Anstalt für Handel und Gewerbe, który należał do tego

samego konsorcjum, wspomnianych już braci Rothschildów a sama stocznia oczywiście też. Kierownictwo marynarki i następcą tronu arcyksiążę Franciszek Ferdynand zaczęli wywierać „lekki nacisk” na polityków, aby ci wysupłali odpowiednie środki na nowe okręty. I tak z uwagi również na fakt, że Włochy jesienią 1910 r. zamówiły następne „drednoty”, parlamentarzyści w Austrii i na Węgrzech zgodzili się nie tylko na te dwa okręty liniowe, ale w hojnym geście uchwalili następne środki na kolejne 2 okręty liniowe, trzy krążowniki rozpoznawcze typu *Saida*, sześć niszczycieli i pięć okrętów podwodnych.

Dla Georga von Hütterotta ta decyzja przyszła za późno. Męczył go silny nacisk wywierany przez wszystkie strony, coś, co dla niego do tej pory było nieznane, gdyż jako rozważna osoba nigdy nie chwy-

tał się ryzykownych metod, jakich imali się ludzie odpowiedzialni za złożenie zamówień. Przede wszystkim męczyła go niepewność, czy parlamentarzyści powiedzą ostatecznie tak? Celem zatajenia „zakulisowych gier” – prawdopodobnie za sprawą samej marynarki – w obieg puszczano celowo opowieści rodem z horrorów, które prasa w oka mgnieniu podchwytowała, że okręty, na przykład, należy rozpatrywać w ramach „spekulacji stoczni STT”, bądź, że budowane są „dla innego mocarstwa morskiego”. Tego rodzaju „reklama” była dla sumiennego i szczerzego barona von Hütterotta takim ohydztwem, które okazało się być dla niego zbyt mocnym obciążeniem. „Zmarł” zupełnie nieoczekiwanie 29.V.1910 r. Oficjalna wersja brzmiała: udar mózgu, ale rodzina twierdziła, że w wyniku ww. obciążeń popełnił samobójstwo. W tamtych czasach miano zupełnie inne pojęcie o honorze w stosunku do spraw służbowych niż dzisiaj. Został pochowany na ewangelickim cmentarzu w Trieście a jego grób obecnie jest bardzo zaniedbany. Jego następcą został dotychczasowy, wiceprzewodniczący, jego zastępca w STT, Alfred Krupp.

Po śmierci Georga von Hütterotta jacht *Suzumé* przejęła jego wdowa, Maria von Hütterott, o czym się można przekonać z wydań LRY na lata 1911-1914. Pani von Hütterott posiadała jeszcze mały sloop *Icibici* (lub *Icipici*), co wynika z almanachu c. k. marynarki rocznik 1914 i 1916.

W czasie I wojny światowej *Suzumé* został, jak inne prywatne jednostki „zmobilizowany”. Na początku działań wojennych jacht wydzierżawiło kierownictwo transportu morskiego w Trieście. Od 23.III.1916 służył jako pilot koło Poli a później w składzie zmilitaryzowanego rybołówstwa, do-



Drugi model *Suzumé*, obecnie w muzeum k.u.k. Marine „Gallerion” w Novigradzie.

Fot. Zvonimir Freivogel

starczając rybę na *Bellonę* (eks-Kaiser), która służyła jako hulk mieszkalny robotników arsenału morskiego w Poli.

W „Lloyds Register of Yachts” na rok 1919 *Suzumé* nie jest w ogóle wymieniony, ale w roku 1920 znów się pojawia, lecz pod inną nazwą jako *Suzuchi* i nowym sygnałem wywoławczym HSBK. Nowym właścicielem był Ettore Pollichz Triestu, który posiadał jacht do roku 1928, od 1924 miał on nazwę *Suzuki*. Z pewnością owe „Suzuchi” to wynik błędu, ponieważ w późniejszych wydaniach LRY już się nie pojawia, a mowa była już tylko o *Suzuki*, eks-*Suzumé*, eks-*Georgette*....

Kiedyś między 1928 a 1935 (według źródła z Czarnogóry już w roku 1925) ów *Suzuki* sprzedany został armatorowi Lale Zuber, wielkiemu akcjonariuszowi armatora „Boka” (Brodarsko predužee „Boka”) z Kotoru. W roku 1939 nastąpiła zmiana nazwy na „Zetska Plovidba AD” mająca nadal swoją siedzibę w Kotorze, a jacht obecnego właściciela armatora Lale Zuber, pozostał na jego liście jednostek, co potwierdza LRY w swoich wydaniach na rok 1939 i 1947 (!), ale w roku 1947 tej jednostki już nie było! Podczas ataku państw Osi na królestwo Jugosławii w kwietniu 1941 r. *Suzuki* znajdował się w stoczni arsenału w Tivat (przedtem Teodo) i tam zniszczyło go włoskie lotnictwo bombowe. Po roku 1945 ponownie wciągnięty został na listę, na podstawie której domagano się od Włochów odszkodowań wojennych.

Co się, ale stało z rodziną Hütterottów? Baron von Hütterott jeszcze w roku 1890, lub 1891 dokonał zakupu grupy wysp koło Rovinj (przedtem Rovigno), a najpiękniejszą ze swoimi 233 000 m² i największą wyspą tego małego archipelagu jest wyspa Rote. Leży oddalona około 15 minut od Rovinj, które trzeba przebyć łódką i składa się z dwóch małych wysepek; Sv. Andrija (święty Andrzej) i Maszkin (Maschkin), które połączone są groblą. Pozostałe dwie wyspy to Sturag (Sturago) i Sv. Ivan (święty Jan). Sv. Andrija był już zamieszkały w czasach prehistorycznych, w VI wieku istniał tam już kościół i opactwo benedyktyńskie, które zostało opuszczone w XIII wieku. W XVI wieku opactwo przejęli Franciszkanie, którzy je wyremontowali i do roku 1809 pozostali na wyspie. Podczas francuskiej okupacji Istrii Franciszkanie musieli odejść z Sv. Andrija i znajdujące się na wyspie budynki pozostawiono własnemu losowi, aż do połowy XIX wieku, kiedy zbudowano tam fabrykę cementu i wapna. Wieża kościelna służyła za komin fabryki. Baron von Hütterott kupił następnie cały archipelag i przebudował dawny klasztor w rodzinną willę. Wyspa Rote dzięki zasadzeniu na niej śród-

ziemnomorskiej i egzotycznej flory stała się słynnym na cały świat parkiem i ogrodem botanicznym. Baron nabył również grunty na przeciwnym wybrzeżu i przemienił ogrodzoną powierzchnię, około 90 ha w park, na którym mieści się obecnie chorwacki park narodowy Cap Aureo (Zlatni rt). Dzięki liczным gościom z tzw. lepszego towarzystwa z Austrii i całej Europy (wśród nich książę i księżniczka von Coburg-Gotha, księżniczka Stefania von Habsburg, arcyksiążę Ludwig Salvator, kilku admirałów z Poli, jak na przykład Maksymilian von Sterneck, Hermann von Spaun, Rudolf Montecuccoli i Franz von Minuttilo, przedsiębiorcy A. Krupp i E. Škody, naukowiec R. Wirthow i inni) Rovinj stał się bardzo ekskluzywnym turystycznym celem na Półwyspie Istria. Dalsze plany Hütterotta obejmowały utworzenie kurortu klimatycznego, z różnymi obiektami sportowymi, zbudowanie trzech hoteli i plaży z prawdziwego zdarzenia oraz zbudowanie ciągu will wzdłuż ulicy wiodącej do morza. Po śmierci barona otwarto tylko hotel „Adriatic”, co uchodzi za narodziny nowoczesnej turystyki na Rovinj.

Wdowa mieszkała wraz ze swoją córką Barbarą również po I wojnie światowej we włoskim już teraz Rovigno, druga córka wyszła za a mąż i przeprowadziła się do Bozen (Bolzano) osiadając tam. Obie damy po roku 1933 nie chciały już jeździć do nazistowskich Niemiec, a po roku 1938 nawet do „przyłączonej” Austrii. Pozostały więc na Wyspie Czerwonej – respektowane i kochane przez społeczność Rovigno – do roku 1945, kiedy zostały aresztowane przez partyzantów i brutalnie zamordowane. Ich ciała porzucono w jaskiniach – Foiben – w parku i nigdy nie zostały odnalezione. W ten oto sposób odwiedzycieli się nowi „wyzwoliciele” za służbę i wkład rodziny Hütterottów w rozwój turystyki i za powstały, dzięki nim, dobrobyt w całym regionie. Dobra rodzina została upaństwowiona – był zamek na Sv. Andrija przekształcono w hotel i nawet po roku 1991, kiedy część Istrii trafiła w skład nowego chorwackiego państwa nie padło ani jedno słowo przeprosin, o jakimś zadośćuczynieniu w stosunku do potomków rodziny Hütterottów w ogóle nie mówiąc, bo jak to umotywowano „nie są obywatelami Chorwacji”, co właściwie przynosi wielki wstyd temu państwu. Przynajmniej w Rovinj nazwisko Hütterott wypowiedane jest z należytą czcią, ale o szczegółach z jej życia się nie mówi.

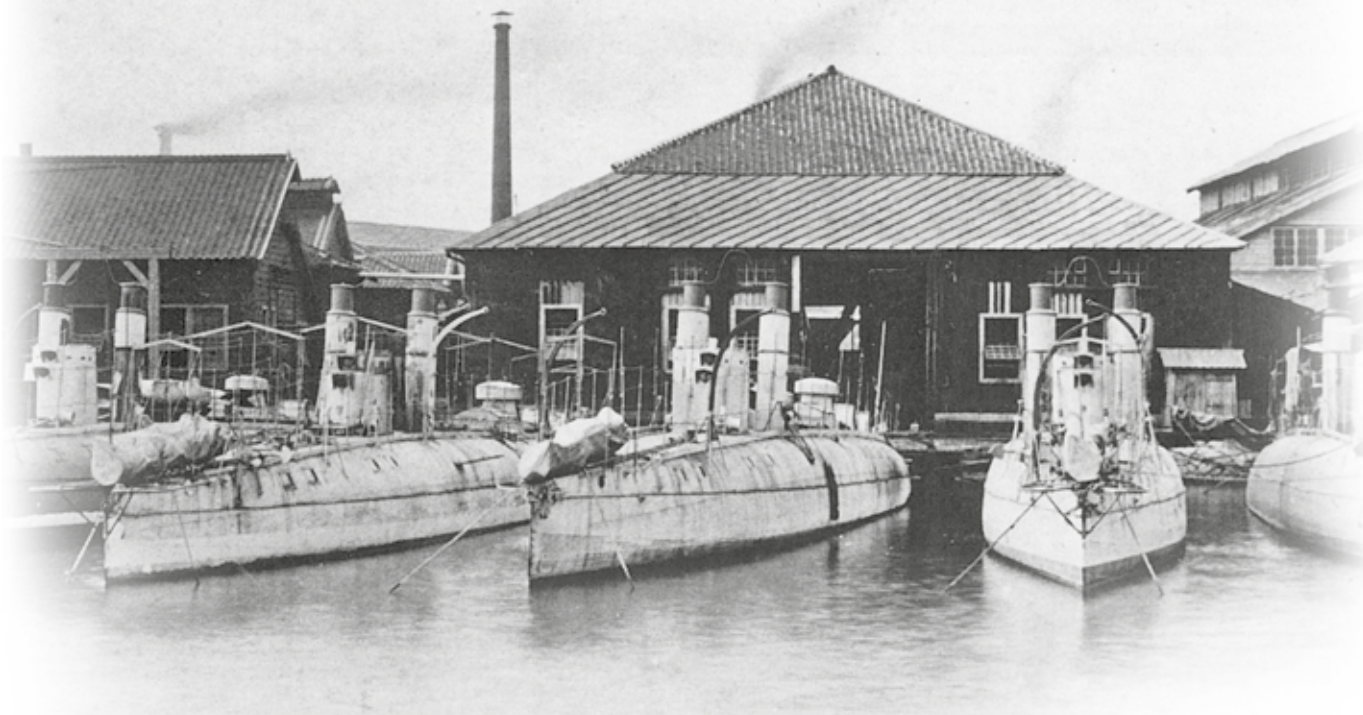
Pan Heins zbudował pomimo to model *Suzumé* dla muzeum w Rovinj a następnie jeszcze jeden egzemplarz dla „Galerionu” w Novigradzie. Jakoś ten ostatni *Suzumé* wyszedł trochę grubawo przez co

wyduje się być mniej powabny, niż przedostatni, ale to pewnie skutek zaawansowanego już wieku modelarza, w którym się znalazł? W każdym bądź razie model bardzo dobrze się nadawał do transportu samochodem osobowym z Monachium przez Coburg do Groznjanu. Pan Heins odwiedził mnie w lipcu 2004 i przywiózł mi *Suzumé* (III.). Powodem jego przyjazdu była rocznica jego matury zdawanej w Coburgu, gdzie uczęszczał swego czasu do szkoły. Model został przeładowany do mojego samochodu i na okres transportu do Chorwacji fachowo zasztatowany na tylnym siedzeniu. Ze względów stabilizacyjnych i na wypadek innej awarii model zabezpieczony został dodatkowo kartonami pełnymi frankońskiego wina, które były prezentem dla p. Gobbo a ich jakość i smak miały być porównane z istrijskimi winami. W ten oto sposób mogłem na początku sierpnia 2004 „wróbelka” przywieźć do Groznjanu a stamtąd model powędrował do Novigradu, gdzie jeszcze ciągle jest wystawiony. Jego nie typowy wróbel kształt znalazł już licznych wielbicieli i pojawiły się głosy chętne do wykonania takiego modelu w butelce i jak doszły mnie słuchy koniecznie w butelce po likierze morelowym (choć japońska Saké z uwagi na swoją nazwę i swój związek z Japonią chyba też nie byłaby złym wyborem ...).

Tłumaczenie z języka niemieckiego: Michał Jarczyk

Bibliografia

- Korepondencja z p. Dieterem Heinsem z Monachium
- Korespondencja z p. Reinhartem Schmelzkopfem z Cuxhaven
- Korespondencja z p. Csaba Magyar z Zelenika, Czarnogóra
- dr Wladimir Aichelburg: *Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918*, H. Weishaupt Verlag, Graz 1988
- dr Wladimir Aichelburg: *K.u.k. Yachten, Österreichische Staatsdruckerei*, Wien 1996
- dr Wladimir Aichelburg: *Register der k.(u.) k. Kriegsschiffe – Von Abbonanza bis Zrinyi*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien – Graz 2002
- Almanach für die K.u.k. Kriegsmarine, Jahrgang 1910*, Pula 1910
- Almanach für die K.u.k. Kriegsmarine, Jahrgang 1914*, Pula 1914
- Ernesto Gellner, Paolo Valenti: *San Rocco – Storia di un Cantiere Navale*, Edizioni Luglio, Trieste 2005
- Ernesto Gellner, Paolo Valenti: *Storia del Cantiere San Marco di Trieste*, Associazione Marinara „Aldebaran” & Edizioni Luglio, Trieste 2002
- Erwin F. Sieche: *Die Entwicklung der „Tegetthoff”-Klasse*, „Marine-Gestern, Heute”, Nr. 4/1984, Mistelbach 1984
- Internet-Seiten des Touristischen Verbandes der Stadt Rovinj:
- <http://www.tzgrovinj.hr/deu/povijest/index.asp>



Chrzest bojowy japońskich sił torpedowych

Wstęp

Po wyrwaniu z wielowiekowej izolacji Japonia przystąpiła do szybkiej modernizacji. Obok nowoczesnej techniki i innych zdobyczy współczesnej cywilizacji, *Nippon* przejął od „zamorskich barbarzyńców” również reguły ich polityki zagranicznej, które zakładały ekspansję kosztem słabszych państw. Takim słabym i blisko położonym krajem była Korea, ale na drodze do realizacji hegemonistycznych ambicji stał fakt, że państwo to znajdowało się pod nominalnie chińskim zwierzchnictwem. Stosunki z Chinami ulegały stalemu zaostrzeniu, a latem 1894 r. sytuacja stała się już niezwykle napięta. Nie mogąc pogodzić się z poczynaniami wyspiarskiego konkurenta Państwo Środka wzmacniało swą pozycję w Korei przerzucając wojska drogą morską¹. Transporty konwojowały jednostki chińskiej floty, co z uwagi na obecność na koreańskich wodach japońskich okrętów wojennych doprowadziło w końcu do zbrojnego incydentu. W dniu 25 lipca 1894 r. doszło do niego niedaleko wyspy P’ungdo. Tym samym wojna stała się faktem. W jej przebiegu niebagatelny udział miały marynarki wojenne obydwu antagonistów, w tym siły torpedowe, szczególnie japońskie.

Japońskie siły torpedowe

W chwili wybuchu wojny *Nihon Kaigun* dysponowała 24 torpedowcami w służbie, a dwa kolejne okręty tej klasy znajdowały się w budowie, przy czym liczby te obejmują jedynie torpedowce I i II klasy². Z racji niewielkiej wartości bojowej pominięto torpedowce III klasy, czyli kutry pokładowe większych okrętów, które mogły być uzbrojone w torpedy oraz jednostki pomocnicze wyposażone w wyrzutnie torped. Nie uwzględniono również kanonierki torpedowej *Tatsuta*, bowiem ten okręt została internowany w Adenie podczas rejsu z Wielkiej Brytanii do Japonii. W rzeczywistości japońskie siły torpedowe były liczebnie słabsze aniżeli te dwa tuziny okrętów, gdyż cztery jednostki (od *TB 1* do *TB 4*) brytyjskiego typu „100-stopowego” uznano za nienadające się do walki ze względu na duże zużycie techniczne, zaś co się dotyczy pozostałych okrętów, to w praktyce rzadko było możliwe osiągnięcie 100% gotowości bojowej wszystkich posiadanych jednostek. Tak więc faktycznie japońska flota mogła jednora-zowo wystawić do walki nie więcej niż kilkanaście torpedowców. Mimo skromnej liczebności nie należało tych sił lekceważyć, choćby ze względu na wysoki poziom morale i dobre wykształcenie japońskich załóg.

Pod względem doktrynalnym Japończycy przewidywali wykorzystanie torpedowców zarówno do zadań defensywnych (głównie obrony wybrzeża i portów) oraz ofensywnych. Zadania pierwszego rodzaju miano realizować w przypadku konfliktu z silniejszym przeciwnikiem atakującym japońskie wyspy macierzyste³, natomiast działa-

1. Chiny miały wprawdzie granice lądową z Koreą, lecz słabość sieci dróg niejako narzucała wykorzystanie transportu morskiego.

2. Co się dotyczy charakterystyki taktyczno-technicznych, przynależności do poszczególnych typów, klasyfikacji, oznaczeń i podobnych kwestii dotyczących japońskich torpedowców autor pozwoli sobie odesłać Czytelników do artykułu *Nim nastały Długie Lance narodziny japońskich sił torpedowych*.

3. Jako ciekawostkę warto odnotować, że japońskie siły torpedowe miały już na swoim koncie realizację pierwszego quasi-bojowego zadania. Mianowicie, gdy w drugiej połowie lat 80-tych XIX wieku zaistniało realne niebezpieczeństwo, że Brytyjczycy lub Rosjanie usadowią się na wyspie Tsushima skutkiem czego cieśnina o tej samej nazwie będzie kontrolowana przez obce mocarstwo w Japonii niemal wybuchła panika. Japońskie siły morskie były wtedy jeszcze względnie słabe, lecz żywotne interesy Cesarstwa należało bronić wszystkimi dostępnymi środkami. W składzie *Nihon Kaigun* znajdowały się już wówczas pierwsze torpedowce i właśnie one miały odegrać zasadniczą rolę w przeciwstawieniu się ewentualnym zakusom „zamorskich barbarzyńców”. Z będących w dyspozycji jednostek torpedowych powołano *Tsushima Suiraitai* (Tsushimski Korpus Torpedowy), jednak ostatecznie obce mocarstwa nie próbowały rozciągnąć swojego zwierzchnictwa nad Cieśniną Tsushimską w związku z czym istnienie „korpusu” stało się bezprzedmiotowe i został on rychło rozwiązany.

nia ofensywne zyskiwałyby pierwszeństwo w sytuacji, gdyby *Nippon* występował aktywnie wobec słabszego przeciwnika. Choć biorąc pod uwagę zestawienie flot obydwu antagonistów trudno Chiny uznać za „słabsze”, to jednak o faktycznej sile decyduje nie tylko sama liczba posiadanych okrętów. Zresztą to Japonii przypadła rola strony działającej ofensywnie.

Pierwsze akcje

Gdy rozgorzała wojna Japończycy niemal natychmiast zdecydowali o podjęciu działań zaczepnych. Spośród torpedowców najszybciej gotowość do działania osiągnęły: *Kotaka*, *TB 7*, *TB 12*, *TB 13*, *TB 22* i *TB 23*. Wymienione jednostki zostały operacyjnie podporządkowane głównym siłom floty. Jako okręt-baza miała im służyć korweta parowo-żaglowa *Hiei*,⁴ niebawem do tej roli przeznaczono również uzbrojony parowiec *Yamashiro Maru*.⁵ Japończycy planowali możliwie szybko wydać głównym siłom chińskiej floty (ściśle rzecz ujmując chodziło o Flotę Północną) bitwę morską, tak aby w drodze jednego starcia wyeliminować je z dalszych działań i zdobyć tym sposobem panowanie na morzu. Plan zmierzający do realizacji tego zamiaru był niezwykle prosty: trzon *Nihon Kaigun* miał podejść do głównej bazy chińskiej marynarki w Weihaiwei i swym pojawieniem się sprowokować Chińczyków do podjęcia walki. Japończycy liczyli, że dzięki zaskoczeniu jak też własnej przewadze w wyszkoleniu osiągną zamierzony rezultat. W realizacji tego planu szczególna rola przypadła torpedowcom, gdyż miały osłabić chińskie siły przed walnym starciem obydwu flot. Aby tego dokonać szóstka japońskich torpedowców, których przejście morzem zabezpieczały wspomniane okręty-bazy, podeszła pod Weihaiwei w dniu 9 sierpnia około godziny 17-tej. Torpedowce miały oczekiwać do zapadnięcia nocy, a następnie wedrzeć się do nieprzyjacielskiego portu pod osłoną ciemności. Plan ten nie powiódł się, gdyż torpedowce zanadto zbliżyły się do brzegu, skutkiem czego zostały dostrzeżone i niecelnie ostrzelane, co zmusiło je do odwrotu. Tym sposobem nie udało się zadać Chińczykom jakichkolwiek strat, a co więcej utraciono element zaskoczenia. Gdy rankiem 10 sierpnia 1894 r. główne siły japońskiej floty znalazły się przed Weihaiwei zostały przywitane ogniem baterii nadbrzeżnych, natomiast

chińskie okręty nie podjęły wyzwania z tej prostej przyczyny, że ich tam za wyjątkiem kilku jednostek nie było. Wymieniona okoliczność powodowała, że nawet gdyby torpedowce zdołały niepostrzeżenie przeniknąć do Weihaiwei rezultaty ich działań i tak byłyby nikłe. Biorąc pod uwagę rozwój sytuacji, a szczególnie brak przeciwnika, Japończykom nie pozostało nic innego jak odpłynąć z niczym. Nie od rzeczy jest zauważyć, że Japończycy zadziałali według tego samego schematu dziesięć lat później atakując Rosjan w Port Artur – tyle, że wówczas przynajmniej siły torpedowe mogły się poszczycić godnymi odnotowania rezultatami (szerzej patrz *Japoński rajd na Port Artur 9 lutego 1904 roku*, „Okręty Wojenne” nr spec. 37).

Tymczasem w Japonii trwały intensywne prace nad postawieniem sił torpedowych na stopie wojennej. Obok czynności technicznych zmierzających do osiągnięcia przez posiadane torpedowce pełnej zdolności bojowej wydano również odpowiednie zarządzenia o charakterze organizacyjnym. Powołano trzy dywizjony torpedowców o następującym składzie:

- Pierwszy Dywizjon – *Kotaka*, *TB 7*, *TB 12*, *TB 13*, *TB 22* i *TB 23*.
- Drugi Dywizjon – *TB 8*, *TB 9*, *TB 14*, *TB 18*, *TB 19* i *TB 21* (d-ca kmrdr por. Fujita Yukiemon).
- Trzeci Dywizjon – *TB 5*, *TB 6*, *TB 10* i *TB 11* (d-ca por. Imai Kanemasa).

Rzecz jasna w składzie poszczególnych dywizjonów następowały pewne zmiany – Pierwszy i Trzeci Dywizjon „wymieniły się” *TB 11* i *TB 22*, natomiast *TB 12* został wycofany z działań ze względu na konieczność przeprowadzenia remontu. W celu zabezpieczenia działań torpedowców przy-

dzielono im kilka jednostek w charakterze tendrów. Obok już wspomnianych powyżej *Hiei* i *Yamashiro Maru* był to uzbrojony statek (krążownik pomocniczy) *Omi Maru*⁶ oraz *Genzan Maru*.⁷

Podczas kolejnych miesięcy torpedowce operowały na wodach koreańskich wykonując mało spektakularne, lecz pożyteczne zadania patrolowo-rozpoznawcze, eskortowe i łącznikowe. Dla tych niewielkich okrętów i ich załóg była to ciężka próba ze względu na prymitywne warunki bytowe, jak też ograniczoną dzielność morską tak małych jednostek. Niejednokrotnie torpedowce musiały się kryć w zatokach lub za cyplami bądź wyspami by przeczekać sztormową pogodę. Innego rodzaju wyzwaniem stanowiło utrzymanie okrętów w należytym stanie technicznym. Celem umożliwienia przeglądów i napraw kadłubów oraz czyszczenia dna (obrastanie organizmami morskimi było stałym problemem) u ujścia koreańskiej rzeki Taidong zbudowano z drewna prowizoryczny slip. Kwestie wciągania jednostek a następnie ich spuszczenia na wodę rozwiązała dzięki przyptywowi i odpływom sama natura. W utrzymaniu zdolności operacyjnej torpedowców nie małą rolę odegrały również przydzielone im tendry (patrz wyżej). Torpedowców nie ominął również udział w „prawdziwej” walce. Podczas desantu przeprowadzonego 20 stycznia 1895 r. w Zatoce Yungching jednostki Trze-

4. wyp. 2248 t, uzbr. 3 x 170 mm, 6 x 150 mm, 2 w.t. 356 mm, prędkość 14 w.

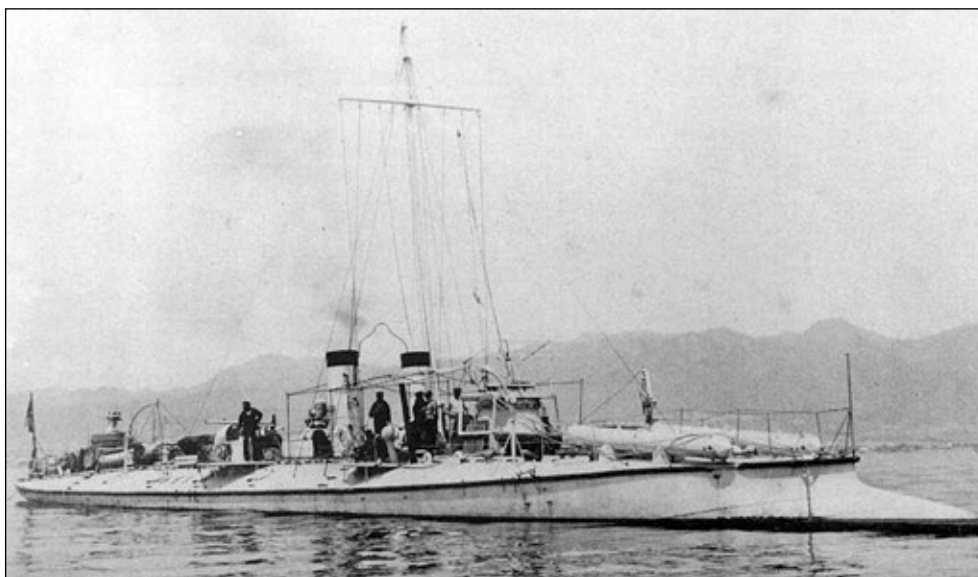
5. wyp. 2528 t, uzbr. 2 x 170 mm, 2 x 76,2 mm, 6 x 25,4 mm, prędkość 14 w. – jednostkę klasyfikowano również jako krążownik pomocniczy.

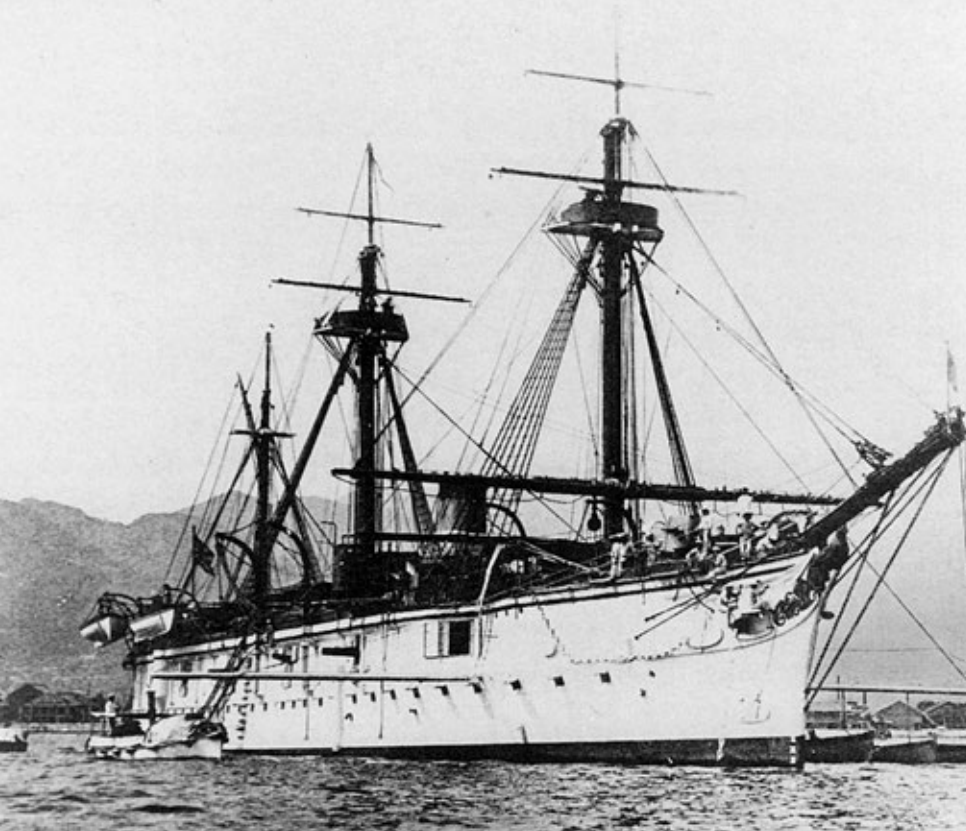
6. wyp. 473 t, uzbr. 2 x 170 mm, 4 x 76,2 mm, 6 x 25,4 mm, prędkość 14 w.

7. Statek o pojemności 1848 GRT oryginalnie zbudowany w Wielkiej Brytanii jako *Diomed*, a w 1894 r. zakupiony przez Japonię.

Duży torpedowiec *Kotaka* był liderem Pierwszego Dywizjonu.

Fot. „Ships of the World”





Stara fregata pancerna *Hiei* w roli okrętu-bazy torpedowców.

Fot. „Ships of the World”

kiego Dywizjonu wsparły lądujące oddziały japońskie ogniem swoich działek szybkostrzelnych. Niemniej torpedowce – jak sama nazwa wskazuje – budowane są zasadniczo z myślą o wykonywaniu ataków torpedowych. W pierwszym okresie wojny z Chinami nie było ku temu sposobności, lecz wraz z rozwojem sytuacji uległo to zmianie.

Atak na Weihaiwei

Dnia 17 września 1894 r. doszło u ujścia rzeki Jalu do bitwy pomiędzy głównymi siłami floty chińskiej i japońskiej. Chińczycy nie zostali wprawdzie rozgromieni ponieśli jednak znaczne straty i opuszczali akwen bitwy pokonani. W zaistniałej sytuacji chińskiej floty nie pozostawało nic innego jak tylko szukać schronienia w umocnionych bazach. Początkowo znaleziono go w Port Artur, lecz wobec zagrożenia tej bazy przez japońską ofensywę (została zdobyta 21 listopada) chińskie okręty, uzupełniając po drodze zapasy w Taku, przepłynęły do Weihaiwei, gdzie zawinęły 14 listopada.

Tak więc chińska flota chwilowo znalazła schronienie w Weihaiwei, lecz niebawem również i ten port stał się przedmiotem japońskiego ataku od strony lądu i morza. Mimo posiadania znacznych sił do swojej dyspozycji następniczy chcąc zniszczyć okręty obrońców nie mieli łatwego zadania, gdyż baza ta był ufortyfikowana i dysponowała silną artylerią. Z tej przyczyny Japoń-

czycy zdecydowali, by zadanie zneutralizowania, a przynajmniej osłabienia chińskiej floty powierzyć torpedowcom. Tu pojawiła się jednak kolejna trudność, bowiem wejście do portu przegradzała zagroda bonowa składająca się z drewnianych bali połączonych stalowymi linami. Po kilku bezowocnych próbach, wieczorem 3 lutego *TB 6* i *TB 10* udało się wykonać przerwy w zaporze. Dzięki temu przeprowadzenie ataku stało się możliwe następnego dnia, a ściślej w nocy. Rozkaz zaatakowania chińskich okrętów torpedami przekazano z krążownika *Matsushima*⁸ na *TB 8*. Wykonanie zadania powierzono Drugiemu i Trzeciemu Dywizjonowi w składzie odpowiednio: *TB 5*, *TB 6*, *TB 10* i *TB 22* oraz *TB 8*, *TB 9*, *TB 14*, *TB 18*, *TB 19* i *TB 21*. Nim zostanie przedstawiony japoński atak godzi się odnotować, iż był on wielokrotnie opisywano w prasie

i literaturze japońskiej oraz zagranicznej, skutkiem czego istnieje kilka wersji przebiegu wypadków różniących się względem siebie co do szczegółów.

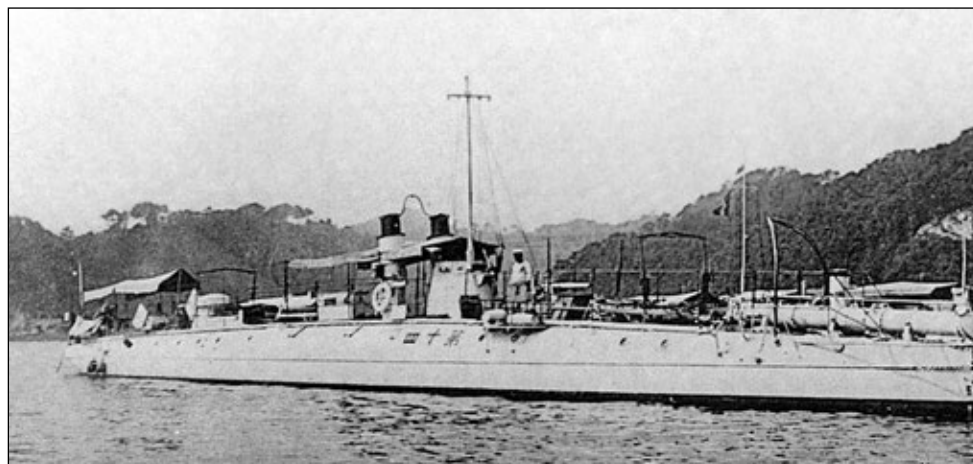
Siły atakujących zostały zredukowane do siedmiu okrętów, którym udało się przedostać na wewnętrzne wody chińskiej bazy, bowiem *TB 8*, *TB 14* oraz *TB 18* nie odnalazły przejścia w zaporze bonowej i odniosły uszkodzenia próbując ją sforsować lub na innych podwodnych przeszkodach. Pierwszy w rejonie kotwiczenia okrętów przeciwnika znalazł się *TB 22*, ale w odpaleniu torped uprzedził go *TB 5*, którego atak w ogóle nie został zauważony przez Chińczyków. Dzięki temu również *TB 22* mógł wystrzelić swoje trzy torpedy bez przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela. Jednak podczas odwrotu szczęście opuściło okręt i jego załogę, gdyż jednostka została dostrzeżona, a następnie silnie ostrzelana i utknęła na podwodnych skałach. Większość członków załogi torpedowca zginęła w lodowatej wodzie próbując ratować się wpław (na pokładzie zostały jedynie cztery ciała poległych). Tylko dowódca jednostki por. Fukushima i pięciu marynarzy zdołało dotrzeć na jedną z wysepek skąd zostali następnie podjęci przez inny japoński okręt, natomiast opuszczony *TB 22* dostał się w ręce Chińczyków. Tymczasem *TB 5* udało się wycofać bez przeszkód. Wystrzelone przez obydwa japońskie okręty torpedy okazały się niecelne.

Jako trzeci atakował *TB 9* odpalając dwie torpedy. Tym razem Japończycy nie korzystali już z atutu zaskoczenia i okręt został celnie ostrzelany otrzymując trafienia w kotłownię i maszynownię, przy czym zniszczeniu uległ kocioł, zaś cała obsługa siłowni zginęła lub została ranna. Uszkodzony torpedowiec próbował odholować *TB 19* lecz

8. wyp. 4217-4285 t, uzbr. 1 x 320 mm, 12 x 120 mm, art. małokalibrowa, 4 w.t. 360 mm., prędkość 16,5 w.

Torpedowiec *TB 14* z Trzeciego Dywizjonu.

Fot. „Ships of the World”





Chińska baza Weihaiwei, z lewej widoczny jeden z pancerników a w centrum krążownik.

Fot. zbiory Hansa Lengerena

ostatecznie porzucił go uprzednio wzięszy na swój pokład pozostałych przy życiu członków jego załogi, z czym związana jest następująca historia: mianowicie gdy *TB 9* został unieruchomiony dowódca okrętu por. Mano Iwajirō uznał, że oto nadchodzi kres jego ziemskiej egzystencji, wobec czego postanowił ułatwić sobie przejście w zaświaty opróżniając butelkę Whisky. Nie dziwi przeto, że wchodzący na pokład *TB 9* marynarze z *TB 19* znaleźli go w stanie odpowiadającym ilości spożytego alkoholu. Co się tyczy samego okrętu, to *TB 9* zatonął na wewnętrznych wodach Weihaiwei.

Następny atakował *TB 6* lecz jego torpedy nie opuściły wyrzutni ze względu na oblodzenie ich wylotów – uznawszy to za osobiste niepowodzenie torpedysta mat Ueno Tatsujirō popełnił samobójstwo. Jak wiadomo w tym czasie Chińczycy byli już zaalarmowani i *TB 6* został silnie ostrzelany z broni małoskalibrowej otrzymując około 60 trafień. Mimo uszkodzeń okręt nie został pozbawiony możliwości ruchu i zdołał się wycofać. Jego dowódcą był por. Suzuki Kantarō, późniejszy admirał i premier Japonii w tragicznym dla swej ojczyzny końcowym okresie II wojny światowej. Warto odnotować, że napisał relacje z ataku opublikowaną w prasie japońskiej, która stanowiła zapewne również podstawę dla wielu zagranicznych opisów tego epizodu Wojny Japońsko-Chińskiej. Po *TB 6* atakował *TB 10*, który zdołał odpalić tylko jedną torpedę gdyż druga nie opuściła wyrzutni z powodu oblodzenia jej wylotu. Niemniej ta jedna torpeda okazała się zabójcza

dla chińskiego pancernika *Dingyuan* (*Ting-yüan*)⁹ – kwestia ewentualnego otrzymania przez pancernik dodatkowych trafień zostanie omówiona poniżej. Wprawdzie *TB 10* został celnie ostrzelany przez Chińczyków otrzymując około 10 trafień z broni małoskalibrowej, niemniej zdołał się wycofać.

Na wewnętrzne wody chińskiej bazy przedostały się również *TB 19* i *TB 21* jednak nie przeprowadziły ataków bowiem wobec zaalarmowania przeciwnika nie zdołały zbliżyć się do nieprzyjacielskich okrętów na odległość skutecznego strzału torpedowego. Wycofując się *TB 19* zamierzał pierwotnie wziąć na hol uszkodzonego *TB 9*, lecz ostatecznie pozostawił go ograniczając się do zabrania na swój pokład ocalałych członków jego załogi (patrz wyżej). Natomiast podczas odwrotu *TB 21* odholował *TB 18*, który został unieruchomiony przed wejściem do Weihaiwei.

Efektem nocnego ataku japońskich torpedowców było trafienie chińskiego pancernika *Dingyuan* jedną torpedą wystrzeloną przez *TB 10*, która spowodowała przebicie o średnicy około 4 metrów. Sukces ten nie od razu był widoczny, gdyż chiński okręt pograżał się powoli i początkowo Japończycy byli wielce rozczarowani bowiem wydawało się, że ich okupiony znacznymi stratami atak okazał się całkowicie bezowocny. Niektóre źródła podają aż trzy trafienia w chiński pancernik z czego dwa przez *TB 9*. Jednak z całą pewnością *TB 9* nie uzyskał dwóch trafień gdyż po kapitulacji Weihaiwei na brzegu Japończycy znaleźli torpedę Schwartzkopffa o numerze seryjnym 2167,

którą jak wykazało porównanie dokumentów załadowano jedną z wyrzutni *TB 9*. Za niewielką liczbą trafień – prawdopodobnie tylko jednym – przemawia również fakt powolnego nabierania wody i osiadania na dnie chińskiego okrętu. Jednak niezależnie od tego jaka liczba torped ugodził pancernik fakt zatopienia *Dingyuan* był bezdyskusyjnie dużym sukcesem Japończyków.

Weihaiwei – powtórny atak i chińska kapitulacja

Odniesiony nocą 4 lutego, a właściwie 5-go, bowiem torpedowce atakowały już po północy względnie nad ranem, sukces w postaci storpedowania pancernika *Dingyuan* nie mógł całkowicie zadowolić japońskiego dowództwa, gdyż większość chińskich okrętów nadal zachowała zdolność bojową. Dlatego też powtórzenie ataku uznano za niezbędne. Ze względu na straty – dwie jednostki utracono, zaś pięć odniosło większe lub mniejsze uszkodzenia – Drugi i Trzeci Dywizjon nie były w stanie wykonać tego zadania, wobec czego powierzono je Pierwszemu Dywizjonowi. Japończycy liczyli się z dużymi stratami, gdyż jak się wydawało po poprzednim ataku o zaskoczeniu przeciwnika nie mogło być już mowy. Z tego powodu torpedowce mające uderzyć na chińskie jednostki zdały na tendry dokumenty i mapy oraz prywatne rzeczy załóg.

Pierwszy Dywizjon w składzie *Kotaka*, *TB 7*, *TB 11*, *TB 13* i *TB 23* podjął pró-

9. wyp. 7220-7500 t., uzbr. 4 x 305 mm, 2 x 150 mm, 3 wt. 350 mm, prędkość 14,5 w.



Chiński krążownik szkolny *Weiyuan* zatopiony torpedą z torpedowca *TB 11*.
Fot. zbioru Hansa Lengerena

bę wdarcia się do Weihaiwei po północy 6 lutego. *Kotaka*, *TB 11* oraz *TB 13* odnalazły przejście w zaporze bonowej i przedostały się na wewnętrzne wody chińskiej bazy bez przeszkód. Natomiast *TB 23* nie mógł go zlokalizować wobec czego sforsował zaporę wpływając na nią – okręt mógł wprawdzie utknąć na bonach, lecz pchany siłą rozpędu posuwał się do przodu aż prześlizgnął się po nich i tym sposobem znalazł po drugiej stronie zapory. Postępowanie takie było wielce ryzykowne i groziło uszkodzeniem kadłuba, steru i śrub lecz usprawiedliwiała je wojenna konieczność. Siły napastników zostały uszczuplone tylko o *TB 7*, który musiał się wycofać ze względu na awarię steru. Tym sposobem do ataku na chińskie okręty mogły przystąpić cztery japońskie torpedowce.

Tak jak się tego spodziewano Chińczycy wzmogli czujność raz za razem omiatając przestrzeń wokół zakotwiczonych okrętów światłem reflektorów i sporadycznie oddając strzały z lekkich działek. Środki te na niewiele się jednak zdały (wręcz działały na niekorzyść obrońców zdradzając miejsce postoju chińskich jednostek), gdyż Japończycy zdołali zbliżyć się do okrętów przeciwnika na odległość skutecznego strzału torpedowego niezauważeni. Warto odno-

tować, iż mieli przy tym dużo szczęścia, bowiem co najmniej dwukrotnie snop światła z chińskiego reflektora przeszedł nad japońskimi torpedowcami, lecz ich nie uchwycił.

Gdy dystans do nieprzyjacielskich okrętów spadł do 300 metrów Japończycy odpalili torpedy. Jako pierwszy został trafiony krążownik *Laiyuan*¹⁰ skutkiem czego przewrócił się do góry dnem, co było stratą tym większą, że w jego wraku zostało uwięzionych około 170 członków załogi, którzy bez wyjątku zginęli. Chiński okręt otrzymał co najmniej dwa trafienia: pierwsze od *TB 23* (wystrelił trzy torpedy), zaś drugie od

Kotaka (odpalił cztery podwodne pociski). Świadczy o tym znalezienie podczas oględzin wraku krążownika szczątków torpedy o numerze seryjnym 2604 – jak wynikało z porównania dokumentów była to jedna z torped, którą załadowano wyrzutnie *Kotaka*. Również *TB 11* uzyskał jedno trafienie w krążownik *Weiyuan*¹¹, który zatonął, natomiast druga odpalona przezeń torpeda o numerze seryjnym 2183 została po kapitulacji Weihaiwei znaleziona na brzegu. Ponadto trafienie otrzymała także transportowiec *Pao Hua* co spowodowało jego zatonięcie. Jak wynika z dostępnych źródeł sprawcą jego zatopienia był zapewne *Kotaka*. Dodatkowo Japończycy meldowali również o zatopieniu dwumasztowego żaglowca jednak nie jest znana żadna chińska strata mogąca stanowić potwierdzenie tego sukcesu. Spośród czterech jednostek, które przedostały się na wewnętrzne wody nieprzyjacielskiej bazy jedynie *TB 13* nie odpalił swoich „cygar”. Torpedowiec oddzielił się od pozostałych japońskich okrętów poszukując drugiego chińskiego pancernika *Zhenyuan* (*Chen-yüan*) – charakterystyki *vide* przypis 9 – jednak nie zdołał go zlokalizować w związku z czym odpłynął bez przeprowadzania ataku.

Choć trudno w to uwierzyć wszystkie japońskie torpedowce biorące udział w drugim ataku na Weihaiwei zdołały się wycofać bez jakichkolwiek strat lub uszkodzeń.

Podsumowując, w efekcie dwóch nocnych ataków torpedowych Japończykom udało się zatopić w Weihaiwei jeden pancernik, dwa krążowniki oraz transportowiec kosztem utraty dwóch¹² torpedowców i uszkodzenia pięciu dalszych. Biorąc pod uwagę odniesione sukcesy były to straty do zaakceptowania, tym bardziej, że rezultat ataków nie ograniczał się jedynie do zatopionych okrętów. Wtargnięcie nieprzyjaciela na wody bazy dobitnie ukazało chińskiemu dowództwu, iż Weihaiwei nie stanowi bezpiecznego schronienia dla własnych okrętów, co w połączeniu z sukcesami Japończyków na lądzie stawiało pod znakiem zapytania celowość jej dalszej obrony. Utrata okrętów we własnej bazie i związane z nią poważne straty w ludziach miały również demoralizujący wpływ na marynary z załóg pozostałych jednostek oraz żołnierzy na lądzie i ludność cywilną. Skutkiem tego doszło do buntu, który tylko dzięki umiejęt-
nemu działaniu chińskich oficerów i ich zagranicznych doradców udało się uśmierzyć, lecz był to kolejny argument przemawiający za zakończeniem obrony. W ostatecznym rozrachunku Weihaiwei skapitulowało dnia 14 lutego 1895 r. – w doprowadzeniu do tego nie miały udziału skuteczne działania japońskich torpedowców.

Upadek Weihaiwei nie zakończył jeszcze wojny, choć właściwie zdecydował na czyją korzyść zostanie rozstrzygnięta. Zaostrzony odniesionym zwycięstwem apetyt Japończyków spowodował sięgnięcie przez *Nippon* również po Tajwan (Formozę). Z przyczyn oczywistych operacja zmierzająca do zawładnięcia wyspą nie mogła się odbyć bez udziału floty. *Nihon Kaigun* nie miał już żadnego przeciwnika na morzu za wyjątkiem sił natury, które jednak też potrafiły ukazać swoją moc. W dniu 11 maja 1895 r. torpedowiec *TB 16* przewrócił się na sztor-
mowej fali – strata miała miejsce bez udziału nieprzyjaciela, niemniej podczas kampanii wobec czego uprawnionym jest zaliczyć ją do strat operacyjnych.

Konkluzja

Torpedy samobieżne zostały wcześniej kilkukrotnie użyte w działaniach wojennych, jednak dopiero podczas Wojny Japoń-

10. wyp. 2900 t, uzbr. 2 x 210 mm, 2 x 150 mm, art. małokalibrowa, 4 w.t. 457 mm., prędkość 16,5 w.

11. wyp. 1258 t, uzbr. 1 x 178 mm, 6 x 120 mm, art. małokalibrowa, prędkość 12 w.

12. *TB 9* został po kapitulacji Weihaiwei podniesiony i odremontowany, Japończycy odzyskali również *TB 22*, lecz stopień uszkodzeń jednostki wykluczał opłacalność naprawy.

ska-Chińskiej znalazły zastosowanie bojowo na prawdziwie szeroka skalę. Już podczas pierwszych potyczek obydwie strony odpaliły torpedy: chiński krążownik *Jiyuan*¹³ do okrętów japońskich, zaś japoński krążownik *Naniwa*¹⁴ do brytyjskiego parowca *Kow Shing*¹⁵ – w obydwu przypadkach podwodne pociski nie dosięgły celu. Ponad to chińskie jednostki wystrzeliły torpedy do okrętów japońskich podczas Bitwy u Ujścia Rzeki Jalu, lecz również w tym przypadku nie odnotowano trafień. Tak więc wszystkie próby użycia broni torpedowej na pełnym morzu okazały się bezowocne, a jedynym trafieniem osiągnęli Japończycy strzelając z dystansu kilkuset metrów do nieruchomych jednostek przeciwnika na wodach portu. Niemniej, gdy już zaistniały sprzyjające okoliczności torpedy ukazały swą niszczycielską moc – nawet pancernik nie mógł się jej oprzeć. Warto przy tym odnotować, że dokonane po kapitulacji Weihaiwei oględziny zatopionych jednostek chińskich ukazały, że nawet torpedy o stosunkowo małym kalibrze (356 mm) czynią duże szkody, gdyż powstałe w wyniku trafień wyrwy w poszyciu miały zwykle około 4 m średnicy¹⁶.

Użyte w działaniach wojennych japońskie torpedowce były jednostkami o niewielkich rozmiarach, co w połączeniu z niską sylwetką i minimalistycznymi nadbudówkami czyniło je trudnymi do wykrycia wzroko-

wego, szczególnie w nocnych ciemnościach. Był to ważny atut, który w ogóle pozwolił na skuteczne przeprowadzenie nocnych ataków torpedowych. Jednak obok zalet małe rozmiary niosły ze sobą również poważne wady takie jak słabą dzielność morską, ograniczoną przestrzeń dla załogi, co równało się trudnym warunkom bytowym, niewielki zapas paliwa i inne. Wszystkie te czynniki kumulowały się negatywnie wpływając na wartość operacyjną posiadanych jednostek. Również główna broń tych okrętów czyli torpedy miały liczne ograniczenia, o czym była już mowa powyżej.

Działania sił torpedowych podczas Wojny Japońsko-Chińskiej pozwoliły na wyciągnięcie szeregu wniosków. Bez wątpienia torpedowce i torpedy ukazały swój znaczny potencjał, jednak aby mógł być w pełni wykorzystany koniecznym było doskonalenie ich pod względem technicznym. Co się tyczy taktyki, to biorąc pod uwagę wielokrotnie już wspomniane ograniczenia ówczesnej broni torpedowej jej skuteczne użycie mogło nastąpić jedynie w sprzyjających ku temu okolicznościach. Tak więc ataki torpedowe należało przeprowadzać pod osłoną nocnych ciemności, najlepiej z zaskoczenia, przeciwko nieruchomym okrętom przeciwnika. Jak dobitnie ukazał początek Wojny Rosyjsko-Japońskiej, doświadczenia te zostały przez Japończyków w pełni wyko-

rzystane. W dalszej przyszłości *Nippon* miał zadziwić świat jakością swej broni torpedowej i umiejętnością jej bojowego wykorzystania. Jest to już zupełnie inny temat warto jednak czytając o „Długich Lancach” sięjących spustoszenie w szykach alianckich okrętów pamiętać o skromnych początkach i pierwszych doświadczeniach japońskich sił torpedowych. ●

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.
 Olender Piotr., *Wojna Japońsko-Chińska na morzu 1894-1895*, Warszawa 1997.
 Gelewski Tadeusz Maria, *Jalu 1894*, Warszawa 1995.
 Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.

13. wyp. 2355 t, uzbr. 2 x 210 mm, 1 x 150 mm, art. małokalibrowa, 4 w.t. 350 mm., prędkość 16 w – szerzej „Okręty Wojenne” nr 113.

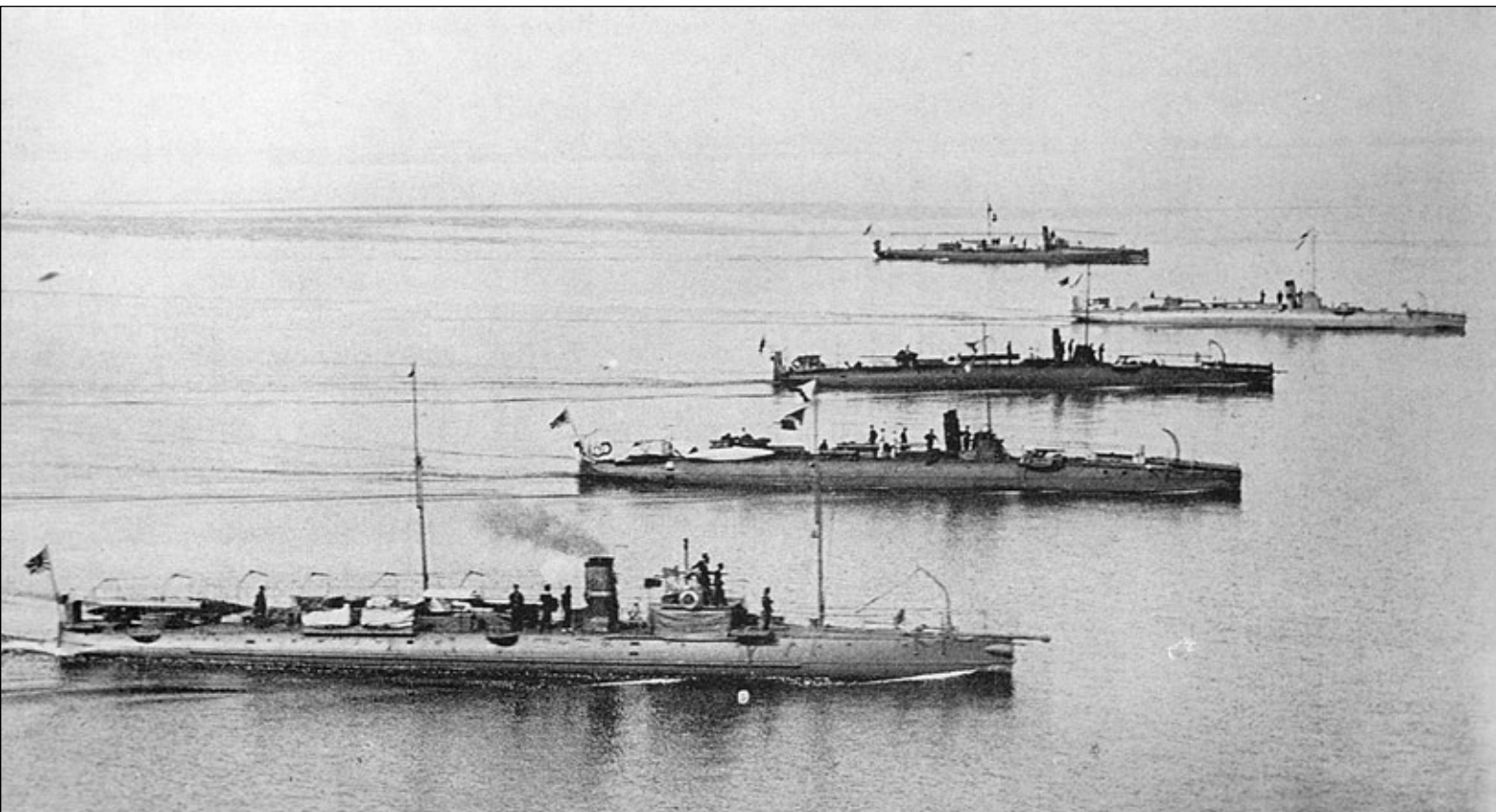
14. wyp. 3650 t, uzbr. 2 x 260 mm, 6 x 150 mm, art. małokalibrowa, 4 w.t. 356 mm., prędkość 18 w – patrz „Okręty Wojenne” nr 103

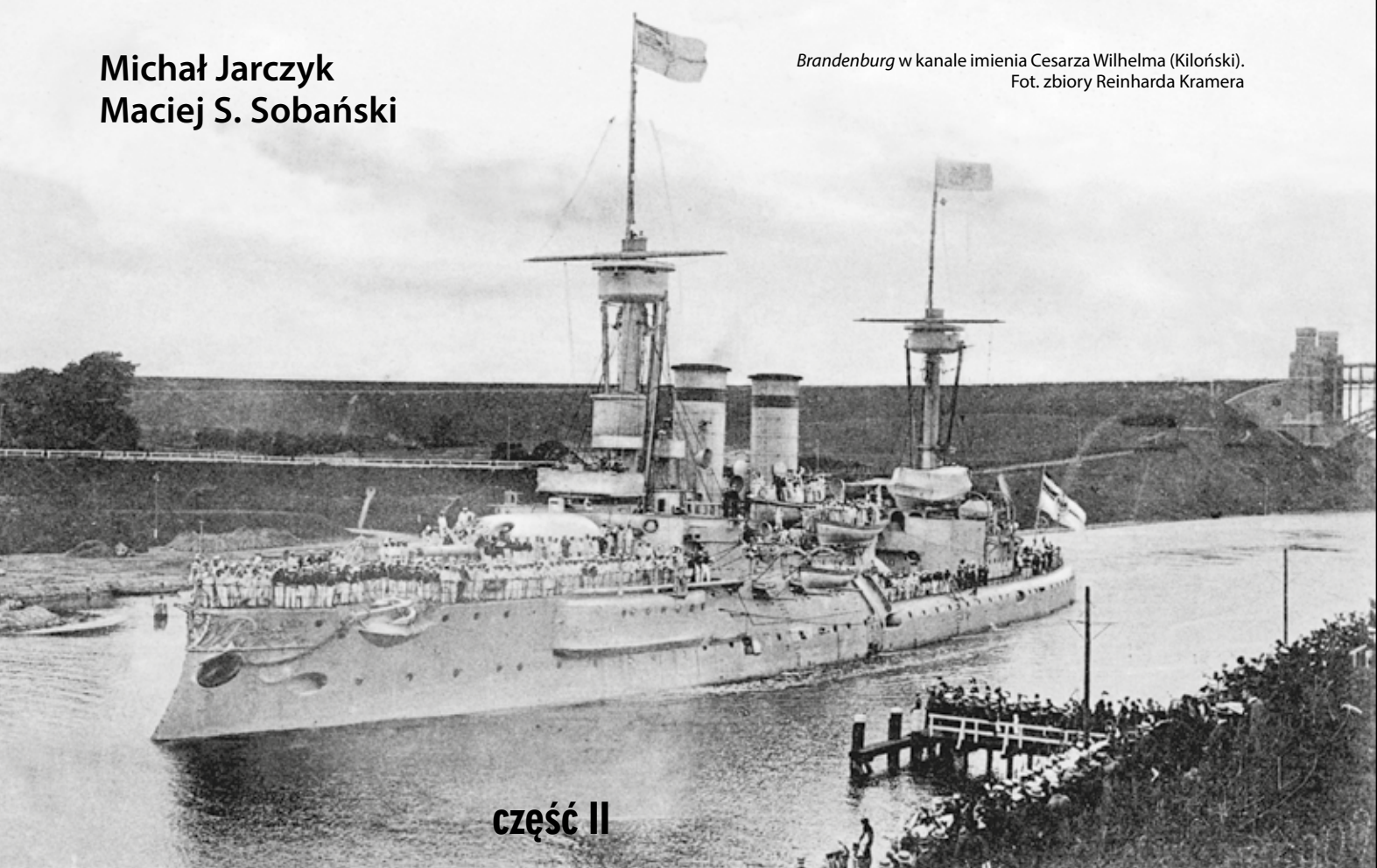
15. Statek znajdował się w chińskim czarterze rządowym i przewoził na swoim pokładzie żołnierzy tego kraju.

16. Ze względu na nieregularny obrys w niektórych miejscach przebiega dochodziły do 7 metrów.

Torpedowce TB 12, TB 13, TB 17, TB 24 i TB 26 w szyku czołowym po wojnie z Chinami.

Fot. „Ships of the World”





część II

Zapomniane pancerniki Wilhelma II

„Brandenburg”

W dniu 21 maja 1890 r. na pochylni stoczni Vulcan w Szczecinie (Stettin) położono stępkę pod pancernik „A”, do którego później dołączyło jeszcze trzech „braci”. Urzędowe plany, a chodziło w tym czasie o bardzo nowoczesne okręty, opracowano w latach 1888/89. Kadłub *Brandenburga*, którego zszedł z pochylni w dniu 21.IX.1891 r. wprawdzie jako drugi, a ojcem chrzestnym był tutaj sam cesarz Wilhelm II, to jednak dał nazwę całemu typowi. Pierwszym zwodowanym okrętem był natomiast *Kurfürst Friedrich Wilhelm* i to w zasadzie jemu przypadałby palma pierwszeństwa „pierworodnego”, a co za tym idzie powinien siłą rzeczy dać nazwę całemu typowi, tym nie mniej w literaturze fachowej przyjęto się mówić o typie *Brandenburg*. Po koniec roku 1893 r., kiedy przeszedł do Kilonii, zaczął odbywać, jeszcze na odpowiedzialność stoczni, swoje pierwsze próby morskie, które wykazały zwiększoną moc maszyn, co było wbrew ustaleniom, a to skutkowało zwiększoną o 2 węzły prędkością. Chciałoby się rzec, aby więcej stoczni notowało takie „niepowodzenia”. Po zainstalowaniu artylerii, co miało miejsce 19.XI.1893 r., okręt przejęła marynarka wojenna i wcie-

liła go oficjalnie do służby. Podczas pierwszego rejsu próbnego, okręt zaszczylił swoją obecnością cesarz Wilhelm II oraz delegacja deputowanych ówczesnej prowincji Brandenburgia. Ta przekazała ufundowaną flagę z godłem prowincji zatwierdzonym prawnie w roku 1881. Zgodnie z rozporządzeniem cesarskim z 27.XII na *Brandenburgu* wspomnianą flagę wolno było podnosić w topie dziobowego masztu podczas nadarzających się uroczystości państwowych, czy prowincji. Pod koniec grudnia pancernik włączono formalnie do składu II Dywizjonu Eskadry Manewrowej.

Podczas kolejnego rejsu próbnego w zatoce Strander, 16.II.1894 r., około godz. 10:00, w trakcie, którego maszynownia pracowała na najwyższych obrotach, wydarzył jeden z najtragiczniejszych wypadków w historii Cesarskiej MW, nie licząc zatonięć. W wyniku pęknięcia jednego z zaworów, eksplodował główny przewód doprowadzający parę do prawoburtowej maszyny parowej, co pociągnęło za sobą 44 ofiary śmiertelne, które akuratnie się w tym pomieszczeniu znajdowały, a 7 dalszych odniosło rany. Wśród zabitych było 25 członków załogi, 12 z Kaiserliche Werft w Kilonii, wśród nich inżynier budownictwa okrętowego

Ofers, 6 z stoczni Vulcan a 1 z komisji ds. kontroli technicznej oddawanych do służby jednostek. Znajdujący się w pobliżu portowiec *Pelikan*, z księciem Henrykiem Pruskim na pokładzie, natychmiast pospieszył z pomocą, przejmując na swój pokład martwych i rannych. Stwierdzono następnie, że przyczyną eksplozji była fabryczna wada materiałowa. *Brandenburg* przeszedł następnie o własnych siłach do Zatoki Wik, skąd wziął go na hak przybyły z kilońskiej stoczni holownik. Dzięki ogłoszonej przez księcia kwocie zebrano 200 000 M, które przeznaczono dla rodzin poszkodowanych. Nie obyło się też bez pewnego skandalu, który rozdmuchała prasa, że cesarz nie wysłał swojego brata na uroczystości pogrzebowe, lecz ten był zajęty w tym czasie uczestnicząc 24.IX w uroczystości odsłonięcia w tablicy pamiątkowej, ufundowanej na cześć ofiar, która zawisła na frontowej ścianie ewangelickiego kościoła garnizonowego w Kilonii. Niefortunne stwierdzenie, na które pozwolił sobie sekretarz stanu Urzędu Marynarki Wojennej Rzeszy, wiceadmirał Hollmann, że „do takich wypadków dochodzi dosyć często” przyczyniło się do wzburzenia zasiadających w Reichstagu posłów, którzy na znak protestu odmówili uchwal-

nia pierwszej raty na sfinansowanie pierwszego krążownika pancernego. Oburzeni wypowiedzią na forum parlamentu, admirałowie Knorr i Koester zażądali od sekretarza stanu wystosowanie odpowiedniego pisma z przeprosinami.

Dopiero 16.IV.1894 r. *Brandenburg* mógł kontynuować próby morskie, które po przejściu wokół przylądka Skagen i skierowaniu się na Morze Północne i 21.VIII wzmocnił, jak planowano, skład II Dywizjonu Eskadry Manewrowej, biorąc następnie udział w jej manewrach. W wyniku wnet przeprowadzonej reorganizacji, pancernik wszedł w skład I Eskadry (flagowiec *Kurfürst Friedrich Wilhelm*) z miejscem kotwiczenia w Wilhelmshaven. Zimą 1894/95 i w latach 1895 i 1896 przeprowadzano manewry na Morzu Północnym i Bałtyku. Po wzięciu udziału w uroczystościach okazji poświęcenia późniejszego Kanału Kilońskiego, którego budowę następnie rozpoczęto. Podczas kolejnych manewrów u ujścia rzeki Schley pancernik zderzył się z awizem *Jagd* odnosząc uszkodzenia. W dniu 8 sierpnia, pokład *Brandenburga* wizytował znajdujący się przejazdem w Kilonii car rosyjski Mikołaj II.

W sierpniu 1897 r. para cesarska wybrała się na pokładzie swojego jachtu *Hohenzollern* z wizytą do Petersburga, *Brandenburg* znajdował się w jego eskorcie, a w powrocie uczestniczyła w dorocznych manewrach. 6.XII doszło w Wielkim Bełcie do kolizji z pancernikiem *Württemberg*, w wyniku której oba poszły do kolońskiej stoczni remontowej. *Brandenburgowi* trzeba było jednak zainstalować w Wilhelmshaven nowy taran dziobowy. W roku 1898 jego kuter, podczas urządzonych regat, na zakończenie letnich manewrów, zdobył, po raz trzeci z kolei, pierwsze miejsce w swojej klasie małych środków komunikacyjnych będących na wyposażeniu pancerników. Ćwiczenia w Kattegacie zakończyły rok służby. 27.III.1899 r. nastąpiło oficjalne przeklasyfikowanie jednostki i stał się od tego dnia „okrętem liniowym”, a nastąpiło to na mocy pierwszej uchwały podjętej w ramach Ustawy o Flocie (Flottengesetz). 22 marca podczas wichury śnieżnej z okrętu liniowego *Oldenburg* zerwało kotwicę, a silny wiatr wyrzucił go na mieliznę w Zatoce Strander. *Brandenburg* i parowiec stoczniowy *Norder* pospieszyły z pomocą, ściągając go na głęboką wodę. W następnych miesiącach nie wydarzyło się już nic więcej, co by godne było uwagi.

Po wiosennym rejsie roku 1900 I Eskadry na wody po krainie Morza Północnego, II Dywizjonowi, do którego należał *Brandenburg*, wydano rozkaz¹ udania się w dniu 4 lipca do Azji Wschodniej, aby działać

w ramach międzynarodowych sił mających za zadanie uspokojenia sytuacji, do której doszło w Chinach w związku z powstaniem tzw. bokserów, a m.in., aby pomóc w zabezpieczeniu interesów Niemiec w tym kraju². Dla przypomnienia, decyzja o interwencji podjęta została na wieść o zamordowaniu w Pekinie, w dniu 3 lipca, wysłannika ministerstwa spraw zagranicznych cesarstwa Niemiec w Chinach, barona Clemensa von Kettelera w dniu 20 czerwca, kiedy udawał się do ministerstwa spraw zagranicznych Chin (sprawcą był strzelający w biały dzień, na ruchliwej ulicy i z najbliższej odległości, kapral mandżurskiego pułku stacjonującego w Pekinie o nazwisku En-Hai, który w śledztwie przyznał, że uczynił to na rozkaz swoich przełożonych i obiecaną mu nagrody pieniężnej³. W ówczesnych czasach taki incydent był postrzegany w kategoriach poważnego naruszenia prawa narodowego. W morze wyszły, więc okręty i to z kilku powodów. W obronie chrześcijan i innych znajdujących się tam obywateli innych państw, których życie tam jest zagrożone, by pomóc w zdławieniu powstania bokserów, lecz najważniejsza była w typ przypadku prezentacja siły wszystkim tam stacjonującym okrętom innych państw. Rozkaz wydał cesarz i na jego polecenie na pokłady weszli żołnierze korpusu ekspedycyjnego.

Dowódca eskadry krążowników, wiceadmiral Bandemann, natychmiast zażądał wzmocnień i już wkrótce doświadczył jak szybko zareagowano, co go mocno zdziwiło. Sekretarz stanu Tirpitz, jako doskonały znawca stosunków panujących we wschodniej części Azji, opowiedział się zdecydowanie przeciwko wysyłaniu na ten akwen tak silnego zespołu, gdyż obawiał się, że w obliczu trwającej tam rywalizacji brytyjsko-rosyjskiej, Niemcy mogą się znaleźć, z politycznego punktu widzenia, w nienajlepszej sytuacji. Dodatkowo wyraził swoją krytykę, że jego celowe dążenie do stworzenia silnej floty cesarstwa zostaje przerwane i to dosyć dojmująco. Cesarz i ministerstwo spraw zagranicznych nalegali jednak, więc flota wyszła.

Działania Eskadry Azjatyckiej

Kiedy kontradmirał Geißler podniósł swoją flagę na *Kurfürst Friedrichu Wilhelmie* skład jego sztabu eskadry pancerników nie uległ zmianie. Na pokład wszedł jedynie ppor. Hintze, doskonale wyznający się w sytuacji panującej w Azji Wschodniej. 7 lipca jednostki zakończyły pobieranie amunicji, dodatkowego wyposażenia i zaopatrzenia będąc gotowe do drogi. Admirał Geißler mógł zameldować o osiągniętej gotowości bojowej. Wyjście w morze zaplanowano na 9 lipca i w tym też dniu do Kilonii przy-

był cesarz, który uprzedniego dnia w Wilhelmshaven pożegnał wyruszający korpus ekspedycyjny. Przed południem eskadra z krążownikiem (lekkim wg. późniejszej klasyfikacji) *Hela* jako awizem (jednostka łącznikowa) na czele wyszła z portu kolońskiego, a za nim *Wörth*, *Weissenburg*, *Brandenburg* i *Kurfürst Friedrich Wilhelm* i zgodnie z rozkazem cesarskim udała się najpierw Kanałem (Kilońskim) do Wilhelmshaven, aby większości członkom załóg, którzy tam właśnie mieli swoje rodziny i najbliższych umożliwić pożegnać się z nimi. 11 lipca nastąpiło już właściwe wyjście z ujścia rzeki Jade. Po raz pierwszy w swojej historii zwarty i jednorodny zespół niemieckich okrętów ciężkich, pancerników, udawał się w daleki, zagraniczny rejs. Marsz kontynuowano dosyć szybko a po drodze dołączyła jeszcze kanonierka *Luchs*, która również zmierzała do Chin. 17 zawinięto do Gibraltaru, gdzie następnego dnia zabunkrowano paliwo. Kanał Sueski przemierzono 26 i 27 lipca, a następnie w Adenie wzgl. na wyspie Perim ponownie pobrano paliwo. 2 sierpnia zaczął się marsz przez Ocean Indyjski; 10 osiągnięto Colombo na Cejlonie. Silnie wiejący wiatr, czasami w skali od 6-8 nie przeszkodził okrętom w zaprezentowaniu swojego wysokiego stopnia dzielności morskiej. Rejs kontynuowano przez Cieśninę Malakka, którą sforsowano 14 sierpnia; 18 zespół wszedł do Singapuru. Brak własnego zaopatrzenia w paliwo bardzo niekorzystnie odbił się finansowo, gdyż brytyjskie stacje węglowe nieoczekiwanie wywindowały wielokrotnie dotychczas obowiązujące ceny. W momencie wyjścia ze Singapuru, eskadra znalazła się pod komendą dowódcy eskadry krążowników, który w międzyczasie przeniósł swój porządek na przybyły z Niemiec krążownik pancerny *Fürst Bismarck*.

Zgrupowanie opuściło 23 sierpnia Singapur i 28 dotarło do Hongkongu przybawając 30 na redę Wusung, gdzie chwilowo pozostały, oprócz *Wörtha*, który poszedł na Morze Żółte, pod Taku, gdzie miał ubezpieczać wyokrętowanie żołnierzy nm. korpusu ekspedycyjnego. Pozostałe jednostki tego typu oraz awiza zajęły pozycje u ujścia Jangcy, jako straż nad idącymi tędy z Euro-

1. ówczesna prasa zwracała potem na pewne kuriozum, gdyż zamiast wysłać ów szczególnie rozkaz drogą radiową za pośrednictwem brzegowych radiostacji, które rzekomo „były zajęte prowadzeniem ww. manewrów”, więc admiralica zdecydowała, wysłać do jednostek torpedowców z pisemnymi wytycznymi (!), co z pewnością odbiło się niekorzystnie na „pilnym” wyjściu eskadry do Azji.

2. szerzej o pobytku Eskadry Wschodnioazjatyckiej w okresie powstania bokserów, patrz Christoph Fatz – „Pięć siostr, czyli krążowniki typu Victoria Louise w „Okrętach Wojennych” nr 77 (3/2006), 80 (6/2006), 82 (2/2007) i 83 (2/2007).

3. http://de.wikipedia.org/wiki/Clemens_von_Ketteler – tłumaczenie własne autora.

py i Indii transportami wojska. Przed ewentualną reakcją znajdującą się około 100 mil w górę rzeki małej chińskiej floty, co się okazało zupełnie niepotrzebne, gdyż Chińczycy zachowywali się spokojnie, gdyż zdawali sobie sprawę, że ze swoimi małymi i nie zawsze sprawnymi bojowo jednostkami nie są w stanie nic zdziałać przeciwko potężde Europejczyków, w tym brytyjskich 2 pancerników, 3 krążowników, 4 kanonierek i jednego niszczyciela), lecz pomimo tego nadal praktykowano bezcelowe, jak się okazywało, wysyłanie dużej liczby okrętów w różne miejsca. Zgrupowanie mogło, więc ostatecznie pod koniec września przejść swobodnie na Morze Żółte, gdzie dowódca wszystkich międzynarodowych sił na tym akwenie, feldmarszałek, graf von Waldersee planował przeprowadzenie bardziej energicznych akcji przeciwko chińskim portom. Tak na przykład pod Szanghaj-Kwanem między 3 i 4 października oprócz eskadry krążowników z flagowym *Fürstem Bismarckiem*, udział wziął *Kurfürst Friedrich Wilhelm*, którego stuosobowy oddział desantowy opanował miejscowy dworec i bramy miasta, a inny, utworzony z minerów-torpedystów z różnych jednostek, unieszkodliwił zalegające u wejścia do portu chińskie zapory minowe. Pod Chin-wan-tau skierowano natomiast *Brandenburga*, którego oddział desantowy miał za zadanie złuzować przebywających tam ludzi z krążowników *Hertha*, *Hansa* i *Hela*. Po pewnym czasie zastąpił go *Weißenburg*, przebywając w tym rejonie do końca miesiąca, a pozostałe jednostki tego typu pojedynczo odchodziły na redę Wusung. Inne planowane przedsięwzięcie przeciwko ujściu Jangcy zostało odwołane, ponieważ Brytyjczycy obawiali się o swój handel morski w tym rejonie i odmówili współudziału. Obecność cesarskich okrętów wystarczyła jednak, aby w Wielkiej Brytanii pojawiły się plotki, jakoby Niemcy wiosną następnego roku zamierzali wysadzić oddział liczący 15 000 żołnierzy, którzy mieliby okupować dolną część doliny Jangcy. Pancerniki oprócz *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, udały się natomiast w górę rzeki Jangcy, aż do Nankingu, gdyż jego dowódca, kmdr von Holtzendorf zamierzał złożyć wizytę generalnemu gubernatorowi w Chinach, kadm. Geißlerowi (i to było głównym powodem rozpętania przez prasę brytyjską kampanii oszczerstw w ww. sprawie), lecz dowódca zachorował. Został zastąpiony przez najstarszego służbą oficera na tym akwenie, kmdr Borckenhagenem.

Monotonne, wręcz nudne dni, które doświadczały załogi jednostek stojących na redzie Wusung i ogólne uspokojenie się sytuacji politycznej, wykorzystano, by okręty skierować, na początku grudnia, do Nagasa-

ki, wzgl. Hongkongu celem przeprowadzenia przeglądów technicznych w tamtejszych dokach. Kontynuowane to było również w styczniu i lutym 1901 r. W tym właśnie okresie *Brandenburg* skierowany został do doku w Hongkongu. W marcu cały dywizjon zebrał się pod Cingtao, gdzie kadm. Geißler miał okazję przeprowadzić ćwiczenia taktyczne i ogniowe całego zespołu pancerników. 16.III.1901 r. szef eskadry krążowników, wiceadmirał Bandemann, zaprezentował feldmarszałkowi grafowi von Waldersee również okręty liniowe, brakowało już wśród nich *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, ponieważ powrócił już na redę Wusung a następnie udał się do Szanghaju, gdzie fikcyjna blokada ciągle jeszcze była prowadzona. 26.V nadszedł długo oczekiwany rozkaz o powrocie do domu. Od grudnia 1900 r. w Berlinie doszło do pewnych kontrowersji, kiedy sztab generalny, (wsparty opinią sekretarza stanu) odmówił wydania zgody na wcześniejsze wycofanie, z powodów militarnych, okrętów liniowych z Chin. Oliwy do tlącego się ognia dolał Geißler i Bandemann, którzy obawiali się utraty prestiżu państwa, jeżeli okręty wchodzące a w skład międzynarodowych sił tak prędko by je opuściły. Cesarz był tego samego zdania i dopiero, wtedy, kiedy oddało się odczuć, że główne dowództwo tych sił myśli poważnie o rozwiązaniu się i kiedy w Niemczech szef sztabu admiralicji i sekretarz stanu wspólnie wskazali na pałacy problem szkolenia załóg, ale w Niemczech, oponenci swoje twarde zdanie zmienili. Bandemann próbował wszelkimi sposobami zatrzymać na wodach chińskich przynajmniej, na krótki czas, dwa okręty liniowe, ale jego propozycja została zdecydowanie odrzucona.

Powrót z Chin

1 czerwca zespół ruszył w drogę powrotną przez Singapur (10-16.IV, gdzie pobrano paliwo), Colombo (tutaj dywizjon minął transportowiec Lloyda *Gera* zaadoptowany na statek szpitalny z feldmarszałkiem von Waldersee na pokładzie). Silny monsun od czoła bardzo przeszkadzał w kontynuowaniu rejsu, więc Geißler postanowił najpierw skierować się do Victorii na wyspie Port Mahé (Seszele), aby tam uzupełnić zapas paliwa. Dalszy marsz odbywał się już bez przeszkód, nie licząc jednodniowej wizyty w Adenie i Port Saidzie (bunkrowanie). 1 sierpnia rzucono kotwicę w Kadyksie. Tam doszło do spotkania z jednostkami I Dywizjonu, któremu dowodził książę Henryk Pruski (1862-1929), młodszy brat cesarza, na okręcie liniowym *Kaiser Wilhelm der Große*. I Eskadra Okrętów Liniowych razem poszła w kierunku Niemiec. Na wysokości Helgolandu dywizjony roz-

dzieliły się, II w dniu 11 sierpnia po wizycie przez generalnego inspektora marynarki wojennej, admirała von Kostera, która miała miejsce na zewnętrznej redzie ujścia rzeki Jade, okręty liniowe weszły do Wilhelmshaven, gdzie następnego dnia admirał Geißler opuścił swój porządek. Rejs okrętów wraz z pobytem na zagranicznych wodach trwał od 13.VII.1900 r. do 10.VIII.1901 r. Nie przyniósł on wprawdzie żadnego sukcesu militarnego, ale członkowie załóg mieli chyba jednorazową okazję do sprawdzenia się na wodach tropikalnych, pozwalający nabyć cennych doświadczeń morskich i był z pewnością jednorazowym wydarzeniem w ich życiu. Pochlebłą opinię wyrazili sztab admirałski i sekretarz stanu.

Dalsza służba

21 sierpnia rozpoczęły się manewry jesienne, które przerwane zostały 11 września w Zatoce Puckiej, gdzie odbyła się parada morską na cześć przybyłego z wizytą cara Rosji Mikołaja II. Następnie odbyły się jeszcze jedne ćwiczenia z uczestnictwem wszystkich korpusów desantowych floty (I oraz XVII stacjonujących w Prusach Zachodnich [tereny Pomorza Gdańskiego, bez Warmii [Ermland], lecz z dodatkiem Kwidzyna [Marienwerder] i okręgu nadnoteckiego [Bydgoszcz {Bromberg}]) podczas cesarskich manewrów. Ćwiczenia zimowe zakończyły rok 1901, po którym okręt liniowy poszedł na przegląd stoczniowy w Wilhelmshaven. W roku 1902 manewry „floty ćwiczącej”, w tym *Brandenburga*, rozciągały się po wody Norwegii. Powrót stamtąd wiódł wokół Szkocję i Kanał La Manche. Po manewrach letnich i jesiennych jednostkę wycofano ze służby, co miało miejsce 23.X. Załoga przeszła na okręt liniowy *Zähringen*, który zajął w I Eskadrze miejsce nr 1 zastępując *Brandenburga*. W latach 1903/1904 stocznia Cesarska w Wilhelmshaven zajęła się modernizacją tego okrętu i dopiero 4.IV.1905 r. okręt liniowych powrócił do aktywnej służby w składzie II Eskadry. Z ważniejszych wydarzeń podczas różnego rodzaju ćwiczeń i manewrów, warte wymienienia jest, 7 sierpnia, niegroźne wejście jednostki na mieliznę podczas opuszczania Sztokholmu, kiedy obyło się bez uszkodzeń. Po przeglądzie stoczniowym podczas zimy roku 1905, okręt wziął udział w następnym w różnego rodzaju manewrach i ćwiczeniach. 30.IX.1907 r. *Brandenburga* wycofano ponownie ze służby. Jego załogę skierowano do obsadzenia oddanego do służby okrętu liniowego *Hannover*, a on sam przesunięty został do rezerwy formacji przebywającej na Morzu Północnym.

Dopiero przy okazji manewrów jesienią 1910 r. jednostka weszła przejściowo

w skład utworzonej III Eskadry (flagowiec *Kaiser Friedrich III*), przejmując następnie obowiązki stacji radiowej dywizjonu rezerwowego Morza Północnego, w ramach, którego okręt brał udział w rejsach ćwiczebnych. Od lata 1911 r. w składzie zespołu jednostek szkolnych i doświadczalnych przeszedł na Bałtyk. Jesienią ponownie w składzie III Eskadry. 16.X wycofany ze służby a w 1912 r. przydzielono go do rejonu operacyjnego na Bałtyku (Marinestation Ostsee).

Po wybuchu wojny w roku 1914 *Brandenburga* skierowano do nowo utworzonej V Eskadry (Flagowiec: *Kaiser Wilhelm II*), która pełniła najpierw służbę dozоровą na Morzu Północnym, ale we wrześniu 1914 r. skierowano ją do zespołu wykonującego wypad do wschodniej części Bałtyku.

15.I.1915 r. przydzielony do VI Eskadry, utworzonej celem wzmocnienia dozoru u ujścia rzek Jade i Wezery, ale ta formacja długo tam nie działała, bo już pod koniec lutego 1915 r. okręt wchodził, ze zredukowaną załogą, do bałtyckiego dywizjonu alarmowego z bazą w Kilonii, a o po przeglądzie stoczniowym, od lipca do grudnia jednostka przebywała w lipawskim porcie wojennym w charakterze jednostki strażniczej. 20.XII.1915 r. *Brandenburga* wycofano ze służby i służył następnie jako jednostka mieszkalna oraz stacja odsalania wody w Lipawie pod komendą dowódcy pod którym podlegają wszystkie tamtejsze magazyny, warsztaty i instalacje na terenie całej Kurlandii. Jego ciężkie uzbrojenie zostało zdane na ląd a następnie przetransportowane do Turcji (montaż i ewentualne użycie na nowym froncie nie są potwierdzone). Pod koniec wojny jednostkę przebazowano do Gdańska, gdzie ją zaczęto przebudowywać na okręt-cel, lecz zanim prace ukończono, 13.V.1919 r. jednostkę skreślono z listy floty. W roku 1920 pocięty został na złom.

