

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju

Andrzej S. Bartelski, Jan Bartelski,
Stanisław Biela, Jarosław Cichy,
Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,
Maciej K. Franz, Jarosław Jastrzębski,
Rafał Mariusz Kaczmarek,
Jerzy Lewandowski, Wojciech Mazurek,
Oskar Myszor, Andrzej Nitka,
Grzegorz Nowak, Piotr Nykiel,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Kazimierz Zygałdo

Współpracownicy zagraniczni

BELGIA
Leo van Ginderen
CZECHY
Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer
ROSJA
Siergiej Balakin, Nikołaj Mitiuckow,
Siergiej Patjanin, Konstantin Strielbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij
WIELKA BRYTANIA
John Jordan

Adres redakcji

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

Skład, druk i oprawa:

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

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2013

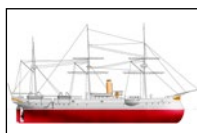
Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skrótowania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie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

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:

Japoński okręt szkolny *Kashima* (TV 3508).
Fot. „Ships of the World”

W NUMERZE



Dmitrij Kisieliow
Okręty Guangdongu, część I

2

12

Michał Jarczyk, Maciej Sobański
Zapomniane pancerniki Wilhelma II, część III



Krzysztof Krzeszowiak
**Pierwsze niszczyciele (kontrtorpedowce)
Kaiserliche Marine, część II**

18

29

John Jordan
**Émile Bertin: szybki krążownik minowy,
część I**



Siergiej Patjanin, Arsenij Małow
**Ciężkie krążowniki *Trento*, *Triesto* i *Bolzano*,
część II**

34

44

Roman Kochnowski
**Komandor Ernst Lindemann – pierwszy
i ostatni dowódca pancernika *Bismarck***



Paweł Jackowski
**Zarys działań zbiornikowców japońskich
podczas starć w zatoce Leyte**

55

60

Witold Pasek
Post scriptum dla Postomina



Gerd Uwe Detlefsen
**Niemieckie statki handlowe wojennego
programu budowy „Hansa”, część III**

63

70

Hartmut Ehlers
**Niemieckie okręty podwodne po zakończeniu
II wojny światowej, część VII**