„Kurfürst Friedrich Wilhelm”

Młoda para cesarska (Wilhelm II w towarzystwie Augusty Wiktorii Schleswig-Holstein-Sonderburg-Augustenburg) dokonała 30.VI.1891 r. aktu chrztu nowej jednostki. Stępkę pod *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* położono 24.III.1890 r. Prace stoczni Kaiserliche Werft w Wilhelmshaven postępowały, po położeniu stępki (24.III.1890 r.) bardzo szybko, co było powodem, że kadłub jednostki o oznaczeniu budżetowym „D” jako pierwsza mógł zejść z pochylni. W wyniku kilka, niegroźnych zresztą, wypadków, do których doszło na pokładzie pancernika, na zawał serca zmarł jego pierwszy dowódca, kmr Valette, którego natychmiast zastąpił w dniu 5.IX.1894 r. kmr Rudolf Rittmeyer. Po odbyciu wyznaczonej liczby

prób morskich jednostka musiała udać się do stoczni macierzystej, gdzie została wycofana ze służby, ponieważ zaistniała potrzeba usunięcia pewnych stwierdzonych usterek, a szczególnie dotyczyło to urządzeń napędowych. Jednostka pojawiła się ponownie w służbie dopiero 1 listopada 1894 r. Kiedy 16.XI dowódca Eskadry Manewrowej, wiceadm. Koster, opuścił swój dotychczasowy okręt flagowy, którym był tylko przejściowo *Bayern*, przenosząc swój proporczyk na *Kurfürstwa Friedricha Wilhelma*, stał się on centralną jednostką bardzo aktywnej floty ojczyznianej, którą utrzymał prawie sześć lat, do lipca 1906 r.

Pojawienie się w składzie floty najmocześniejszych jednostek było powodem całkowitej reorganizacji wspomnianej Eskadry Manewrowej. Po pierwsze zastarzałe już fregaty pancerne, tworzące do tej pory II Dywizjon wycofano z aktywnej służby, a wchodzące w skład I, typu *Sachsen* wypełniły sobą stan ww. dywizjonu. Stąd adm. Koestner dysponował następującymi okrętami:

I. Dywizjon: *Kurfürst Friedrich Wilhelm* (f), *Brandenburg*, *Weißenburg*, *Wörth*, awizo *Wacht*

II. Dywizjon: *Baden* (f), *Bayern*, *Sachsen*, *Württemberg*, awizo *Pfeil*.

Dowódca eskadry przystąpił natychmiast do energicznego szkolenia, uzyskując bardzo dobre rezultaty, co dało podwaliny pod późniejszy, jakże charakterystyczny dla floty niemieckiej, dryl. Listopad minął na ćwiczeniach indywidualnych poszczególnych jednostek, które po raz pierwszy zwizytował cesarz 3 grudnia, przybyłego po uroczystości otwarcia charakterystycznego most, spinającego wybrzeża Kanału Kilońskiego, w miejscowości Levensau, koło Kilonii. Następnie eskadra wyszła w morze na zimowe ćwiczenia. Ograniczyły się one wprawdzie początkowo tylko do Bałtyku, co jednak było już pewnym postępem, w porównaniu z pielegnowaną dotychczas tradycją wycofywania okrętów ze służby na czas sześciu, zimowych miesięcy. Po powrocie do Kilonii, eskadra podzieliła się; 2 poszła do Karlskrony, a I udała się w kierunku północnym, rzucając między 7 a 12.XII kotwicę w pobliżu Vaxholm (Szwecja). Tutaj odbyły się uroczystości z okazji 300 letniej rocznicy urodzin wielkiego króla Szwecji, Lwa Północy, dowódcy, stratega, polityka i reformatora armii, Gustawa II Adolfa (1594-1632) i z tej okazji wiceadm. Koster, dowódca *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, *Wörtha* i *Brandenburga* (kmr Boeters, Książę Henryk Pruski, Geißler. Dowódca *Pfeila*, kmr ppor. Vüllers ora I oficerowie *Wörtha* i *Brandenburga* (kmr ppor. Ludwig Schröder i Eduard von Capelle razem z porucznikiem flago-

wym ppor. mar Funkem) przyjęci zostali na uroczystej audyencji przez króla Karola XV Bernadotte. W drodze powrotnej kontynuowano ćwiczenia a po zawinięciu do portu kontynuowane były zwykle przeprowadzane zimą prace związane z naprawą. W przypadku *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* rozciągnęły się one na wspomniane już wyżej podniesienie kominów. W tym czasie (19.XII.1894–27.III.1895 r.) wiceadm. Koestner przeniósł swój proporczyk na *Wörtha*.

Rok 1895 zapoczątkowany został od rejsu na Helgoland i Bremerhaven (awanport Bremy), co w następnych latach weszło na stałe do programu ćwiczeń. Na pokładzie obecny był cesarz Wilhelm II. Kontynuowane następnie ćwiczenia przerwane zostały przez *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* i *Brandenburga*, ponieważ oddelegowano je w kierunku północnej części Morza Północnego, aby sprawdzić ich zachowanie w warunkach ciężkiej pogody, co zakończyło się pełnym zadowoleniem, gdyż zdobyto przy tym bardzo cenne doświadczenia. Po drodze zawinęły do Lervik (16-23.III) na Szetlandach, co sprawiło, że po raz pierwszy przekroczyły granicę swoich wód przybrzeżnych. Do maja jednostki ćwiczyły na wodach zachodniego Bałtyku w składzie eskadry, bądź samodzielnie, a następnie przeszły na Morze Północne. Pod koniec ćwiczeń eskadra zawitała do Kirkwall w Szkocji. Na początku czerwca eskadra powróciła do Kilonii rozpoczynając przygotowania do uczestnictwa w mających się niebawem rozpocząć uroczystościach z okazji poświęcenia kamienia węgielnego położonego pod budowę przyszłego Kanału Kilońskiego, które uświetnić miało 10 brytyjskich, 4 amerykańskie, 6 duńskich, 9 włoskich. 3 francuskie, 3 rosyjskie, 3 norweskie, 1 portugalski, 1 turecki i 5 austro-węgierskich⁴.

Uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod Kanał Kiloński

Większa część różnych jachtów i awiz zebrała się w wigilię dnia uroczystości, wieczorem w Hamburgu, gdzie miała się odbyć oficjalna część uroczystości. Cesarz Wilhelm II przybyła tam 19.VI, na pokładzie swojego jachtu *Hohenzollern* w towarzystwie żony

4. kręgi marynarki, a szczególnie admiralicja, nie były zbyt zadowolone z pomysłu cesarza, który zamierzał urządzić imprezę na szeroką skalę i niezwykle pompatyczną, gdyż ich wątpliwości związane były z troską, aby się nie uwidocznił przed licznymi zebranymi przedstawicielami obcych marynarek wojennych nie najlepszy stan techniczny i krótko mówiąc małej liczebności uczestniczącej niemal całej floty niemieckiej. Eskadrę niemiecką zasilili okręty III Dywizjonu (wiceadm. Diederichs, 4 szkolne fregaty). Proporzec dowódcy floty, adm. Knorra powiewał na *Marsie*, dowódcy obszaru morskiego, wiceadm. von Wickedego na maszcie szkolnego okrętu torpedowego *Blücher*, podczas gdy dowódca części floty aktywnej, wiceadm. Koester przebywał na *Kurfürście Friedrich Wilhelmie*.

cesarszowej Augusty Wiktorii. Na pokładach zagranicznych jednostek znalazła się liczna grupa różnych książy, dyplomatów i ministrów oraz przedstawiciele Reichstagu. Następnego dnia rano godz., 04:30 jacht cesarski przeciął rozciągniętą wstęgę u wejścia do śluzu w Brunsbüttel a za nim ruszyła procesja składająca się z 25 statków (w tym kilka parowców HAPAG-Lloyda) odbywającą wspólną przejażdżkę wzdłuż kanału.

Następnego dnia, 22 czerwca, zebrana część gości miała okazję przyglądać się manewrom eskadry pancerników na *Kurfürście Friedrichu Wilhelmie*, na pokładzie, którego znajdował się cesarz Wilhelm II a dalsi, zainteresowani goście honorowi, śledzili ćwiczenia z pokładu *Hohenzollerna*. Cała impreza miała spokojny przebieg i nie doszło do żadnych zakłóceń. Utrzymująca się w tym czasie jeszcze bardzo napięta sytuacja polityczna między Niemcami a Francją doprowadziła jednak do pewnej, jedynej zresztą, niezgody. O ile wspólne przybycie 18.VI na wody fiordu Kilońskiego eskadr francuskiej i rosyjskiej odebrane zostało jako świadoma prowokacja, to rozkaz wydany przez Paryż, przekazany via dowódca francuskiej eskadry, że załogom z przybyłych krążowników *Hoche* i *Dupuy de Lôme* kategorycznie zabroniono przyjęcia zaproszenia do wzięcia udziału we wspólnym koleżeńskim wydarzeniu na organizowanych na pokładach pancerników *Sachsen* i *Württemberg*, co wywołało dosyć spory dyskomfort.

Lata dalszej służby

Natychmiast po zakończeniu uroczystości, kontynuowane było rutynowe szkolenie. W dniu 28 czerwca na jednej z pinas pancernika doszło koło Friedrichsortu do

Scenka rodzajowa pochodząca z *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*. Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

eksplozji, której skutki pociągnęły za sobą śmierć 7 członków załogi a dowódca, późniejszy wiceadmirał Wilhelm Starke odniósł ciężkie rany. Dalsze ćwiczenia przerwano w związku z rejssem I Dywizjonu na Atlantyk, który rozpoczął się 1 lipca a miał w rzeczywistości kontekst polityczny, bo był związany z demonstracją siły floty cesarza u wybrzeży Maroka, z powodu zamordowania w tym kraju, na początku roku, dwóch niemieckich kupców, z której zrezygnowano, kiedy krążownikowi *Kaiserin Augusta* otrzymał żądane zadośćuczynienie finansowe. Podczas przechodzenia przez Biskaje okręty opisywanego typu udowodniły swoje zalety morskie. Po krótkim pobycie w Vigo do 27.VII w drodze powrotnej do bazy złożono jeszcze wizytę w irlandzkim Queenstown, natomiast zacięcie eskadry na redzie wyspy Wight oraz sterującego do tego samego portu jachtu cesarskiego w asyście *Gefiona*, z zamiarem wzięcia udziału w uroczystościach związanych z tzw. regatami w Cowes⁵ zostało przyjęte przez Brytyjczyków z mieszanymi uczuciami, które nieco zaskakująco jeszcze bardziej przybrały na sile, kiedy cesarz pozwolił sobie z pokładu *Wörtha*, w rocznicę stoczenia bitwy pod tą miejscowością w wojnie z roku 1870/1871. wspominał przez zebraną załogę pancernika o poległych. Ostra krytyka mowy cesarskiej, która przetoczyła się przez prasę brytyjską, Niemcy odebrali jako bardzo widoczny znak odwrócenia się od cesarstwa i skierowaniu swojej uwagi w kierunku Francji, jako swojego nowego potencjalnego sojusznika⁶.

Po połączenie się I eskadry i II weszły one do Wilhelmshaven 10 sierpnia, Gdzie natychmiast rozpoczęły się przygotowania

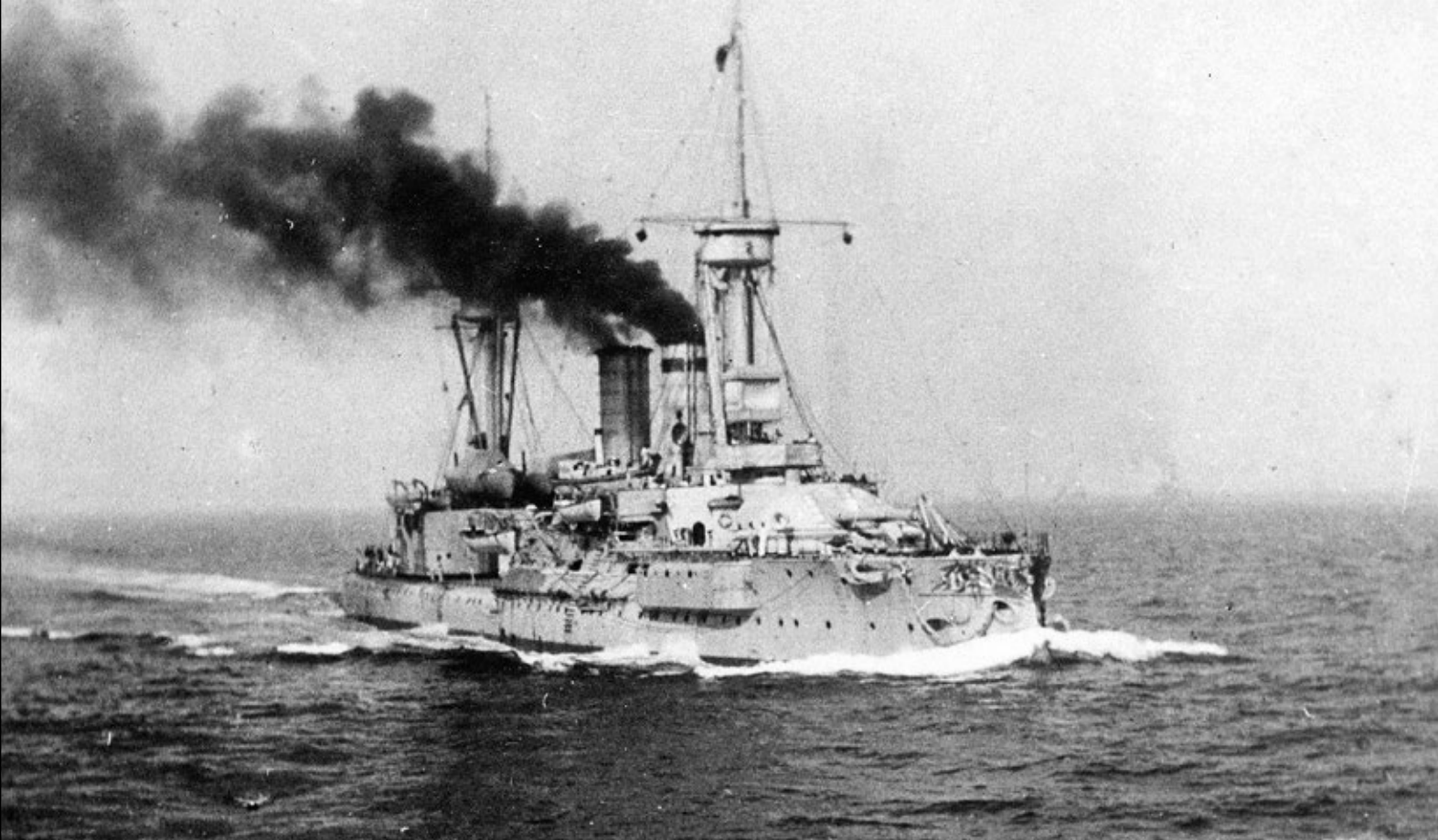
do wielkich manewrów jesiennych. W tym celu adm. Knorr przeniósł swój porządek na szkolny okręt artyleryjski *Mars*, szefem sztabu nadal był admirał baron von der Goltz, a naczelnego sztabu marynarki wojennej, kontradm. Tirpitz. To on był pomysłodawcą, z których okrętów ma się składać, ta wielka, manewrująca flota mająca do wykonania zadania natury taktycznej i strategicznej

Po zebraniu się najpierw całej floty w Wilhelmshaven odbyły się do 25 sierpnia manewry w Zatoce Helgolandzkiej, na które ściągnięto dwa ww. kanonierki obrony wybrzeża a następnie rozpoczęto marsz na Bałtyk wokół przylądka Skagen, gdzie zmagano się z trudnymi warunkami atmosferycznymi. Oprócz poważnych uszkodzeń natury technicznej, które zanotowano na dużych okrętach, szalejący żywioł okazał się być sprawcą wywrócenia torpedowca *S 41*, z którego zdążył się uratować ówczesny jego dowódca, a późniejszy wiceadmirał, którym był ppor. mar. Hugo Langemak wraz z dwoma sternikami. Torpedowiec wziął ze sobą na dno pozostałych 13 członków załogi. Po kilku dniach odpoczynku w Kilonii, kontynuowano manewry na Kattegacie a w Dużym Belcie przeprowadzono ćwiczenia artyleryjskie. Właściwe manewry rozpoczęły się jednak dopiero 7 września, kiedy to cała „jesienna flota manewrowa” wyszła z fiordu Kilońskiego i na wzór marszu bojowego udała się pospiesznie na akwen wschodniego Bałtyku, by następnie kontynuować manewry u wybrzeży Pomorza Zachodniego i w Zatoce Gdańskiej, który w ostatniej fazie przyglądał się cesarz na pokładzie swojego jachtu *Hohenzollern* w towarzystwie awiza *Grille*, odbierając 14.IX koło wioski rybackiej Jarosławiec (obecnie gmina Postomino powiat Sławno – w tym czasie miejscowości nosiły następujące nazwy: Jershöft/Pustamin/Schlawe) paradę, kończącą sezon. Następnego dnia ów olbrzymi zespół został rozwiązany. Podczas

5. Organizowane od 1715 r. dzięki inicjatywie i zarządem fundatora w osobie księcia Cumberland, brata króla Jerzego II i późniejszego Wielkiego Lorda Admiralicji. Zwycięzcy jest przyznawana najstarsza nagroda dla jachtów, w rozgrywanych do czasów dzisiejszych regatach w ramach tzw. Cowes: Cumberland Cup. <http://www.ktz.pttk.pl/old/materialy/regaty.htm>

6. Była to jednak przysłowiowa burza w szklance, ponieważ kiedy, po tzw. „incydencie” z *Wörthem* emocje opadły, pojawiły się w niemieckiej jak i brytyjskiej literaturze fachowej głosy krytyczne, zarzucając, że Niemcy mogli w tym czasie zrezygnować z nadawania – prowokujących sąsiadów – nazw swoim pancernikom upamiętniające stoczone w przeszłości bitwy. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na nazwy pojawiające się w brytyjskiej tradycji morskiej, jak Hogue, Aboukir, czy Trafalgar. Marine Nationale też nie była w tej materii odosobniona, bo do 1907 r. w służbie znajdował się pancernik, który w wyniku eksplozji amunicji, w powietrze wyleciał okręt liniowy o dumnej, „ładowej” nazwie *Léna*.





Kurfürst Friedrich Wilhelm w marszu z dużą prędkością.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

jesiennych manewrów ponownie dał o sobie znać istniejący od lat brak wystarczającej liczby jednostek rozpoznawczych, w związku, z czym podjęto decyzję o przynajmniej przejściowe wypełnienie tej luki czarterując parowiec HAPAG-u, *Normannię* (kmdr ppor. Truppel, linia Hamburg-Ameryka, 1890 r., 8242 BRT; 1898). Z wydarzeń związanych z odbytymi manewrami wymienić należałoby jeszcze, że I Dywizjon w swoim pełnym składzie powrócił z Bałtyku przez kanał Cesarza Wilhelma i był to pierwszy w jego historii ześpół okrętów, który przeszedł jego torem.

Zmiany wewnątrz Eskadry Manewrowej, przynajmniej w I Dywizjonie były w okresie zimowym nieznaczne, za to w II znaczne, a to z powodu rozpoczęcia modernizacji pancerników typu *Sachsen*. Najpierw, na początku grudnia, ubył *Bayern*, a potem *Baden*, na którym wiceadm. Koester podniósł swój proporczyk (1-20.X), kiedy jego flagowiec, *Kurfürst Friedrich Wilhelm* poszedł na przegląd do doku. Z tego powodu też nowy dowódca II Dywizjonu, kadm. von Arnim, zastępujący Barandona, przesiadł się natychmiast na *Sachsen*, dowodząc w tym momencie tylko 2 okrętami, czyli *Sachsenem* i *Württembergem*, po wypadnięciu z dywizjonu *Bayerna* i *Badena*. Z uwagi na brak dostatecznej liczby pancerników, które wystąpiłyby w roli okrętów szkolnych w miesiącach zimowych, a nie zamierzano przerywać całego cyklu szkolenia, wiceadm. Koester zdecydował się na udanie 30 listopada w rejs ze swoją mocno okrojoną eska-

drą, któremu dodano awizo *Pfeil* na Bałtyk. Między 5 a 11 listopada jednostki wizytowały Göteborg. Przez następne miesiące zimowe, flaga dowódcy eskadry powiewała na maszcie *Württemberga*, a *Kurfürst Friedrich Wilhelm* przebywał w Wilhelmshaven, gdzie dokonywano jego przeglądu.

Rok 1896

Rozpoczął się od wydania 6 stycznia rozporządzenia przez sekretarza stanu Holmanna o reorganizacji eskadry. Dotychczasowa „Eskadra Manewrowa” otrzymała oznaczenie „I Eskadry”, „Jesienna Flota Ćwicząca” nazwana została „Flotą Ćwiczącą”. Struktura dowodzenia nie uległa jednak zmiany. Działalność floty nie różniła się w niczym od tej z roku ubiegłego. 10.III.1896 r. wiceadm. Koester powrócił na pokład swojego flagowca, *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* a czas do końca kwietnia wypełniony został szkoleniem indywidualnym załogi. Na przełomie kwietnia i maja I Eskadra wybrała się na ćwiczenia na Morzu Północnym, a I Dywizjon (bez *Wörtha*) zawinęły do holenderskiego Vlissingen, przebywając tam od 28.IV do 3.V II Dywizjon z *Wörthem*, kotwiczył koło Nieuwediep. W maju ćwiczenia kontynuowano na wodach norweskich, składając wizytę w Bergen (11-18.V). Następnie szkolenie odbyło w dwóch etapach. Pierwszy od końca maja do końca lipca. Do II Dywizjonu dołączyła ponownie w charakterze flagowca, zmodernizowana była fregata pancerna *König Wilhelm*, któremu towarzyszył przez

krotki czas *Gefion*. Pod koniec czerwca doszły jeszcze krążownik II klasy *Kaiserin Augusta* oraz podstawowa jednostka dywizjonu rezerwowego stacji bałtyckiej, którą był pancernik obrony wybrzeża *Hagen*. 1 lipca skład przygotowującej się w Wilhelmshaven do manewrów jesiennych eskadry uzupełniły jeszcze torpedowce I Flotyli z awizem *Blitz* jako flagowcem. W tym kontekście należy wymienić, że 20 czerwca prawie cała niemiecka flota przedstawiona została na redzie Kilonii przez cesarza Wilhelma II z pokładu *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* przebywającemu w Niemczech z wizytą wicekrólowi Chin, Li-huang-Czangowi. Znaczenie jaki Niemcy przykładali do wizyty w swoim kraju chińskiego męża stanu należy rozpatrywać wyłącznie z perspektywy zakulisowych rozgrywek nabierającej coraz bardziej na sile grze wielkich mocarstw światowych na arenie Wschodniej Azji.

9 sierpnia Flota Ćwicząca zebrała się na redzie Wilhelmshaven i jej skład nie odbiegał w zasadzie od tego z roku poprzedniego. Pierwsza część stanowił pozorowany atak floty francuskiej na ujście Łaby (stornie „przeciwniej” przydzielono nawet nazwy francuskich okrętów), co miało pomóc w wyciągnięciu strategicznych wniosków związanych z istnieniem Kanału Cesarza Wilhelma. Sprawdzono również przy tej okazji, co uczyniono w drugiej części manewrów, stopień przepustowości samego kanału, przepuszczając w ciągu 30 godzin całą flotę ćwiczącą, liczącą 52 okręty. Manewry przerwano 7 września na rozkaz ce-

sarza, który oczekiwał wizyty cara, Mikołaja II i zamierzał mu w Kilonii pokazać swoją flotę. Car zwizytował też pokłady *Kurfürsta Friedricha Wilhelma, Brandenburga, Wörtha* oraz krążownika *Kaiserin Augusta* rewanżując się również wieczorem 8 września zapraszając admirałów i dowódców niemieckich okrętów na uroczystą kolację do zamku kilonńskiego. Druga część manewrów wypełniona miała zostać intensywnym marszem przez kanał, do którego ostatecznie nie doszło, ponieważ jeszcze przed wyruszeniem okrętów w torze wodnym kanału zatonał duński frachtowiec *Johann Sims*, co zablokowało nurt. Wniosek wyciągnięty z tej awarii, który pojawił się na łamach współczesnej prasy w formie spekulacji, zwracał uwagę na zagrożenie ewentualnym celowym sabotażem, do którego wróg ośmieliłby się dopuścić, aby pokrzyżować strategiczne planowanie. Efektem tej akcji było odstąpienie od ponownego forsowania kanału, a wybrano okrężną drogę wokół Przylądka Skagen, aby dostać się na Morze Północne. W dalszych manewrach uczestniczyły także podstawowe kanonierki pancerne bałtyckiego dywizjonu rezerwowego, *Natter* i *Mücke*. Ćwiczenia skończyły się bez dalszego incydentu „obroną” i „atakami” Helgolandu. 15.IX flotę rozwiązano; okręty wróciły do swoich portów macierzystych, gdzie podane zostały przeglądowi technicznemu, bądź podejmowały swoje rutynowe czynności, czy przygotowując się do kolejnych jesiennych przetasowań.

Pożegnano dotychczasowego dowódcę eskadry, wiceadm. Kostera, który sprawował tę funkcję przez trzy lata – jego flaga powiewała na czas przeglądu *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, od 16.IX do 3.X na *Sachsenie* – a na jego miejsce mianowano dotychczasowego bałtyckiego dowódcę rejonu operacyjnego, wiceadm. Thomsena. Również w II Dywizjonie zmieniono dowódcę, kadm., księcia Henryka Pruskiego zastąpił kadm. von Arnim. Szkolenie indywidualne wypełniło czas opracowanego programu pracy. Jednostki II Dywizjonu wyszły jednak, wraz z krążownikiem *Gefion*, trwającą od 15.XII do 1.III.1897 r. w rejs szkolny na wody Kattegatu i Skagerraku. Podobnie jak roku ubiegłym *Kurfürst Friedrich Wilhelm* utracił swój przywilej okrętu flagowego w okresie zimowym, na rzecz stacjonującego w Kilonii *Sachsena*.

Rok 1897

W styczniu zaczęto rozważać, czy, aby eskadrę nie skierować, po raz kolejny, pod wybrzeże Maroka, ponieważ w tym kraju dokonano ponownego mordu na dwóch obywatelach Niemiec. Był to bankier Häusler, którego zabito w grudniu 1896 r. Dru-

gim powodem okazał się być, nie do końca załatwiona, stara jeszcze, sprawa związana z mordem na Rockstrohle, do którego doszło jeszcze w ubiegłym roku. Od tego zamiaru jednak ostatecznie odstąpiono, zadawał się nieco „łżejszymi” okrętami pod postacią eskadry szkolnej z *Gneisenauem* na czele. Eskadra pojawiła się w Maroku 27.II, ale już 2.III wyruszyła z powrotem po wykonaniu zadania. Wiceadm. Thomsen powrócił 1 marca na pokład *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* i to był początek rutynowego szkolenia na wodach Morza Północnego i Bałtyku. Z tego okresu należy zwrócić uwagę na pewną osobę, która się pojawiła w eska-drze wiosną, a mianowicie por. mar. Scherer, późniejszy dowódca Hochseeflotte, który objął na flagowcu funkcję oficera nawigacyjnego obejmując jednocześnie obowiązki nawigatora całej eskadry. Manewry zostały przerwane nagle w sierpniu, kiedy to I Eskadra udała się z parą cesarską, która przebywała na pokładzie jachtu *Hohenzollern*, na dwór carski w Kronsztadzie (zamierzano m.in. przeszkodzić w zbliżeniu francusko-rosyjskim). Eskadra wróciła 15.VIII do Nowego Portu (Neufahrwasser).

Manewry był wprawdzie przeprowadzane zgodnie z taktycznymi wytycznymi opracowanymi przez byłego szefa sztabu, awansowanego w międzyczasie na stanowiska sekretarza stanu w Urzędzie Marynarki Rzeszy, kadm. Tirpitz, ale nowemu dowódcy eskadry, wiceadm. Thomsenowi udało się przeformować pewne nowinki, które już były odczuwalne. Nacisk położony został na bezbłędne wyszkolenie artyleryjskie, zmierzając do osiągnięcia precyzji w niszczeniu celów znajdujących się w dużej odległości. Uzyskano to za cenę pewnej „martwoty” w manewrowaniu, co nie podobało się Tirpitzowi. Z drugiej strony Thomsen był tym dowódcą, który stworzył podwaliny pod wspaniałe przyszłe sukcesy niemieckiej artylerii okrętowej. Manewry skończyły się 22.IX.1897 r. w Wilhelmshaven.

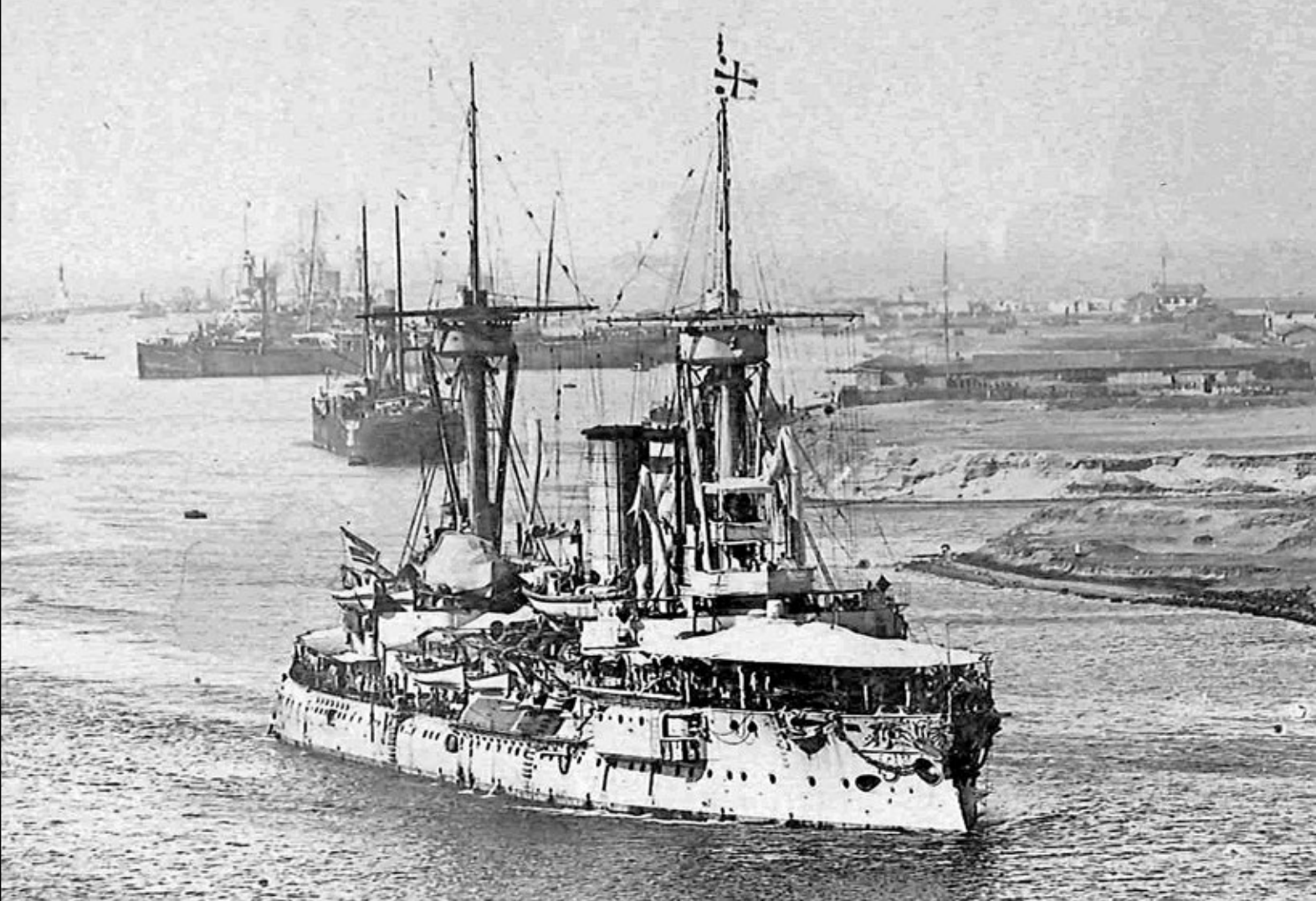
Przed manewrami jesiennymi dokonano następujących zmian osobowych: kmdr Fritze zastąpił dotychczasowego szefa sztabu I Eskadry, kmdr Geißlera. Stworzenie nowego stanowiska we flocie, jakim był oficer artylerii eskadry stanowiło namacalny dowód, jaką wagę przywiązywano do perfekcyjnego opanowania sprawności prowadzenia ognia. Pierwszym oficerem na tym stanowisku był por. mar. Ehrhard Schmidt. Na czele II Dywizjonu stanął, zastępując księcia Henryka Pruskiego, kadm. Bendemann. *Königa Wilhelma* ponownie wycofano ze składu eskadry, a jego miejsce zajął *Sachsen*, jako jednostka flagowa. Było to jednak rozwiązanie wyłącznie tymczasowe, gdyż już 30 listopada do eskadry powrócił,

w przejmując rolę flagowca, zmodernizowany *Baden*. *Oldenburga* skierowano natomiast na Morze Śródziemne.

W pierwszej połowie grudnia przerwano dotychczasowe szkolenie indywidualne jednostek i jednostki I Dywizjonu wyszły na ćwiczenia I Dywizjonu, które odbyły się na wodach Kattegatu i Skagerraku, miały być kontynuowane do chwili, kiedy okręty zamierzano skierować do stoczni, celem przeprowadzenia przeglądów technicznych. Chroniczny brak oficerów i marynarzy, którzy odczuwany był w marynarce cesarskiej, sprawił, że 13.XI jednostki odwołano, po krótkiej wizycie w Christianii (Oslo) odwołano do baz, gdyż większa część ich ludzi miało uzupełnić załogi okrętów I Eskadry, znajdujących się na wodach Azji Wschodniej (*Kaiser, Prinzess Wilhelm, Arcona* – wszystkie w Szanghaju oraz *Iltis* w Japonii).

Rok 1898

Dalsza służba *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, na którym, po zaprzysiężeniu nowego rocznika rekrutów zaokrętował się cesarz Wilhelm II, by udać się na Helgoland, lecz jego pierwsze wyjście w nowym roku, rozpoczęło się od małego skandalu. Z powodu wysokiego stopnia zapiaszczenia toru wodnego Jade, okręt nie potrafił przejść na głęboką wodę. Sekretarzowi stanu, Tirpitzowi z wielkim trudem udało się przekonać cesarza przed surowym ukaraniem odpowiedzialnego za ten naganny stan rzeczy w tym czasie, naddyrektora stoczni w Wilhelmshaven, kmdr Huga von Schuckman-na. Z dalszego toku szkolenia na uwagę zasługuje marsz w zwartym szyku I Dywizjonu (*Kurfürst Friedrich Wilhelm* (f.), *Brandenburg, Weissenburg, Wörth* i awizo *Hela*) między 2 a 27.V, szlakiem hiszpańskiej armady, wzdłuż wybrzeży brytyjskich, bo stało się to po raz pierwszy od 1588, co na Wyspach przyjęte zostało jako niebywała sensacja. Po drodze zatrzymano się w Queenstown (Irlandia), Greenock-Glasgow (Szkocja) i Kirkwall (Orkady). W sierpniu sformowała się ponownie tzw. flota ćwicząca (pancerniki, siły rozpoznawcze, czyli krążowniki, torpedowce, awiza pancerniki obrony wybrzeża), która rozpoczęła swoje manewry od ostrego strzelania 15 sierpnia w pobliżu Kilonii. Następnie ćwiczone przerwanie blokady morskiej pewnej „Flocie Wschodniej” wybrzeża Meklemburgii oraz bitwę manewrową na wodach Zatoki Gdańskiej. Powrót z Gdańska do Kilonii odbywał się w ciężkich warunkach pogodowych, przy silnym sztorcie z wiejącym od zachodu wiatrem. Przez wściekle fale rozbity został torpedowiec S 58 (ppor. mar. Türk) w cieśninie Fehmarn. Na szczęście bez ofiar w ludziach; pięć dalszych trzeba było wziąć na hol, gdyż odniosły cięż-



Kurfürst Friedrich Wilhelm w Kanale Sueskim.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

kie uszkodzenia. *Oldenburg* i *Hagen* musieli nawet odwiedzić stocznię remontową. Celem przeprowadzenia drugiej części ćwiczeń, flota pomaszerowała Kanalem Kilońskim, który przeszła już w ciągu 18 godzin, w porównaniu z 30 w roku 1896. Ćwiczenia blokadowe oraz pozorowany atak na Wilhelmshaven zakończyły program szkolenia przewidziany w okresie letnim na rok 1898.

16.XI I Eskadra przeprowadziła ćwiczenia ogniowe (artylerijsko-torpedowe) na Bałtyku (Eckernförde). Na początku grudnia cała eskadra wyszła na rejs szkoleniowy na Kattegat i Skagerrak, które przerwano w dniach 9-13.XII zawiązując z wizytą do Kungsbakki (południowa Szwecja).

Rok 1899

W pierwszym kwartale nowego roku miały miejsce wydarzenia istotne dla opisywanych okrętów, które zaważają dwóm zarządzeniom gabinetowym. 27.II ustalono, że pancerniki I, a więc typu *Brandenburg* oraz III typu *Sachsen* w przyszłości będą klasyfikowane jako „okręty liniowe”. Drugie zarządzenie, z 14.III rozwiązywało istniejące dotychczas AKO (*Allerhöchste Kabinettsordre* [Najwyższe Rozporządzenie Gabinetu] w imieniu Króla, a potem Cesarza) i podporządkowanie I Eskadry bezpośrednio pod rozkazy cesarza.

Po zebraniu się eskadry w Kilonii, wyruszyła ona w kierunku wschodniego Bałtyku, gdzie w dniach od 5 do 11.III odbyła kolejny rejs szkoleniowy. Mimo, że 22.III *Oldenburg* doznał w Zatoce Strander ciężkich uszkodzeń podczas szalejącej śnieżycy, to jego uszkodzenia nie okazały się poważne, ale musiał opuścić szeregi eskadry, zjawiając się jednak na czas, aby wziąć udział w uroczystościach, w dniu 5.IV, z okazji 50 rocznicy potyczki pod Eckernförde⁷. W maju miało miejsce wielkie przekroczenie Atlantyku, wraz z jednostkami II Dywizjonu oraz podstawową jednostką Bałtyckiego Dywizjonu Rezerwowego, pancernikiem obrony wybrzeża *Aegir*. I Dywizjon wszedł w pierwszym etapie wyprawy do Dover a II do Falmouth, gdzie uzupełniono zapas węgla. Następnie, już wspólnie, obrano, 8 maja, kurs na Zatokę Biskajską, by 12 wejść do Lizbony. Z wyraźnym zamiarem umniejszenia wagi wyprawy, w którą wyruszyła eskadra niemiecka, do Lizbony następnego dnia, weszła również eskadra Royal Navy, w składzie 8 okrętów liniowych i trzech krążowników pancernych. Po wizycie króla Portugalii, Karola I, który wizytował flagowca *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, jednostki zmuszone były do obrania kursu powrotnego, a to z uwagi na 80 rocznicę urodzin brytyjskiej królowej Wiktorii, na cześć, której

odbyć się miały zakrojone na wielką skalę pokazy w wykonaniu armii i marynarki wojennej, w której okręty niemieckie też miały wziąć udział. 31.V eskadra powróciła do Kilonii. W lipcu 1899 r. odbyły się kolejne manewry na Morzu Północnym, w których akcent położony był na wspólnych ćwiczeniach w obroni i w ataku wraz z oddziałami wojsk lądowych, w postaci X Korpusu Armii. Podczas przygotowań do manewrów jesiennych w całej sile objawiły się postanowienia z 14 marca, bo od tej chwili cesarzowi wolno było osobiście wybrać sobie dowódcę, który będzie stał na czele „jego” floty. Został nim, zgodnie z powszechnymi oczekiwaniami, dowódca bałtyckiego obszaru operacyjnego, adm. Koester, stając się jednocześnie generalnym inspektorem cesarskiej marynarki wojennej.

16.VIII na redzie Gdańska zebrała się cała flota mająca odbyć manewry A.D. 1899 r. Jej pierwsza część odbyła się na Bałtyku i trwała do 30.VIII. Część druga, po okrążeniu Przylądka Skagen i ćwiczeniach przeprowadzonych w Zatoce Niemieckiej, skończyła się 7 września. Część trzecia odbyła się na Kattegacie i w Dużym Belcie. Rozgry-

7. Patrz artykuł M. Jarczyka w „Okrętach Wojennych”, nr specjalny 34/2011 r. – Z dziejów floty niemieckiej od 1849 r. do dzisiaj. Z początków floty wojennej Niemiec (Eckernförde, Helgoland 1849 r.), str. 2-11.

wano tutaj wariant obronny, gdzie flota stoi za obronnymi zagrodami minowymi oczekując ataku wroga idącego małymi siłami z Wilhelmshaven i próbuje zmusić przeciwnika do podzielenia się na dwie części. Szef sztabu, kadm. Bandemann przedstawił swoje pozytywne odczucia w bezpośrednim, bo spotkaniu z cesarzem, w cztery oczy⁸. Tym jednak razem cesarz był zupełnie innego zdania. Również ówczesny kanclerz Rzeszy, Chlodwig Karl Victor, Hohenlohe-Schillingsfürst, książę Raciborza i Corvey (Westfalia), wypowiedział się przeciwko planom floty, ponieważ obawiał się komplikacji na niwie dyplomatycznej z państwami nordyckimi a szczególnie ze strony Danii. Sekretarz stanu, von Tirpitz, obawiał się natomiast, że oparcie doktryny obronnej na planie przeciwczołowym przez flotę, oznaczać będzie odwrót od kategorii stoczenia bitwy morskiej na rzecz prowadzenia tzw. małej wojny przybrzeżnej. 16 września manewry jesienne skończyły się ćwiczeniami próby zablokowania Kilonii od strony morza.

Z historii tego opisywanego okrętu liniowego należy nadmienić, że jego wymieniony już oficer artylerii morskiej, por, mar. C. Feldt, który wykazał się od roku 1894 r. znakomitymi wynikami w swoim fachu na pokładach jednostek I Dywizjonu, szkoląc następnych, równie świetnych kanonierów, w nagrodę wyróżniony został przez cesarza ufundowaną przez niego nagrodą w formie

srebrnej plakietki, tzw. Kaiser – Schießpreis. Od 15.XI ćwiczone i manewrowano na Skagerraku (8.XII). Pierwszy dywizjon odwiedził Christiansand a drugi Arendal. Powrót do Kilonii, który odbywał się w gęstej mgle, przebiegł bez komplikacji, których się bardzo obawiano, a wiceadm. Hoffmann zdecydował się po raz pierwszy w takiej pogodzie przejść Wieki Bełt, co mu pozwoliło zachować jego dotychczasową opinię o najlepszym nawigatorze w flocie.

Rok 1900 rozpoczął się od szkolenia własnej załogi i w całej eskadrze. W drugiej połowie marca i na początku kwietnia odbyto ćwiczenia w strzelaniu torped i artyleryjskie oraz rejs całej eskadry na Morzu Północnym, podczas którego najpierw zawinęła na Szetlandy (Lerwick, 12-1VI przeprowadzono kolejną reorganizację, bo rozwiązano II Eskadrę, a jej jednostki miały działać samodzielnie a jej dowódcy tytułowani byli jak „2 admirał eskadry”. 2 lipca rozpoczęły się manewry letnie, które zostały na trawersie Helu nagle przerwane w dniu 4 lipca. Przekazany semaforem rozkaz cesarza nie pozostawiał żadnych wątpliwości:

Manewry skończone. Na rozkaz Najwyższego rozpocząć przygotowania do wyjścia na wody Azji Wschodniej!

Cała eskadra natychmiast przeszła do Kilonii, gdzie już czekały nowe rozkazy. W Dywizjon przenumerowano 8 lipca na II i uchodziła od tego dnia jako „oddelegowa-

na z I Eskadry”, która po przybyciu na miejsce odda się pod rozkazy dowódcy Eskadry Krążowników. Nowo mianowany komendant „zespołu oddelegowanego”, dotychczasowy Inspektor ds. Artylerii Okrętowej, kadm. Geißler podniósł swój proporzeczek na *Kurfürście Friedrichu Wilhelmie*.

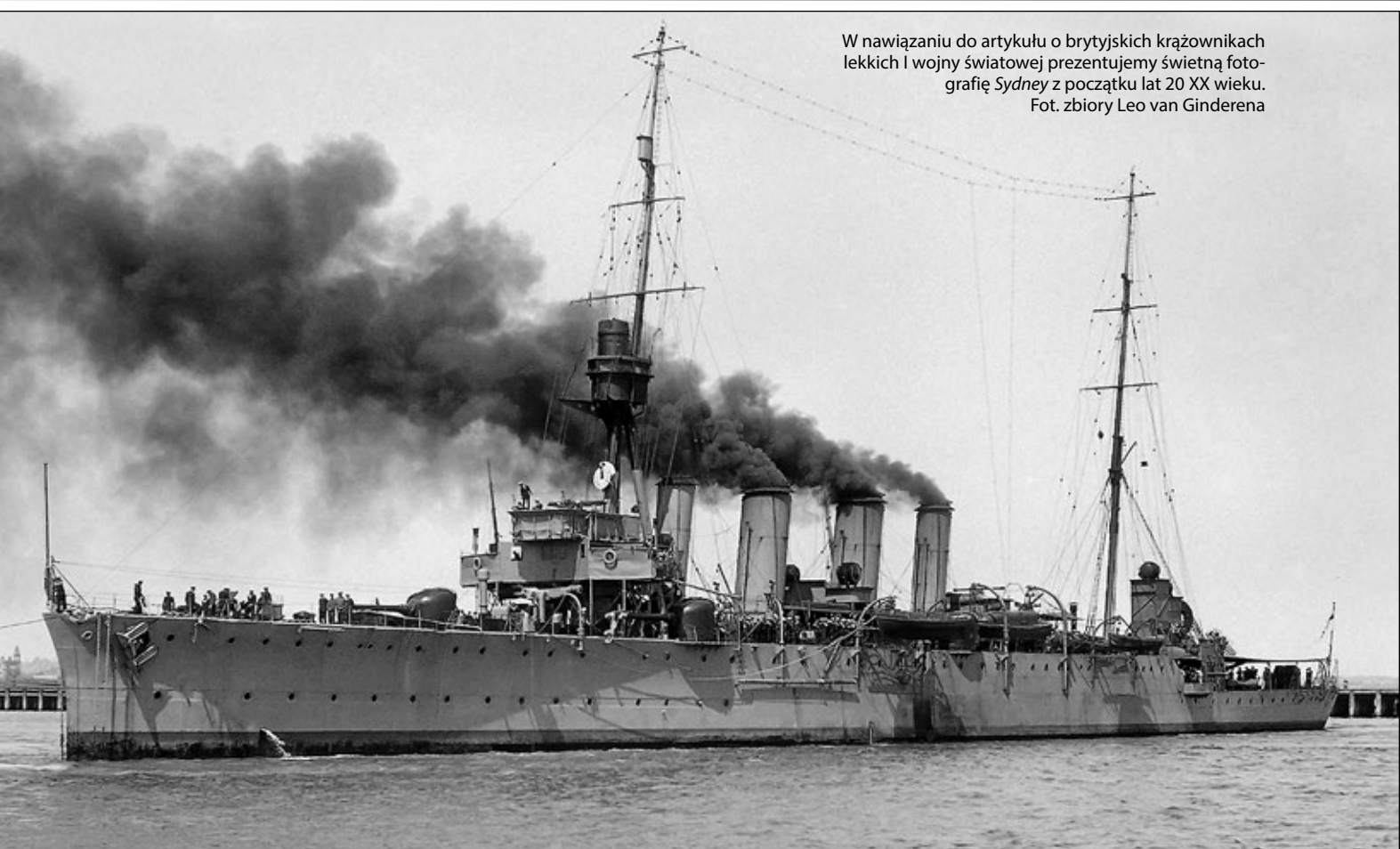
Z chwilą utraty miana jednostki flagowej floty przez, *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, zainteresowanie społeczności skupiło się na nowym okręcie flagowym, czyli *Kaiserze Wilhelmie II* (typu *Kaiser Friedrich III*, 1897-1921)

Dalsze działania tego okrętu liniowego w latach 1900 i 1901, w ramach Eskadry Azjatyckiej opisane zostały w części drugiej, patrz „Okręty Wojenne” nr 3/2012 (113), str. 30-38. Dotyczyć to też będzie pozostałych dwóch bliźniaków.

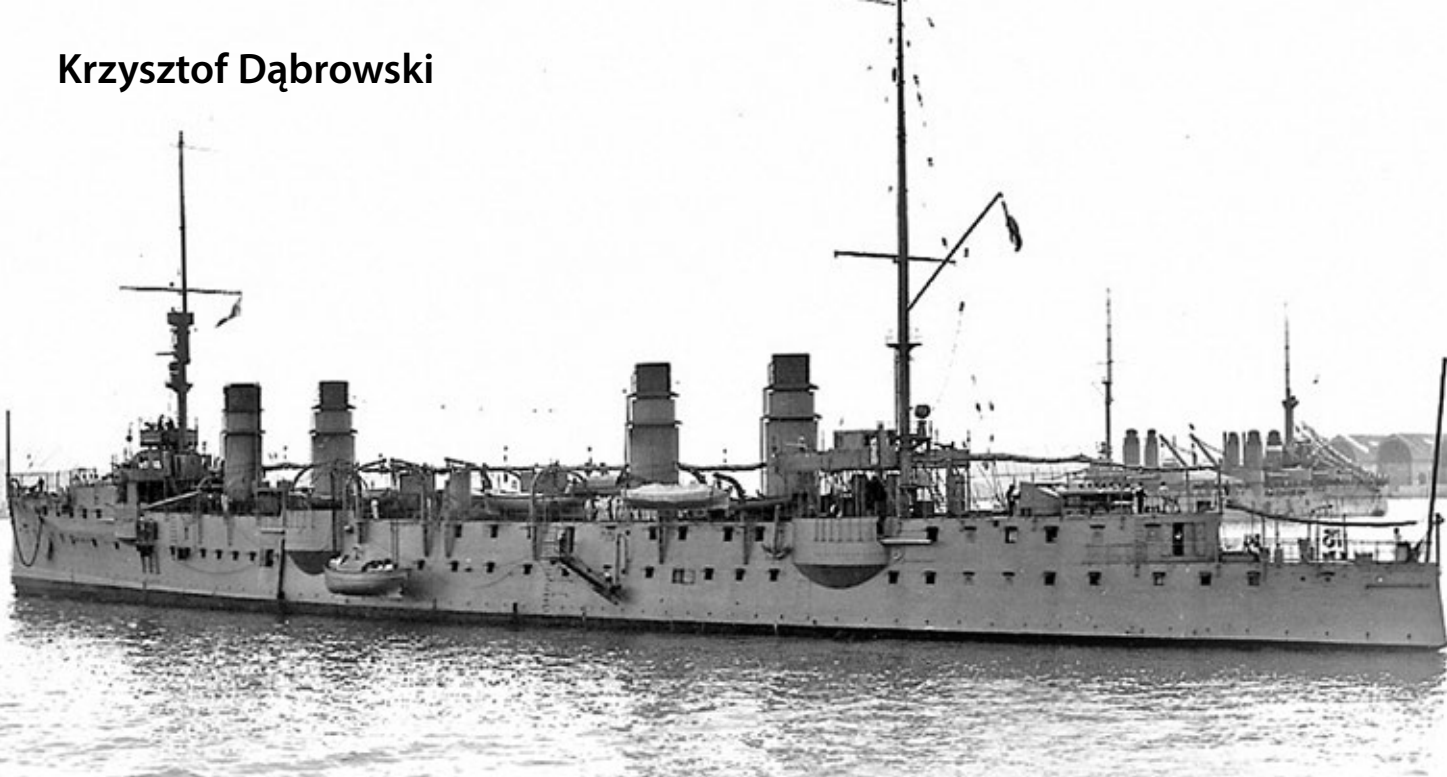
(ciąg dalszy nastąpi)

8. Chodzi w tym przypadku o tzw. *Immediatvortrag*. To historyczne pojęcie wywodzi się z prusko-niemieckiego słownictwa prawnego i oznacza przekonać w osobistym przedstawieniu, bezpośrednio przed obliczem króla lub cesarza pewnej sprawy, czy wyników w formie wygłoszonego wykładu lub sprawozdania. Nie każdy na dworze, czy w państwie miał do tego prawo, gdyż dościs do monarchy było ograniczone do bardzo wąskiego grona. I tylko ci „wybrani” mieli okazję wywrzeć jakikolwiek wpływ na politykę państwa, a ewentualny sukces motywowany był zazwyczaj formułą: „*Durch Immediatvorträge vor dem König habe ich durchgesetzt*” (W bezpośredniej rozmowie z królem udało mi się przeformować moją opinię).

SUPLEMENT



W nawiązaniu do artykułu o brytyjskich krążownikach lekkich I wojny światowej prezentujemy świetną fotografię *Sydney* z początku lat 20 XX wieku. Fot. zbiory Leo van Ginderena



Ostatnim francuskim krążownikiem pancernopokładowym był *Jurien de la Gravière* z 1901 roku.
Fot. Marius Bar

Długa droga do 8000-tonowców

W latach 20-tych ubiegłego wieku francuską flotę zasilili trzy lekkie krążowniki o wyporności 8000 ton. Warto przybliżyć jak Francuzi doszli do tych okrętów, bowiem liczne zakręty i prześtoje na drodze prowadzącej do ich budowy stanowią dobrą ilustrację stanu i potrzeb Marine Nationale oraz jej założeń doktrynalnych i taktycznych, jak również ewolucji francuskiej myśli konstrukcyjnej.

Wstęp

Stan francuskiej MW na koniec pierwszej dekady XX wieku przedstawiał się tak, że w klasie krążowników dysponowano krążownikami pancernymi i nielicznymi pancernopokładowymi w większości pochodzącymi z przełomu wieków. Najnowszymi jednostkami w pierwszej z wymienionych kategorii były *Waldeck Rousseau* i *Edgar Quinet* (ich stępki położono w 1906 i 1905 odpowiednio); okręty wypierały 14 200 ton, rozwijały prędkość 23 węzły, a ich zasadnicze uzbrojenie stanowiło czternaście dział kal. 194,7 mm. Natomiast najnowszym krążownikiem pancernopokładowym był *Jurien de la Gravière* (jego budowę rozpoczęto w 1897 r.) o wyporności 5700 ton i głównym uzbrojeniu składającym się z ośmiu dział kal. 164,7 mm. Jego zakładana prędkość miała wynosić 23 węzły jednak nigdy – nawet na próbach – nie została osiągnięta.

Jak widać nawet najnowsze francuskie jednostki klasy krążownik były przestarzałe pod względem koncepcyjnym i technicznym. Godzi się w tym miejscu odnotować, iż w połowie pierwszej dekady ubiegłego wieku w Wielkiej Brytanii zbudowano pancernik *Dreadnought* (czytelnikom „OW” nie trzeba go chyba przed-

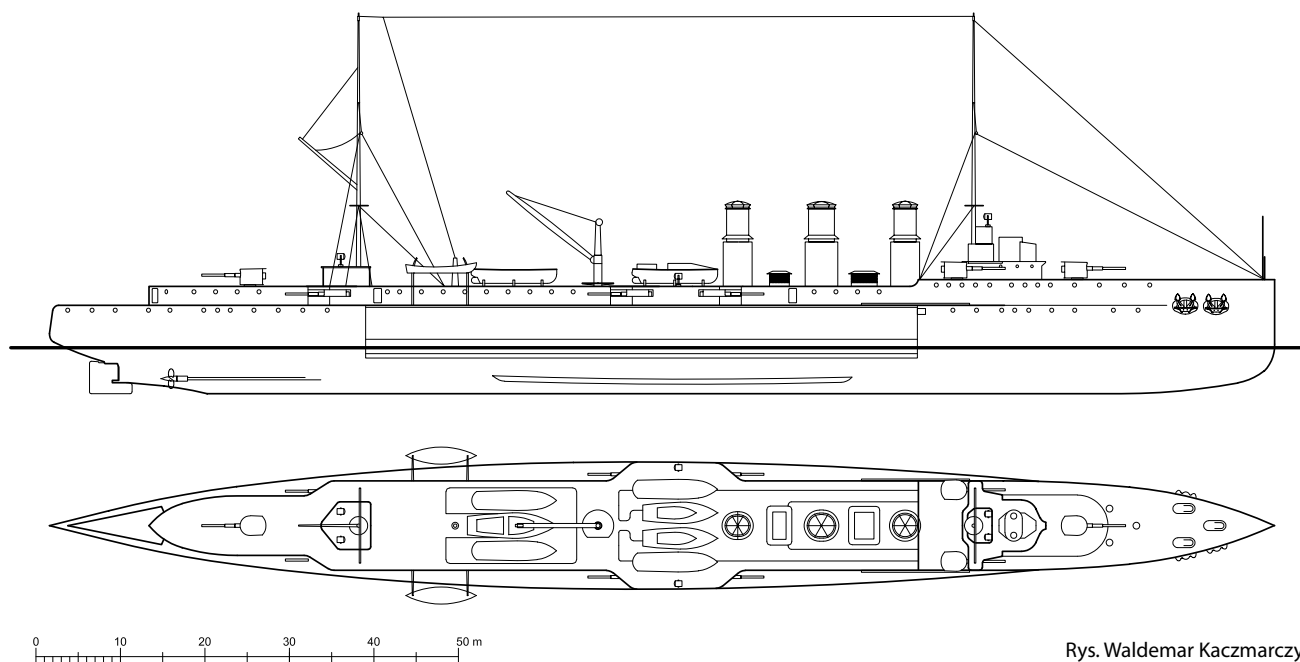
stawiać), co spowodowało istną rewolucję skutkującą wprowadzeniem znaczących innowacji nie tylko jeśli chodzi o okręty liniowe lecz również jednostki innych klas. Zasadniczo – choć istniały tu jak w przypadku każdej innej reguły wyjątki – czołowe potęgi morskie budowały albo krążowniki liniowe albo niewielkie ale szybkie krążowniki rozpoznawcze. Te pierwsze miały działać jako szybkie skrzydło floty liniowej bądź stanowić trzon zespołów operujących samodzielnie, zaś te drugie jak sama nazwa wskazuje miały wykonywać zadania rozpoznawcze na rzecz sił głównych. W przypadku Francji niezbędnym jest uzupełnić powyższy wywód o wskazanie szczególnych uwarunkowań w jakich miały działać siły morskie tego kraju. Zawarcie *entente cordiale* (serdeczne porozumienie) z Wielką Brytanią zmieniło priorytety jeśli chodzi o zadania francuskiej floty. O ile głównym przeciwnikiem Francji na lądzie pozostawali Niemcy, to punkt ciężkości dla floty przesunął się na Morze Śródziemne gdzie potencjalnymi przeciwnikami były Włochy¹ i Austro-Węgry. Państwa te ani nie posiadały ani nie budowały krążowników liniowych lecz obydwa zasilali swe floty szybkimi i nowoczesnymi krążownikami rozpoznawczymi. Już tylko

sama ta okoliczność powodowała, że fakt nie posiadania takich jednostek w składzie Marine Nationale był rzucającym się w oczy brakiem.

Przed Wielką Wojną

Wskazana na wstępie kwestia została podjęta przez Conseil Supérieur de la Marine (CSM – pol. najwyższa rada marynarki) na posiedzeniu tego gremium w dniu 17 maja 1909. Budowę krążownika rozpoznawczego zainteresował się również nowy minister marynarki adm. de Lapeyrère (objął urząd 24 lipca 1909), który nakazał sporządzić wstępny projekt takiej jednostki. Konstruktorzy niebawem przedstawili swoją propozycję w postaci okrętu o wyporności 10 000 ton, rozwijającego prędkość 30 węzłów dzięki siłowni o mocy 58 000 KM i uzbrojonego w dziesięć dział kal. 138,6 mm. Podstawową wadą tego projektu były wysokie bowiem wynoszące aż 35 milionów Franków koszty jego realizacji, w związku z czym sprawa została odłożona. Niemniej w następnym roku zaprezentowano kolejny projekt, tym razem okrętu znacznie mniejszego, a więc i tańszego w budowie, o wyporności 5000 ton, prędkości 25-26 węzłów i uzbrojonego w sześć dział kal. 138,6 mm, taką samą liczbę dział kal. 75 mm oraz dwie wyrzutnie torped. Jednak i ten projekt nie wyszedł poza sta-

1. Późniejszy układ sojuszy zmienił sytuację o tyle, że w początkowym okresie I wojny światowej Włochy pozostawały neutralne, a od 1915 znalazły się w obozie alianckim.



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Croiseur-éclairateur czyli krążownik rozpoznawczy, rozpatrywany lecz ostatecznie niezrealizowany projekt okrętu o wyporności 6000 ton z 1913 r.

dium wstępnych prac teoretycznych, gdy nie zostało zapewnione finansowanie jego realizacji, a ta niezwykle istotna kwestia leżała w gestii parlamentu.

Nie minęły dwa lata, a Zgromadzenie Narodowe uchwaliło Loi du 30 Mars 1912 (pol. prawo – w sensie ustawa – z dnia 30 marca 1912 r.). Ten akt prawny przewidywał budowę 28 okrętów liniowych, 10 jednostek rozpoznawczych (*éclaireurs d'escaadre*), 52 niszczycieli, 94 okrętów podwodnych oraz innych jednostek. Tak więc zaistniały wszelkie uwarunkowania do rozpoczęcia prac nad nowym krążownikiem rozpoznawczym (*croiseur-éclairateur*). Założenia taktyczne dla nowego okrętu sformułował kpt. de Vaisseau de Bon – obok zadań rozpoznawczych jednostka miała również służyć odpieraniu ataków nieprzyjacielskich sił lekkich (torpedowych) oraz wspieraniu własnych sił lekkich (torpedowych), jak ciekawostkę warto odnotować, że nie tylko nawodnych ale również podwodnych gdyż ówczesne francuskie założenia taktyczne przewidywały bliskie współdziałanie własnych okrętów podwodnych z siłami nawodnymi floty w przypadku bitwy morskiej.

W dniu 29 stycznia 1913 r. przedstawiono wstępne charakterystyki takiego okrętu. Jednostka miała wypierać 5000-6000 ton i rozwijać prędkość co najmniej 28 węzłów, a jej koszt miał wynosić około 12-13 mln Franków. Właśnie koszty spowodowały, że za taką sumę nie można było wybudować okrętu o przewidywanej wielkości, w związku z czym projektanci zaproponowali jednostkę o wyporności 4200 ton (wy-

miary kadłuba 140 m x 14 m x 4,3 m) zdolną, dzięki siłowni składającej się z czterech turbin o mocy 7500 KM każda, do rozwijania prędkości maksymalnej 27,5 węzłów. Zasięg okrętów z zapasem 700 ton paliwa miałyby wynosić 4300 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów. Zasadnicze uzbrojenie miało obejmować osiem armat kal. 100 mm.

Drugi wariant tego projektu przewidywał nieco większy okręt o wyporności 4600 ton (wym. 142 m x 14,3 m x 4,45 m) uzbrojony w cztery działa kal. 138,6 mm. Po zapoznaniu się z projektem CSM zdecydowała w dniu 17 marca 1913 r., że jednak preferowany byłby większy okręt o wyporności 6000 ton, tak jak pierwotnie specyfikowano.

Konstruktorzy ponownie zasiedli do pracy niebawem przedkładając projekt okrętu wypierającego 6000 ton mającego następujące wymiary: 145 m x 15,2 m x 6,3 m (dł. x szer. x zan.). „Serce” czyli siłownia o mocy 84 000 KM miały zapewnić jednostce prędkość maksymalną 27 węzłów. Zespół napędowy obejmował dziesięć kotłów z czego sześć z opalaniem mieszanym węgiel/paliwo płynne, a pozostałe opalane tylko paliwem płynnym. Przy opalaniu tylko węglem możliwe było rozwijanie prędkości do 22 węzłów, z opalaniem mieszanym do 26 węzłów, zaś rozwinięcie prędkości maksymalnej wymagało również uruchomienia kotłów z opalaniem tylko paliwem płynnym. Kotły zasilają w parę dwie turbiny, które pracowały za pośrednictwem przekładni redukcyjnych (istotne novum jak na tamte czasy) na dwa

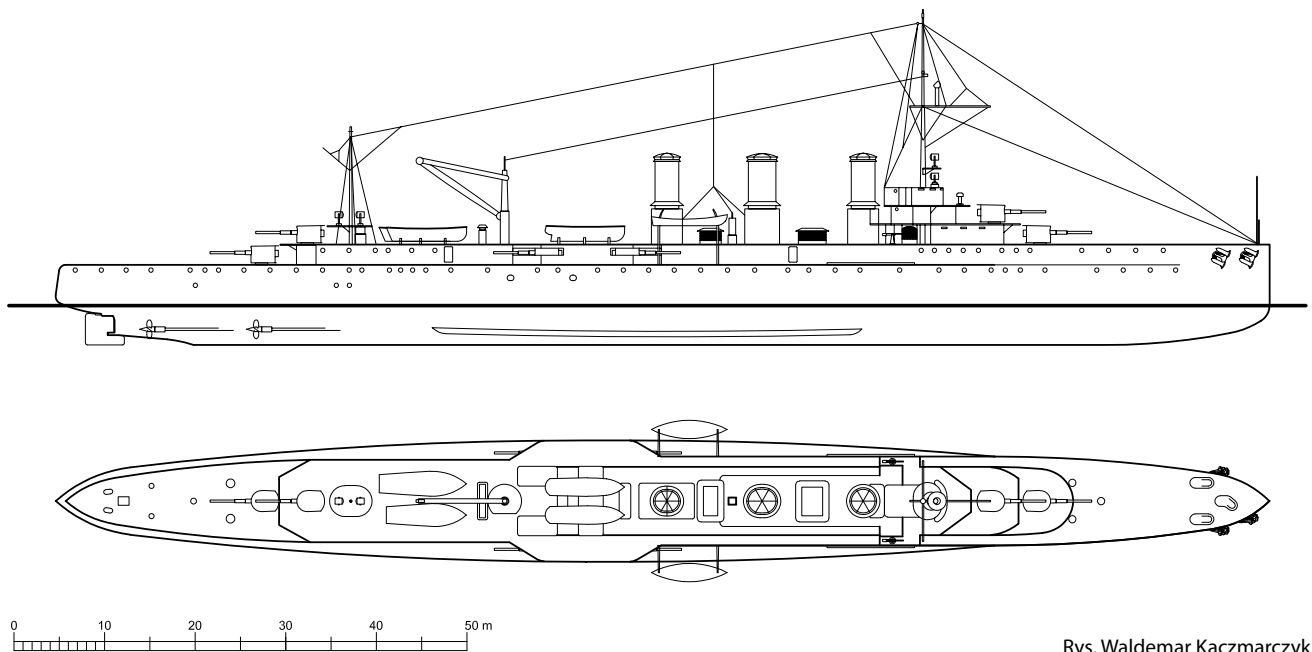
wały zakończone śrubami napędowymi. Przewidywano zapas paliwa wynoszący 700 ton węgla i 500 ton paliwa płynnego. Brak danych dla zasięgu przy prędkości maksymalnej natomiast przy prędkości 20 węzłów zasięg obliczono na 1320 mil morskich, zaś przy prędkości 15 w. i 12 w. na 4000 mil morskich oraz 5 400 mil morskich odpowiednio.

Pancerz burtowy grubości 50-100 mm o wysokość 5,92 m z czego 1,12 m poniżej linii wodnej miał rozciągać się na długości całego śródokręcia. Ochronę poziomą zapewniał pokład pancerny o grubości 40 mm (20 mm skosy pokładu), zaś działa chroniłoby 100 milimetrowe opancerzenie. Najsilniejszy pancerz, grubości aż 170 mm, przewidziano dla głównego stanowiska dowodzenia.

Zakładane uzbrojenie obejmowało dziesięć pojedynczych dział kal. 138,6 mm uzupełnianych przez dwie podwodne wyrzutnie torped kal. 450 mm. Swoiste „uzbrojenie” stanowiły trzy działka salutowe kal. 47 mm. W skład wyposażenia miało wejść sześć reflektorów o średnicy 90 cm.

Etat załogi przewidziano na 495 ludzi w tym 21 oficerów.

Równocześnie francuskiej MW brakowało okrętu mogącego pełnić funkcję przewodnika flotylli niszczycieli (lidera). Brak takiej jednostki szczególnie odczuwały związki taktyczne floty stacjonujące na północnym wybrzeżu Francji. Od czasu gdy z powodu sojuszem z Wielką Brytanią siły liniowe floty skoncentrowano na Morzu Śródziemnym najcięższymi okręta-



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Convoyeur d'escadrille czyli przewodnik flotylli (dosłownie eskortowiec flotylli) projekt okrętu o wyporności 4500 ton, którego budowę miano rozpocząć w 1914 r, do czego nie doszło z powodu wybuchu I wojny światowej

mi jakimi tam dysponowano były całkowicie przestarzałe krążowniki, które były zbyt słabe aby podjąć równorzędną walkę z ciężkimi okrętami niemieckimi, a zarazem zbyt duże i powolne by współdziałać z własnymi siłami lekkimi (torpedowymi). Mając powyższe na względzie Zgromadzenie Narodowe – pod wpływem opinii ministra marynarki – uchwaliło nowelizację „ustawy z 30 marca” autoryzującą budowę sześciu nowych liderów². Według wstępnych założeń okręty takie miały wypierać 4200 ton, rozwijać prędkość maksymalną 30 węzłów, posiadać zasięg 4500 mil morskich przy prędkości 14 węzłów, zaś uzbrojenie miałyby obejmować działa kal. 138,6 mm oraz wyrzutnie torped.

Tymczasem adm. de Lapeyrrere doszedł do wniosku, że lekki krążownik³ nie będzie adekwatnie wykonywał zadań rozpoznawczych na rzecz floty liniowej (stanowisko takie prezentowali również niektórzy pozostali starsi oficerowie), natomiast pozyskanie przewodnika flotylli jest jak najbardziej uzasadnione. CSM oficjalnie nie podzielała stanowiska admirała dalej opowiadając się za budową krążownika rozpoznawczego wyporności 6000 ton (oficjalnie – jednak brak dalszych prac na taką jednostkę wydaje się wskazywać, że faktycznie projekt zarzucono). Zarazem żywo poparła ideę budowy przewodnika flotylli nakazując pilne podjęcie prac nad projektem takiego okrętu o wyporności 4000-5000 ton i kosztach budowy około 13 milionów Franków. Wracając do stanowiska adm. de Lapeyrrère'a, to był on zdania, że najlepiej zadania rozpoznawcze na

rzecz floty liniowej wykonywałyby krążownik liniowy. Powstrzymywał się jednak przed konkretnymi działaniami mającymi za cel pozyskać taki okręt, gdyż Zgromadzenie Narodowe najprawdopodobniej i tak nie przyznałoby dodatkowych funduszy, a nie chciał zakłócić planu rozbudowy floty zbędnymi debatami.

Niemniej idea krążownika liniowego eufemistycznie nazwanego „jednostką rozpoznawczą floty” była rozpatrywana przez 4 wydział (sekcję) sztabu generalnego (Etat-major general – skr. EMG). Snuto graniczące z gigantomanią plany budowy przewidujące kładzenie stępki pod dwa okręty co roku począwszy od 1916 do 1919 włącznie (razem osiem jednostek) i rozpoczęcie budowy dwóch kolejnych w 1923 r. Planowano okręty o wyporności 28 000 ton, którym siłownia turbinowa rozwijająca moc 80 000 KM dawałaby prędkość maksymalną rzędu 26-27 węzłów. Ich zasadnicze uzbrojenie miały stanowić działa kal. 340 mm, a liczebność załogi wynosić 1200 ludzi – jak widać apetyty były spore. Zarazem wyrażano opinię, że Zgromadzenie Narodowe, o ile zostanie dobrze „urobione”, przyzna na ten cel niezbędne środki – jest to jednak wielce dyskusyjne gdyż sfinansowanie budowy takiej liczby wielkich jednostek byłoby ogromnym obciążeniem dla francuskiej gospodarki. Ostatecznie nigdy do tego nie doszło i skupiono się na lżejszych okrętach, a jedynym efektem całej sprawy było „zatopienie” krążownika rozpoznawczego.

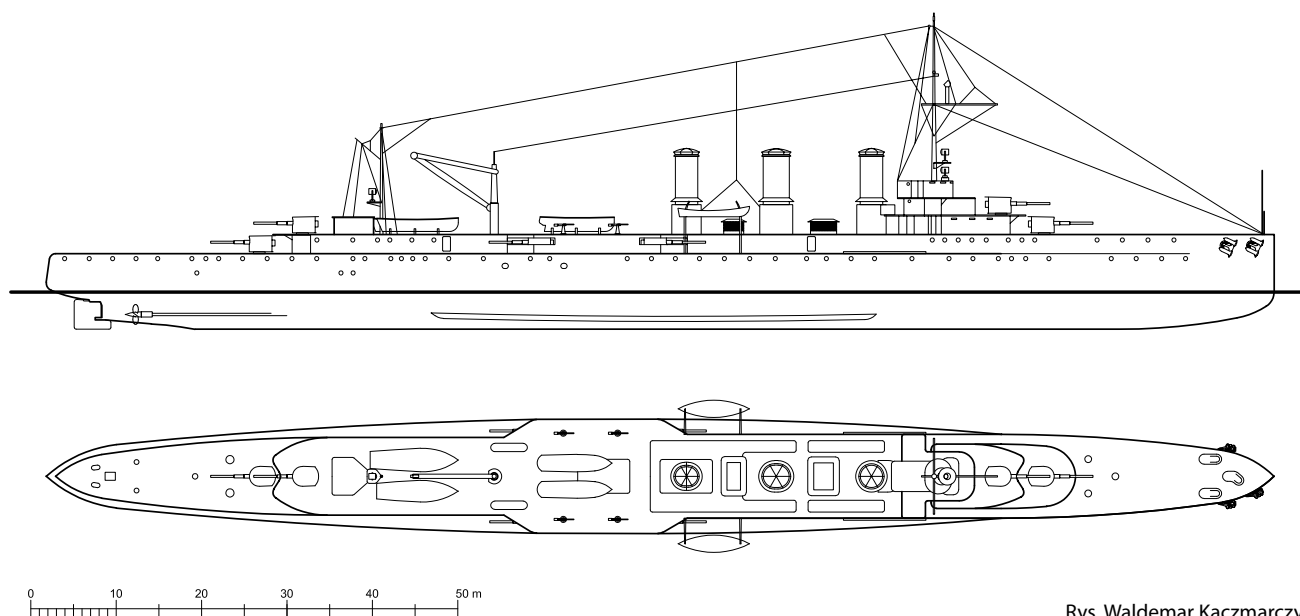
Ze względu na fakt, iż co do konieczności budowy lidera panowała zgoda naj-

wyższych czynników, prace nad projektem takiej jednostki posuwały się w szybkim tempie. Dzięki temu stało się możliwym przedstawić projekt Comité Technique (CT – pol. komitet techniczny). Komitet na posiedzeniu w dniu 10 czerwca 1914 r. zatwierdził projekt, w związku z czym złożono zamówienie na trzy jednostki – dwie w stoczniach prywatnych, a jeden okręt, dla którego przewidziano nazwę *Lamotte-Picquet*, zamówiono w arsenale w Tulonie.

Nowe przewodniki flotylli miały mieć wyporność 4500 ton i wymiary 138 m x 13,8 m x 4,8 m (długość x szerokość x zanurzenie); zasadniczy podział kadłuba tworzyło szesnaście grodzi wodoszczelnych. Parę dla maszyn miało dostarczać dwanaście kotłów typu Guyot-du Temple z czego cztery z opaleniem mieszanym (węgiel/mazut) zaś pozostałe opalane wyłącznie paliwem płynnym. Napęd zapewniały cztery turbiny każda pracująca na jeden wał zakończony śrubą napędową. Obliczeniowa moc siłowni wynosiła 40 000 KM. Zakładano zdolność do utrzymania prędkości maksymalnej to jest 29 węzłów przez 10 godzin, natomiast przez pełną dobę prędkość 25

2. Jednostki te określano mianem *convoyeur d'escadrille*, co oznacza eskortowiec flotylli, jednak sformułowaniem lepiej oddającym przewidywaną funkcję okrętów wydaje się być przewodnik flotylli czyli lider.

3. Autor ma świadomość, że określenie lekki krążownik wynika z podziału na ciężkie i lekkie okręty tej klasy ustanowionym podczas Konferencji Wasyngtońskiej dekadę później. Niemniej użycie sformułowania „lekki krążownik” dla jednostki, która jest właśnie „lekką” w porównaniu z „ciężkimi” okrętami swojej klasy takimi jak krążowniki pancerne lub liniowe jest w tym kontekście uzasadnione.



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

Niezrealizowany projekt przewodnika flotyli z 1915 r. Okręt miał wypierać 5000 ton i był powiększoną wersją jednostki 4500-tonowej. Rzucającymi się w oczy różnicami względem poprzedniego wariantu jest zgrupowanie na śródokręciu czterech dział plot. oraz zastosowanie tylko dwóch wałów napędowych.

Zwraca uwagę, że mimo różnic w wielkości i przeznaczeniu przy projektowaniu przewodników flotyli sięgnięto po rozwiązania przyjęte dla krążownika rozpoznawczego. Wszystkie trzy projekty są do siebie podobne (co wskazuje na ich ewolucyjny charakter) z podniesioną o jeden poziom (pokład) dziobówką, trzema kominami, analogicznie rozmieszczonym uzbrojeniem – w tym zgrupowaniem czterech armat na planie czworoboku w „cytadeli” na śródokręciu – oraz innym zauważalnymi podobieństwami.

węzłów. Zasięg przy prędkości ekonomicznej 16 węzłów określono na 3300 mil morskich, przy prędkości 26 węzłów na 1280 mil morskich, a przy maksymalnej na 775 mil morskich.

Jako uzbrojenie przewidziano osiem dział kal. 138,6 mm (Model 1910) po dwie armaty ustawione w superpozycji na dziobie i rufie zaś pozostałe na śródokręciu w kazamatach – działa zgrupowano w „cytadeli” na planie czworoboku tak, że dwa strzelały na każdą z burt, co w sumie pozwalało na oddanie salwy burtowej z sześciu dział. Zapas amunicji miał wynosić po 240 pocisków dla dział na śródokręciu i tylko po 85 dla pozostałych. Uzbrojenie artyleryjskie uzupełniały cztery wyrzutnie torped kal. 450 mm, przewidziano również działka salutowe kal. 47 mm.

Opancerzenie obejmowało siłownię (kotłownię i przedziały turbin) i składało się z pancerza burtowego grubości 28 mm, którego pasy na przeciwnych burtach łączyły poprzeczne grodzie pancerne o grubości 16 mm przed pierwszą kotłownią oraz 14 mm za maszynownią (przedziałem turbin). Załoga miała liczyć 357 ludzi w tym 17 oficerów. Przytoczone charakterystyki warto jeszcze uzupełnić o kilka uwag co do ogólnej konfiguracji jednostek – okręty miały mieć pionową stewę dziobową i podniesioną o jeden poziom względem reszty kadłuba dziobówkę (pokład dziobówki przechodził w spardek na śród-

okręciu – vide rysunek). Wspomniana wysoka dziobówka miała chronić okręt przed zalewaniem.

Godzi się jeszcze dodać, iż sprawa uzbrojenia artyleryjskiego wywołała żywą dyskusję. Działa kal. 138,6 mm Model 1910 osiągały szybkostrzelność 6-7 strzałów na minutę zakładając dobre wyszkolenie obsługi. Armaty te niektórzy krytykowali jako zbyt dużego kalibru jak na okręt tej wielkości. Oryginalnie zakładano dla okrętów tylko po cztery działa, następnie zwiększono ich liczbę do sześciu, a ostatecznie do ośmiu. Stanowiska artylerii osłaniały jedynie lekkie tarcze z blachy (nie pancerne) zapewniające właściwie ochronę tylko przed podmuchem wystrzału własnego działa. Istotną wadą uzbrojenia artyleryjskiego było jego nieefektywne ustawienie, gdyż w każdym przypadku dwie armaty ze śródokręcia nie mogły być wykorzystane. Natomiast zaletą był fakt, że jednostki miały posiadać centralny system kierowania ogniem.

Jak już wspomniano powyżej zamówiono trzy jednostki lecz z powodu wybuchu I wojny światowej budowy okrętów nie podjęto. Niemniej prowadzono dalsze prace teoretyczne, a stocznia arsenału w Tullonie miała być przygotowana do budowy okrętu, gdyby taka decyzja zapadła. W dniu 21 lipca 1915 r. CT zebrał się celem przeanalizowania wyników dotychczasowych prac pod kątem wprowadzenia do projektu modyfikacji. Po zmianach planowana

jednostka otrzymała następujące charakterystyki: wyporność 5026 ton oraz wymiary 143,8 m x 14,25 m x 4,92 m (długość x szerokość x zanurzenie) – jak widać wzrosła przewidywana wielkość. Zmieniono również konfigurację układu napędowego z cztero- na dwuwałowy.

Co się tyczy samej siłowni, to zwiększono jej moc do 44 000 KM, co miało zapewnić prędkość maksymalną 29,5 węzłów. Zwiększenie mocy siłowni możliwe było poprzez zwiększenie ilości generowanej pary i ciśnienia pod jakim była podawana turbiną, a to z kolei osiągnięto poprzez zwiększenie powierzchni grzewczej kotłów. Obliczony zasięg przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów wynosił 3800 mil morskich, przy prędkości 25 węzłów 1200 mil morskich, natomiast a przy prędkości maksymalnej spadał do 700 mil morskich. Zasadnicze uzbrojenie artyleryjskie jeśli chodzi o kaliber i liczbę dział pozostało bez zmian, natomiast zwiększono kąt podniesienia armat głównego kalibru (większa donośność) i ujednolicono przewidywany zapas amunicji na 200 pocisków dla każdego dział. Istotną różnicą względem wcześniejszego projektu było wzbogacenie zestawu uzbrojenia o cztery działa przeciwlotnicze kal. 65 mm – już pierwsze doświadczenia wojny wykazały, że lotnictwo stało się jej ważnym elementem.

Po debacie i wysłuchaniu opinii projektantów CT liczbą głosów dziewięć do

dwóch (przy jednym wstrzymującym się)⁴ zdecydował, by budowy okrętu nie podejmować. Przedstawiano różne argumenty, między innymi krytykowano uzbrojenie przeciwlotnicze, lecz zasadniczo jak się wydaje przyczyną negatywnej decyzji była wojenna sytuacja. Stocznie, które z powodu mobilizacji zostały ogołocone z siły roboczej, musiały realizować liczne zadania bieżące, to jest głównie remonty i naprawy okrętów będących w służbie. Z budową nowych jednostek miano powstrzymać się do czasu pokoju, gdy sytuacja będzie lepsza, a dodatkowo będzie można skorzystać z wojennych doświadczeń. Do sprawy ewidentnie jeszcze wracano, lecz czynniki decyzyjne swojego stanowiska nie zmieniły o czym świadczy zachowana notatka z dnia 22 listopada 1915 r., która mówi o odłożeniu projektu i powrocie do całej sprawy po wojnie.

Nowe otwarcie – prace po zawieszeniu broni

Koniec I wojny światowej zastał francuską flotę – szczególnie jeśli chodzi o krążowniki – w trudnej sytuacji. Stan posiadania jednostek tej klasy został uszczuplony przez wojenne straty, a te okręty, które pozostały były wyeksploatowane i przestarzałe zwłaszcza w porównaniu z najnowszymi krążownikami wprowadzonymi w międzyczasie do służby przez inne potęgi morskie. Przyznanie Francji w ramach reparacji wojennych jednostek niemieckich i austro-węgierskich nie stanowiło nawet połowicznego rozwiązania problemu, tym bardziej że przed Marine Nationale stały poważne wyzwania. Wprawdzie Austro-Węgry poniosły klęskę i przestały istnieć ale pojawił się „nowy-stary” przeciwnik w postaci Włoch. Z tej przyczyny budowa nowych krążowników była sprawą pilną.

Nie tracąc czasu Francuzi przystąpili do pracy, której efektem było studium poświęcone krążownikom z 10 marca 1919 r. Autorzy tego dokumentu powracali do idei, że krążownik ma być zasadniczo jednostką rozpoznawczą i sformułowali jej pożądane charakterystyki. Na wstępie nie rozważano się nad rozmiarami i wypornością koncentrując się na wymogach co do prędkości i uzbrojenia. Podejście to zakładało, że nie należy najpierw określać wyporności i wymiarów, a następnie podporządkować ograniczeniom stąd wynikającym maszyny i zestaw przenoszonego uzbrojenia, lecz koniecznym jest wpierw ustalić pożądane charakterystyki taktyczne (prędkość, uzbrojenie), i dopiero wówczas określić wyporność i wymiary kadłuba, który miał być na tyle pojemny by pomieścić odpowiednio rozbudowaną siłownię i na tyle

stabilny aby pozwalał na zainstalowanie pożądanego zestawu środków walki. Zakładano, że nowy krążownik ma być szybką jednostką mogącą rozwijać prędkość maksymalną 30-32 węzły i co nie mniej ważne zdolną do utrzymania prędkości 30 węzłów przez 60 godzin.

Zasadnicze uzbrojenie artyleryjskie określono na osiem dział kal. 138,6 mm (nie wykluczano większego kalibru) zainstalowanych parami w superpozycji na dziobie i rufie, zarazem przewidziano względnie silne uzbrojenie przeciwlotnicze składające się z dwóch dział kal. 100 mm oraz czterech działek kal. 47 mm. Planowano również silne uzbrojenie torpedowe obejmujące sześć lub osiem wyrzutni torped zainstalowane na pokładzie w trzy (cztery) rurowych zespołach na każdej z burt. Rzecz jasna przewidziano centralny system kierowania ogniem zarówno dla artylerii jak też uzbrojenia torpedowego, a efektywne wykorzystanie uzbrojenia w nocy miały zapewnić cztery reflektory o średnicy 90 cm również zdalnie kierowane z pomostu.

Położono też duży nacisk na skuteczną obronę bierną obejmującą nie tylko opancerzenie (w istocie dość lekkie), lecz również inne środki. Nie przewidywano pancerza burtowego, lecz tylko pokład pancerny grubości 40 mm. Stanowiska artylerii głównej miało chronić opancerzenie grubości 40 mm (analogicznie miały być chronione ciągi amunicyjne), GSD ochraniałby pancerz 100 mm, a przewód komunikacyjny 50 mm. Po względem konstrukcyjnym utrzymaniu żywotności jednostki miał służyć podział wewnętrzny na dużą liczbę przedziałów wodoszczelnych i ewentualne zabudowanie „bąbli” przeciwtorpedowe na burtach. Co do innych środków obrony biernej, to obejmowały one wodo- i gazoszczelne oraz ogniotrwałe włazy mające nie tylko zapobiegać zalewaniu przez wodę i rozprzestrzenianiu się ognia ale również chronić przed atakiem chemicznym⁵. Walce z ogniem lub napływem wody miały odpowiednio służyć dobrze rozgałęziony system rurociągów ppoż. oraz liczne pompy odwadniające.