Wojciech Mazurek
Manewry „Wrzesień 67”. Desant w sztormie

79

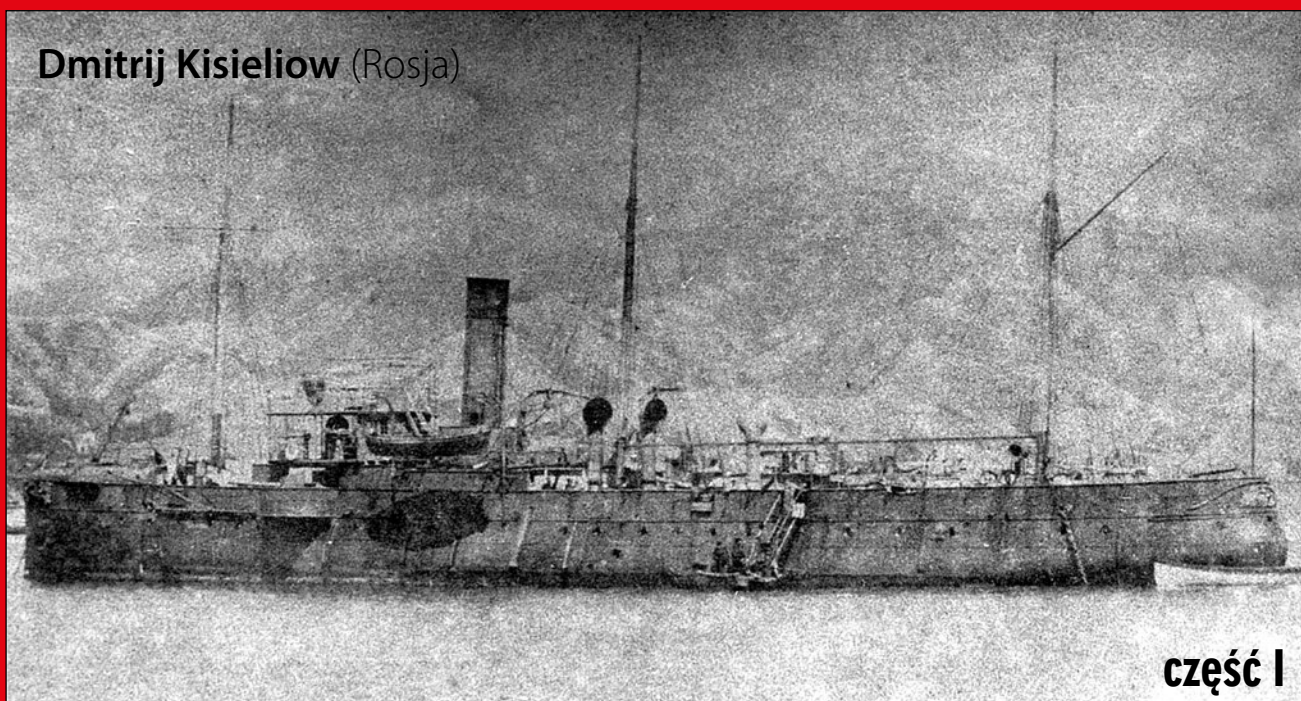
87

Jan Radziemski
„Czarni Książęta” Zimnej Wojny, część II



Andrzej Nitka
Japońskie okręty szkolne *Katori* i *Kashima*

99



Okrety Guangdongu

Południowa rubież obrony Cesarstwa

Obecny rozkwit południowo-chińskiej prowincji Guangdong sięga korzeniami epoki Qing, gdy delta rzeki Zhujiang stanowiła jedyne wrota zagranicznego handlu na terytorium Chin. Mimo licznych ograniczeń, działalność zachodnich handlowców w Guangzhou (Kanton) przynosiła takie zyski, że próba wprowadzenia przez chińskie władze jeszcze surowszych ograniczeń doprowadziła do wybuchu pierwszej wojny opiumowej w latach 1839-1842. Wynikiem klęski chińskiej armii i floty w walkach z brytyjskimi siłami ekspedycyjnymi było powstanie na terytorium kraju tak zwanych „portów traktatowych”, otwartych na osadnictwo cudzoziemców i ich handel. W bezpośrednim sąsiedztwie Guangzhou powstała brytyjska kolonia Hongkong (Xianggang). Jednak nawet to nie naruszyło pozycji kantońskiego kupiectwa, które nadal odgrywało istotną rolę w gospodarce Cesarstwa. Mimo to, w połowie XIX wieku przewozy morskie w rejonie Guangzhou były zagrożone możliwością obcej interwencji i działaniami miejscowych piratów. Od 1664 r. w dyspozycji namiestnika Lianguang (to znaczy prowincji Guangdong i Guangxi) znajdowała się znaczna liczba okrętów wojennych, jednak były to przede wszystkim przestarzałe żaglowe dżonki, niemal całkowicie zniszczone przez Brytyjczyków w czasie pierwszej wojny opiumowej.

Odrodzenie morskich sił Południa hamował przez długi czas kryzys władzy, pogłębiony jeszcze powstaniem tajpingów, jednak w połowie lat 60-tych sytuacja zaczęła się zmieniać. W 1866 r. kierujący administracją Guangdong mandaryn Ruilin zakupił w Wielkiej Brytanii i Francji 6 drewnianych jednostek parowych, przeznaczonych do służby patrolowej na wodach przybrzeżnych: *Feilong*, *Zhenhai*, *Dengqing*, *Suijing*, *Anlan* i *Zhentao*.

Do wybuchu wojny francusko-chińskiej morskie siły prowincji stanowiły jedną z 4 flot wojennych (shuishih) Cesarstwa Qing, przy czym w roku 1884 w spisie floty Guangdong znajdowało się 36 okrętów. Panowanie w Hongkongu pozwalało Wielkiej Brytanii na blokadę wybrzeża prowincji w dowolnym momencie. Mając tego świadomość władze Guangdong obrały kurs na stworzenie własnej bazy wojskowo-przemysłowej. W 1873 r. urzędnik Wen Zishao otrzymał polecenie uruchomienia produkcji broni strzeleckiej. Próba wykorzystania do tego celu prywatnych warsztatów mechanicznych „Liantai”, założonych w Guangdong w 1837 r., nie powiodła się, lecz już w czerwcu następnego roku w mieście zaczął działać arsenał. Zakład w krótkim czasie opanował produkcję rewolwerów i karabinów, a także zapewnił zaopatrzenie miejscowych wojsk w sprzęt wojskowy. W 1873 r. Ruilin zamierzał zamówić w Szwecji 20 żelaznych barkasów parowych do walk z piratami

Jednostki zakupione przez administrację Guangdongu w 1866 roku

Nazwa	Miejsce budowy	Data wejścia do służby	Cena (liany)	Podstawowe parametry	Dalsze losy
<i>Feilong</i>	Wielka Brytania	styczeń 1867	23 000	Wyporność 439 t, moc 265 KM, prędkość 7 w., uzbrojenie 7 dział	zatonął w 1874 r.
<i>Anlan</i>	Wielka Brytania	1868	23 000	jak wyżej	skreślony ze stanu floty w 1929 r.
<i>Zhentao</i>	Wielka Brytania	1868	23 500	–	brak danych
<i>Zhenhai</i>	Francja	marzec 1867	20 000	Wyporność 439 t, zanurzenie 8,6 m, prędkość 7 w	rozebrany w 1879 r. z powodu zmuszenia
<i>Suijing</i>	Francja	październik 1867	20 000	–	brak danych
<i>Dengqing</i>	Francja	czerwiec 1867	49 000	Wyporność 1209 t, prędkość 12 w., uzbrojenie 5 dział	skreślony ze stanu floty w 1918 r.