Poza tym okręt miał posiadać wyposażenie lotnicze obejmujące hangar dla wodnosamolotu oraz zaczep dla balonu na uwięzi. Wszystko to były jednak tylko ogólne założenia – swoisty „koncert życzeń” – a nie konkretny projekt.

Po upływie pół roku, we wrześniu 1919, został przedstawiony nowy wstępny projekt krążownika, a właściwie daleko idącą modyfikację jednostki planowanej w 1915 r. Dla okrętu zakładano wyporność 5000-5300 ton i siłownię o mocy 54 000 KM da-

jącą prędkość maksymalną 29,5-30 węzłów. Napęd zapewniały turbiny zasilane w parę przez osiem kotłów z opalaniem wyłącznie paliwem płynnym, którego normalny zapas wynosiłby 300 ton zaś pełny 1000 ton. Zasięg jednostki obliczono na 700, 1200 i 3800 mil morskich odpowiednio przy prędkości maksymalnej, 25 i 14 węzłów.

Jako zasadnicze uzbrojenie przewidziano osiem dział kal. 138,6 mm Mod 1913 zainstalowanych na zdwojonych stanowiskach w superpozycji na dziobie i rufie. Obronę plot. miały zapewniać cztery armaty kal. 75 mm uzupełniane przez trzy karabiny maszynowe. Przewidywano bardzo silne uzbrojenie torpedowe obejmujące aż dwanaście wyrzutni torped w czterech trójrurowych zespołach po dwa (czyli sześć w.t.) na każdej z burt.

Do końca roku projekt dopracowano nadając mu następujące charakterystyki: wyporność 5270 ton i wymiary 146,3/145 m x 14,5 m x 5,2 m (długość /długość między pionami x szerokość x zanurzenie). Siłownia o mocy 54 000 KM miała składać się z zespołu ośmiu opalanych paliwem płynnym kotłów zasilających w parę dwie turbiny pracujące za pośrednictwem przekładni redukcyjnych na dwa wały. Przewidywana masa urządzeń napędowych miała wynosić 1445 ton. Normalny zapas paliwa określono na 300 ton a pełny 1000 ton, natomiast jego zużycie na jedną milę morską miało według obliczeń wynosić: 210 kg przy prędkości 15 węzłów, 350 kg przy 20 węzłach, 550 kg przy 25 w. i 910 kg przy 30 w. Zakładano uzbrojenie główne składające się z ośmiu dział kal. 138,6 mm (4 x II) w superpozycji na dziobie i rufie uzupełniane przez cztery pojedyncze armaty plot. kal. 75 mm oraz dwanaście wyrzutni torped kal. 550 mm. Liczebność załogi określono na 400 ludzi. Flota naciskała na jak najszybszą budowę jednak pewne nieporozumienia wywoływał fakt, iż powoływano się przy tym na autoryzację wynikającą z ustawy z 1912 r. – ministerstwo finansów mające wyasygnować środki sądziło, że projekt okrętu pochodzi z tamtego roku i jest kompletnie przestarzały. Koniec końców i ten projekt nie doczekał się realizacji, a to ze względu na przesilenie rządowe i związaną z nim zmianę na stanowisku ministra marynarki.

Jednak mimo „przetasowań” na wysokim szczeblu potrzeba budowy nowych jednostek była na tyle oczywista, że prace nad nimi kontynuowano. W dniu 1 kwiet-

4. Według niektórych źródeł dwunasty członek Komitetu był nieobecny.

5. Zastosowanie podczas I wojny światowej gazów bojowych wywołało prawdziwą chemiczną psychozę – w okresie międzywojennym powszechnie uważano tę broń za najgroźniejszy i najstraszniejszy środek walki.

Porównawcze zestawienie danych projektu krążownika zatwierdzonego przez Comité Technique w dniu 21 lipca 1921 r. z ostatecznie zbudowanym krążownikiem <i>Duguay-Trouin</i> będącym pierwszą jednostką serii trzech okrętów umownie określanych jako krążowniki 8000-tonowe (uwzględniono jedynie niektóre parametry)		
	projekt z 21 lipca 1921	<i>Duguay-Trouin</i>
wyporność normalna / głęboka	7990,474 / 9075 t	8760 / 9655 t
wymiary długość całkowita / między pionami szerokość	181,6 m / 175,3 m 17,2 m	181,027 m / 175,3 m 17,2 m
zanurzenie na śródkreściu (rufie) przy wyporności normalnej / przy wyp. głębokiej	4,709 m (5,189 m) / 5,199 m (5,679 m)	brak danych (5,189 m) / brak danych (5,86 m)
moc maszyn liczba kotłów (ciśnienie robocze) liczba turbin pełny zapas paliwa dla maszyn głównych prędkość maksymalna	100 000 KM 8 (20 kg / cm ²) 4 1445 ton 34 węzły	116 235 KM (na próbach) 8 (18 kg / cm ²) 4 1400 ton 33,6 w. (na próbach)
artyleria główna [zapas amunicji na działo] artyleria plot. [zapas amunicji na działo] uzbrojenie torpedowe [liczba przenoszonych torped] uzbrojenie ZOP	8 x 155 mm (8 x II) [150 pocisków] 4 x 75 mm (4 x I) [170 pocisków] 12 x 8 mm (6 x II) karabiny maszynowe 12 x 550 mm (4 x III) [24] 24 bg	8 x 155 mm (8 x II) [125 pocisków]* 4 x 75 mm (4 x I) [135 pocisków]* 12 x 8 mm (6 x II) karabiny maszynowe 12 x 550 mm (4 x III) [24] 15 bg
opancerzenie	30 mm – wieże artyleryjskie 30 mm – GSD 20 mm – grodzie wzdłużne 20 mm – maszyna sterowa	30 mm – wieże artyleryjskie 30 mm – GSD 20 mm – grodzie wzdłużne na wysokości komór amunicyjnych 14 mm – panc. boczny na wysokości dolnego pokładu 10 / 20 mm – pokład główny / dolny
wyposażenie optyczne	4 x dalmierz dł. 3,66 m 1 x dł. 2,47 m	3 x dalmierz dł. 4 m**
reflektory	3 x 110 cm	3 x 120 cm
(bojowe + sygnalizacyjne)	2 x 30 cm	4 x 30 cm
wyposażenie lotnicze	brak	1 lub 2 wodnosamoloty***
załoga łącznie	544	580
(oficerowie + podoficerowie + marynarze)	(19 + 82 + 443)	(26 + 102 + 452)****
<p>*nie licząc pocisków oświetlających i ćwiczebnych **dalmiownik z dwoma dalmierzami dł. 4 m i 3 m doinstalowany 1927-28 r. ***po roku 1929 doinstalowano katapultę ****591 wliczając admirała oraz 10 osób personelu pomocniczego tj. szefów kuchni i stewardów</p>		

nia 1920 r. przedstawiono kolejne założenia dla krążownika – tym razem jednostka miała wypierać 7500 ton, rozwijać prędkość 34 węzły i przenosić uzbrojenie składające się z ośmiu dział kal. 138,6 mm lub siedmiu kal. 155 mm, dwunastu wyrzutni torped kal. 550 mm (cztery zespoły po trzy wyrzutnie) oraz lekką artylerię przeciwlotniczą. Wybór uzbrojenia nastroczał poważnych trudności – kaliber 138,6 mm uznawano już za nieadekwatny wobec powszechnego stosowania na analogicznych

jednostkach zagranicznych dział kal 150-152,4 mm, jednak prace nad nowym modelem francuskich dział morskich kal. 155 mm były dalekie od zakończenia. Aby je przyspieszyć zdecydowano sięgnąć po wypróbowane rozwiązania stosowane we wcześniejszych typach dział, które po odpowiedniej modernizacji wykorzystano do szybkiego opracowania odpowiedniej broni to jest armaty morskiej kal. 155 Model 1920. Równocześnie cały czas trwały intensywne prace nad projektem same-

go okrętu i pod koniec 1920 r. gotowe były cztery wstępne projekty jednostek o wyporności 7200-7980 ton i prędkości 31-34 węzłów, wszystkie uzbrojone w osiem dział kal. 155 mm (4 x II), cztery działa plot. kal. 75 mm (4 x I) oraz dwanaście wyrzutni torped kal. 550 mm (4 x III). Ostatecznie dnia 21 lipca 1921 r. CT zatwierdził projekt o charakterystykach przedstawionych poniżej.

Zgodnie z wybranym projektem wyporność normalna nowego krążownika mia-

ła wynosić 7990,474 tony, a głęboka 9075 ton. Natomiast zakładane wymiary okrętu to: długość 181,6/175,3 m całkowita/między pionami, maksymalna szerokość na linii wodnej 17,2 m, a zanurzenie na śródokręciu 4,709 m (rufie 5,189 m) przy wyporności normalnej oraz 5,199 m (5,679 m), przy wyporności głębokiej. Siłownia o mocy obliczeniowej 100 000 KM miała zapewnić prędkość maksymalną 34 węzły. Zespół napędowy obejmował osiem kotłów opalanych wyłącznie paliwem płynnym (pełny zapas 1445 ton) dostarczających parę o ciśnieniu 20 kg/cm² dla czterech turbin pracujących za pośrednictwem przekładni redukcyjnych na cztery wały napędowe.

Na uzbrojenie składało się osiem dział kal. 155 mm ustawionych parami w superpozycji na dziobie i rufie z zapasem po 150 pocisków na działo oraz cztery armaty przeciwlotnicze kal. 75 mm z zapasem amunicji po 170 pocisków na działo z czego po 20 bezpośrednio na stanowiskach ogniowych. Przewidziano również silne uzbrojenie torpedowe tworzone przez cztery zespoły po trzy wyrzutnie kal. 550 mm – tak więc razem dwanaście wyrzutni – a zapas podwodnych pocisków określono na aż 24, gdyż obok torped w wyrzutniach przewidziano możliwość przeładowania dla pełnej salwy torpedowej. Dodatkowo okręt miał również zabierać 24 bomby głębinowe wagomiaru 20 kg. Efektywne użycie uzbro-

jenia miał zapewniać centralny system kierowania ogniem; optyka obejmowała cztery dalmierze o długości bazowej 3,66 m oraz jeden o długości 2,47 (ten ostatni dla baterii przeciwlotniczej).

Przewidziano tylko lekkie opancerzenie: 30 mm wieże artylerii głównego kalibru oraz opancerzenie GSD takiej samej grubości, zaś zewnętrzne grodzie wzdłużne oraz przedział maszynki sterowej miało osłaniać 20 mm pancerza – takie opancerzenie chroniło tylko przed odłamkami.

W skład wyposażenia wchodziły trzy reflektory służące oświetlaniu celów w nocy o średnicy lustra 110 cm oraz dwa reflektory sygnalizacyjne o średnicy 30 cm natomiast wyposażenia lotniczego nie przewidziano.

Etatową załogę skrupulatnie obliczono na: 5 starszych oficerów, 14 oficerów, 82 podoficerów, 135 starszych marynarzy i 308 marynarzy czyli łącznie 544 ludzi.

Gdy charakterystyki nowego okrętu stały się znane wywołały żywą dyskusję. Chwalono silne i dobrze rozmieszczone uzbrojenie artyleryjskie, dużą prędkość oraz wynikającą z rysunków projektowych wysoką wolną burzę, która wraz z podniesioną dziobówką winna zapewnić dobrą dzielność morską. Zarazem niepokój wywoływała liczba wyrzutni torped, które razem z dodatkowymi jednostką ognia dla drugiej salwy torpedowej stanowiły duże zagrożenie dla okrętu w przypadku trafienia. Pewne obawy wzbudziła również długość jednostki, a ściślej jej możliwy negatywny wpływ na manewrowość, szczególnie w ograniczonych przestrzeniach basenów portowych. Niemniej praktycznie wszyscy byli zgodni, że jest to jak dotychczas najlepszy projekt krążownika dla francuskiej floty.

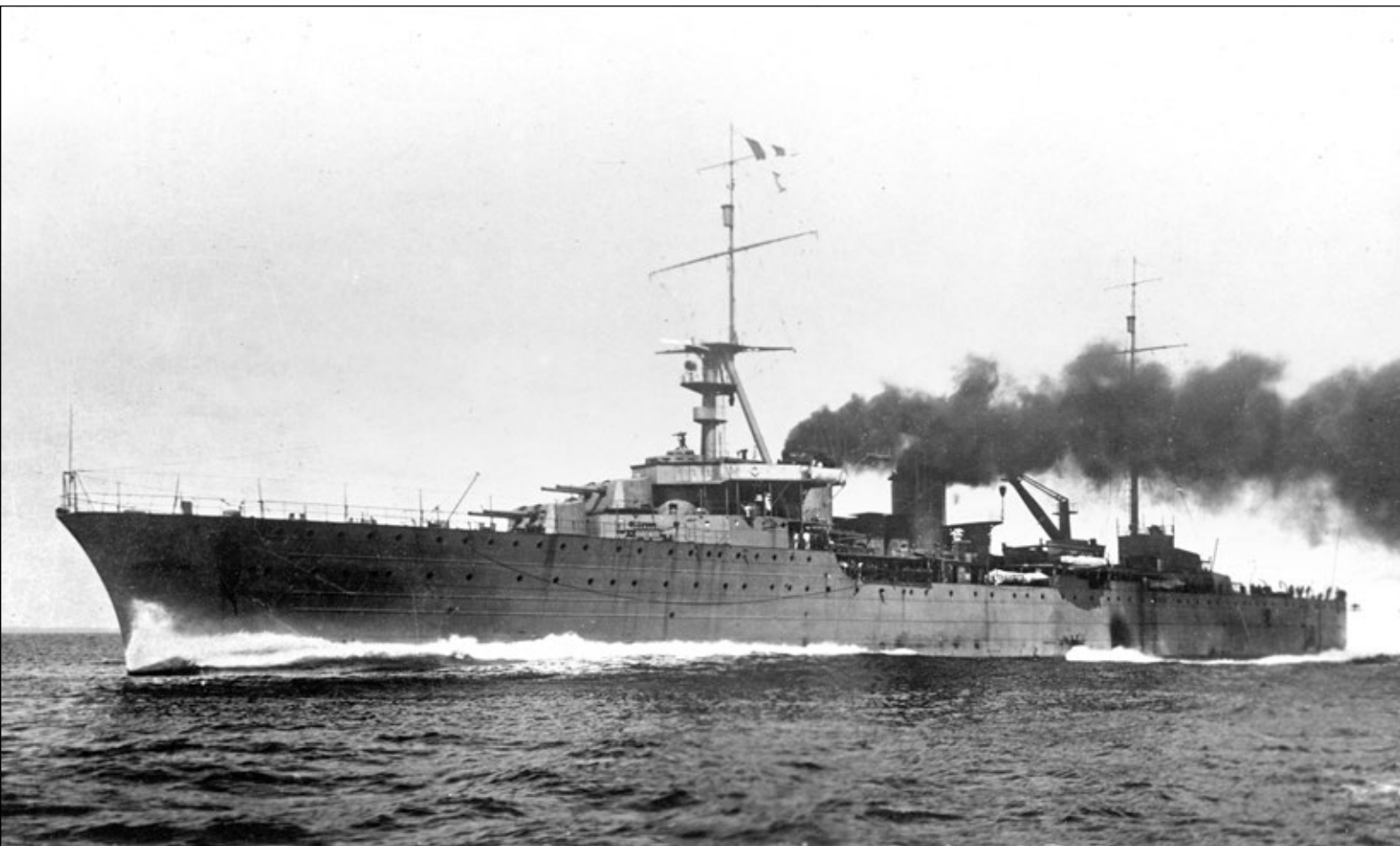
Tak więc gdy dnia 18 marca 1922 r. parlament ostatecznie zatwierdził wśród innych jednostek budowę trzech krążowników istniał gotowy projekt jednostki tej klasy. Dlatego stało się możliwym, po dokonaniu pewnych modyfikacji przedstawnego powyżej projektu, rozpoczęcie budowy pierwszego z nowych krążowników to jest *Duguay-Trouin* już w sierpniu. Ostateczny efekt kilkunastoletnich prac w postaci trzech krążowników lekkich: *Duguay-Trouin*, *Lamotte-Picquet* oraz *Primauguet* został już na łamach „Okrętów Wojennych” przedstawiono w numerze 77 (i kolejnych). ●

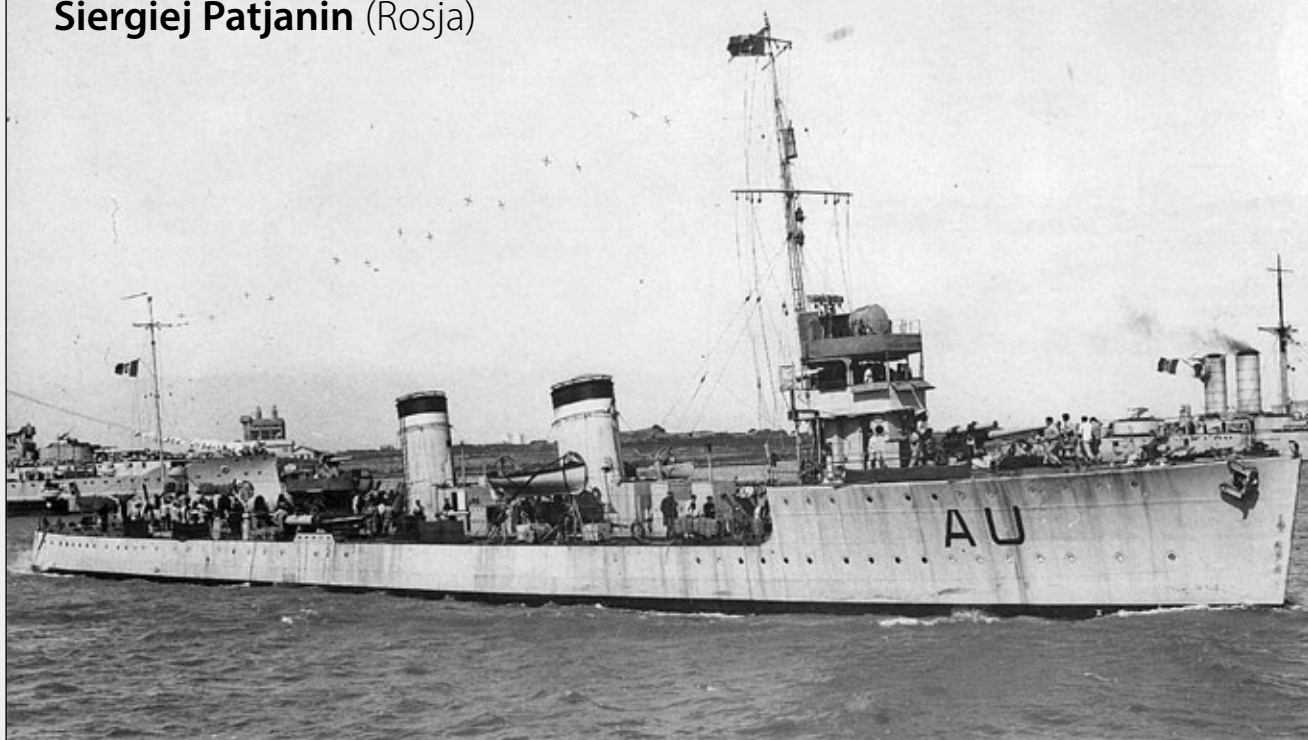
Bibliografia

- Jean Labayle-Couhat, *French Warships of World War I*, London 1974.
- Henri Le Masson, *The Complex Development of the French Light Cruiser 1919-1926*, Part 1, „Warship International” 4/1985.
- Henri Le Masson, *The Complex Development of the French Light Cruiser 1919-1926*, Part 2, „Warship International” 2/1986.
- Christopher C. Wright, *The French Naval Building Program of 1915*, „Warship International” 1/1980.

Lekki krążownik *Lamotte-Picquet* w czasie ostatnich prób. Na okręcie nadal brak dalmierzy i dalocelownika.

Fot. Constructions Navales





Niszczyciel „Audace”

Audace w Brindisi, 13 marca 1917 r., za nim widoczne krążowniki pancerne *San Giorgio* i *San Marco*. Niszczyciel z pierwotnym uzbrojeniem artyleryjskim kształtem mostka i oznaczeniem literowym „AU”.

Fot. „Ships of the World”

Wśród mnóstwa okrętów, biorących udział w I i II wojnie światowej, bohaterem naszego artykułu wyróżnia się niezwykle dziejami. Zbudowany na zamówienie jednej floty, większość swej długiej kariery spędził w składzie innej, a zatonął pod flagą kolejnej trzeciej. Ale do rzeczy...

Nasze opowiadanie należy rozpocząć w maju 1910 r., gdy minister marynarki wojennej Japonii Saito Minoru przedstawił tokijskiemu parlamentowi „Program stworzenia nowej floty”, przewidujący budowę w okresie najbliższych 8 lat 51 okrętów, w tym 26 niszczycieli. Programu nie zatwierdzono, a środków wystarczyło jedynie na 2 niszczyciele II klasy typu *Sakura*. W następnym roku program budownictwa okrętowego znów nie został zatwierdzony, a przydzielone środki starczały ledwie na 2 oceaniczne niszczyciele I klasy. Bez żadnego wahania zamówienie postanowiono złożyć w Wielkiej Brytanii w firmie „Yarrow” – tradycyjnym dostawcy okrętów tej klasy dla japońskiej floty. Tym samym zdołano uzyskać podwójną korzyść: otrzymać nowoczesne okręty i zapoznać się z nowymi technologiami. Jesienią 1913 w stoczni w Scoutstoun (przedmieście Glasgow) przystąpiono do budowy obu jednostek, które otrzymały numery stoczniowe 1348 i 1349. 12 września następnego roku nadano im nazwy *Urakaze* i *Kawakaze* (oznaczające w dowolnym przekładzie „Morska bryza” i „Rzeczna bryza”). Wybiegając wprzód, nale-

ży stwierdzić, że były to ostatnie niszczyciele japońskiej floty zbudowane zagranicą.

Specjaliści firmy „Yarrow” opracowali projekt na podstawie zbudowanego dla Royal Navy niszczyciela *Firedrake* (typ „F”), dokonując jednak szeregu zmian. Kadłub wykonany ze stali o dużej wytrzymałości został podzielony 19 poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi, z których 12 dochodziło aż do poziomu górnego pokładu. Wzdłużne grodzie wodoszczelne zastosowano jedynie w części dziobowej i rufowej, gdzie znajdowały się zbiorniki paliwa płynnego. Sylwetka okrętu wyróżniała się krótkim i wysokim pokładem dziobowym oraz 2 niewysokimi kominami, z których dziobowy był znacznie szerszy od rufowego.

Ważniejszą nowością projektu był skład siłowni okrętowej. Jednym z głównych wymogów zamawiającego było zapewnienie znacznego zasięgu działania, jednak ówczesne turbiny parowe z bezpośrednim przełożeniem na wały napędowe wyróżniały się niską efektywnością przy małych obrotach. W związku z tym Japończycy od początku skłaniali się ku siłowni kombinowanej, obejmującej turbiny parowe dla zapewnienia wysokiej prędkości i tradycyjny silnik parowy dla prędkości ekonomicznej. Krótko przed zawarciem kontraktu do Japonii dotarła informacja, że właśnie na jednym z niszczycieli typu „K” – *Hardy* zastosowano napęd kombinowany obejmujący turbiny parowe i silnik wysokoprężny. Same diesel

e oraz hydrauliczne sprzęgła systemu zamówiono w niemieckiej firmie „Vulcan”.

Zgodnie z obliczeniami, przy mocy 1000 KM silniki wysokoprężne miały zapewnić niszczycielom prędkość ekonomiczną 13 węzłów. Dla wyższych prędkości niezbędne były już turbiny parowe. Zastosowano turbiny systemu Brown-Curtiss o nominalnej mocy 22 000 KM, zapewniające maksymalną prędkość 28 węzłów. Parę dla turbin zapewniały 3 trójwalczakowe wodnorurkowe kotły systemu Yarrow z podgrzewaczami. Po raz pierwszy w historii japońskiej floty kotły opalane były wyłącznie paliwem płynnym – wszystkie wcześniejsze niszczyciele posiadały węglowe bądź mieszane opalenie kotłów. Wszystkie turbiny i kotły rozmieszczone zostały w oddzielnych przedziałach. Robocze ciśnienie pary – 18 atm. Ruch okrętów zapewniały 2 śruby napędowe o 3 piórach i średnicy 1,9 m, a ich manewrowanie umożliwiał pojedynczy balansowy ster, o kształcie zaokrąglonego trapezu.

Skład i rozmieszczenie uzbrojenia odpowiadał zasadom przyjętym w ówczesnej japońskiej flocie. Artyleria obejmowała 1 działo kal. 120 mm oraz 4 działa kal. 76 mm. W obu przypadkach były to modele opracowane przez brytyjską firmę „Armstrong”, a w Japonii oznaczone jako „12-cm/45 działo typ 3” oraz „8-cm/40 działo typ 3” („typ 3” oznaczał, że działo zostało przyjęte na uzbrojenie w 3-m roku ery Taishō, to znaczy w 1914). Warto zauważyć, że

Nazwa	Stocznia	Data		
		położenia stępki	wodowania	wejścia do służby
<i>Urakaze</i>	„Yarrow” Scoutstoun (Glasgow)	1913	16.02.1915	14.10.1915
<i>Audace</i> (eks-Kawakaze)	„Yarrow” Scoutstoun (Glasgow)	01.10.1913	27.09.1916	23.12.1916

oba systemy artyleryjskie zostały zastosowane w Japonii po raz pierwszy.

Działo kal. 120 mm o łącznej masie 3,1 t zapewniało ważącym 20,4 kg pociskom prędkość początkową 825 m/s, co przy maksymalnym kącie podniesienia lufy +33° pozwalało prowadzić ogień na dystans 15 000 m. Szybkostrzelność wynosiła 5 strzałów na minutę. Działo kal. 76 mm ważące 600 kg wystrzeliwało pociski 5,99 kg na maksymalny dystans 10 800 m, szybkostrzelność teoretyczna sięgała 20 strzałów na minutę, lecz w praktyce była zwykle niższa – zwykle 12-13 strzałów na minutę.

Działo kal. 120 mm zostało umieszczone na pokładzie dziobówki, zaś działa kal. 76 mm rozmieszczono – 1 na rufie, 1 na podwyższeniu za tylnym kominem, a kolejne 2 na burtach w przestrzeni między kominami. Generalnie uzbrojeni artyleryjskie można uznać za słabe przy danej wyporności¹, zaś mieszany skład artylerii z dzisiejszego punktu widzenia wzbudza zdumienie, jednak Japończycy przeszli na jednolity kaliber dział dopiero na niszczycielach typu *Amatsukaze* Programu 1915 r.

Uzbrojenie torpedowe jednostek stanowiło duży krok wprzód w stosunku do wcześniejszych niszczycieli japońskiej floty. *Urakaze* i *Kawakaze* otrzymały po 2 podwójne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm, które w Royal Navy zaczęto wdrażać na niszczy-

cielach typu „L” Programu 1912/1913. Jedna z wyrzutni została umieszczona bezpośrednio za krawędzią pokładówki, a druga – na rufie, nad przedziałem maszynowni.

Wkrótce po rozpoczęciu budowy japońskich niszczycieli tempo robót znacząco spadło, bowiem firma „Yarrow” za priorytetowe uznała prace nad okrętami budowanymi dla własnej marynarki wojennej. Z chwilą wybuchu I wojny światowej niemożliwa stała się dostawa diesli i sprzętów hydraulicznych z Niemiec, w związku z czym do projektu wniesiono poprawki. Zrezygnowano z instalacji silnika pomocniczego, a uzyskane pomieszczenia przeznaczono na dodatkowe zbiorniki paliwa. W związku z tym zasięg wyniósł 1800 Mm.

Dalsze losy jednostek ułożyły się w różny sposób. Prototypowy *Urakaze* został wodowany 16 lutego 1915 r. W czasie prób rozwinął prędkość 30,26 węzłów i wykazał się całkiem niezłą dzielnością morską. W bardziej umiarkowany sposób odnoszą się japońscy autorzy do kwestii zasięgu, informując jedynie, że „turbiny.... zademonstrowały oczekiwaną efektywność”. Przy czym Japończycy od samego początku nie oczekiwali dobrej efektywności od turbin parowych z bezpośrednim przeniesieniem napędu.

14 września *Urakaze* opuścił Wyspy Brytyjskie i szczęśliwie unikając ataku niemieckiego okrętu podwodnego na Morzu Śród-

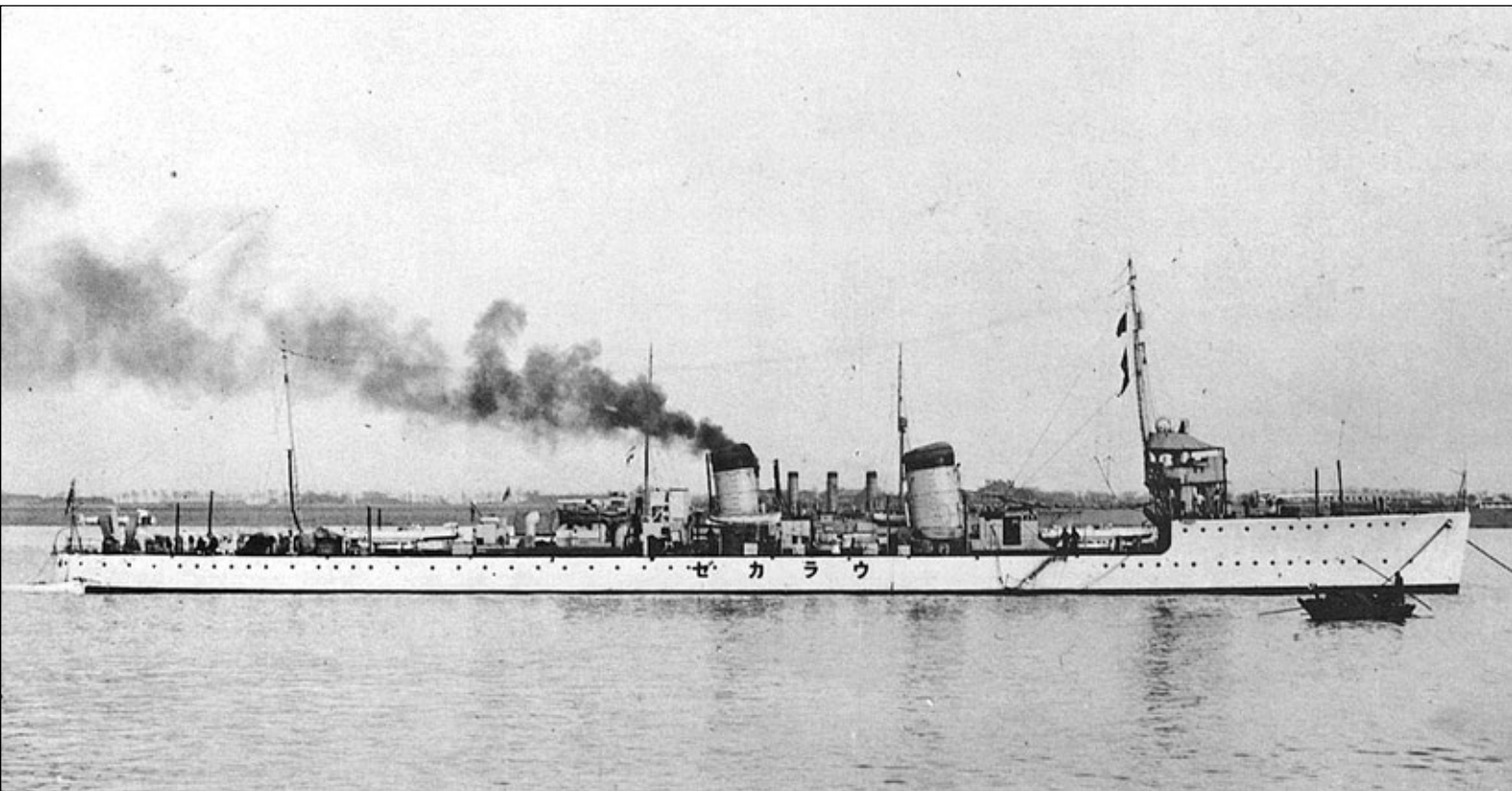
ziemnym, dotarł 7 października do bazy morskiej Jokosuka. Wobec braku podobnych okrętów, pojawił się problem z włączeniem jednostki do zespołu działających niszczycieli. Do roku 1919 wykorzystywano *Urakaze* głównie do uzyskania niezbędnego doświadczenia technicznego. Zgodnie z opinią amerykańskich historyków, „japońscy konstruktorzy wykorzystali cenne informacje dotyczące konstrukcji kadłuba, uzbrojenia i siłowni, i właśnie one stały się bazą przy projektowaniu kolejnych typów niszczycieli”.

Przez długi czas od 1925 do 1934 roku *Urakaze* pełnił służbę w charakterze okrętu ochrony² na wodach chińskich, głównie na Jangcy. Po zaminowaniu rzeki jednostka powróciła do Japonii, gdzie 1 lipca 1936 została wycofana ze składu bojowego floty. 1 kwietnia 1940 okręt przeklasyfikowano na magazyn, otrzymując nazwę *Haikan No 18*. W dniu 15 lipca 1945 w trakcie nalotu maszyn pokładowych z amerykańskich

1. Niszczyciele II klasy typu *Kaba*, zbudowane w Japonii zgodnie z Programem 1914 r., posiadały identyczne uzbrojenie artyleryjskie przy 1,5 krotnie mniejszej wyporności.

2. Zgodnie z japońską typologią rozróżniano „patrolowe” to znaczy „dozorowe” okręty oraz okręty „ochrony”. Te ostatnie wchodziły w skład „eskadr ochrony”, którym podporządkowano również służby dozorowo-rozpoznawcze. Ich zadaniem było ochrona interesów Japonii w danym rejonie, a w razie potrzeby wysadzanie desantów i wsparcie wojsk lądowych, słowem wszystkiego tego, czego wymagała sytuacja.

Urakaze na redzie Hankow 1930. Niszczyciel w malowaniu typowym dla wód chińskich: biały kadłub, żółte nadbudówki i komin z czarnymi kołnierzami. Dobrze widoczne rozstawione na rufie tenty. Na drugim planie – flagowiec Floty Chińskiej krążownik pancerny *Izumo*. Fot. „Ships of the World”



Parametry konstrukcyjne niszczycieli		
	<i>Urakaze</i>	<i>Audace</i>
Wyporność t, standard	810	780
normalna	922	1150
Wymiary, m		
długość maks.	87,59	
w linii wodnej	86,67	
między pionami	83,82	
szerokość	8,4	
zanurzenie	2,44-2,6	
Siłownia		
liczba kotłów, typ	3 „Yarrow”	
liczba turbin, typ	2 „Brown-Curtiss”	
moc, KM	22 000	
Prędkość, węzły	28	30
Zapas paliwa t (normalny/pełny)	170/248	180/252
Zapas wody kotłowej, t	50
Zasięg, Mm (przy prędkości węzłów)	1800/15	2180/15, 638/30
Uzbrojenie		
liczba dział – kaliber/dł. lufy (kal)	1 x 120 L/45 4 x 76 mm L/40	7 x 102 mm L/35 2 x 40 mm L/39
wyrzutnie torpedowe liczba, kaliber	2 x II 533 mm	2 x II 450 mm
Liczebność załogi, osób (w tym oficerów)	115	118 (5)
Uwaga: zastosowano tony metryczne		

lotniskowców, kadłub dawnego niszczyciela osiadł na dnie w porcie Jokosuka, gdzie został ostatecznie rozebrany w roku 1948.

Drugi okręt serii czekała dłuższa i bardziej intensywna kariera. W połowie 1916 królewska flota Włoch odczuwała silne zapotrzebowanie na jednostki eskortowe, zwłaszcza – nowoczesne niszczyciele. Do tego czasu w składzie floty znajdowało się łącznie 18 okrętów tej klasy, zbudowanych w latach 1913-1915, co w żaden sposób nie zaspokajało potrzeb. W trakcie rozmów z japońskimi władzami osiągnięto porozumienie w sprawie zakupu w Kraju Wschodzącego Słońca szeregu trawlerów w celu przebudowy ich na trałowce i jednostki do zwalczania okrętów podwodnych, a także przekazania Włochom znajdującego się w budowie niszczyciela *Kawakaze*.

Kontrakt podpisano 3 lipca 1916 r., a jego wartość wyniosła 4 mln 600 tys. li-rów. Ze stanu floty Japonii *Kawakaze* został skreślony z dniem 7 sierpnia 1916. We włoskiej flocie jednostka otrzymała nową nazwę *Intrepido* („Nieustraszony”), lecz 25 września zmieniono ją na *Audace* („Śmiały”) dla upamiętnienia utraconego niedawno niszczyciela³.

W celu nadzoru nad budową do Wielkiej Brytanii została skierowana grupa inżynierów mechaników pod kierownictwem mjr Korpusu Inżynierów Okrętowych Vincenzo Goeta. W trakcie prac wykończeniowych charakterystykę niszczyciela sprowadza-

no do standardów włoskiej floty. Dotyczyło to w pierwszym rzędzie uzbrojenia, które zostało całkowicie wymienione i składało się z 1 działka kal. 120 mm L/40, 4 dział kal. 76 mm L/30 oraz 2 dwururowych wyrzutni torped kal. 450 mm. Artyleria była rozmieszczona identycznie jak na okręcie japońskim, jednak wyrzutnie torpedowe umieszczono na burtach za kominem rufowym. Choć zmniejszało to o połowę salwę burtową torped, jednak teoretycznie pozwalało na odpalaniu salw szybciej i przy ostrzejszych kątach kursowych, co uważano za szczególnie istotne w przypadku gwałtownych nocnych starć, charakterystycznych dla działań bojowych na Adriatyku. Do kierowania ogniem na mostku zamontowano dalmierz systemu „Barr & Stroud” o bazie 2,74 m, dodatkowo wykorzystywano również ręczny dalmierz „Barr & Stroud” o bazie 0,8 m z centralnym wizjerem naprowadzania oraz 2 wskaźnikami naprowadzania.

27 września 1916 wodowano *Audace*, a w listopadzie rozpoczęto próby na uwięzi, zaś w grudniu – próby morskie w ruchu. 19 grudnia niszczyciel na mili pomiarowej osiągnął prędkość maksymalną 35,2 węzła przy wyporności 898 t. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w czasie prób przeprowadzonych we Włoszech 5 kwietnia 1919 r. okręt osiągnął prędkość nie przekraczającą 31 węzłów. Prędkość ciągła w warunkach rzeczywistych wynosiła 30 węzłów,

tak jak w przypadku japońskiego „bliźniaka”. W dokumentach komisji odbiorczej odnotowano doskonałą dzielność morską i znaczny, jak na włoskie warunki, zasięg. Przy czym *Audace* przewyższał znacznie pozostałe włoskie niszczyciele zarówno pod względem wymiarów jak i innych parametrów.

23 grudnia 1916 w Glasgow uroczyste podniesiono na jednostce włoską banderę. Jak wszystkie włoskie niszczyciele, *Audace* otrzymał literowe oznaczenie burtowe – AU, zamienione następnie na AD, a także dewizę „*Deorsus numquam*” („Nigdy w dół”). Pierwszym d-cą okrętu został kmr ppor. Luggi Ornati. Wkrótce wyprowadził on okręt od brzegów Mglistego Albionu. Pokonał sztormową Zatokę Biskajską i Cieśninę Gibraltarską by 9 stycznia 1917 osiągnąć Neapol, gdzie został poddany kolejnemu przebrojeniu.

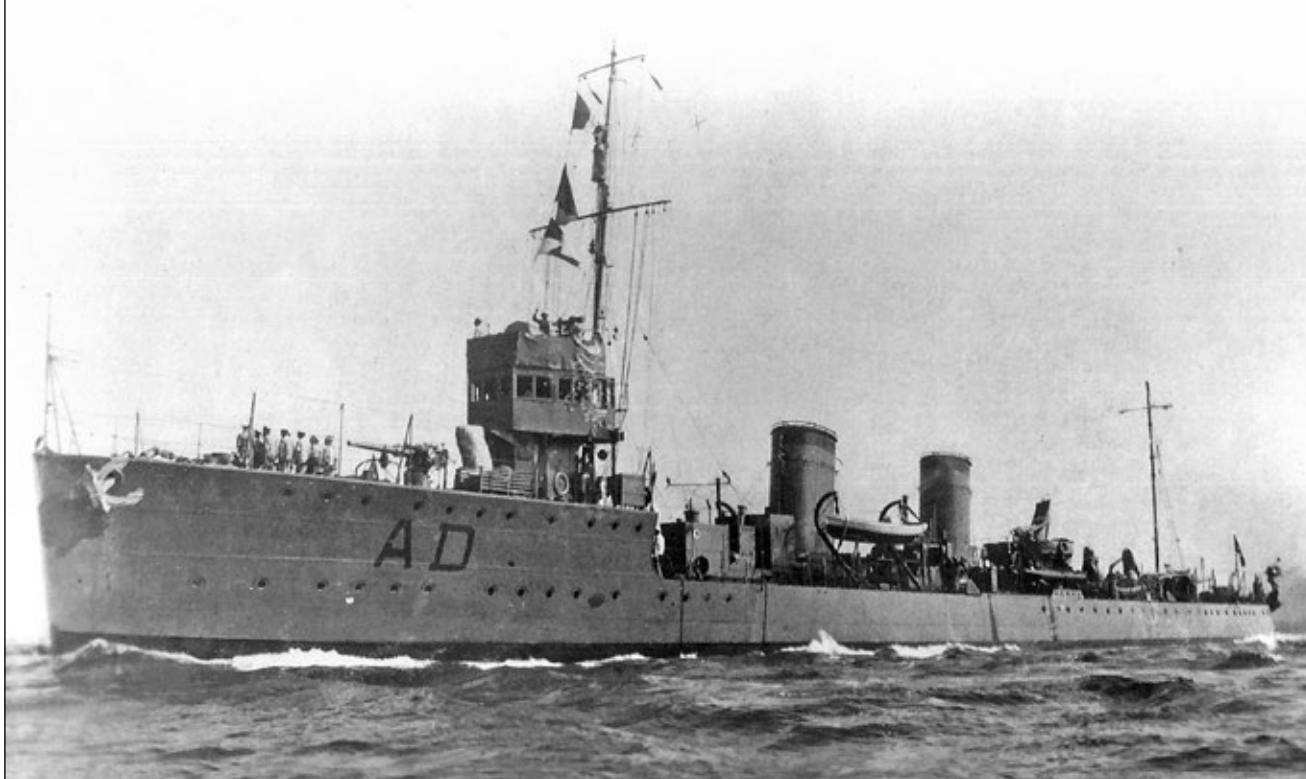
W tym czasie włoska marynarka wojenna uznała za celowe wprowadzenie artylerii jednego kalibru na uzbrojenie niszczycieli. Za wzór przyjęto działka kal. 102 mm systemu „Schneider-Armstrong” wz. 1914. Działko skonstruowane specjalnie dla okrętów o niewielkiej wyporności miało lufę o długości 35 kalibrów i ważyło 1220 kg (waga całego systemu artyleryjskiego wynosiła około 5 t). Działko posiadało pionowy zamek, który przy stosowaniu scalonej amunicji zapewniało szybkostrzelność do 7 strzałów na minutę. Używano 2 rodzajów amunicji – pocisków wybuchowych o wadze 13,74 kg oraz ppanc. o wadze 15 kg, których jednak praktycznie nie stosowano na niszczycielach. Przy początkowej prędkości 755 m/s donośność sięgała 11 700 m.

Audace otrzymał 7 takich dział, największą liczbę ze wszystkich włoskich niszczycieli. 5 z nich zamontowano na dotychczasowych stanowiskach dział kal. 120 mm i 76 mm, zaś pozostałe 2 na burtach w rejonie przedziału maszynowni. Uzupełniono je 2 automatycznymi działami kal. 40 mm oraz 2 karabinami maszynowymi kal. 6,5 mm⁴. Automatyczne działko systemu „Vickers-Terni” model M1915 stanowił modyfikację słynnego brytyjskiego „pom-pom”. Zamontowano je w rejonie grotmasztu, za rufową parą dział kal. 102 mm.

Uzbrojenie torpedowe pozostało bez zmian – 2 podwójne wyrzutnie torpedowe

3. Niszczyciel *Audace* prototyp dwuokrętowej serii, zbudowany w stoczni „Orlando” w Livorno w latach 1912-1914. Wyporność 780 t, moc siłowni 16 000 KM, prędkość 30 węzłów, uzbrojenie 1 x 120 mm i 4 x 76 mm, 2 wt kal. 450 mm. Zatonął 30 sierpnia 1916 na Morzu Jońskim w wyniku kolizji z włoskim statkiem *Brasile*.

4. We włoskiej literaturze brak jednolitej opinii odnośnie czasu, w którym na pokładzie pojawiły się na pokładzie okrętu automatyczne działka kal. 40 mm. Część autorów uważa, że zamontowano je jeszcze w Wielkiej Brytanii.



Audace w czasie I wojny światowej, zwraca uwagę nowe oznaczenie burtowe „AD”.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina

na stanowiskach burtowych. Głównym typem torped, stosowanych na włoskich niszczycieli, był A110/450 wz. 1913 r. (litera „A” oznaczała „accaio” – „stalowa”). Produkowały je zakłady „Whiteheada”, miały długość 5,28 m oraz głowicę bojową z ładunkiem 110 kg materiału wybuchowego. Torpedy mogły być nastawiane na jeden z 3 trybów: 2000 m przy 38 węzłach, 4000 m przy 30 węzłach lub 6000 m przy 26 węzłach.

Przebrojenie, próby i przygotowanie załogi zajęły około 2 miesięcy. 1 marca 1917 uznano, że *Audace* był gotów do służby i okręt przerzucono z Neapolu do miejsca stałego bazowania – Brindisi. W czasie tego przejścia jednostka wykonywała swoje pierwsze zadanie bojowe – na trasie z Messyny do Tarentu eskortowała najnowsze okręty podwodne *H-1* i *H-2*, które przybyły z Kanady. W kwietniu niszczyciel z szefem sztabu marynarki wojennej na pokładzie przybył do Wenecji. Tam został włączony w skład 1 dywizjonu niszczycieli (w skład wchodziły także *Animoso*, *Ardente*, *Ardito* i *Giuseppe Cesare Abba*) wraz z których operował aż do końca I wojny światowej na Północnym Adriatyku.

Pierwszy rejs na Adriatyckim Teatrze *Audace* przeprowadził 11 maja, gdy dywizjon w pełnym składzie wyszedł w morze by przechwycić zespół austro-węgierskich torpedowców (*Csikós*, *78T*, *93F* i *96F*), jednak do spotkania z nieprzyjacielem nie doszło. 18 sierpnia włoska flota rozpoczęła operację wsparcia własnych wojsk lądowych w rejonie rzeki Isonzo. W działaniach tych uczestniczyło łącznie 14 niszczycieli, 19 torpedowców i 7 kutrów torpedowych, w 4 grupach. Jedna z nich osłaniała monitory, ostrzeliwujące cele brzegowe, kolejne dwie – patrolowały rejon austriackich baz mor-

skich Pola i Triest, a czwarta zabezpieczała aktywne zapory minowe u nieprzyjacielskich wybrzeży. *Audace* wchodził w skład największej z grup (9 niszczycieli i 8 torpedowców), patrolującej rejon Poli. W nocy przeszła do ujścia Isonzo, gdzie zabezpieczała monitory, a 21 sierpnia zabezpieczała ich przejście do Rovigno.

16 września i 1-2 października *Audace*, już jako lider dywizjonu, zabezpieczał nalot lotniczy na Polę. W takich sytuacjach okręty rozmieszczano na trasie przelotu lotnictwa, tak by w razie potrzeby pomóc załogom samolotów, zmuszonych do przymusowego lądowania. W analogiczny sposób postępowali także Austriacy. W przerwie między tymi operacjami bohater naszego opowiadania uczestniczył w pierwszym starciu z okrętami przeciwnika.

30 września dywizjon w składzie lider *Sparviero* i niszczyciele *Audace*, *Giuseppe Cesare Abba*, *Giovanni Acerbi*, *Francesco Stocco*, *Ardente* i *Ardito* w odległości 34 Mm na wschód od ujścia rzeki Po napotkał austriacki zespół (niszczyciele *Streiter*, *Turul*, *Velebit*, *Huszár* oraz torpedowce *90F*, *96M* i *99M*) zabezpieczający nalot lotnictwa na miasto Ferrara. Przez pół godziny okręty prowadziły bój na równoległych kursach, *Giovanni Acerbi* odpalił nawet 2 torpedy z dystansu 2000 m, nie uzyskując jednak żadnych trafień. W czasie starcia na *Velebit* doszło do awarii steru i pożaru, jednak został wzięty na hol przez inne niszczyciele i bezpiecznie odprowadzony do bazy. Tym samym potyczkę nie sposób zapisać Włochom na plus. Mimo przewagi ogniowej nie zdołali oni uzyskać zdecydowanego zwycięstwa ani też zadać przeciwnikowi znacznych strat. Wypad w dniu 9 października, którego celem było przechwycenie austriackich

okrętów w rejonie Grado zakończył się nawet bez napotkania przeciwnika.

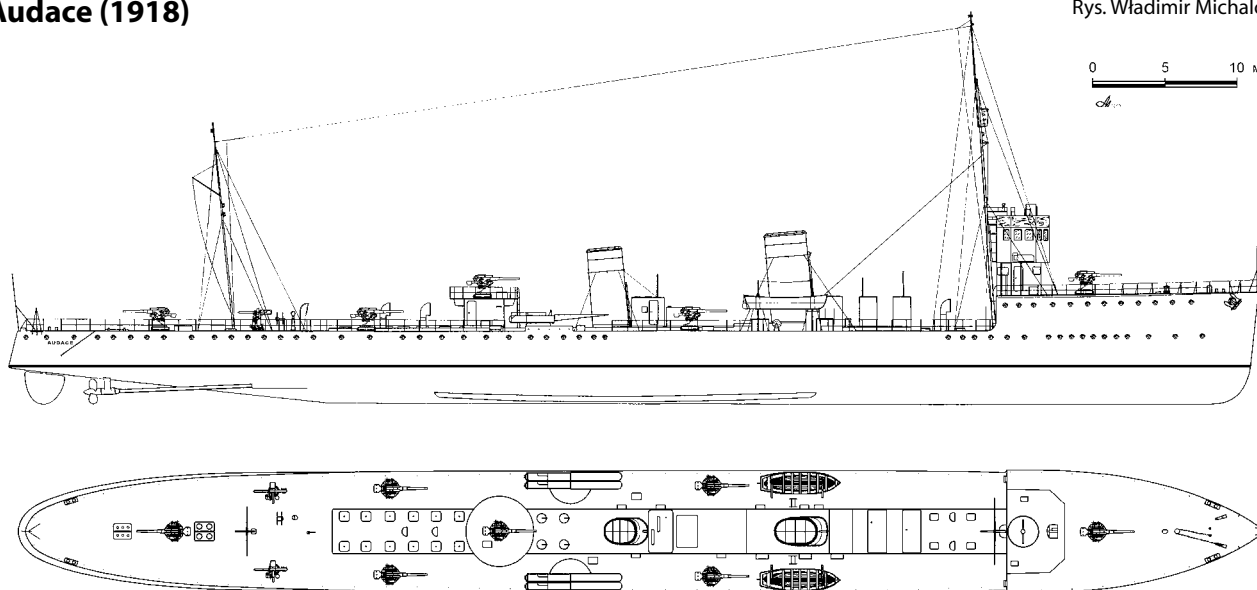
W drugiej połowie 1917 jednostki 1 dywizjonu regularnie patrolowały i ostrzeliwały austro-węgierskie pozycje w rejonie Cortelazzo. 28 listopada otrzymano informację o wypadzie austriackich sił lekkich na włoskie wybrzeże między Rimini a Porto-Corsini. Zespół w składzie liderzy *Sparviero*, *Aquila* oraz niszczyciele *Animoso*, *Ardente*, *Ardito*, *Audace*, *Abba*, *Acerbi*, *Sirtori* i *Stocco* opuściły natychmiast Wenecję i po pewnym czasie nawiązały kontakt wzrokowy z odchodzącym zespołem przeciwnika, do starcia jednak już nie doszło. Ostatni w tym roku wypad miał miejsce 19 grudnia, gdy *Aquila*, *Sparviero*, *Animoso*, *Ardente*, *Audace*, *Abba* oraz 7 torpedowców (*9PN*, *10PN*, *11PN*, *12PN*, *13OS*, *16OS*, *48OL*) eskortował stare pancerniki *Emanuele Filiberto* i *Ammiraglio Di Saint Bon* w trakcie ostrzału austriackich pozycji w rejonie Cortelazzo.

W styczniu 1918 *Audace* odstawiono na planowany remont i przez 3 miesiące jednostka nie uczestniczyła w operacjach bojowych. Po zakończeniu prac niszczyciel wziął udział w 3 wypadach przeciwko bazie w Poli (7-8 i 12-13 kwietnia, 6-7 maja). Główną rolę w tych operacjach odgrywały oryginalne okręty – kutry torpedowe-czołgi typu *Grillo*. Do rejonu austriackiej bazy dostarczano je na holu, a następnie kontynuowały rejs o własnych siłach. Z reguły tego typu operacje były zabezpieczane przez liczne zespoły sił lekkich. W przypadku pierwszej ze wspomnianych operacji zabezpieczały ją 2 liderzy, 8 niszczycieli, 12 torpedowców, 4 kutry torpedowe i 3 okręty podwodne.

23 maja *Audace* wraz z niszczycielami *Animoso* i *Ardito* zabezpieczał wypad skie-

Audace (1918)

Rys. Władimir Michalczuk



rowany na Triest. Włoskie jednostki patrolowały rejon austriackiej bazy, zabezpieczając operację lotniczą, zaś torpedowce 10PN i 11PN podeszły aż pod sam brzeg, gdzie postawiły miny.

Wkrótce doszło do kolejnych starć z okrętami przeciwnika. W nocy z 1 na 2 lipca austriacki zespół w składzie niszczyciele *Balaton*, *Csikós* oraz torpedowce 83F i 88F zabezpieczał nalot lotnictwa na zakłady „Stabilmento Balneare” w tym samym czasie duży włoski zespół wyszedł w morze dla przeciwdziałania podjętej operacji nieprzyjaciela w rejonie ujścia rzeki Piawy. Torpedowce 40PN, 48PN, 64PN, 85 PN i 66PN przeprowadziły ostrzał nadbrzeżnych pozycji austriackich wojsk. O godz. 03:10 zabezpieczając ostrzał niszczyciele *Audace*, *Acerbi*, *La Masa*, *Missori*, *Orsini*, *Sirtori* i *Stocco* natknęły się na austriackie okręty w pobliżu Caorle. W trakcie wymiany ognia Austriacy zdołali zapalić *Francesco Stocco*. Przewaga nie wydawała się jednak Włochom zdecydowana, wobec czego wycofali się z pola walki. Niszczyciele *Abba*, *Pilo*, *Ardito* i *Ardeente*, które wyruszyły z Wenecji by wesprzeć własny zespół nie zdołały nawet wziąć udziału w starciu. Po raz kolejny Austriacy, znajdujący się w mniejszości, pokazali swą przewagę w przygotowaniu bojowym i uniknęli poważniejszych uszkodzeń.

Latem 1918, po klęsce austriackich operacji przeciw linii blokady w Cieśninie Otranto, w trakcie której włoskie kutry torpedowe zdołały zatopić okręt liniowy *Szent István*, flota przeszła do aktywnych działań u wybrzeży nieprzyjaciela. W nocy 17 lipca *Audace*, *Animoso*, *Acerbi*, *La Masa*, *Missori*, *Orsini*, *Pilo* i *Sirtori* wraz z torpedowcami 1PN, 13OS, 15OS, 16OS, 18OS zabezpieczały nalot lotnictwa na Pola i inne obiekty na półwyspie Istria. Równocześnie torpedow-

ce *Climene* i *Procione* postawiły miny u austriackich wybrzeży. Analogiczną operację przeprowadzono 29-30 lipca, wówczas *Audace* z 6 niszczycielami i 7 torpedowcami ubezpieczały nalot sił powietrznych na lotnisko Scola-Ulivi oraz wypad kutrów torpedowych pod wybrzeże Istrii. 16 sierpnia nalot na Polę ubezpieczało 5 niszczycieli i 10 torpedowców, poczym *Audace*, *Orsini*, *Pilo*, *Sirtori* i *La Masa* przeszły z Wenecji do Porto-Corsini.

2 września *Audace*, *Pilo* i *Missori* wyszły w morze by zabezpieczyć rozpoznawczy wypad torpedowców 4PN, 55AS, 56AS, 65PN i 66PN w rejon przylądka Promontone, a 3 tygodnie później, 20-21 września – *Audace* był jednostką flagową w czasie największej operacji przeciw Pola, w której uczestniczyły 2 dywizjony niszczycieli i grupa kutrów torpedowych.

Pierwsza wojna światowa na Adriatyckim TDW dobiegała końca. Cesarstwo austro-węgierskie rozpadło się pod wpływem czynników wewnętrznych. 31 października 1918 austriackie okręty opuściły bandery. Choć może zabrzmieć to dziwnie, wraz z zakończeniem wojny nie ubyłoby wcale zajęć dla *Audace*. 3 listopada był on pierwszym włoskim okrętem, który wszedł do portu w Trieście. Na jego pokładzie znajdował się gen. Carlo Pettiti di Roreto, wyznaczony na gubernatora prowincji Venetia-Julia, a 7 listopada niszczyciel dostarczył do portu Zara pododdział wojsk i ładunek żywności dla ludności cywilnej, zaś 10 listopada okrętem pokonał trasę z Wenecji do Triestu sam monarcha Włoch Wiktor Emmanuele III i gen. Armando Diaz. 23 grudnia niszczyciel był pierwszą jednostką, która przyszła z pomocą brytyjskiemu parowcowi *Queen Elizabeth*, który poderwał się na minie w centralnej części Adriatyku.

Kolejne historyczne wydarzenie z udziałem *Audace* miało miejsce 24 marca 1919, gdy z jego pokładu król i minister marynarki wojennej Włoch przyjmowali w Wenecji „Paradę zwycięstwa” – spotkanie kapitulujących austro-węgierskich okrętów. „*Lissa pomszczona*” – krzyczały wówczas włoskie gazety.

Generalnie, doświadczenie I wojny światowej potwierdziły walory okrętu brytyjskiej budowy: dobrą dzielność morską, znaczny zasięg i wysoką niezawodność mechanizmów. Dzięki zwiększonym wymiarom, *Audace* dysponował silnym uzbrojeniem artyleryjskim i najlepiej ze wszystkich niszczycieli nadawał się do pełnienia funkcji lidera dywizjonu. Tym niemniej jednak projekt okrętu nie znalazł swego rozwinięcia we włoskiej flocie.

W okresie powojennym służba jednostki przebiegała spokojnie. Okresom czynnej służby towarzyszyły postoje w rezerwie. W latach 1920-1921 okręt działał w składzie morskiej dywizji Levante u wybrzeży Turcji, pełniąc funkcję jednostki dozoru w włoskich wyspach Dodekanazu i na greckim wybrzeżu Morza Jońskiego. W roku 1922 przeszedł kapitalny remont w Tarenzie, w którego trakcie dokonano pełnego przeglądu wszystkich mechanizmów. Później w latach 1923-1928 był podporządkowany dowództwu morskemu w Libii, bazując w Trypolisie. Po powrocie do Italii oczekiwał go kolejny remont główny w Tarenzie. Z dniem 1 października 1929, wraz z dużą grupą innych niszczycieli okresu I wojny światowej, *Audace* został przeklasyfikowany na torpedowiec. Do roku 1934 pozostawał w Tarenzie, a w latach 1934-1936 wchodził w skład dywizji Włoskiej Afryki Wschodniej, operując na Morzu Czerwonym.

Z chwilą wybuchu wojny domowej w Hiszpanii dla starego okrętu rozpoczął się znów okres intensywnej pracy. W listopadzie 1936 pod dowództwem kmdr por. Antonio Dallaiego przeszedł do Tangeru, gdzie dołączył do eskadry kadm. Alberto Marenco di Moriondo. Na redzie międzynarodowego portu znajdował się krążownik *Quarto*, niszczyciele *Alvise Da Mosto*, *Giovanni da Verazzano* i *Aquila*. Oficjalnym zadaniem eskadry była ochrona włoskich obywateli i ich interesów w strefie konfliktu, jednak nieoficjalnie Włosi udzielali wsparcia zbuntowanemu siłom gen Franco. W czasie pobytu na wodach włoskich jednostka przebywała w Kadyksie, Melilli, Ceucie oraz Algierze. W styczniu 1937 okręt eskortował transportowce, na których przerzucano do Hiszpanii włoski korpus ekspedycyjny, po czym został poddany bieżącemu remontowi, trwającemu do kwietnia. Należy zaznaczyć, że *Audace* był najmniejszym włoskim okrętem nawodnym, biorącym bezpośredni udział w działaniach u hiszpańskich wybrzeży, co tylko potwierdzało wysoką ocenę jego „morskich” walorów.

W tym czasie okręt omal znów nie zmienił bandery. W początkach 1937 hiszpański rząd narodowy przez ambasadora w Rzymie S. Conde zwrócił się z prośbą o przekazanie marynarce wojennej „narodowej” Hiszpanii cierpiącej na ostry brak okrętów kilku włoskich jednostek. Z uwagi na fakt, że Komitet ds. Nieinterwencji nałożył międzynarodowe embargo na dostawy sprzętu

dla walczących stron, sprawa związana była z określonymi problemami. Wówczas sięgnięto po chytry plan obejścia przepisów: przestarzałe jednostki miały zostać skreślone ze stanu włoskiej floty jakoby w celu sprzedaży na złom, a następnie nabyte przez podstawione prywatne firmy i odsprzedane siłom gen Franco.

Wieczorem 26 czerwca 1937 hiszpański attaché morski otrzymał spis okrętów przeznaczonych do przekazania. Znajdowały się na nim lekkie krążowniki *Taranto* (eks-niemiecki *Straßburg* zbudowany w 1912 r.), lidersy *Premuda* (eks-niemiecki *V 116* z 1918), *Aquila* (zbud. 1917), *Falco* (zbud. 1920), niszczyciele *Alessandro Poerio*, *Guglielmo Pepe* (oba zbud. 1915), *Grado* i *Cortepazzo* (eks- austro-węgierskie *Triglav* i *Lika*, zbud. 1917) oraz *Audace*. Z wymienionych jednostek 3 (*Premuda*, *Grado* i *Cortepazzo*) zostały z miejsca odrzucone przez stronę hiszpańską z uwagi na zły stan techniczny.

Cztery dni później ambasador Conde przedstawił z-cy szefa głównego sztabu morskiego Włoch oficjalne pismo swego rządu z prośbą o przekazanie *Taranto* (wyznaczona przez Włochów cena 18 241 100 lirów), *Aquilę*, *Falco* (po 7 440 740 lirów), *Poerio*, *Pepe* (po 5 382 450 lirów) i *Audace* (za 5 262 050 lirów). Strona hiszpańska prosiła jednak o obniżenie ceny o 40% i uprzedzała, że nie może zapłacić za okręty złotem, tak jak domagali się tego Włosi. Hiszpanie prosili również o natychmiastową

dostawę okrętów, przedkładając 3 alternatywne warianty wniesienia opłaty:

1) Włączenia kwoty za okręty do łącznej sumy kredytów udzielonych Hiszpanii przez Włochy,

2) Przekazanie okrętów do czasowego wykorzystania ze zwrotem po zakończeniu działań wojennych z opłatą za możliwe straty i uszkodzenia

3) Rozłożenie płatności na raty.

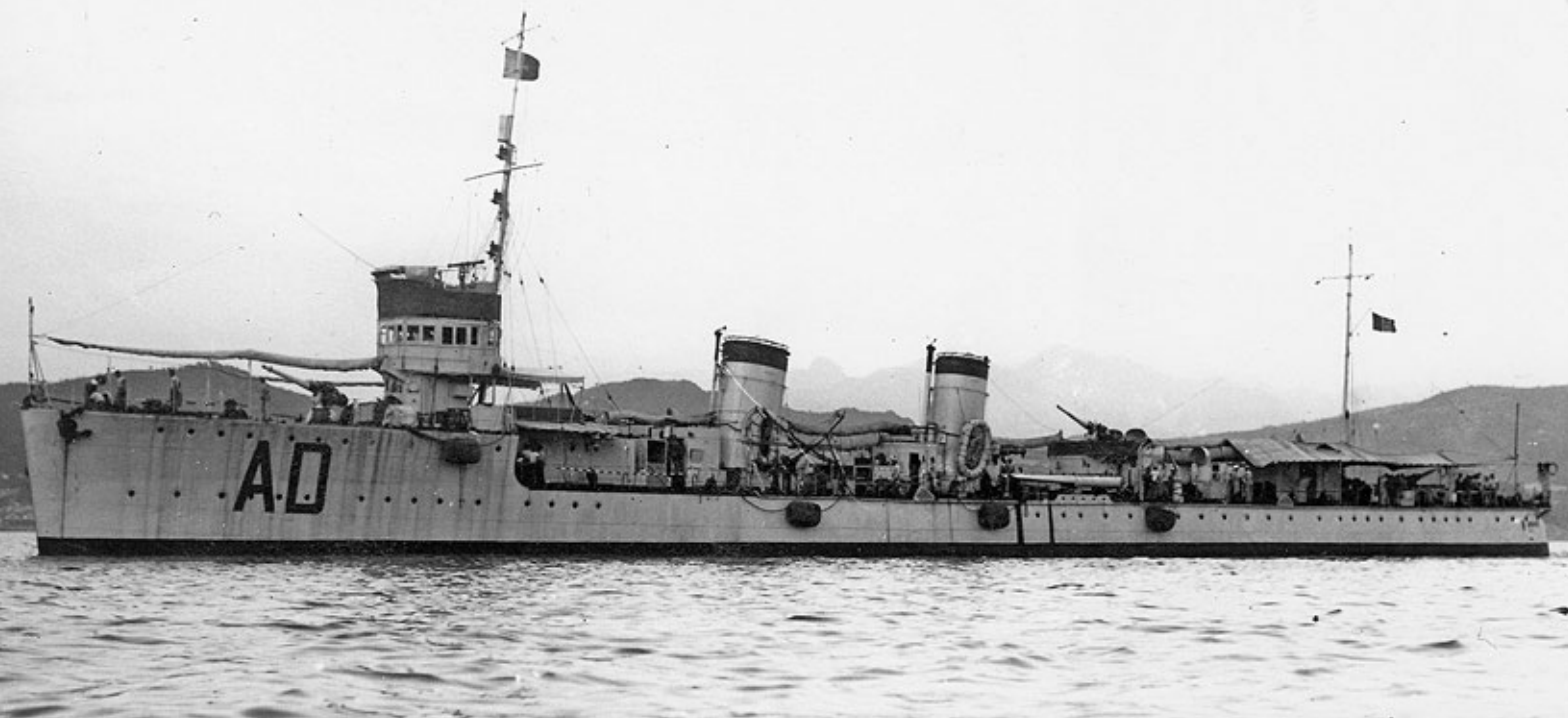
Już nazajutrz, 2 lipca adm. Odoardo Somigli przez szefa włoskiej misji morskiej w Hiszpanii przekazał zgodę strony włoskiej na obniżkę ceny okrętów. Za *Taranto* wynosiła ona 16 950 tys. lirów, natomiast niszczyciele proponowano w „pakietach” *Aquilę* i *Falco* za 14 880 tys. lirów, lub *Aquilę*, *Falco* i *Audace* za 19 640 tys. lirów wzgl. *Aquilę*, *Falco*, *Poerio*, *Pepe* i *Audace* za 29 740 tys. lirów. Opłata miała być wnoszona w walucie, lecz możliwa była jej częściowa kompensata w złomie i metalach kolorowych.

Jednak nawet te warunki okazały się dla Hiszpanii nie do przyjęcia. Rozmowy prowadzone przez całe lato zakończyły się porozumieniem o przekazaniu wszystkich 4 starych niszczycieli. W październiku 1937 *Aquila*, *Falco*, *Poerio* i *Pepe* zostały przejęte przez hiszpańskie załogi i otrzymały nowe nazwy *Melilla*, *Ceuta*, *Huesca* i *Teruel*. Przy tym 2 pierwsze, dla ukrycia faktu zakupu, niemal do końca wojny domowej ucharakteryzowano na niszczyciel floty „narodowej” *Velasco*, stawiając dodatkowy czwarty, fałszywy komin.

Audace, które nie trafił w ręce Hiszpanów we wrześniu 1937 powrócił do La Spezzii, a następnie przeszedł do Tarentu, gdzie został odstawiony do rezerwy, co umożliwiło dokonanie kolejnego przebrojenia. Miał teraz zostać okrętem sterującym drogą radiową jednostką-celem *Sam Marco* (eks-krążownik pancerny). W związku z tym z pokładu zdjęto 4 burtowe działa kal. 102 mm, między pokładówką a dziobowym kominem ustawiono nową nadbudówkę, w której umieszczono aparaturę radiową. Równocześnie tytułem eksperymentu zamontowano szereg najnowszych elementów wyposażenia: stację hydroakustyczną typu SMG firmy „Safar” (częstotliwość robocza 3000 GHz.), 2 parawany typu „S”, a w rufowej części stelaż na 8 bomb głębinowych, które nie zawsze zabierano na pokład, a także zainstalowano

Audace w Wenecji 10 listopada 1918 r. Na pokładzie okrętu król Włoch Wiktor Emmanuel III i gen. Armando Diaz. Na grotmaszcie – królewski proporzec. Fot. zbiory S. Parodiogo





Audace po przebudowie na jednostkę sterowania radiowego okrętem-celem *San Marco*.

Fot. zbiory Aldo Fraccaroli'ego

2 holowane miny pop („torpedy”) systemu „Ginoccio” Przebudowano także mostek, zastępując jego osłonę z brezentu stalową.

w sierpniu 1938 przebudowany *Audace* przeszedł do Spezzii i został podporządkowany dowództwu morskiego okręgu Górnego Morza Tyrreńskiego. Pozostawał tam aż do chwili przystąpienia Włoch do II wojny światowej. W pierwszych dniach października 1940 torpedowiec opuścił Spezie i po krótkim postoju w Messynie (2-4 października) osiągnął Polę, gdzie został przekazany początkowo Szkole Artylerii, a później Szkole Pływania Podwodnego.

Sytuacja taka trwała do roku 1942, gdy ostry brak jednostek eskortowych zmusił *Audace* do powrotu do składu floty. Po niewielkim doposażeniu jednostkę podporządkowano dowództwu Morza Jońskiego i Dolnego Adriatyku. Na kadłub i nadbudówki nałożono dwukolorowy kamuflaż. Niemal do kapitulacji *Audace* eskortował konwoje do portów Albanii, Jugosławii i Grecji. W okresie między 10 czerwca 1940 a 8 września 1943 jednostka wychodziła w morze łącznie 430 razy (w tym: 13 razy w poszukiwaniach okrętów podwodnych, 59 – eskortie konwojów, 256 – celach szkoleniowych, 46 – transportowych i 50 – innych) pokonując 65 430 Mm. Dla okrętu, którego wiek przekroczył ćwierćwiecze, tak aktywne wykorzystanie stanowiło najlepszą rekomendację.

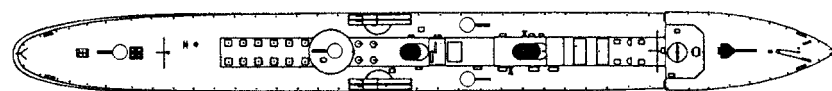
Informacja o wyjściu Włoch z wojny dotarła na *Audace* (d-ca kpt. Roberto Sutto-
ra) w trakcie przejścia z Triestu do Wenecji. 9 września otrzymano rozkaz zabrania na pokład księcia Genui i skierowania się na południe do dowolnego zajętego przez

Aliantów portu. Torpedowiec wyszedł w morze, jednak z powodu awarii wentylatorów kotłowych zmuszony był zawrócić

do Wenecji. Księżę przesiadł się na wodnosamolot CANT Z.506, który bezpiecznie dostarczył go do punktu przeznacze-

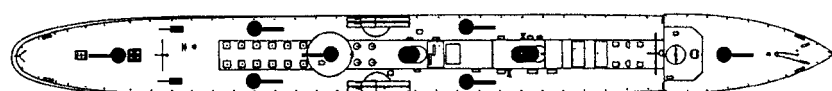
Audace po wejściu do służby:

1x1 120 mm L/45, 4x1 76 mm L/40, 2x11 450 mm WT



Audace w 1917 r.:

7x1 120 mm L/35, 2x1 406 mm L/39, 2x11 450 mm WT



Audace w latach 1938-1942:

3x1 120 mm L/35, 4x1 20 mm L/65, 2x11 450 mm WT



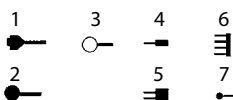
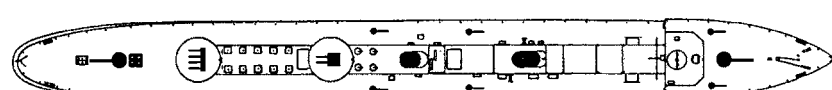
TA 20 w 1943 r.:

2x1 120 mm L/35, 1x11 37 mm L/54, 1xIV 20 mm L/65, 2x11 450 mm WT



TA 20 w 1944 r.:

2x1 120 mm L/35, 1x11 37 mm L/54, 1xIV i 6x1 20 mm L/65

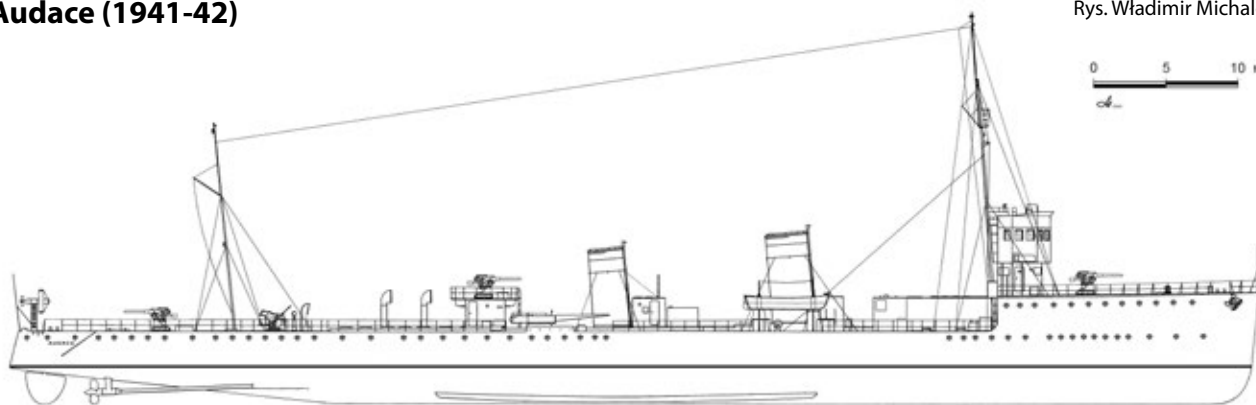


Rys. Siergiej Patjanin

- 1 – 120 mm L/45 działo Armstrong M1914
- 2 – 120 mm L/35 działo Schneider-Armstrong
- 3 – 76 mm L/40 działo M1914
- 4 – 40 mm L/39 działo plot. Vickers-Terni
- 5 – 37 mm L/54 działo plot Breda M1932
- 6 – 20 mm L/65 działo plot C/38 Flakvierling
- 7 – 20 mm L/65 działko plot

Audace (1941-42)

Rys. Włodimir Michalczuk



nia, a unieruchomiony *Audace* 12 września wpadł w ręce wojsk niemieckich, które zajęły miasto. W ten sposób okręt po raz kolejny zmienił banderę i nazwę, stając się *TA 20* (*TA*= *Torpedoboot Ausland* czyli „torpedowiec zagranicznej budowy”).

W tym miejscu należy powiedzieć kilka słów o zmianach uzbrojenia *Audace* w końcowym okresie jego kariery, tym bardziej, że w posiadanej włoskiej i anglojęzycznej literaturze kwestia ta jest skrajnie zaplątana. Szereg autorów (przykładowo, znany brytyjski historyk Michel Whitley) informują, że w 1942 z torpedowca zdjęto całą dotychczasową artylerię, poza 2 działami kal. 102 mm, i wzmocniono uzbrojenie plot. 12 automatycznymi działami kal. 20 mm. Z monografii Achille’a Rastello, poświęconej torpedowcom typu *Pattison* i *Orlando* wynika, że jeszcze w roku 1941 na *Audace* pozostawiono jedynie 2 działa kal. 102 mm L/35 (na pokładzie dziobówki i platformie za kominem) oraz 2 podwójne wyrzutnie torpedowe, które uzupełniono 3 automatycznymi działami kal. 20 mm L/65 „Breda” (na miejscu rufowego działu kal. 102 mm

automatycznych dział kal. 40 mm). Dla odmiany schemat uzbrojenia w chwili wejścia w skład *Kriegsmarine* obejmował 1 dział kal. 102 mm (na pokładzie dziobowym), a także 3 podwójnie sprzężone (na platformie za rufowym kominem i na burtach między kominami) i 2 pojedyncze (na śródokręciu w osi symetrii okrętu) automatyczne działa kal. 20 mm L/65.

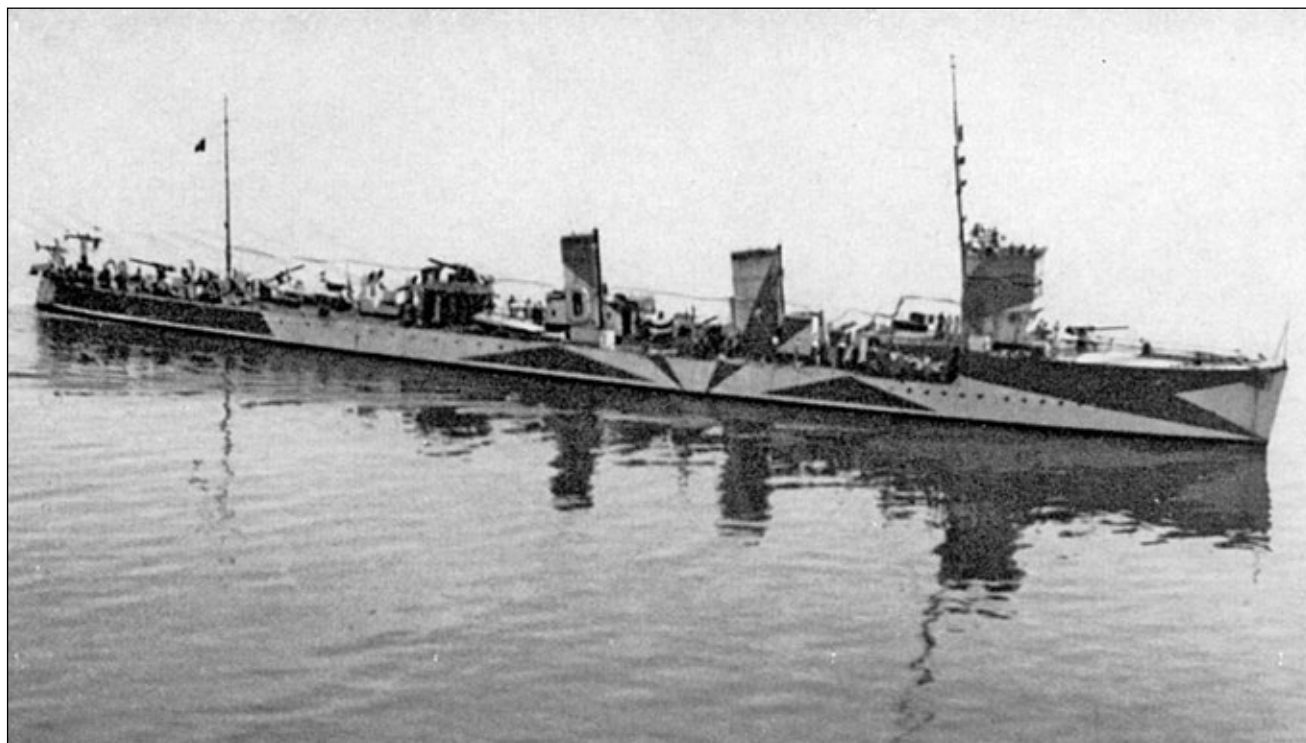
Można ze smutkiem skonstatować, że wszystkie te wersje mają niewiele wspólnego z rzeczywistością. Przedstawione na schemacie warianty są rekonstrukcją autora, bazującą na posiadanych fotografiach. Wg wszelkiego prawdopodobieństwa, do 1942 roku torpedowiec nie był przebrojony. Jedynie przestarzałe działa kal. 40 mm „pom-pom” w chwili ponownego wprowadzenia do służby bojowej zostały zastąpione 2 automatycznymi działami kal. 20 mm. Z wiarygodnych źródeł wynika, że wyrzutnie torpedowe zachowano na *Audace* do chwili przejścia okrętu przez Niemców. Wkrótce po zmianie nazwy na *TA 20* okręt miał nadać 2 działa kal. 102 mm (na pokładzie dziobowym i na śródokręciu), na

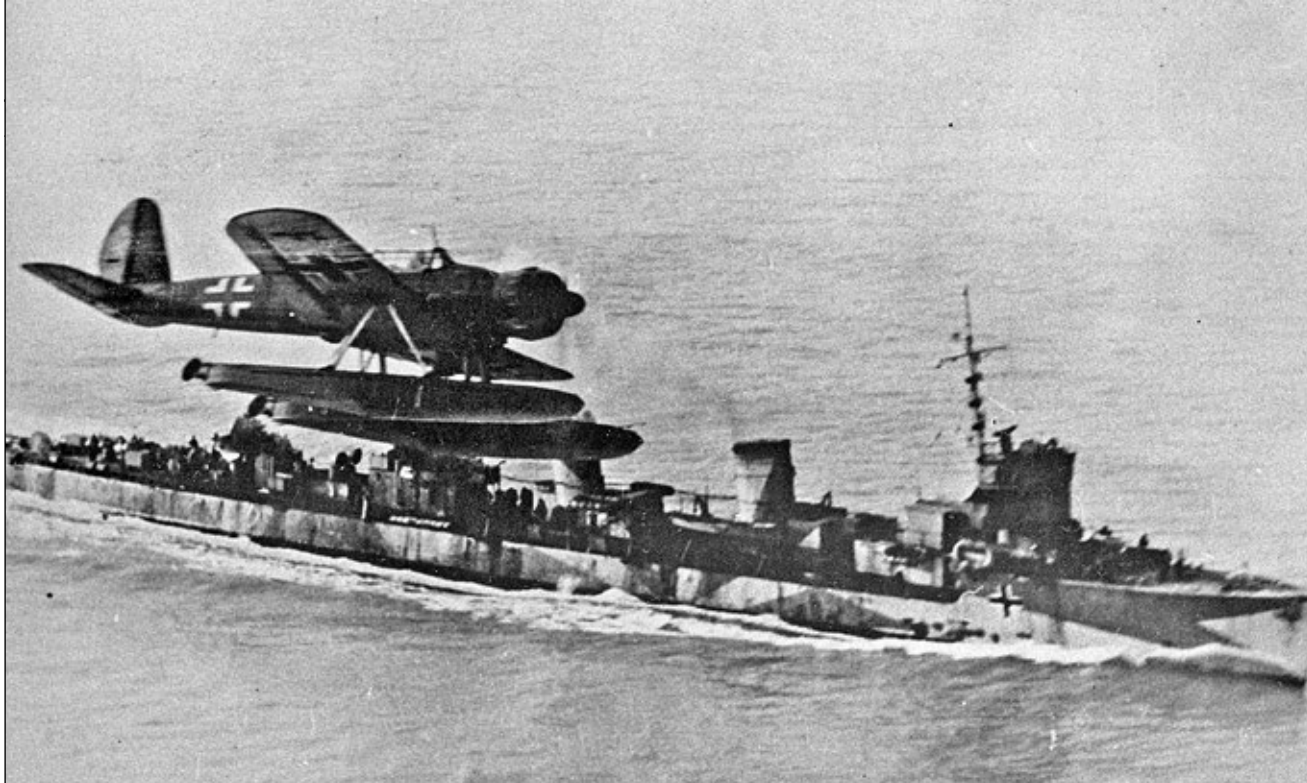
platformie za rufowym kominem zamontowano podwójnie sprzężone automatyczne działa kal. 37 mm L/54 „Breda”, a na miejscu dawnego grotmasztu ustawiono podwyższoną platformę na której umieszczono poczwórnie sprzężone automatyczne działa kal. 20 mm L/65 C/38 „Vierling”. Ekstrawaganckie, lecz mało efektywne „torpedy zop” zdemontowano i zastąpiono torami minowymi dla 20 min morskich. Nie jest jasne, jak długo torpedowiec zachował uzbrojenie torpedowe, jednak w połowie 1944 nie było go już na pokładzie, za to pojawiło się jeszcze 6 automatycznych dział kal. 20 mm, rozmieszczonych na butach śródokręcia, a także pomiędzy kominami i za kominem rufowym. Tym samym, w końcu kariery uzbrojenie *TA 20* składało się z 2 dział kal. 102 mm (2xI), 2 dział kal. 37 mm (1xII) i 10 dział kal. 20 mm (1xIV i 6xII). Równocześnie liczebność załogi w czasie służby w *Kriegsmarine* wzrosła do 138 marynarzy i oficerów.

W dniu 21 października 1943, po drobnym remoncie, *TA 20* wszedł w skład *Kriegsmarine* i został przydzielony 11 Flotylli Sił

Audace w malowaniu ochronnym w latach II wojny światowej. Jak widać okręt jest uzbrojony w 3 działa kal. 102 mm, 2 automatyczne działa kal. 20 mm oraz zachował wyrzutnie torpedowe.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco





TA 20 ochraniający konwój. Warto zwrócić uwagę na element identyfikacyjny – krzyż przy skosie pokładu dziobowego, charakterystyczny dla zdobytych okrętów na Śródziemnomorskim TDW. Nad okrętem wodnosamolot Arado Ar-196A-3, prowadzący poszukiwania okrętów podwodnych. Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

Ochrony (11 Sicherungsflotille), zajmującej się ochroną komunikacji na Górnym (Północnym) Adriatyku. Dowództwo jednostki objął OL. (pol. por.) Heinz Gurke.

W marcu 1944 w związku z generalną reorganizacją niemieckich sił morskich na Adriatyku, 11 Flotylla została przekształcona w 11 dywizję sił ochrony. Dawny *Audace* został przydzielony do 2 Flotylli Eskortowej (2 Geleitflotille). Zespołem dowodził KK. (pol. kmdr ppor.) Friedrich-Wilhelm Torwest, zaś głównymi punktami bazowania były Fiume i Pola. Zestaw jednostek Flotylli był co najmniej przypadkowy, na zasadzie „każdy z innej parafii”, choć większość stanowiły zdobyczne eks-włoskie okręty. Dotyczyło to w szczególności torpedowców TA 21 (eks-*Insidioso*), TA 22 (eks-*Giuseppe Missori*) i TA 35 (eks-*Giuseppe Dezza*) zbudowanych jeszcze w latach I wojny światowej, torpedowiec TA 48 obsadzony chorwacką załogą, wchodził jeszcze w skład floty Austro-Węgier, a następnie Jugosławii (odpowiednio pod numerem 78T i T 3) zaś eskortowce G-104 i G-202 były pośpiesznie uzbrojonymi włoskimi kabotażowcami *Salvatore* i *Iadara*.

W tym miesiącu jednostki Flotylli wzięły czynny udział w stawianiu obronnych zapór minowych u włoskich wybrzeży. 15 marca TA 20 postawił pole minowe „Läufer” na południe od Ancony, 18-19 marca TA 20, TA 35, UJ 202 i stawiacz min *Kibitz* stawiały miny na wschód od cieśniny San-Giorgio, a 20 TA 20 wraz z kutrami torpedowymi Ms-41 i Ms-75, operującymi pod banderą RSI (tzw. Republiki Salò) postawił w cieśninie San-Giorgio zapórę „Brücke”.

Do lata 1944 Flotylla relatywnie spokojnie i praktycznie bez przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela zajmowała się eskortą konwojów, ochroną wybrzeża i rzadkimi operacjami minowymi. Gdy Brytyjczycy zaktywizowali swoje działania u jugosłowiańskich wybrzeży, straty Niemców zaczęły rosnąć. 25 czerwca TA 22 został poważnie uszkodzony w rejonie Triestu przez samoloty myśliwsko-bombowe i nie został już odbudowany. TA 21 został poważnie uszkodzony w trakcie stawiania min i także nie powrócił już więcej do służby. 17 sierpnia TA 35 poderwał się na minie w rejonie Poli i zatonął z dużymi stratami załogi. W rezultacie do jesieni z torpedowców 2 Flotylli Eskortowej pozostały jedynie 2 – TA 20 i TA 48.

W okresie wrzesień-październik 1944 TA 20 wraz z okrętami do zwalczania okrętów podwodnych UJ 202 i UJ 208 (eks-włoskie korwety *Melpomene* i *Spingarda*) wystawił szereg zapór minowych. W tym samym składzie wyszedł także 26 października w swoją ostatnią misję – zwalczania kabotażowych przewozów jugosłowiańskich partyzantów w strefie przybrzeżnej między Zará a wyspą Rab. Na pokładzie TA 20 znajdował się d-ca Flotylli FK (pol. kmdr por.) Torwest. Za dnia okręty pozostawały na zamaskowanych kotwicznych w pobliżu brzegu, gdzie zostały wykryte przez partyzanckich zwiadowców, którzy przekazywali informację Aliantom. Po otrzymaniu tych informacji starszy brytyjski oficer na Górnym (Północnym) Adriatyku kmdr ppor. Morgan Jails wydał rozkaz zniszczenia niemieckich okrętów i osobiście kierował operacją.

O godz. 17:00 1 listopada z tymczasowej bazy na wyspie Ist wyszły 2 niszczyciele eskortowe typu *Hunt* – *Wheatland* (lider) i *Avan Vale*, a także 7 kutrów (torpedowe MTB-295, MTB-287, MTB-274, artyleryjskie MGB-642, MGB-638, MGB-633 oraz patrolowy – ML-494). Jednostki typu *Hunt* miały wysadzić na północnym krańcu wyspy Rab grupę obserwatorów brzegowych. Kutry torpedowe prowadziły w tym czasie poszukiwania między wyspami Rab i Krk, a pozostałe patrolowały rejon wyspy Premuda. Na morzu występowało dość uciążliwe drobne falowanie, widzialność była zła, zaś pogoda stopniowo się pogarszała.

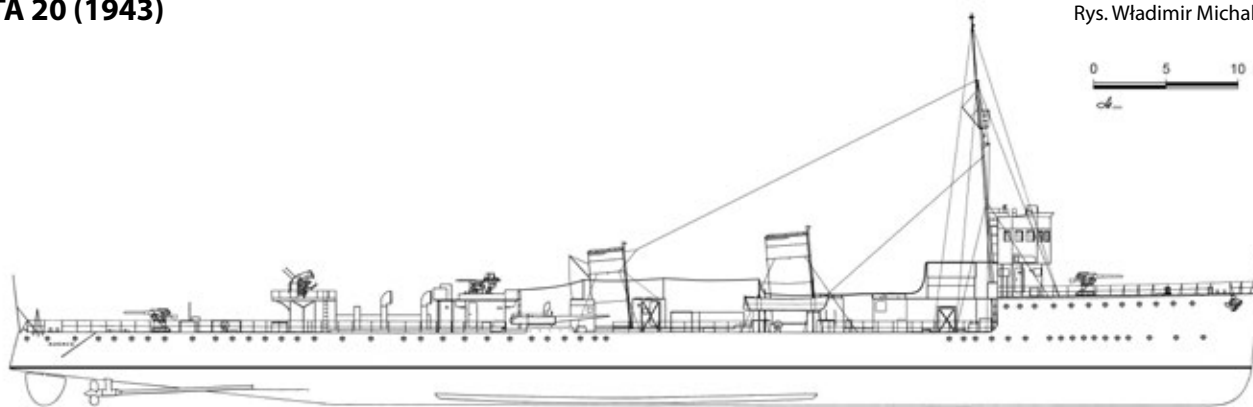
O godz. 19:50 partia brzegowych obserwatorów tylko co zeszła z okrętów, gdy kutry torpedowe zakomunikowały o 2 celach zmierzających na południe. Były to UJ 202 i UJ 208. Niszczyciele eskortowe porzuciły swoje szalupy i z pełną prędkością ruszyły w kierunku południowo-zachodnim. Po 20 minutach na na radach pojawiły się cele. Zbliżające się niszczyciele otworzyły huraganowy ogień. Dla niemieckich marynarzy atak był całkowitym zaskoczeniem. 12 dział kal. 102 mm Brytyjczyków mogli oni przeciwstawić jedynie 2 działa kal. 100 mm. Po kilku minutach obie jednostki zwalczania okrętów podwodnych zostały zatopione.

Gdy Brytyjczycy zajęci byli ratowaniem ocalałych rozbitków, na ekranie radaru pojawił się jeszcze jeden cel – duża jednostka idąca kursem na północ. Był to TA 20⁵

5. Nie znajduje potwierdzenia informacja o udziale w potyczce trawlocer R 187, ponieważ ta jednostka została zniszczona – 26 lutego 1944 w czasie nalotu alianckiego lotnictwa na Polę, a więc na długo przed starciem.

TA 20 (1943)

Rys. Włodimir Michalczuk



Niszczyciele typu *Hunt* przerwały operację ratowania rozbitków i ruszyły do ataku. Znow udało się im zaskoczyć Niemców. Już pierwsze salwy zniszczyły mostek niemieckiego okrętu. Zginęli prawie wszyscy oficerowie, w tym Gurke i Torwest, zniszczony został także system sterowania. Tym nie mniej jednak Niemcy kontynuowali prowadzenie ognia, aż do chwili zatopienia okrętu. O godz. 22:30 *TA 20* zatonął w pobliżu brzegów wyspy Pag, w punkcie o współrzędnych 44°24'N, 15°02'E. Brytyjskie kutry, których działania silnie utrudniała psująca się pogoda, podniosły z wody raptem 19 rozbitków. OL Gurke i FKpt Torwest zostali w dniu 5 listopada 1944 pośmiertnie odznaczni Krzyżem Rycerskim.

Taki był koniec okrętu, który pozostał w służbie przez ponad 25 lat, uczestni-

czył w obu wojnach światowych i zatonął z honorem w walce z przeważającymi siłami przeciwnika. Ze stanu włoskiej floty *Audace* został skreślony dopiero 27 lutego 1947 r. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

Bibliografia

- Bargoni F., *La participacion naval Italiano en la Guerra civil espanola (1936-1939)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995
 Fock H. *Z-Vor ! Bd. 1*, Hamburg Koehlers Verlag, 2001
 Gröner E., *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 Bd. 2*, Bonn, Bernard Und Graefe Verlag 1983
I Cacciatorpediniere Italiani 1900-1966, Comp. G. Fioravanzo etc., Roma 1966
 Jentschura H, Jung D, Mickel P. *Warships of Imperial Japanese Navy 1869-1945* Annapolis, Naval Institute Press 1996

Kühn V, *Torpedoboote Und Zerstörer im Einsatz 1939-1945*, Stuttgart, Motorbuch Verlag 1977

Kurowski F, *Kampffeld Mittelmeer*, Berlin, Ullstein Buchverlag, 1999

O'Hara V.P., *The German Fleet at War 1939-1945*, Annapolis Naval Institute Press, 2004

Rastelli A, *Torpediniere (ex-Ci) Tipo „Pattison” e „Orlando” Nave italiane Della 2a guerra mondiale. T 17*, Parma Ermanno Albertelli Editore, 1994

Rohwer J, Hümmelchen G, *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Annapolis Naval Institute Press, 1992

„*Sekai-no Kansen*”, 1966 No 8(368)

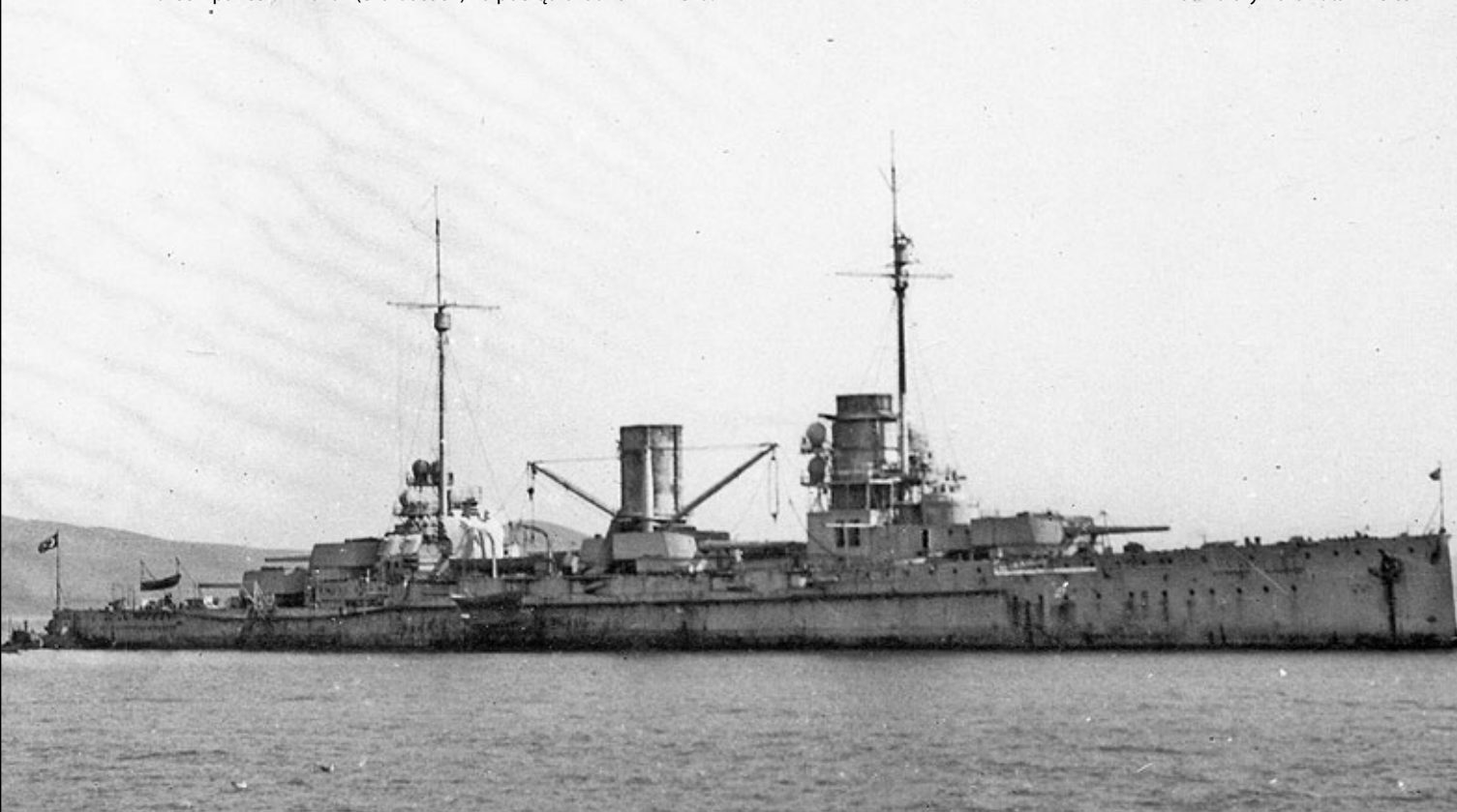
Materiały sieci Internet

Autor wyraża podziękowanie A. J. Kuzniecowowi za udostępnione materiały i W. W. Sidorenko za pomoc w tłumaczeniu z języka japońskiego

FOTOKOLEKCJA

Turecki pancernik *Yavuz* (eks-*Goeben*) na początku lat 20 XX wieku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Michał Jarczyk

Konwój włoski zmierzający do Trypolisu.
Od lewej transportowce wojska *Victoria*,
Conte Rosso i *Marco Polo*.
Fot. grzecznościowo „Storia Militare”

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

Część III – Masakra włoskiej floty handlowej

Przed tragiczną nocą 11 listopada 1940 r. konwoje transportujące wojsko, uzbrojenie, prowiant, amunicję i paliwo do Libii eskortowane były przez ciężkie jednostki. Wszystkie transportowce dotarły zgodnie z planem szczęśliwie do celu. Na przełomie lipca i sierpnia 1940 r. przez wody Morza Śródziemnego przeszedł jeden z największych konwojów podczas II wojny światowej, eskortowany przez 62 okręty. Składał się on z 11 dużych parowców załadowanych do granic możliwości wojskiem i materiałem wojennym mając wesprzeć walczącą w Afryce armię i lotnictwo. Bezpieczeństwo tej liczby transportowców leżało w rękach dowódców 11 krążowników, 23 niszczycieli, 14 torpedowców i tyluż okrętów podwodnych. Do celu przybyli wszyscy.

Przed kilkoma tygodniami cała flota wykonała podobne zadanie, kiedy to 6 lipca, wieczorem z Neapolu, wyszło kilka motorowców w eskorcie licznych niszczycieli. Po przejściu przez Cieśninę Messyńską do konwoju doszły krążowniki *Bande Nere* i *Colleoni*. Od zachodu, tzn. od strony Malty znajdowało się 9 krążowników, a od wschodu, od strony Aleksandrii szły trzy pancerniki. Awangardę i ariergardę tworzyły niszczyciele. W pobliżu znajdowało się jeszcze 11

okrętów podwodnych gotowych do akcji. Te bardzo liczne siły sformowały kwadratowy blok najeżony setkami bateriami dział plot., którego strach było atakować.

W ten właśnie sposób utrzymywano połączenie z *czwartym brzegiem* Włoch. Tym szlakiem Libia połączona była z metropolią tworząc z nią nierozzerwalną spójność. Dzięki takim środkom zaradczym do końca listopada nie utracono żadnego transportowca; ani jednej kropli benzyny, ani grama sprzętu wojennego. Po Tarencie rozpoczął się natomiast ciąg hekatomb. Statki o napędzie motorowym, zbiornikowce i parowce próbowały szczęścia decydując się przedrzeć samotnie do Libii, bądź przydzielano im bardzo nieliczną, wręcz symboliczną eskortę. Przy całym tragizmie zaistniałej sytuacji, wydaje się jednak śmieszne, że pod eskortą trzech małych torpedowców decydowano się wysłać na przykład konwój składający się z 5 pękatek parowców. Żaden z nich nie dotarł do celu. Zostały one zatopione w nocy z 16 na 17 kwietnia 1941 r. przez cztery duże niszczyciele.

Wspomniane wydarzenie było czymś na podobieństwo katastrofy na własne życzenie, którego przy odrobinie przezorności dobrej woli śmiało można było unik-

nąć. O wyjściu wspomnianych 4 niszczycieli z Malty Włosi byli powiadomieni; niemieckie samoloty rozpoznawcze startujące z Sycylii stwierdziły to 13 podczas lotu nad La Valettą i natychmiast zgłosiły to dowództwu floty w Messynie. Jeszcze tego samego popołudnia, dokładnie o 17:25 Messyna przekazała tę ważną informację do sztabu admirałskiego w Rzymie, lecz tam nie uczyniono nic, jakby do niemieckiego meldunku nie przyłożono żadnej wagi, więc owe 5 transportowców w zupełnej niewiedzy opuściło Neapol obierając kurs na Trypolis.

Z naszych 8 jednostek pozostały tylko żalosne szczątki, z załóg utonęło 600 ludzi. Rzym nie otrzymał już żadnego stosownego meldunku, bo pierwsze pociski zniszczyły radiostacje zaatakowanych statków i okrętów. Tylko niezwykle przypadkowi należy zawdzięczać, że cokolwiek dowiedziano się o losie tego konwoju, kiedy następnego poranka jeden z niemieckich samolotów odbywający lot rozpoznawczy zauważył unoszące się na wodzie przedmioty, które morze wyrzuca na powierzchnię z zatopionych jednostek. Samolot wszczął alarm.

24 maja ten sam los dosięgł *Conte Rosso* (17879 BRT). Wielki liniowiec oceaniczny z 2732 żołnierzami na pokładzie różnych

rodzajów broni i związków taktycznych – w większości studenci – wyszedł z Neapolu o godz. 04 rano. O 16 minął Cieśninę Mes-syńską; o 20:35, około 10 mil od Syrakuz, lewa burta statku rozerwana została przez dwie torpedy wyrzuczone przez okręt podwodny *Upholder* (P37). Załoga i przewożeni żołnierze opuszczali tonący statek z okrzykami na ustach „*Niech żyją Włochy!*”, „*Niech żyje król!*”, „*Niech żyje Duce!*”

Następnego dnia wyłowiono 248 ciał, a o pozostałych 964 już nigdy więcej nic nie słyszano. 1520 udało się ująć z życiem. Tak wielka liczba ludzi znajdująca się na pokładzie liniowca atlantyckiego oraz jego ważność dla przyszłych transportów, powinny były skłonić odpowiedzialne osoby do zagwarantowania jej odpowiedniej eskorty. Dotychczasowe postępowanie Brytyjczyków na tym TDW, pozwala wysnuć wnioski, że będąc na miejscu Włochów, to z pewnością zaangażowałyby przynajmniej jedną ze swoich dwóch eskadr, w zależności, dokąd transport miałyby dojść, głównie na Maltę. Włoskie zaopatrzenie do Libii jednak szło w osłonie 3 niszczycieli (2 krążowniki i 3 niszczyciele następowały za konwojem w bardzo dużej odległości i nie mogły sprostać powierzonym im zadaniom).

Upłynęło zaledwie 10 dni, w dniu 3 lipca 1941 r. ten sam los, za sprawą 4 Bristol „*Blenheimów*”, spotkał parowce *Montello*

(amunicja) i *Beatrice Costa* (paliwo w beczkach), które wraz z innymi 5 statkami były w drodze z Neapolu do Trypolisu. W sumie konwój składał się z 7 jednostek, bo ubezpieczały go 2 niszczyciele i 2 torpedowce.

Ich zatonięcie nie powinno nikogo dziwić i graniczyło to z cudem, bo tak źle skompletowany konwój, osłaniany przez niewystarczające siły doszedł jednak do celu. Czego oczekiwano od jednostek eskortowych, którym powierzono zadanie, które przerażało ich siły? Konwój i jego eskorta zostały zaatakowane zniszczone 3 lipca o godz. 15. przez 5 bombowców. *Montello* wyleciał w powietrze ze swoim całym ładunkiem amunicji. *Beatrice Costa*, która została ciężko trafiona, dryfowała przez całe popołudnie i całą noc do godz. 07. następnego ranka, do momentu, kiedy jakakolwiek pomoc okazała by się i tak za późna.

Naprawdę, trudno w to uwierzyć, że do takich dramatów dochodzi w ciągu dnia przy świecącym słońcu, w odległości 15 minutowego lotu od wyspy Pantelleria, na którym znajdowało się lotnisko i były na nim nawet samoloty i to odpowiednie, bo myśliwce. Stamtąd maszyny mogły spokojnie wzbić się w powietrze, o ile zaistniałaby taka potrzeba i przegonić nieprzyjacielskie bombowców a następnie nadal sprawować opiekę nad konwojem.

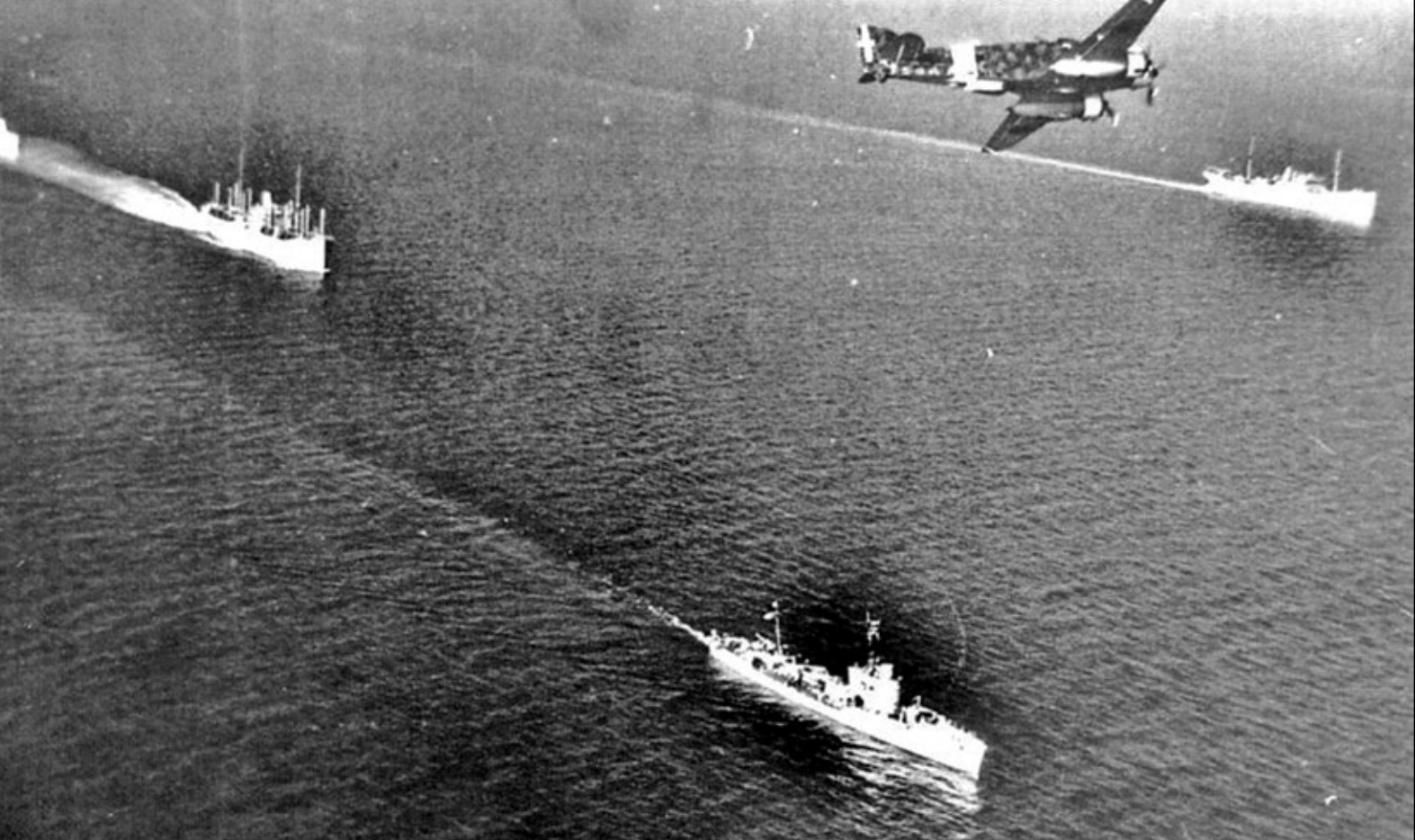
Następnie zaczęła się pogoń na najlepsze

jednostek włoskiej floty handlowej. Pierwszą ofiarą była *Esperia* (okręt podwodny *Unique*), która zatonała 20 sierpnia o 22:55 na wodach koło Trypolisu widząc przed sobą wieżę tamtejszej latarni morskiej. Za nią podążyły *Neptunia*, *Oceania* (oba okręty podwodny *Upholder*) i *Marco Polo* (wyszedł bez szwanku); wszystkie one zaliczono do najlepszych włoskich liniowców oceanicznych i wszystkie one przewoziły żołnierzy. Eskortą to 4 niszczyciele: *Vivaldi*, *Da Recco*, *Gioberti*, *Oriani*.

Jakie wnioski należało wyciągnąć z tego łańcucha katastrof? Jedno było jasne: należało wzmocnić eskortę konwojów. Dysponowano przecież odpowiednimi środkami. Poniżej przedstawiono jak często, tzn. ile razy włoskie pancerniki wychodziły w morze w latach 1940, 1941 i 1942, aby szukać okazji do stoczenia bitwy z okrętami brytyjskimi, które z kolei osłaniały własne konwoje. Te wypadki, aby powiedzieć całą prawdę, były psu na budę i zupełnie zbyteczne, bo nigdy nic z tego nie wyszło. Zamiast bezowocnego uganiania się po morzu, które zżerało ogromne ilości paliwa, byłoby bardziej celowe, gdyby podążono za przykładem Brytyjczyków, którym jakoś nie przeszkadzało eskortować frachtowce i zbiornikowce. Eskortą tych niewralgicznych ładunków nie została jednak nigdy wzmocniona, a wręcz przeciw-

Operacja konwojowa „M.43” w styczniu 1941 roku. Widoczne w oddali transportowce *Monginevro*, *Allegri* i *Monviso*. Fot. grzecznościowo „*Storia Militare*”





Lotnicze ujęcie konwoju z 19 czerwca 1941 r. Widoczne dwa transportowce *Caffaro* i *Nirvo* w osłonie torpedowców *Polluce* i *Cigno*. Nad konwojem samolot S.79 „Sparviero”.

Fot. grzecznościowo „Storia Militare”

nie, ciągle jej odejmowano. Tak na przykład parowiec *Alfredo Oriani* (3059 BRT), który 10 września wyszedł z Sudy z ładunkiem benzyny ubezpieczał tylko jeden przestawca, o nikłej dzielności morskiej torpedowca i w zasadzie było mało istotne, czy *Oriani* ma eskortę, czy też nie. Miało to się okazać już następnego dnia, kiedy trzy brytyjskie bombowce ostrzelały parowiec i nie ma się, czemu dziwić, że załoga torpedowca po prostu porzuciła *Oriani*! Kiedy ładownia jest zapchana amunicją i kanistrami benzyny, jak to było w przypadku tego parowca, który był jeszcze na dodatek źle chroniony, to nie ma za dużo czasu na rozważania, nawet kiedy rzeczywista sytuacja

nie skłania do podejmowania zbyt pochopnych i nerwowych decyzji.

Jak ta wojna była prowadzona uwiadamiając następujące wydarzenia, które się rozegrały podczas zatopienia *Neptunii* i *Oceanii*.

Oba duże motorowce opuściły wspólnie z *Vulcanią* Tarent 16 września o godz. 19:30. Przynajmniej w takim przypadku, kiedy transportowana jest cała dywizja ze swoim wyposażeniem, należałoby oczekiwać, że znajdująca się w Tarence flota będzie eskortować tak cenny ładunek do portu przeznaczenia, lecz w morze wyszły tylko transportowce, natomiast pancerniki pozostały bezczynne w swojej bazie. Eskortę składała

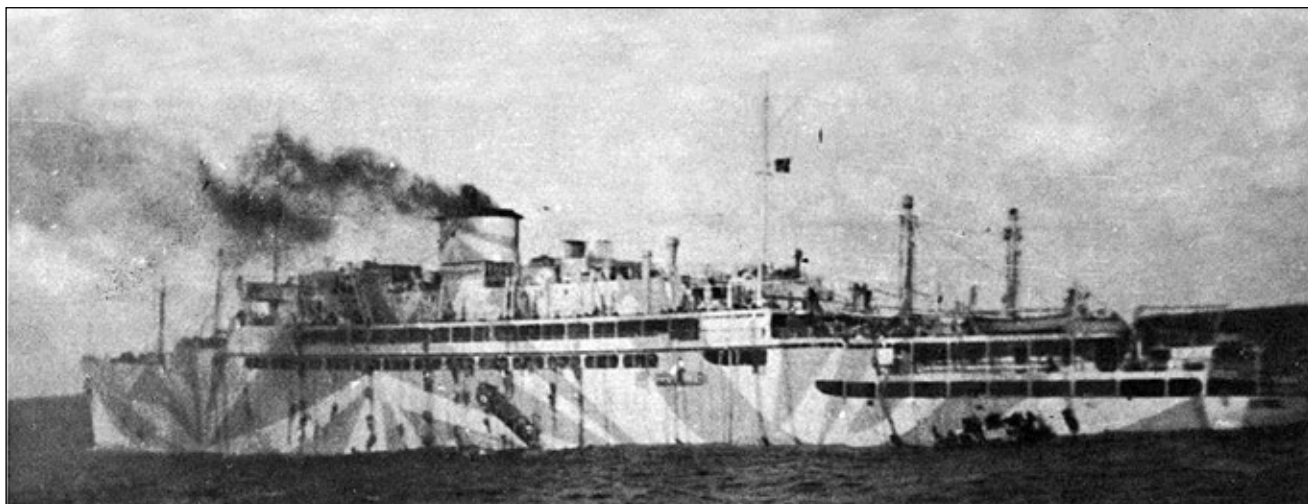
się z 4 niszczycieli.

Rano 18 września o godz. 04:15 brytyjski okręt podwodny (*Unique*) storpedował na wysokości Homs *Neptunię* i *Oceanię*. *Vulcania* pełną mocą swych maszyn zdołała umknąć. Ten sam okręt podwodny powrócił na miejsce tragedii po 5 godzinach, kiedy słońce już było wysoko, a jego dowódca stwierdził, że *Oceania* utrzymuje się jeszcze na powierzchni i ciągle opuszcza na wodę szalupy, natomiast *Neptunia* zatonała. Dwie kolejne torpedy przypieczętowały los liniowca. Dramat zakończył się stratą dwóch wielkich statków pasażerskich i 500 ludzi.

Wspomniane transportowce stały się, więc łatwą zdobyczą wroga na krótko przed

Transportowiec *Oceania* po storpedowaniu przez brytyjski okręt podwodny *Unique*.

Fot. grzecznościowo „Storia Militare”



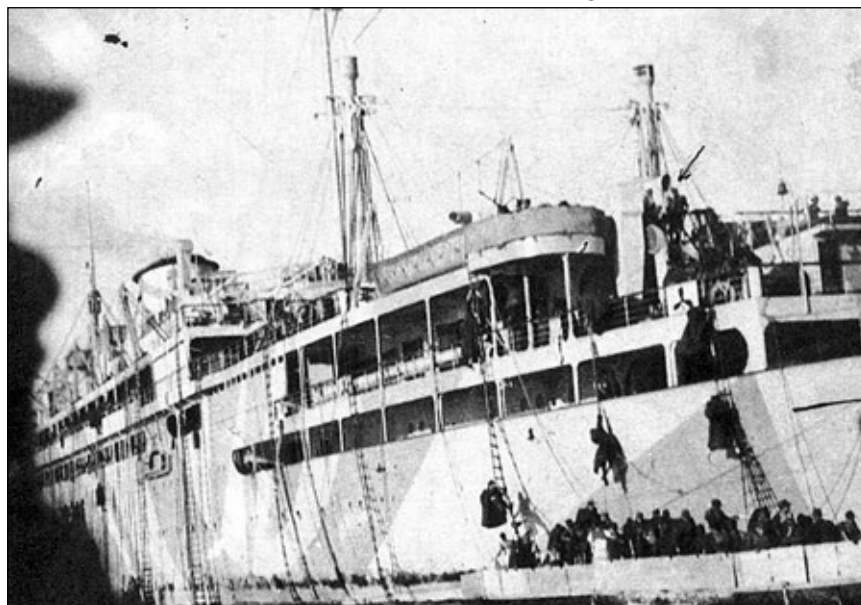
dotarciem do celu. Łatwo sobie wyobrazić, że brzeg był naszpikowany bateriami artylerii nadbrzeżnej, w bazie znajdowały się również okręty, a na lotnisku stacjonowały samoloty. Strata była o tyle bolesna, że *Oceanie*, która dobrze wytrzymała pierwsze trafienia torpedami można było swobodnie wziąć na hol i dowlec się z nią do zbawczego portu, a tak zmarnowano tyle czasu, po którym wróg pojawił się ponownie i dokończył dzieła zniszczenia.

W swoim raporcie z 2 września, skierowanym do ministerstwa marynarki, generał Ettore Bastico, uważany przez historię za najwybitniejszego dowódcę armii dowódcy włoskiej armii w Afryce Północnej, w swoim sporządzonym raporcie, nie krył wzburzenia, do głębi poruszonymi tymi wydarzeniami, a jego słowa były dosadne: *z przedłożonego mi raportu wynika, że dowództwo marynarki i lotnictwa w Libii użyły swoich sił zbyt bojaźliwie. Z tego też powodu zażądałem od dowództwa marynarki, aby w przyszłości reagowało bardziej energicznie i zdecydowanie, a są to cechy, które po prawdziu obu dowództwom brakuje.*"

Admirał Riccardi, podsekretarz stanu marynarki i szef sztabu odpowiedział 13 października. Jego odpowiedź była reprimendą, którą nie sposób było nie zrozumieć. Jej sens był taki, aby krytykujący się lepiej starał o własne rzeczy (admirał Riccardi użył zwrotu *per pan!*) i o własne wojsko. O marynarkę my się martwimy; dowództwo marynarki w Libii podlega Rzymowi i jako jednemu nam wolno osądzać. Do owego „oficjalnego” pisma dołączony został list osobisty skierowany do „drogiego Bastico” w bardzo przyjacielskim i słodkim jak miód tonie (owe „pan” zastąpione

Akcja ratownicza na *Oceanii*, żołnierze opuszczają storpedowany statek.

Fot. grzecznościowo „Storia Militare”



Okręty podwodne w maltańskiej bazie La Valetta. Z prawej legendarny dla Brytyjczyków *Upholder* a z lewej polski *Sokół*.
Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

zostało serdecznym „ty”). Na koniec przeczytać można „*wycofajmy te służbowe pisma z naszych akt? Jestem pewny, że zadeszusz mi w podobnym stylu, albo ...? Co Tobie z tego przyjdzie, że wejdiesz z nami na wojenną ścieżkę?* (patrz bibliografia w ostatnim artykule cyklu)

Potwierdzenie nadeszło w oka mgnienia. Zrezygnowano z jakiegokolwiek wyjaśnienia sprawy drogą służbową, tragedię *Oceanii* i *Neptunii* odłożono milcząco ad acta.

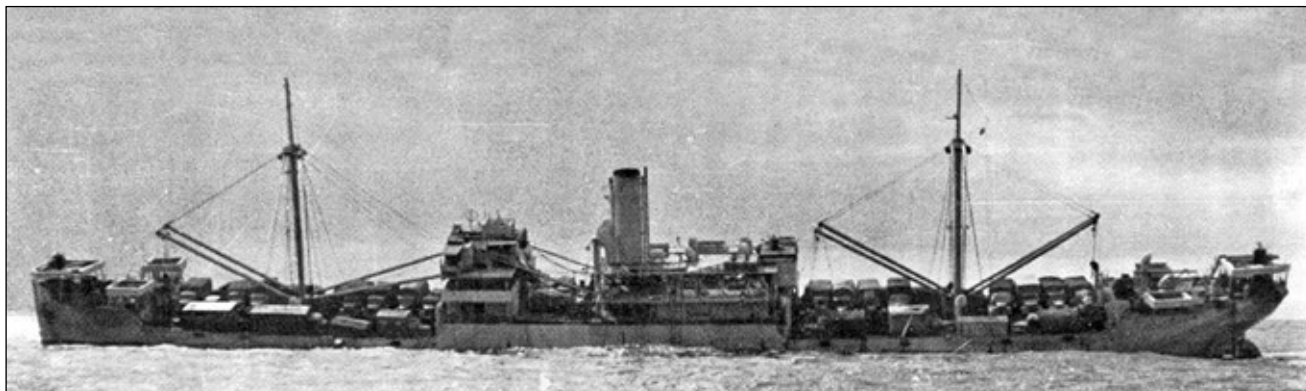
Tego samego 18 września, prawie siedem godzin po opisanej tutaj tragedii, doszło do

następnej, tylko 3 mile od Marsali. Tutaj powolny konwój składający się z trzech parowców i jednego zbiornikowca. Nieprzyjacielski okręt podwodny ułokował torpedę o godz. 04:30 w śródokręciu *Col di Lany* (5891 BRT)¹. Eskorta składała się z jednego (!) torpedowca *Lampo*. Tym samym w ciągu jednego dnia na dno poszły trzy przeznaczone dla Libii transportowce o łącznej sumie 45 000 BRT.

Pod koniec września 1941 r. hrabia Ciano zapisał w swoim dzienniku: „*rozmowa z admirałem Ferreri, który jest bardzo zatroskany losom Libii, jeżeli straty naszej floty handlowej będą się utrzymywały na poziomie września. W przeszłości straty wynosiły, co najwyżej 5%, a we wrześniu osiągnęły poziom 18%. Jak wszyscy oficerowie marynarki wojennej Ferreri nienawidzi również Niemców.*”

Trzeba zaznaczyć, że jest to wszystko bardzo niesmaczne, kiedy minister spraw zagranicznych rozmawia o rzeczach w swoim ministerstwie, które go zupełnie nie powinny obchodzić. Owa „antyniemiecka” uwaga, przynajmniej w tym momencie, nie była na miejscu. Niemcy nie ponosili żadnej winy w przypadku włoskich katastrof, do których dochodziło na morzu. To nie Niemcy formowali i ustalali trasy konwojów, ustalali grafik wyjścia i dojścia do portu docelowego

1. Według elektronicznej wersji elektronicznej wersji *Chronik des Seekrieges, Verluste italienischer Handelsschiffe 1940-1943 (Schiffe größer als 100 BRT; außer durch Erbeutung) Hümmelechen i Rohwera* zatopienie miało miejsce dopiero 18.II.1943 r. Sprawca do dzisiaj ni ustalony.



Transportowiec *Caterina* po storpedowaniu, widoczny ładunek ciężarówek na pokładzie.

Fot. grzecznościowo „Storia Militare”

go transportowców oraz skład eskorty. To też nie byli Niemcy, którzy topili Włochom statki i okręty! Niemcy nie byli odpowiedzialni za użycie włoskiej floty, jej operacje i nie wytyczali im też kursów. To wszystko była sprawa włoskiego sztabu, który podlegał nikomu innemu, tylko admirałowi Ferreriemu! Jego przełożonym był podsekretarz stanu i zastępca szefa sztabu marynarki, admirał Sansonetti, który z godną uwagi zręcznością, jak Ciano sam przyznaje, liczbę zatopionego tonażu miał w zwyczaju zawyżać, „ponieważ działało to skuteczniej na wyobraźnię”. Za Sansonettim „na wielkim admirałskim mostku”, jak nazywano ministerstwo marynarki, w którym odbywały się narady, stał właśnie Ferreri.

Listopad 1941 r. był dla włoskiej marynarki strasznym miesiącem. W tym czasie wzrosły straty do przerażającej liczby 13 parowców, wiele innych było uszkodzonych, a reszta szukała schronienia w najbliższych położonych portach. Morze zostało dosłownie wymiecione z włoskich jednostek i jest na prawdę trudno uwierzyć, że za całą

serię niepowodzeń jest do „zawdzięczenia” tylko 2 lekkim krążownikom i 2 niszczycielom operującym z Malty. Ta garstka okrętów zagrażała drodze do Libii, atakując niemal wszystkie idące tędy włoskie konwoje. Czy rzeczywiście przerastało siłę Włochów zadanie ukrócenia tej swawoli. Przecież był to tylko mały zespół okrętów! Winnych szukano jednak nie u siebie, ale u innych. Lotnictwo oskarżono, że nie potrafi wywalczyć przewagi w powietrzu nad wyspą, ale jak tutaj na dodatek oczyścić wobec tego z wszelkich zarzutów marynarkę wojenną, która pozwalała wysyłać w morze żołnierzy i wartościowy sprzęt wojskowy w niezabezpieczony sposób w morze? To вина, która stawiała się coraz cięższa, im mniej wniosków z odniesionych niepowodzeń wyciągano.

Brytyjczyści bukanierzy to skromne, bo wypierające po 5000 ton krążowniki lekkie *Aurora* i *Penelope* oraz niszczyciele *Lively* i *Lance*. 9 listopada natknęły się, na wysokości Syrakuz na 7 włoskich parowców idących kursem do Libii. Ich zniszcze-

nie nie trwało dłużej niż 5 minut. Wszystko, co pozostało na tafli morza, to wołania o pomoc i jęki konających, krzyki rannych, wysokie słupy ognia oraz dymu i to, co wyrzuca morze w takich przypadkach, kiedy statki idą na dno. Eskorta składała się z 6 (!) niszczycieli (2 z nich zostały zatopione i tylko dwa udało się ująć cało). Krążowniki *Trento* i *Trieste* z dalszymi 4 niszczycielami, które podążały za konwojem i stanowiły jego daleką eskortę, po prostu przeszły na kontrkurs i ... uciekły. Admirał zdecydował, się na taki właśnie krok, jak to później określił, bo w porównaniu do Brytyjczyków nie miał na wyposażeniu urządzeń radarowych. Ale za to świecił księżyc a widoczność była dobra. Oprócz tego włoskie okręty były uzbrojone w armaty kal. 203 mm, więc pod względem artyleryjskim nad wrogiem (tylko kal. 152 mm) górowały. Porównanie sił obu zespołów (nie licząc eskorty konwoju) przedstawiało się jak 6:4 na korzyść Włochów, więc coś można było zdziałać, gdyby ów admirał wykazał się choćby krztą ducha bojowego.

Oprócz statków zaopatrzeniowych straty ponosiły również jednostki eskorty. Tutaj tonie niszczyciele *Libeccio* storpedowany 9 listopada 1941 r. w czasie osłony konwoju „Duisburg” przez okręt podwodny *Upholder*.

Fot. grzecznościowo „Storia Militare”



Znalazło się też inne wytłumaczenie, że krążowniki *Trento* i *Trieste* „nie były wyposażone we właściwą, bo w czasach pokojowych nie przewidywaną, amunicję do prowadzenia nocnych bojów artyleryjskich.” Kiedy się czyta te słowa, to wydać się może, że to się tylko przyśnić. Dziwne stwierdzenie i błędne wyobrażenie, że wojnę prowadzi się tylko za dnia i po zapadnięciu zmroku pojedynki powinny się przerwać! Jak też można twierdzić, że walki nocne wcześniej nie były przewidywane? Czy bitwa na Skagerraku, aby nie sięgać do wcześniejszych przykładów, nie zaczęła się, aby 31 maja 1916 r. po południu, trwając następnie przez cały wie-

czór i była jeszcze kontynuowana, i to zżarcie przez głównie lekkie siły przez całą niemal noc?

Podczas swoich bardzo owocnych łowów, kiedy wspomniane wyżej jednostki brytyjskie krążyły po wodach Morza Śródziemnego natknęły się 24 listopada na parowce *Maritza* i *Procida* z wojskiem na pokładzie oraz pewną liczbę samochodów pancernych, czyli znowu bardzo wartościowy ładunek oraz dwa ubezpieczające je torpedowce.

Krążownik *Penelope* otworzył ogień o godz. 15:45. Oba włoskie torpedowce znajdowały się około przez pół godziny pod ogniem. Próbowaly również ochronić konwój stawiając zasłonę dymną, przerwały walkę, chcąc uniknąć pewnego zniszczenia. O 16:30 Brytyjczycy zauważyli jak najpierw w powietrze wylatuje pierwszy parowiec a po dalszych 10 minutach drugi, lecz i oni nie zatroszczyli się o rozbitków, ponieważ mieli rozkaz, po 36 godzinnym rejsie na maksymalnej prędkości wrócić na Maltę. Tak przynajmniej brzmiała potem treść oficjalnego raportu.

Rzeź trwała nadal. 24.XI.1941 r. Ofiarą bukanierów z Malty padły *Procida* (5319 BRT) i *Maritza* (2910 BRT), które przewoziły żołnierzy (niszczyciel *Livley* i krążownik *Penelope*, 100 mil na zachód od Krety).

1 grudnia 1941 r. dla czterech korsarzy z Malty był dniem wielkich łowów. O godz. 3 nad ranem napotkali na swojej drodze pasażerski *Adriatico* (1974 BRT). Brytyjski raport stwierdza, że *Aurora* oddała strzał ostrzegawczy. Trzy razy przekazano sygnał „wszyscy opuścić pokład” a kiedy pozostało to pozostało bez jakiegokolwiek reakcji oddano pełną salwę burtową. Na ponowny sygnał *Adriatico* zastopował. Brytyjski komendant Agnew miał zamiar dać załodze kwadrans na uratowanie się, ale krótko po godz. 03:15 *Adriatico* otworzył ogień ze swojego działa na dziobie (2 x 20 mm, 4 karabiny maszynowe; wspomniany dowódca *Aurory* ocenił siłę ognia włoskiego na 3 *calówki*) i w krótkim czasie po zainkasowaniu kilku brytyjskich pocisków stanął w ogniu a o 04:00 eksplodował. *Adriatico*, który wieczorem 29 listopada wyszedł z Argostoli miał 2300 beczek benzyny. Można sobie łatwo wyobrazić, co oznacza ogień w nocy. Załoga przeszła jednak samych siebie w swojej dumnej postawie: nikt nie zszedł do szalup brytyjskie-

go niszczyciela. *Adriatico* zaliczał się też do ofiar „Ultry”.

W tej grze Royal Navy miała jeszcze do zabrania dwie ofiary: zbiornikowiec *Iridio Mantovani* i niszczyciel *Da Mosto* (*Thunderbold* [N25]). Oficjalny brytyjski meldunek mówi o „zbiornikowcu «Mantovani» (10 540 BRT), 10 000 t z ładunkiem po 3000 t benzyny, olejów ciężkich i benzyny lotniczej oraz zaopatrzeniem dla sił walczących w Libii, który stał się łupem Force K (kryptonim 2 krążowników i 2 niszczycieli maltańskich). Do spotkania doszło 01.12. około godz. 18, 60 mil od Trypolisu. Niszczyciel «Da Mosto» eksplodował po 7 minu-

taj śmierdzi.” W dalszej części podsłuchana niemiecka rozmowa telefoniczna, w trakcie której pada zdanie: „to jest świństwo, że Włosi nie czuwają nad swoimi konwojami, które wchodzi do portów!”.

Tego samego 13 grudnia na krążowniki *Da Barbiano* i *Di Giussano* załadowana zostaje również benzyna do Libii i po drodze zostają zupełnie zaskoczone i zniszczone (niszczyciele *Sikh*, *Legion*, *Maori* i holenderski *Isaac Sweers*). W ten sposób w ciągu zaledwie kilku godzin zostają stracone dwa krążowniki i dwa transportowce a w raz z nimi na dno idą czołgi i paliwo wystarczające na prowadzenie przez kilka miesię-



Brytyjskie bombowce Bristol „Blenheim” w czasie ataku na niskim pułapie.

Fot. RAAF

tach, natomiast *Mantovani* wyleciał w powietrze po dwóch godzinach.”

Poprzedniego dnia pięć, albo sześć „Blenheimów” zaatakowało parowce *Capo Faro* (3476 BRT) i *Iseo* (2366 BRT) idące w asyście jednego torpedowca z Brindisi do Bengazi. *Capo Faro* eksplodował.

9 grudnia powracający z Bengazi parowiec *Sebastiano Venier* (6338 BRT) w eskorcie torpedowca *Centauro* został zatopiony przez wrogi okręt podwodny. (*Porpoise*)² z 1800 alianckimi jeńcami na pokładzie, z których 1700 udało się uratować i to mimo bardzo złych warunków atmosferycznych) Po dwóch dniach (11.XII.1941 r.) ten sam los dosięgł parowiec *Calitea* (*Talisman*), który szedł w asyście jednego torpedowca do Bengazi.

13 grudnia (1941 r.) na dno idą parowce *Carlo del Greco* (6836 BRT) i *Fabio Filzi* (6836 BRT – oba *Upright*); 15 mil na pld. od Dan Vito). Cavallero zapisuje pod tą datą: „zatopienie *Del Greco* i *Filziego*; coś mi tu-

cy wojny. Admirał Somigli, wtedy i obecnie na stanowisku w ministerstwie marynarki tłumaczył hrabiemu Ciano wspomniane straty w sposób bardzo osobliwy. Według jego opinii jest to spowodowane psychozą, o swoisty „kompleks niższości” naszej marynarki w stosunku do wroga. Innymi słowy, jest to moralna psychoza i nerwica, które paraliżują centralny system nerwowy; typowy przypadek dla neurologów!

Sam Ciano zauważa w tej kwestii: „to, co dzieje się w marynarce, jest po prostu niepojęte, o ile nie wierzyć Somigliowi, że nasze najwyższe sztaby cierpią na kompleks niższości, który paraliżuje ich całą aktywność.”

Owa psychoanalityczna wykładnia włoskich katastrof na morzach świadczy o niemalże nieograniczonej naiwności, a na dodatek jest obrazą dla dzielnie walczącej

2. *Porpoise* ma jeszcze na rozkładzie nie wymienione w tekście *Citta di Livorno* (1417 BRT), transportowiec *Ogaden* (4144 BRT), parowiec *Lerici* (6070 BRT) oraz zbiornikowiec *Giulio Giordani* (10 535 BRT)



Łaładunek transportowca z zaopatrzeniem dla Afrika Korps w jednym z włoskich portów.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

armii, która nie musi dopiero zdobywać doświadczeń wojennych na wrogu i wzorować na jego odwadze. Nikt Włochom nie wmówi, że sztab admirałski cierpiał pod wpływem nieświadomych instynktów i kompleksów, kiedy należało wydawać i rozsyłać rozkazy, czy nanosić na mapy ich drogę (tak zupełnie bez kompleksów sztab admirałski nie był, czego dowodzi jego wrocie do niemieckiego sojusznika nastawienie, a którego rzecznikiem obwołał hrabia Ciano). Psychoanalityczne wytłumaczenie podejmowanych i udzielanych rozkazów, które bardzo często prowadziły do strat transportowców, byłoby zbyt prymitywne. To musiało być spowodowane przez zupełnie inne czynniki i nie były to w żadnym wypadku te, o których wspomina Somigli!

Być może, że w pewnym momencie zdano sobie sprawę, że sprawy zaszły już za daleko. Za dużo ludzi leżało martwych na dnie morza, a poniesione przez marynarkę handlową straty zbyt ciężkie. Niewymierne ilości uzbrojenia, amunicji, środków transportu, paliwa i prowiantu pochłonęło morze lub ogień. Naprawdę nie trzeba tutaj geniuszu Napoleona, aby zrozumieć, że należało lepiej chronić szlaki morskie. Z tego też powodu szef sztabu marynarki wojennej zdecydował się, aby cała flota towarzyszyła konwojom od momentu wyjścia do chwili osiągnięcia portu docelowego. Na podstawie tej decyzji w dniu 16 grudnia 1941 r. opuściły Neapol załadowane po brzegi wojskiem i zaopatrzeniem cztery duże parowce, *Vettor Pisani* (6339 BRT), *Monginevro* (5324 BRT), *Napoli* (6142 BRT) i niemiecka *Ankara* (4768 BRT). Pierwsze trzy przeznaczone były do Trypoli-

su, a *Ankara* do Bengazi. Osiem niszczycieli stanowiło ochronę nocną. Po przejściu Cieśniny Messyńskiej z prawej burty pojawił się pancernik *Duilio* z 3 krążownikami i 3 niszczycielami, a z lewej burty szły *Littorio*, *Doria* i *Giulio Cesare* z 2 krążownikami i 10 niszczycielami. Oprócz tego dodano sporą liczbę okrętów podwodnych, które znajdowały się w wyznaczonych im sektorach. Z powietrza chroniły cały konwój włoskie i niemieckie myśliwce. Kapitanowie i załogi parowców, którzy tak często narażani byli na śmiertelne niebezpieczeństwo, spoglądali na taką kumulację ochrony ze zdumieniem. Być może zadawali sobie też pytanie, czy ich zmysły nie zawodzą.

Przeście trwało trzy dni; 19 grudnia wszystkie statki i okręty znalazły się w swoich portach przeznaczenia i to bez strat.

Po tej szczęśliwie zakończonej akcji nastąpiła wkrótce następna, bo po 15 dniach, w dniu 3 stycznia 1942 r. w drogę udało się 6 motorowców w eskorcie 3 pancerników, 7 krążowników, 19 niszczycieli i 4 torpedowców, ścigaczami okrętów podwodnych i myśliwcami w powietrzu. Również i ten konwój dotarł bez strat własnych do celu. Wydawało się, że powtórzył się cud z pierwszego okresu wojny, kiedy również nie notowano żadnych strat, które teraz spadły do zera, po tym jak jeszcze w listopadzie winowały się przerażająco w górę. Blokada Włoch została przerwana i zaopatrzenie do Libii szło zgodnie z planem.

Owe skuteczne środki bezpieczeństwa były jednak, jak to stwierdza admirał Bernotti w swojej książce „La Guerra sui mari”, krytykowane przez niektóre placówki Re-

gia Mariny, gdyż pozwolił sobie na zacytowanie stwierdzenia wysokich admirałów, że „użycie tylu okrętów jest odwrotnie proporcjonalne do zagrożenia stwarzanego przez przeciwnika”.

Owe stwierdzenie jest bezpodstawne. Działalność wroga zatrzymała przecież cały ruch włoskich konwojów do Libii. Od nieprzyjaciela musieli się dopiero uczyć! Przez cały okres wojny żaden brytyjski konwój, nawet składający się z małej liczby transportowców nie przemierzył Morze Śródziemne bez eskorty i to obu grup gibraltarskiej i aleksandryjskiej. Najważniejszym zadaniem Regia Mariny musiało być zapewnienie dowozu zaopatrzenia do Libii. W momencie utraty Afryki Północnej działania wojenne musiałyby się siłą rzeczy przenieść na Półwysep Apeniński, więc żadna siła nie była na wyrost.

Niebawem wszystko jednak było jak przedtem. Gro włoskiej floty znowu zaczął tkwić beczynnie w bazach, a konwojom przydzielano znowu eskorty składające się z dwóch niszczycieli lub torpedowców. A straty gwałtownie znowu poszły w górę, co zresztą było do przewidzenia.

Tym samym zaczęło się kolejne pasmo nieszczęść. Chłodnicowiec *Perla* (5741 BRT) dała początek. 5 stycznia 1942 r. o godz. 14:30 wyszła w drogę z Trypolisu do Trapani i 7.I została trafiona w odległości 20 mil od Pantellerii brytyjską torpedą z jednego z bombowców 820 eskadry i zatonała.

Piętnaście dni później wybiła ostatnia godzina dla transportowca wojska *Victoria* (13 098 BRT) z 1500 żołnierzami i oficerami oraz sporą ilością sprzętu w drodze do Libii.

Statek został zaskoczony 23.I.1942 r. przez brytyjski samolot, który odpalił celnie swoją torpedę. Kapitan statku wydał swojej załodze opuścić pokład a on sam wraz ze swoimi oficerami pozostał na pokładzie idąc ze swoim statkiem na dno.

12 lutego 1942 r. o godz. 15 w obliczu kalabryjskiego przedgórza Punta Alice zatopiony został przez brytyjski okręt podwodny *Una* (N87) idący samotnie do Trypolisu zbiornikowiec *Lucania* (7291 BRT).

Osobliwa jest również historia *Ariosty* (4116 BRT). Statek opuścił Trypolis 13 lutego 1942 r. o godz. 17:40 obierając kurs na Trapani. Trzymał się z dala od lądu i w ten sposób przebył już lwią część swojej trasy bez żadnych niespodzianek. Dowódca eskortującego go torpedowca raportował: „14 o 12.30 otrzymałem ze sztabu marynarki rozkaz na wysokości Zatok Hammamet skrócić ku wybrzeżu i kontynuować marsz. Rozkaz jest rozkazem, więc na «Ariosto» przekazałem ów rozkaz i tam natknął się na brytyjski okręt podwodny (P38), który okazał się nie przepuścić. Pomimo bliskości wybrzeża i niezależnie od natychmiast podjętej akcji ratunkowej przez jednostkę eskortującą, życie straciło 198 ludzi (z 410 ludźmi, w tym 294 alianckich jeńców przewożonych z Trypolisu do Palermo; 252 uratował niszczyciel *Premuda* i torpedowiec *Polluce*)”.

Kolejną ofiarą był *Tembien* (5584 BRT), który opuścił 27.II w asyście torpedowca Trypolis kierując się na Palermo. W odległości 20 mil od Trypolisu został, po zaledwie 2 godzinach i 30 minutach, zatopiony przez nieprzyjacielski okręt podwodny (*Upholder*).

Przerazające były również straty w sierpniu 1942 r. W tym okresie utracono prawie 200 000 ton przestrzeni ładunkowej i była to jedna dziesiąta całej floty handlowej. Jedna

dziesiąta, bo 10.VI.1940 r., tzn. w dniu wejścia do wojny 1 215 000 ton zostało zaskoczonych w obcych portach, bądź na obcych morzach. Tym samym będący do dyspozycji tonaż w wysokości 3 396 000 skurczył się do 2 181 000 ton.

Szczególnie zaskakiwało to, że Brytyjczycy osiągnęli swoje sukcesy przy użyciu minimalnych sił, gdyż po ich stronie operowało w danym czasie po kilka okrętów podwodnych, czy samolotów. Wielka Brytania nie miała w tym czasie już ani jednej wielkiej jednostki w centralnej i wschodniej części Morza Śródziemnego i pomimo tego ta garstka liczba okrętów podwodnych i samolotów dokonywała spustoszenia w szeregach włoskiej floty handlowej.

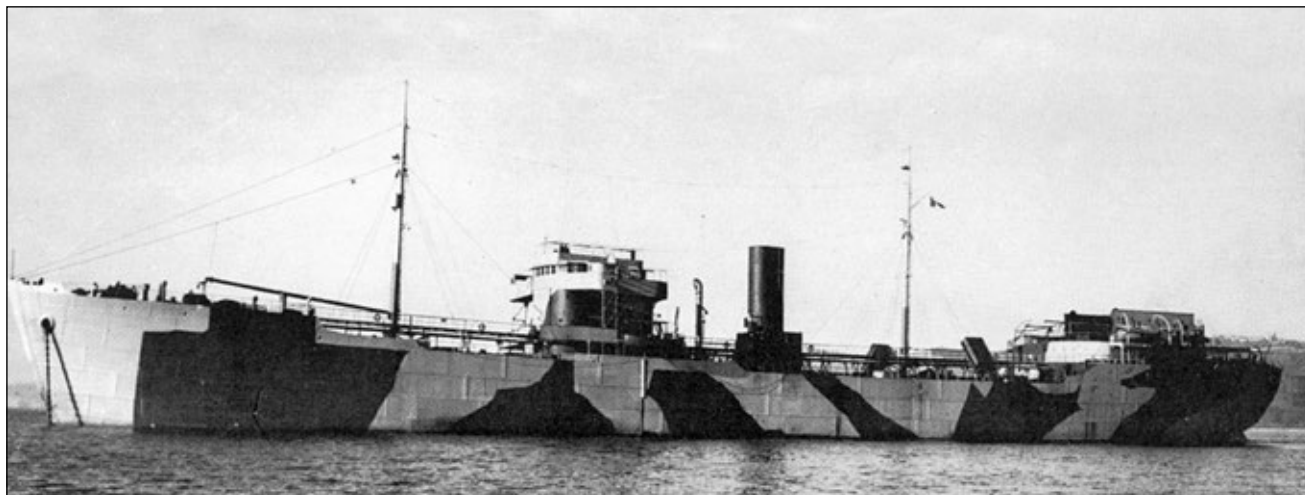
Akweny, w które wróg atakował, znajdowały się przeważnie w bezpośredniej bliskości włoskich lotnisk, czy umocnionych portów i właśnie od nich wróg powinien się być trzymać z daleka. Potwierdza to przypadek *Rossolina Pili* (8326 BRT), który 17 sierpnia 1942 r. w jasny dzień i przy pięknej pogodzie zatopiony został na południe od Pantellerii storpedowany przez czyhającego pod powierzchnią morza *Uniteda* (N44). Parowiec wyszedł z Trapani w eskorcie dwóch niszczycieli. Jednostki zostały ostrzelane z broni pokładowej przez brytyjskie kutry torpedowe, w wyniku, czego rannych zostało około pięćdziesięciu członków załogi niszczyciela *Gioberti*. Pantelleria nie udzieliła żadnej pomocy!

17 sierpnia zatopiony został u wejścia do portu przeznaczenia Navarino parowiec *Nino Bixio* idący z Bengazi wspólnie ze *Se-strierem* (z 3000 jeńcami alianckimi, głównie Australijczykami, Nowozelandczykami oraz Związku Południowej Afryki) i dwoma niszczycielami, *Da Rocca* i *Saetta* oraz dwoma kutrami torpedowymi. Mimo powiewającej na masztach flag sygnałowych kodu międzynarodowego „Z” oba transportowce stały się obiektem ataku *Turbulenta*. Jego dowódca Lt. Commander „Tubby” Linton, nie stwierdzając oznaczeń wyróżniające statki szpitalne, odpalił swoje torpedy. Ostrzeżenie o transporcie jeńców wysłane w eter otwartym tekstem przez wywiad brytyjski (Naval Intelligence) za pośrednictwem za po Bletchley Park nie dotarło do żadnego operującego na morzu Śródziemnym okrętu podwodnego, niezależnie od bandery. W informacji zwracano uwagę, że jednostki transportujące jeńców poruszają się pod ww. flagą Z³.

Przygoda *Perseo* z 18 sierpnia dowodzi, jak często sukces wroga był spowodowany osobliwymi okolicznościami, towarzyszące marszowi. *Perseo* (4857 BRT) wyszedł 16 sierpnia o 22 z Bagnoli w kierunku Bony docierając w pobliże brzegu algierskiego i wtedy dotarł do niego meldunek admiralicji, aby wracać na wody okalające Cagliari. Dowódca statku spostrzegł, co następuje i o godz. 2, kiedy znalazł się w bezpośredniej bliskości latarni morskiej Ras Enghela,

3. W ciągu 12 miesięcy (grudzień 1941 r. – grudzień 1942 r. sześć statków będących i transportujących w sumie około 7000 jeńców wojennych z Afryki Północnej do Włoch zostały zaatakowane , co obrazuje poniższe zestawienie:
Data...Statek...Tonaż...Z-do... For...sprawca...Jeńcy...zabici...uratowani...zaginięci
5.II.1941 *Chakdina*, 6000, Tobruk-Aleksandria, U 81 - 400, 16, ?, ?.
9.XII.1941 *Jason*, 6350, Benghazi-Włochy, *Porpoise* - 2000, 450, 2, 45.
27.II.1942 *Tembien*, 5584, Trypolis-Neapol, *Upholder* - 469, 397, ?, ?.
16.VIII.1942 *Nino Bixio*, 8600, Benghazi-Brindisi, *Turbulent* - 3000, 275, 39, 118.
4.X.1942 *Loreto*, 1055, Trypolis-Neapol, *P46* - 350.
14.XI.1942 *Scillin*, 1579, Trypolis-Trapani, *P21* - 28, 10, 2, 2.
za: http://www.afipow.com/part_1_missing_in_action_believed_pow/chapter_4_transportation_of_pow/a_by_sea

Szczególnie na ataki były narażone zbiornikowce wiozące cenne paliwo dla walczących w Afryce wojsk. Aby je chronić stawiano fałszywy komin mający je upodobnić do frachtowców. Na fotografii niemiecki *Thorsheimer* po modyfikacji. Fot. grzecznościowo „Storia Militare”



gdzie zmienił kurs i z największą prędkością skierował się do punktu 0°. Koło Przyłodka Carbonara natknął się na nieprzyjacielski okręt podwodny *Safari* (P211), który posłał Włocha o godz. 09:25 na dno.

Na bardzo zdrowy osąd i nie bez szczypoty sarkazmu kapitan portu Cagliari, doświadczony człowiek morza, w swoim raporcie przesłanym do sztabu marynarki daje admirałom do myślenia, pisząc, że on przynajmniej, w przypadku stwierdzenia, że *Perseo* znajduje się w nagłym niebezpieczeństwie, to by „statek pod byle, jakim pozorem polecił szukać schronienia w jakimkolwiek porcie tunezyjskim.” Z tych słów bije, nawet, jeżeli zawołowany, ale zarazem bardzo ciężki zarzut pod adresem admirałów. Ale co to pomogło?

Notatki Cavallera czyta się w tym czarnym miesiącu, jakim był sierpień jak meldunki przekazywane w telegraficznym skrócie podczas jakiejś emocjonującej grze:

„straciliśmy «*Monvisię*» (5322 BRT; 3.VIII Thorn [N11]) po tej stracie wysłaliśmy natychmiast «*Foscolo*»... *Sansonet* tego telefonuje, że «*Pozzarica*» została trafiona..., że udało nam się ją odholować na brzeg, a załadowana na nią benzyna będzie przeładowana na «*Sant' Andree*»... parowiec «*Istria*» (5416 BRT; 27.VIII torpeda lotnicza) zatopiona... również «*Dielpi*» (1527 BRT; 27.VIII, bomba)... teraz straciliśmy też «*Sant' Andree*» (5077 BRT, 30.VIII, bomba)... «*Fassio*» storpedowany... a strata «*Abruzziego*» właśnie jest mi zgłaszana... koniecznie potrzebne, natychmiast w morze mają wyjść «*Sportivo*» i «*Bianchi*»... wróg zaatakował konwój z «*Padelmim*», «*Sportivem*», «*Bianchim*».

Zbiornikowiec *Picci Fassio* (2261 BRT) wyszedł 22 sierpnia o 17 z Livorno przez Messynę do Pireusu, gdzie 29 sierpnia zawiął. Stamtąd wraz z innym zbiornikowcem, *Abruzzim* wyszedł o północy do Tobruku. Dwa torpedowce idą w eskorcie. W nocy z 1 na 2 września, koło Dorny, najpierw *Abruzzi*, a potem *Fassio* zostały zaatakowane w świetle iskrzy bengalskich ogni przez bombowce i samoloty torpedowe.

Dziwne przekleństwo musiało zostać rzucone na zbiornikowce. Benzyna spalała się w drodze zamiast w bakach zmotoryzowanych pojazdów, czołgów, czy samolotach walczących w Afryce Północnej. W rzeczywistości ledwo minęło 48 godzin od zatonięcia obu zbiornikowców, a ten sam los spotkał w drodze do Tobruku *Davide'a Bianchiego* (1477 BRT; za sprawą lotnictwa) i *Pandenę* (1582 BRT), zatopionej przez okręt podwodny *Thrascher*⁴.

Jest niemożliwe opisać, czy opowieść dzieje historię każdego z 360 zatopionych

i 275 uszkodzonych statków handlowych od momentu wybuchu działań wojennych do ewakuacji Trypolisu, historii ich kapitanów, którzy w duchu najlepszej morskiej tradycji marynarki poszli na dno ze swoimi statkami, wzruszającego koleżeństwa między rozbitkami, dowodów miłości do ojczyzny, godności i dumy i bezsprzecznego posłuszeństwa wszystkim załóg.

Artykuł zakończy historia *Foscolo* (4500 BRT), o którym wspominał wyżej Cavallero, *Foscolo* we wszystkich, od sierpnia odbytych kursach sprzyjało szczęście. 13 grudnia 1942 r. o godz. 17:30 po wyjściu z Trapani i obraniu kursu na Trypolis karta się jednak odwróciła w konwoju eskortowanym przez niszczyciel *Freccia*. Z wielu symptomów a przede wszystkim z przechwyconych radiogramów wroga, dowódca *Freccii*, Andriani, doszedł do wniosku, że prześladowcy nadeszli od strony Malty. Chciał oczywiście uratować parowiec; i nawet by mu się to udało, gdyby mu w tym nie przeszkodziło! Wynika to jednoznacznie z raportu Andriani, w którym podał całą historię w czasowym porządku:

20:54 – na podstawie nieprzyjacielskich meldunków radiowych rozkazuję parowcowi zawrócić na maksymalnej prędkości

20:55 – informuję sztab marynarki o podjętej przeze mnie decyzji

21:30 – sztab marynarki udziela mi rozkazu, aby powrócić na dotychczasowy kurs

21:36 – konwój obiera stary kurs

21:45 – na zachodzie, dużej odległości flary świetlne

21:55 – rozkaz sztabu marynarki: „przed podjęciem decyzji o powrocie, odczekać, czy aby na pewno konwój odkryty i zidentyfikowany”

22:12 – trafiony „*Foscolo*” pali się.

Parowiec został zaatakowany koło przyłodka *Lilibeo* i posłany na dno przez bomby lotnicze. Bez wątpienia statek po otrzymaniu informacji od sztabu przed podjęciem decyzji o powrocie, musiał odczekać, z uwagi na przedstawione wyżej pytanie dręczące sztab. Nie mając żadnej możliwości obrać kurs do portu wyjścia.

22 stycznia 1943 r. po ewakuacji Trypolisu ustał ruch z Libią. Do tego momentu na dnie leżało 1 345 000 t włoskiej floty handlowej. Dalszy 1 195 000 t był uszkodzony. W sumie wchodzi w rachubę około 2 540 000 t, co dokładnie odpowiada będącemu do dyspozycji przed wybuchem wojny tonażowi, powiększonemu o 276 000 ton nowo zbudowanego tonażu, zarekwirowanego, lub zdobytego licząc dodatkowo tonaż niemiecki.

W ten sposób skończył się doznany przez Włochy na morzu upływ krwi.

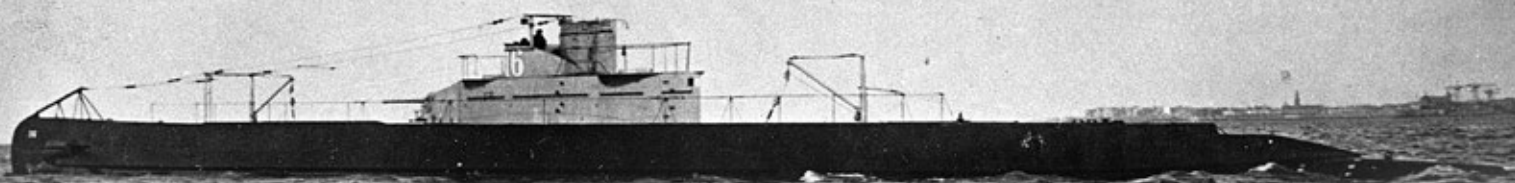
* * *

Po przeczytaniu tekstu należałoby sobie zadać pytanie, czemu, więc Włosi nie eskortowali swoich konwojów swoją całą flotą, a wysyłanym w samotny rejs wielkim statkom nie przydzielano silniejszego towarzystwa sił osłony? Sytuację, która panowała w *Commando Supremo* najdobitniej określają słowa hrabiego Ciano: *cóż za klauny, coś za żalosne klauny!*

Od lat we wszystkich, przynajmniej polskich opracowaniach na ten temat, powtarzana jest wersja o chronicznym braku paliwa dla jednostek Regia Mariny? Sprawa jednak wyglądała nieco inaczej. Coś na ten temat dowiemy się ze wspomnień marszałka lotnictwa Milcha (patrz bibliografia). Po wycofaniu się Włochów z wojny po stronie Niemiec i przejściu na stronę aliantów, *Wehrmacht* przejął obowiązki po dotychczasowym sojuszniku i po przeprowadzonym „*remanencie*” przejętej „*masy upadłościowej*” po imperium *Mussoliniego* przekonano się dobitnie o wiarołomstwie Włochów. Zebrane dowody odebrały feldmarszałkowi mowę. W połowie października wytrącony z równowagi *Göring* poinformował go, Włosi mieli zgromadzone wielkie ilości „skarbów” pod postacią bogactw naturalnych, lecz nieustannie żądali od Niemiec ich dostaw. Mają więcej miedzi od nas, które znajdują się w naszych magazynach, a najśmieszniejszym problemem okazuje się być ich ropa. W dwóch tunelach (pod *Foggią*) znaleziono jej tyle, że spokojnie wystarczyłyby do utrzymywania w ciągłym ruchu całą flotę włoską i to przez rok. Te świny „chomikowały” każdą beczkę, a kiedy mnie odwieźdali, to zaklinali się że chcą oczywiście latać i walczyć, tylko potrzebują benzyny! Dałem im tysiąc ton więcej, a teraz znaleziono głęboko schowanych 65 000 ton. Dodatkowego smaczku dodaje w tym kontekście fakt, że Rumunia, na podstawie umowy, zawartej za plecami sojusznika, również dostarczała Włochom ten cenny produkt, który następnie był skrzętnie chowany.

(ciąg dalszy nastąpi)

4. Jeden ze skuteczniejszych okrętów podwodnych; na jego konto idą dodatkowo: trzy greckie żaglowce, w tym *San Stefana*; włoski żaglowiec *Esperia*; włoskie transportowce *Attilio Deffenu'a*, *Fedore*, *Galę*, *Penelope Lera*, *Sant Antonia* i *Padenne*; niemiecki transportowiec armii *Atlas*; włoski holownik *Pilo Romę*; włoski slup *Diana*. Chybiła natomiast do „sławnej” *Ankary* (niemiecki transportowiec) i tej samej bandery *Arkadii*. Niepowodzeniem zakończył się też atak na prom transportowy *Kriegsmarine F 184*, odpędzony przez eskortę.



Bez szans na zwycięstwo

Holenderskie okręty podwodne w pierwszej fazie walk na Pacyfiku (grudzień 1941– marzec 1942)

Wstęp

Wojna na Pacyfiku najczęściej postrzegana jest przez pryzmat walk amerykańsko-japońskich, rzadziej wspomina się o wojaskach Wspólnoty Brytyjskiej, Chińczykach czy pozostałych nacjach biorących udział w tym niezwykle brutalnym konflikcie. Jednym z najmniej znanych wydarzeń tej wojny jest udział wojsk holenderskich, które najpierw próbowały bronić posiadłości kolonialnych tego kraju, a następnie brały udział w walkach z Japończykami u boku Aliantów, aż do końca walk na Pacyfiku. Tekst ten ma przybliżyć wysiłek holenderskiej floty podwodnej, próbującej pokrzyżować japońską agresję na Malaje i Holenderskie Indie Wschodnie.

W 1939 roku Holandia posiadała 25 okrętów podwodnych należących do kilku typów (K V, K VIII, K XI, K XIV, O 9, O 12, O 16, O 19, O 21). W nomenklaturze hollen-

derskiej okręty oznaczone literą K (od słowa *Kolonien*) były projektowane do działań oceanicznych (m. in. w Holenderskich Indiach Wschodnich), natomiast jednostki oznaczone literą O (*Onderzeeboot*) miały operować na wodach przybrzeżnych, jednakże okazało się, że mogą również brać udział w misjach oceanicznych.

Pomimo wybuchu II wojny światowej rząd holenderski liczył na to, że neutralność tego kraju zostanie poszanowana. Nadzieje te rozwiały się 10 maja 1940 roku, kiedy to gwałtowny atak niemiecki spowodował szybką kapitulację armii holenderskiej i okupację kraju. Rząd tego państwa przeniósł się na Wyspy Brytyjskie i kontynuował działalność jako „rząd na uchodźstwie”. Okręty podwodne stacjonujące w metropolii nie odniosły sukcesów w trakcie walk w maju 1940 roku, jednakże część z nich zdołała ewakuować się do Anglii i kontynuować walkę. Natomiast większość okrętów podwodnych stacjonowała w Holenderskich Indiach Wschodnich.

W tym okresie Holandia posiadała terytorium kolonialne, pokrywające się z terenem obecnej Indonezji. Holendrzy utrzymywali w swej kolonii niewielką flotę, której trzon stanowiły trzy lekkie krążowniki (*De Ruyter*, *Tromp*, *Java*), siedem niszczycieli (*Van Ghent*, *Kortenaar*, *Piet Hein*, *Witte de With*, *Banckert*, *Evertsen*, *Van Nes*) oraz 15 okrętów podwodnych (K VII, K VIII, K IX, K X, K XI, K XII, K XIII, K XIV, K XV, K XVI, K XVII, K XVIII, O 16, O 19, O 20). Główna baza holenderskiej podwodnej floty mieściła się w Surabaji, a jednostki wchodziły w skład 4 dywizjonów okrętów podwodnych. Ich strukturę w momencie wybuchu wojny ukazuje tabela nr 1.

Jeżeli chodzi o same jednostki używane przez Holendrów Emilio Bagnasco opisuje

Tabela nr 1. Struktura holenderskich sił podwodnych w momencie wybuchu wojny na Pacyfiku

Dywizjon	Dowódca	Jednostki
1 dywizjon okrętów podwodnych	kmrdr ppor. A.J. Bussenmaker	O 16, K XVII, K XVIII
2 dywizjon okrętów podwodnych	kmrdr ppor. M.A.J. Derksema	K VIII, K IX, K X, K XI, K XII, K XIII,
3 dywizjon okrętów podwodnych	kmrdr ppor. P.A. Mulock van des Vlies Bik	K XIV, K XV, K XVI
4 dywizjon okrętów podwodnych	kmrdr ppor. F. J. A. Knoops	O 19, O 20

Źródło: http://www.oocities.org/dutcheastindies/dutch_subs.html

Uwaga: stary K VII znajdował się w naprawie w bazie w Surabaji, podobnie jak K IX i K X.

Tabela nr 2. Dane techniczne poszczególnych typów okrętów podwodnych używanych przez Holendrów

Typ	KVIII	KXI	KXIV	O 16	O 19
Wymiary (w metrach): długość x szerokość x zanurzenie	64,41 x 5,60 x 3,55	66,70 x 6,15 x 3,78	73,64 x 6,51 x 3,93	76,53 x 6,33 x 3,97	80,70 x 7,4 x 3,87
Wyporność (min./maks.) nawodna: podwodna:	520 t / 583 t 715 t / 810 t	612 t / 688 t 828 t	865 t 1045 t	984 t 1149 t	982 / 1149 1491 / 1561
Napęd (ilość/moc) Diesel Silnik elektryczny	2 x 900 KM 2 x 200 KM	2 x 1200 KM 2 x 327 KM	2 x 1600 KM 2 x 430 KM	2 x 1600 KM 2 x 460 KM	2 x 2650 KM 2 x 500 KM
Prędkość nawodna: podwodna:	16 w 8 w	17 w 8 w	17 w 9 w	18 w 9 w	19,5 w 9 w
Zasięg (przy prędkości) na powierzchni: pod wodą:	3500 Mm/11 w 25 Mm/8 w	3500 Mm/8 w 25 Mm/8 w	10 000 Mm/12 w 26 Mm/8,5 w	10 000 Mm/12 w 26 Mm/8,5 w	10 000 Mm/12 w 27 Mm/8,5 w
Głębokość zanurzenia	50 m	60 m	80 m	80 m	100 m
Uzbrojenie torpedowe: Ilość torped: działa:	4 x 450 mm WT 10 1 x 88 mm	2 x 533 mm WT 4 x 450 mm WT 12 1 x 88 mm 1 x 12,7 mm plot.	8 x 533 mm WT 14 1 x 88 mm 2 x 40 mm plot.	8 x 533 mm WT 14 1 x 88 mm 2 x 40 mm plot.	8 x 533 mm WT 14 1 x 88 mm 2 x 40 mm plot. 1 x 12,7 mm plot. 40 min
Załoga	31	31	34-38	36	40
Data wcielenia do służby	1922-1923	1925-1926	1933	1936	1939

Źródło: <http://www.dutchsubmarines.com/>

je holenderskie okręty podwodne jako bezpieczne, charakteryzujące się przy tym dobrymi osiągnięciami (prędkością oraz zasięgiem), a ich uzbrojenie można było określić jako silne. Były typowym dla Holendrów produktem wysokiej jakości. Dobry

projekt i dobre wykonanie dostosowane do zadań, jakie miały wypełniać¹ Dane techniczne holenderskich jednostek znajdują się w tabeli nr 2.

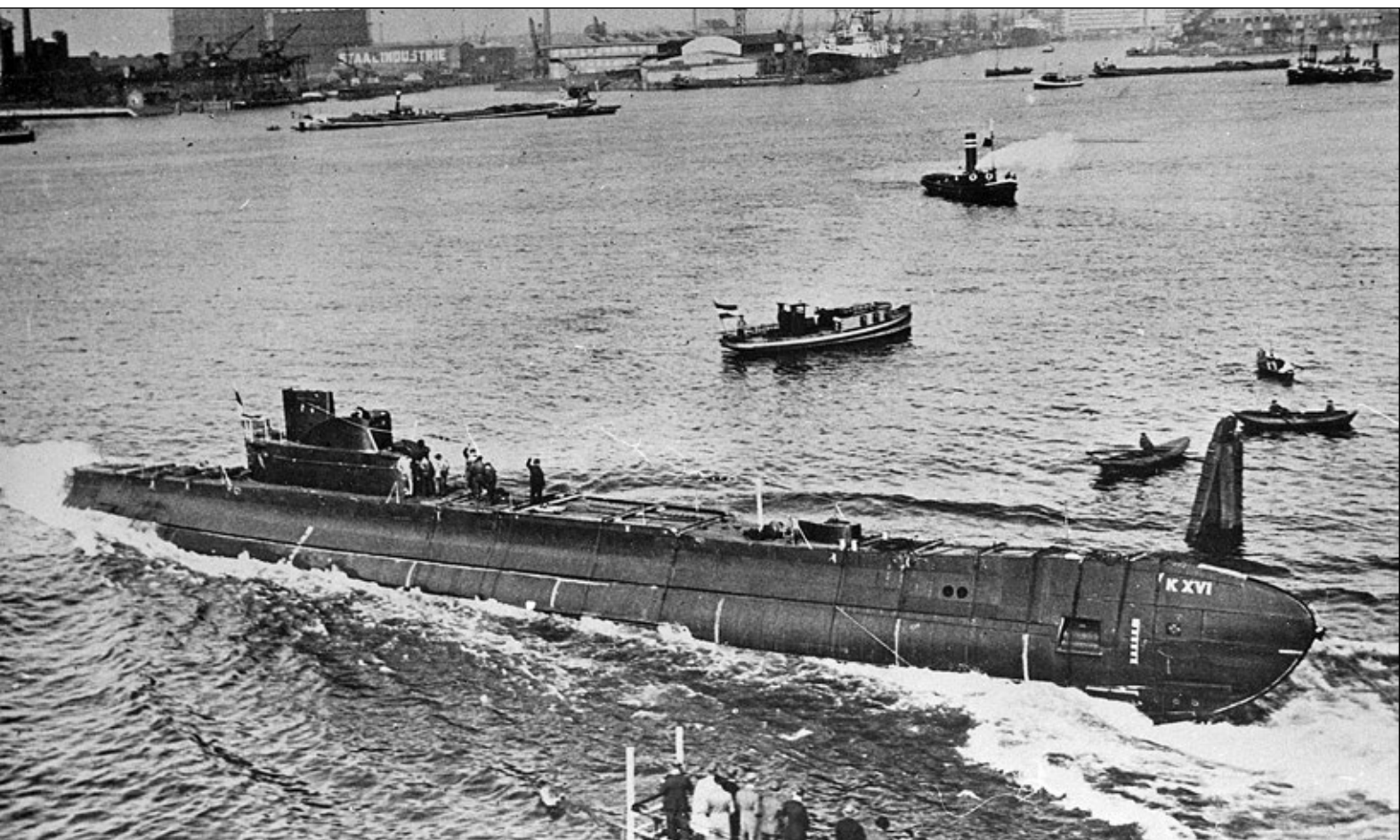
Problemem było to, że te niewielkie siły miały bronić ogromnego terytorium holen-

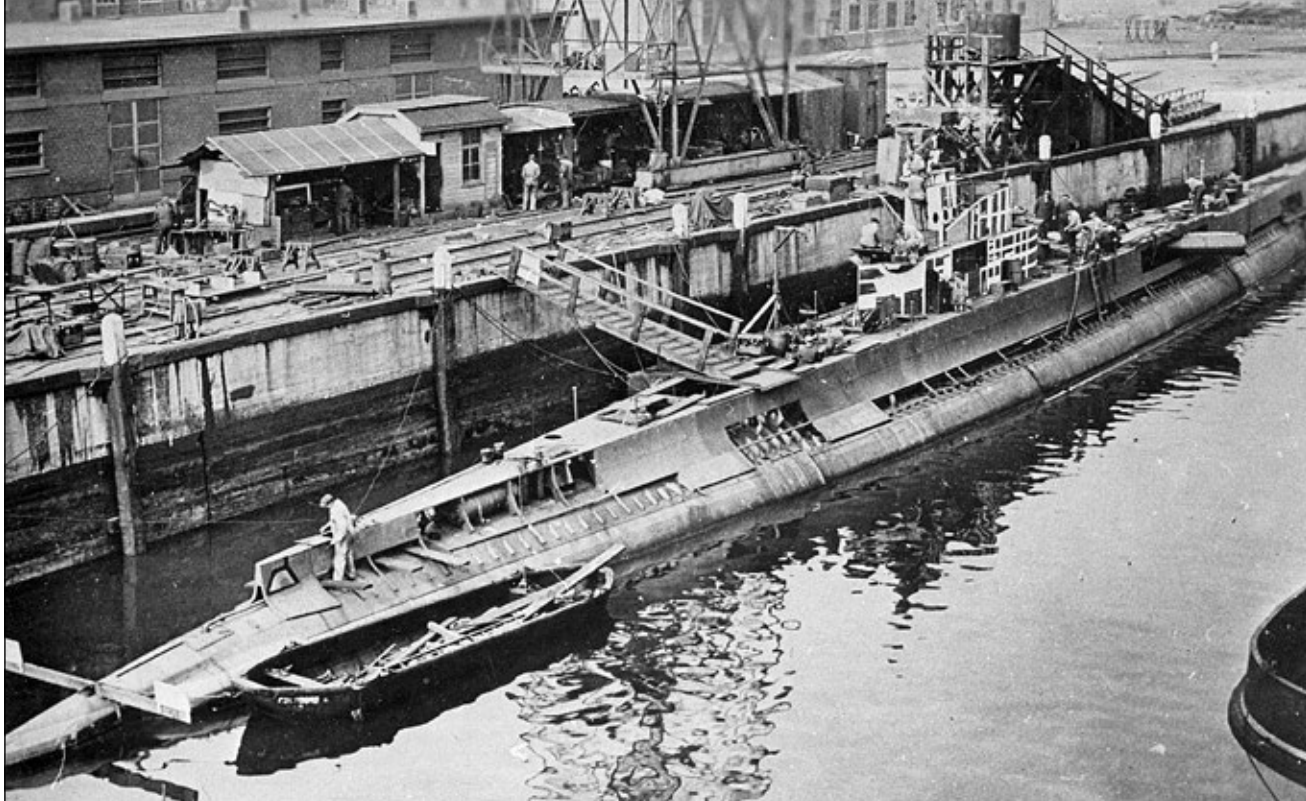
derskiej kolonii. Dodatkowo, wśród tych 15 jednostek część okrętów podwodnych była już przestarzała. Przykładowo, jednostki

1. E. Bagnasco, *Submarines of World War Two*, Arms and Armor Press 1977, s. 204.

K XVI w czasie wodowania 31 maja 1930 r. w stoczni Rotterdamsche Droogdok Maatschappij.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





K XVII w trakcie prac wyposażeniowych w stoczni.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

klasy K XI zostały wcielone do służby w latach 1925-1926. Jeszcze bardziej leciwe były okręty klasy K VII, tak więc w pierwszej linii znajdowało się najprawdopodobniej 11 okrętów podwodnych. Dodatkowo, holenderscy podwodnicy nie mogli liczyć na skuteczne wsparcie lotnictwa. W teorii (praktyka okazała się inna), 59 łodzi latających (25 *Catalin* i 34 *Dornier* Do-24) powinno dostarczyć informacji niezbędnych do przechwycenia sił japońskich przez okręty podwodne, które – co ciekawe – miały operować w niewielkich „wilczych stadach”, a nie indywidualnie. Jak widać, holenderscy dowódcy nie przeoczyli zmian zachodzących w wojnie morskiej. Niestety, co pokazały nadchodzące wydarzenia, ich siły nie wystarczały do zrealizowania tej taktyki i skutecznej obrony kolonii.