Torpedowce typu <i>Lei</i>					
Nazwa	Lata i miejsce budowy	Wyporność, t	Wymiary, m	Moc, KM, prędkość, w.	Uzbrojenie
<i>Leilong</i>	1882-1885 „Vulcan” (Stettin – Szczecin)	64	33,5 x 3,9 x 1,6	900, 18,5	2 x 37 mm Hotchkiss (rewolwerowy) 2 wt kal. 350 mm Schwarzkopfa (dziobowe)
<i>Leihu</i>					
<i>Leizhong</i>					
<i>Leiqian</i>	1884-1885 „Schichau” (Elbing – Elbląg)	26	26 x 3,58 x 1,5	420, 19	1 wt kal. 350 mm Schwarzkopfa (dziobowa)
<i>Leikun</i>					
<i>Leili</i>					
<i>Leikan</i>					
<i>Leizhen</i>					
<i>Leiliang</i>					
<i>Leixun</i>					
<i>Leidui</i>					

na rzece Zhujiang, nie zdążył jednak zrealizować swych planów z powodu przejścia na emeryturę.

W 1875 r. namiestnikiem Liangguangu został wyznaczony Liu Kunyi (1830-1902)¹, który zapoczątkował budownictwo okrętowe w Kantonie. W 1876 r. we współ-



Namiestnik Liangguangu Liu Kunyi.

pracy z miejscową elitą handlową, przejął na własność skarbu państwa utworzoną przez brytyjskich poddanych stocznę remontową. Zakład ten dysponował 2 suchymi dokami 5000 t i 9000 t, co pozwalało na podjęcie budowy okrętów o wyporności do 3000 t. Baza produkcyjna pozwoliła Lin Kunyi już w październiku 1879 r. zorganizować arsenał minowy i stocznę. Pierwszymi okrętami, które zeszły z jej pochylni były 3 torpedowce, zamówione w 1882 r. w niemieckiej firmie „Vulcan”.

Dopiero jesienią 1885 r. elementy torpedowców udało się dostarczyć do Guangzhou na pokładzie pancernika *Dingyuan*, zbudowanego w tej samej stoczni dla floty Beiyang (Północnej). Po zmontowaniu i wodowaniu okręty otrzymały nazwy *Leilong*, *Leihu* i *Leizhong*. W 1884 r. władze Guangdonga zamówiły kolejnych 8 torpedowców niemieckiej stoczni „Schichau”. Wszystkie te okręty zostały zmontowane w państwowej stoczni w Guangzhou i otrzymały nazwy rozpoczynające się od ideogramu „Lei” („grom” lub „grzmiący”). Służba torpedowców niemieckiej budowy złożonych w Kantonie trwała długo: w lutym 1913 r. zostały przydzielone do zespołu jednostek patrolowych, a skreślone ze stanu floty dopiero w 1925 r.

Większość okrętów floty Guangdongu wyróżniała się niewielkimi wymiarami, słabym uzbrojeniem i zanurzeniem, które pozwalało zwalczać piratów nie tylko na morzu, ale i na wodach rzecznych. Zgodnie z informacją o stanie chińskiej marynarki wojennej w 1886 r. przedstawionych Głównemu Sztabowi Morskiemu przez kadm. A.A. Kornilowa, z 11 patrolowców Guangdong tylko 1 miał wyporność 800 t, podczas gdy wyporność pozostałych wahała się między 80 a 170 t. Uzbrojenie takich kanonierek stanowiły 2-4 działa. Dopiero z chwilą objęcia stanowiska namiestnika Liangguang przez Zhang Zhidonga (1837-1909)² flotę Guangdongu zasi-

liły mocniejsze jednostki. Nowy gubernator rozpoczął od tego, że rozszerzył produkcję wojskową, uruchomił w Kantonie 2 nowe arsenały i zapoczątkował to, z czego później powstała akademicka marynarki wojennej Huangpu.

W czasie wojny francusko-chińskiej Zhang Zhidong podjął energiczne działania dla obrony Guangzhou. Nie mogąc doczekać się decyzji dworu, namiestnik doprowadził do stanu gotowości bojowej wszystkie środki obrony nadbrzeżnej delty Zhujiang i zamknął dostęp do rzeki obcym jednostkom handlowym. Protesty zagranicznych konsułów Zhang Zhidong pozostawił bez odpowiedzi. Obrona nie pozwoliła namiestnikowi na udzielenie pomocy eskadrze Fujian w walce z francuską flotą, do czego Zhang specjalnie się nie spieszył³. Rozbicie sił Fujian na rzece Mawei zmusiło władzę Południa do podjęcia prawidłowej decyzji i pośpiesznego zajęcia się powiększeniem swego morskiego zespołu. W 1885 r. na stoczni Kanton położono stępki pod se-



Zhang Zhidong.