Echa wojennych wydarzeń z Europy dotarły także do Holenderskich Indii Wschodnich. Jeszcze przed majem 1940 roku Holendrzy internowali 18 handlowych jednostek niemieckich. Jednakże nawet po agresji z maja 1940 roku Berlin był daleko i zagrożenie ze strony Niemiec było hipotetyczne. Czarne chmury nad holenderską kolonią nadciągały znaną Tokio. W planach japońskich Holenderskie Indie Wschodnie odgrywały niezwykle istotną rolę. Japończycy liczyli na dostęp do bogatych złóż ropy naftowej znajdujących się w tym regionie. Jednakże, pomimo iż pozycja Holandii była słabsza niż np. Francji czy Wielkiej Brytanii, urzędnicy w Batawii (dzisiejsza Dżakarta) okazali się mało skłonni do ulegania naciskom Japonii. Żądania przyznania Tokio specjalnych przywilejów gospodarczych i politycznych zostały przyjęte bardzo chłodno, Holendrzy byli skłonni jedynie na

niewielkie ustępstwa. W tej sytuacji Japończycy doszli do wniosku, że tak potrzebne im surowce znajdujące się na terenie Holenderskich Indii Wschodnich mogą zdobyć jedynie siłą.

Narastające zagrożenie ze strony Cesarstwa skłoniło wojskowych Holandii, Wielkiej Brytanii i Australii do rozmów dotyczących ewentualnej współpracy, w sytuacji gdyby Japonia ruszyła na południe. Amerykanie uczestniczyli w tych rozmowach, ale tylko jako obserwatorzy. Przedstawiciele Wielkiej Brytanii potwierdzili, że będą bronić Holenderskich Indii Wschodnich, o ile Holendrzy wesprą Brytyjczyków w ich strategii, która zakładała utrzymanie Singapuru. W kwietniu 1941 roku zawarto porozumienie pomiędzy Singapurem a Batawii. Umowa zakładała, że część z 15 holenderskich okrętów podwodnych będzie operować pod dowództwem brytyjskim, jeżeli Japończycy ruszą na Malaje. W tym okresie 18 brytyjskich łodzi podwodnych wycofano z regionu Dalekiego Wschodu. Same Holenderskie Indie Wschodnie znajdowały się w trudnej pozycji. Nieformalne porozumienie pomiędzy USA a Wielką Brytanią zakładało priorytetowe rozgromienie Niemiec, a dostawy karabinów, dział przeciwlotniczych czy moździerzy z Australii zanadto nie poprawiały sytuacji obrońców. Holendrzy mogli liczyć głównie na swoje niewielkie siły, w tym na ich podwodny komponent.

W obronie Malajów

Jak już wspomniano, porozumienie brytyjsko – holenderskie zakładało, że część holenderskich sił podwodnych przejdzie pod brytyjskie dowództwo, Anglicy bowiem wycofali swe okręty podwodne z Da-

lekiego Wschodu. Holendrzy zdecydowali się na takie rozwiązanie ponieważ obrona Singapuru była istotnym elementem obrony holenderskiej kolonii. Jeżeli padłby Singapur, Holenderskie Indie Wschodnie byłyby bezpośrednio zagrożone. Wzrastające zagrożenie japońskim atakiem spowodowało, że 1 grudnia głównodowodzący siłami holenderskimi wiceadmirał Conrad Helfrich rozkazał załogom K XVII i O 16 udać się do Singapuru. Zostały one wysłane do patrolowania wód Zatoki Syjamskiej. W chwili wybuchu wojny K XI, K XII i K XIII również wyruszyły na te wody, jednakże zanim dotarły one w ten rejon, Japończycy już wylądowali na wschodnim wybrzeżu Półwyspu Malajskiego. To samo dotyczyło O 19 i O 20. W sumie siedem holenderskich okrętów podwodnych ruszyło do boju, aby zastopować japońską inwazję Malajów. Jak podkreślił jeden z autorów (Michael Wilson), ta garść okrętów osiągnęła więcej niż brytyjskie i amerykańskie siły nawodne i podwodne razem wzięte. Być może efektywność działań sił podwodnych Królestwa Holandii byłaby większa, gdyby brytyjskie dowództwo nie skierowało okrętów na indywidualne patrole w wyznaczonych rejonach, zamiast zastosowania taktyki „wilczych stad”, którą Holendrzy przecież ćwiczyli.

Jak już zostało to wspomniane, holenderskie okręty podwodne ruszyły do akcji kiedy japońskie lądowanie na Półwyspie Malajskim było już w toku. 8 grudnia dwa radiogramy dokładnie wskazały rejon lądowania sił japońskich w Kota Bharu, a dzień później dowództwo Floty Wschodniej (*Eastern Fleet*) wydało rozkaz o uformowaniu linii patrolowej złożonej z holenderskich jednostek. Okręty powinny działać



Nowoczesny motorowiec *Arimasan Maru* – podobnie wyglądał bliźniaczy *Ayatosan Maru* zatopionego przez O 16.

Fot. „Ships of the World”

w odległości 20 Mm od siebie. 10 grudnia otrzymano meldunki o licznych jednostkach wroga znajdujących się daleko od wybrzeża, stąd też okręty podwodne skierowano do patrolowania linii pomiędzy Kota Bharu, Malaccą i Singorą. Losy poszczególnych jednostek wyglądały następująco:

- Największy sukces odniosła załoga O 16. 6 grudnia okręt ten wyruszył na wody Morza Południowocchińskiego, aby dzień później otrzymać radiogram informujący o wybuchu wojny. 10 grudnia załoga O 16 uszkodziła dwa transportowce: *Ayatosan Maru* (9788 BRT) oraz *Sakura Maru* (7170 BRT). W nocy 12 grudnia O 16 wykonał swój najbardziej udany atak. Ofiarą torped tej jednostki padły trzy transportowce: *Tosan Maru* (8666 BRT), *Asosan Maru* (8812 BRT), *Kinka Maru* (9306 BRT). Jak wspomina świadek tych wydarzeń: *W zatoce były 4 japońskie statki uformowane w półokrąg. Najpierw wystrzeliliśmy torpedy z wyrzutni dziobowych, potem rufowych. Sześć torped poszło, wszystkie znalazły drogę do domu. Bezpośrednie trafienie! Niestety, statki nie zatoniły całkowicie, ponieważ zatoka była zbyt płytka, miała zaledwie 8 do 10 metrów głębokości. Problemem było teraz niepostrzeżone wydostanie się z zatoki. Dowódca sprytnie nie ruszył w kierunku otwartego morza, ale pozostał w pobliżu brzegu. Tymczasem japońskie niszczyciele szukały nas na otwartym morzu. Zdolaliśmy wyjść z zatoki niezauważeni przez Japończyków i obraliśmy kurs na Singapur. Jak widać, wszystkie te statki zostały zatopione w płytkich, przybrzeżnych wodach, lub też wyrzuciły się na brzeg, co pozwoliło na ich późniejsze odzyskanie. Załoga O 16 została też prawdopodobnie uszkodzić transportowiec *Aya Maru*, wykonała również nieudany atak na frachtowiec *Sakura Maru*. Część źródeł wskazu-*

je, że ofiarą O 16 padł też frachtowiec *Toro Maru*, jednakże być może ta jednostka padła łupem K XII. Dwa dni później, z zaledwie jedną pozostałą torpedą, O 16 ruszył w kierunku Singapuru, zgodnie z otrzymanym rozkazem wydanym przez dowództwo *Eastern Fleet*. Dobra passa miała się jednak niebawem skończyć. 15 grudnia, około godziny 02:30, okręt ten wszedł na japońską minę. Eksplozja rozerwała O 16 niemalże na pół, co spowodowało śmierć większości załogi łącznie z dowodzącym O 16 kmdr ppor. Antonem J. Bussemakerem. Przeżyło jedynie pięciu członków załogi, ale jeden za drugim tonął podczas desperackiej próby dotarcia do brzegu. Jedyny ocalały z tej tragedii, bosman Cornelis de Wolf po latach wspomina swoją dramatyczną walkę o przetrwanie: *Było nas pięciu. Wszyscy ściągnęliśmy nasze ubrania, z wyjątkiem van Tola, który nie mógł pozbyć się swego płaszcza. Nie mogłem patrzeć na jego desperacki wysiłek pozbycia się go, popłynąłem więc mu pomóc. Niestety utonął. Nieco później pojawiło się słońce. Widzieliśmy wyspy na horyzoncie. Około ósmej rano utonął porucznik Jeekel. Wcześniej się nie skarżył, często pytał nas o to jak się czujemy i zachęcał nas do wytrwania. Po tym jak utonął, spytałem Bosa i Kruijdenhofs, czy są w stanie płynąć dalej. Odpowiedzieli, że są spragnieni. Widzieliśmy już szczyty gór na pobliskich wyspach. Ratunek wydawał się nieuchronny, brytyjski samolot krążył nad nami, ale nie zauważył naszego desperackiego machania. Kruijdenhof utonął około dziewiątej. Bram Bos i ja płynęliśmy dalej w słonej wodzie, w piekącym słońcu. Przeżywalismy katusze związane z pragnieniem. Najtrudniejsze było to, że mimo tego, iż byliśmy zaledwie 2-3 mile od wysp, płynęliśmy pod prąd i ledwo dawaliśmy radę posuwać się naprzód. Pojawił się kolejny samolot, tym razem z holen-*

derskimi znakami rozpoznawczymi. Zrobił nad nami koło. Nie zauważył nas. Bram Bos walczył desperacko ze śmiercią. Był przerażony. Zaśpiewaliśmy psalm, co go uspokoiło. Popłynął jeszcze kawałek, po czym rzekł: «Cor, jak przeżyjesz, powiedz cześć mej żonie i dzieciakom». Był dzielny człowiekiem. To musiało stać się koło piątej, mój zegarek stanął. Od tego momentu byłem kompletnie sam. Nie bałem się, nawet śmierci. Wiara dawała mi siłę do dalszej walki. Nie widziałem nic w ciemności, zaczęły nękać mnie halucynacje. Zobaczyłem przepływający słup, myślałem, że usiądę na nim chwilę i odpocznę. Zaczęłem tonąć i to mnie otrzeźwiło. Połknąłem trochę słonej wody, co jeszcze wzmogło pragnienie. Wstał kolejny dzień i słońce znów zaczęło prażyć. Byłem krańcowo wyczerpany, pomyślałem, że to już koniec. I wtedy prąd zmienił kierunek. O piątku po południu, po 38 godzinach spędzonych w wodzie, Cornelis de Wolf dotarł do brzegu. Nie był to koniec jego przygód, ale w końcu trafił do Singapuru, następnie do Batawii, by ostatecznie dotrzeć bezpiecznie do Australii.

- To samo pole minowe, na którym zatonął O 16, spowodowało stratę jeszcze jednego okrętu holenderskiego. Patrolujący na wschód od Półwyspu Malajskiego K XVII nie odniósł sukcesów bojowych. Według źródeł japońskich I 56 wystrzelił w kierunku wrogiego okrętu podwodnego torpedę, ale chybił. Najpewniej niedoszłą ofiarą I 56 był właśnie K XVII. 13 grudnia K XVII, wraz z K XII, K XIII i K XI, otrzymał rozkaz utworzenia linii patrolowej pomiędzy wyspami Anambas a wybrzeżem Malajów. Dzień później, K XVII napotkał K XII, otrzymując przy tym informację o zagrożeniu ze strony wrogich okrętów podwodnych. Był to ostatni kontakt z K XVII. Najprawdopodobniej 21 grudnia okręt ten

wszedł na minę, tonąc z całą załogą liczącą 36 osób, w tym dowódcą kmdr ppor. Henri C. Besançonem.

- Kolejny okręt, wspomniany już *K XII* (dowodzony przez komandora podporucznika Henry C. J. Comou'a), patrolował wody Zatoki Syjamskiej w dniach 7-16 grudnia. W tym okresie jednostce tej przypisuje się dwa zatopienia. 12 grudnia *K XII* posłał na dno japoński transportowiec. Poszczególne źródła różnią się co do tego, jaki statek padł ofiarą Holendra. W książce *US Submarine Attacks During WWII Including Allied Submarine Attacks in the Pacific Theatre* John Alden przypisuje *K XII* zatopienie transportowca *Toro Maru* (1939 BRT). Jednakże można znaleźć informacje, że *Toro Maru* padł ofiarą *O 16*. Z drugiej strony załoga *K XII* zgłosiła zatopienie dużego (ponad 8000 BRT) frachtowca. Część źródeł japońskich stwierdza, że ofiarą *K XII* mógł być transportowiec *Awajisan Maru* (9794 BRT), który w następstwie celnego ataku trzech bombowców *Hudson* był już wtedy wypalonym wrakiem. Dzień później, w pobliżu Kota Bharu, załoga *K XII* zatopiła zbiornikowiec *Taizan Maru* (3525 BRT). 14 grudnia Holendrzy wykonali niecelny atak na wrogi okręt podwodny, najprawdopodobniej *I 56*. Jak już zostało wspomniane, 14 grudnia *K XII* napotkał *K XVII*, a następnie patrolował wody na zachód od Wysp Anabas. 25 grudnia Holendrzy uratowali 9 członków załogi brytyjskiej patrolowej *Catalina*, która została zestrzelona przez japoński bombowiec *G3M Nell*. Dwa dni później *K XII* zawinął do Singapuru.

- *K XI* (dowódca – kmdr ppor. Adolf H. Deketh) odbył patrol na wodach Zatoki Syjamskiej. 10 grudnia Holendrzy wykonali nieskuteczny atak na japońskie siły inwazyj-

ne. Trwający do 3 stycznia 1942 roku patrol nie przyniósł załodze *K XI* żadnych sukcesów bojowych.

- *K XIII* (podobnie jak *K XI*) nieskutecznie zaatakował japońskie siły inwazyjne na północno-wschodnim wybrzeżu Malajów, po czym patrolował wody w pobliżu Pahangu i rzeki Kuantan. Już po powrocie do Singapuru, 21 grudnia okręt ten spotkało prawdziwe nieszczęście, kiedy doszło do wybuchu baterii akumulatorów. W jej wyniku zginęło trzech ludzi, a kolejnych trzech odniosło poważne obrażenia, w tym poparzenia kwasem. Jak wspomina jeden ze świadków: *Usłyszałem straszną eksplozję. Wybiegłem na pokład i znalazłem jednego marynarza koło przedniego włazu. Był nieomal przecięty na pół w okolicach torsu. Dwóch kolejnych znajdowało się koło włazu na śródkręciu. Jeden z nich miał ranę poniżej ramienia aż do brzucha. Ale najgorsze nadeszło chwilę później. Usłyszałem głos trzeciego z nich. Był straszliwie poparzony, spalony niemal na popiół. Chwyciłem go i poczułem, że jedyne co trzymam w rękach to jego skóra i kawałki ciała. Popatrzył na mnie swymi zwęglonymi oczami i umarł. Nigdy nie zapomnę widoku tych oczu. Poważnie uszkodzony *K XIII* udał się następnie do Surabaji, w celu naprawy zniszczeń. Przybył tam 6 stycznia 1942 roku, ale do marca nie udało się przywrócić jednostce pełnej sprawności. W obliczu nadciągających Japończyków Holendrzy zatopili *K XIII*, aby nie dostał się w ręce agresora.*

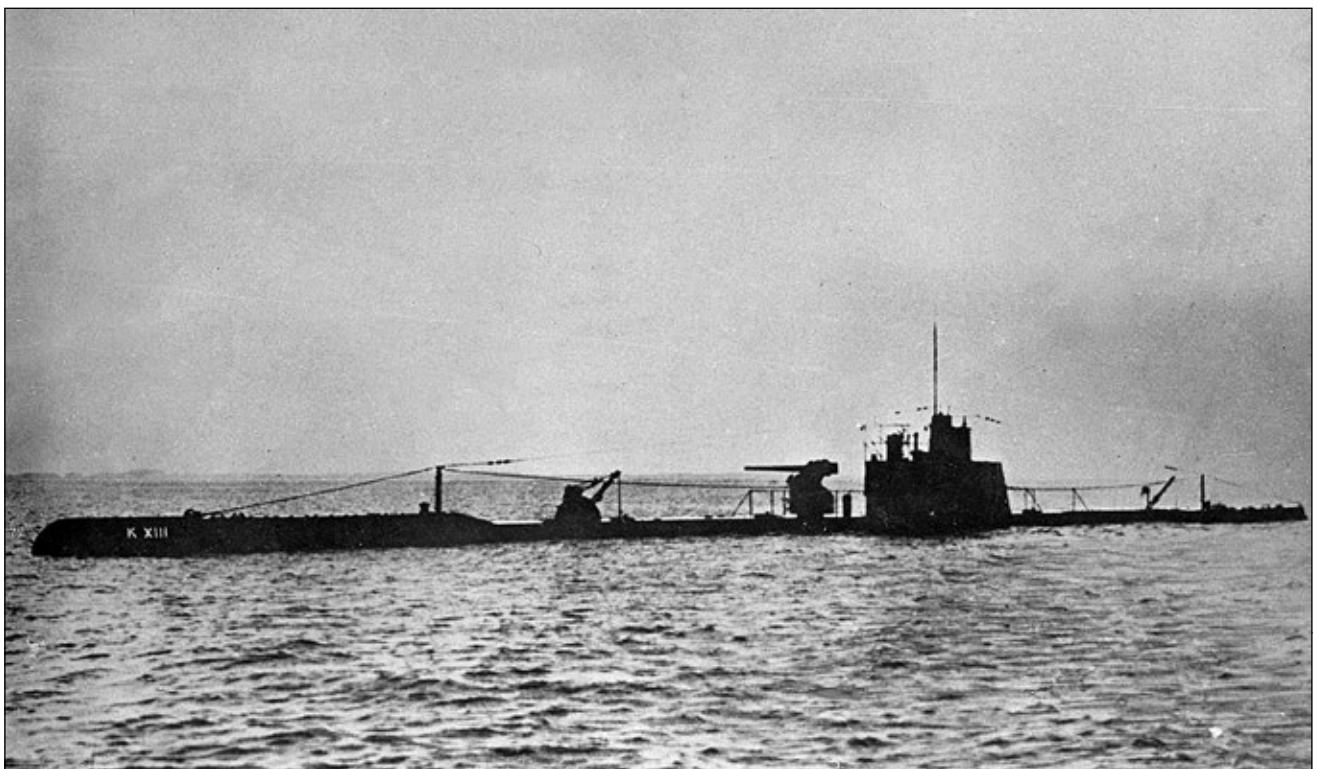
- *O 19* przeprowadził agresywny patrol, jednakże wszystkie ataki na japońskie frachtowce, przeprowadzone w dniach 16, 18 i 23 grudnia zakończyły się niepowodzeniem. Jednakże w jednym przypadku dowódca *O 19* kmdr ppor. Frederik J.A. Kno-

ops mógł być zadowolony, że wystrzelone torpedy nie doszły celu. 15 grudnia (według części źródeł 11 grudnia) *O 19* zaatakował dużą jednostkę, która uznano za lotniskowiec. Cel przemieszczał się powoli w kierunku południowym. Wystrzelone torpedy chybiły celu, którym okazał się amerykański statek pasażerski *Lillian Lukenbach* holowany z Singapuru do Surabaji.

- 14 grudnia, wraz z *O 19*, do walki z japońską inwazją wyruszył *O 20*, dowodzony przez kmdr ppor. Petera G. J. Spippa'a. Jeszcze przed dojściem do Singapuru załoga zgłaszała liczne usterki, takie jak problemy z jednym ze zbiorników paliwa, przeciekami, skorodowanym wydechem. W Singapurze jednostkę tą poddano doraźnym naprawom i stamtąd *O 20* wyszedł na swój, jak się później okazało, ostatni rejs. 16 grudnia *O 20* otrzymał rozkaz patrolowania w pobliżu Kota Bharu. Okręt rozpoczął realizację misji, ale problemem było to, że średnia głębokość w rejonie patrolu wynosiła zaledwie 45 metrów. Dzień później, przed południem, *O 20* natknął się na wrogi niszczyciel, a po południu skrył się pod wodą po dostrzeżeniu japońskiego wodnosamolotu. Nocą z 17 na 18 grudnia załoga *O 20* naładowała akumulatory. W świetle dziennym *O 20* dwukrotnie spostrzegł niszczyciele wroga (według części źródeł zaatakował jeden z nich), ale jeżeli nawet Holendrzy wykonali atak, był on niecelny. Nocą ponownie naładowano akumulatory, a o 07:00 dostrzeżono dwa transportowce płynące w eskorcie dwóch niszczycieli. *O 20* próbował wyjść na dogodną pozycję do wystrzelenia torped, ale skończyło się to niepowodzeniem. Co gorsza, w rejonie pojawiły się trzy niszczyciele przeciwnika. O 11:00 znajdujący się na głębokości peryskopowej *O 20* został dostrzeżony

Tym razem ujęcie *K XIII* na pełnym morzu.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe



przez wrogi samolot. Dwie zrzucone bomby głębinowe nie spowodowały uszkodzeń. Pół godziny później *O 20* ponownie wyszedł na głębokość peryskopową, po to aby zauważyć zygzakujące niszczyciele odległe od niego o jakieś 400 metrów. Japończycy także spostrzegli przeciwnika i wykonali atak bombami głębinowymi. Tym razem skuteczniejszy. *O 20* spoczął na dnie, ale sytuacja wciąż nie była dramatyczna. Na okręcie panowała pełna cisza, przerywana raz za czas wybuchami japońskich bomb głębinowych. Nie były one zbyt celne. Po pewnym czasie dowódca *O 20* próbował wysłizgnąć się z matni, ale prawdopodobnie jeden ze zbiorników paliwa okrętu przeciekał zdradzając pozycję jednostki. O zmierzchu ataki bombami głębinowymi ustały i dowódca *O 20* podjął decyzję o próbie ucieczki na powierzchnię. Baterie akumulatorów były już prawie całkowicie wyladowane. Przed 21:00 okręt wynurzył się i z pełną prędkością zaczął oddalać się z miejsca zagrożenia, lecz zdradziła go przedrzewiała rura wydechowa, z której wydostawał się deszcz iskier. Około 21:20 okręt znalazła się nagle w snopie światła z reflektora. Japoński niszczyciel otworzył ogień do *O 20*. W rewanżu Holendrzy wystrzelili dwie torpedy, które jednak chybiły. Otworzyli też ogień z działa pokładowego, ale dowódca uznał (być może przedwcześnie), że dalsza walka jest beznadziejna i postanowił dokonać samozatopienia okrętu. Otworzono zbiorniki balastowe i wciąż płynący z pełną prędkością *O 20* wykonał swe ostatnie zanurzenie. Japońskie niszczyciele przepłynęły przez grupę rozbitków i zrzuciły kilka bomb głębinowych. Prawdopodobnie Japończycy uznali, że *O 20* zanurzył się. Niszczyciel *Uranami* rozpoczął akcję ratunkową dopiero nad ranem, wylawiając z wody 32 rozbitków (w pociąg brały jeszcze udział niszczycie-

le *Ayanami* i *Yugiri*). Zginęło 7 Holendrów, w tym dowódca okrętu. Rozbitkowie trafili do obozu w Hongkongu, skąd dwóch z nich zdołało uciec i po wielu perypetiach dotrzeć do Colombo.

W styczniu 1942, wciąż operując pod dowództwem brytyjskim, ocalałe trzy okręty wyszły do walki z siłami Cesarstwa. *K XI* przeprowadził dwa kolejne patrole na Morzu Południowochińskim (27 grudnia – 3 stycznia, 10-18 stycznia), jednakże jego załoga nie miała okazji wykonać żadnego ataku. 23 stycznia powrócił pod holenderskie dowództwo. Również dwa kolejne patrole *K XII* nie zakończyły się kontaktem z przeciwnikiem i 19 stycznia okręt ten także powrócił pod holenderskie dowództwo. Tą złą styczniową passę przerwał *O 19*, którego nowym dowódcą został kmr por. Henrik F. Bach Kolling. Patrolując na wodach Morza Południowochińskiego jego załoga zdołała zatopić dwa japońskie transportowce. 10 stycznia ofiarami torped *O 19* padły *Akita Maru* (3817 BRT) oraz *Tairu Maru* (4994 BRT). Co ciekawe, ten drugi statek został zatopiony niejako przypadkowo. *O 19* wystrzelił trzy torpedy w kierunku *Akita Maru*, ale jedna z nich chybiła celu, jednakże szczęśliwie dla Holendrów trafiła w *Tairu Maru*, co przysporzyło Japończykom dodatkowych strat. Następnie *O 19* patrolował rejon cieśniny Makasar, jednak nie powiększył swego konta zwycięstw i 28 stycznia zakończył patrol wracając pod skrzydła holenderskiego dowództwa.

Reasumując, operującym pod brytyjskim dowództwem w obronie Malajów holenderskim okrętom podwodnym udało się zatopić lub ciężko uszkodzić prawdopodobnie 10 transportowców o łącznym tonażu ponad 58 000 BRT². Jednakże okupione to zostało poważnymi stratami. Dwie jednostki

utracono po wejściu na japońskie miny, jedną zatopiły niszczyciele Cesarstwa, a kolejny okręt doznał poważnych uszkodzeń wskutek eksplozji akumulatorów. Zginęło łącznie 87 marynarzy i oficerów. Warto tu podkreślić, że działania Holendrów utrudniał też fakt, iż przejrzyste i płytkie wody Morza Południowochińskiego (zwłaszcza Zatoki Syjamskiej) nie sprzyjały działaniom okrętów podwodnych.

Holenderskie Indie Wschodnie

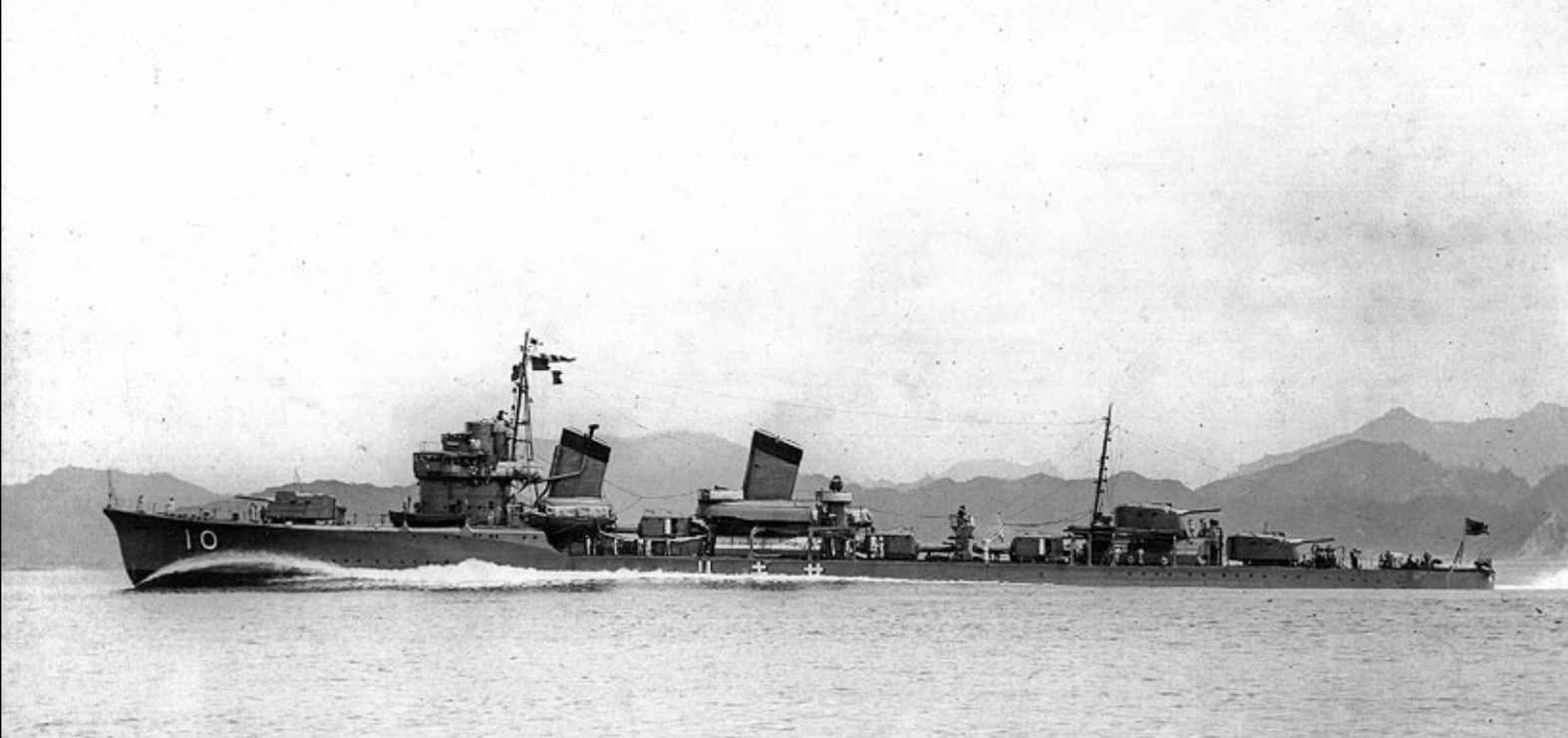
W tym czasie pozostałe w holenderskiej kolonii okręty podwodne także nie próżnowały. Jednakże, jak była już o tym mowa, część okrętów z powodu swego stanu technicznego znajdowała się w rezerwie. Były to *K VII*, *K VIII* (uszkodzony w wyniku eksplozji baterii akumulatorów) i *K IX*. Pozostałe nieliczne okręty – głównie należące do 3. Dywizjonu – podjęły walkę z japońską agresją, zresztą ze zmiennym szczęściem. 3. Dywizjon Okrętów Podwodnych (*K XIV*, *K XV*, *K XVI*) od płowy listopada bazował w Tarakan (Borneo), skąd miał patrolować rejon Morza Celebes. 8 grudnia okręty tego dywizjonu otrzymały rozkaz utworzenia linii patrolowej mającej bronić północnego podejścia do cieśniny Makasar. Japończycy jednak działali szybko. Już 16 grudnia dokonali inwazji w rejonie Miri (Borneo), a 24 wylądowali w Kuchingu (Borneo). Holendrzy próbowali przeciwdziałać tej inwazji za pomocą lotnictwa, do walki ruszyły także ich okręty podwodne.

Początkowo okręty 3. Dywizjonu przeznaczano z miejsca na miejsce, w nadziei przechwycenia sił japońskich, o których donosiło rozpoznanie. Przykładowo, najpierw

2. Jak już była o tym mowa, część z tych jednostek zatonięła na przybrzeżnych wodach i została przywrócona do służby w późniejszym okresie.



Rys. Bogusław Nikonowicz



Niszczyciel *Sagiri*, tutaj w ujęciu z 10 sierpnia 1936 roku, został zatopiony przez *K XVI*.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

polecono jednostkom udać się na Morze Południowochińskie, aby wraz z lekkimi krążownikami *De Ruyter* i *Tromp* i kilkomu niszczycielami zaatakować siły wroga oceniane na 100 (*sic!*) transportowców oraz 1-2 lotniskowce, krążownika pomocniczego i kilku innych okrętów. Jednakże okręty nie napotkały przeciwnika, a *K XIV* udał się do Surabaji w celu uzupełnienia zapasów i usunięcia kilku usterek. 20 grudnia okręty podwodne skierowano w region Zachodniego Borneo. 22 grudnia jednostki 3. Dywizjonu miały zaatakować wykryte na pozycji 03°16'N, 110°36'E siły japońskie, meldowano przy tym m. in. obecność dwóch ciężkich krążowników.

24 grudnia, w pobliżu Kuchingu (Sarawak), *K XVI* storpedował i zatopił japoński niszczyciel *Sagiri*, należący do typu *Fubuki*. Trafiony okręt najprawdopodobniej został rozerwany wybuchem własnych torped. Zginęło 121 Japończyków, 120 (w tym dowódcę *Sagiri*) uratowały niszczyciel *Shirakumo* i jeden ze stawiaczy min. W odwecie Japończycy przeprowadzili długotrwałe atak bombami głębinowymi, ale *K XVI* zdołał uciec bez szkody. Holendrzy próbowali zaatakować też wrogie statki, ale te znajdowały się na bardzo płytkich wodach, a w dodatku eskorta była czujna. Dzień później utratę niszczyciela pomścił okręt podwodny *I 66* dowodzony przez kmdr. ppor. Yoshitome. Przed południem Japończycy wyszli na głębokość peryskopową, aby zlustrować horyzont przed wynurzeniem. Japończycy dostrzegli całkiem duży³ okręt podwodny. Dowódca *I 66* wykonał podejście w zanurzeniu do celu i wystrzelił jedną torpedę. Trafiony *K XVI* przełamał się na pół i zatonął wraz z całą załogą, w tym swym dowódcą, kmdr. ppor. Lo uisem J. Jarmanem.

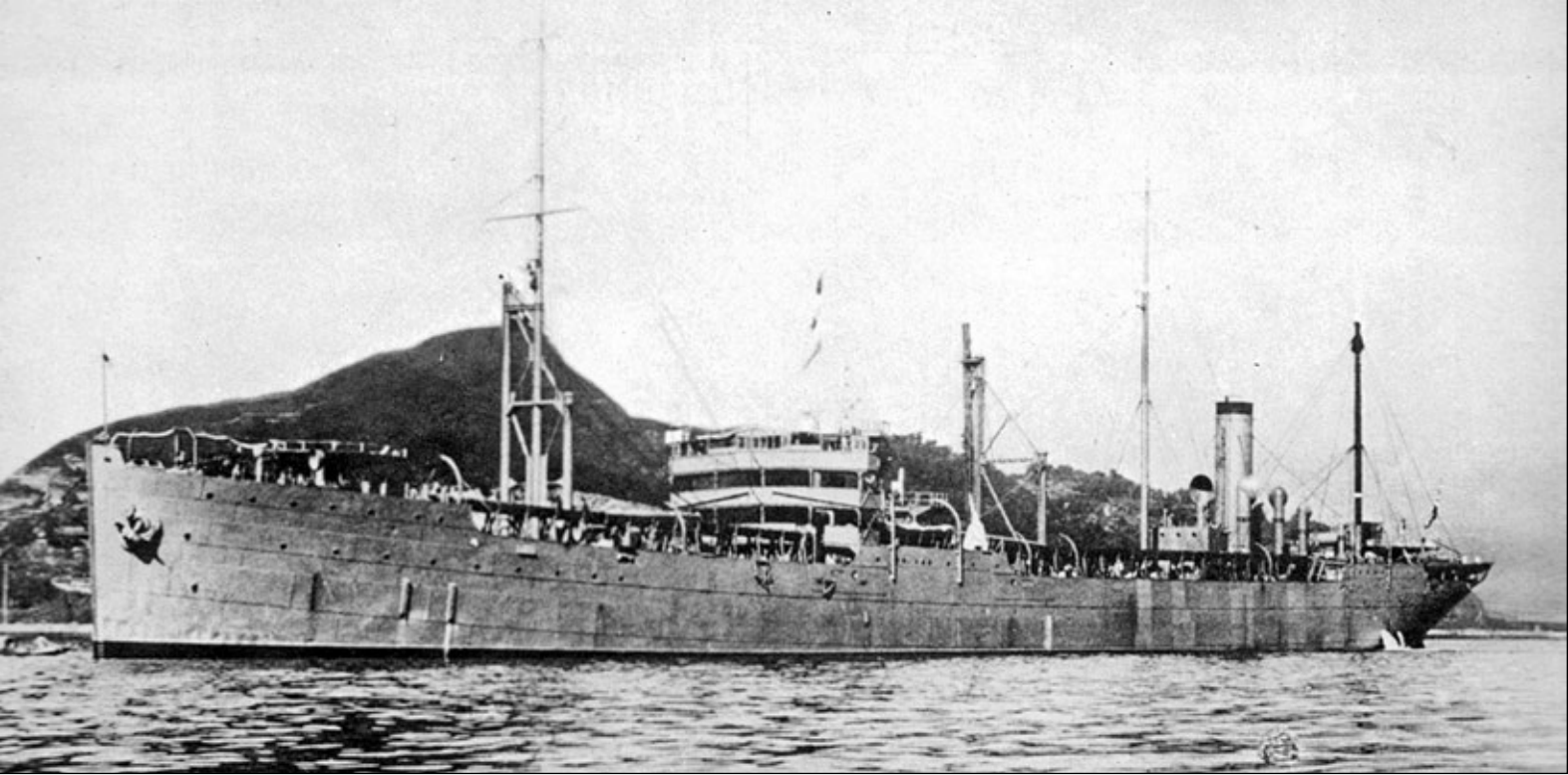
Po usunięciu awarii *K XIV* (dowodzony przez kmdr ppor. Carela A. J. van Well Groenevelde) ponownie ruszył do akcji. Podobnie jak inne jednostki otrzymał meldunki o siłach wroga, m. in. tą z 22 grudnia. Dzień później kolejny meldunek donosił o wrogich siłach, m. in. 3 krążownikach. Około 14:00 łódź latająca Do-24 poinformowała załogę o dokładnej lokalizacji przeciwnika. Dzięki temu *K XIV* zlokalizował wrogi konwój w pobliżu cieśniny Api. O 17:30 dowódca *K XIV* spostrzegł masztu należące do 8 jednostek. Aż do zmierzchu załoga *K XIV* utrzymywała kurs równoległy do konwoju, aby po zapadnięciu ciemności przystąpić do ataku. O 19:44 Holendrzy wystrzelili jedną torpedę do niszczyciela, ale ta chybiła. Również następna torpeda, której ofiarą miał być frachtowiec, spudłowała. Jednakże później Holendrom poszło lepiej. O 22:40 storpedowali transportowiec wojska *Katori Maru* (9848 BRT), który zatonął po północy. Następnie trafili kolejne statki: *Hiyoshi Maru* (9443 BRT) oraz *Hokkai Maru* (8416 BRT). *Hiyoshi Maru* najprawdopodobniej poszedł na dno, a *Hokkai Maru* osiadł na mieliźnie i potem został odholowany do zdobytego Singapuru, w celu napraw. Holendrzy uszkodzili także tankowiec *Nichiran Maru* (6503 BRT). W trakcie tych udanych ataków załoga *K XIV* zużyła wszystkie torpedy i zawróciła do bazy w Surabaja, do której dotarła 27 grudnia.

Ostatni z okrętów 3. Dywizjonu, *K XV*, nie odniósł w grudniu sukcesów. 13 grudnia wybuchł na nim pożar kompresora, 14 grudnia załoga zauważyła amerykański lekki krążownik *Marblehead*, a następnie weszła do Surabaji. Po dokonaniu napraw, od 17 do 30 grudnia wykonała, jak już wspomniana, bezowocny patrol.

Pośród pozostałych okrętów jedynie *K X* ruszył do walki. Od kwietnia 1941 znajdował się w stoczni remontowej, a po wybuchu wojny powrócił do aktywnej służby, m. in. dzięki transferowi części załogi z *K IX*. Ze względu na wiek tej jednostki planowano użycie go do obrony Surabaji, ale w Boże Narodzenie wysłano ten okręt w pobliże Davao (Filipiny), z zadaniem walki z japońskimi siłami inwazyjnymi. *K X* nie napotkał jednak sił wroga, a już 30 grudnia skierowano go do Tarakan.

W styczniu 1942 ocalałe z walk pod brytyjskim dowództwem jednostki wróciły ponownie pod skrzydła holenderskie, co łącznie z tymi okrętami, które przetrwały dotychczasowej boje z Japończykami, dawało 5 gotowych do walki jednostek (stare okręty typów *K V* i *K VIII* nie były pełnowartościowymi jednostkami bojowymi i znajdowały się w naprawie, lub rezerwie). Pod koniec stycznia realna wartość holenderskiej floty podwodnej wyraźnie spadła. Sytuację pogarszała sytuacja w powietrzu, gdzie Japończycy zdobywali coraz silniejszą pozycję. Ataki japońskiego lotnictwa wykruszały potencjał holenderskich sił powietrznych, a pomoc ze strony brytyjskiej czy amerykańskiej nie zmieniała stanu rzeczy. Straty lotnictwa ograniczały możliwości prowadzenia rozpoznania na korzyść sił floty (w tym okrętów podwodnych), a do tego bombardowane bazy przestawały być bezpiecznym schronieniem dla jednostek. Pomimo tego walka trwała nadal, aż do rozstrzygnięcia, które zapadło pod koniec lutego. W bitwie na Morzu Jawajskim japoński zespół okrętów pod dowództwem admirała Takeo Takagi rozbił siły ABDA (*American-British-Dutch-Australian*). Otworzyło to drogę ku

3. <http://www.dutchsubmarines.com/>



Zbiornikowiec floty *Tsurumi* padł ofiarą torped wyrzeczonych przez *K XV*.

Fot. „Maru Special”

desantowi wojsk Cesarstwa Japonii na Jawę i ostateczny podbój Holenderskich Indii Wschodnich.

W okresie styczeń – początek marca 1942 holenderskie okręty podwodne próbowały przeciwdziałać japońskiej inwazji, jednakże zadanie to całkowicie przekraczało ich możliwości, zwłaszcza, że część jednostek była wyłączona z działań. W tym okresie holenderskie dowództwo dokonało reorganizacji sił, tworząc 5. Dywizjon Okrętów Podwodnych, w skład którego weszły *K XIV*, *K XV* i *K XVIII*. Opromieniony wcześniejszymi sukcesami *K XIV*, w okresie od 6 stycznia do 22 lutego patrolował rejon cieśniny Makasar. W tym okresie Holendrzy zaatakowali silnie broniony konwój inwazyjny, ale wskutek warunków atmosferycznych zakończył się on niepowodzeniem. Do tego eskorta zdołała uszkodzić *K XIV*, który zawrócił do Surabaji. Kolejny patrol, obejmujący Morze Południowochińskie oraz rejon zachodniej Jawy także nie przyniósł zwycięstw, chociaż 1 marca załoga *K XIV* (dowodzonego od 6 lutego przez kmr ppor. Pietera A. M. van der Vlies Bika) podkładała się w pobliżu lekkiego krążownika *Yura*, będącego częścią japońskich sił inwazyjnych atakujących Jawę. Holendrzy zidentyfikowali swój cel jako krążownik typu *Nagara*. O 15:15 z *K XIV* wyrzeczono dwie torpedy, ale obie albo chybiły, albo nie wybuchły. Holendrzy zeszli na głębokość 30 metrów, kiedy zaczął się japoński kontratak. Japończycy zrzućli około 25 bomb głębinowych, ale załoga *K XIV* ocalała. O 18:00 *K XIV* wyszedł na głębokość peryskopową, ale w pobliżu wybuchły kolejne trzy bomby, najpewniej z samolotu. W tej sytuacji *K XIV* ponownie zszedł głębiej pod wodę, aby w nocy dopłynąć z rejonu ataku.

K XV spędził styczeń i połowę lutego w stoczni remontowej i dopiero 14 lutego wypłynął w morze. Patrol na Morzu Jawajskim zaowocował nieskutecznym atakiem na japoński frachtowiec, co miało miejsce 20 lutego. 1 marca załoga *K XV* wykonała celny atak na zbiornikowiec marynarki *Tsurumi* (8000 BRT). Jedna z dwóch wyrzeczonych torped trafiła i uszkodziła tę jednostkę. Miało to miejsce w pobliżu zatoki Bantam (północno-zachodnia Jawa).

K XVIII wypłynął na kolejny patrol 6 stycznia. Trzeciego tygodnia stycznia, w pobliżu Samarinda, załoga *K XVIII* zaatakowała japońskie siły inwazyjne zmierzające do Balikpapanu. W nocy 24 stycznia płynący na powierzchni Holendrzy wyrzeczli cztery torpedy w kierunku lekkiego krążownika *Naka*, ale chybił. Niepowodzenie to załoga *K XVIII* powetowała sobie topiąc statek *Tsuruga Maru* (6988 BRT)⁴. Zginęło 38 przewożonych żołnierzy i jeden członek załogi. Niektóre źródła podają, że tej nocy *K XVIII* zdołał też ciężko uszkodzić jeden z japońskich patrolowców. Załoga jednego z ścigaczy okrętów podwodnych zameldowała, że torpeda przeszła pod kilem okrętu. Japończycy zdołali wypatrzeć peryskop *K XVIII* i dokonali celnego ataku bombami głębinowymi. *K XVIII* doznał na tyle poważnych uszkodzeń, że nie mógł się zanurzyć i zawrócił do Surabaji, w celu dokonania napraw. Co ciekawe, dwa dni wcześniej Holendrzy zatopili w Balikpapanie ogniem z działa pokładowego niewielki holenderski statek *Orion*, aby nie dostał się w ręce wroga.

Leciw *K X* dotarł w końcu do Tarakan, prześladowany przez awarie diesla oraz elektrycznego systemu kontroli dziobowych sterów zanurzenia. 9 stycznia Japończycy doko-

nali nalotu na ten port, ale *K X* szczęśliwie uniknął uszkodzeń. Tego samego dnia załoga *K X* próbowała wydostać się z atakowanego portu, ale kolejna awaria silnika uniemożliwiła to. Dzień później, po wielu perypetiach, awarię udało się usunąć i *K X* opuścił port. Trasa jego ucieczki (meldowano o nadciągających siłach inwazyjnych wroga) wiodła przez pole minowe, a do tego okręt został zaatakowany przez japoński wodnosamolot. Karabiny przeciwlotnicze Holendra zacięły się, ale japońskie bomby chybiły celu. Dzień później Japończycy dokonali desantu na Tarakan. Załoga *K X* spostrzegła część sił inwazyjnych, ale problemy z bateriami akumulatorów i obawa kolejnej awarii diesla powodowały, że ewentualny atak byłby niemalże samobójczy, zwłaszcza, że morze była tam najzwyczajniej płytkie. W nocy *K X* wynurzył się, a w ciemnościach wypatrzone kilka transportowców i okrętów wojennych, w tym lekki krążownik. Przez kolejne godziny załoga *K X* próbowała wydostać się z pułapki, co zakończyło się sukcesem i okręt (prześladowany przez problemy z jedynym sprawnym dieslem) dotarł do Surabaji. *K X* spędził miesiąc w stoczni remontowej, aby 24 lutego znów wypłynąć przeciwko Japończykom. Załoga nie odniosła sukcesów, ale z drugiej strony zacięty atak bombami głębinowymi, przeprowadzony przez japoński niszczyciel, nie przyniósł zagłady tej wysłużonej jednostce, chociaż *K X* odniósł uszkodzenia. Holendrzy zdołali jednak dopłynąć do Surabaji.

Z powodu awarii silnika *K XI*, w okresie 23 stycznia do 4 lutego, przebywał w stoczni remontowej w Surabaji, skąd 5 lutego wy-

4. Część źródeł podaje, że to torpedy, które chybiły krążownika *Naka* zatopili *Tsuruga Maru*.

ruszył na swój kolejny wojenny patrol, tym razem w rejonie wschodniego wybrzeża Sumatry. Niestety, i tym razem jego załódze nie dopisało szczęście i 19 lutego *K XI* znowu zawinął do macierzystego portu, gdzie poddano go naprawom.

W lutym *K XII* zdołał wykonać jeden, w dodatku bezowocny patrol, co miało miejsce w rejonie południowo-wschodniego wybrzeża Sumatry. W trzeciej dekadzie lutego okręt ten wszedł do stoczni w Surabaji, w celu dokonania niezbędnych napraw.

W styczniu *O 19* patrolował rejon cieśniny Makassar, aby przeciwdziałać ewentualnej japońskiej inwazji na wschodnie Borneo, jednakże nie odniósł sukcesów. Na przełomie lutego i marca *O 19* przeczesał Morze Jawajskie, ale i w tym przypadku nie zdołał zaatakować japońskich sił inwazyjnych. Natomiast jeden z japońskich niszczycieli zdołał uszkodzić ten okręt serią bomb głębinowych.

Przebywający w Surabaji stareńki *K VII* został zatopiony 18 lutego przez japońskie lotnictwo. Pomimo, że okręt ten znajdował się w zanurzeniu, japońskie bomby zniszczyły tę jednostkę, a na jej pokładzie zginęło 13 ludzi. Kolejny okręt, *K VIII* wykonał tylko jeden patrol na Morzu Jawajskim. Miał on miejsce na przełomie lutego i marca, a decyzja o wyjściu na bojowy patrol tego starego okrętu była podyktowana coraz trudniejszą sytuacją militarną holenderskiej kolonii. Japońskie siły zbliżały się nieubłaganie w kierunku Jawy, ale załoga *K VIII* (być może na własne szczęście) nie natrafiła na wroga i 2 marca weszła do Surabaji. Również *K IX* wyruszył na swój wojenny patrol, co miało miejsce 1 marca, tuż przed ostateczną klęską.

Klęska, ucieczka ocalałych i podsumowanie

Przegrana w bitwie na Morzu Jawajskim ostatecznie przekreśliła szanse na obronę Jawy. Pogarszająca się sytuacja militarna, a zwłaszcza początek japońskiej inwazji na Jawę, zmusiła ocalałe (i zdolne do rejsu) jednostki do ucieczki w kierunku sojusznicznych portów australijskich i brytyjskich. 3 marca *K XI* (wraz z 10 oficerami sił podwodnych) wyruszył w kierunku Sri Lanki i Colombo. 8 marca na pokładzie *K XI* zrobiło się naprawdę ciasno, kiedy jednostka ta uratowała 18 rozbitków (z których jeden później zmarł) z australijskiego słupa *Yarra*, zatopionego przez siły japońskie. 17 marca *K XI* szczęśliwie dotarł do brytyjskiego portu w Colombo. Także 3 marca stary *K VIII* wyruszył w kierunku Australii, dokąd dotarł 12 marca (17 zawinął do bazy w Fremantle). Również *K IX*, mimo problemów z silnikami diesla, zdołał dotrzeć do Fremantle. Będący na morzu *K XIV* przedostał się przez cieśninę Sunda na otwarty ocean, po czym udał się w kierunku Colombo, gdzie dotarł 13 marca. Znajdujący się na morzu *K XV*, w dodatku z uszkodzonym zbiornikiem paliwa, przedostał się przez cieśninę Sunda na ocean, gdzie pobrał paliwo z jednego z ocalałych zbiornikowców. Następnie ruszył w kierunku Sri Lanki, gdzie dotarł 13 marca. Pomimo odniesionych uszkodzeń *O 19* również podjął próbę przedarcia się do Colombo. W nocy 1 marca opuścił Surabaję i przez cieśninę Sape wydostał się na Ocean Indyjski, aby w połowie marca osiągnąć brytyjską bazę.

Ostatnim okrętem, który wyruszył z Surabaji, był *K XII*. Na jego pokładzie znaj-

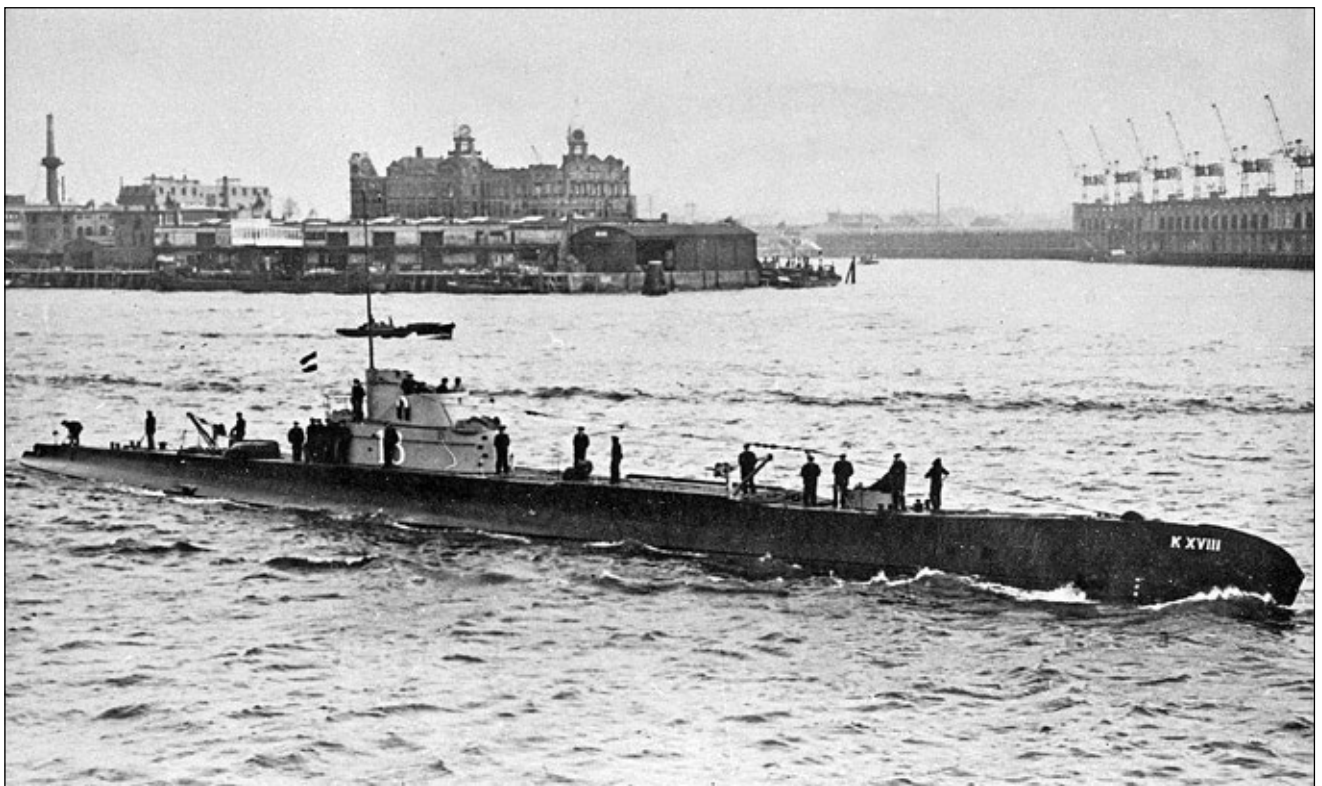
dowali się dodatkowi pasażerowie, w tym kontradmirał Koenraad i jego personel. Jednostka zdążyła wyjść z bazy dosłownie w ostatniej chwili, wieczorem 5 marca. 8 marca w nocy niezidentyfikowany okręt japoński oświetlił *K XII* reflektorem, ale załoga zdołała się zanurzyć, w samą porę aby uniknąć dwóch serii bomb głębinowych. Początkowo załoga *K XII* chciała przedostać się do Colombo, ale zapas paliwa był zbyt mały i ostatecznie 20 marca jednostka ta dotarła do Australii. Pozostałe w skazanym na upadek porcie okręty nie mogły salwować się ucieczką, stąd też zapadła decyzja o ich zatopieniu, aby nie dostały się w ręce wroga. Taki los spotkał *K X*, *K XIII* oraz *K XVIII*, co miało miejsce 2 marca.

Po upadku Holenderskich Indii Wschodnich Japończycy wydobyli *K X* oraz *K XVIII*. Pierwszy z nich został wykorzystany jako hulk paliwowy, a *K XVIII* przetransportowano do cieśniny Madura, gdzie służył jako placówka ostrzegania przed nalotami. Natomiast okręty, które zdołały uciec Japończykom wzięły udział w dalszych walkach z Cesarstwem Japonii, ale to już zupełnie inna historia.

Oceniając działania holenderskich okrętów podwodnych należy zwrócić uwagę na warunki, w jakich toczyły one walki na przełomie 1941 i 1942 roku. Przede wszystkim, rozległe terytorialnie Holenderskie Indie Wschodnie były najzwyczajniej trudne do patrolowania i obrony, nawet przy użyciu lotnictwa i floty. Skuteczna obrona wszystkich ważnych punktów (np. bazy lotniczej na Timorze czy Ambonie) także było trudne w obliczu szczupłości sił obronczych. Japończycy dzierżyli inicjatywę i mogli wybrać słabiej broniony cel uderzenia,

Ujęcie *K XVIII* wykonane jeszcze na holenderskich wodach macierzystych.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe



skoncentrować swe siły na kierunku ofensywy, a następnie zdobyć bazę, stanowiącą punkt do kolejnego ataku skierowanego na silniej bronione bazy aliantów. Alianci mieli zbyt mało sił, aby obsadzić wszystkie istotne z militarnego punktu widzenia bazy na tyle mocnymi garnizonami, aby te mogły się skutecznie bronić. Natomiast małe grupki obrońców nie miały szans w starciu z przeważającymi siłami wroga. To samo dotyczyło okrętów podwodnych. Holenderskie okręty podwodne były zbyt nieliczne, aby próbować patrolować wszystkie szlaki żeglugowe i potencjalne kierunki japońskiej inwazji. Dowództwo zdecydowało się na wyznaczenie im sektorów patrolowania, tak aby zwiększyć szansę na wykrycie sił wroga. Tyle tylko, że pojedynczy okręt, jeżeli nawet natrafił na siły japońskie, nie mógł zbyt wiele zdziałać. Lepszym rozwiązaniem byłoby obsadzenie kluczowych akwenów większą liczbą jednostek, ale także należy wątpić, aby to przełożyło się na zastopowanie inwazji. Siły japońskie były zbyt liczne, co najwyżej poniosłyby nieco większe straty. Do tego należy pamiętać, że ówczesne okręty podwodne słabo nadawały się do zadań defensywnych, co pokazała historia starć na morzu w trakcie II wojny światowej.

Zarówno w trakcie obrony Filipin⁵, walk o Midway, doświadczeń japońskich w trakcie prób zatrzymania amerykańskich desantów na kolejne archipelagi czy działań *U-bootów* w okresie inwazji w Normandii, okazało się, że okręty podwodne mają niewielkie szanse w starciu z eskortą sił de-

santowych. Po prostu, konwoje wypełnione żołnierzami otrzymywały silną eskortę, mogącą z powodzeniem tępić ostrze ataków ówczesnych okrętów podwodnych. Przy tamtejszym poziomie techniki (przecież należy pamiętać, że okręty te w zanurzeniu mogły przebywać stosunkowo krótko, przez co były podatne na ataki sił Zwalczania Okrętów Podwodnych) lepszym celem dla nich była żegluga handlowa przeciwnika. Dobrze bronione siły desantowe były trudnym do ugryzienia celem. Holendrzy podwodnicy także doświadczali tego na własnej skórze, pomimo, że japońskie siły ZOP nie należały do najsukuteczniejszych formacji tego typu.

Łącznie w omawianym okresie Holendrzy zatopili jeden niszczyciel, najprawdopodobniej siedem frachtowców oraz uszkodzili dalszych osiem jednostek wroga, o łącznym tonażu ponad 100 000 BRT (por. tabela nr 3). Ceną za to była strata czterech okrętów w walce lub na polach minowych, jeden został zniszczony w porcie przez wrogie lotnictwo, a dalsze trzy samozatopiono, aby nie przejęły ich Japończycy. Na pokładach utraconych jednostek zginęło łącznie 136 marynarzy i oficerów. Na pewno należy docenić odwagę części dowódców holenderskich, którzy atakowali siły wroga w bardzo płytkich wodach (np. działania dowódcy *O 16*). Z drugiej strony dwukrotnie stracono okazję do zatopienia lekkich krążowników przeciwnika. Jednakże, na tle całokształtu działań Aliantów w pierwszej fazie wojny na Pacyfiku nie można wystawić Holendrom negatywnej oceny. Pomi-

mo niewielkich sił starali się powstrzymać dużo silniejszego przeciwnika, zadając mu przy tym pewne straty. Dodatkowo, warunki, w których przyszło działać holenderskim podwodnikom były bardzo trudne, co przełożyło się na ich efektywność działań. Jak już jednak wspomniano, na tle chociażby dokonań amerykańskich okrętów podwodnych w pierwszym półroczu walk na Pacyfiku, działania Holendrów nie były ich kompromitacją. ●

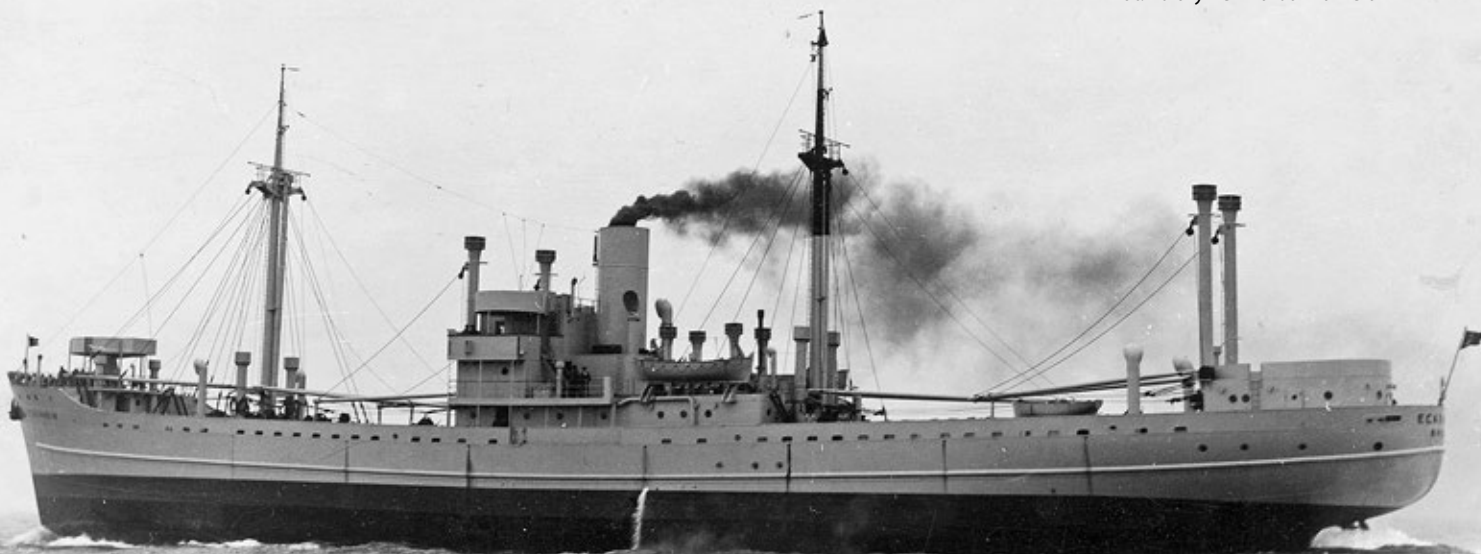
Bibliografia

- E. Bagnasco, *Submarines of World War Two*, Arms and Armor Press 1977.
C. Blair, *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Warszawa 2001.
J. F. O'Connell, *Submarine Operational Effectiveness in the 20th Century. Part Two (1939-1945)*, Bloomington 2011.
C. Shores, B. Cull, Y. Izawa, *Krwawa jątka. Od początku walk do upadku Singapuru*, Warszawa 1997.
M. Wilson, *A Sumbarners' War. The Indian Ocean 1939-45*, Tempus Publishing Ltd 2000.
<http://www.combinedfleet.com>
<http://www.dutchsubmarines.com>
http://www.oocities.org/dutcheastindies/dutch_subs.html
<http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/nl-marine-subs.htm>
<http://www.awm.gov.au/exhibitions/alliesinadversity/australia/submarines.asp>

5. Wystarczy powiedzieć, że liczniejsze amerykańskie okręty podwodne operujące w grudniu i styczniu z Filipin zgłosiły zatopienie 11 jednostek przeciwnika, z czego po wojnie potwierdzono trzy. W tym świetle osiągnięcia Holendrów prezentują się zdecydowanie korzystnie.

Tabela nr 3. Sukcesy holenderskich sił podwodnych w walkach z Japończykami (grudzień 1941-marzec 1942)

Okręt	Data	Zatopione (+) i uszkodzone (*) statki/okręty	Miejsce zatopienia/uwagi
<i>O 16</i>	10.12.1941	<i>Ayatosan Maru</i> (9788 BRT)* <i>Sakura Maru</i> (7170 BRT)*	Północno-wschodnie Malaje
<i>O 16</i>	12.12.1941	<i>Tosan Maru</i> (8666 BRT)* <i>Asosan Maru</i> (8812 BRT)* <i>Kinka Maru</i> (9306 BRT)*	Zatoka Sungei Petani (wschodnie Malaje); Trafione transportowce osiadły na płytkich wodach zatoki i zostały potem przywrócone do służby.
<i>K XII</i>	12.12.1941	<i>Toro Maru</i> (1939 BRT)+ ? <i>Awajisan Maru</i> (9794 BRT)+	W pobliżu Kota Bharu; Istnieją rozbieżności, co do tego, jaki statek padł ofiarą <i>K XII</i> 12 grudnia. Bardziej prawdopodobnym wydaje się być dobiecie przez <i>K XII</i> wypalonego już wraku <i>Awajisan Maru</i> .
<i>K XII</i>	13.12.1941	<i>Taizan Maru</i> (3525 BRT)+	W pobliżu Kota Bharu
<i>K XIV</i>	23.12.1941	<i>Katori Maru</i> (9848 BRT)+ <i>Hiyoshi Maru</i> (9443 BRT)+ <i>Hokkai Maru</i> (8416 BRT)* <i>Nichiran Maru</i> (6503 BRT)*	W pobliżu Kuching (Borneo)
<i>K XVI</i>	24.12.1941	niszczyciel <i>Sagiri</i> (1950 t)+	W pobliżu Kuching (Borneo)
<i>O 19</i>	10.01.1942	<i>Akita Maru</i> (3817 BRT)+ <i>Tairu Maru</i> (4994 BRT)+	Zatoka Syjamska
<i>K XVIII</i>	24.01.1942	<i>Tsuruga Maru</i> (6988 BRT)+	W pobliżu Samarinda (Borneo)
<i>K XV</i>	01.03.1942	<i>Tsurumi</i> (8000 t)*	Okolice Zatoki Bantam (północno-zachodnia Jawa) Część źródeł podaje, że wyporność zbiornikowca floty wynosiła ponad 14 000 t.
Opracowano na podstawie: http://www.dutchsubmarines.com , http://www.combinedfleet.com http://www.oocities.org/dutcheastindies/dutch_subs.html ;			



Niemieckie statki handlowe część I wojennego programu budowy „Hansa”

Podobnie jak inne państwa uczestniczące w II wojnie światowej, bądź te, które wciągnięte zostały jej wir, również Niemcy już wkrótce po jej wybuchu zaczęły odczuwać duże braki tak potrzebnej wojsku powierzchni ładunkowej, czego tak łatwo nie można było zaspokoić.

Należy też pamiętać, że lwia część przedwojennej floty handlowej III Rzeszy, wybuch wojny zaskoczył w obcych portach, gdzie statki zostały zgodnie z prawem przyzwoju internowane, wzgl. utracone zostały w wyniku kontrakcji przeciwnika, lub zostały puszczone wzgl. zniszczone przez własne załogi, które zamierzały w ten sposób uniemożliwić nieprzyjacielowi jego zamiary.

Przechwycone i odprowadzone w ostatnich czterech miesiącach roku 1939 zdobyte, czy zagarnięte jako przyzwy, gdyż wiozły akuratnie towary przeznaczone dla wroga, które następnie decyzją sadu przyzowego przekazywane były poszczególnym armatorom, co miało z kolei wyrównać ich poniesionego tej pory straty. Trzeba też przyznać, że nie były one stanie wyrównać wymienionych strat, tym bardziej, że liczba zdobytych statków w zagranicznych portach, szczególnie Danii i Norwegii, czy Holandii nie była znowu tak wysoka, a zlecenia realizowane w stocznich tych państw, czyli przekazywanie zleceńodawcy najczęściej kazało na siebie bardzo długo czekać.

Wzorem zachodu, również i w Niemczech skorzystano z pomysłu produkowania i to w krótkim czasie, różnych nowych jednostek handlowych w sposób standardowy.

Minister Rzeszy ds. Uzbrojenia i Amunicji, Albert Speer wydał w roku 1942 polecenie utworzenia „Głównej Komisji ds. Budownictwa Okrętowego (Handlowego) (Hauptauschuß Schiffbau), która miała za zadanie sterowania budowy nowych jednostek, naprawami ich wymagających statków oraz spraw związanych ze stoczniami je budujące, remontujące i dokonujące przeglądów technicznych. Głównie miano tutaj na myśli stocznie znajdujące się na terenie Rzeszy oraz ich filii na okupowanych terenach. Obciążenie tych stocznii, które do tej pory pracowały na potrzeby Kriegsmarine, dodatkowo

mi zleceniami budowy statków handlowych, miało nastąpić według pewnego omówionego klucza.

Innym zadaniem wspomnianej komisji było jeszcze opracowanie planów typów jednostek handlowych, które zamierzano budować oraz objąć technicznym pilotażem ich produkcję.

Koszty planowania i produkcji, miały zgodnie z podpisaną umową, przejść na przyszłych armatorów. Stanowi to dowód, że nawet w takim państwie, jakim była w tym czasie III Rzesza, właściwe organy zrozumiały potrzebę, że pewien usprawniony proces produkcji, będzie dopiero wtedy efektywny, jeżeli zlecenia będą udzielane oraz wywiązywania się z niego kontrolowane, przez centralną instytucję. Z tego też powodu, w dniu 23 lipca 1942 r., na polecenie ówczesnego przewodniczącego Reichsverkehrsgruppe Schifffahrt (Grupa ds. Spraw Transportu Morskiego), radcy państwowego, Hojna E. Eßbergera, utworzony został nowy armator o nazwie Schifffahrt Treuhand GmbH (STG), czyli Powiernictwo Transportu Morskiego sp. z o.o. jako odgórne przedstawicielstwo tych wszystkich niemieckich armatorów, którzy do dnia powołania nowej instytucji do życia zanotowali w czasie wojny największe straty, a chodziło mianowicie o następujących armatorów (w porządku alfabetycznym):

- Bock, Godeffroy & Co., Hamburg
- Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa”, Brema
- John T. Eßberger & Co. Hamburg
- Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg
- Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft,

Hamburg

- Norddeutscher Lloyd, Brema
- Schulte & Bruns, Emden
- oraz Rob. M. Sloman jr., Hamburg

Pierwszymi prezesami (zarządzającymi przedsiębiorstwem) zostali, obaj radcy prawni (Syndyk) Związku Armatorów Niemieckich

(Verband Deutscher Reeder), w osobach dr Waltera Haschego oraz dr Rolf Stödera. 20 października 1942 r. jako nowi prezesi powołani zostali, Hermann Helms, (DDG Hansa), mgr-inż. Heinrich Harde i kupiec Wolf Vogler z Hamburga. Dr Hasche został w roku 1944 powołany do wojska a zastąpił go dr A. Schackow.

Przedstawiciele reprezentowanych armatorów wchodzili też w skład rady nadzorczej STG:

- radca państwowy John T. Eßberger, Hamburg, przewodniczący
- Herm. Helms jun., Brema (jednocześnie delegowany do kierownictwa związku)
- Chr. F. Ahrenkiel (członek zarządu HAPAG-u)
- Otto Bock, Hamburg (akcjonariusz armatora Bock, Godeffroy & Co.)
- Max Edye, Hamburg (akcjonariusz armatora Rob. M. Slogan jr.)
- John Eggert, Hamburg (członek zarządu Hamburg – Süd [Południe])
- dr Johs. Kulenkampff (członek zarządu NDL)
- Egon Oldendorff, Lubeka
- Bernard Schulte, Emden (współwłaściciel armatora Schulte & Brus).

Za wyjątkiem Egona Oldengroffa, który dopiero w połowie października 1942 r. stał się członkiem zarządu, pozostali członkowie sprawowali swoje funkcje już od początku. 12 czerwca 1944 r. dyrektor ministerialny dr G. Bergmann i radca ministerialny K. Flor, obaj z berlińskiego Komisariatu Rzeszy ds. Żegluga zastąpili ustępujących Otta Bocka i Johna Eggerta.

Jednocześnie, w czerwcu 1942 r., kierownik Komisji do Spraw Budownictwa Okrętowego i Statków Handlowych przy Ministerstwie Rzeszy ds. Uzbrojenia i Amunicji, Rud. Blohm otrzymał od Führe-ra rozkaz zbudowania 200 statków w tym 120 o wyporności 3000 TDW (ang. deadweight tonnage = pusty kadłub typu A), 60 – 5000 TDW (B) i 20 frachtowców 9000 TDW (C).

Rud. Blohm z kolei zlecił przeprowadzenie planu mgr-inż. Ernstowi Gödeckenowi z Hamburga, mianując go „specjalnym realizatorem” programu „Hansa”.

W bardzo krótkim czasie przedłożone zostały plany trzech transportowców o różnej wielkości, które miały być produkowane w dużej liczbie przez różne stocznie. Obrona wyporność pustego kadłuba, 3000, 5000 i 9000 TDW odpowiadały wymogom niemieckiego transportu morskiego w tych czasach, a ich plany dopasowane były do specyficznych warunków trwającej wojny, a głównie do przeprowadzania transportów z zaopatrzeniem, będąc do tego jeszcze uzbrojonym. Ostatecznie wyszły z tego tzw. „parowce powstałe na drodze kompromisów” (Kompromißdampfer), które nie przedstawiały sobą ani zadowalającego i konkurencyjnego trampa o jednostce chodzącej na stałej linii nie mówiąc.

Dodatkowo w tzw. programie budowy frachtowców typu Hansa z prefabrykatów, forsowano statki o nośności 10.000 TDW, na które zamówienia niemieccy armatorzy składali w Holandii i we flensburskiej stoczni Flender. Do tego zaliczały się transportowce typu *Argenfels* DDG „Hansa”, *Göttingen* NDL-u i *Sachsenwald* HAPAG-u.

Pierwotnie program przewidywał zbudowanie 120 parowców typu 3000 TDW, 60 typu 5000 TDW i 20 typu 9000 TDW oraz od 6 do 9 holowników o mocy 600 i 1000 KM, lecz wymienione liczby były kilka razy zmieniane, co tłumaczono po części potrzebami dokonania zmian konstrukcyjnych oraz zmianą uprzednio udzielonych stoczniom dyspozycji przez Komisję Główną.

Z tego zakrojonego na olbrzymią skalę zlecenia zamierzano się wywiązać w ciągu dwóch do dwóch i pół roku, co wydawało się możliwe, przyjmując normalną i bezawaryjną produkcję ciąglą, bez przestojów i przedysponowania, co się jednak nie sprawdziło, a już w okresie planowania produkcji zauważono, że dostawy z innych gałęzi przemysłu nie będą nadchodziły regularnie.

Pomimo uzgodnień poczynionych z Komisją Główną, z powodu ciągle wysuwanych później przez Kriegsmarine żądań uzupełniających dochodziło w stoczniach do opóźnień, co pozwoliło odpowiedzialnym uzmysłowić, że założony czas budowy zostanie z pewnością przekroczony.

Powiernictwo Transportu Morskiego (niem. STG) miało na początku do czynienia wyłącznie z dwoma partnerami, czyli z jednej strony ze stoczniami, które wykonywały konkretną robotę, a z drugiej z armatorami, którzy mieli ów produkt przejąć do dalszej eksploatacji. Pierwotnie do programu włączono 40 stoczní, więc projekt jeden umowy obowiązującej wszystkich wykonawców był bardzo rewolucyjnym krokiem w tej dziedzinie, służącym daleko idącemu ułatwieniu i uniknięciu niepotrzebnego bałaganu w dokumentacji. Ów dokument oparto na ogólnie stosowanych w niemieckim budownictwie okrętowym zasadach z pewnymi zmianami, które dotyczyły stoczní zagranicznych. Ceny oparte zostały na obowiązujących poszczególnych cenach budowlanych przyjmując je jako docelowe, które w przypadku ceny detalicznej nie pozwalały na zbyt wielkie odstępstwa, więc pole manewru było znikome, co sprawiło, że negocjacje, drogą, których dochodzono już do ustalenia ceny ostatecznej bardzo się wlokły i do miłych raczej nie należały. STG wyraziła później swoją opinię, że ustalone ceny były „najlepsze, które można było uzyskać i bardzo doręczne”.

Przyznając następnie gotowe już statki poszczególnym armatorom, kierowano się zasadą, że do pierwszych należeli ci, którzy w czasie wojny ponieśli największe straty. Drugim, bardziej istotnym kryterium była fakt wyróżnienia, tych, którzy dokonali już pewnych przedpłat. Pamiętać należy, że który armator, ile statków i od kogo

Dane techniczne frachtowców typu Hansa (A) 3000 DTW, (B) 5000 DTW, (C) 9000 DTW

Długość maks.	91,83 m	109,5 m	133,9 m
Długość nad stwą i w KŁW	85,29 m	101,5 m	126,53 m
Szerokość nad wręgami	13,50 m	15,55 m	17,37 m
Wysokość boczna do pokł. II	5,7 m	6,8 m	8,6 m
Wysokość boczna do pokł. I	8,2 m	9,25 m	11,2 m
Zanurzenie na wolnej bur. „letniej”	5,62	6,33	7,46
Zan. na wolnej burcie „wojennej”	6,18 m	6,82 m	8,11 m
Pojemność przy wolnej burcie „letniej”	3240 t	5280 t	9270 t
Pojemność przy wolnej burcie „wojennej”	3800 t	5969 t	10 200 t
Pojemność ładunkowa zboża	5232 cbm	7997 cbm	14 700 cbm
BRT	1923,28	2828,76	5160
Zawartość bunkrów paliwowych łącznie z rezerwą	446 t	716 t	1070 t
Moc maszyn	1200 KM	1800 KM	3000 KM
Węzły	10	11	12

miał je otrzymać nie leżało w gestii STG, lecz Związku Armatorów Niemieckich. STG regulował natomiast zapłaty za nie w systemie uprzednio ustalonej liczby rat, ściągając następnie analogicznie równowartość od poszczególnych armatorów.

Było natomiast jasne jak słońce, że zbudowane statki brakować będzie klasa i doskonałość przedwojennego przemysłu stoczniewego, tzw. „pokojowego”. Związane to było z koniecznością, z uwagi na wojenną rzeczywistość, do wykorzystywania różnych materiałów zastępczych, tzw. „erzace”, od których trudno było oczekiwać jakości z czasów przedwojennych. Drugim powodem tej innej jakości była uproszczona, z uwagi na masowe zapotrzebowanie, budowa tych statków, co jednak nie przeszkadzało, że jednostki wojennej produkcji okazały się być od 30 do 40% droższe od swoich odpowiedników zbudowanych przed wrześniem roku 1939.

Jedna jednostka typu „Hansa-A” kosztowała 1,7 miliona Reichsmarek (RM) i była to cena, którą armatorzy nie zamierzali i nie chcieli przejąć na siebie, co jest zrozumiałe. Więc od początku przewidywani pewne państwowe subwencje.

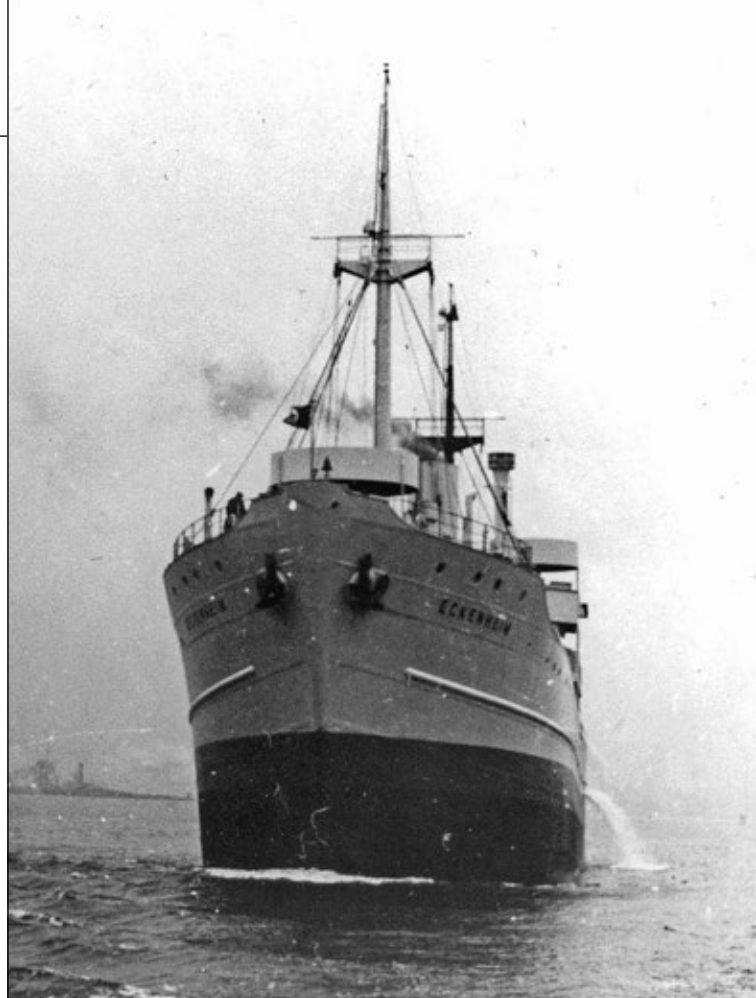
Po długich negocjacjach z Komisarzem Rzeszy inż. Żegluga, STG udało się dojść do pewnego porozumienia regulującego, w myśl którego armatorzy zapłacą wyłącznie tzw. wartość ekonomiczną statku, a powstała różnica ceny rzeczywistej pokryć miało państwo. W przypadku typu A była to wartość 1 miliona RM i tę sumę armatorzy byli zobowiązani umową do uiszczenia ratach na żądania Powiernictwa Transportu Morskiego (STG). Ta z kolei, w zwracała się do Komisariatu Rzeszy, w zależności od wpływów ww. rat, z żądaniami wpłat zaliczek na poczet rozpoczęcia prac budowlanych, które w przypadku 3000-tonowca wynosiły 66⅓% kwoty wpłaconej przez armatora.

W przypadku jednostek typu B i C o wyporności 5000 lub 9000 TDW, nie opracowano początkowo żadnej ekonomicznej ceny podstawowej, określając wymóg dofinansowania przez państwo w wysokości 50% do uprzednio uiszczonej przez armatora wpłaty, co też uzgodniono.

Koszt budowy jednostki typu B kształtował się na poziomie 2,5 miliona RM, a typu C o wyporności 9000 TDW na 4,5 miliona RM, lecz później zredukowano go na 3,9 miliona RM. Komisarz Rzeszy uważał natomiast cenę ekonomiczną za egzemplarz typu B w wysokości 1 525 000 RM, a dla typu C 2 150 000 RM. W przypadku frachtowca o wyporności 5000 ton, rekompensata państwa w wysokości 50% uważana była za zbyt niską, lecz w przypadku typu C nawet za trochę wysoką. Po określeniu przez Komisariat Rzeszy wartości, owa procentowa fiksjacja przestała odgrywać jakąkolwiek rolę. Ceny rzeczywiste ulegały wahaniom nawet w samych Niemczech. Statki produkowane przez Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft typu A kosztowały 1,53 milionów, a przez inne, włączone do produkcji stocznie, 1,7 miliona.

W przypadku budowanych za granicami statków typu „Hansa” ustalenie jakichkolwiek cen było niemożliwe, gdyż umowa obwarowana była klauzulą biorącą pod uwagę zmieniające się nieustannie wynagrodzenia i ceny rynkowe. Z tego też względu budowane tam statki wychodziły drożej, pomimo, że ustalona wartość ekonomiczna produktu pozostawała niezmienną, ale te statki wymagały większych dotacji. W przypadku cen w Belgii, detaliczna wynosiła 1 753 333 RM, Holandii 1 785 100, a Danii 1 787 850 RM.

Żaden z armatorów nie miał prawa rościć sobie jakichkolwiek praw do określonego statku. Związek Armatorów Niemieckich przydzielał nowo zbudowane jednostki w miarę jak opuszczały stocznię. W ten sposób żaden armator nie miał żadnego wpływu na budowę, czy wyposażenie, powiedzmy „swojego” statku. Gdyby zamierzano zaspakajać indywidualne życzenia, to cierpiałaby z pewnością na tym płynność produkcji. Za to, jednak, Powiernictwo Transportu Morskiego (STG) musiało przejąć dozór nad budowaną jednost-



Jeszcze jedno ujęcie *Eckenheima* z prób, tym razem od dziobu, z prób odbiorczych.

Fot. zbiory Reinharda Kramera
ką, co do tej pory było sprawą armatora, a jej koszty, które były różne, w zależności od stoczni, lub cena za kilka jednostek nie dawała się z jakis względów równo podzielić, to ta przechodziła na państwo. Powiernictwo z kolei cedowało koszty administracyjne na poszczególnych odbiorców, czyli armatorów.

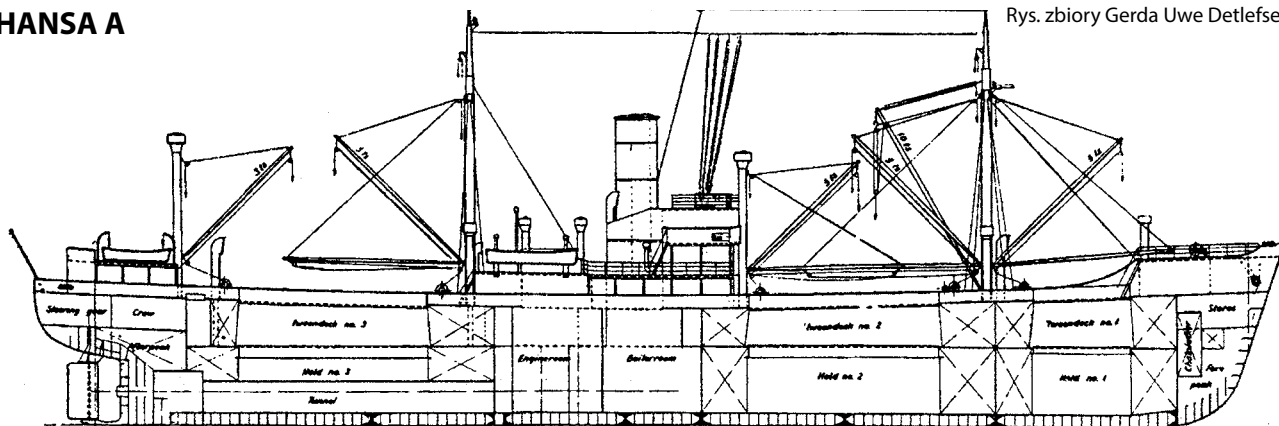
W trakcie realizacji programu wystąpiło ryzyko i koszty, za które odpowiedzialności nie mogły ponieść, wzgl. uregulować ani Powiernictwo, ani tym bardziej odbiorcy, a było to związane ze zmianami pierwotnych dyspozycji, czy anulowaniem raz już udzielonych zleceń, więc znowu w tej kwestii pomogło państwo, co doprowadziło do nowych negocjacji z Komisariatem Rzeszy inż. Żegluga, który po otrzymanej ze strony Ministerstwa Finansów Rzeszy. To z kolei skłoniło Komisariat zmienić formę prawną dotychczasowego Powiernictwa Transportu Morskiego, będącego do tej pory instytucją w prawdziwym tego słowa znaczeniu, przekształcając się w inną formę zwanej powiernictwem Rzeszy¹.

Negocjacje związane z kontraktem ciągnęły się od jesieni 1943 r. do wiosny następnego, kiedy ustalono, jakie zobowiązania przejmują na siebie Rzesza. Do dzisiaj nie zachowały się żadne dokumenty. Najistotniejszą rzeczą było jednak przejście przez Komisariat Rzeszy inż. Żegluga od STG wszystkich zobowiązań wynikających z podpisanych przez powiernictwo umów i kontraktów oraz następnych występują nadal pod szyldem STG, lecz w imieniu płatnika, czyli Rzeszy Niemieckiej.

1. Tzw. Powiernictwo Pracy również zwane Powiernictwem Rzeszy ds. [Warunków] Pracy (Treuhänder der Arbeit, Reichstreuhänder der Arbeit) utworzone 19 maja 1933 dekretem instancja, która miała za zadanie negocjować między pracodawcą a pracownikami w przypadku jakichkolwiek konfliktów. Utworzono w sumie 22 takie powiernictwa, podporządkowane bezpośrednio Ministerstwu Rzeszy ds. Pracy (Reichsarbeitsministerium). Ludzie rekrutowali się z reguły z rynku gospodarki prywatnej, bądź państwowych zakładów pracy, czy publicznej administracji, wzgl. Izby – Przemysłowo – Handlowej (IHK). Wybierani i mianowani raz na rok, od 1 maja, a jego kandydatura mogła być, co roku odnawiana. http://de.wikipedia.org/wiki/Treuh%C3%A4nder_der_Arbeit

HANSA A

Rys. zbiory Gerda Uwe Detlefsena



Inny, bardzo istotny punkt dotyczył finansowania. Środki pochodziły teraz z pobieranych przez armatorów nie oprocentowanych pożyczek, o ile ci zostali zobowiązani do uiszczenia zapłaty według ustalonej wartości ekonomicznej. Dotychczasowe umowy przewidujące spłatę należności w ratach zmienione zostały na pożyczki. Armatorom obiecano również zwrot spłaconych przez nich kredytów, jeżeli któryś z przydzielonych statków ni stanowić będzie zarazem ich własności. Do takich sytuacji mogło dojść, kiedy budowa uprzednio zamówionego statku zostanie anulowana decyzją Komisarza Rzeszy. Wynikające z innych decyzji podjętych przez komisarzariat przypadków, jak anulowanie kosztów, w przypadku jednostki, której budowę już rozpoczęto, przeniesienia składowanego materiału pod budowę, wstrzymania budowy, czy zaniechania, tudzież innej przyczyny, wynikające z tego tytułu poniesione już koszty przechodzą zawsze w ciężar Rzeszy. W interesie szeroko pojętego uproszczenia produkcji, powiernictwo zabezpieczyło się stosowną, podpisaną umową od odpowiedzialności w przypadku udzielonych nowych zleceń na budowę następnych jednostek. Dzięki temu wszystkie nowe zlecenia zabezpieczone zostały jednolitymi warunkami. Łączna suma zbudowanego i przekazanego armatorom tonażu opiewała na sumę 89,5 miliona RM, w którym mieściło się 38,4 miliona RM państwowych dotacji.

Zgodnie z zarządzeniem Komisarzatu Rzeszy inż. Żegluga Morskiej, STG anulowało tzw. „szwedzkie zlecenia”. Rozumiano pod tym pojęciem, cztery udzielone, jeszcze przed uchwaleniem programu „Hansa”, czterem szwedzki stoczniom ośmiu zleceń, gdyż, gdyby rzeczywiście zrealizowano budowę motorowców, jak się okazało, charakteryzowałyby się gigantycznym zużyciem oleju opałowego, co z uwagi na prowadzoną wojnę, było nie do zaakceptowania. Koszty tej decyzji spadły na barki państwa. Szwedzkie stocznie, w liczbie 4, miały być włączone, jeżeli zgromadzona zostanie odpowiednio duża ilość materiału, pozwalającego na zbudowanie w systemie masowym czterech jednostek o wyporności 9000 DTW. Decyzja podjęta przez Szwecję w roku 1944 o wstrzymaniu eksportu rudy żelaza do Niemiec doprowadziła do tzw. drugiej szwedzkiej anulacji, której koszty również poniosło państwo.

Dla opracowania planów każdego pojedynczego typu, zapobiegliwie wyznaczono, po jednej stoczni, która miała się tą sprawą zająć. Deutsche Werft w Hamburgu-Finkenwerder odpowiedzialna była za plan A, Bremański ose. dla B, a gdański oddział F. Schichaua C. Powiernictwo wysłało do każdej stoczni swojego fachowca, jako wolontariusza w roli doradcy, opiekującego się niejako opracowanym projektem i tak w przypadku 9000-tysięcznika był to mgr inż. F. Winkler, 5000-tysięcznika, mgr inż. Kenie, 3000-tysięcznika, inspektor Frahm, a w przypadku holowników nadinżynier Bose.

Komisariat i powiernictwo ustalili, że instrukcje budowy statków opierać się będą na przepisach określonych przez Germanischer

Lloyd² oraz najnowszych przepisów BHP Zrzeszenia Zawodowego Ludzi Morza oraz ogólnych przepisów dotyczących wymagań związanych z produktem przeznaczonym do celów militarnych, z bezwzględną klauzulą ich przestrzegania.

Hitler, gdy mu przedłożono plany budowy jednostek transportowych typu „Hansa”, wyraził wprawdzie opinię, że ich służba przez okres pięcioletni w zupełności by im wystarczała, lecz docelowo kręgi związane ze stoczniami armatorów były zainteresowani zbudować pełnowartościowe statki, czego też dopięli.

Na pierwszych oddanych do służby statkach typu A, czyli *Hansie I* oraz *Wesergrau*, objawiło się podczas prób sporo błędów i usterek. Do najczęściej reklamowanej części wyposażenia urosła elektryczno-hydrauliczna maszyna sterowa, której niesprawność prowadziła do zatrzymania się jednostki, a tę usterkę nie można już było naprawić środkami pokładowymi. Po raz pierwszy na tych jednostkach zainstalowano śrubę nastawną, która po pokonaniu swoich chorób typowych dla wieku dziecięcego, doskonale się sprawdziła w latach 50.

Niekorzystna okazała się skłonność kadłuba do przeciążeń na dziób w przypadku ładunku homogenicznego w przypadku przewożenia drewna okazało się, że powierzchnia ładunkowa została niewłaściwie zaplanowana. Brakowało drugiego rozrusznika (Lichtmaschine), a kotły miały wadliwe wyciągi spalin. Wykonane poprawki w zasadzie przyczyniły się do nowego typu jednostki o wyporności 3000 ton. Powiększono pokład sygnalizacyjny, choć zbytnio go

2. Germanischer Lloyd (GL) – niemieckie towarzystwo klasyfikacyjne powstałe w 1867 roku, z siedzibą centrali w Hamburgu. Powstało w okresie dynamicznego rozwoju cesarskiej floty, jako wyraz chęci uniezależnienia się od istniejących towarzystw klasyfikacyjnych. GL wydaje własną księgę rejestrową zawierającą wszystkie nadzorowane statki oraz wszystkie statki niemieckie. Członek IACS = Międzynarodowego Zrzeszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych. W Gdańsku znajduje się polska filia tej instytucji.

Typ A

Plany konstrukcyjne opracowała „stocznia wiodąca”, którą była Deutsche Werft w Hamburgu. Wyporność 3000 TDW; dwa pokłady, z pokładem dziobowym, z wyraźną stewą dziobową i rufą pawężową; kadłub podzielony pięcioma grodziami poprzecznymi, tworzące 5 wodoszczelnych przedziałów. Do obsługi pięciu luków ładunkowych służyło 10 bomów ładunkowych o udźwigu po 5 ton oraz po jednym = 10 t i 30 t. Załoga składała się z kapitana, 4 oficerów nawigacyjnych, 3 oficerów – inżynierów, 1 asystenta, 8 ludzi personelu pokładowego, 6 maszynistów i 3 ludzi do obsługi kuchni. Do tego dochodziła jeszcze obsługa artylerii plot. z dowódcą. Napęd stanowiła 1 maszyna Lentza pionowa4 typu LES 9 o mocy 1200 KM (90 obr./min). W kotłowni znajdowały się 2 kotły trój – walczkowe kotły cylindryczne typu „Capus”.

Typ B

Plany opracowała stocznia Vulkan w Bremie-Vegesack. Jednostka jednośrubowa, z dwoma pokładami i sierpową stewą dziobową, rufą pawężową, sześć grodzi poprzecznych. Wyposażenie ładunkowo-wyładowcze: oprócz powszechnie stosowanego, dodatkowo bom o udźwigu 65 t. Załoga liczyła 30 ludzi + 16 obsługa plot. z dowódcą. Napęd: 1 stawidło Lentza*, LES 9 z podłączoną turbiną typu Bauer-Wacha; moc 1800 KM (90 obr./min.), 3 trójłomkowe kotły Capusa. Dalsze prace nad tym typem miały na celu stworzenie jednostki o jednym pokładzie, bardziej nadającym się do transportu drewna. Wymogi oszczędnościowe w materiale wymusiły zmniejszenie wyposażenia ładunkowo-wyładowczego; usunięci wspomnianego bomu 65 t. Rozważano również wersję z pięcioma lukami wiodącymi do ładowni oraz zastąpienie dotychczasowego stawidła Lentza modelem LES 8 z podłączoną turbiną a liczbę kotłów ograniczyć do dwóch.

* Stawidło Lenza (vel Lentza) (1886) (ang. Lentz gear, nm. Lenz-Ventilsteuerung). Było to pierwsze na świecie stawidło wentylowe. Skonstruowane w roku 1886 przez inżyniera Hugona Lenza głównie z myślą o silnikach sprzężonych na parę przegrzaną, w których zawory suwakowe nie wytrzymywały temperatury. Rozrząd pary odbywa się poprzez kilka zaworów grzybkowych poruszanych wahadłowymi lub obrotowymi krzywkami zamocowanymi na wałku obracającym przez oś napędową parowozu. Całość mechanizmu zanurzona była w oleju i umieszczona w zamkniętej obudowie. Analogiczny do stosowanych w zaworowych silnikach spalinowych. Stosowany głównie w Austrii i Francji (m.in. przez Andrzeja Chapelona) oraz Belgii.

nie powiększono i nie odróżniał się zbyt od poprzedniego. Nowa maszyna napędowa, LES 8 wyciągała 1000 KM. Zmniejszono również liczbę sprzętu ładunkowego, więc można mówić również o typie pośrednim.

Dochodziło do różnicy zdań w przypadku, gdy chodziło o użycie właściwego gatunku stali. Przewidziano do produkcji stal martenowska nie był dostępna wymaganej ilości, więc sześć jednostek zamierzano zbudować ze samej stali tomasowskiej i poddać je testom i próbom, gdyż ta stal do tej pory w budownictwie okrętowym nie była dopuszczana, gdyż nie nadawała się, a objawiało się to już przy spawaniu i ciepłym odkształcaniu, mając wtedy skłonności do pęka-

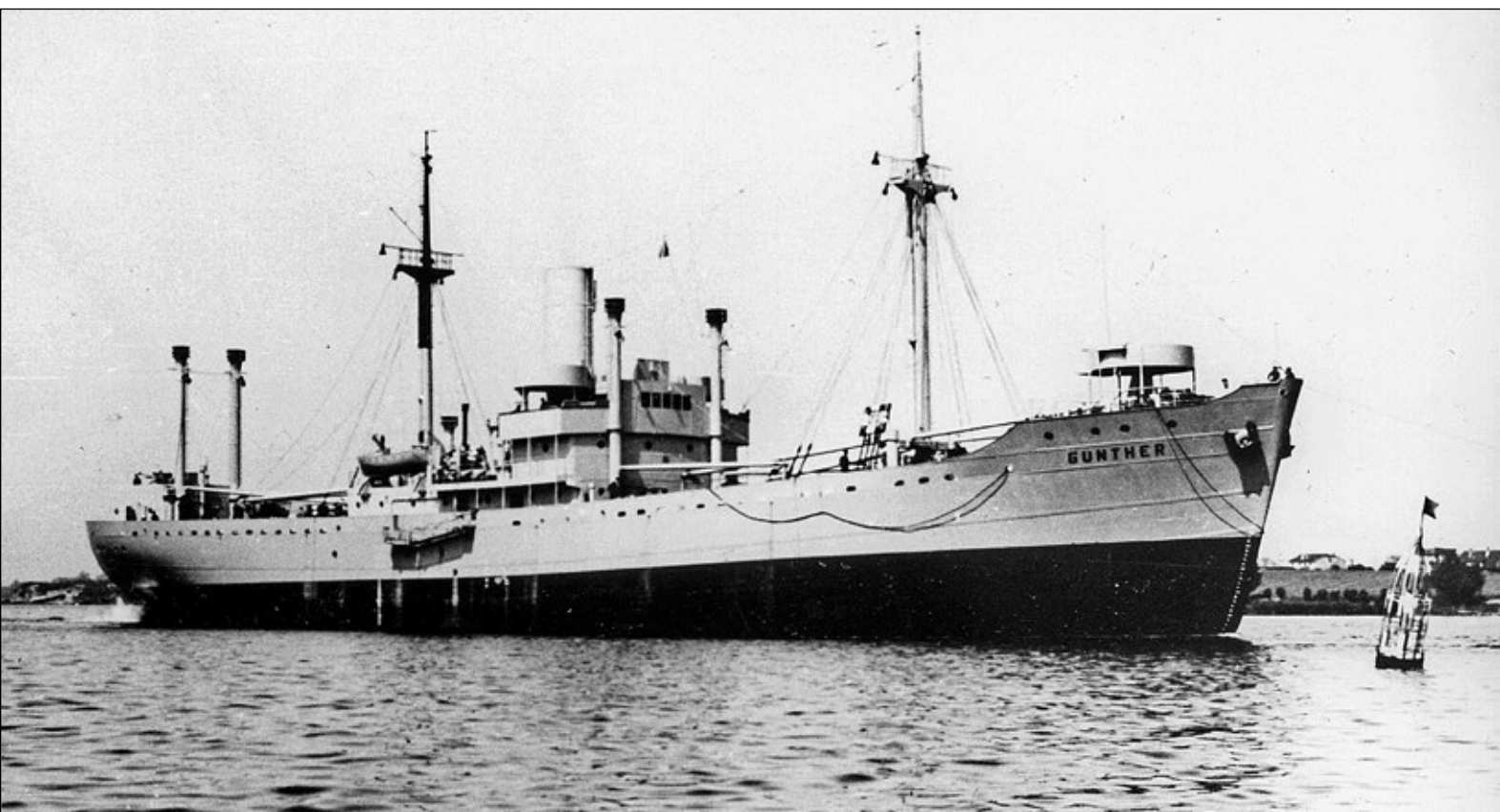
Typ C

Wyporność 9000 TDC; stocznia wiodąca: F. Schichau A.-G. Danzig; plany tymczasowe, opracowane przez Deutsche Werft Hamburg przewidujące pokład ochronny (tzw. Schutzdecker) z dwoma ciągłymi pokładami, pokładem dziobowym, sierpową stewą dziobową i rufą pawężową. Sześć spawanych poprzecznych grodzi dzielących kadłub na siedem wodoszczelnych przedziałów. Wyposażenie ładunkowo-wyładowcze, fokmaszt z dwoma bomami o udźwigu 10 t; grotmaszt bom 65 t, 5 bomów 5 t, jeden 30 t, a na wspomnianych sześciu bomach dodatkowo 5 t. Załoga miała się składać z 60 ludzi + obsługa baterii działek plot. Napęd: 1 stawidło Lentza. Model LES 11 z podłączoną turbiną typu „Bauer-Wacha”. 3 kotły wodnorurkowe typu Wagner. W roku 1944 zażądano wykonania dokumentacji zupełnie nowego 9000-tysięcznika z 5 lukami prowadzącymi do ładowni. Komisja Specjalna ds. Statków handlowych optowała za łokowymi maszynami napędowymi, ponieważ pojawiły się u jej członków pewne wątpliwości, co do zasadności użycia stosowanych na poprzednich typach turbin parowych, z uwagi na jej niedostateczną wydajność oraz wydający się być nieodpowiedni materiał, z której turbiny były dotąd wykonywane. Ostatecznie wyrażono jednak zgodę na zastosowanie napędu turbinowego, z uwagi na oszczędności wagowe, które można było uzyskać. W przypadku tego typu przewidziano również redukcję wyposażenia ładunkowo-wyładowczego. Odstąpiono również od zwiększenia wyporności do 9500 TDC. Nowa seria 9000-tysięczników nie zdążyła już wyjść poza fazę planowania.

nia. Wtedy też doszło do pewnych kompromisów, więc zezwolono na stosowania stali wybranej przez Germanischer Lloyd. Kontrola szwedzkich stoczní, które miały uczestniczyć w programie budowy „Hansa”, wykazała natomiast, że dostarczona im z Niemiec stal martenowska nie odpowiadała wymogom przedwojennej jakości. Odporność na korozję tej stali oceniano na bardzo niską, niż to jeszcze roku wymagał Germanischer Lloyd. Z reguły owemu materiałowi nie wolno się było pokryć rdzą przed pierwszym muśnięciem powierzchni pędzlem, a sama farba również nie była największej jakości. Ciesielka musiała być wykonana ze świeżo ściętych drzew.

Gunther typu „Hansa A”, 7 kwietnia 1944 roku. Widoczne platformy dla uzbrojenia obronnego.

Fot. zbiory Reinharda Kramera



Hauptauschuß Schiffbau		Hansa - Programm 3000 t												Geheime Kommandosache! 7. Sept. 1944									
Programm		1944												1945							Bemerkungen		
		Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe 1944	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni		Juli	
Progr. v. 1.1.44	Deutschl.	1	-	1	2	4	3	1	6	1	3	1	1	24	77	1	1	1	1	1	1	1	Zahlen 1945 enthalten Anschlußprogramm.
	Ausl.	1	5	7	5	4	10	3	7	5	2	1	3	53		-	1	2	2	2	2	2	
Ministerprogr. v. 1.6.44	Deutschl.	3	-	2	2	3	3	11	10	5	11	6	3	59	58	6	4	6	3	5	1	4	ohne Anschlußprogramm.
	Ausl.	3	-	2	2	3	3	11	10	5	11	6	3	59		6	4	6	3	5	1	4	
Progr. v. 15.7.44	Deutschl.	2	-	1	1	1	1	3	5	2	3	1	4	24	58	1	1	2	1	1	1	1	ohne Anschlußprogramm.
	Ausl.	1	-	1	1	2	2	7	5	2	3	8	2	34		5	3	5	2	3	1	3	
Deutschl.																							
Ausl.																							

Hauptauschuß Schiffbau		Hansa - Programm 5000 t												Geheime Kommandosache! 7. Sept. 1944									
Programm		1944												1945								Bemerkungen	
		Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe 1944	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli		
Progr. v. 1.1.44	Deutschl.				1							1	2	27	1	1	1	1	1	1	1	Zahlen 1945 enthalten Anschlußprogramm.	
	Ausl.		1	1	6	4	3	1	1	-	2	3	3		25	6	5	6	3	3	3		3
Ministerprogr. v. 1.6.44	Deutschl.								1	3	2	4	1	11	14	1	2	1	8	3	2	4	ohne Anschlußprogramm.
	Ausl.								1	3	2	4	1	11		1	2	1	8	3	2	4	
Progr. v. 15.7.44	Deutschl.				1								1	14	1	-	1	1	-	1			
	Ausl.							1	1	4	2	3	2		13	2	1	2	7	2	2		4
Deutschl.																							
Ausl.																							

Hauptauschuß Schiffbau		Hansa - Programm 9000 t												Geheime Kommandosache! 7. Sept. 1944								
Programm		1944												1945								Bemerkungen
		Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Summe 1944	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli		
Progr. v. 1.1.44	Deutschl.				1	1		1	1			1	5	14	1	1	1	1	1	1	Zahlen 1945 enthalten Anschlußprogramm.	
	Ausl.				2	2		3				2	9		1	1	3	1	3	1		
Ministerprogr. v. 1.6.44	Deutschl.					1						1	2	2					4		ohne Anschlußprogramm.	
	Ausl.											1	2									
Progr. v. 15.7.44	Deutschl.					1							1	2								
	Ausl.											1	1						4			
Deutschl.																						
Ausl.																						

Już w roku 1943 zarządzono oszczędności w wyposażeniu, oprócz tego zażądano nowej konstrukcji jednopokładowego statku o nośności 3000 TDW. Powiernictwo faworyzowało pewien typ, którego plany opierały się na zbudowanym w Norwegii parowcu *Rüdesheimer*, który doskonale się sprawdził w roli transportowca zaopatrzenia. Powiernictwo orientowało się również według planów parowca *Claus Böge* również z wniesionym pokładem dziobowym, mostkiem, podwyższonym pokładem rufowym oraz tam znajdującą się nadbudówką, lecz nie zdołała przeforsować swoich zamierzeń, więc postawiono na 3000-tysięcznika pochodzącego ze stoczni Deutsche Werft, charakteryzujący się ciągłym pokładem od rufy do dziobu. W miejsce anulowanych 35 jednostek z dwoma pokładami, które zastąpiono na papierze 20 pojedynczo pokładowcami, ale i tego zamiaru nie zdołano zrealizować, tylko dwa napoczęte kadłuby pocięto na złom, po wojnie, na pochylni wspomnianej Deutsche Werft.

Wspomniane oszczędności możliwe były wyłącznie w sferze wyposażenia, a na jedyne podkreślenie zasługują wyłącznie bomby ładunkowe, które wykonano w iście spartańskim stylu. Takie zmiany mogły jednak wykonywać same stocznie, nie pytając się nikogo o potwierdzenie.

Na początku roku 1944 zaczęto rozważać przebudować niektóre jednostki typów „Hansa” na transportowce małych myśliwców zwanych „ludowymi” typy Messerschmitt Me 163 (Volksjäger). Opracowanie stosownych planów zlecono stoczni Deutsche Werke AG

w Kilonii. Projekt I przewidywał mały lotniskowiec dla dwóch do trzech myśliwców, co by jednak wymagało diametralną zmianę dotychczasowych planów konstrukcyjnych. Maszynownię i kotłownię trzeba by było przesunąć o 22,5 m w kierunku rufy. Zalecano przebudować tylko te jednostki, których budowa nie została jeszcze ukończona, lub, pod które ledwo, co położono stępki. Projekt II przewidywał przebrojenie jednostki typu B do miniaturowego transportowca myśliwców, w liczbie pięć do sześciu. Do tego celu można było wykorzystać jednostki znajdujące się właśnie na etapie wykańczania.

Na górze – trzy tabelki z naniesionymi liczbami jednostek, które zamierzano zbudować wg. programu „Hansa” (z 1.10.1944 r.; programu ministerstwa z 1.6.1944 r. oraz programu z 17.7.1944 r.) z podziałem na typy (3000, 5000, 9000 t) stocznie niemieckie i zagraniczne.

Pierwotny, bardzo ambitny zresztą zamiar zrealizowania całego przedsięwzięcia w jak najkrótszym czasie nie mógł być zrealizowany znając realia tamtego czasu. Z zaplanowanych pierwotnie 190 jednostek (patrz Hans-Jürgen Witthöft, określał program „Hansa” na 128 jednostek typu A, 49 B i 20 C oraz 12 holowników = 209 jednostek) z łącznym wydatkami inwestycyjnymi na poziomie 230 milionów RM, pod koniec roku 1943 nie wyszły poza fazę prac wstępnych. Do 31 grudnia 1943 r. przekazano dopiero dziewięć 3000-tysięczników, dwa Hamburgowi-Süd, linii Hamburgsko-Amerykańskiej oraz po

Przewidziana programem „Hansa” seria holowników

Oprócz wspomniany trzech seriach frachtowców typu „Hansa”, zamierzano zbudować również dwie serie holowników. Sześć o mocy 1000 KM, przez jedną ze stoczní w Niemczech, sześć o mocy 600 KM po 3 w Niemczech i we Finlandii, lecz budowa żadnego z nich nie została do maja 1945 r. ukończona, ale z uwagi na fakt, że ich plany konstrukcyjne opracowane zostały przez doświadczone stocznie, pozwala przypuszczać, że odpowiadałyby ówczesnym wymaganiom.

Typ 1000-KM reprezentował holownik z jednym ciągnącym się od rufy do dziobu, wykonany z żelaza, pokładem a działac miały w charakterze jednostek morskich i portowych oraz jednostki ratowniczej.

jednym Jonowi T. Eßbergerowi, OPDR (Oldenburg–Portugiesische Dampfschiff-Rhederei) i Unterwser-Reederei AG. W lipcu 1944 r., na 151 jednostek udzielono zleceń, które oprócz 3000-TDW, rozdzielone były wszystkie na 42 uczestniczące w tym programie budowy armatorów. Dochodziło do ciągłych, długich opóźnień z powodu ciągłych nalotów lotnictwa brytyjsko-amerykańskiego oraz nieuchronnie zbliżającego się do wchodzących w rachubę portów, poddostawców frontu, co bardzo utrudniało pracę powiernictwu. W stoczniach zagranicznych z kolei dochodziło do aktów sabotażu. Produkcję oraz dostarczanie gotowych wyrobów, jak kotły, maszyny napędowe i urządzenia elektryczne, nie były w stanie przejść tworzące się, szczególnie w Holandii wąskie gardła, co wymuszało przechodzenie na producentów rodzimych. Dodatkowo program „Hansa” blokował skutecznie realizowany w tym samym czasie program budowy lokomotyw kolejowych, gdyż ci sami dostawcy, którzy kooperowali ze stoczniami, zaangażowani byli i to na dużą skalę również w produkcję lokomotyw parowych, a co gorsze nie były już w stanie zwiększyć swoich mocy przerobowych.

Na początku roku 1944 planowano przekazać armatorom do jego końca 393 000 TDW z programu „Hansa”, ale nie udało się tego zrealizować, gdyż mając już zaległości wiosną 1944 r. w produkcji 50 000 ton blachy, nie powinno to nikogo dziwić, zdając sobie sprawę z rozwijającej się sytuacji na frontach, na których dalsze posuwa-

nie się aliantów w kierunku granic Niemiec, przynajmniej od czerwca tego roku, proporcjonalnie po drugiej stronie spadała produkcja a z dalekosiężnych planów pozostawały już tylko iluzje.

Krótko po wylądowaniu aliantów w Normandii, z procesu produkcji wypadły stocznie belgijskie i holenderskie, a szczególnie na obszarze Fryzji doszło do gigantycznych spiętrzeń dostaw blachy, które stamtąd już do Holandii nie można było wysłać.

Dwanaście zwodowanych kadłubów 3000-tysięczników udało się jeszcze w porę przeholować z Holandii do Niemiec, a inne znajdujące się już na wodzie trzeba było wysadzić w powietrze przez wycofujący się Wehrmacht, aby nie dostały się w ręce wroga, bo nie było ich już jak i czym zabrać. Wspomniany, zalegający już materiał we Fryzji nie wrócił jednak do formalnego właściciela, czyli powiernictwa, gdyż tym czasie wszystko, każdemu mogło się pilnie przydać!

Zdając sobie sprawę z realiów, odpowiedzialni za program „Hansa” dokonali drastycznych cięć jego reszty i od razu zaczęto się zastanawiać nad nowym programem „Hansy”, w ramach, którego zamierzano od połowy roku 1945 zacząć budowę kolejnych frachtowców metodą modułową. Miesięcznie pochylnie stoczní Deutsche Werft w Finkenwerder i stoczní Flender w Lubece oraz Flensburger Schiffbaugesellschaft miało opuszczać w kolejność 3, 2 a tej ostatniej tylko jedna. Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven i szczeciński ulkan miały dostarczać gotowe prefabrykaty (moduły), lecz z uwagi na braki materiałowe, początkowo zlecono budowę tylko sześciu, ale żadnego nie zrealizowano.

We wrześniu nie zrealizowano nawet połowę planu, który w pierwotnych założeniach miał zostać wykonany do połowy 1945 r. W roku 1944 ów program zredukowano do 109 jednostek typu A, 37 B i 14 C.

Z uprzedniego rozdzielnika, ze 126 pierwotnie przewidzianych do rozdania armatorom 3000-tysięcznikom, o podwójnym pokładzie, później dwa przekazano holenderskim armatorom 35 anulowano; 89 wykonano z pewnymi, częściowymi zmianami w wyposażeniu, a 29 z bardzo uproszczonym sprzętem załadunkowo-wyładunkowym a i te liczby zostały zweryfikowane przez rzeczywistość.

Po załamaniu się frontu na Wschodzie, na początku roku 1945, siłą rzeczy wypadły z programu znajdujące się tam stocznie i zakła-

Greiffenfels typu „Hansa B” sfotografowany 23 sierpnia 1973 roku w Rostocku. Komin został zmieniony na niższy w porównaniu do pierwowzoru.

Fot. zbiory Reinharda Kramera





Wiele nieukończonych jednostek zostało przejętych i ukończonych przez zwycięzców. Tak stało się z budowanym w Szczecinie *Olivq*, który zasilił polską flotę handlową pod nową nazwą *Marchlewski*.
Fot. Janusz Uklejewski

Wpis *Michaela Ferdnanda* z roku 1944 do Rejestru Statków w Rostocku.
Fot. zbiory Reinharda Kramera

Das Amtsgericht
Rostock, den 29. Juli 1944.
Gefäßnummer: 3 SSA 2162.
In allen Angelegenheiten angeschlossen.
In das Wasserstraßenamt
in Rostock.
Wasserstraßenamt Rostock
Eing./Ausg. 18.8.44
1885/44
Rechtsregung: ~~XXXXXXXXXXXX~~
im Gefäßregister Reg. Nr. 2162
eingetragen am 29. Juli 1944

1. Name des Schiffes: ~~Michael Ferdinand~~
2. Unterscheidungsbezeichnung: DMSD
3. Gestalt und Bauartbezeichnung: Schraubendampfer aus Stahl erbaut.
4. Jahr des Stapellaufs, Bauort und Bauwerk: 1944, Stettin, Stettiner Oderwerke A.G. Schiff- u. Maschinenbau
5. Heimathafen: ~~Stettin~~ Rostock
Zugehöriges Amtsgericht: ~~Stettin~~ Rostock
6. Ergebnisse der amtlichen Vermessung: ~~XXXXXXXXXXXX~~
Länge 25,27 m, Breite 13,53 m, Tief 4,84 m.
Stapellauf des Schiffes: 14.01.44
Bruttoraumgehalt: 5448,4 cbm = 1923,28 Reg.-Tonnen.
Nettoraumgehalt: 2650,1 cbm = 935,48 Reg.-Tonnen.
Mischel: 21. Juli 1944, Reichsschiffvermessungsamt in Berlin
7. Eigentümer: ~~Michael Ferdinand~~ Hugo Ferdinand, Kaufmann, in Rostock, Reichsangehöriger.
8. Korrespondenzbezeichnung: ~~XXXXXXXXXXXX~~
9. Grunderwerb - Prohibition der Eintragung: ~~XXXXXXXXXXXX~~
Hat das Schiff für eigene Rechnung erbaut lassen.
10. Eigentumsbeschränkungen (z. B. Pfand):
11. Schiffsbepfehlung, Kollision, Vandalismus an Schiffsperson (z. B. Kollision):
Die Geschäftsstelle:
Der Urkundsbeamte
des Geschäftsstelle des Amtsgerichts.
125 Nr. 36. Mitteilungen oder Urk. aus dem Gefäßregister.
Registrierungsamt Rostock, R.G., Seite 2048

dy a po kapitulacji zamarły wszystkie prace przy jednostkach typu „Hansa”, które znajdowały się w różnych fazach budowy w Niemczech i Danii.

Liczba wyprodukowanych kształtowała się w następujący sposób:

- 52 – 3000-motorowców typu A
- 5 – 5000-motorowców typu B
- 1 – 9000-motorowiec typu C

Decyzja podjęta w sprawie tzw. „programu awaryjnego” z 20 lutego 1945 r. nie była już wstanie za wiele pomóc. Zgodnie z nim zamierzano zbudować jeszcze 2 transportowce typu A, dokończyć prace na 11 kolejnych, pod które położone zostały już stępki i znajdowały się w różnych fazach budowy.

Typ B miał być reprezentowany jeszcze przez 8 jednostek; 1 dokończyć, a typ C we wspomnianym programie nie znalazł już żadnego uznania. Składanie nowych jednostek z prefabrykatów oznaczało, że nie będzie gromadzony w stocznich wykończeniowych żaden materiał budowlany, gdyż te nie będą takiego w ogóle potrzebowały; wszystkie części elementy wyposażenia będą na wyciągnięcie ręki, a samo składanie w całość powinno zająć nie więcej niż od dwóch do maksymalnie trzech, może nawet i czterech miesięcy.

Pewna liczba już rozpoczętych jednostek, stocznie ukończyły ich budowę po wojnie. Te budowane w Belgii, Danii i Holandii przekazane zostały przez tamtejsze stocznie Wielkiej Brytanii. W poniższym zestawieniu mieszczą się wszystkie jednostki zamówione przez Rzeszę Niemiecką, które też zostały zbudowane, ale brak tych które zbudowane zostały za granicą według planów konstrukcyjnych dla typów A i B, czy według zmodyfikowanych nawet planów.

Większość statków przetrwała zawieruchę wojenną i po wojnie trzeba je było wydać zwyciężcom. Niemieckim armatorom natomiast rozdano według następującego klucza:

- H.F.C. Arp Dampfschiffsreederei, Hamburg – 1 SD (Singeldec = z pojedynczym pokładem)
- Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen – 1 x A
- Atlas – Levante Linie AG, Bremen – 3 x A
- Bock, Godeffroy & Co., Hamburg – 1 x A

- Aug. Bolten, Wm Miller's Nachfolger, Hamburg – 2 x A
- Robert Bohnhofen, Hamburg – 1 x SD
- Bugsier-, Reederei- und Bergungs AG, Hamburg – 3 x A + 1 holownik
- Deutsche Afrika – Linien GmbH, Hamburg – 4 X A, 5 x B
- John T. Eßberger – 1 A
- Max Faulbaum, Stettin – 1 x A
- Hugo Ferdinand, Rostock – 1 x A
- Fisser & van Doornum, Emden – 3 x A + 1 SD
- Seerederei „Frigga” AG, Hamburg – 2 x A
- Johs. Fritzen & Sohn, Emden/Stettin – 1 x A + 4 x SD
- Karl Grammerstorf, Kiel – 1 x A
- R.C. Gribel, Stettin – 1 x A
- HAPAG, Hamburg – 6 x A, 16 x B, 5 x C
- Hamburg – Süd, Hamburg – 4 x A, 1 x B, 1 x C
- DDG „Hansa”, Bremen – 7 x A, 4 x B, 1 x C
- Hanseatische Reederei Emil Offen & Co., Hamburg – 1 x A, 1 x B
- Hansegesellschaft Aschpurvis & Veltjens, Hamburg – 1 x SD
- H.C. Horn, Hamburg – 2 x A, 2 x SD
- J. Jost, Flensburg – 1 x A
- A. Kirsten, Hamburg – 1 x A
- Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg – 1 x A, 1 x SD
- Fried. Krupp AG, Hamburg – 5 x A
- F. Laeisz, Hamburg – 2 x A, 1 x B, 1 x SD
- Leonhard & Blumberg, Hamburg – 1 x A
- Mannesmann Export GmbH, Düsseldorf – 2 x B
- DG „Neptun”, Bremen – 2 x A
- Norddeutscher Lloyd, Bremen – 9 x A, 6 x B, 3 x C
- Egon Oldendorff, Lübeck – 2 x A
- Kohlen Import & Poseidon Schiffahrt AG, Königsberg – 1 x A
- Rickmers Rhederei, Hamburg – 2 x A
- Ernst Russ, Hamburg – 2 x A
- H. Schuldt, Hamburg – 4 x A, 1 x SD
- Schulte & Bruns, Emden – 2 x A, 2 x SD
- Rob. M. Sloman jr., Hamburg – 5 x A
- Unterweser Reederei AG, Bremen – 1 x A
- H. Vogemann, Hamburg – 1 x A

Ukończone po roku 1945 parowce z programu A/B/C znalazły się w składzie flot różnych innych zagranicznych i to zarówno jako trampy, jak i obsługując stałe linie. Niektóre typy B ukończono jako jednostki o napędzie motorowym. Od końca lat 50. większość statków typu A i B była aktywna w żegludzie trampowej, nie licząc tutaj nielicznych radzieckich oraz chodzących w konkretnej linii grecko-amerykańskiej „Hellenic”, kursujące od kontynentu do Morza Śródziemnego.

Również niemieccy armatorzy, którym wprowadzić w czasie wojny nie udało się wejść w posiadanie tych statków, uczynili to drogą zakupu po niej, z tzw. drugiej ręki. Między końcem lat 70. a początkiem 80 XX wieku, większość jednostek programu „Hansa” zaczęło odbywać swoje ostatnie rejsy do stoczni złomowych, jak na przykład była Irene Oldendorff, która do końca lat 70. służyła w charakterze okrętu szkolnego Polskiej Marynarki Wojennej i dopiero w roku 1990 okazała się być tym ostatnim Mohikaninem³ „plemienia A”, który dopiero wtedy odszedł do Turcji, gdzie go pocięto na żalom.

Ich nowi właściciele dobrze dbali o nie, rozpieszczając je szczególnie rzucającym się w oczy nowym wyposażeniem, czy innych części, które się pojawiły w miejsce dotychczasowego. Pomimo, że nie miały one szczęście doczekać się pewnych do perfekcji opracowanych planów konstrukcyjnych, według których zbudowane, może bardziej by przyciągały oczy innych, to niezależnie od tego trzeba przyznać, że się jednak sprawdziły, prezentując się na morzach i oceanach przez cztery dziesięciolecia. O ile by szukać pewnych analogii, to z pewnością do amerykańskich statków typu „Liberty”, które skonstruowano także z myślą o ich stosunkowo krótkiej bo wojennej służbie, tym nie mniej okazały się również i te jeszcze długo być obecne.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego:

Michał Jarczyk

3. bardziej szczegółów, patrz Jarosław Cichy – „Okręty Wojenne” nr 81/1/2007 – Gryf – zapomniany okręt PRL.

SUPLEMENT

Pekin - w uzupełnieniu artykułu o polskich „dziesięciotysięcznikach” prezentujemy jego piękną fotografię wykonaną w Gdyni. Fot. Janusz Uklejewski





Niemieckie okręty podwodne po II wojnie światowej część V

7.7 Typ 240

Informacje ogólne:

Po podniesieniu obu okrętów z dna i po przeprowadzonym gruntownym remoncie, przywrócono im niemalże ich pierwotny, bo późno wojenny wygląd. Nieco zmieniono tylko ich kształt dziobu ze względu na zainstalowanie nowego typu hydrolokatora oraz kotwicę, czego na jednostkach typu XXIII jeszcze nie było. Początkowo obie jednostki przekazano na potrzeby Morskiego Dowództwa ds. Prób i Testów (*Schiffserprobungskommando* = SEK), a następnie z powodów organizacyjnych najpierw Dowództwu Niszczycieli (*Kommando der Zerstörer*), a potem Dowództwu Sił Amphibijnych (*Kommando der Amphibischen Streitkräfte*).

Po przyporządkowaniu do Eskadry Szkolnej Okrętów Podwodnych w Neustadt (Szelezwik), *Hai* i *Hecht* pełniły służbę w charakterze jednostek szkolnych dla członków załóg przyszłego, nowego typu 201. W tym okresie przebudowano przedziały maszynowni pod kątem „nowych” mechanizmów, aby załogi miały okazję przyzwyczaić się do innego wyposaże-

nia. W roku 1961 zmieniono kształt kiosku, nadając mu kształt bardziej opływowy. W latach 1962-1963 nastąpiła druga przebudowa, którą przeprowadzono w stoczni Blohm & Voss. Miała ona na celu przygotowanie odpowiednio dużej powierzchni dla zamontowania nowych urządzeń napędowych, odpowiadających takim, w jakie zamierzano wyposażać jednostki typu 201. W tym celu ich kadłuby zostały rozcięte, a następnie wydłużone o 1,45 m. Zdecydowano się jednak na zastosowanie tylko napędu elektrycznego. Zmiany dotyczyły również chrap. Długi kanał powietrzny został odcięty powyżej połączenia z głowicą i zamknięty złączem kołnierзовym. Podczas marszu na powierzchni potrzebne do pracy silnikowi wysokoprężnemu powietrze miało być pobierane z zewnątrz poprzez właz na kiosku i za pośrednictwem specjalnych szczelin przedostawać się do maszynowni. Ów kanał powietrzny kończył się w zębie, w związku, z czym właz wejściowy do maszynowni mógł być zamknięty. Istniała również możliwość podawania powietrza przez głowicę chrap, w której znajdował się jego dolot z zawo-

rem zapobiegającym zalewaniu kanału powietrznego przez wodę. Chrapy były jednak w stanie zagwarantować pełne uszczelnienie, kiedy maszt był postawiony na maksymalną wysokość i zabezpieczony króćcami rurowymi. Zrezygnowano z długiego kanału powietrznego z uwagi na fakt, że nowe silniki wysokoprężne nie były już tak podatne na działanie nadciśnienia. Spaliny odprowadzane były za pomocą trwale zainstalowanego kanału wylotowego (rura). Podczas marszu pod chrapami opuszczały one kadłub na głębokości około 5 m pod powierzchnią morza, dobrze schłodzone oraz w stanie rozpuszczonym. Pozwalało to na zmniejszenie ilości ciągnącego się za chrapami dymu widocznego na powierzchni wody.

Dane techniczne:

- Wyporność: \uparrow 232 m³, \downarrow 258 m³ (bojowa), 275 t (tzw. Formverdrängung)¹;
- Wymiary: 34,68 m (maksymalna); 3,00 m; 3,66 m;
- Napęd: czterosuwowy, 6 cylindrowy silnik wysokoprężny MWM RS 34 S, bez doładowania, 576 KM/424 kW przy obrotach 850 min⁻¹, silnik trakcyjny dwukomutatoro-

wy AEG GU 4463-8; 580 KM/427 kW przy obrotach 850 min⁻¹, oba silniki sprzężone z wałem napędowym przez przekładnię zębatą; elektryczny silnik jednokomutowy cichego pływania typu BBC GCR 188 35 KM/26 kW; bateria akumulatorów; 62 ogniwa AFA 2 x 21 MAL 740 E z 5400 Ah.

Po 2. przebudowie 1962/63 – napęd spalinowo-elektryczny, czterosurowy, 12-cylindrowy silnik wysokoprężny typu Maybach Mercedes-Benz MB 820 S/1, 600 KM/441 kW, maksymalna moc ciągła przy obrotach 1400 min⁻¹, z doładowaniem generatora typu BBC 405 kW i silnik trakcyjny 442 kW, sprzężony z wałem napędowym, zasilany prądem z akumulatorów.

- Trójskrzydłowa śruba napędowa Ø 1,78 m, ster boczny w strumieniu śruby

- Prędkość: ↑ 9,7 w; ↓ 12,5 w maksymalnie 4,5 w na chrapach, podczas „podkradania” się do celu 2,0 do 4,5 w

- Zasięg: ↑ 1350 m/9,0 w; ↓ 175 m/4 w; 18 m³ paliwa

- Elektrownia: zasilanie przez baterię akumulatorów

- Załoga: 14 (2 oficerów, 12 podoficerów i marynarzy), w ostatnim czasie 17, maksymalnie 20; 10 koi (5x2)

- Uzbrojenie: 2 dziobowe wyrzutnie torpedowe 533 mm, 2 torpedy

- Środki dowodzenia: radar nawigacyjny, żyrokompas, telefonia podwodna

- Systemy operacyjne: na posiadaniu, m.in. hydrolokator

- Wyposażenie pokładowe: peryskop, wentylator, kompresor, butla ze sprężonym powietrzem 325 l, pompa zęzowa, przetwornik kompasu, przetwornica prądu przemiennego

- Wyposażenie ratunkowe: tratwa ratunkowa, kotwica, pętla antymagnetyczna (MES – Schleife) uodparniająca na inicjację wrogich min

- Inne: Typ jednokadłubowy, z częściowym kadłubem sztywnym, w kształcie ósemki (góra Ø 3,0 m, dół 2,80 m) wykonany ze stali ST 52 KM; maksymalna grubość ścianek 11,5 mm. Po przebudowie w latach 1962/63, wyporność ↑ 249 m³, długość 36,13 m, maksymalna; długość kadłuba sztywnego 25,95 m, bez krzywizn na zakończeniach, wysokość boczna 4,03 m, wysokość stępki od płaszczyzny podstawowej 0,121 m.

- Kriegsmarine: głębokość zanurzenia: normalna 100 m, bojowa 150 m, dopuszczalna do 250 m; Bundesmarine: normalna 80 m.

HAI

(UW 20, S 170)

Deutsche Werft, Hamburg (519)

06.12.1944

26.02.1945

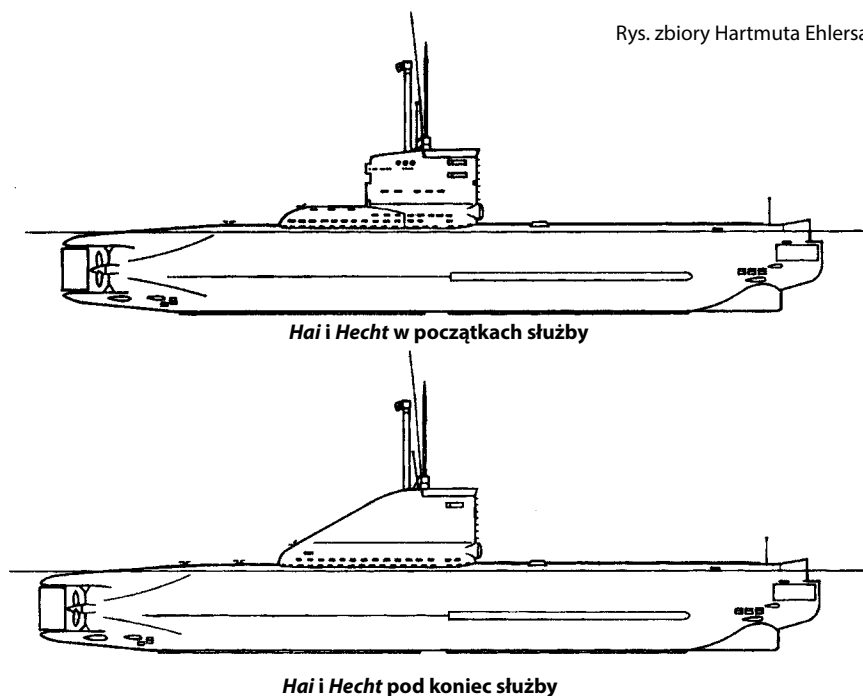
02.03.1945

15.08.1957

Nr okrętu 240/01. Jako U 2365 Kriegsmarine, 2.3.1945 r. przekazany do składu 4 U - Flotille. † 8.5.1945 w Kattegacie, zatopiony przez samoloty RAF-u, 19 ofiar. W czerwcu 1956 r. podniesiony z dna przez pływający dźwig ratunkowy John Becketdorf. Generalny remont w Howaldtswerke, Kilonia, ponownie w służbie jako Hai (UW 20). W momencie oddania do służby oddany do dyspozycji Morskiemu Dowództwu ds. Prób i Testów (Schiffserprobungskommando = SEK), a następnie Dowództwu Sił Am-

fibijnych (Kommando der Amphibischen Streitkräfte) a następnie w grupie szkolnej (Unterseeboot-Lehrgruppe), co miało miejsce 31.8.1960 r., ze zmianą dotychczasowego nr taktycznego na S 170. W roku 1961 pierwsza przebudowa w stoczni Blohm + Voss, Hamburg, od 19.10.1962 r. ponownie w służbie. Druga przebudowa również w stoczni Blohm + Voss; próby morskie 25 i 26.7.1963 r., ponownie w służbie 1.8.1963 r. 14.9.1966 r., około godz. 19:00 Hai zatonął na wodach Ławicy Doggerbank 138 mil na NW od Helgolandu, na akwenie Morza Północnego, podczas silnego sztormu będąc w pozycji wynurzonej, na pozycji o współrzędnych 55°15'N/04°22'E Jednostka poszła na dno z niemal całą załogą – uratował się tylko jeden człowiek. Okręt wraz z dwoma innymi okrętami podwodnymi Hecht i U 3, tendrem Lech oraz jednostką zabezpieczenia (Sicherungsfahrzeug) Passat, wszystkie wchodzące w skład Eskadry Szkolnej Okrętów Podwodnych, odbywał rutynowy rejs szkoleniowy będąc w drodze do szkockiego Aberdeen, gdzie zamierzano złożyć kurtuazyjną wizytę. Jak w ogóle mogło dojść do takiej tragedii? Kiedy maszerująca w dwóch grupach eskadra, znalazła się na akwenie szalejącego sztormu, Hai i Hecht otrzymały około godz. 17:00 polecenie wynurzenia się. Następnie kontynuowały dalszy marsz na powierzchnię, przy silnie wzburzonym morzu, przybierając zryk skosny. W tych niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych Hai został zepchnięty z generalnego kursu pozostając coraz bardziej z tyłu za całą eskadrą, odpadając ukośnie od oddalającej się jej jednostek. Około godz. 18:45 Lech zgubił utrzymywany do tej pory kontakt z Haiem. Po nieudanych próbach nawiązania łączności za pomocą środków sygnalizacyjnych i przez radio, co miało na celu ustalenie pozycji, na której znajduje się zguba, tender rozpoczął poszukiwania Haia. Około godz. 22:30 Dowództwo Floty mieszczącej się w Glücksburgu poinformowało, że od godz. około 18:45 nie miało już żadnego kontaktu z okrętem podwodnym Hai. Pierwotnie przypuszczano, że na Haiu posłuszeństwa odmówiła radiostacja i z powodu zapadłych już ciemności za-

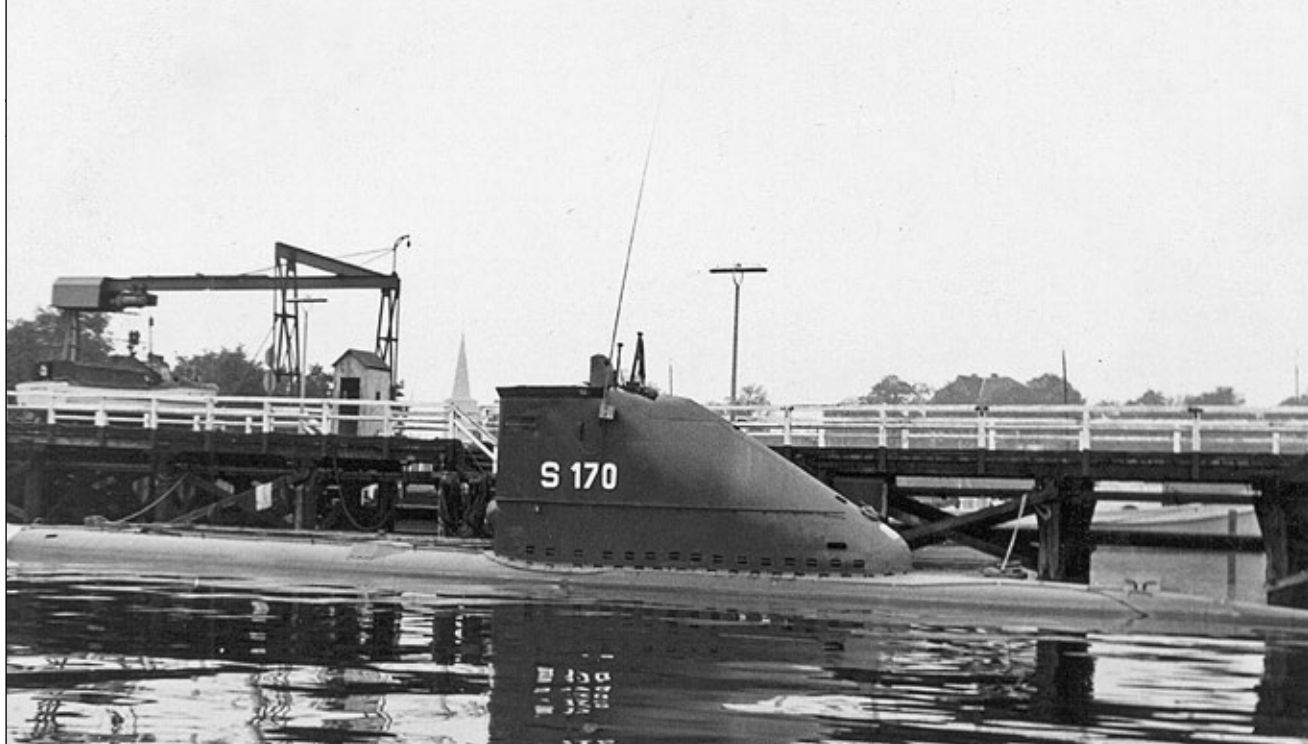
Rys. zbiory Hartmuta Ehlersa



Hai i Hecht w początkach służby

Hai i Hecht pod koniec służby

1. Formverdrängung, w wolnym tłumaczeniu na polski – *wyporność formy* – jest określeniem miary, która wyróżnia nie dość, że wyłącznie spośród tylko niemieckich okrętów podwodnych, to na dodatek jest stosowana wyłącznie w przypadku U-Bootów. Jej wartość jest potrzebna m.in. do obliczeń hydrodynamicznych (opór, prędkość). Obejmuje ona wszystkie wartości uzyskane podczas badania płaszcza kiosku i kadłuba na działanie przez wodę zaburtową, ale też zalewanej przez nią dziobowej części kadłuba, a konkretnie, wyodrębnionych (puste w środku) części wyposażenia znajdujących się na zewnątrz kadłuba twardego, przez które woda tylko przepływa, a tym samym nie wywierając żadnego wpływu na wyporność okrętu podwodnego.



Tym razem ujęcie bliźniaczego, lecz bardzo pechowego *Haia*. Fotografia wykonana 29. 05.1966 r. w Neustadt/Holstzyn.

Fot. Hartmut Ehlers

lecono wstrzymać się z akcją poszukiwania do następnego dnia rano. Dowództwo Floty zdecydowało się jednak wydać o północy rozkaz wymarszu niszczycielowi *Bayern*, który znajdował się w pobliżu Helgolandu. Niszczyciel wyruszył 15 września około godz. 01:00 w nocy docierając o godz. 09:00 na akwen, gdzie przypuszczano, że *Hai* mógł zaginąć. Tego samego dnia, dzięki przekazanej wcześniej przez brytyjski kuter rybacki *St. Martin* informacji: „wylowiłem z wody rozbitków z niemieckiego okrętu podwodnego S 170 na pozycji 55.05 szerokości północnej i 04.25 długości wschodniej”, już o godz. 07:32 czasu środkowoeuropejskiego udało się ustalić miejsce dalszych poszukiwań. W akcji poszukiwania wzięły również udział, oprócz śmigłowców służby ratownictwa morskiego SAR (Search and Rescue), skierowane na miejsce tragedii przez marynarki swoich krajów jednostki takie jak: brytyjska fregata *Blackwood*, brytyjski okręt podwodny *Opportune*, trzy brytyjskie trałowce, holenderski krążownik *De Zeven Provinciën* i amerykański okręt ratowniczy okrętów podwodnych *Kittywake*. W trakcie prowadzonych poszukiwań, pozycję zatonięcia *Haia* udało się zlokalizować hydrolokatorowi tendra *Lech*, który ją oznakował. Płetwonurkowie z *Kittywake* potwierdzili, że chodziło o zaginiony okręt. Powodów zatonięcia należy szukać w nieszczęśliwym splocie różnych przyczyn. Przetaczające się wysokie i silne fale prawdopodobnie spowodowały z biegiem czasu, przedostanie się przez króćce rurowe dużej ilości wody zaburtowej, która następnie znalazła ujście najpierw dostając się do leżących w pozycji „zero” chrap, a następnie do zęz przedziału maszyn. Wynikające z tego przegłębienie na rufę zwiększało się przez coraz bardziej zapelniający się rufowy

zbiornik zanurzenia, czego początkowo na okręcie, targanym przez morze, nie zauważono. Okręt zanurzał się, więc w morzu coraz głębiej, a przedostające się przez króćce rurowe masy wodne przyczyniły się do powstania odczucia, że w maszynowni powstała jakaś nieszczelność. Stopień dzielności morskiej musiał się znacznie obniżyć, gdyż woda w pewnym momencie zaczęła się nawet lać przez właz na kiosku. Dowódca *Haia*, por. mar. Wiedersheim, zdając sobie doskonale sprawę, że okręt lada moment pójdzie na dno jak kamień, rozkazał całej załodze go opuścić. Kiedy jednak pozbawiony już wszelkich szans na uratowanie okręt był już pełen wody, jego pokład zdążyła opuścić dopiero połowa ludzi. Dramatyczną sytuację, do której doszło na jednostce potwierdza fakt, że nie zdążono nadać żadnego sygnału informującym o grożącym okrętowi i jego załodze śmiertelnym niebezpieczeństwie. 17.9.1966 r. na miejsce katastrofy przybył ścigacz okrętów podwodnych *Triton* (typ 420, oficjalnie klasyfikowany jako *poławiacz torped ćwiczebnych typu A*, wzgl. jednostka specjalna (*Flottendienstboot*)), lecz nie do porównania z funkcją, jaką wykonują jednostki obecnie tak klasyfikowane), zatrzymując się tam przez jakiś czas niczym „wartownik przy leżącym na marach towarzyszu broni” (*„Totenwächter”*). 21.9.1966 r. *Hai* został podniesiony z dna przez pływający dźwig *Magnus III*, który wyszedł 15.9.1966 r. z Borkum. Po wydobyciu wraku, który leżał na głębokości 46 m, dźwig dostarczył go do Emden w dniu 24.09.1966 r. a wraz z nim zawinął do tego portu cały zespół. *Haia* 14.10.1966 r. oficjalnie wycofano ze służby i po zakończeniu badań mających na celu wyjaśnić przyczyn katastrofy pocięty został tamże na złom.

HECHT

(UW 21, S 171)

Deutsche Werft, Hamburg (521)

11.12.1944

23.02.1945

17.03.1945

01.10.1957

Nr okrętu 240/02. Jako *U 2367* Kriegsmarine wcielony 17.3.1945 r. do 4 U-Flottille. 5.5.1945 r. podczas manewru wymijania u ujścia rzeki Schlei, mającego miejsce podczas ataku lotniczego, doszło do kolizji z niezidentyfikowanym innym U-Bo-otem w wyniku, której jednostka poszła na dno. W sierpniu 1956 r. podniesiony z dna przez pływający dźwig ratowniczy *John Beckedorf*. Po kapitalnym remoncie w stoczni Howaldtswerke w Kilonii, oddany ponownie do służby jako *Hecht* (UW 21). Przekazany na potrzeby Morskiemu Dowództwu ds. Prób i Testów (*Schiffserprobungskommando* = SEK), a później Dowództwu Sił Amphibijnych (*Kommando der Amphibischen Streitkräfte*), następnie w składzie szkolnej *Unterseeboot-Lehrgruppe*. Od 31.8.1960 r., ze zmienionym znakiem taktycznym S 171. Pierwsza przebudowa w 1961 r. jak *Hai*, 19.10.1962 r. wycofany ze służby, a następnie przebudowa jak w przypadku *Haia* w stoczni Blohm + Voss, Hamburg; próby morskie od 17 do 19.7.1963 r., 1.8.1963 r. ponownie w służbie. Mało znanym do dzisiaj faktem jest – że również *Hecht*, należący do Zespołu Szkolnego (ULG – Verband), który również udawał się we wrześniu 1966 r. w drodze do Aberdeen, tego feralnego dnia, czyli 14.09.1966 r., kiedy zatonął *Hai*, o czym była mowa wyżej – że również on znalazł się w sytuacji nie do pozazdroszczenia, kiedy około godz. 22:50 zameldował, że jest niezdolny do manewrowania i prosi o pomoc holownika. Wiejący z mocą sied-

miu stopni wiatr spowodował, że siły wścieklej tego dnia natury, pod postacią olbrzymiej fali spadającej dziobową część kadłuba, spowodowała otwarcie się, znajdującego się na górnym pokładzie, pod gretingiem, skrzynki z liną cumowniczą, której koniec owinął się o śrubę napędową *Hechta*. Tender *Lech* przerwał w tym momencie akcję poszukiwawczą, celem odnalezienia *Haia* (patrz tam) i obrał kurs na pozycję podaną przez *Hechta*, aby wybawić z opresji dryfującą na ciężkiej fali jednostkę. *Lech* pozostał w pobliżu uszkodzonego okrętu. Mimo nie-sprzyjających warunków atmosferycznych, biorąc go następnie na hol. Dwa lata po zatonięciu *Haia*, *Hechta* wycofano, w dniu 30.09.1968 r. ze służby i po „wypatroszeniu” dostarczony 28.07.1969 r. do MArSa w Kilonii, a jego cięcie na złom nastąpiło na brzegu Fiordu Kilońskiego, koło dworca kolejowego. Nastąpiło to w reżyserii firmy Zerssen.

7.8 Typ 241

Wiadomości ogólne: Okręty podwodne o napędzie elektrycznym typu XXI były Kriegsmarine. Były pierwszymi, które skonstruowano z myślą o poruszaniu się głównie pod wodą. Skonstruowane na podstawie dokumentacji z lat 1942/43 autorstwa biura konstrukcyjnego „Glückauf” oraz stoczni AG Weser. Były też pionierskimi w dziedzinie budowy modułowej.

Po podniesieniu z dna pierwszego okrętu tego typu zastanawiano się przez pewien okres nad rozmiarem prac, które należałoby wykonać, aby go ponownie przywrócić do aktywnej służby. Problemy koncentrowały się wokół jego stwierdzonego stanu technicznego – czy rzeczywiście pozwoli on na

możliwie szybką przebudowę i przebrojenie? Pomoc nadeszła ze strony byłego szefa Urzędu Konstrukcyjnego K II U w OKM, mgr inż. Oelfkena (w ostatnim czasie dyrektora firmy AEG), który zaproponował, aby na okręcie dokonać pewnych zmian. Odpowiadało to również bardzo oczekiwaniom Unii Zachodnioeuropejskiej. Kontrolowała ona wprowadzić przestrzeganie górnej granicy wyporności ze strony Niemieckiej Republiki Federalnej, lecz w końcu wydała odpowiednią zgodę, na mocy, której okręt można było odpowiednio przygotować i wykorzystać przez marynarkę wojenną. Zlecenie udzielono stoczni Howaldtswerke w Kilonii w dniu 10.10.1958 r. Prace rozpoczęto 3.11.1958 r. Jednostkę przystosowano do pełnienia roli okrętu doświadczalno-eksperymentalnego. Projektem przebudowy zajął się IKL, pracując nad nim pod oznaczeniem IK 12.

Zdecydowano się wprowadzić oddać jednostkę zachowując jej urządzenia napędowe pamiętające czasy II wojny światowej. Tym nie mniej przewidywano po pewnym czasie zamontowanie na niej maszyn, które wówczas były dopiero przewidywane do zainstalowania dopiero na nowych okrętach podwodnych. Początkowo, jednostkę intensywnie wykorzystywano do szkolenia młodych kadr. Następnie, kiedy przejęła na siebie rolę jednostki doświadczalno-eksperymentalnej, jej kiosk poddawano mniejszym lub większym modyfikacjom, co szczególnie dotyczyło instalowania coraz nowych modeli hydrolokatorów.

Jednostce nadano imię inżyniera Wilhelma Bauera, chcąc upamiętnić w ten sposób jednego z pionierów broni podwodnej. Po-

cząwszy od około 1849 roku intensywnie zajmował się on konstruowaniem różnych, pierwszych okrętów podwodnych.

Dane techniczne:

- Wyporność: ↑ 1595 m³ (nawodna), ↓ 1791 m³ (podwodna), 2100 t (Formverdrängung)

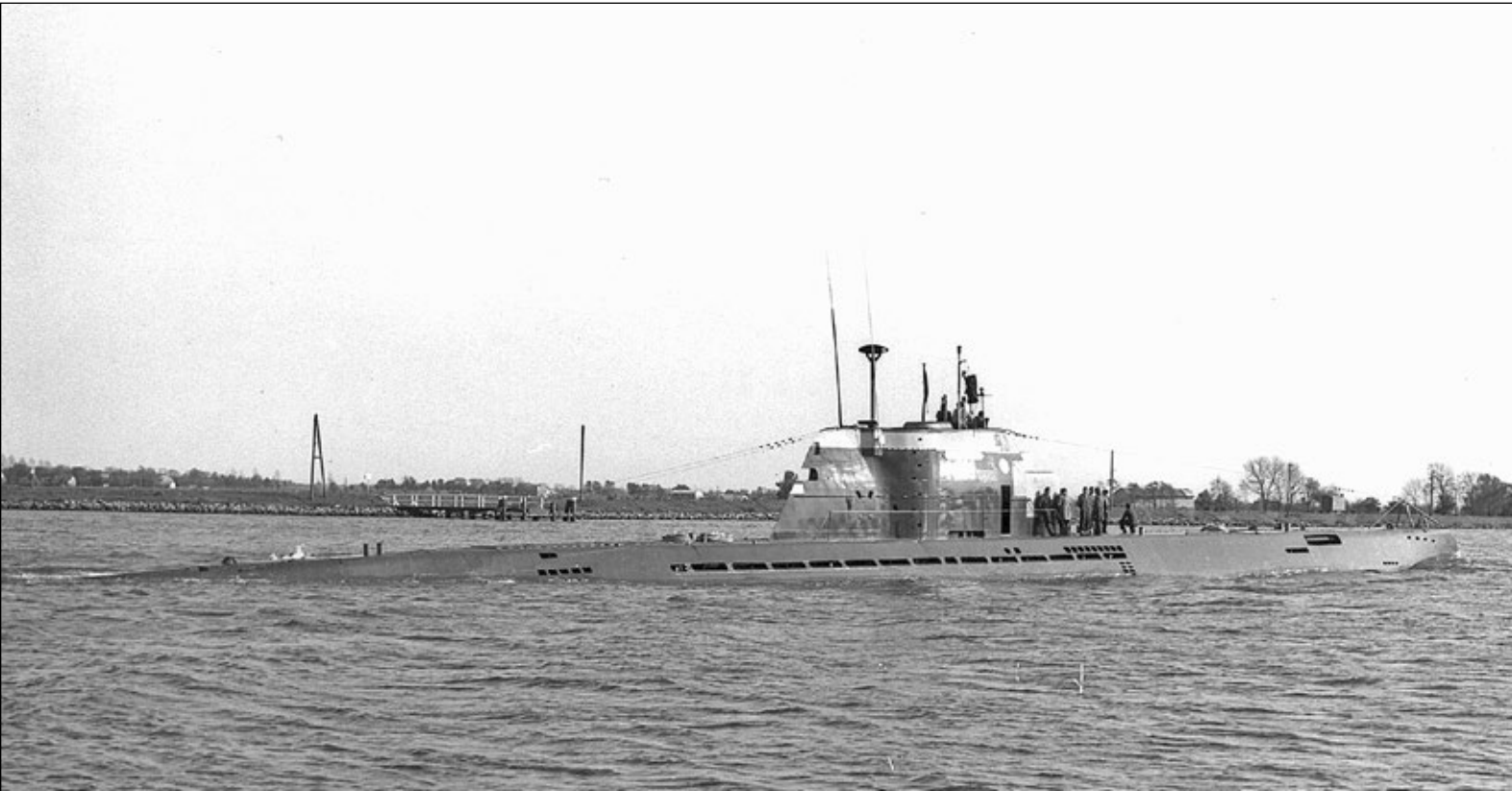
Po przebudowie 1968/70 – ↑ 1620 m³ (bojowa), ↓ 1820 m³, 2114 t (Formverdrängung)

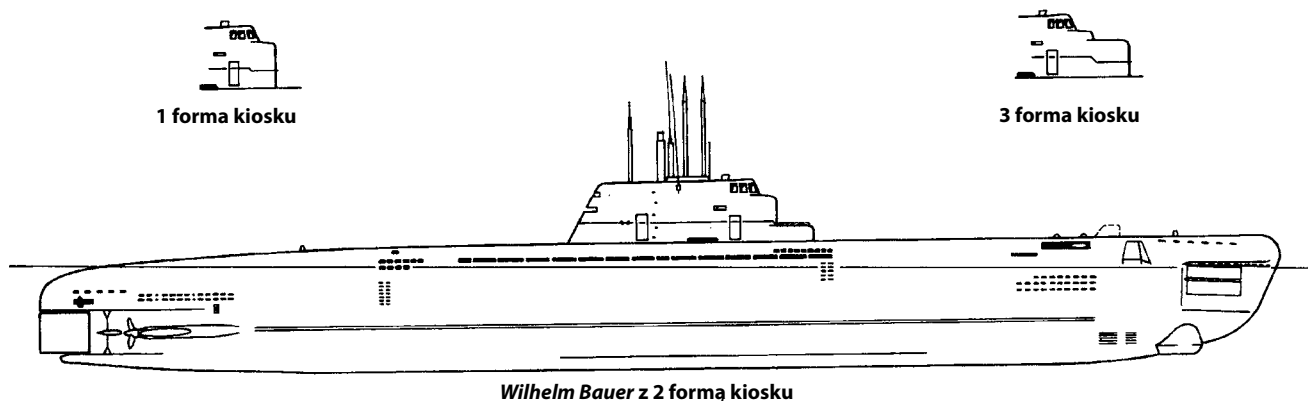
- Wymiary: długość 76,68 m (maksymalna); szerokość 6,60 m; zanurzenie 6,32 m (wyporność bojowa)

- Napęd: 2 dwusuwowe, 6 cylindrowe silniki wysokoprężne typu MAN M6V 40/46 z turbodoładowaniem, dmuchawy typu BBC Büchi; po 2000 KM/1472 kW przy obrotach 520 min⁻¹, dwa dwukomutatorowe silniki trakcyjne typu Siemens-Schuckert 2 Gu 365/30 po 2100 KM/1546 kW przy obrotach 1675 min⁻¹; dwa silniki jednokomutatorowe marszu wolnego (do skrytego podejścia do celu) typu Siemens-Schuckert GV 323/28 113 KM/ 83 kW przy obrotach 350 min⁻¹; baterie akumulatorów: 3 x 124 ogniw AFA 44 MAL 740 E z 33900 Ah.

Po przebudowie w 1961 roku – napęd spalinowo-elektryczny, czterosuwowy, 12 cylindrowy silnik wysokoprężny typu Maybach, model Mercedes-Benz MB 820 S/1 na prawej burcie i jeden MB 820 G/1 na lewej burcie 600 KM/ 441 kW, maksymalna moc ciągła przy obrotach 1400 min⁻¹, z jednym generatorem ładowania BBC 405 kW i przy wsparciu silnikiem trakcyjnym o mocy 920 kW (zdlawione do 440 kW). Zasilanie z 2 akumulatorów po 3 x 62 ogniw, „buforowanie” akumulatorów (Pufferbetrieb) możliwe podczas marszu na powierzchni; dla ci-

Wilhelm Bauer typu XXI w początkowym okresie służby w Morskim Dowództwie ds. Prób i Testów (Schiffserprobungskommando). Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Wilhelm Bauer z 2 formą kiosku

czego podejścia pod powierzchnią wody można było wykorzystać jeden z dwóch jednokomutatorowych silników typu Siemens-Schuckert GV 323/28, każdy o mocy 113 KW/83 kW przy obrotach 350 min⁻¹.

- 2 trójskrzydłowe śruby napędowe po Ø 2,15 m, 1 ster boczny, w osi symetrii podwodnej części kadłuba.

- Prędkość: ↑ 15,6 w; ↓ 17,2 w, maksymalna, 6,1 w na chrapach (przed przebudową)

- Zasięg: ↑ 11000 mil/12 w, ↓ 490 mil/3 w; przy zużyciu 250 t paliwa

- Elektrownia: zasilana z baterii akumulatorów

- Załoga: 57 (5 oficerów, 52 podoficerów i marynarzy); po 1968 r. ze zredukowaną załogą cywilną „w służbie” E 71

- Uzbrojenie: 6 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm (po podniesieniu z dna, początkowo usunięte); 4 dziobowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm; zamontowane ostatecznie w 1961 r.

- Środki dowodzenia: radar nawigacyjny C 61

- Systemy operacyjne: hydrolokator Atlas M 1H

- Pozostałe wyposażenie: 2 peryskopy, 2 tratwy ratunkowe, maszt z chrapami, 1 kotwica, pętla demagnetyzacji (MES-Schleife)

Inne: typ dwukadłubowy, z częściowym kadłubem sztywnym w kształcie cyfry 8 (góra Ø 5,30 m, dół 3,50 m); materiał „Wotan-weich”. Długość kadłuba sztywnego 60.50 m bez wypukłości w części rufowej; wysokość boczna 7,70 m. Kriegsmarine: Głębokość normalna 120 m, dopuszczalna do 240 m.

W 1961 r. wraz z zainstalowaniem wyrzutni torpedowych w przedziale dziobowym, w rufowym stworzono służę dla pletwonurków bojowych. W trakcie mniejszych i większych prac związanych z przebudową zmieniono kilkakrotnie kształt kiosku. Szczególne różnice widoczne były po zamontowaniu nowych urządzeń hydrolokacyjnych.

W trakcie przebudowy w latach 1968-1970 w pomieszczeniach mieszkalnych zwiększono liczbę koi do 50: 16 w prze-

dziale dziobowym (4x3, 2x2), 7 koi oficerskich (2x2, 1x3) i 4 koje piętrowe dla personelu doświadczalnego (2x2) w sąsiednim pomieszczeniu znajdowało się, w pomieszczeniu namiaru koja dowódcy + jedna койa, w rufowym przedziale mieszkalnym 12 stałych (4 x 3) i 10 koi piętrowych (5 x 2).

WILHELM BAUER (Y 880)

Blohm & Voss, Hamburg (754)

29.10.1944

13.01.1945

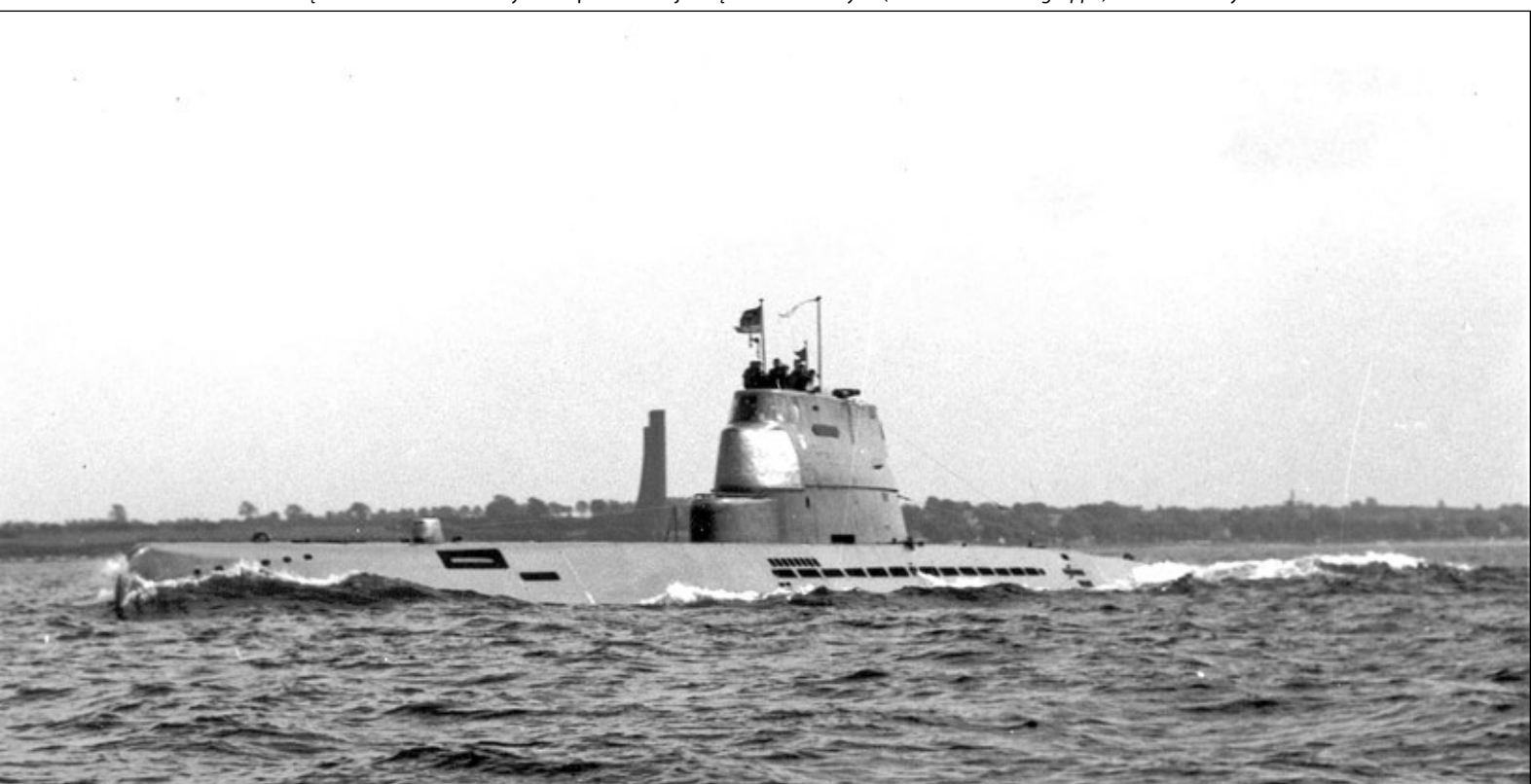
24.02.1945

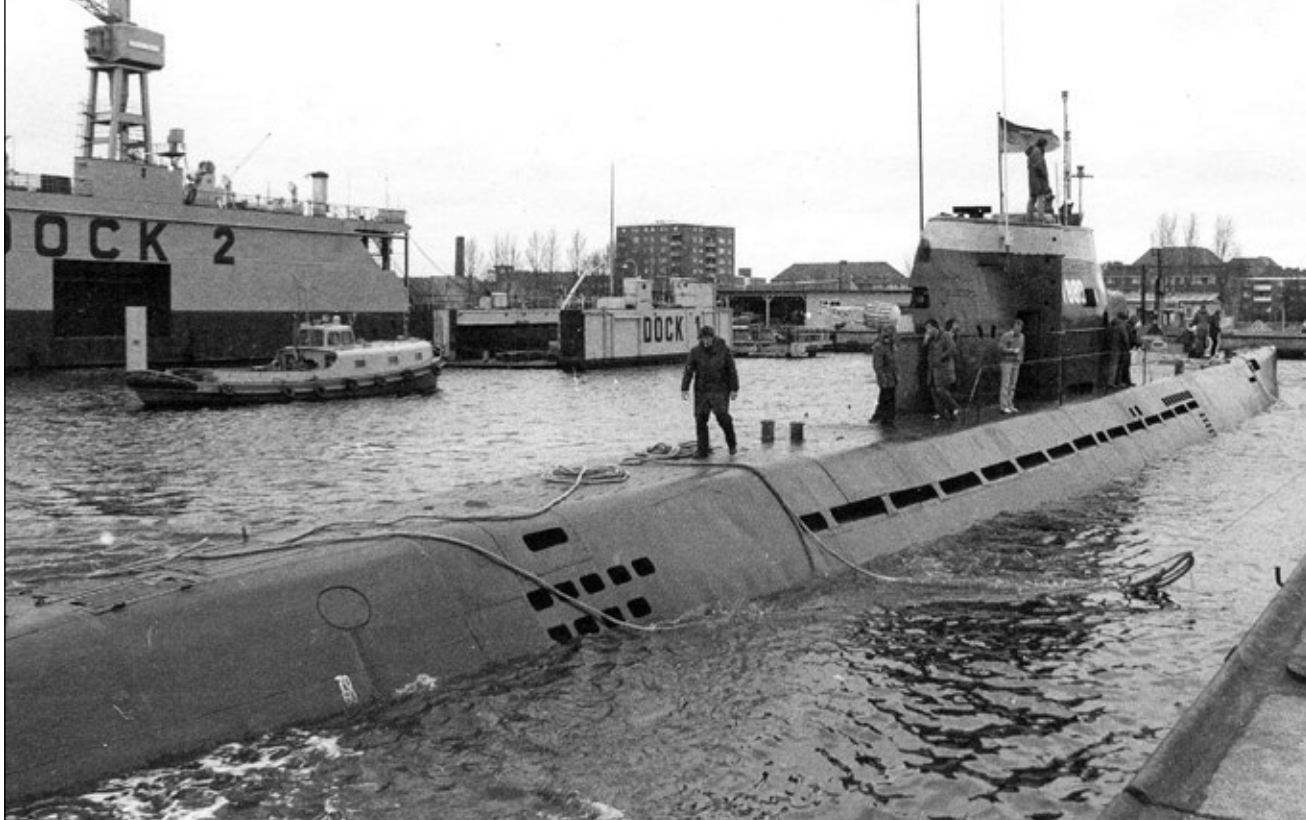
01.09.1960

Nr okrętu 241/01. Jako U 2540 Kriegsmarine przydzielony do składu 31. U-Flottille; zatopiony 3/4.5.1945 r. w pobliżu flensburskiego latarniowca przez alianckie myśliwce bombardujące. Po podniesieniu z dna w 1957 roku; od listopada 1958 roku kapitalny remont w Howaldtswerke w Kilonii. W tym okresie oznaczony jako *Wal*. Określany również mianem „Dziecka Rybaka” (»Fischers Baby«), od pierwszego kierowni-

Wilhelm Bauer z 2 formą kiosku w okresie służby w Grupie Szkolnej Okrętów Podwodnych (Unterseeboot-Lehrgruppe).

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Wilhelm Bauer w trakcie przeprowadzenia 21 listopada 1980 r. do Marsa Wilhelmshaven.

Fot. Hartmut Ehlers

ka pod – działu ds. techniki okrętowej w Federalnym Ministerstwie ds. Obrony (*Bundesministerium der Verteidigung* = BMVg), który oddał wielkie zasługi na polu wznowienia niemieckiej budowy okrętów podwodnych po wojnie. Wraz z oddaniem do służby przekazany na potrzeby Morskiego Dowództwa ds. Prób i Testów (*Schiffserprobungskommando* = SEK), a konkretnie Dowództwu Sił Amfibijnych (*Kommando der Amphibischen Streitkräfte*). Następnie przekazany Szkole Broni Podwodnej Marynarki Wojennej (*Marinewaffenversuchsstelle*). Przebudowa urządzeń napędowych w latach 1961/62, od 1.12.1962 r. w składzie Grupy Szkolnej Okrętów Podwodnych

(*Unterseeboot-Lehrgruppe*). 26.4.1968 r. wycofany ze służby i skierowany do przeprowadzenia na nim zakrojonej na wielką skalę przebudowy, która miała miejsce w stoczni Blohm + Voss w Hamburgu. 20.5.1970 r. ponownie w służbie i skierowany do Centrum Doświadczalnego 71 (E 71) Bundeswehry. Od tej pory wykorzystywany wyłącznie do przeprowadzania na nim różnego rodzaju prób i doświadczeń. 27.4.1976 r. kolizja z niszczycielem *Lütjens* (D 185); uszkodzenia w rejonie zbiornika paliwa nr II i zbiornika balastowego nr I na prawej burcie; niesprawny ruchowo w 100% – brak możliwości zanurzenia. 18.11.1982 r. przeprowadzony do Marsa w Wilhelmsha-

ven, od 28.11. postawiony „na sznurkach” i 15.3.1983 r. wycofany ze służby. Następnie przekazany Niemieckiemu Muzeum Żeglugi (*Deutsches Schifffahrtsmuseum*) w Bremerhaven. Tam też zaadoptowany na terenie stoczni Halo jako eksponat muzealny.