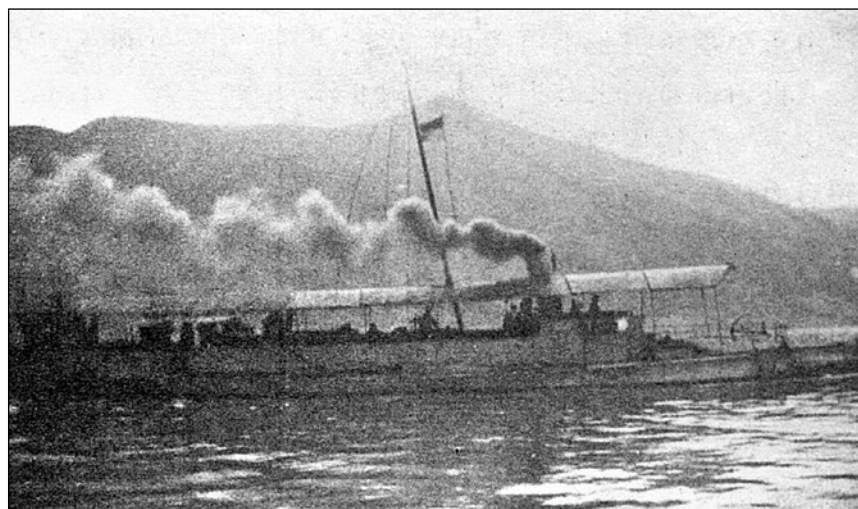
1. Dostojnik wraz z Zuo Zongtangiem, Zeng Guofanem i Li Hongzhangiem uważany za ojców chińskiej modernizacji XIX wieku

2. Gubernator ograniczył się do skierowania do Fuzhou uzbrojonych transportowców *Feiyun* („Lecący oblok”) o wyporności 1258 t oraz *Jian* („Korzyść i bezpieczeństwo”), zbudowane w Mawei w latach 1872-1873 i w 1882, czasowo skierowane na południe do patrolowania Zatoki Tonkińskiej.

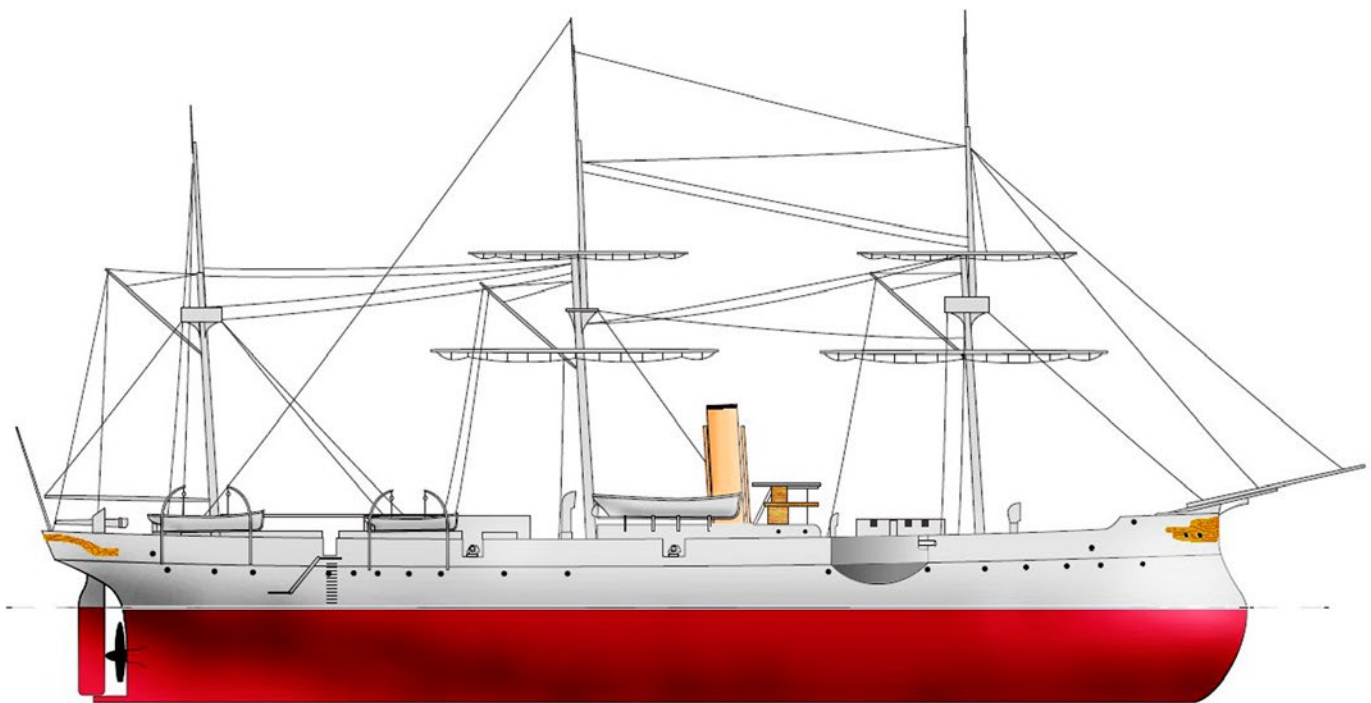
3. Od tego czasu wszystkie okręty floty Guangdong otrzymywały nazwy zaczynające się od ideogramu „Guang”, oznaczającego ich przynależność.

Jeden z 64 tonowych torpedowców typu *Lei*.