7.9 Inne jednostki specjalne

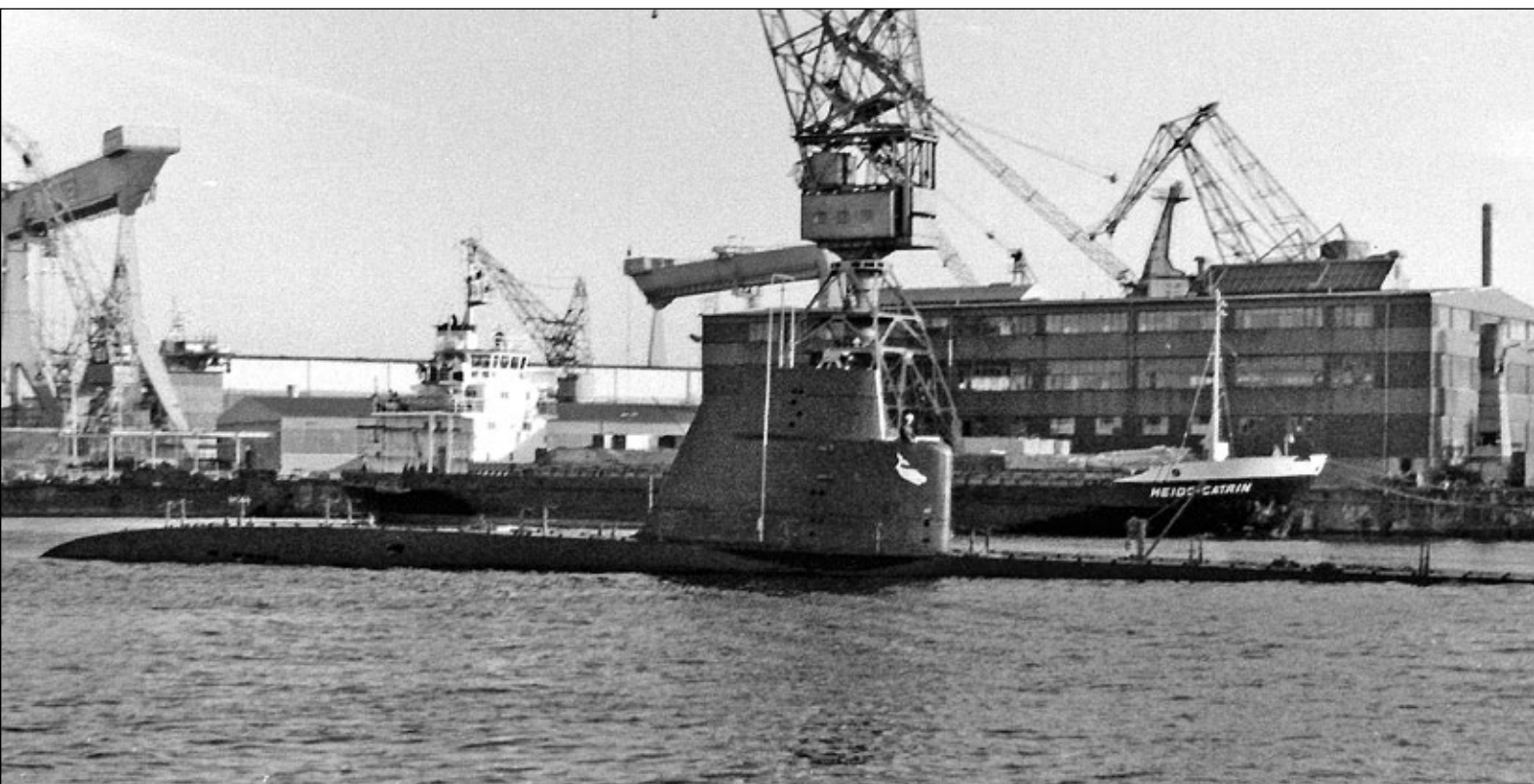
JONAS – Tarcza do Strzelania Torpedowego IV (Torpedoscheibe IV)

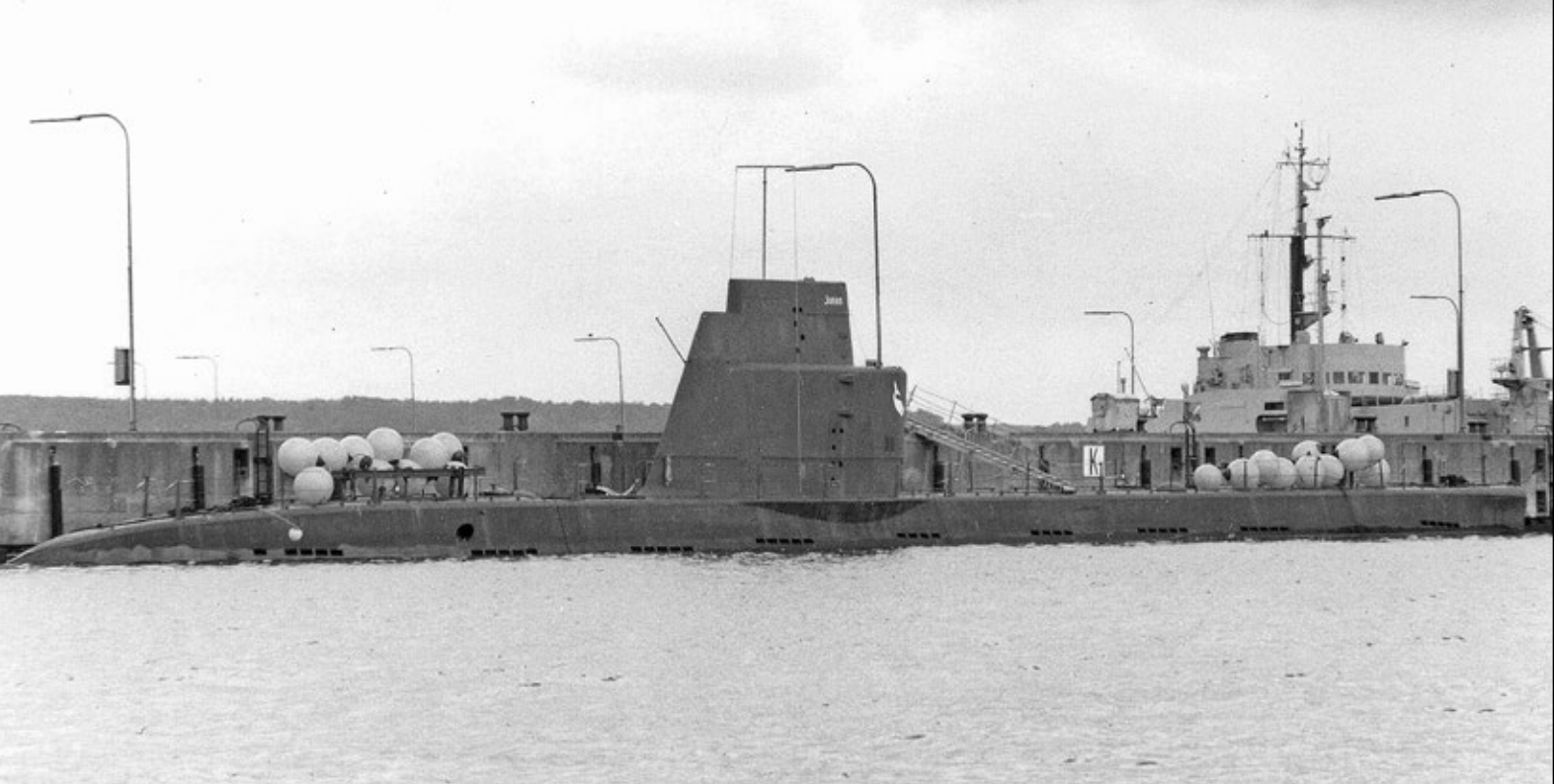
Podwodny obiekt-cel, bez sklasyfikowania; były szwedzki okręt podwodny typu *Hajen*.

- Dane techniczne (jako szwedzki okręt podwodny): 720 ts – standardowa, 790 t bojowa- następnie operacyjna ↑, 1010 t ↓

Okręt-cel *Jonas* (eks-szwedzki *Valen*) w czasie zanurzenia, 4 grudnia 1984 r.

Fot. copyright Hartmut Ehlers





Okręt-cel *Jonas* (eks-szwedzki *Valen*) w Eckernförde, 24 maja 1989 r.

Fot. Hartmut Ehlers

- Wymiary: 65,8 m – długość całkowita, 4,8 m szerokość, 5,1 m szerokość całkowita, 6,2 m szerokość rufowego steru głębokości, 4,6 m zanurzenie, głębokość peryskopowa ponad pokładem 9,7 m, ca. 12 m licząc od dolnej krawędzi stępki do górnej krawędzi kiosku.

- Napęd: 2 silniki wysokoprężne SEMT-Pielstick-Diesel 830 KM/610 kW, 2 silniki elektryczne 1250 KM/ 920 kW.

- Baterie akumulatorów: 2 x 124 ogniwo o pojemności 6250 Ah; czas rozładowania się: 10 h.

- Prędkość: ↑ 12w, ↓ 15 w

- Uzbrojenie: 4 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm. Liczba torped 12 typu M/6925; przygotowany na uzbrojenie plot. kal. 2 x 20 M/40 w pojedynczych lawetach (po jednym fundamencie na wrędze 61 i 12, za kioskiem)

- Pozostałe informacje:

Dopuszczalna głębokość zanurzenia 150 m, załoga 44 ludzi, 37 stałe koje, 1 opuszczany dźwig do załadunku i wyładunku torped, na wrędze 50, 1 opuszczany dźwig typu Marine błotnik (Fender, niem. Fenderkran) za kioskiem, na wrędze 22, 1 kotwica grzybkowa, po jednym luku wyjściowym w kadłubie, na wrędze 17/18 i na 55/56, dodatkowy luk w kiosku (z przodu i z tyłu), 2 peryskopy, 1 wysuwany maszt z radarem, 1 chrapy.

Historia:

Jego stępkę położono w 1953 roku, na pochylni państwowej stoczni (Örlogsvärvet) w Karlskronie; jego kadłub wodowano 24.4.1955 r., a 4.3.1957 r. jako *Valen* (oznaczenie Va, później Val) znalazł się w służbie szwedzkiej marynarki wojennej. 1.7.1980 r.

skreślony z listy floty. W 1983 roku odkupiony przez Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB). Jednostkę przejęto 6.6.1984 r. Przybyła ona następnie na holu holownika oceanicznego *Norderney* (A 1455) do Kilonii.

Tam, początkowo, „na sznurku” w MARsie, potem, między 8.10. a 6.12.1984 r. przebudowany w stoczni HDW na podwodny okręt – tarczę strzelniczą (Unterwasserzielobjekt) o nazwie *Jonas* w celu przetestowania torpedy typu DM2 A3. Jednostkę klasyfikowano oficjalnie jako *Tarczę Strzelniczą IV* (*Torpedoscheibe IV*), ale wbrew do tej pory stosowanej praktyce nie przydzielono go do żadnego typu². Prace związane z jego przebudową polegały głównie na zastąpieniu dotychczasowo znajdujących się pomieszczeń z akumulatorami nr 1 i II balastem oraz zainstalowanie urządzenia do zdalnego sterowania. Holowana jednostka miała mieć właściwości umożliwiające holowaną jednostkę opuścić następnie na głębokość 30 m, a po wykonaniu zadania, podnieść ją na powierzchnię, ale to nigdy tak naprawdę dobrze nie funkcjonowało.

Stery głębokości i kierunku zostały wyłączone z użycia i unieruchomione. Z użytku wyłączono wszystkie urządzenia napędowe z silnikami wysokoprężnymi, generatorami, wałami napędowymi oraz wszystkie bunkry paliwowe, zbiorniki olejami smarnymi i urządzenia do chłodzenia wody, te części wyposażenia nie nadal znajdowały się w kadłubie. Częściowo wymontowano także wszelki sprzęt wysuwany i chrapy. Kryzy kadłuba twardego zostały uszczelnione. Układ hydrauliczny i wyrzutnie torped wyłączono z użytku, ale ich nie demontowano. Do

funkcjonujących urządzeń należały: system wentylacji, system sprężonego powietrza, pompy w zęzach, system regulacji i wyważania okrętu, zbiorniki balastowe I do III, system kotwic, elektryczność i oświetlenie. Zewnętrzna obsługa zaworów elektromagnetycznych była możliwa. Potrzebna do funkcjonowania okrętu energia dostarczana była kablem z portu, znaczy się z lądu. Po próbie przeprowadzonej 7.12.1984 r. w doku ciśnieniowym, przebudowana jednostka została odebrana 8.12. a 11.12.1984 r. przeprowadzono ją do Eckernförde, do tamtejszego WTD 71. Przedtem, na terenie stoczni HDW przeprowadzono we Fiordzie Kilońskim próby zanurzenia.

W styczniu 1994 r., po sprzedaży przeprowadzono jednostkę do stoczni Otto Eberharda w Arnis, nad rzeką Schlei, gdzie zdjęto z niej kioski a kadłub wyciągnięto na ląd celem złomowania go tam, ale uczyniono to tak niefortunnie, że zatarasował drogę wiodącą na teren stoczni, a była to jedyna, publiczna prowadząca wzdłuż brzegu, więc zdecydowano się i to bez zbędnych ceregieli, wykonać przejazd... rozcinając „przeszkodę”, czyli kadłub na dwie części.

2. Określenie *Torpedoscheibe IV* wskazuje, że przewidywany był do przydzielenia do typu 746. W oficjalnych listach okrętów i jednostek Deutsche Marine, w tzw. Katalogu z alfanumerycznymi, lub cyfrowymi oznaczeniami okrętów, jednostek i morskich pojazdów pomocniczych i operacyjnych Marynarki Niemiec i służb odpowiedzialnych za technologię obronną (Schiffsnummernverzeichnis für Schiffe, Boote und Betriebsfahrzeuge der Deutschen Marine und des Wehrtechnischen Bereichs) znajduje się na stronie nr 35, wśród trzech innych jednostek w rubryce dot. typu, sklasyfikowany jako „Sezielschleppscheiben”, czyli holownik tarcz strzelniczych typu 746, figurując tam pod jednym z następujących nazw: *Torpedoscheibe I, II i III*, z których ostatnie dwie z dniem 1.1.1978 r. wycofane zostały ze służby.

NARWAL

Miniaturowy okręt podwodny, tzw. Podwodne Urządzenie Transportowe (Unterwassertransportgerät [UWTG]); nr okrętu 740/10

Dane techniczne:

- Jego kadłub w okresie służby wypierał 25,3 t; pusty kadłub 21 t, ze stelażem magazynowo-transportowym 23 t.

- Wymiary: długość maksymalna 13,27 m, szerokość 2,10 m;

- Napęd: Silnik trakcyjny o mocy 15 kW, pięcioskrzydłowa śruba napędowa, 2 elektryczne silniki przemieszczania pionowego (E – Vertikalschubanlagen) 3 kW; Elektrownia: zasilanie bateriami z elektrolitem płynnym, pracującymi przynajmniej 96 godzin.

- Prędkość: $\downarrow > 5$ w;

- Zasięg: $\downarrow 150$ mil/5 w;

- Załoga: 1, maksymalnie 2 ludzi do tego „ładunek” w postaci 3 lub 4 pływonurków.

- Inne: głębokość zanurzenia ~100 m, czas przebywania w zanurzeniu do 96 godzin z 5 osobami, w innym przypadku dłużej. Nawigacja za pomocą masztu wystającego nad powierzchnię wody wykorzystując obserwację wzrokową i GPS. Poruszanie się pod wodą dzięki inercyjnemu systemowi nawigacji.

Historia:

Do roku 1986 realizowano, wewnątrz struktur marynarki wojennej, projekt małego, załogowego pojazdu podwodnego. Miał on spełniać m.in. następujące kryteria:

- zasięg operacyjny większy niż 50 m,
- kilkudniowa autonomiczność, również pod powierzchnią wody,

- bezpieczne wejście na pokład i jego opuszczenie przez do 4 uzbrojonych pływonurków,

- automatyczna obsługa jednostki tylko przez 1 człowieka, w tym też pod wodą,

- minimalna hałaśliwość,

- wyposażenie w hydrolokator,

- możliwość doposażenia w dodatkowy sprzęt taki, jak podwodne chwytniki służące do odzyskiwania znalezionych, nieprzyjacielskich obiektów

- posiadanie zdolności holowniczych i transportowych, dzięki którym jednostka byłaby w stanie przewieźć inne jednostki na akwen operacyjny.

W konsekwencji tego, Federalne Ministerstwo ds. Badań zwróciło się do MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm obecnie wchodzący w skład koncernu zbrojeniowego EADS) w formie zlecenia na podstawie, którego miał on przedstawić ministerstwu rozwiązanie.

Zgodnie z przedłożonym projektem, jesienią 1987 roku złożono zlecenie MBB jako generalnemu wykonawcy. Przewidywało ono, że w terminie 36 miesięcy zostaną zrealizowane jego założenia w trzech wyznaczonych fazach. Były to faza: „Konstrukcji i Rozwoju”, „Budowy Pojazdu”, a na końcu opracowania „Testów” wydajnościowych, czyli testowania oraz otrzymania certyfikacji koniecznej dla dopuszczenia do transportu morskiego”. Budowę pojazdu zleco-

no następnie w roku 1989 stocznii Abeking & Rasmussen w Lemwerder.

Po rozpoczęciu budowy, co nastąpiło 15.12.1989 r.; nr stoczniowy 6406, w dniu 4.9.1990 r. odbyła się ceremonia chrztu nowej jednostki, której nadano nazwę *Narwal*. Jej budowę zakończono pod koniec 1990 roku. Prace wyposażeniowe, czyli montażu uzbrojenia wykonało już Centrum Doświadczalne WTD 71 w Eckernförde, które przeprowadziło także próby morskie Głową i przetestowaną jednostkę MBB przekazało następnie zleceniodawcy we wrześniu 1991 roku w Eckernförde. Z powodu zmieniającej się od roku 1989 sytuacji politycznej (upadek bloku wschodniego), marynarka wojenna w. pojeździe już nie odebrała.

Narwala przekazano w końcu oficjalnie pod koniec roku 1995 do dalszego wykorzystania Ministerstwu Obrony Narodowej, które z kolei swoje prawa do *Narwala* przeniosło na Centrum Doświadczalne 71 (WTD 71) w Eckernförde, celem przeprowadzania dalszych testów i prób. Tam 11.06.1996 r. oddano go do służby, by go już 12.12.1996 r. z niej wycofać i odstawić do jeden z hal znajdujących się na terenie WTD 71.

Największym problemem z tą jednostką stanowił jej transport wraz z logistyką, gdyż towarzyszyć mu musiały dwa 20-stopowe kontenery (TEU). WTD nie dysponowało odpowiednim sprzętem do podnoszenia, więc w przypadku każdej próby trzeba się było zdać na dźwig pływający *Hiev* (Y 875, nr jednostki 711/01) Arsenалу Mor-

U 995 – fotografia wykonana 21.11.1968 r. w Arsenale Marynarki Wojennej w Kilonii (MArs Kiel). Okręty na drugim planie (widziane od zewnątrz do środka): *Welle*, *KW 1*, *Stromer*, *Merkur*. W lewym rogu fotografii, za dziobem *U 995*, widoczny *FL 1*. Fot. Hartmut Ehlers



skiego w Kilonii, aby posadzić jednostkę na wodzie a następnie znów posadzić na lądzie. Całą operację ubezpieczała zawsze jednostka wielofunkcyjna *Helmsand* (Y 862, nr okrętu 748/03), która nie była jednak w stanie sama przyjąć *Narwala* na swój pokład. Bardzo bolesny okazał się wtedy być brak prawdziwej jednostki-bazy.

Opisane wyżej problemy przyczyniły się w końcu pewnie, że zainteresowanie *Narwalem* okazali żołnierze z Grenzschutzgruppe 9 (GSG 9) Bundesgrenzschutzu, ale wkrótce się wycofali, bo bardziej potrzebny było im urządzenie transportowe, które byłoby możliwe transportować i używać w sposób niezauważalny. *Narwala* oddano potem do Muzeum Historyczno-Wojskowego (Militärhistorisches Museum) w Dreźnie.

U 995

Ten okręt podwodny należał do długiej wersji VII C/41 typu VII C w ramach, której do końca wojny w roku 1945 zbudowano w sumie 693 jednostki. Jego nr stoczniowy to 195³. Jego budowę rozpoczęto 25.11.1942 r.; w stoczni Blohm und Voss w Hamburgu i 16.9.1943 r. oddano go do służby. Operacyjnie działał głównie na Morzu Północnym, a 8.5.1945 r. wycofano go ze służby w norweskim Trondheim. Następnie jednostka stała się brytyjską zdobyczą wojenną.

W 1947 r. *U 995*, wraz z 2 innymi okrętami typu VII C został przejęty przez Kró-

lewską Marynarkę Wojenną Norwegii. Pod nazwą *Kaura* (S 309) został oddany do służby 6.12.1952 r. Z załogą składającej się z 45 ludzi był używany w siłach obrony wybrzeża jako jednostka szkolna biorąc w następnych latach również udział w licznych ćwiczeniach morskich z udziałem jednostek wchodzących w skład sojuszu obronnego NATO. W 1965 roku marynarka norweska, jako dowód na postępujący proces pojednania między oboma narodami, zdecydowała się przekazać okręt podwodny zachodnioniemieckiej Bundesmarine, zastrzegając jednak sobie wyraźnie, aby jednostki nie przeznaczać po pewnym czasie na pocięcie na złom.

14.10.1965 r. holownik *Fairplay II* wziął weterana wojny na hol i poprowadził go do Kilonii, gdzie *U 995* stanął najpierw w tamtejszym arsenale morskim. W następnych latach borykano się z problem odpowiedniego wyeksponowania jednostki, do czego należało znaleźć godne miejsce. Według ówczesnych kalkulacji, aby okręt wciągnąć na ląd i tam postawić, potrzeba była suma prawie 750 000 DM. Dalsze koszty stałe spowodowane będą potrzebą konserwacji kadłuba – głównie z uwagi na wymóg usuwania nieustannie pojawiającej się na nim rdzy, która w przeciwnym razie powoli by go „pożarła”.

Kiedy Kilonia i Wilhelmshaven, jako nie reflektujące odmówiły, a dotychczasowe

dosyć żywe zainteresowanie Niemieckiego Muzeum Techniki w Monachium (*Deutsches Museum*) szybko zgłosiło z uwagi na niebotyczne koszty transportu znad morza na południe, jednostkę po głębokich rozważaniach i kalkulacjach zdecydowano się w końcu przekazać 2 października 1971 r. w formie darowizny zachodnioniemieckiej marynarce wojennej, a konkretnie działającemu w jej ramach Niemieckiemu Stowarzyszeniu Członków Marynarki Wojennej (*Verein Deutscher Marinebund e.V.*).

W wyniku tego *U 995*, który pozostał na swoim miejscu, czyli w kilońskim arsenale morskim, został najpierw odrestaurowany przypominając żywo swój pierwotny, wojenny wygląd zewnętrzny, a następnie udostępniony do ogólnego zwiedzania. 13 marca 1972 r. *U 995* zmienił jednak miejsce postoju, kiedy dwa pływające dźwigi przeprowadziły go do Laboe przez specjalnie do tego celu wykopany kanał długości 500 m, 3 m głębokości i szerokości 42 m. Okręt ustawiono następnie na plaży na specjalnie wykonanym podeście dla zwiedzających jako Muzeum Techniczne przed znajdującym się w Laboe pomniku-grobowcu 30 marca 1972 roku eksponat udostępniono do zwiedzania. Dziś stanowi nie lada atrakcję, o czym świadczy ponad 30 milionów chętnych do zobaczenia jednego z ostatnich, niezwykle groźnych „szarych wilków”.

U 995 – fotografia wykonana 17.09.1969 r. w MARS-ie Kilonia.

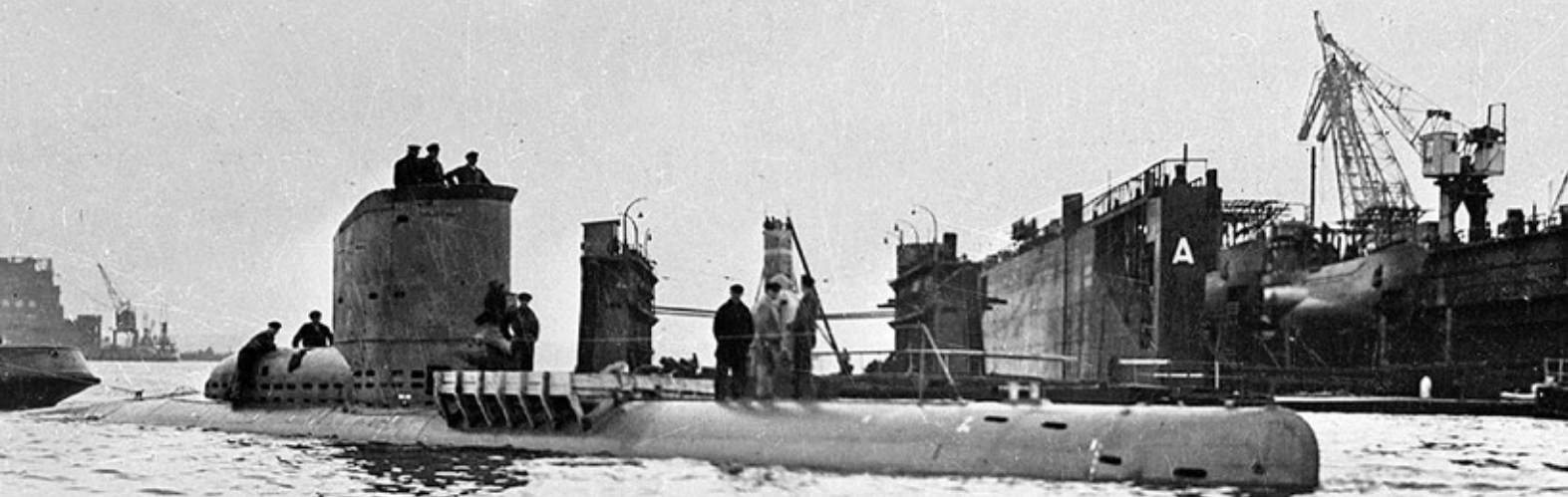
Fot. Hartmut Ehlers

(ciąg dalszy nastąpi)



Tłumaczenie z języka niemieckiego:
Michał Jarczyk
Korekta techniczna: Jarosław Palasek

3. Od *U 575* budowane przez stocznię Blohm & Voss otrzymywały nowe numery stoczniowe, rozpoczynające się od liczby 75, które w dużej mierze odpowiadały i dopasowane zostały numerom budowy nadawanym przez Oberkommando der Marine (OKM). Miało to na celu zapobieżenie powstaniu ewentualnych pomyłek. Nowe numery nadawane były na bieżąco kończąc się na numerze 313. Na korzyść budowy jednostek typu XXI zakomunikowano 30.9.1943 r. anulowanie zleceń. Wydane 6.11.1943 r. pismem potwierdzenie weszło w życie 22.7.1944 r. Dotyczyło następujących numerów budowy i przyznanych jednostkom alfanumerycznych skrótów: 233-250 (*U 1033-U 1050*, typ VII C); 251-254, 267-272, 285-289 (*U 1401-1404*, *U 1417-1422*, *U 1435-1439*; wszystkie typu VII C/41); 260-266 (*U 1410-1416*, typu XVII B); 273-284, 290-313 (*U 1423-1434*, *U 1440-1463*, wszystkie typu VII C/42). Bieżących numerów stoczniowych, które dzisiaj są przydzielane przez Blohm + Voss tym jednostkom, jak na przykład w publikowanej oficjalnej liście, na próżno szukać w aktach z okresu wojny. Należy przypuszczać, że zostały one nadane dopiero po jej zakończeniu. Zgodnie z ww. listą nie zbudowane nigdy pancerniki *H* i *M* miały mieć przydzielone numery stoczniowe 525 i 526, a pierwsze 24 nowe *U-Booty* miały nosić następujące skróty alfanumeryczne: *U 551-574* (typ VII C). Numery stoczniowe z przedziałów 527-550 oraz *U 575* nr stoczniowy 551, podczas kiedy *U 995* wykazuje się nr 671. Jako ostatni *U-Boot* tego typu pojawia się na liście *U 1030* mający numer 706.



U-Booty zamiast Whiskey

Kulisy tajnej operacji, która miała doprowadzić do wcielenia – pod koniec lat 50. U-bootów do polskiej Marynarki Wojennej

24 marca 1959 roku dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał Zdzisław Studziński podpisał tajne Zarządzenie Numer 16 „o poszukiwaniu wraków okrętów podwodnych”; chodziło o to, by zlokalizować wraki poniemieckich u-bootów, wydobyć je, wyremontować i wcielić do służby.

Chociaż formalnie pod Zarządzeniem podpisał się admirał Studziński, to wiadomo, że głównym pomysłodawcą dążącym do wzmocnienia MW U-bootami był kontradmirał Jan Wiśniewski.

Wiśniewski (zastępując czasowo Studzińskiego na funkcji Dowódcy MW w czasie, kiedy ten ostatni był słuchaczem Wyższego Kursu Akademickiego w Akademii Marynarki Wojennej ZSRR w Leningradzie) przygotował „plan rozwoju MW”, w którym zapisał, że nasza flota powinna dysponować pod koniec lat 60. aż... 60 okrętami podwodnymi. Był to plan nie tylko całkowicie nierealny pod względem ekonomicznym, ale także organizacyjnym. Wcześniejsze plany rozwojowe – które też zresztą okazały się nierealistyczne – zakładały posiadanie przez Polskę 12 (Czerokow), 18 (Steyer) lub maksymalnie 20 (Mochuczy) okrętów podwodnych.

Realia końca lat 50. były tymczasem takie, że w służbie pozostawał wciąż dwudziestoletni *Sęp* i sześć silnie już zużytych „malutkich” (projekt 96): *Kurp*, *Kaszub*, *Mazur*,

Krakowiak, *Ślązak* i *Kujawiak*. Wydierżawione (za wypożyczenie 6 okrętów na osiem lat Polska miała zapłacić 4,5 miliona rubli) przez ZSRR Polsce „malutkie” były mocno wyeksploatowane praktycznie już w momencie ich przekazania naszej Marynarce Wojennej w roku 1954 (dwie jednostki) i w roku 1955 (cztery). Przechodząc pod polską banderę każda z jednostek miała już za sobą od 3 do 7 lat służby we flocie ZSRR, na okrętach nie było żadnej dokumentacji technicznej ani części zamiennych.

W najgorszym stanie był *Mazur*, który – według polskiej komisji technicznej – „nie był zdolny do dłuższego przejścia morzem nawet na małych prędkościach ze względu na zbyt grube łożyska”. To zdaje się także *Mazura* dotyczyła uwaga w protokołach przekazania jednostki – przytoczona przez generała Tadeusza Pióro w jego wspomnieniach – że okrętu „ze względów bezpieczeństwa lepiej nie zanurzać”.

W tej sytuacji kontradmirał Wiśniewski napisał (23 listopada 1956 roku) pismo do nowo mianowanego Ministra Obrony Narodowej – Mariana Spychalskiego (jego poprzednik – Konstanty Rokossowski został odwołany 13 października), w którym stwierdził, że „między Polską a Związkiem radzieckim w zakresie importu specjalnego istnieje zwyczaj nie mający chyba precedensu w stosunkach handlowych między państwa-

mi przeprowadzania transakcji bez stosowania wymiany prospektów i ofert z dokładnym wyszczególnieniem danych oraz cen oferowanego artykułu bez udzielenia umownych gwarancji i zastrzeżeń odnośnie napraw, awarii sprzętu w okresie gwarancji. Stosowano system przesyłania sprzętu bez dostarczania należynej dokumentacji eksploatacyjno-materiałowej, formularzy, opisów technicznych i rysunków. W dotychczasowej praktyce stwierdzono, że miały miejsce dostawy okrętów i sprzętu przestarzałego, wycofanego już z użytku przypuszczalnie dla upłynnienia remanentów, natomiast przy otrzymywaniu sprzętu nowego Marynarka Wojenna natrafiała z reguły na duże trudności, po prostu w niektórych wypadkach ZSRR odmawiał dostaw sprzętu bardziej nowoczesnego”. I dalej: „stwierdzono szereg wypadków dostarczania okrętów i sprzętu minowego używanego oraz złej jakości. Wymownym tego przykładem były okręty podwodne małego projektu XV...”.

List ten był dość odważnym posunięciem (choć został napisany w dwa dni po zakończeniu VIII Plenum KC PZPR, które wybrało Władysława Gomułka na I sekretarza); w nowej sytuacji autorowi nie groziło już wprawdzie aresztowanie, ale „towarzysze radzieccy” (dokładnie i na bieżąco poinformowani o działalności Wiśniewskiego) nigdy mu tego wystąpienia nie zapomnieli.



Konradmiral Jan Wiśniewski.

Fot. Janusz Uklejewski

Niezależnie od dzisiejszej wiedzy i ocen wtedy – jesienią roku 1956 i w kolejnych latach – taki był stan świadomości części kadry oficerskiej: dowódcy ci mieli wrażenie, że Związek Radziecki nie przekazuje nam najnowocześniejszej techniki wojskowej. Wiązali to z odwołaniem Rokossowskiego i wyrzuceniem radzieckich doradców wojskowych, ale de facto wcześniej Polsce też często nie udawało się kupić od ZSRR nowoczesnego lub choćby nowego sprzętu (a ten, który otrzymywaliśmy był często zużyty lub niekompletny).

Wprawdzie konradmiral Wiśniewski w swym piśmie doradzał Spychalskiemu, żeby „oprócz ZSRR sprowadzać sprzęt z innych państw demokracji ludowej oraz, częściowo, z państw kapitalistycznych”. Problem polegał jednak na tym, że inne państwa „demoludów” okrętów podwodnych nie pro-

dukowały a państwa kapitalistyczne wcale nie zamierzały dostarczać uzbrojenia potencjalnym przeciwnikom (pomijając już fakt, że nie mieliśmy czym zapłacić). Jedy-
nym potencjalnym dostawcą sprzętu pozostawał ZSRR.

Ale i tu pojawiały się trudności: choć jeszcze na początku roku 1956 Związek Radziecki wyraził wstępnie zgodę na wypożyczenie Polsce dwóch niszczycieli projektu 30bis, dwóch okrętów podwodnych projektu 613 i jednej jednostki typu 96, to na przekazanie niszczycieli musieliśmy czekać ponad rok a na okręty podwodne projektu 613... prawie sześć kolejnych lat. Przed Polską otrzymały swoje ‘sześćsettrzy-nastki’ takie państwa jak Chiny (pierwsze dostawy w roku 1956), Egipt (1957), Bułgaria (1958), Albania (1958), Indonezja (1959) a nawet Syria (1959). My musieliśmy czekać na naszą pierwszą „Whiskey” (bo tak w kodzie NATO oznaczano jednostki typu 613) aż do listopada 1962 roku, kiedy to dostaliśmy S-265 (eksploatowany wcześniej intensywnie w radzieckiej Flocie Bałtyckiej przez siedem lat), który nazwaliśmy *Orlem* (II).

I wtedy właśnie – w drugiej połowie lat 50. – pojawiły się w prasie fachowej informacje o wprowadzeniu na uzbrojenie floty Republiki Federalnej Niemiec okrętów podwodnych odbudowanych z wraków hitlerowskich U-bootów. Latem roku 1956 Niemcy podnieśli dwa wraki okrętów podwodnych: *U 2365* i *U 2367*; podniesione okręty były w wyjątków dobrym stanie (pomimo 11 letniego spoczynku na dnie) i już po niespełna rocznym remoncie zostały oddane do służby jako *Hai* i *Hecht*. W czerwcu 1957 podniesiono kolejny wrak (*U 2540*), który również został wyremontowany i wszedł do służby w roku 1960 jako *Wilhelm Bauer*.

Analogia nasuwała się sama: trzeba było tylko odnaleźć i wydobyć z dna Bałtyku kilka wraków U-bootów zatopionych w pobliżu polskiego wybrzeża, aby po remoncie wzmocniły siły naszej Marynarki Wojennej. Sprawa stawiała się tym bardziej pilna dla komandora Wiśniewskiego, że jego pozycja w wojsku i polityce gwałtownie słabła: w połowie stycznia roku 1958 powrócił ze Związku Radzieckiego – po piętnastomiesięcznej nieobecności – komandor Studziński i Wiśniewski przestał „pełnić obowiązki”. Dowódcy MW i wrócił na swoje wcześniejsze stanowisko Szefa Sztabu MW. Studziński przyjechał z ZSRR (był słuchaczem Wyższego Kursu Akademickiego w Akademii Marynarki Wojennej ZSRR w Leningradzie) z pełnym poparciem „towarzyszy radzieckich” i nie było dla nikogo tajemnicą, że tylko czeka na okazję, by pod łada pretekstem pozbyć się Wiśniewskiego. Przypuszczalnie w tej sytuacji Wiśniewski postanowił zagrać *va banque*: zasilenie polskiej floty kilkoma poniemieckimi U-bootami stanowiłoby prestiżową porażkę „twardogłowych” i ugruntowało jego pozycję (a być może nawet zapewniło awans).

I tu wracamy do tajnego „Zarządzenia Numer 16” z 24 marca 1959 roku: poszukiwaniami miał zająć się Oddział Ratowniczy Marynarki Wojennej. Problem jedynie w tym, że Marynarka Wojenna danych o wrakach U-bootów... nie posiadała.

A jednak już 7 kwietnia 1959 roku dowódca Oddziału Ratowniczego Marynarki Wojennej komandor porucznik K. Dworaczek przesłał do dowództwa MW tajne (wykonane tylko w dwóch egzemplarzach) pismo nr 0247 do którego załącznikiem była lista 20 wraków (w tym 15 wraków okrętów podwodnych), których wydobyć rozważał Oddział Ratowniczy MW:

Pozycje zaznaczonych na mapce wraków okrętów podwodnych przedstawia tabela na str. 77.

Rys. Bogusław Nikonowicz



Typ:	Okręt	Pozycja	Uwagi w piśmie nr 0247	Uwagi współczesne
IIA	?	54°50'01"N 19°34'00"E	„Zatonął 13.09.42 r. na zachód od Piławy. Kolizja. Głębokość ca. 60 m. Niemożliwy do wydobywania przez Marynarkę Wojenną ze względu na dużą odległość /od Gdyni 95Mm, od Kłajpedy 55 Mm/ i głębokość ok. 65 m. Poszukiwania jak i wydobywanie jest nieopłacalne ze względu na brak jednostek w Marynarce Wojennej do prac na otwartym morzu.”	Tego dnia nie zatonął żaden U-boot. Z okrętów typu IIA w rej. Piławy zatonęły U 2 (8.4.1944, następnie wydobyty przez Niemców) i U 5 (19.3.1943); jednak pozycja wraku się nie zgadza.
VIIC	U 649	„Kwadrat niemieckiej mapy lotniczej 9418”	„Zatonął 24.02.43 r. Kolizja z U232. Niemożliwy do wydobywania ze względu na dużą głębokość /ok. 80 m./ i brak pozycji /podany tylko kwadrat niemieckiej mapy lotniczej/ Ze względu na brak w/w mapy – pozycja nieznana.”	Nie chodzi o mapę lotniczą ale o mapę kwadrantów dla Ubootwaffe – pozycja na północ od Łeby
VIIC	U 983	55°36' N 17°45' E	„Zatonął 8.09.43 r.. Kolizja z U988. Położenie o.p. 82 Mm od Gdyni na otwartym morzu. Brak jednostek do prac na tym akwenie. Prace poszukiwawcze i wydobywcze niecelowe.”	Dzisiaj przyjmuje się pozycję: 54°56'N, 17°14'E
VIIC	U 236	54°47'05"N 18°45' E	„Zatonął 2.09.43 r. przy Helu /awaria w zanurzeniu/. Położenie ok. 5 Mm na północ od Jastarni. Niemożliwy do wydobywania ze względu na głębokość powyżej 70 m.”	Ewidentna pomyłka: U 236 zatonął 5.5.1945 na północ od Kilonii na pozycji 54°37'N, 10°03'E. Zapewne chodziło o U 346, którego wrak znajduje się w pobliżu podanej pozycji; częściowo zgadza się data zatonięcia: 20.9.1943 a nie 2.9.1943.
VIIC	U 718	55°26'08"N 16°33'02"E	„Zatonął 18.11.43. Głębokość 60 m. Kolizja z U476. Położenie 24 Mm na NE od wyspy Bornholm. Prace poszukiwawcze i wydobywcze niemożliwe ze względu na dużą odległość od bazy i głębokość 80 m. /podana głębokość jest niezgodna z mapą. Brak jednostek do prac na otwartym morzu.”	Dzisiaj przyjmuje się pozycję: 55°21'N, 15°24'E
VIIC	U 580	55°38'02"N 20°55'07"E	„Zatonął 11.11.41 r. Kolizja. Głębokość 37 m. Położenie na terytorialnych wodach Związku Radzieckiego /7Mm na SW od Kłajpedy/.”	Dzisiaj przyjmuje się pozycję: 55°45'N, 20°40'E
VIIC	U 272	54°37'08"N 18°56'06"E	„Zatonął 22.11.42 r. Kolizja przy Helu. Głębokość ca. 60 m. 1,5 Mm w kier. na NE od Helu. Pozycja znana od roku 1956. Były próby przeprowadzania zwiadu nurkowego, jednak ze względu na silny prąd prace zaniechano. Pozycja jest ujęta w wykazie mimo, że w czasie pertraktacji było zaznaczone, iż pozycja ta jest nam znana.”	W rzeczywistości zatonął 12.11.1942 r.
VIIC	U 768	54°25'07"N 19°08' E	„Zatonął 20.11.43. Kolizja. Głębokość 50-55 m. Położenie w rejonie Świbna ok. 5 Mm od brzegu. Jest możliwe przeprowadzenie zwiadu nurkowego.”	Wg danych niemieckich: 54°30'N, 19°15'E
VIIC	U 1015	55°09'01"N 19°11'01"E	„Głębokość 90 m. Zatonął 19.05.44 r. po zderzeniu z U1014. Niemożliwy do wydobywania ze względu na głębokość 95 m. oraz otwarty akwen morza. /brak jednostek w Mar. Woj. do pracy na otwartym morzu/. Położenie ok. 44 mm na NE od Gdyni.”	Typ VIIC/41.
VIIC	U 614	54°59'05"N 19°39' E	„Zatonął 12.12.44 r. 10 MM na W od Piławy. Kolizja. Głębokość 60 m. Niemożliwy do wydobywania ze względu na dużą głębokość /wg. mapy 70 m./.”	U 614 zatonął na północnym Atlantyku. Zapewne chodziło o U 416, który zatonął tego dnia w rejonie Piławy.
VIIC	U 80	54°50'01"N 19°32' E (dopisek: „pozycja wątpliwa”)	„Zatonął podczas ćwiczebnego zanurzenia mając 57 ludzi na pokładzie /awaria w zanurzeniu/ 28.11.44 w Zatoce Gdańskiej. Położenie ok. 15 Mm na SW od Piławy. Niemożliwy do wydobywania ze względu na głębokość ok. 90 m. i otwarty akwen.”	
VIIC	U 367	rejon poligonu dla o.p. /niemieckich/	„Zatonął 15.03.45. Rejs ćwiczebnny przy Helu /awaria w zanurzeniu/. Pozycja nieznana. Rejon poligonu dla o.p. /niemieckich/.”	Przypuszczalna pozycja wraka: 54°25'N, 18°50'E
IIB	?	54°52' N 19°29'08"E	„Zatonął 18.02.43 r. ok. 15 Mm na zachód od Piławy. Kolizja. Głębokość ca. 90 m. Niemożliwy do wydobywania ze względu na dużą głębokość /94 m./.”	Chodzi o U 7.
radziecki o.p.	?	54°31' N 18°45' E	„o.p. radziecki. Pozycja była znana. Prowadzono wstępne prace wydobywcze w 1956 r., które zostały przerwane na polecenie Sztabu Głównego Mar. Woj.”	Może chodzić o S-10.
XXIII	U 2342	54°02'01"N 14°16'05"E	„Zatonął 26.12.44 /na minie/. Głębokość: 16 m. Położenie: rejon Świnoujścia. Pozycja oznaczona na mapach. Jest możliwe przeprowadzenie zwiadu nurkowego”	Wrak został wysadzony na przełomie X i XI 1954 a pozostałe szczątki wydobyte i złomowane w Karlshagen.

Dodatkowo na liście znajdowały się pozycje wraków *Wilhelm Gustloff* (55°07'03"N, 17°42'E), *General von Steuben* (55°09'02"N, 16°37'05"E, głębokość: 65 m), *Goya* (bez pozycji), *Franken* (54°32'01"N, 18°59'02"E, głębokość: 69 m) i *(Hans Albrecht) Wedel* (54°37'N, 18°55'E, głębokość: 75 m) – przy każdej z tych pozycji widniała adnotacja, że dane należy przekazać Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu, gdyż dla Marynarki wojennej wrak ten jest „bez znaczenia”.

Pozycje zaznaczonych w tabeli wraków okrętów podwodnych przedstawia mapka na str. 76.

Powstaje pytanie skąd wzięły się te dane o wrakach U-bootów. Na pewno nie były to informacje zebrane przez Marynarkę Wojenną – ani Oddział Ratowniczy, ani Biuro Hydrograficzne ich nie posiadało. Raczej nie dostarczyły ich też PRO (skoro mają być dopiero przekazane cywilnym ratownikom). Pozycje wraków nie dostarczyli też Rosjanie, bo po pierwsze: sami ich nie posiadali a po drugie: nie byli zainteresowani powodzeniem naszych poszukiwań.

Wszystko świadczy o tym, że dane pozycje zatopionych U-bootów zostały... kupione w Niemczech przez polski wywiad (to wyjaśnienie tłumaczyłoby np. dopisek w tabeli przy pozycji wraku U 272: „Pozycja jest ujęta w wykazie mimo, że w czasie pertraktacji było zaznaczone, iż pozycja ta jest nam znana”). Zapewne „operacyjnie” uzyskano dostęp do archiwalnej dokumentacji OKM i spisano (niezbyt zresztą dokładnie – świadczą o tym pomyłki i przekłamanie w tabeli) dane o U-bootach utraconych w czasie wojny przy polskim wybrzeżu. A może kupiono te dane? Mogłaby o tym świadczyć wzmianka o „pertraktacjach”... Niestety, w archiwach nie zachowały się dane o sposobie pozyskania informacji o wrakach, więc nie wiemy w jaki sposób zostały zdobyte.

Po uzyskaniu danych o wrakach błyskawicznie uruchomiono poszukiwania: między 6 a 10 kwietnia pięć okrętów „czesało” morze w okolicach Świnu a między 13 a 29 kwietnia poszukiwano wraków w rejonie Świnoujścia.

Akcja w rejonie Świnu była zakrojona niezwykle szeroko; uczestniczyło w niej aż pięć okrętów: okręt hydrograficzny *Kompas* (to dawny *Zuraw* przemianowany „karnie” po ucieczce załogowi do Szwecji w roku 1951 na *Kompas*) oznakował bojami rejon poszukiwań i do akcji weszły kutry ratownicze R-20 i R-22 (przebudowane w Stoczni Północnej lugrotrawery typu B-17) oraz duże ścigacze okrętów podwodnych typu *Kronstadt*: DS-42 (*Nieugięty*) i DS-44 (*Zwrotny*).

Okręty te przeszukiwały rejon hydrolokatorami – właściwie poszukiwania prowadziły tylko ścigacze, które miały w miarę nowoczesne stacje hydroakustyczne typu „Tamir-11” – ale jedynie DS-42 uzyskał trzy „echa” – pozostałe jednostki nie znalazły nic. Znalezione obiekty podwodne zostały oznaczone pławami były kolejno przez trzy dni badane przez nurków z R-22. Ponieważ okazało się, że wykryte obiekty nie są U-bootami R-20 i R-22 rozpoczęły poszukiwania przy pomocy trałów dennych; jednak i ta metoda nie przyniosła żadnych rezultatów, wobec czego poszukiwania zakończono.

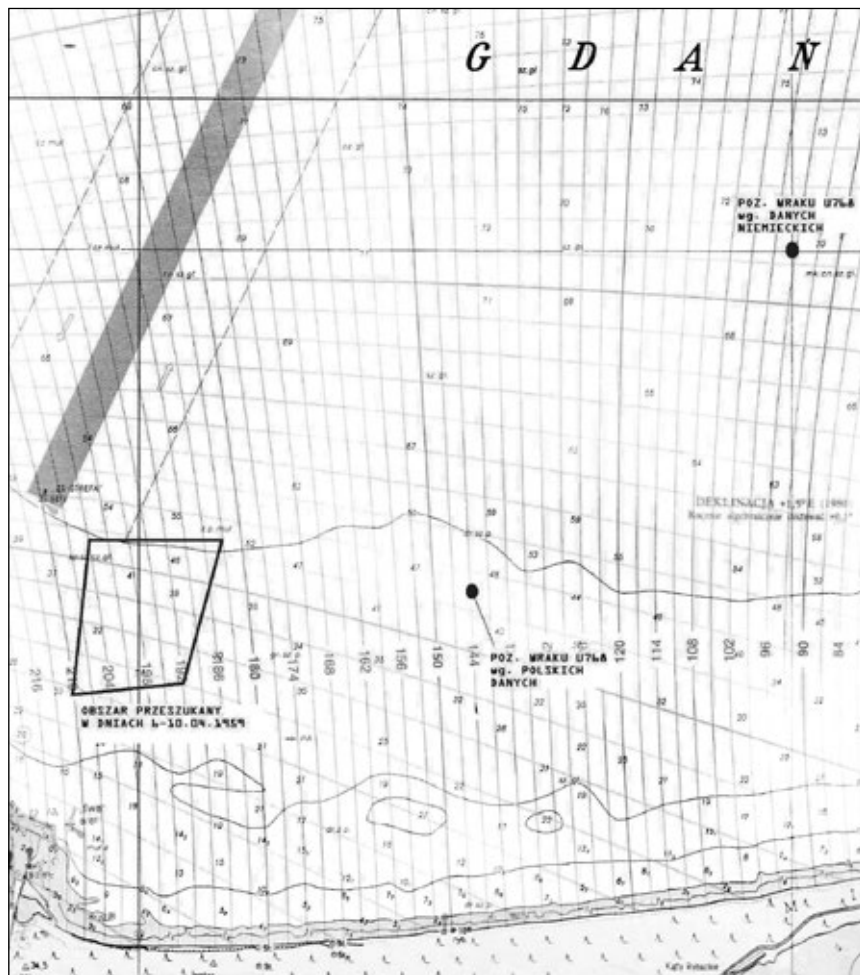
14 kwietnia na poszukiwania w rejonie Świnoujścia wyruszył R-23. W Archiwum MW zachowało się nawet „Sprawozdanie z przebiegu pracy R-23 przy poszukiwaniu wraku U 2343” sporządzone przez dowódcę tej jednostki. Dowiadujemy się z niego, że 14 kwietnia od godziny 10:35 R-23 klarował sprzęt w Basenie Węglowym w Świnoujściu. 15 kwietnia od 06:30 do 18:30 jednostka poszukiwała wraku ale „z powodu złej widoczności okręt nie mógł sprawdzić swojej pozycji”. Dopiero 16 kwietnia odnaleziono pozycję wraku i postawiono na niej bojkę. „Nurek po spuszczeniu na dno poszedł w kierunku dziobu okrętu na długość węża

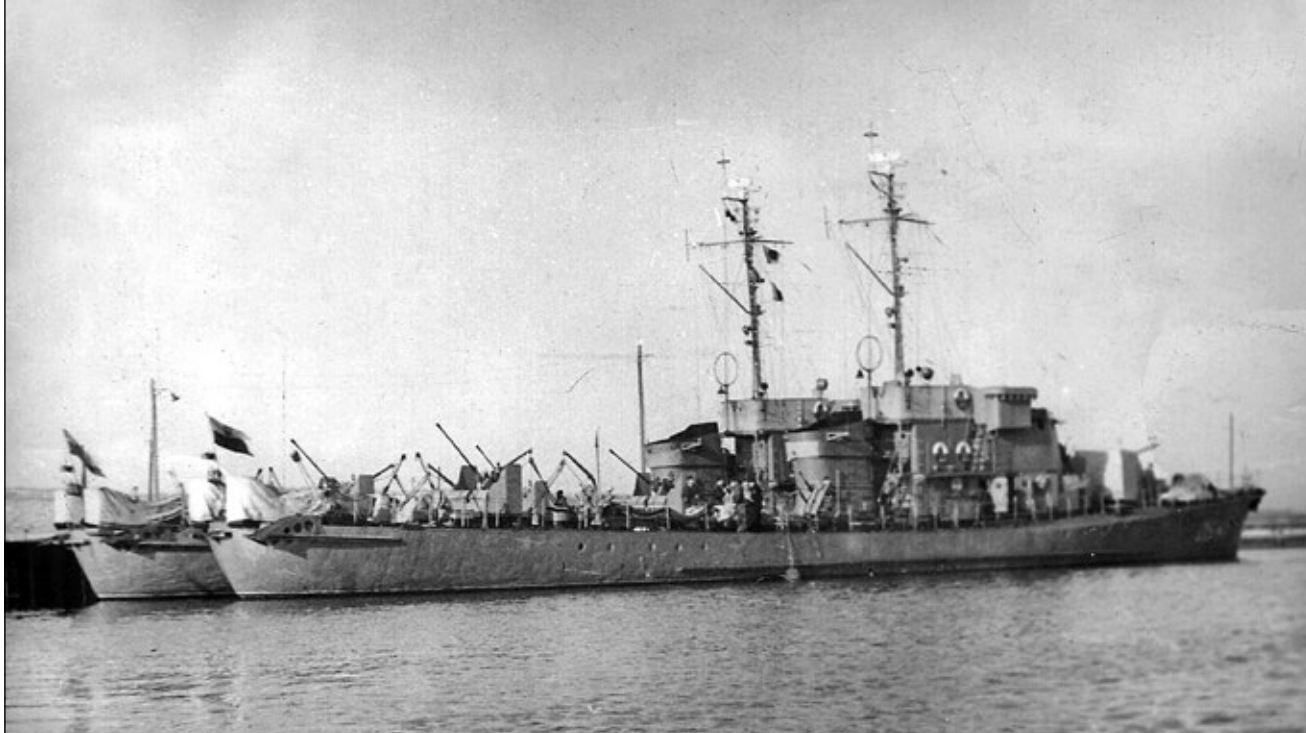
nurkowego tzn. na odległość 100 m. od bojki. Po dojściu na daną odległość nurek zaczął zataczać koło 360°. Aby nurek nie zbliżał się do okrętu wąż nurkowy i lina sygnałowa były zawsze wybrane. W czasie zataczania kręgu przez nurka wąż i lina sygn.. szły po dnie. Dawało to możliwość zaczepienia o wrak. Po dojściu nurka na pozycję wyjściową został on wciągnięty na pokład i okręt zmienił pozycję i na odległość 200 m od pierwszej bojki stawiał drugą. Znowu spuszczano nurka i czynności powtarzały się jak powyżej. Koła jakie zataczali nurkowie zalegały się, tak, że nie istniał żaden martwy sektor.”

Jednak ani ekipa ze Świnu, ani ta ze Świnoujścia nie znalazły żadnego wraku. Dlaczego? W wypadku poszukiwań w rejonie Świnu sytuacja jest jasna: badania prowadzono w niewłaściwym miejscu. Z całkowicie niezrozumiałych powodów Oddział Ratowniczy przeprowadził trałowanie obszaru wyznaczonego pozycjami:

= 54°24,1' N	= 54°26,2' N
= 18°58,4' E	= 18°59,1' E
= 54°24,4' N	= 54°26,2' N
= 19°01,1' E	= 19°01,8' E,

czego dowodzi sprawozdane zachowane w Archiwum Marynarki Wojennej (2263/61/4 k. 41) podpisane przez ko-





Ścigacze okrętów podwodnych *Nieugięty* i *Zwinny* brały aktywny udział w poszukiwaniu zatopionych U-Bootów.

Fot. zbiory Jarosława Cichego

mandora porucznika Dworaczka 4 maja 1959 a nie w pobliżu pozycji: 54°25'07" N, 19°08' E, o której mowa w tabeli sporządzonej przez tegoż samego komandora w dniu 6 kwietnia 1959 roku (AMW2263/61/4 k. 32-36). Po prostu rejon poszukiwań został przesunięty o kilka mil na zachód (co pokazuje wycinek mapy na str. 78):

Z poszukiwaniami w rejonie Świnoujścia było zresztą podobnie: przez kilka dni nurkowie kręcili się po dnie Zatoki poszukując wraku... który pięć lat wcześniej został już wydobyty. Wrak *U 2342* stanowił przeszkodę dla żeglugi i został najpierw wysadzony przez ekipy radzieckie: prace prowadzono pomiędzy 30 października a 3 listopada 1954 roku a następnie firmy niemieckie wydobyły fragmenty wraku

i jednostka została ostatecznie złomowana w Karlshagen. Wystarczyło czytać „Wiadomości Żeglarskie” i korzystać ze zaktualizowanych map a nie trzeba by prowadzić kosztownych poszukiwań. Ale zdaje się, że w Marynarce Wojennej (a przynajmniej w jej Oddziale Ratowniczym) panowało pod koniec lat 50. spore zamieszanie: we wszystkich raportach dowódcy meldują o postępie w poszukiwaniach wraku *U 2343* chociaż rozkaz nakazywał im podjąć poszukiwania *U 2342* (a *U 2343* został zatopiony pod koniec wojny w Zatoce Gelling – w sporej odległości od rejonu poszukiwań).

Wreszcie 4 maja 1959 roku komandor Dworaczek poinformował dowódcę MW (Pismo nr 0303), iż „dalsze poszukiwania w rej. Świbna oraz w rej. Świnoujścia jed-

nostek oznaczonych nr taktycznymi *U 2343* [po raz kolejny powtórzony błąd: szukali „*U 2342*” i *U 768* uważam za bezcelowe”.

W tej sytuacji los kontradmirała Wiśniewskiego był przesadzony – 6 listopada 1959 roku został odwołany z funkcji Szefa Sztabu Marynarki Wojennej i przeniesiony „do cywila”; jeszcze przez chwilę utrzymał mandat poselski (do 1961 roku), ale w kolejnych wyborach już nie wystartował. Niejako „na pocieszenie” Wiśniewski został podsekretarzem stanu w Ministerstwie Żeglugi i... prezesem Polskiego Związku Żeglarskiego.

Zupełnie inną kwestią jest to, czy gdyby rzeczywiście udało się odnaleźć i wydobyć któryś z wraków, to polski przemysł okrętowy poradziłby sobie z jego remontem... ●

Okręt podwodny *Ślęzak* (projekt 66) po demontażu działa 45 mm.

Fot. zbiory Jarosława Cichego





Najpiękniejsze w całej klasie

Część III – Kalendarium służby

SPOKOJNYJ (nr budowy 701)

Przydział organizacyjny:

Od 12.IX.1956 r. w składzie 121. Brygady Niszczycieli FP. Od 5.VII.1959 r. w składzie 170. Brygady Niszczycieli. Od 20.VI.1961 r. do 1.X.1978 – w składzie FB, a od 1.X.1978 – ponownie w składzie FP – 56. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej. FP. Od 3.VIII.1983 r. w składzie 206. Brygady Niszczycieli.

Przebieg służby:

26.IX.1956 r., uczestniczył w ratowaniu załogi okrętu podwodnego *M-256*, który zatonął w rejonie Tallina. 1.VII.1964 r. odstawiony do rezerwy i zakonserwowany w Kronsztadzie. W 1968 r. uczestniczył w ćwiczeniach „Siewier-68” i w kwietniu 1970 r. – w manewrach „Okiean”. Wielokrotnie pełnił służbę w Morzu Północnym i Barentsa: w 1973 roku służba bojowa w rejonie wysp Szetlandzkich. 25.III.1984 r. wycofany ze składu okrętów bojowych, zakonserwowany, a 19.IV.1990 r. przekazany OFI w celu utylizacji. 1.X.1990 r. rozformowany. W okresie sierpień-wrzesień 1991 r. w miejscowości Rosta k/Murmańska rozebrany na złom.

Numery burtowe:

43 (1956), 41 (1957), 541 (1959), 543 (1960), 256 (1961), 811 (1963), 762 (1965), 391 (1970), 325 (1976), 541 (1978).

ŚWIETŁYJ (nr budowy 702)

Przydział organizacyjny:

1955 r – 128. Brygada Niszczycieli 4 (Północno-Bałtyckiego) WMF. Od 4 stycznia 1956 r. wchodził w skład Floty Bałtyckiej. Od 1971 r. – 12. Dywizja Okrętów Nawodnych. Od 1979 r. – 76. Brygada Niszczycieli.

Przebieg służby:

W okresie wrzesień – grudzień 1967 r. oraz lutym – kwietniu 1969 r. pełnił służbę bojową w M. Śródziemnym. W okresie lipiec-sierpień 1972 r. pełnił służbę bojową na Północnym Atlantyku, a od września 1973 do kwietnia 1974 r. ponownie w M. Śródziemnym. W czerwcu 1978 r. podczas remontu zatonął przy nabrzeżu stoczni. Następnie został podniesiony i naprawiony. Dnia 22 sierpnia 1980 r. wycofany z linii zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Tallinie, a 25.IV.1989 r. skreślony z listy okrętów WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbudowania, demontażu i sprzedaży. Dnia 1.X.1989 r. rozformowany i w 1990 w Lipawie rozebrany na złom.

Wizyty zagraniczne:

18-22 października 1962 r. – Rostock (NRD); 8-12 maja 1964 r. Kopenhaga (Dania); 3-7 lipca 1967 r. Sztokholm (Szwecja) i 21-26 czerwca 1976 r. Bordeaux (Francja).

Numery burtowe:

95 (1955), 86 (1956), 762 (1958), 251

(1959), 860 (1961), 850 (1962), 860 (1963), 741 (1965), 168 (1967), 420 (1968), 482 (1969), 489 (1970), 952 (1972), 432 (1974), 490 (1975-1976), 467 (od lipca 1977), 476 (1982).

BLIESTIASZCZIJ (nr budowy 1201)

Przydział organizacyjny:

Od 8.X.1955 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej – 30. Dywizja Okrętów ZOP. Od 20.X.1960 r. 173. Brygada Okrętów ZOP Kamczackiej Flotyli Wojennej. Od 15 listopada 1967 r. 201. Brygada Okrętów ZOP. Dnia 3.VI.1970 r. przybył do Władywostoku. Od 22 listopada w składzie 175. Brygady Niszczycieli. Od 15.III.1972 r. – 193. Brygada Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

Jesienią 1960 r. przeszedł z Sewastopola przez Kanał Sueski do Pietropawłowska Kamczackiego i wszedł w skład Kamczackiej Flotyli Wojennej Floty Pacyfiku. Pod koniec lat 60. przystąpił do pełnienia służby bojowej: od 15.XI.1969 r. do 3.VI.1970 r., od 6.I. do 1.IV.1971 r. i od kwietnia do września 1973 r. – w O. Indyjskim. W kwietniu 1970 r. brał udział w manewrach „Okiean”. Dnia 10.II.1982 r. wycofany z linii, zakonserwowany i we Władywostoku postawiony do rezerwy, a 30.VII.1987 r. przekazany OFI w celu rozbudowania, demontażu i sprzedaży.

Dnia 6.VIII.1987 rozformowany i wkrótce w stanie pół zatopionym osadzony na dnie w zatoce Truda niedaleko wyspy Russkij w zatoce Piotra Wielkiego. W latach 1988-1989 we Władywostoku rozebrany na złom.

Wizyty zagraniczne:

8-10.X.1957 r. – Split (Jugosławia); 10-12.X.1957 r. – Dubrownik (Jugosławia); IX.1960 r. – Port Said (Egipt); 26.XI – 1.XII.1969 r. – Sianukwil (Kambodża); 26-30.I.1970 r. – Al-Hudajda (Północny Jemen), 1-6.II.1970 r. i 19-24.II.1971 r. – Mas-saua (Etiopia) i 19-23.IV.1970 r. – Port-Lo-u-is (Mauritius).

Numery burtowe:

79 (1956), 82 (1957), 812 (1962), 870 (1963), 421 (1972), 405 (1974), 408 (1976), 449 (1977).

SPIESZNYJ (nr budowy 703)

Przydział organizacyjny:

Rozpoczął służbę w składzie 128. Brygady Niszczycieli 4. (Północno-Bałtyckiego) WMF. Od 4.I.1956 r. FB. Od 11.I.1971 r. – 12. Dywizja Okrętów Nawodnych. Od 1985 r. – 76. Brygada Niszczycieli.

Przebieg służby:

W okresie od 17 do 23.VII.1970 pełniąc służbę bojową w strefie działań wojennych w M. Śródziemnym i O. Atlantycznym wykonywał zadania na rzecz sił zbrojnych Syrii. W okresach: od marca do lipca 1971 r., od czerwca do listopada 1972 r. i od września 1973 r. do kwietnia 1974 r. w M. Śródziemnym pełnił służbę bojową. W okresie od września 1978 do maja 1979 r. pełnił służbę bojową w północnej i centralnej części Atlantyku. W kwietniu (10-27)

1970 r. uczestniczył w manewrach „Okie-an”. W okresie od 30.X do 25.XI.1978 r. i od 29.XII.1978 r. do 8.II.1979 r. znajdując się w Zatoce Gwinejskiej – wspierał siły zbrojne Angoli. 15.III.1984 r. wycofany z linii, zakonserwowany i początkowo w Tallinie, a potem w Lipawie odstawiony do rezerwy, ale 14.III.1985 r. ponownie wprowadzony do służby. 25.IV.1989 r. wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 31.XII.1989 r. rozformowany i w latach 1990-1991 w Lipawie rozebrany na złom.

Numery burtowe:

32 (1956), 502 (1959), 172 (1964), 413 (1969), 476 (1971), 954 (1973), 471 (1977), 672 (1978-VII.1979), 640 (1983), 665 (1984), 655 (1984-XII.1986), 602 (VII.1988-1990).

BYWAŁYJ (nr budowy 1202)

Przydział organizacyjny:

1956 r. – 30. Dywizja Okrętów ZOP F.Cz. Od 25.V.1959 r. 120. Brygada Niszczycieli FP. Od 20.XI.1961 r. w składzie FB, a od 4.01.1968 r. ponownie FP w składzie 7. Eskadry Operacyjnej (170. Brygada Niszczycieli). Od 1.X.1978 r. – 56. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej. Od 15.VIII.1983 r. w składzie 206. Dywizji Niszczycieli.

Przebieg służby:

Latem 1959 roku odbył rejs z Sewastopola do Siewieromorska. Od 27 marca 1960 r. w rezerwie. Od 5 do 7.VII.1961 r. brał udział w akcji ratunkowej K-19. Od połowy lat 60. pełnił okresowo służbę bojową: od 15.IV do 30.V.1966 r. – M. Norweskie i północ-

ny Atlantyk; od czerwca do września 1971 r. – M. Śródziemne; od lutego do lipca 1972 r. – południowy Atlantyk (w okresie od 5.III do 6.V.1972 r. w strefie działań wojennych w Gwinei); od 10.X.1972 r. do 8.IV.1973 r. niszczyciel wraz z innymi okrętami pełnił służbę bojową w centralnej części Atlantyku, podczas której (od 19 do 24.X.1972 r.) brał udział w ćwiczeniach FP (bazował w Konakri); od 10.XI.1973 r. do lutego 1974 r. ponownie w strefie działań wojennych w Zatoce Gwinejskiej; od czerwca do grudnia 1974 r. – M. Śródziemne i od lipca do listopada 1979 r. – północny Atlantyk. Dnia 17.VII.1988 wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem do OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży, 1.X.1988 r. rozformowany i w kwietniu 1990 r. sprzedany indyjskiej firmie w celu rozebrania na metal W 1991 r. rozebrany na złom¹.

Wizyty zagraniczne:

8-10.X.1957 r. Split, a 10-12.X.1957 r. Dubrownik (Jugosławia); 9-14.VIII.1971 r. – Algier (Algieria); 6.V.1972 r. – Gwinea; 2-6.XII.1974 r. – Casablanka (Maroko);

Numery burtowe:

77 (1957), 547 (1960), 870 (1961), 299 (1973).

SKROMNYJ (nr budowy 704)

Przydział organizacyjny:

Od 1956 r. 121. Brygada Niszczycieli FP. 1960 r. – 170. Brygada Niszczycieli w rezerwie. 24.VI.1965 r. przeniesiony do FB na czas modernizacji. Po modernizacji włą-

1. Wg innych danych – rozebrany na złom w Murmańsku w 1989 r.

Tym razem *Spiesznyj* podczas jednej z parad w Leningradzie, 1977 rok.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





Swiaduszczyj w 1957 roku w początkowym okresie swojej służby.

czony w skład 170. Brygady Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej. 1.X.1978 r. – 56. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej. Od 14.III.1980 r. w rezerwie – 176. Brygada Okrętów Rezerwy 2. Dywizji Okrętów Podwodnych (guba Sajda).

Przebieg służby:

Wszedł w skład FB. Od 2.IX.1956 przeniesiony do FP i 12.IX.1956 r. przybył z Bałtyjska do Siewieromorska. W okresie 1957-1964 zakonserwowany i odstawiony

Skromnyj w ujęciu z lotu ptaka krótko po modernizacji wg projektu 56A.

do rezerwy w Siewieromorsku. W dniach 10-27 kwietnia 1970 r. uczestniczył w manewrach „Okiean”. W dniach 10-27. IV.1970 r. podczas tych manewrów uczestniczył w akcji ratunkowej załogi AOP K-8. W okresie styczeń-czerwiec 1972 r. i kwiecień-czerwiec 1973 r. pełnił służbę bojową we wschodniej części Atlantyku (w tym czasie od 12.VI do 10.X.1973 r. zabezpieczał bojową obecność w Gwinei. Od września do października 1979 r. w północnej

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego części Atlantyku. 22.II.1980 r. wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Zatoce Sajda, a 25.IV.1989 r. skreślony z listy okrętów WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 1.X.1989 rozformowany i w 1990 odholowany przez holownik do Porto-Nogaro (Włochy) do stoczni złomowej.

Wizyty zagraniczne:

6-28.I.1972 r. – Bissau (Gwinea Bissau);

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego





Swięduszczyj po modernizacji według projektu 56PŁO.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

4-6.V.1972 r. i 23-29.V.1973 r. – Pointe-Noire (Kongo-Brazzaville)².

Numery burtowe:

75 (1956), 542 (1959), 521 (1962), 612 (1963), 764 (1965), 012 (1966), 308 (1969), 345 (1975).

SWIEDUSZCZIJ (nr budowy 705)

Przydział organizacyjny:

1956 r. – 121. Brygada Niszczycieli FP. Od 5.VII.1959 r. – 170. Brygada Niszczycieli FP. Od 5.X.1963 r. – 11. Brygada Niszczycieli F.Cz. Od 1973 r. – 70. Brygada Okrętów ZOP 30. Dywizji okrętów ZOP. 1980 r. 39. Dywizja Okrętów Desantowych, jako okręt wsparcia ogniowego desantu.

Przebieg służby:

Początkowo w składzie FB. Od 10.X.1956 r. przeniesiony do FP. Od 29.X.1960 r. do sierpnia 1962 r. w rezerwie. W lipcu 1961 r. uczestniczył w ratowaniu *K-19*, który uległ awarii na Północnym Atlantyku, a 5.X.1963 r. – wszedł w skład F.Cz. W kwietniu 1970 r. uczestniczył w manewrach „Okiean”. W latach 1971-1973 w konserwacji, potem służba bojowa: 1973 r. – M. Śródziemne, w październiku eskortowanie statków handlowych od Dardaneli do Latakii (Syria). W 1974 r. M. Śródziemne. W czerwcu 1979 r. wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Sewastopolu, ale 30.VI.1980 r. ponownie wprowadzony do służby. Dnia 8.IV.1992 r. skierowany z listy okrętów WMF w związku z przekazaniem ORWI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. Dnia 3.XII.1992 r. rozformowany i w listopadzie 1993 r. w Inkermanie złomowany.

Numery burtowe:

45 (1956), 42 (1957), 544 (59), 259 (1961), 685 (1963), 603 (1964), 720 (1965), 774 (1966), 309 (1969), 519 (1983), 522 (od VII.1984), 516 (1988), 511 (1991), 519 (1992).

WIESKIJ (nr budowy 82)

Przydział organizacyjny:

1956 r. – 175. Brygada Niszczycieli FOS; od 1966 r. w 9. Dywizji Okrętów ZOP; od 3.VIII.1970 r. 201. Brygada Okrętów ZOP; od 22.XII.1970 r. w 175. Brygadzie Okrętów Rakietowych; od 15.III.1972 r. 193. Brygada Okrętów ZOP 10. Eskadry Operacyjnej; od 24.IV.1979 r. – 193. Brygada Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

Wrzesień – październik 1959 r. w składzie zespołu okrętów odbył rejs wokół Japonii (Zatoka Strielok – Cieśnina La Pérouse’a – Korsakow – Cieśnina Koreańska – Zatoka Strielok). 1.X.1961 r. w M. Japońskim uratował załogę (9 ludzi) łodzi latającej Be-6. W połowie lat 60. okresowo pełnił służbę bojową; od 25.IV do 26.VI.1965 r. – M. Filipińskie; od 19.IV do 7.VI.1966 r. – O. Spokojny (okolice wyspy Guam); od kwietnia do końca maja 1967 r. – M. Filipińskie. Dnia 10 maja 1967 r. w M. Filipińskim podczas śledzenia lotniskowca *Hornet* (typu *Essex*) w lewą burtę *Wieskiego* uderzył amerykański niszczyciel *Waller* (typu *Fletcher*) uszkadzając mu poszycie burty i jol. W październiku 1967 r. wychodził w M. Filipińskie dla pomocy i doprowadzenia do bazy AOP. Od 2 do 17.II.1968 r. i od 5 do 17.II.1969 r. – M. Japońskie; 16-21.III., 4-7.IV., 21-25.IV.1971 r. wychodził w mo-

rze w celu śledzenia amerykańskich okrętów w M. Japońskim; od 19.VI.1971 r. do 17.I.1972 r. – O. Indyjski (śledzenie LGU *Enterprise*); od 13.XII.1971 r. do 6.III.1972 r. niszczyciel wraz z innymi okrętami WMF ZSRR brał udział w zabezpieczeniu działań w konflikcie indyjsko-pakistańskim; od 10.V do 30.VI.1972 r. – Zatoka Tonkińska. Dnia 12.X.1976 r. na Morzu Wschodnio-Chińskim zniósł załogę z płonącego radzieckiego zbiornikowca *Tawriczanka*. Od 6.XII.1977 r. do 21.VII.1978 r. – O. Indyjski i Zatoka Adeńska. W tym czasie wykonywał zadania na rzecz sił zbrojnych Etiopii. 30.VII.1987 r. wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. Dnia 1.X.1988 r. rozformowany i w stanie pół zatopionym osadzony na dnie w buhcie Truda niedaleko wyspy Russkij w zatoce Piotra Wielkiego³. W połowie 1988 r. kadłub niszczyciela odholowano do Władywostoku, gdzie rozebrano go na złom.

Wizyty zagraniczne:

Wrzesień 1971 r. – Aden (Południowy Jemen); Berbera (Somalia)

Numery burtowe:

409 (1959), 022 (1966), 426 (1969), 407 (1971), 408 (1972), 778 (1978), 718 (1979), 707 (1981), 715 (1982), 726 (1985).

WYZYWAJUSZCZIJ (nr budowy 81)

Przydział organizacyjny:

2. Wg innych danych w dniach 5.III-6.V.1972 r. odwiedził Hawanę (Kuba),

3. Wg innych danych w połowie 1988 r. kadłub niszczyciela odholowano do Władywostoku, gdzie rozebrano go na złom.



Moskowskij Komsomolec (eks-Smyszliennyj) na Północnym Atlantyku.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

Od 1956 r. – 175. Brygada Niszczycieli FOS; od 31.VIII.1966 r. 201. Brygada Okrętów ZOP 9. Dywizji Okrętów ZOP; od 15.III.1972 r. – 10. Eskadra Operacyjna.

Przebieg służby:

Od połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: 25.IV-26.VI.1965 r. – w rejonie Wysp Hawajskich; 6 maja 1966 r. pomoc przy gaszeniu pożaru na okręcie podwodnym K-66; 17.V-25.VII i od 1.VIII do 3.IX.1967 r. M. Filipińskie; 5-17. II i 20.V-17.VI.1968 r. – M. Japońskie niedaleko brzegów KRL-D; 20.V-12.VI.1969 r. M. Japońskie; 5.V-9.XI.1972 r. – O. Indyjski. 1.IX.1985 r.⁴ wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Zatoce Nowik, a 25.IV.1989 r. skreślony z listy WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. Dnia 1.X.1989 r. rozformowany i w 1994 r. sprzedany chińskiej firmie na złom.

Wizyty zagraniczne:

Wrzesień 1966 r. Czongdzin (KRL-D); 1972 r. – Berbera (Somalia), Kolombo (Cejlon), Port-Louis (Mauritius).

Numerory burtowe:

472 (1960), 072 (1966), 446 (1972), 425 (1977), 782 (1978), 766 (1989)

SMYSZLIENNYJ – od 29.10.1958 r. – **MOSKOWSKIJ KOMSOMOLEC** (nr budowy 706)

Przydział organizacyjny:

1956 r. – 121. Brygada Niszczycieli FP; od 1962 r. – 170. Brygada Niszczycieli; w latach 1966-1968 w składzie F.Cz, po remoncie kapitalnym powrócił do FP, od 4.I.1968 r. – 170. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry

Operacyjnej; od 1.X.1978 r. – 56. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej; od 15.VIII.1983 r. – 206. Brygada Niszczycieli.

Przebieg służby:

Okresowo pełnił służbę bojową: od 1 do 25.VII.1964 r. i od 30.VIII do 28.IX.1964 r. – w M. Norweskim; od 18.VI. do 7.VII.1965 r. – na północnym Atlantyku; od 31.IX.1971 r. do 20.I.1972 r. – w centralnej i południowej części Atlantyku; od 2.I.1976 r. do 12.VII.1976 r. – w północnej części Atlantyku i od grudnia 1978 r. do marca 1979 r. – w M. Śródziemnym. W dniach 9-27 kwietnia 1970 r. brał udział w manewrach „Okiean”, od 5 do 12.IV.1979 r. w ćwiczeniach „Razbieg-79”. Wykorzystując nieakustyczny system wykrywania okrętów podwodnych po śladzie torowym „Kolos”, okręt poszukiwał AOP przeciwnika. Z jednym z nich utrzymywał kontakt przez 35 godzin. Testy systemu „Kolos” trwały do końca 1982 r. Dnia 22.VII.1986 r. wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. Dnia 27.II.1987 r. rozformowany i wkrótce w stanie półrozebrany osadzony na mieliźnie w Zatoce Kolskiej pod Murmańskiem⁵.

Wizyty zagraniczne:

25-28.X.1969 r. Reykjavik (Islandia); 9-14.VIII.1971 r. – Algier (Algieria); grudzień 1972 r. – Cienfuegos (Kuba); 10-15.X.1977 r. – Oslo (Norwegia) i 10-14.V.1978 r. – Bordeaux (Francja).

Numerory burtowe:

46 (1956), 43 (1957), 833 (1961), 600 (1963), 011 (1966), 384 (1969), 663 (?), 454 (1978).

SKRYTNYJ (nr budowy 707)

Przydział organizacyjny:

Od 5.XI.1956 r. w 128. Brygadzie Niszczycieli 12. Dywizji Okrętów Nawodnych FB. Od 20.IX.1960 r. 173. Brygada Niszczycieli Flotyli Kamczackiej. Od 25.VII.1970 r. – 201. Brygada Okrętów ZOP. W 1972 r. przeniesiony do 173. Brygady okrętów ZOP Kamczackiej FW. Od 24.IV.1979 r. 193. Brygada Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

Dnia 2.XI.1956 r. włączony do składu FB. 12.II.1960 r. przeniesiony w skład FP, a 20.IX.1960 r. po przejściu w okresie lato-jesień 1960 r. PDM (EON-70) z Zatoeki Kolskiej na Daleki Wschód – w składzie Kamczackiej Flotyli Wojennej FOS. W latach 1961-1964 okręt zajmował się szkoleniem bojowym. Od grudnia 1972 r. do maja 1973 r. – pełnił służbę bojową w Oceanie Indyjskim; w okresie sierpień-listopad 1980 r. – w południowej części O. Spokojnego; w maju – wrześniu 1982 r. – w M. Japońskim i M. Filipińskim. W lutym 1985 r. okręt postawiono do remontu ale 16.IX.1985 r. remont przerwano, i od listopada 1985 r. do kwietnia 1989 r. okręt znajdował się we Władywostoku na konserwacji. 25.IV.1989 r. skreślony ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. Dnia 1.X.1989 r. rozformowany i w buchcie Postowaja (Zatoka Sowiecka Gawań) odstawiony na postój, a w 1991 r. sprzedany indyjskiej firmie na złom.

4. Wg innych danych 27.VII.1985 r.

5. (Wg innych danych w latach 1987-1988 w miejscowości Rosta k/Murmańska rozebrany na złom.

Skrytny po przebudowie do projektu 56A w końcowym okresie służby.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Wizyty zagraniczne:

14-19.I.1973 r. – Bombaj (Indie); 3-8.II.1973 r. – Massaua (Etiopia); kwiecień 1973 r. – Mombasa (Kenia); październik 1982 r. – Bombaj i Massaua.

Numery burtowe:

045 (1960), 683 (1961), 685 (1965), 447 (1968), 722 (1980), 715 (1982), 707 (1983), 745 (od VII.1987 do 1992).

BIESSLIEDNYJ (nr budowy 1205)

Przydział organizacyjny:

Od 1.VIII.1957 r. w składzie FOS. Od 1966 r. – 173. Brygada Okrętów ZOP Kamczackiej FW; od 24.IV.1979 r. 175. Brygada Okrętów Rakietowych 10. Eskadry Operacyjnej.

Przebieg służby:

W dniach 20.VI-24.VII.1957 r.⁶ przeszedł z Sewastopola do Władywostoku (przez Kanał Sueski) i 1.VIII.1957 r. przeniesiony w skład FOS. Od drugiej połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: 1968 r. – południowy Pacyfik; od 3.II. do 9.VII.1971 r. – O. Indyjski i w 1976 r. – M. Japońskie. W dniach 15-25 kwietnia 1970 r. uczestniczył w manewrach „Okiean”. 17.V.1977 r. zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Zatoce Nowik, ale 13.III.1979 r.⁷ ponownie wcielony do służby. Dnia 17.VII.1988 r.

6. Wg innych danych: 20.VI-3.VIII.1957 r.

7. Wg innych danych 24.IV.1979 r.

Skrytny u dalekowschodnich wybrzeży ZSRR, 1960 rok.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



wycofany ze służby, 1.X.1988 r. rozformowany i w styczniu 1989 r. sprzedany filipińskiej firmie na złom. W 1990 r. zatonął podczas holowania w Cieśninie Tajwańskiej.

Numery burtowe:

636 (1961), 811(1962), 448 (1977), 739 (1981), 756 (1983-1989), 753 (1986), 756 (1988).

WDOCHNOWIENNY (nr budowy 83)

Przydział organizacyjny:

Od 1956 r. – 175. Brygada Niszczycieli FOS. Od 1966 r. w 9. Dywizji Okrętów ZOP; od 22.XII.1970 r. – 175. Brygada Okrętów Rakietowych (wcześniej w składzie 201. Brygady Okrętów ZOP). od 15 marca 1972 r. – 193. Brygada Okrętów ZOP 10. Eskadry Operacyjnej. Od 24.IV.1979 r. – 175. Brygada Okrętów Rakietowych 10. Eskadry Operacyjnej.

grudnia 1971 r. – M. Japońskie; październik – listopad 1976 r. – i od 30.X.1978 r. do 23.VIII.1979 r. – O. Indyjski. Od pierwszej połowy 1986 r. zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Zatoce Nowik. 30.VII.1987 r.⁸ wycofany z bojowego składu floty, przekazany OFI do utylizacji. Dnia 1.X.1987 r. rozformowany i w 1988 r. w stanie półzatopionym osadzony na dnie w buchcie Truda niedaleko Wyspy Russkij w Zatoce Piotra Wielkiego. W 1988 r. rozebrany na złom we Władywostoku.