Fot. „Beiyang haijun jianchuanzhi”



„Guangjia” (rekonstrukcja)



Rys. Witold Hazuka & Waldemar Kaczmarczyk

rię kanonierek o niewielkim zanurzeniu, mieszanej konstrukcji i wyporności 300 t. Jednostki otrzymały nazwy *Guangheng*, *Guangli*, *Guangyuan* i *Guangzhen*⁴. Wszystkie kanonierki weszły do służby w roku 1886. Ich uzbrojenie składało się z 1 działa odtylcowego kal. 150 mm Kruppa, 1 działa kal. 88 mm tego samego systemu i 3 mitraliez Nordenfelta kal. 25 mm. Z uwagi na nadal ograniczone możliwości miejscowego przemysłu okrętowego Zhang Zhidong zwrócił się o pomoc do admiralicji Fuijan. Jeszcze przed zakończeniem budowy kantońskich kanonierek, namiestnik zamówił w Fuijan budowę krążownika, który miał być flagowcem floty Guangdong.

Krążownik *Guangjia*

Położenie stępki pod jednostkę Nr 28 odbyło się w dniu 24 listopada 1885 r. w obecności naczelnika arsenału Pei Yinsena. Okręt zaprojektowali inżynierowie Fuijan-Wei Han, Zhen Qingliang i Wu Dezhong. W charakterze prototypu wykorzystano krążowniki o konstrukcji mieszanej typu *Weiyuan*. Pod względem zewnętrznym nowy okręt przypominał swoje siostrzane jednostki – długi kadłub z zauważalnym obniżeniem („siodłem”), taran dziobowy, rufa z wysokim podcięciem, pojedynczy komin i 3 maszty z pełnym ożaglowaniem barku. Krążowniki posiadały również podobne wymiary.

Pierwsza różnica w stosunku do prototypu dotyczyła siłowni nowego okrętu, składającej się z 2 cylindrycznych kotłów pa-

Parametry	<i>Weiyuan</i>	<i>Guangjia</i>
Wyporność, t	1258	1300
Długość, m	64	67,6
Szerokość, m	8,99	10,27
Głębokość kadłuba, m	5,69	5,43
Zanurzenie przy pełnym obciążeniu, m		
– dziób	3,81	3,77
– rufa	4,92	4,67

<i>Guangjia</i>	
Wyporność:	1300 t
Wymiary:	67,6 x 10,27 x 3,77/ 4,67 m
Siłownia:	1 maszyna parowa „compound”, 2 cylindryczne kotły parowe 1600 KM
Prędkość:	14,3 węzła
Uzbrojenie:	3 x 150 mm L/35 Kruppa, 4 x 120 mm L/40 Kruppa, 5 x 37 mm Hotchkiss (rewolwerowy – 5 luf), później po przebrojeniu 1894 – 3 x 150 mm L/35 Kruppa, 4 x 105 mm Kruppa, 4 x 57 mm Nordenfelta
Załoga:	145 ludzi

rowych i 1 trzycylindrowej maszyny parowej systemu „compound”. Jej moc wynosiła 1600 KM, wobec 750 KM w przypadku *Weiyuan*. Wbrew zapewnieniom niektórych źródeł maszyny dla krążownika zostały zamówione w Wielkiej Brytanii, a nie zbudowane przez arsenał Fuzhou. Montażem i ustawieniem mechanizmów oraz uzbrojenia okrętu kierowali inżynierowie Chen Zhaoao, Li Shoutian i Yang Liancheng.

Druga różnica nowego projektu dotyczyła wzmocnienia uzbrojenia: w tym przypadku inżynierowie z Fuijan oparli się nie na *Weiyuan*, lecz na 2200 t krążowniku *Kaiji*, zbudowanym w Mawei w 1883 r. Okręt ten stanowiący swego rodzaju odpowiedź na francuski krążownik *Duguay-Trouin*, posiadał 10 dział systemu Kruppa, z których 2 miały kaliber 210 mm, a pozostałe – 120 mm. *Guangjia* otrzymał słabsze, lecz lepiej zbalansowane uzbrojenie.

Główny kaliber stanowiły 3 stalowe działa kal. 150 mm Kruppa wz. 1880. Długość lufy liczyła 35 kalibrów lub 5220 mm, z czego 4800 mm przypadało na część gwintowaną. Każda lufa ważyła 4,77 t, a łożo dodatkowe 5,16 t. Działo mogło prowadzić ogień

4. Na nowym stanowisku Zhang Zhidong pozostawał przez 18 lat, kontynuując działalność modernizatorską. W czasie wojny z Japonią zajął aktywne stanowisko patriotyczne. Niektórzy współcześni chińscy historycy nazywają go „poprzednikiem rewolucji Xinhai”.

pociskami burzącymi i przeciwpancernymi o wadze 51 kg. Waga prochowego ładunku miotającego wynosiła 17 kg. Przy prędkości początkowej 580 m/s efektywna donośność sięgała 11 000 m. 2 działa ustawione na sponsonach burtowych w rejonie mostka posiadały 120° sektor ostrzału. Trzecie dział kal. 150 mm ustawione na stanowisku rufowym miało 210° sektor ostrzału. Tym samym, możliwe było prowadzenie ognia na każdą z burt przez 2 z 3 dział głównego kalibru.

Uzupełnienie stanowiły 4 stalowe działa kal. 120 mm Kruppa ustawione w środkowej części krążownika, po 2 na każdej burcie. Waga każdego z tych szybkostrzelnych dział wynosiła 2,728 t przy długości lufy sięgającej 40 kalibrów. Działa strzelały pociskami o wadze 40 kg z prędkością początkową 634 m/s, a waga prochowego ładunku miotającego wynosiła 4,5 kg. Sektor ostrzału każdego z dział kal. 120 mm wynosił 90°.

Siła artylerii do zwalczania torpedowców była niewielka jak na okręt tej klasy i obejmowała raptem 4 rewolwerowe działa kal. 37 mm Hotchkissa. 2 działa były umieszczone na skrzydłach mostka, a pozostałe 2 – na marsie bojowym fokmasztu. Ten ostatni, po raz pierwszy w praktyce admiralicji z Mawei, był wykonany ze stali. Pozostałe 2 maszty miały konstrukcję drewnianą. Budowa *Guangjia* kosztowała 220 000 srebrnych lianów, a uzbrojenie dodatkowe 121 000 lianów.

W dniu 6 sierpnia 1887 okręt wodowano i nadano mu nazwę *Guangjia* („Guang No 1”), którą osobiście wybrał Zhang Zhidong. Prace wykończeniowe i uzbrojenie trwały dalsze 4 miesiące, a w tym czasie okręt otrzymał swego pierwszego etatowego dowódcę, którym został przybyły do Mawei z floty Guangdong Wu Yongtai. Na stanowisko starszego oficera wyznaczono absolwenta szkoły marynarki wojennej w Mawei Chenga Biguanga. Załoga krążownika liczyła 145 marynarzy i oficerów.

4 grudnia 1887 r. okręt wyszedł w morze na próby w ruchu, w których trakcie rozwinął prędkość 14,2 węzła przy 125 obrotach wału napędowego na minutę. Krótko potem *Guangjia* wyruszył na miejsce pełnienia służby.

14 stycznia 1888 r. Zhang Zhidong osobiście witał przybyły krążownik w Humen – strategicznie ważnym punkcie delty rzeki Zhujiang, zabezpieczającym wejście do Guangzhou. Był to na-

der symboliczny gest, właśnie w Humen w roku 1839 r. miało miejsce legendarne spalenie skonfiskowanego opium, które stało się powodem wojny z Wielką Brytanią. Zgodnie z zamysłem namiestnika nowy krążownik miał stanowić gwarancję bezpieczeństwa południowych morskich granic Cesarstwa. Zhang Zhidong nie omylił się, pojawienie się we flocie Guangdong nowej silnej jednostki zostało docenione przez państwa



Li Hanzhang

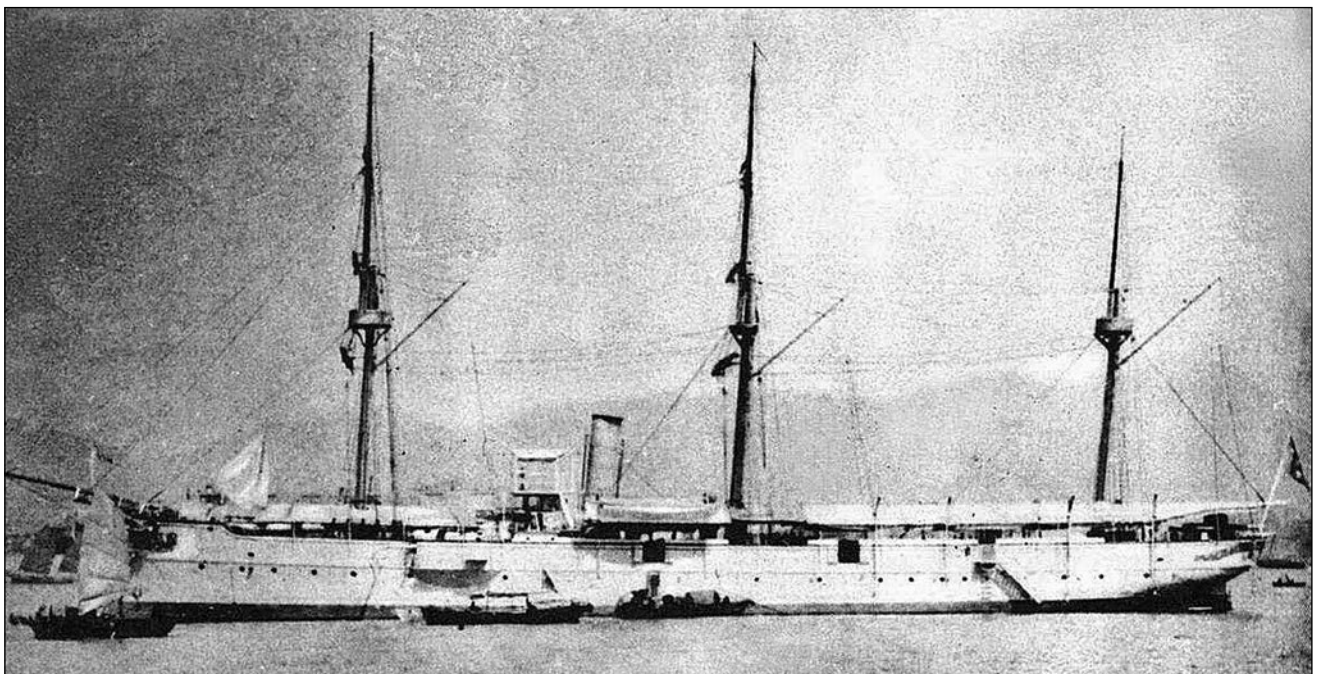
zachodnie. Wyjątku nie stanowiła nawet Rosja, która nigdy nie rozpatrywała Południowych Chin jako własnej strefy wpływów. Jeszcze w październiku 1887 r. w swym raporcie poseł w Pekinie A.M. Kumani zwrócił uwagę na solidne uzbrojenie *Guangjia* i energię z jaką namiestnik Liangguang powiększał siły morskie.