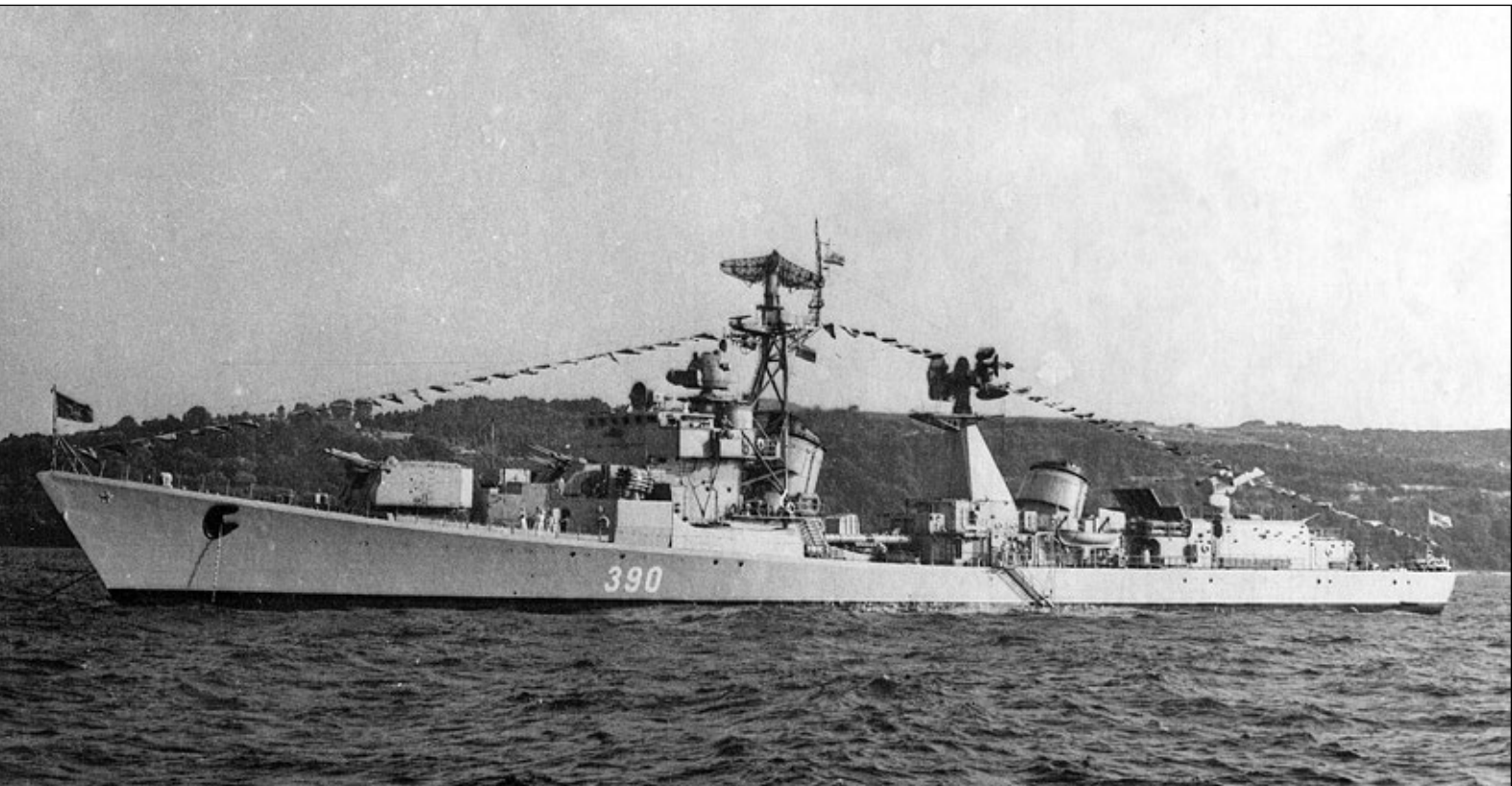
Wizyty zagraniczne:

26.XI-2.XII.1968 r. Mombasa (Kenia); 2-7.I.1969 r. – Aden (Ludowa Republika Południowego Jemenu); 9-12.I.1969 r. – Al-Hudajda (Jemeńska Republika Arabska); W lutym 1969 r. – Bombaj (Indie), i od końca października 1978 r. do sierpnia 1979 r. – Aden (Południowy Jemen), Massaua

12.V.1971 r. – 30. Dywizja Okrętów Nawodnych F.Cz.¹⁰

Przebieg służby:

Rozpoczął służbę we FB. 12.VII.1958 r. przeniesiony w skład FP, a 11.II.1964 r. w skład F.Cz. W latach 1961-1964 okręt zajmował się szkoleniem bojowym, a od drugiej połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: wrzesień-grudzień 1966 r. – M. Śródziemne; 3.V-30.VII.1968 r. Wschodni Atlantyk; Od 1.IX do 30.XI.1972 r. zabezpieczał działanie bojowe w Syrii, a od 5 do 24.X.1973 r. – w Egipcie. Jednocześnie eskortował statki handlowe do portu Latakia (Syria). 30.VIII.1974 r. uczestniczył w akcji ratunkowej niszczyciela *Otważnyj* i jego załogi. 2.VI.1977 r. w czasie wyjścia na trzecią służbę bojową w Cieśninie Bosfor zderzył się z beczką cumowniczą i uszkodził jedną ze śrub – mu-



Soznatielnyj w czasie jednej z parad, 1971 rok.

Przebieg służby:

Dnia 30.IX.1962 r. wycofany ze składu bojowego, zakonserwowany i w buchcie Abrek (Zatoka Strielok) odstawiony do rezerwy do stycznia 1965 r. Od drugiej połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: 1967 r. – M. Japońskie i Cieśnina Koreańska; od 22.X.1968 r. do 4.IV.1969 r. – O. Indyjski; Od 15 do 16.IV.1969 r. w Morzu Japońskim uratował załogę amerykańskiego samolotu systemu AWACS; od 18-20 i 22-26.X.1971 r. śledzenie LGU *Midway* w M. Japońskim; od października do

(Etiopia) i Cam Ranh (Demokratyczna Republika Wietnamu).

Numery burtowe:

494 (1959), 034 (1966), 395 (1967), 429 (1969), 779 (1980), 736 (1987).

SOZNATIELNYJ (nr budowy 708)

Przydział organizacyjny:

1958 r. – 170. Brygada Niszczycieli FP. W 1964 r. przeniesiony w skład F.Cz. Od 4.II.1968 r.⁹ w składzie FP – 170. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej. Od marca 1971 r. ponownie we F.Cz.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

sział wrócić do bazy. W 1977 r. przeprowadzano na nim testy rakietowego kompleksu plot. „Wołna-P”. 1.III.1988 r. wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI do celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. Dnia 17.VII.1988 r. rozformowany. W 1990 r. kadłub niszczyciela został odholowany do Portugalii na złom.

Wizyty zagraniczne:

9-13.VIII.1974 r. – Warna (Bułgaria).

⁸ Wg innych danych 5.III.1987 r.

⁹ Wg innych danych 6.II.1967 r.

¹⁰ Wg innych danych od maja 1972 r.



Polski niszczyciel Warszawa (eks-Sprawiedliwy) w trakcie ćwiczeń w morzu, lata 70.

Fot. Lech Zielaskowski

Numery burtowe:

74 (1956), 40 (1957), 98 (1957), 29 (1958), 47 (1958), 256 (1959), 605 (1963), 607 (1964), 765 (1965), 016 (1966), 3211 (1969), 383 (1970), 169 (1972), 357 (1973), 367 (1974), 357 (1975), 516 (1977), 361 (1979), 381 (1981), 512 (od 12.VII.1984), 526 (1988), 260 (od XI.1988).

SPRAWIEDLIWYJ (nr budowy 709)

Przydział organizacyjny:

Od 1957 r. – 128. Brygada Niszczycieli FB. Od 25.VI.1970 r. w składzie PMW.

Przebieg służby:

Dnia 27.XII.1956 r. podniósł banderę wojenną ZSRR i wszedł w skład FB. r. W latach 1961-1964 okręt zajmował się szkoleniem bojowym, a od połowy lat 60. – okresowo pełnił służbę bojową: od 1 do 30.X.1964 r. na M. Północnym i Norweskim (śledzenie ćwiczeń „Follex-64”); kwiecień-czerwiec 1968 r. w M. Norweskim i na północnym Atlantyku. 25.VI.1970 r. przekazany w Gdyni PMW (zmiana nazwy na „Warszawa”) i 27.I.1971 r. skreślony z listy okrętów WMF. 31.I.1986 r. skreślony z listy okrętów PMW i w 1991 r. w Świnoujściu rozebrany na złom.

Wizyty zagraniczne:

8-12.V.1964 r. Kopenhaga (Dania); 18-22.X.1962

– Rostock (NRD). W składzie PMW odwiedzał: w 1972, 1976, 1981, 1985 r. – Leningrad (ZSRR); w 1972 r. i 1980 r. – Helsinki (Finlandia); w 1973 r. – Hawr (Francja); w 1975 r. – Portsmouth (W. Brytania); w 1977 r. – Londyn (W. Brytania); w 1978 r. – Kopenhagę (Dania); w 1978 r. – Karlskrone (Szwecja) i w 1984 r. – Murmańsk (ZSRR).

Numery burtowe:

92 (1956), 254 (1959), 256 (1960), 254 (1963?), 191 (1964), 954 (1965), 175 (1967), 375 (1969), 372 (1970), w PMW (od VI.1970) nr 275.

BURLIWYJ (nr budowy 1206)

Przydział organizacyjny:

Rozpoczął służbę na M. Czarnym. W 1957 r. przeniesiony na Daleki Wschód. Od 30.IX.1966 r. – 201. Brygada Okrętów ZOP; 29.XI.1970 r. – 10. Eskadra Operacyjna.

Przebieg służby:

W okresie 20.VI-24.VII.1957 r.¹¹ przeszedł z Sewastopola do Władywostoku (przez Kanał Sueski) i 1.VIII.1957 r. przeniesiony do składu FOS. Po modernizacji zakończonej 25.III.1963 r. wycofany z linii,

11. Wg innych danych 20.VI-3.VIII.1957 r.

Burliwij (w centrum) po wycofaniu ze służby na początku lat 90. Z lewej niszczyciel Blietiaszczij, z prawej trałowiec proj. 266.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Błagorodnyj w trakcie tankowania paliwa w marszu.

Fot. zbiory Włodzimira Zabłockiego

zakonserwowany i w Zatoce Nowik niedaleko Wyspy Russkij w Zatoce Piotra Wielkiego odstawiony do rezerwy, ale 30.IX.1966 r.¹² ponownie wprowadzony do służby. Od drugiej połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: od 29.I do 10.III.1968 r. – Cieśnina Koreańska; 22-28.IV.1968 r. podczas śledzenia LGU *Ranger*, uratował koreańskich rybaków; od października do grudnia 1969 r. – M. Filipińskie (jednocześnie prowadzono operację „Wołna” – poszukiwanie pozycji OPARB USA); od 9.IV do 11.V.1970 r. i od 23.IX do 25.X.1971 r. – M. Japońskie. W kwietniu 1970 r. uczestniczył w manewrach „Okiean”. 15.II.1973 r.¹³ ponownie odstawiony do rezerwy, od 20 listopada 1974 r. zakonserwowany w buchcie Nowik. Dnia 25.IV.1989 r. wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbioru, demontażu i sprzedaży. 1.I.1989 r. rozformowany. W 1992 r. sprzedany do Chin na złom. W 1993 r. kadłub odholowany do Chin.

Numerы burtowe:

074 (1966), 351 (1967), 429 (1977), 724 (1981), 744 (1989-1993)

WOZMUSZCZIONNYJ (nr budowy 84)

Przydział organizacyjny:

Wchodził w skład FOS. Od 1957 r. – 173. Brygada Niszczycieli Kamczackiej FW. Od 20.X.1961 r. – 201. Brygada Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

Okresowo pełnił służbę bojową w M. Japońskim i O. Spokojnym, a także w ochronie połowów morskich w Morzu Ochocim (1959 r.). Od 30.IX.1962 r. w rezerwie w zat. Nowik. 30.VII.1987 r. rozformowany i w 1988 r.¹⁴ w stanie na wpółzatopionym osadzony na dnie w buchcie Truda niedaleko Wyspy Russkij w Zatoce Piotra Wielkiego.

W 1989 r. we Władywostoku rozebrany na złom.

Numerы burtowe:

019 (1966), 340 (1967), 403 (1970), 763 (1987).

БЛАГОРОДНЫЙ (Nr budowy 1207)

Przydział organizacyjny:

Od 1957 r. – 11. Brygada Niszczycieli 30. Dywizji Okrętów Nawodnych F.Cz. Od 31.III.1969 r. 21. Brygada Okrętów ZOP 30. Dywizji Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

W 1959 r. odbył rejs na M. Śródziemne z zajęciem do portu Vlora (Albania) z głównodowodzącym WMF admirałem S.G. Gorszkowem w ramach rekonesansu albańskich wybrzeży przed założeniem tam bazy okrętów podwodnych. W okresie 20.V-12.VI.1960 r. zabezpieczał ewakuację radzieckich specjalistów z portu Vlora (Albania). Od drugiej połowy lat 60. pełnił okresowo służbę bojową: od 1.VI do 25.IX.1967 r. służba bojowa w M. Śródziemnym, (m.in. przeprowadzenie rakietowego okrętu podwodnego przez Gibraltar). W okresie od 5 do 30.VI.1967 r. podczas pełnienia służby bojowej w strefie działań wojennych na M. Śródziemnym wspierał siły zbrojne Syrii. Na tym okręcie bazował sztab ponownie sformowanej 5. Eskadry Operacyjnej; od kwietnia do maja 1971 r., od października 1971 r. do lutego 1972 r. i od listopada 1976 r. – M. Śródziemne; a w sierpniu 1978 r. – w Zatoce Gwinejskiej i od marca do sierpnia 1980 r. – M. Śródziemne. W kwietniu 1970 r. – manewry „Okiean”. 21 marca 1980 r. w czasie służby w M. Śródziemnym zderzenie z radzieckim okrętem hydrograficznym *Pamiat’ Merkurija*. Od 15.IX.1982 r. przeniesio-

ny w skład Leningradzkiej BW. 25.IV.1989 r. wycofany ze składu WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbioru, demontażu i sprzedaży. 31.XII.1989 r. rozformowany, w 1992 sprzedany portugalskiej firmie na złom. W 1993 r. kadłub odholowano do Portugalii.

Wizyty zagraniczne:

Sierpień 1959 r. – Vlora (Albania); 14-18.XII.1971 r. Latakia (Syria); sierpień 1978 r. – Konakri (Gwinea), Kotonu (Benin, dwukrotnie) i Luanda (Angola); 26.VI-1.VI.1980 r. Tunis (Tunezja); 13.VII.1980 r. – Split (Jugosławia).

Numerы burtowe:

106 (1956), 79 (1957), 349 (1970), 353 (1972), 343 (1973), 352 (1975), 356 (1979), 513 (1980), 355 (1981), 511 (1982), 630 (1983), 519 (1988), 671 (1989), 541 (1990).

НИЕСОКРУСИМЫЙ (nr budowy 710)

Przydział organizacyjny:

Od 1957 r. – 170. Brygada Niszczycieli FP; od 1964 r. w składzie F.Cz. Od lutego 1968 r. ponownie w składzie FP. Od 1979 r. 56. Brygada Niszczycieli 7. Eskadry Operacyjnej. Od 15 sierpnia 1983 r. w 206. Dywizji Okrętów Nawodnych.

Przebieg służby:

W latach 1961-1969 i 1982-1987 okręt zajmował się szkoleniem bojowym. Od 5.II.1973 r. do 16.IV.1979 r.¹⁵ i od 3.VII.1980 r. do 7.I.1982 r. zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Siewieromorsku. Od 31 marca do 8 kwietnia 1984 r.

12. Wg innych danych 31.VIII.1966 r.

13. Wg innych danych 5.II.1973 r.

14. Wg innych danych 3.V.1968 r. wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Zatoce Nowik, a 5.III.1987 r. skreślony z listy WMF w związku z przekazaniem OFI.

15. Wg innych danych 27.VI.1979 r.

udział w ćwiczeniach „Atlantika-84”. W 30.III.1987 r. wycofany z linii, rozbrojony i przekształcony w okręt-cel SM-251.¹⁶ 27. VII.1991 r. skreślony z listy jednostek WMF w związku z przekazaniem ORWI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. W 1992 r. w miejscowości Rosta k/Murmańska rozebrany na złom.¹⁷

Numery burtowe:

90 (1956), 44 (1957), 256 (1958), 544 (1959), 610 (1963), 774 (1964), 773 (1965), 018 (1966), 412 (1971), 377 (1980).

PLAMIENNYJ (nr budowy 1208)

Przydział organizacyjny:

Od 1957 r. – 30. Dywizja Okrętów Nawodnych F.Cz; od 31.III.1969 r. 21. Brygada Okrętów ZOP; od 1.06.1970 r. 11. Brygada Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

Od połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: od 1 do 30.VI.1967 r. i od 1.VIII do 31.XII.1968 r. podczas pełnienia służby bojowej w M. Śródziemnym przebywał w strefie działań bojowych sił zbrojnych Egiptu; od stycznia do końca maja 1971 r. i od 5 do 24.X.1973 r. w strefie działań wojennych w Syrii. Od 28.VI do 30.XI.1974 r. wraz z innymi okrętami floty pełnił służbę bojową w M. Śródziemnym i centralnym Atlantyku, w trakcie której (w lipcu 1974 r.) w okresie Kryzysu Cypryjskiego zabezpieczał ewakuację radzieckich obywateli i greckich komunistów z portu Limassol. W kwietniu 1980 r. wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Donuzławie, a 24.VI.1991 r. skreślony z listy WMF w związku z przekazaniem ORWI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży.

Plamiennyj na pięknym burtowym ujęciu z 1957 roku.

1.X.1991 r. rozformowany i wkrótce w stanie na wpółzatopionym osadzony na dnie w Donuzławie na przybrzeżnej mieliźnie. Na początku 1992 roku kadłub niszczyciela odholowano do Inkermanu i rozebrano na złom.

Wizyty zagraniczne:

20-26.VIII.1964 r. Konstanca (Rumunia); 14-18.I.1966 r. – Massaua (Etiopia); 9-10. VII.1968 r. – Port Said (Egipt)

Numery burtowe:

222 (1957) 213 (1962), 514 (1967), 363 (1970), 954 (1971), 383 (1972), 382 (1975), 522 (1977), 538 (1980), 361 (1982), 359 (1986).

NACHODCZIWYJ (Nr budowy 741)

Przydział organizacyjny:

Od 9.IV.1962 r. -170. Brygada Niszczycieli FP; 12.III.1968 r. przeniesiony w skład F.Cz. Od 31.III.1969 r. – 150. Brygada Okrętów Rakietowych 30. Dywizji Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

W listopadzie 1957 r. w czasie przejścia z Kronsztadu do Siewieromorska po raz pierwszy w WMF pobierał paliwo podczas ruchu (w cieśninie Skagerrak). W latach 1961-1964 zajmował się szkoleniem bojowym, a od drugiej połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: od 1 do 25.VII.1964 r. i od 30.VIII do 28.IX.1964 r. – M. Norweskie; od 18.VI do 7.VII.1965 r. – północny Atlantyk; od 7.VIII do 2.X.1965 r. – M. Śródziemne (po czym przejście na F.Cz); w okresie od 1.I do 30.VI.1967 r. i od 1.VIII do 31.XII.1968 r. podczas pełnienia służby bojowej w strefie działań wojennych na M. Śródziemnym wspierał siły zbrojne Egiptu. 9-27.IV.1970 r. – manewry „Okie-

an”. Kwiecień-wrzesień 1975 r. – wschodni Atlantyk i M. Śródziemne; w sierpniu – wrześniu 1976 r. eskortował z Sewastopola do Siewieromorska krążownik lotniczy *Kijew*; październik-grudzień 1976 r. – M. Śródziemne. Dnia 16.III.1984 r. udając się na kolejną służbę bojową w Dardanelach uderzył dnem o grunt i uszkodzony powrócił do bazy. 9.II.1988 r. wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Sewastopolu, a 25.IV.1989 r. skreślony z listy WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 1.X.1989 r. rozformowany i w styczniu 1990 r. sprzedany włoskiej firmie w Porto-Nogaro na złom.

Wizyty zagraniczne:

9-12.VIII.1969 r. – Warna (Bułgaria); 3-7. VIII.1973 r. – Konstanca (Rumunia), 16-22.IV.1974 r. – Algier (Algieria), 21-26. VIII.1975 r. – Tunis (Tunezja); sierpień 1976 r. – Burgas (Bułgaria); 1987 r. – Split (Jugosławia).

Numery burtowe:

36 (1956), 46 (1957), 542 (1959), 620 (1963), 772 (1965), 017 (1966), 383 (1969), 388 (1970), 420 (1971), 322 (1976), 513 (1977), 380 (1978), 514 (1985), 448 (1986), 522 (1987-1989)

WOZBUŹDIENNYJ (nr budowy 85)

Przydział organizacyjny:

Od 1957 r. – 175. Brygada Niszczycieli FOS. Od 26.XII.1969 r. – 175. Brygada Okrętów Rakietowych. Od 16.VI.1971 r. –

16. Wg innych danych przekształcenie w okręt cel nastąpiło 8.IV.1988 r.

17. Wg innych danych 1.X.1991 rozformowany i 23. III.1995 r. sprzedany amerykańskiej firmie na złom.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Nachodczywyj w ciekawym ujęciu z 1970 roku.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika

173. Brygada Niszczycieli Kamczackiej FW.
Przebieg służby:

Służył na Dalekim Wschodzie. W latach 1961-1969 okręt zajmował się szkoleniem bojowym, a od początku lat 70. okresowo pełnił służbę bojową; od 17.VII.1970 r. do 8.II.1971 r. (zabezpieczał podniesienie aparatu kosmicznego „Zond-8”). Od 26.VIII do 3.X.1971 r. wraz z zespołem okrętów WMF pełnił służbę bojową w centralnej i północno-zachodniej części O. Spokojnego; w okresie listopad-grudzień 1971 r. – O. Indyjski; styczeń-lipiec 1972 r. – O. Indyjski; w okresie luty-ma-

rzec 1979 r. razem z zespołem sowieckich okrętów znajdował się w strefie działań wojennych konfliktu wietnamsko-chińskiego, powrócił na holu; październik-grudzień 1979 r. – i kwiecień-czerwiec 1981 r. – O. Indyjski. 8.III.1982 r. wycofany z linii zakonserwowany i w buchcie Rakowaja (m. Pietropawłowsk Kamczacki) odstawiony do rezerwy. 25.IV.1989 r. skreślony z listy floty w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 1.X.1989 r. rozformowany, a w 1990 r. wykorzystany w charakterze celu i zatopiony w rejonie przylądka Szu-

punskij (M. Beringa) u wybrzeża Kamczatki podczas strzelania rakietami.¹⁸

Wizyty zagraniczne:

17-21.XI.1959 r. – Surabaja (Indonezja); lipiec 1970 r. – luty 1971 r. – (w czasie pełnienia służby bojowej) – Berbera (Somalia, czterokrotnie) i Aden (Południowy Jemen); 11-16.IV.1972 r. – Umm Kasr (Irak); 10-15.VII.1972 r. – Port Louis (Mauritius); 5-10.XI.1979 r. – Hajfong (Wietnam); 26-31.V.1981 r. – Aden (Ludowa Republika Południowego Jemenu).

18. Wg innych danych zatopiony 12.VIII.1991 r.

Wozbuźdiennyj na nienajlepszej jakościowo, lecz interesującej fotografii z 1981 roku.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika



Numerы burtowe:

485 (1959), 887 (1962), 420 (1970), 417 (1974), 418 (1977), 785 (od VIII.1977), 513 (od 5.V.1984), 745 (1987).

NAPORISTYJ (nr budowy 1209)

Przydział organizacyjny:

Od 1957 r. – 30. Dywizja Okrętów Nawodnych F.Cz.; od 31.III.1969 r. – 150. Brygada Okrętów Rakietowych.

Przebieg służby:

Służbę pełnił we F.Cz. Od drugiej połowy

10-13.II.1965 r. – Massaua (Etiopia); 15-20.X.1966 r. – Tulon (Francja); 12-15.VIII.1967 r. – Warna; 15-25.I.1968 r. – Aleksandria (Egipt).

Numerы burtowe:

224 (1957), 212 (1962), 214 (1964), 253 (1966), 250 (1968), 362 (1970), 370 (1972), 354 (1973), 370 (1975), 360 (1979), 517 (1980), 516 (1983), 358 (1986), 518 (1987).

WLJATIELNYJ (nr budowy 86)

Przydział organizacyjny:

Wizyty zagraniczne:

18-26.XI.1974 r. – Male (Malediwy).

Numerы burtowe:

260 (1967), 434 (1974), 720 (1980), 718 (1982).

NASTOJCZYWYJ (nr budowy 742)

Przydział organizacyjny:

Od 1958 r. – 170. Brygada Niszczycieli FP. Od 19.V.1967 r. w składzie F.Cz. a od 15.VII.1970 r. FB – 128. Brygada Okrętów Rakietowych 12. Dywizji Okrętów Rakieto-



Naporistyy w trakcie wizyty w Tulonie, 20 październik 1966 roku.

Fot. zbiory Hartmута Ehlersa

lat 60. pełnił okresowo służbę bojową: od września do grudnia 1966 r. – M. Śródziemne; od stycznia do listopada 1968 r. w strefie działań bojowych w Egipcie, w kwietniu 1970 r. – manewry „Okiean”; od sierpnia do końca grudnia 1973 r. – M. Śródziemne. W okresie od 1.X do 29.XII.1973 r. przebywał w strefie działań wojennych siły zbrojne Syrii i Egiptu, a także ewakuował radzieckich specjalistów z Egiptu. 10.II.1977 r. wycofany z linii zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w Donuzławie, ale 15.IX.1979 r. ponownie wszedł do służby. 30.VII.1987 r. skreślony z listy WMF w związku z przekazaniem OFI w celu rozbiorzenia, demontażu i sprzedaży. 1.X.1987 r. rozformowany i w konsekwencji w Inkermanie rozebrany na złom.

Wizyty zagraniczne:

2-13.VIII.1964 r. – Warna (Bułgaria);

Od 1957 r. – 175. Brygada Niszczycieli FOS; od 1960 r. – 173. Brygada Okrętów ZOP Kamczackiej FW; od 9.V.1974 r. – 8. Eskadra Operacyjna; od 1983 r. – 173. Brygada Niszczycieli.

Przebieg służby:

Już po kilku latach służby, 27.III.1960 r. wycofany z linii, zakonserwowany i odstawiony do rezerwy w buchcie Rakowaja (m. Pietropawłowsk Kamczacki), ale 26.VIII.1961 r. ponownie wprowadzony do służby. Okresowo pełnił służbę bojową: 1974 r., i 1981 r. – O. Indyjski. Dnia 17.VII.1988 r. wycofany z linii i 12.VIII.1988 r. przekazany OFI w celu rozbiorzenia, demontażu i sprzedaży. 1.X.1988 r. rozformowany, a w 1989 r. wykorzystany w charakterze okrętu-celu i zatopiony w rejonie przylądka Szipunskij (M. Beringa) u wybrzeży Kamczatki podczas strzelania rakietami.¹⁹

wych; 1976 r. – 76. Brygada Niszczycieli.

Przebieg służby:

7.V.1958 r. rozpoczął służbę we FP. W latach 1961-1964 zajmował się szkoleniem bojowym, a od połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: lipiec-sierpień 1964 r. – M. Norweskie; W lipcu 1965 r. śledził amerykański łodołamacz niedaleko Nowej Ziemi; od 15.IV do 30.V.1966 r. i od 15.VII do 1.VIII.1966 r. – północny Atlantyk; 5.VI.1967 r. przybył do Sewastopola. W okresie od 1 do 30.VI.1967 r. przebywał w strefie działań w wojennych sił zbrojnych Syrii; marzec-lipiec 1970 r. – M. Śródziemne; marzec-październik 1971 r. – M. Śródziemne; w listopadzie 1971 r. wysłany w rejon kon-

¹⁹ Wg innych danych rozebrany na złom we Władywostoku.



Nastojczywyj w Bosforze w 1970 roku.

Fot. zbiory Włodimira Zabłockiego

fliktu indyjsko-pakistańskiego (ale w rejonie Zatoki Biskajskiej zawrócony); sierpień-październik 1972 r. – północny Atlantyk; kwiecień-lipiec 1973 r. – Północny Atlantyk; marzec-kwiecień 1974 r. – zachodni Atlantyk; czerwiec-lipiec 1974 r. – północny Atlantyk; 4 września 1976 r. wyjście na służbę w zachodni Atlantyk; wrzesień-październik wschodni Atlantyk i marzec-kwiecień 1983 r. północny Atlantyk i M. Śródziemne. Od 6.XII.1977 do 13.I.1978 r. przebywał w strefie działań wojennych w Angoli. 25.IV.1989 r. skre-

ślony z listy floty w związku z przekazaniem OFI w celu rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 1.X.1989 r. rozformowany i w marcu 1990 r. sprzedany włoskiej firmie na złom.

Wizyty zagraniczne:

17-21.X.1964 r. – Trondheim (Norwegia) i Sztokholm (Szwecja); 2.VII.1967 r. – La Valletta (Malta); 21-25.V.1970 r. – Split (Jugosławia); 27-30.V.1970 r. – Aleksandria (Egipt); 10-15.VIII.1972 r. i 14-18.VII.1979 Helsinki (Finlandia); sierpień 1973 r. – Konstancja (Rumunia); 20-25.

VII.1974 r – Cherbourg (Francja), 10-15.VIII.1976 r. – Kopenhaga (Dania); od grudnia 1977 do lutego 1978 r. – Luan-da (Angola), Konakri (Gwinea) i Kotonu (Benin); 14-19.VI.1978 – Amsterdam (Holandia); sierpień-wrzesień 1983 r. – Gdynia.

Numery burtowe:

44 (1956), 45 (1957), 545 (1959), 020 (1966), 308 (1969), 462 (1970), 486 (1971), 963 (1972), 465 (1975), 405 (1976), 650 (1978), 689 (1979), 481 (1980), 615 (1983), 661 (1985), 522 (1987), 606 (1988).

Nastojczywyj na paradzie w Leningradzie, lipiec 1985 roku. Zgodnie z radziecką metodologią niszczyciel posiada zmieniony numer burtowy (tym razem 661).

Fot. zbiory Oty Janecka





Część załogi niszczyciela *Brawej* pozuje do pamiątkowej fotografii. Uwagę zwraca zakryta brezentem stacja naprowadzania „Jatagan”, która w początkowym okresie była otoczona głęboką tajemnicą wojskową.
Fot. zbiory Anatolija Odajnika

WYDIERŻANNYJ (nr budowy 87) (od 20.II.1967 r. – **DALNIEWOSTOCZNYJ KOMSOMOLEC**)

Przydział organizacyjny:

Od 1958 r.- 175. Brygada Niszczycieli FOS. Od 31.VIII.1966 r. – 201. Brygada Okrętów ZOP 9. Dywizji Okrętów ZOP; od 15.III.1972 r. – 10. Eskadra Operacyjna; od 2.I.1973 r.- 175. Brygada Okrętów Rakietowych. Od 24.IV.1979 r. – 193. Brygada Okrętów ZOP 10. Eskadry Operacyjnej.

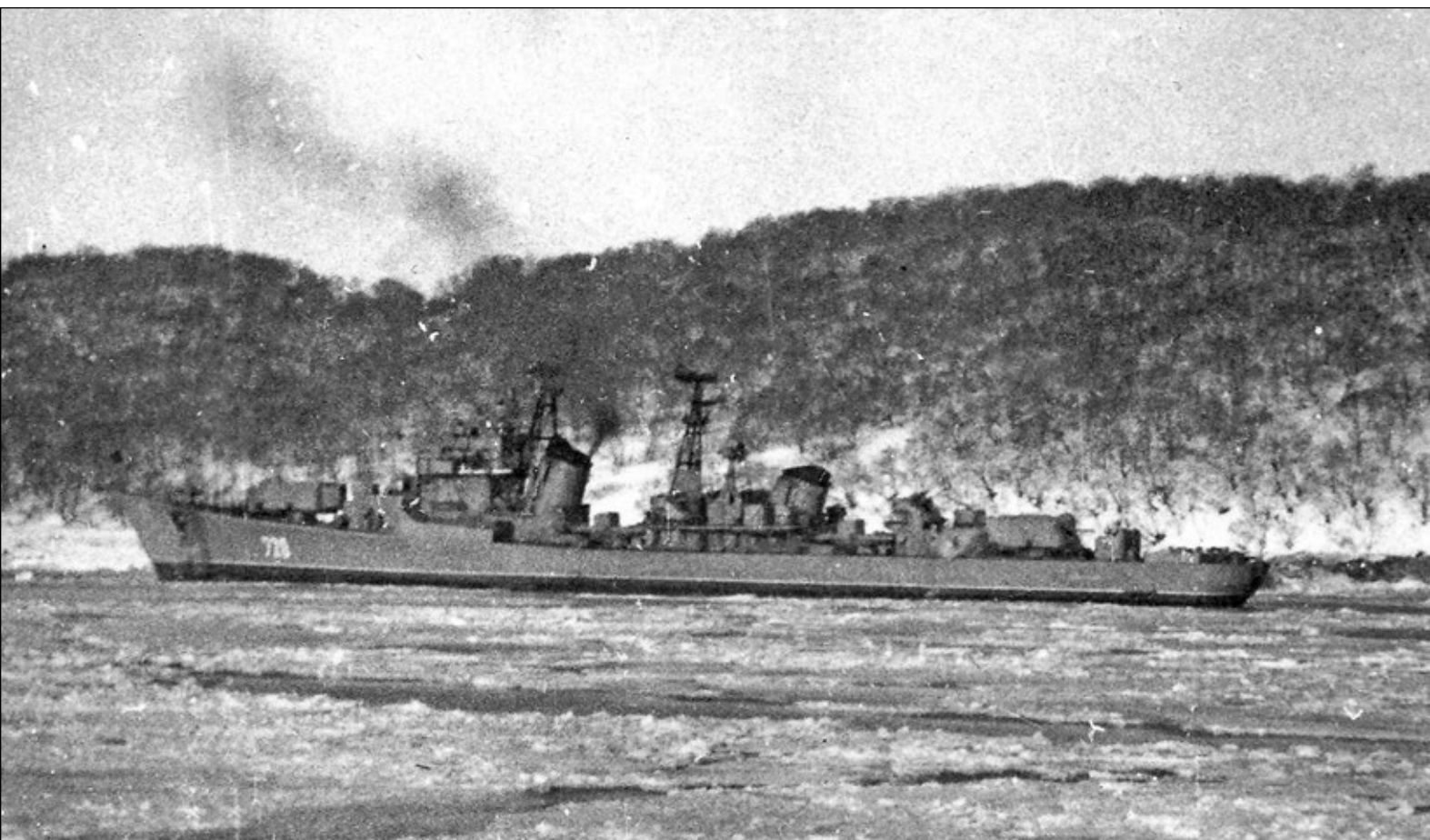
Dalniewostocznyj Komsomolec (eks-Wydzierżannyj) w zimowej scenerii Dalekiego Wschodu.

Przebieg służby:

Wchodził w skład FOS. W 1958 r. odbył autonomiczny rejs wokół Wysp Japońskich. 6.X.1959 r. zabezpieczał pokazowy start rakiety balistycznej z okrętu podwodnego *B-62*, obserwowany przez N.S. Chruszczowa. 8.XI-8.XII.1959 r. rejs pod flagą adm. W. Fokina do Indonezji. 10-20.IV.1964 r. eskortował do Indonezji sprzedany tam krążownik *Ordżonikidze*. 12-29 kwietniu 1970 r. manewry „Okiean”. Od połowy lat 60. (jako *Dalniewostocz-*

nyj Komsomolec) okresowo pełnił służbę bojową: wrzesień-listopad 1963 r. – rejon wysp Kurylskich; od 17.V do 3.VI.1966 r. i od 6 do 25.VII.1966 r. – M. Japońskie; od 15.X do 15.II.1966 r. – M. Filipińskie; od 20.IV do 4.V.1969 r. – M. Japońskie; od 25.IV.1973 r. do 11.VI.1974 r. – O. Indyjski i od 11 do 28.IV.1975 r. – M. Filipińskie. W styczniu 1993 r. odstawiony do rezerwy w porcie Władywostok. 1.XII.1992 r. został skreślony z bojowego składu floty i przeklasyfikowany w PKZ-7 (pływające kosza-

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego



ry). 29.VI.1993 r. wykreślony z rejestru środków pływających WMF i przekazany OFI. W 1993 r. sprzedany jednej z firm na złom. W 1994 r. odholowany do Chin.²⁰

Wizyty zagraniczne:

17-21.XI.1959 r. – Surabaja (Indonezja); 8-14.X.1973 r. – Kolombo (Sri Lanka); 20-24.XII.1973 r. – Umm Kasr (Irak) i 13-19.II.1974 r. – Massaua (Etiopia); marzec-kwiecień 1974 r. – Aden (Południowy Jemen), Berbera (Somalia) i Madras (Indie).

Numery burtowe:

483 (1959), 066 (1966), 492 (1968), 427 (1969), 401 (1970), 409 (1972), 432 (1974), 450 (1977), 720 (1983), 796 (1986), 769 (1987), 781 (1989).

BRAWYJ (nr budowy 1203)

Przydział organizacyjny:

Od 1956 r. – 30. Dywizja Okrętów Nawodnych F. Cz. Od czerwca 1962 r. FP. Od 31.III.1969 r. F.Cz. – 150. Brygada Okrętów Rakietowych 30. Dywizji Okrętów Nawodnych. Od 30.XII.1970 r. – 70. Brygada Okrętów ZOP.

Przebieg służby:

W latach 1961-1964 zajmował się szkoleniem bojowym, a od drugiej połowy lat 60. okresowo pełnił służbę bojową: październik-listopad 1970 r. – M. Północne i wschodni Atlantyk; 9.II.1970 r. podczas śledzenia zespołu okrętów NATO w M. Śródziemnym zderzył się z angielskim lotniskowcem *Ark Royal*, ale kon-

tynuował zanie bojowe. W trakcie zderzenia z lotniskowcem zginęło 2 ludzi. Kwiecień 1970 r. – manewry „Okiean”; kwiecień-sierpień 1973 r. – M. Śródziemne; lipiec-grudzień 1976 r. – centralny Atlantyk; czerwiec-wrzesień 1977 r. – M. Śródziemne. 22.XII.1978 r. częściowo spłonął w rezultacie pożaru. Od lipca 1980 r. do sierpnia 1987 r. w rezerwie w Sewastopolu. 30.VII.1987 r. skreślony z listy floty w związku z przekazaniem OFI w celu rozbiorzenia, demontażu i sprzedaży. 6.VIII.1987 r. rozformowany i w 1990 r. rozebrany na złom w Aliaga w Turcji.

Wizyty zagraniczne:

24-28.VIII.1976 r. – Bissau (Gwinea Bissau); 9-12.XI.1976 r. – Luanda (Angola); 22-27.XI.1976 r. – Lagos (Nigeria) i 5-9.VIII.1977 r. – Konstanca (Rumunia).

Numery burtowe:

78 (1957), 165 (1961-1964), 073 (1966), 375 (1967), 303 (1969), 369 (1970), 935 (1971), 185 (1972), 353 (1973), 373 (1974), 385 (1975), 511 (1977), 357 (1978), 382 (1981), 525 (1988). ●

Bibliografia

J.W. Apalkow; *Esmincy projektów 56, 57bis i ich modyfikacji*. Moskwa 2009.
S.S. Bierieżnoj; *Krejsera i minonoscy*. Moskwa 2002.
S.S. Bierieżnoj; *Sowietskij WMF1945-1991. Sprawocznik po korabielnomu sostawu*. Moskwa. „Morskaja Kollekcija” nr 1/1995.

W.N. Burow; *Oteczestwiennoe wojennoje korabliostrojenije w trietiet stoletiiiswojej istorii*. St. Petersburg 1995.

W.D. Docenko; *Korabli i suda wojenno-morskogo flota, postrojennye na sudostroitelnom zawodie „Siewiernaja Wierf” (1887-2007)*. St. Petersburg 2007.

Istorija Oteczestwiennogo sudostrojenija. T. V pod red. I.D. Spasskiego. St. Petersburg 1996.

W. P. Kuzin; *Eskadriennye minonoscy projektów 41 i 56. „Morskoy Sbornik”* Nr 11/1992.

W.P. Kuzin; *Eskadriennye minonoscy projektu 56. „Sudostrojenije”* nr 1/1994.

A.S. Pawłow; *Eskadriennye minonoscy projektu 56*. Jakuck 1999.

A.W. Platonow; *Sowietskije minonoscy*. Cz.2. St. Petersburg 2003.

Poslednij eskadriennij minonosiec WMF ZSRR. Pod red. W.E. Juchnina. St. Petersburg 2001.

R. Rochowicz; *Niszczyciele projektu 56*. „Nowa Technika Wojskowa” nr 10/1996.

Rochowicz; *Niszczyciele projektu 56K/A/AE*. „Nowa Technika Wojskowa” nr 12/1996.

A.A. Rusieckij; *Sozdanie esminca projektu 56- ważny etap w razwitiu korabielnoj gidrodinamiki*. „Sudostrojenije”, 1997 nr 6.

A.N. Sokolow; *Raschodnyj material flota*. Moskwa 2007.

A.B. Szirakorad; *Orużije oteczestwiennogo flota 1945-2000*. Mińsk-Moskwa 2001.

W.P. Zablockij; *Pod imieniem Kotlin..*, *Oczerki wojenno-morskoy istorii* nr 7.

20. Wg innych danych w 1994 r. sprzedany indyjskiej firmie na złom i 21.I.1995 r. odholowany z Władywostoku do Indii w celu złomowania.

SUPLEMENT

Polski niszczyciel rakietowy *Warszawa* (I) podczas wizyty w Portsmouth (28-31 maja 1975 r.).

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III



Fotografia *Independence'a* z samolotami 5 Skrzydła Powietrznego na pokładzie wykonana podczas wejścia okrętu do Sydney w dniu 5 stycznia 1992 roku. Fot. zbiory Arthura D. Bakera III



Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

Część VIIb – Służba „Independence” (CVA/CV-62)

Pierwsze miesiące 1980 roku lotniskowiec spędził na stocznio-
wym przeglądzie w Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth, którą
opuścił pod koniec maja. Następnie odbył standardowe kwalifika-
cje dla osiągnięcia gotowości bojowej, po którym na początku lip-
ca przeszedł na Morze Karaibskie. Tam, bazując w kubańskiej zatoce
Guantanamo kontynuował szkolenie, podczas którego złożył trzy-
dniową wizytę w St. Thomas na Wyspach Dziewiczych. W sierpniu
Independence powróciła do Norfolk. Kolejne szkolenie lotniskowiec
rozpoczął we wrześniu przerywając je wizytami w Fort Lauderdale
na Florydzie oraz ponowną wizytą w St. Thomas. Do Norfolk jed-
nostka powróciła w październiku.

W dniu 19 listopada *Independence* wyszła w jeden z najdłuższych
swych rejsów. Najpierw okręt obrał kurs na Południowy Atlantyk

przekraczając dziesięć dni później równik. Nieczęste to dla bazują-
cych na Wschodnim Wybrzeżu amerykańskich lotniskowców wy-
darzenie było okazją dla „Chrztu Równikowego”, któremu podda-
no przeszło... 4 tys. neofitów okrętu. W dniu 8 grudnia jednostka
okrążyła Przylądek Dobrej Nadziei i wyszła na Ocean Indyjski lu-
zując wracający do Norfolk zespół lotniskowca *Dwight D. Eisenho-*
wer (CVN-69). Dziesięć dni później *Independence* dotarła na Mo-
rze Arabskie spędzając na nim Święta Bożego Narodzenia. W dniu
20 stycznia 1981 roku lotniskowiec opuścił ten akwen i odszedł
ku Australii składając od 2 do 7 lutego wizytę w Perth. Piętnaście dni
później powrócił na Morze Arabskie zaliczając do 23 marca kolej-
ną turę służby na jego wodach. W dniu 2 kwietnia jednostka rozpo-
częła pięciodniowy postój rekreacyjny w Port Louis na Mauritiusie,

Główne daty dotyczące służby lotniskowca *Independence*

Okręt		Położenie stępki	Wodowanie	W służbie	Wycofanie ze służby	Skreślenie z listy floty
Nazwa	Sygn.					
<i>Independence</i>	CVA/CV-62	01.07.1955	06.06.1958	10.01.1959	30.09.1998	08.03.2004

po którym w dniu 20 kwietnia ponownie powróciła na Morze Arabskie. Ten okres służby, przerwany jedynie ćwiczeniami ogniowymi na wodach przyległych do Diego Garcia, okręt zakończył w dniu 5 maja. Dwa dni później, złuzowana w służbie na Morzu Arabskim przez zespół operacyjny lotniskowca *America* (CV-66), *Independence* odeszła w drogę powrotną do kraju. Przeszedłszy Morze Czerwone, w dniu 14 maja pokonała Kanał Sueski i weszła na Morze Śródziemne. Jednostka była pierwszym lotniskowcem, który przeszedł Kanał z południa na północ po jego ponownym otwarciu¹. Przez kolejnych dziesięć dni okręt pozostawał u wybrzeży Izraela i Libanu w oczekiwaniu na rozwój sytuacji wynikającej z narastającego napięcia pomiędzy Izraelem i Syrią. W dniu 26 maja na *Independence* dotarł rozkaz powrotu do bazy i jednostka odeszła na zachód. Sześć dni później, kiedy okręt pokonywał Cieśninę Gibraltarską wizytę na jego pokładzie złożył Szef Operacji Morskich – admirał Thomas B. Hayward. Za służbę w operacji irańskiej jednostka otrzymała Navy Expeditionary Medal. Lotniskowiec zawinął do Norfolk w dniu 10 czerwca.

Po powrocie do kraju, w sierpniu jednostka weszła do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth na kolejny przegląd planowy. W czasie jego trwania, w dniu 15 sierpnia w pomieszczeniach kontroli operacji powietrznych *Independence* miał miejsce pożar, który szczęśliwie nie spowodował strat ludzkich. Wyszedłszy ze stoczni, w ciągu kolejnych miesięcy lat 1981-82 lotniskowiec pozostawał na Wschodnim Wybrzeżu prowadząc szkolenie przerywane postojami w bazie i wizytami w portach Zachodniego Atlantyku. I tak od 11 do 14 lutego przebywał w Nassau na Bahamach, od 3 do 6 kwietnia Fort Lauderdale na Florydzie, a od 24 do 27 kwietnia St. Thomas na Wyspach Dziewiczych. Po zakończeniu cyklu szkoleń, w dniu 10 maja okręt powrócił do Norfolk.

W dniu 7 czerwca 1982 roku *Independence*, stanowiąc okręt flagowy kontradmirała Jerry O. Tuttle dowódcy 8 Grupy Lotniskowców, wyszła w kolejne oddelegowanie na wody Europy południowej. Pierwszym portem na tym akwenie, w którym jednostka przebywała od 30 czerwca do 7 lipca był Neapol. Większość tego detaszowania lotniskowiec spędził we wschodniej części Morza Śródziemnego gdzie wspierał żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej uczestniczących w operacji pokojowej w Libanie. Częstym gościem na jego pokładzie był podczas tego oddelegowania specjalny delegat ONZ na Bliski Wschód Filip Habbib. W dniu 30 lipca na operującej u wybrzeży Libanu *Independence* miał miejsce wypadek podczas lądowania samolotu przeciwdziałania radioelektronicznego EA-6B „Prowler” z dywizjonu VAQ-131. Już po dotknięciu pokładu zerwaniu uległ aerofinisz i przez lewoburtową katapultę maszyna wypadła za burtę. Cała jej czteroosobowa załoga zdołała się katapultować i wylądowała na spadochronach w pobliżu unoszącego się na wodzie samolotu. Niestety linki spadochronu pierwszego pilota zaplątały się we wraku maszyny, która tonąc wciągnęła lotnika pod wodę. W dniach 3 i 4 września *Independence* ponownie przebywała w Neapolu, po czym przeszła na wody zachodniej części Morza Śródziemnego. Podczas kolejnych miesięcy detaszowania samoloty jej grupy powietrznej zapewniały wsparcie powietrzne międzynarodowym siłom pokojowym, które wylądowały w Bejrucie w dniu 21 sierpnia². Od 9 do 18 września załoga okrętu ponownie odpoczywała w Neapolu, po czym powrócił on ku wybrzeżom Libanu. W dniu 22 września dwa śmigłowce SH-3H „Sea King” przewiozły na pokład *Independence* 22 rozbitków z płonącego greckiego statku handlowego. Akcja była prowadzona w trudnych warunkach pogodo-

wych przy prędkości wiatru sięgającej w porywach 100 km/h i falach o wysokości przeszło 4,5 m. Na pokładzie lotniskowca udzielono pomocy medycznej dwóm rannym marynarzom frachtowca podczas gdy okręt wraz z fregatą rakietową *Estocin* (FFG-15) pozostały na akwenie do czasu przybycia cywilnej jednostki ratowniczej. Kolejny okres odpoczynku od wykonywania zadań operacyjnych *Independence* spędziła w Atenach gdzie przebywała od 25 do 29 października. Ostatni etap tego oddelegowania na wody południowej Europy jednostka zakończyła w dniu 11 grudnia w hiszpańskiej bazie floty w Rota gdzie została złuzowana przez atomowy lotniskowiec *Nimitz* (CVN-68). Za wspieranie operacji pokojowej w Libanie *Independence* otrzymała kolejny Navy Expeditionary Medal. W drogę powrotną do kraju jednostka zabrała około 70 mężczyzn i chłopców, którzy przybyli do Hiszpanii aby w ramach „Tiger Cruise” towarzyszyć w rejsie marynarzom, będącym ich krewnymi lub przyjaciółmi. Do bazy w Norfolk lotniskowiec zawinął w dniu 22 grudnia 1982 roku.

W ciągu pierwszych miesięcy następnego roku *Independence* przeszła remont w stoczni marynarki w Portsmouth, po którym odbyła szkolenie odświeżające na wodach Morza Karaibskiego. Od 14 do 23 czerwca lotniskowiec operował z kubańskiej bazy floty amerykańskiej w Zatoce Guantanamo, po czym od 2 do 6 lipca jego załoga odpoczywała w Fort Lauderdale na Florydzie. Tam, w Dniu Niepodległości pokład stojącego na kotwicy okrętu odwiedziło ponad tysiąc zwiedzających. W dniu 1 sierpnia na cumującej w Norfolk *Independence* miało miejsce uroczyste przekazanie dowództwa lotnictwa morskiego Floty Atlantyku wiceadmirałowi Carolowi C. Smithowi, który zastąpił na tym stanowisku wiceadmirała Thomasa J. Kilcline. Na ceremonii obecni byli Szef Operacji Morskich admirał James D. Watkins oraz Głównodowodzący Floty Atlantyku admirał Wesley L. McDonald. Kolejne tygodnie okręt spędził w zachodniej części Oceanu zawijając w dniu 23 sierpnia z czterodniową wizytą do St. Thomas na Wyspach Dziewiczych. W dniach 28 i 29 sierpnia lotniskowiec ponownie gościł na swym pokładzie admirała J. D. Watkinsa. Od 7 września *Independence* rozpoczęła komisijną ewaluację gotowości bojowej. Przed południem drugiego dnia egzaminowania w pomieszczeniu obsługi katapult Nr 3 i 4 wybuchł pożar dając załodze okrętu możliwość praktycznego sprawdzenia jej sprawności operacyjnej. Ogień został ugaszony w ciągu 3 godzin, a uszkodzenia usunięto do świtu następnego dnia. Mimo nieprzewidzianych wydarzeń wynik egzaminu gotowości bojowej lotniskowca w dniu 9 września został uznany za pozytywny.

Następne oddelegowanie poza wody macierzyste *Independence* rozpoczęła w dniu 18 października. Tym razem jednak zamiast do Europy przeszła najpierw na Morze Karaibskie aby uczestniczyć w operacji „Urgent Fury” – inwazji na Grenadę³. Lotniskowiec, wraz ze swym zespołem złożonym z: krążownika *Richmond K. Turner* (CG-20), niszczycieli: *Caron* (DD-970), *Moosbugger* (DD-980) i *Coontz* (DDG-40) oraz fregaty *Clifton Sprague* (FFG-16), miał zapewnić wsparcie powietrzne operacji uwolnienia obywateli amery-

1. Kanał Sueski został zamknięty dla żeglugi po wybuchu „wojny sześciodniowej” na początku czerwca 1967 r. i otwarty ponownie 5.6.1975 r.

2. Zadaniem powołanych na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ z 26.6.1982 r. sił międzynarodowych, które oprócz amerykańskich marines stanowili żołnierze brytyjscy, francuscy i włoscy, była osłona wycofywania z oblężonego przez wojska izraelskie Bejrutu bojowników Organizacji Wyzwolenia Palestyny i jednostek syryjskich.

3. Skutkiem lewackiego przewrotu 12.10.1983 r. na wyspie zostało uwięzionych kilkuset obywateli amerykańskich.



Independence w dniu 19 kwietnia 1996 roku wychodzący z japońskiej bazy floty amerykańskiej w Jokosuce.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

kańskich. W dniu 24 października bombowce uderzeniowe *Independence* zaatakowały stanowiska artylerii przeciwlotniczej rebeliantów rozmieszczone wokół siedziby gubernatora wyspy. W ciągu następnych dni samoloty 6 Skrzydła Powietrznego okrętu przeprowadziły kolejne ataki, za co jego lotnicy otrzymali specjalne podziękowanie podczas pobytu na jednostce pułkownika J. P. Faulknera – dowódcy 22 Jednostki Desantowej piechoty morskiej. Po uwolnieniu obywateli amerykańskich i zakończeniu operacji lotniskowiec wraz ze swoim zespołem operacyjnym odszedł ku Europie.

Dotarłszy do zachodniej części Morza Śródziemnego *Independence* dołączyła do sił międzynarodowych kontynuujących operacje militarne w Libanie. Jej samoloty zapewniały min. wsparcie lotnicze oraz taktyczne powietrzne rozpoznanie fotograficzne. W dniu 4 grudnia maszyny amerykańskie zaatakowały rozmieszczone w górach pozycje wojsk syryjskich, które zagrażały Amerykanom w Bejrucie. W uderzeniu wzięło udział 28 samolotów, z których 12 pochodziło z lotniskowca *John F. Kennedy* (CV-67), a pozostałe z *Independence*. Podczas ataku, syryjskim przeciwlotniczym pociskiem rakietowym zestrzelony został bombowiec uderzeniowy A-7E „Corsair II” pilotowany przez dowódcę 6 Skrzydła Powietrznego komandora Edwarda K. Andrews. Szczęśliwie lotnik katapultowawszy się wylądował na spadochronie na powierzchni morza i podniesiony z wody wrócił na lotniskowiec z niewielkimi jedynie obrażeniami. W dniu 5 grudnia recital dla załogi *Independence* dała na jej pokładzie piosenkarka country Loretta Lynn. Od 23 grudnia lotniskowiec kotwiczył w Hajfie, gdzie część jego załogi miała możliwość odbycia wycieczek do Jerozolimy, Betlejem, Nazaretu, Massady i nad rzekę Jerycho. W Święto Bożego Narodzenia na okręcie wystąpił Bob Hope, który zaprezentował program: „Hope for Christmas⁴”. Artyści towarzyszyły sławne Amerykanki: Cathy Lee Crosby, Ann Jillan, Brooke Shields i Miss USA '83 Julie Hayek. W dniu 26 grudnia *Independence* przeszła na wody Libanu, które opuściła ponow-

nie na początku 1984 roku zawijając w dniu 6 stycznia do Neapolu. Lotniskowiec po raz pierwszy stanął wówczas przy pirsie portowym, a nie tak jak zwykle na kotwicy na redzie, co było szczególnym wyzwaniem dla jego załogi pokładowej. Podczas kilkudniowego postoju liczni członkowie załogi jednostki odbyli wycieczki do Rzymu, Florencji, Sorrento i Pompei, a 62 z nich było na audiencji u Papieża Jana Pawła II. W dniu 10 stycznia na pokładzie *Independence* odbyła się uroczystość 25-lecia wprowadzenia okrętu do służby, którą swoją obecnością uświetnił Sekretarz Marynarki John Lehman. Trzy dni później lotniskowiec odszedł na wody libańskie. Po wycofaniu jednostek amerykańskich z Bejrutu, z początkiem lutego 1984 roku lotniskowiec opuścił Morze Śródziemne i przeszedł na Północny Atlantyk. Tam uczestniczył w ćwiczeniach NATO o kryptonimie „Teamwork '84”. W tych jednych z największych manewrów morskich w historii, odbywających się w trudnych warunkach atmosferycznych Mórz Norweskiego i Północnego uczestniczyło 150 okrętów, 300 samolotów i śmigłowców, a także przeszło 40 tys. ludzi z 9 państw. Po zakończeniu ćwiczeń lotniskowiec zawinął do Portsmouth, skąd członkowie jego załogi mieli okazję udać się na wycieczki do Londynu i Stonehenge. Z końcem marca jednostka opuściła wody europejskie i w dniu 11 kwietnia powróciła do Norfolk. Za służbę bojową lat 1993-94 otrzymała kolejne Navy Unit Commendation oraz Navy Expeditionary Medal.

Następne oddelegowanie na Morze Śródziemne oraz Ocean Indyjski *Independence* odbyła od 16 października 1984 roku do 19 lutego 1985 roku. Za zakończony wówczas 18-miesięczny okres służby, po raz pierwszy w swej historii operacyjnej, lotniskowiec otrzymał „Battle Efficiency Award”. Po zakończeniu tego etapu działalności bojowej okręt opuścił bazę w Norfolk przechodząc do Filadelfii w stanie Pensylwania i w dniu 18 kwietnia zawinął do Philadelphia

4. Także gra słów angielskich, dosł.: „Nadzieja na Boże Narodzenie”.

Naval Shipyard. Tam jako ostatnia jednostka typu *Forrestal* został poddany modernizacji w ramach programu przedłużania żywotności eksploatacyjnej – SLEP⁵. Ponad trzyletni okres prac remontowych *Independence* przeprowadzonych kosztem 700 mln dolarów zakończono w maju 1988 roku. W dniu 6 czerwca lotniskowiec opuścił stocznię i odszedł do Norfolk gdzie w 21 lipca przeszedł z wynikiem pozytywnym inspekcję gotowości technicznej. Następnie okręt odbył cykl szkoleń przygotowujących załogę do osiągnięcia gotowości operacyjnej, po których zapadła decyzja o jego przebazowaniu na Pacyfik. *Independence* opuściła Norfolk mając na pokładzie około 300 chłopców i mężczyzn będących krewnymi i przyjaciółmi członków załogi. W ramach kolejnego „Tiger Cruise” okręt zawinął do St. Thomas na Wyspach Dziewiczych, skąd jego uczestnicy powrócili do Stanów Zjednoczonych samolotami. Lotniskowiec odszedł natomiast na południe i w dniu 28 sierpnia przeszedł równik co było okazją do „Chrztu Morskiego” licznych neofitów. Zaliczwszy postój w Rio de Janeiro jednostka okrążyła Przylądek Horn i wyszła na Ocean Spokojny gdzie kolejnym przystankiem w drodze do kalifornijskiego San Diego był meksykański kurort Acapulco. Załoga wchodzącego w dniu 8 października do swej nowej bazy *Independence* ustawiła na pokładzie lotniczym napis: „Indy ♥ S.D.”

W dniu 10 stycznia 1989 roku w Sheraton Harbor Island Convention Center w San Diego wydano przyjęcie z okazji 30-lecia wejścia okrętu do służby. Oprócz ponad 2 tys. członków załogi z trzema byłymi dowódcami jednostki uczestniczył w nim także wiceadmirał John H. Fetterman, Jr – dowódca lotnictwa morskiego Floty Pacyfiku. W listopadzie 1989 roku lotniskowiec stanowił scenografię dla filmu „Flight of the Intruder⁶” reżyserowanego przez Johna Miliusa, w którym główne role grali Danny Glover, Willem Dafoe i Brad Johnson. Zdjęcia na pokładzie *Independence*, za które wytwórnia „Paramount Pictures” płaciła Marynarce po 1 mln dolarów dziennie trwały dwa tygodnie. Czynnie uczestniczyli w nich piloci bombowców uderzeniowych A-6E „Intruder” z dywizjonu VA-165. Oprócz nich zajęcie przy filmowaniu mieli także liczni członkowie załogi lotniskowca,

a drużynom przeciwpożarowym przysparzało wielokrotnie pracy... gaszenie drobnych pożarów powodowanych przez zwarcia w instalacji elektrycznej oświetlenia planu zdjęciowego.

Pierwsze oddelegowanie ze swej nowej bazy w Kalifornii *Independence* rozpoczęła w dniu 23 czerwca 1990 roku. Okręt przeszedł najpierw na Zachodni Pacyfik, a później na Ocean Indyjski. Inwazja iracka na Kuwejt na początku sierpnia spowodowała, że przychodząc z pomocą zagrożonej przez Irakijczyków Arabii Saudyjskiej, odpowiadając na prośbę jej króla Fahda prezydent George H. W. Bush zdecydował o udzieleniu wojskowego wsparcia. W ramach rozpoczętej w dniu 7 sierpnia operacji „Desert Shield” do jej wsparcia zostały także skierowane dwa zespoły operacyjne lotniskowców *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69) oraz *Independence*. Lotniskowiec, który operował na Oceanie Indyjskim w rejonie wyspy Diego Garcia wszedł na wody Zatoki Omańskiej będąc gotowym do działań bojowych w dniu 8 sierpnia. Kilka dni później przeszedł do Zatoki Perskiej stając się pierwszym lotniskowcem jaki znalazł się od 1974 roku na tym akwenie. W wodach tych jednostka pozostawała przez ponad 90 dni będąc w stałej gotowości do odpowiedzi na irackie zagrożenie. Zakończywszy swój udział w operacji „Desert Shield” w dniu 4 listopada *Independence* odeszła do Kalifornii i w dniu 20 grudnia zawinęła do San Diego.

Początek 1991 roku lotniskowiec spędził na przeglądzie, po którym jej załoga odbyła szkolenie na wodach Zachodniego Wybrzeża. W związku z decyzją o przebazowaniu do Japonii, w dniu 5 sierpnia okręt opuścił San Diego. Najpierw obrał kurs na Środkowy Pacyfik i w połowie sierpnia zawinął do Pearl Harbor. Tam, od 22 do 27 sierpnia nastąpiła wymiana grup powietrznych z podążającym z Dalekiego Wschodu do Stanów Zjednoczonych lotniskowcem *Midway* (CVB-41). Następnego dnia po jej zakończeniu *Independence* odeszła ku Japonii. W dniu 5 września okręt zawinął

5. Service Life Extension Program.

6. W Polsce wyświetlany pod tytułem: „Lot Intrudera”.

Independence wychodzący w morze w dniu 16 kwietnia 1997 po zakończeniu niemal miesięcznego pobytu na wodach Australii.

Fot. zbioru Arthura D. Bakera III





Independence na wodach południowo-zachodniej Australii na fotografii wykonanej w dniu 26 marca 1997 roku.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

do Yokosuka, która została jego nową bazą macierzystą. Sama jednostka została na kilka lat jedynym lotniskowcem amerykańskim bazującym stale poza granicami kraju.

Wiosną 1992 roku *Independence* odbyła pierwszy swój rejs na Filipiny cumując w bazie floty amerykańskiej w Subic Bay od 17 do 21 marca. Następnie powróciła do Jokosuki wychodząc po krótkim postoju w dniu 15 kwietnia w rejs na Zachodni Pacyfik. Zespół lotniskowca tworzyły wówczas krążowniki rakietowe *Bunker Hill* (CG-52) i *Mobile Bay* (CG-53), niszczyciel *Fife* (DD-991) oraz fregata rakietowa *Rodney M. Davis* (FFG-60). Dziesięć dni później okręty przeszły równik, które to wydarzenie stało się okazją do „Chrztu Morskiego” licznych neofitów w załodze *Independence*. W dniu 27 kwietnia lotniskowiec uczestniczył na Morzu Koralowym w uroczystości upamiętnienia 50-lecia Bitwy, która miała miejsce na tym akwenie podczas II wojny światowej. Następnie, w dniu 1 maja jednostka zawinęła do Sydney, gdzie dzień później liczni członkowie jej załogi uczestniczyli w przeszło 4-tysięcznej paradzie złożonej z weteranów Bitwy na Morzu Koralowym oraz marynarzy australijskich i amerykańskich. Podczas postoju w Sydney przez pokład *Independence* przewinęło się ponad 100 tysięcy zwiedzających, a wizytę na jednostce złożyli amerykański Sekretarz Obrony Dick Cheney oraz piosenkarz Neil Diamond. W dniu 4 maja lotniskowiec opuścił Australię i przeszedł do Subic Bay na Filipinach, po czym odszedł na Ocean Indyjski. Od czerwca okręt przebywał na wodach Zatoki Arabskiej operując u wybrzeży Zjednoczonych Emiratów Arabskich w okolicach Dubaju i Abu Dhabi. Następnie wraz z bliźniaczą *Saratoga*, *Independence* rozpoczęła w ramach operacji „Southern Watch” patrolowanie strefy Iraku położonej na południe od 32-go równoleżnika. Celem akcji, prowadzonej zgodnie z Rezolucjami Nr 687 i 688 ONZ, była ochrona przed irackimi atakami społeczności muzułmanów szyickich. Od 27 sierpnia samoloty 5 Skrzydła Powietrznego prowadziły nieprzerwane wsparcie operacji wykonując loty 24 godziny na dobę. W dniu 17 wrze-

śnia *Independence* została zluzowana przez zespół bliźniaczego lotniskowca *Ranger* i odeszła ku Japonii. Dziesięć dni później zawinęła do tajlandzkiej Pattaya Beach skąd po czterodniowym postoju przeszła do Hongkongu i w dniu 13 października powróciła do Jokosuki. Podczas oddelegowania pomiędzy kwietniem, a październikiem 1992 roku lotniskowiec przebył niemal 49 tys. mil, a zaokrętowane na nim samoloty wykonały przeszło 11,2 tys. lotów spędzając w powietrzu przeszło 22,1 tys. godzin.

Independence wyszła w morze po raz kolejny w dniu 15 lutego 1993 roku będąc jednostką flagową 5 Grupy Lotniskowców, którą dowodził kontradmirał B. J. Smith. Od 1 marca jej okręty uczestniczyły we wspólnych amerykańsko-koreańskich ćwiczeniach „Team Spirit”. W czasie ich trwania samoloty grupy powietrznej lotniskowca zapewniały osłonę desantom około 10 tys. żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej na zachodnim wybrzeżu Korei oraz ćwiczącym na północ od Joju nad rzeką Han wojskom amerykańskim i południowokoreańskim. Po zakończeniu ćwiczeń w dniu 18 marca jednostka odeszła ku Japonii i tydzień później zawinęła do Jokosuki. Następne wyjście *Independence* w morze miało miejsce w dniu 11 maja. Tym razem lotniskowiec przeszedł do zachodniej Australii gdzie wziął udział w międzynarodowych ćwiczeniach „Spring Training ’93”. Oprócz okrętów amerykańskich uczestniczyły w nich także jednostki marynarek wojennych Australii i Singapuru. *Independence* powróciła do Jokosuki w dniu 1 lipca. W kolejnych ćwiczeniach przygotowująca się do następnego oddelegowania na wody zachodniej części Oceanu Indyjskiego jednostka uczestniczyła we wrześniu. Były to odbywające się u wybrzeży Japonii doroczne manewry „ANNUALEX ’93”. Dwa miesiące po ich zakończeniu, w dniu 17 listopada lotniskowiec wraz z zespołem złożonym min. krążownika rakietowego *Bunker Hill* (CG-52) i *Mobile Bay* (CG-53) oraz fregaty rakietowej *Curtis* (FFG-38) opuścił Jokosukę.

Pięć pierwszych dni grudnia okręty zespołu *Independence* spędziły w Singapurze, aby w Wigilię Bożego Narodzenia zawinąć



Independence zbliżający się do Sydney podczas oddelegowania na Ocean Spokojny w pierwszych miesiącach 1997 roku. Fotografia wykonana w dniu 26 marca.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

do Abu Dhabi w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Po cztero-dniowym postoju lotniskowiec wyszedł w morze i w ciągu kolejnych tygodni początku 1994 roku, w ramach kontynuowanej operacji „Southern Watch”, patrolował wody Zatoki Perskiej, a także wody przyległe do wybrzeży Somali. Z początkiem lutego okręt zawinął do Dubaju i po krótkim postoju odszedł na zachód. W drodze powrotnej do Japonii *Independence* odwiedziła Pattaya Beach w Tajlandii (od 26 lutego do 2 marca) oraz Hongkong, w którym przebywała od 7 do 11 marca. Sześć dni później jednostka powró-

ciła do Jokosuki. Po krótkim postoju w bazie lotniskowiec przeszedł na Hawaje gdzie uczestniczył w międzynarodowych ćwiczeniach „RIMPAC ’94”, w których brały udział okręty amerykańskie, australijskie, japońskie, kanadyjskie i południowokoreańskie. Po ich zakończeniu, od 28 maja do 1 czerwca okręt złożył wizytę w australijskim Perth, a od 17 do 22 czerwca jego załoga odpoczywała na Hawajach. Następnie jednostka przeszła do Japonii, po czym w dniu 19 lipca odeszła ku wybrzeżom Korei. *Independence* dołączyła do sił blokadowych, których zadaniem było militarne wsparcie nacisku wywieranego na Koreę Północną, aby odstąpiła ona od kontynuacji programu atomowego. W dniu 29 sierpnia lotniskowiec powrócił do Jokosuki, gdzie od 13 września do 16 listopada przeszedł przegląd stoczniowy połączony z dokowaniem. Następnie, do końca 1994 roku okręt realizował program szkoleń na wodach Guam, Korei oraz u wybrzeży Japonii w okolicach Misawy.

Wprowadzona do służby przed ponad 36 laty *Independence*, od 30 czerwca 1995 roku stała się najstarszym aktywnym okrętem floty amerykańskiej. Dało to okrętowi przywilej podnoszenia zamiast standardowego proporca marynarki tzw. „First Navy Jack” – proporca amerykańskiej Marynarki Wojennej pierwszego, pochodzącego z 1775 roku wzoru⁷. W dniu 19 sierpnia lotniskowiec

7. Zwyczaj podnoszenia „First Navy Jack” przez najstarszy, będący w czynnej służbie okręt amerykański został wprowadzony w 1977 roku przez Sekretarza Marynarki Edwarda Hidalgo. *Independence* przejęła proporzec po transportowcu amunicji *Mau-na Kea* (AE-22). Po 11.9.2001 r. pozwolono na jego podnoszenie na wszystkich okrętach amerykańskich w rocznicę ataku na WTC jako symbolu „Globalnej Wojny z Terroryzmem”.

Dowódcy lotniskowca <i>Independence</i> (1978-1998)	
Komandor Thomas Campbell („Tom”) Watson, Jr	09.09.1978 – 28.05.1980
Komandor Thomas Edward Shanahan	28.05.1980 – 05.12.1981
Komandor Jerry C. („Felter”) Breast	05.12.1981 – 07.06.1983
Komandor William Adam Dougherty, Jr	07.06.1983 – 29.10.1984
Komandor Kenneth Leroy Carlsen	29.10.1984 – 28.07.1986
Komandor William Ray Needham	28.07.1986 – 24.02.1989
Komandor Thomas S. Slater	24.02.1989 – 14.07.1990
Komandor Robert Lee Ellis, Jr	14.07.1990 – 21.12.1991
Komandor Carter Beaumont Refo	21.12.1991 – 06.07.1993
Komandor Dennis Wayne Irelan	06.07.1993 – 25.01.1995
Komandor David Pierce Polatty III	25.01.1995 – 05.08.1996
Komandor Tom Steven Fellin	05.08.1996 – 12.08.1997
Komandor Mark Reed Milliken	12.08.1997 – 30.09.1998

opuścił Jokosukę kierując się ku wodom Morza Żółtego. Jego zespół operacyjny tworzyły wówczas krążownik rakietowy *Bunker Hill* (CG-52), niszczyciele *O'Brien* (DD-975) i *Hewitt* (DD-966), fregata rakietowa *McClusky* (FFG-41), atomowe okręty podwodne *Bremerton* (SSN-698) i *Columbus* (SSN-762) oraz zbiornikowiec floty *Pecos* (T-AO-197). Jednostki wzięły najpierw udział w dorocznych manewrach „Cobra Gold” w Tajlandii, a później przeszły na Środkowy Wschód aby ponownie uczestniczyć w operacji „Southern Watch”. Do Yokosuka *Independence* powróciła w dniu 18 listopada 1995 roku.

Kolejny rok służby okręt rozpoczął wyjściem w morze w dniu 9 lutego. Jego zespół operacyjny tworzył wówczas min. krążownik rakietowy *Bunker Hill* (CG-52), niszczyciele *Hewitt* (DD-966) i *O'Brien* (DD-975) oraz fregata rakietowa *McClusky* (FFG-41). Jednostki najpierw przeszły na rutynowe szkolenie na Filipiny, a w początkach marca na Morze Żółte gdzie miała miejsce kulminacja napięcia w stosunkach tajwańsko-chińskich. Konflikt spowodowały chińskie testy rakietowe w Cieśninie Tajwańskiej, w których trzy wystrzelone pociski rakietowe upadły w rejonach tajwańskich portów Kaohsiung i Keelung. Okręty amerykańskie, których drugim zespołem był zespół operacyjny atomowego lotniskowca *Nimitz* (CVN-68), monitorowały wówczas swobodę żeglugi morskiej i powietrznej w rejonie Cieśniny Tajwańskiej. Po zakończeniu w dniu 20 marca prowadzonych jednocześnie ćwiczeń chińskiej marynarki wojennej, *Independence* opuścił Morze Żółte i w dniu 27 marca zawinął do Jokosuki. W dniu 18 kwietnia pokład lotniskowca odwiedził prezydent Bill Clinton, który przebywał w Japonii z oficjalną wizytą państwową. Koniec maja i dwie dekady czerwca okręt spędził

na wodach Hawajów gdzie uczestniczył w odbywających się co dwa lata, międzynarodowych ćwiczeniach „RIMPAC '96”. Miesięczne manewry rozpoczęły się w dniu 22 maja, a oprócz amerykańskich brały w nich także udział jednostki australijskie, chilijskie, kanadyjskie, japońskie i południowokoreańskie. Łącznie ćwiczyły w nich 44 okręty, 250 samolotów i śmigłowców oraz przeszło 30 tysięcy osób personelu morskiego, lotniczego i piechoty morskiej. Podczas ich trwania, po południu 3 czerwca wśród ćwiczących obronę przeciwlotniczą 1,55 tys. mil na zachód od Hawajów jednostek miał miejsce incydent. Japoński niszczyciel *Yugiri* (DD-153) przypadkowo zestrzelił wówczas ze swego artyleryjskiego zestawu obrony bezpośredniej (CIWS) holujący cel amerykański bombowiec uderzeniowy A-6E „Intruder” z grupy powietrznej *Independence*. Załoga maszyny szczęśliwie zdołała się katapultować i po wodowaniu, po kilku minutach została podniesiona z wody przez *Yugiri*. Będący w dobrej kondycji lotnicy zostali później przewiezieni śmigłowcem na lotniskowiec. Spędziwszy miesiące lata w Jokosuce, po raz kolejny jednostka opuściła bazę we wrześniu. Najpierw przeszła na Morze Południowochińskie gdzie odwiedziła min. Hongkong, a później wzięła we wspólnych z Koreą Południową manewrach „Fool Eagle”. Następnie brała udział w ćwiczeniach „ANNUALEX”, w których uczestniczyły amerykańskie jednostki floty, lotnictwa i piechoty morskiej oraz Japońskich Morskich Sił Samoobrony. W listopadzie *Independence* powróciła do Yokosuka.

Na początku 1997 roku lotniskowiec przeszedł na Filipiny, gdzie miał okazję uświetnić wraz z innymi okrętami amerykańskimi przekazanie bazy floty w Subic Bay w jurysdykcję rządu filipińskiego. Załoga opuszczającej bazę okrętu ustawiła się na jego pokładzie

Wykonana w dniu 26 marca 1997 roku fotografia *Independence'a* wchodzącego do Sydney. W tle symbole miasta: Opera i Most Portowy.

Fot. zbioru Arthura D. Bakera III





Wykonana w dniu 14 marca 2010 roku fotografia eks-lotniskowca *Independence* w Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton.
Fot. U.S. Navy

lotniczym w napis: „Farewell Subic”⁸. W dniu 15 lutego *Independence* wyszła z Jokosuki udając się w czteromiesięczne oddelegowanie na południowy Pacyfik określone kryptonimem „Southern Swing”. Wśród okrętów jej zespołu operacyjnego były min. niszczyciele: *Curtis Wilbur* (DDG 54) i *Hewitt* (DD-966). Najpierw, w dniu 28 lutego jednostki amerykańskie zawinęły do Apra Harbor na Guam, gdzie *Independence* była pierwszym lotniskowcem od 36 lat. Następnie zespół przeszedł do Port Klang gdzie jednostka stała się pierwszym okrętem tej klasy, który odwiedził Malezję. Później okręty wzięły udział w amerykańsko-malezyjskich ćwiczeniach „Merlion”, po zakończeniu których odeszły do Australii. Tam uczestniczyły we wspólnych amerykańsko-australijskich ćwiczeniach „Tandem Thrust”. W dniu 3 kwietnia na znajdującym się koło Sydney *Independence* miał miejsce wypadek, kiedy to podczas startu z katapulty uszkodzeniu uległo koło myśliwca bombardującego F/A-18C „Hornet”. Maszyna zdołała wystartować raniąc jednak końcówką skrzydła jednego z marynarzy, który został przewieziony przez śmigłowiec SH-60 „Sea Hawk” do szpitala w Sydney. Uszkodzony samolot zdołał natomiast wylądować w oddalonej o 220 km bazie lotnictwa australijskiego w Williamstown. Jego pilotowi nic się nie stało. Pod koniec kwietnia *Independence* przeszła przez Singapur do Tajlandii gdzie uczestniczyła we wspólnych amerykańsko-tajskich ćwiczeniach „Cobra Gold ‘97”. Przed odejściem do Japonii, w maju lotniskowiec zawinął do Hongkongu będąc ostatnim okrętem amerykańskim, który wszedł do tego portu przed przekazaniem jurysdykcji nad nim Chinom⁹. Do Jokosuki jednostka powróciła w dniu 10 czerwca pozostając na wodach japońskich do końca 1997 roku.

W dniu 21 stycznia następnego roku na pokładzie *Independence* złożył wizytę Sekretarz Obrony William Cohen, który odbywając podróż po Azji przybył na lotniskowiec śmigłowcem Armii. W swoim wystąpieniu poinformował on załogę o kolejnym detaszowaniu okrętu na wody Zatoki Perskiej. Dwa dni później zespół lotniskowca, w którego składzie znajdowały się min. krążownik rakietowy *Bunker Hill* (CG-52), niszczyciele *John S. McCain* (DDG-56) i *O’Brien* (DD-975) oraz okręt podwodny *Charlotte* (SSN-766). W ramach kontynuowanej operacji „Southern Watch” jednostki zastąpiły zespół operacyjny lotniskowca atomowego *Nimitz* (CVN-68). Wraz z zespołem atomowego lotniskowca *George Washington*

(CVN-73) oraz amfibijną grupą uderzeniową śmigłowcowca desantowego *Guam* (LPH-9) zespół *Independence* patrolował wody Zatoki Perskiej kontrolując wypełnianie przez Irak rezolucji ONZ. Służbę tę okręt zakończył w dniu 26 maja będąc złuzowanym przez lotniskowiec atomowy *John C. Stennis* (CVN-74). Do Jokosuki *Independence* powróciła w dniu 5 czerwca.

Po miesięcznym odpoczynku, w dniu 7 lipca lotniskowiec opuścił Japonię obierając kurs na Hawaje. Tam, do 16 lipca okręt uczestniczył w kolejnych międzynarodowych ćwiczeniach „RIMPAC ‘98”. Następnego dnia po ich zakończeniu jednostka weszła do Pearl Harbor gdzie jej grupa powietrzna została przebazowana na lotniskowiec *Kitty Hawk* (CV-63).

Okręt ten miał zastąpić *Independence* w służbie w japońskiej bazie Jokosuka, podczas gdy sama jednostka odeszła do Stanów Zjednoczonych zawijając do Bremerton, w stanie Waszyngton. W tamtejszej Puget Sound Naval Shipyard okręt, pieczołotliwie nazywany przez załogi „Indy” albo bardziej dostojnie „Grey Lady”¹⁰, został wycofany ze służby w dniu 30 września. Podczas ceremonii przemówienie wygłosił Sekretarz Marynarki John H. Dalton, a z drzewca jednostki zdjęto „First Navy Jack” aby przekazać go na najstarszy, będący w czynnej służbie okręt amerykański¹¹. Podczas kolejnych lat postoju w rezerwie z lotniskowca zdemontowano wiele jego urządzeń oraz elementów wyposażenia, które przekazano na inne okręty tej klasy, głównie jednostki typu *Kitty Hawk*. Prawoburtową kotwicę oraz obydwa łańcuchy kotwiczne wykorzystano jako wyposażenie budowanego właśnie lotniskowca *George W. H. Bush* (CVN-77).

Independence została skreślona z listy floty w dniu 8 marca 2004 roku. Wobec znacznie posuniętej kanibalizacji oraz złego stanu technicznego kadłuba nie zdecydowano o ewentualnym jej przeznaczeniu do roli okrętu-muzeum. W kwietniu tego samego roku dowództwo systemów morskich marynarki wojennej (NAVSEA¹²) oficjalnie umieściło *Independence* na liście 24 wycofanych ze służby jednostek, które miały być wykorzystane jako sztuczne rafy. Miejscem cumowania byłego lotniskowca była wówczas baza jednostek nieaktywnych biura obsługi¹³ NAVSEA w Bremerton. Zanim jednak do tego doszło, w lutym 2008 roku zdecydowano o jego przeznaczeniu na złom z możliwością zatopienia jako sztucznej rafy o ile znajdzie się organizacja charytatywna, która chciałaby się podjąć takiej operacji. Ostatecznie, w dniu 26 stycznia 2012 roku dowództwo systemów morskich zdecydowało o złomowaniu *Independence* wraz z innymi lotniskowcami typów *Forrestal* i *Kitty Hawk*, w tym liderem swego typu i *Constellation* (CV-64). Brak jest jednak informacji o miejscu i planowanym harmonogramie realizacji tych prac. ●

8. „Żegnaj Subic”.

9. Nastąpiło to w dniu 1.7.1997 r.

10. Ang.: „Szara Dama”.

11. Został nim wówczas lotniskowiec *Kitty Hawk* (CV-63).

12. NAVSEA (Naval Sea Systems Command).

13. Inactive Ships On-site Maintenance Office.

Bibliografia

Monografie:

1. Angelucci Enzo, Bowers Peter – *The American Fighter*
2. BizIEWSKI Jerzy – *Pustynna Burza*
3. Bonds Ray – *Modern Carriers*
4. Chant Christopher – *Naval Forces of the World*
5. Conway's *All the World Fighting Ships 1922-1946*
6. Conway's *All the World Fighting Ships 1947-1995*
7. Czeczcin A.A., Okolelow H. H. – *Avianoscy Tipa Forrestal*
- Friedman Norman – *U.S. Aircraft Carriers*
- Friedman Norman – *World Naval Weapon Systems*
- Green William – *The World's Fighting Planes*
- Green W., Pollinger G. – *The Aircraft of the World*
- Grossnick Roy A. – *Dictionary of American Naval Aviation Squadrons*
- Grossnick Roy A. – *United States Naval Aviation, 1910-1995*
- Kubiak Krzysztof – *Działania Sił Morskich po Drugiej Wojnie Światowej*
- Mooney James L. – *Dictionary of American Naval Fighting Ships*
- Parsch Andreas – *Directory of U.S. Military Rockets and Missiles*
- Polmar Norman – *Ships and Aircraft of the U.S. Fleet*
- Swanborough G., Bowers P.M. – *United States Military Aircraft since 1909*
- Terzibaschitsch Stefan – *Aircraft Carriers of the US Navy*

Periodyki:

The Carrier. Newsletter of the Saratoga Museum Foundation, Jane's All the World's Aircraft, Jane's Fighting Ships, Morze, Naval History, Proceedings, Sea Classics, Warship, Warship International

Witryny internetowe:

www.airwar.ru, www.aviastar.org, www.globalsecurity.org, www.history.navy.mil, www.ilibio.org, www.navsource.org, www.navysite.de, www.news.google.com, www.ussindependencecv-62.org, www.ussranger.org, www.uss-rangerguy.com, www.voughtaircraft.com, www.wikipedia.org

Jednostki powietrzne lotniskowca Independence		
Okres służby	Jednostka powietrzna (Oznaczenie Literowe) Akwen operacyjny	Dywizjony (Samoloty/Śmigłowce)
19.11.1980-10.06.1981	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Południowy Atlantyk Ocean Indyjski 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-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VFP-63 (Vought RF-8G „Crusader”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
07.07.1982-22.12.1982	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne	VF-14 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-32 (Grumman F-14A „Tomcat”) 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-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)

18.10.1983-11.04.1984	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Karaibskie Morze Śródziemne Północny Atlantyk	VF-14 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-32 (Grumman F-14A „Tomcat”) 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-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
16.10.1984-19.02.1985	6 Skrzydło Powietrzne (AE) Morze Śródziemne Ocean Indyjski	VF-14 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-32 (Grumman F-14A „Tomcat”) 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-131 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-122 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-28 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-15 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
23.06.1990-20.12.1990	14 Skrzydło Powietrzne (NK) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski Zatoka Perska	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-25 (McDonnell Douglas F/A-18A „Hornet”) VFA-113 (McDonnell Douglas F/A-18A „Hornet”) VA-196 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-139 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-113 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-37 (Lockheed S-3A „Viking”) HS-8 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
15.04.1992-13.10.1992	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski Zatoka Perska	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-12 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
15.02.1993-25.03.1993	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-12 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)
11.05.1993-01.07.1993	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-12 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)

Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

17.11.1993- 17.03.1994	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski Zatoka Perska	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-12 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)	09.02.1996- 27.03.1996	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik	VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-14 (Sikorsky HH/SH-60H/F „Sea Hawk”)
19.07.1994- 29.08.1994	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-12 (Sikorsky SH-3H „Sea King”)	15.02.1997- 10.06.1997	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik	VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-27 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-14 (Sikorsky HH/SH-60H/F „Sea Hawk”)
19.08.1995- 18.11.1995	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik Ocean Indyjski Zatoka Perska	VF-21 (Grumman F-14A „Tomcat”) VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-14 (Sikorsky HH/SH-60H/F „Sea Hawk”)	23.01.1998- 05.06.1998	5 Skrzydło Powietrzne (NF) Zachodni Pacyfik	VF-154 (Grumman F-14A „Tomcat”) VFA-27 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-192 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VFA-195 (McDonnell Douglas F/A-18C „Hornet”) VA-115 (Grumman A-6E i KA-6D „Intruder”) VAQ-136 (Grumman EA-6B „Prowler”) VAW-115 (Grumman E-2C „Hawkeye”) VQ-5 (Lockheed ES-3A „Shadow”) VS-21 (Lockheed S-3B „Viking”) HS-14 (Sikorsky HH/SH-60H/F „Sea Hawk”)

FOTOKOLEKCJA

Amerykański niszczyciel rakietowy *Forrest Sherman*
(DDG-98) wchodzi do Plymouth, 25 marca 2012 r.
Fot. zbiory Leo van Ginderena