Po obejrzeniu nowego okrętu Zhang Zhidong postanowił niezwłocznie zademonstrować krążownik w swoich „włościach”. Gubernator wszedł w Humen na pokład *Guangjia* i wyruszył w podróż inspekcyjną, odwiedzając wyspę Hainan i ważniejsze nadbrzeżne punkty obu prowincji – od Lianzhou w Guangxi do Shantou (Swatou) w Guangdong. Przez kilka lat krążownik ochraniał żeglugę na wodach południowo-chińskich i demonstrował flagę Cesarstwa Qing w rejonie Hongkongu. 10 listopada 1889 r. w Guangzhou otwarto szkołę marynarki wojennej Huangpu, która potrzebowała jednostki szkolnej. Zhang Zhidong zdecydował, że najlepszą praktykę młodzież zdobędzie jedynie na pokładzie *Guangjia*, w związku z tym w każdym kolejnym rejsie krążownika brała udział grupa kursantów. W związku z tym wzrosła liczebność załogi, która w niektórych przypadkach sięgała 180 osób.

W roku 1890 Zhang Zhidong został zastąpiony na stanowisku namiestnika przez Li Hanzhanga – starszego brata faktycznego gospodarza floty Beiyang (Północnej) Li Hongzhang. Zhang został wyznaczony na stanowisko gubernatora Hubei i Hunan. Ta decyzja dworu była bezpośrednio związana z realizacją planu budownictwa okrętowego Guangdong. Rzecz w tym, że wszyst-

Krążownik *Guangjia* na burtowym ujęciu z epoki.

Fot. Internet





Guangjia i *Jiyuan* w bitwie 17 września 1894 roku. Kadr z chińskiego filmu „Wielka bitwa morska roku Jiawu” z 2012 roku. *Jiyuan* błędnie pokazany z dwoma masztami. Fot. Internet

kie okręty poza *Guangjia* Zhang zamówił omijając władze morskie Cesarstwa. Namiestnik próbował w ten sposób uciec przed biurokracją i złodziejstwem stolicy, jednak Pekin zadziła na myśl, że na dalekim Południu wyrasta nowy ruch antymandzurski. Choć brak jakichkolwiek poszlak nie pozwolił na ukaranie Zhang Zhidong, to jednak zwyczajnie go przeniesiono⁵.

Gdy w 1890 r. okręty floty Beiyang wracały do miejsca bazowania po wizycie w południowo-wschodniej Azji, nowy namiestnik Liangguang nakazał by krążownik w ramach szkolenia odprowadził je do Weihaiwei. W 1891 r. krążownik uczestniczył w pierwszych dużych manewrach chińskiej marynarki wojennej na wodach północno-chińskich, w czasie których swoją flagę na pokładzie *Guangjia* podniósł dowódca floty Guangdongu Yu Xiongfei.

Właśnie w tym czasie w głowie Li Hongzhang, który również uczestniczył w ćwiczeniach narodziła się koncepcja przekazania okrętu w skład floty Beiyang. Do tego niezbędnym było posiadanie swojego człowieka wśród kadry dowódczej krążownika, jednak większość oficerów floty Guangdongu stanowili miejscowi, nadal sympatyzujący z Zhang Zhidongiem. Z pomocą brata Li Hongzhang przeniół do Guangzhou 27-letniego starszego oficera szkolnego żaglowca *Minjie* – Wu Jingronga. Ten ostatni pochodził z rejonu narodzin Li Hongzhang w prowincji Anhui i był całkowicie oddany wicekrólowi Północy. W kwietniu 1892 r. Wu Jingrong został starszym oficerem *Guangjia*, a już w grudniu tego samego roku został dowódcą krążownika.



Dowódca *Guangjia* Wu Jingrong



Starszy oficer *Guangjia* Song Wenhui.

W maju 1894 r., gdy w Korei pachniało już prochem, Wu Jingrong przyprowadził do Weihaiwei zespół obejmujący najlepsze okręty floty Guangdongu – krążowniki *Guangjia*, *Guangyi* i *Guangbing*. Wraz z okrętami flot Beiyangu i Nanyangu (Południowej) miały one wziąć udział w kolejnym dużym przeglądzie cesarskiej marynarki wojennej. Po zakończeniu manewrów okręty floty Nanyang powróciły na miejsce służby, jednak 3 krążowniki floty Guangdongu zostały czasowo włączone w skład floty Beiyangu. Formalnie Li Hongzhang mógł zatrzymać wszystkie okręty, był bowiem zastępcą szefa chińskiego ministerstwa marynarki. W przypadku jednostek floty Nanyang wywołało by to nieuchronny spór z potężnym namiestnikiem Liangjiang. Gniewu rodzzonego brata Li mógł się nie obawiać, tym bardziej, że w Guangdong wybuchła epidemia dżumy, która stała się kolejnym powodem do zatrzymania trzech okrętów Guang na północy. W czerwcu 1894 r. *Guangjia* został przebrojony, otrzymując 4 działa kal. 105 mm Kruppa zamiast dział kal. 120 mm oraz 4 działa kal. 57 mm Nordenfelta zamiast dotychczasowych reolwerowych.

Całkiem jeszcze nowe jednostki, jakimi były krążowniki *Guangdong* wzięły udział we wszystkich większych bitwach morskich wojny japońsko-chińskiej lat 1894-1895. W czasie bitwy pod Yalu *Guangjia* działał w parze z pancernopokładowym krążownikiem *Jiyuan*, wykonując rozkazy dowódcy tego ostatniego. Dwie godziny po rozpoczęciu bitwy dowódca *Jiyuan* – Fang Bqian zdradził, opuszczając szyk bojowy floty i kierując się z pełną prędkością do Lüshunkounu (Port-Artur). *Guangjia* podążył za nim, na usprawiedliwienie Wu Jingronga należy powiedzieć, że starannie wykonywał dyspozycje, a wymiana sygnałów z flagowym pancernikiem *Dingyuan* była w tym momencie praktycznie niemożliwa. W nocy 18 września 1894 r. *Guangjia* wszedł na kamienistą mieliznę w pobliżu wyspy Sanshanda u wejścia do zatoki Dalianwan na wschodnim wybrzeżu półwyspu Liaodong⁶.

5. Kierował prowincjami Jiangsu, Jiangsi i Anhui, a także flotą Nanyang.

6. W literaturze rosyjskiej poświęconej wojnie rosyjsko-japońskiej – wyspa Sanshanta, zatoka Talienwan i półwysep Kwantung.

Istnieją informacje, że Wu Jingrong próbował przejść między wyspami i ukryć się w zatoce do świtu, ignorując ostrzeżenia szeregu członków załogi o niebezpieczeństwie takiego manewru. *Jiyuan* nie udzielił jednostce żadnej pomocy osiągając Lüshunkou 18 września rankiem o 05:00. cztery godziny później pojawiły się tam pozostałe okręty floty Beiyanga. Gdy adm. Ding Ruchang dowiedział się o braku *Guangjii*, rozkazał Fang Boqiangowi wyruszyć na poszukiwanie krążownika z Guangdongu. *Jiyuanowi* przydzielono do pomocy krążownik celny *Jinlong* („Złoty Smok”).

Po przybyciu w rejon Sanshandao, Fang Boqian odkrył porzucony *Guangjię* i dowiedział się, że jego załogę już wcześniej uratowali miejscowi rybacy. Obawiając się pojawienia Japończyków, dowódca *Jiyuana* nie próbował nawet ściągnąć *Guangjii* z kamienia, a ograniczył się jedynie do zdjęcia z uszkodzonego okrętu części dział. Później próbowano wysadzić krążownik w powietrze, jednak niezbyt udanie. Kilka dni później japoński krążownik *Naniwa* odnalazł nieuszkodzonego *Guangjia* Japończycy oddali kilka strzałów w kierunku krążownika, jednak pogarszająca się pogoda zmusiła *Naniwę* do opuszczenia tego rejonu. Gdy sztorm uciął do *Guangjii* zbliżył się torpedowiec *Kotaka*. Jego załoga stwierdziła, że fale poważnie uszkodziły chiński okręt, a z uzbrojenia pozostało jedynie rufowe działo kal. 150 mm.

Po dotarciu do Port Artura, załoga *Guangjii* powróciła pod banderę floty Beiyangu. Wu Jingrong nie został ukarany za utratę okrętu, lecz równocześnie nie otrzymał nowego przydziału. Po przejściu floty do Weihaiwei został wyznaczony szefem północnego odcinka obrony kontynentalnej części twierdzy. Po tym jak Japończycy opanowali umocnienia południowego sektora, Wu Jingrong samowolnie opuścił pozycję i 1 lutego 1895 r. wraz z podporządkowanymi mu żołnierzami uciekł w kierunku Cheefoo (Yantai). Został za to dyscyplinarnie usunięty ze służby, mimo to po kilku latach zdołał powrócić do floty Guangdongu i nawet objął stanowisko dowódcy jednego z okrętów.

Po tym jak półwysep Liaodong przeszedł pod kontrolę rosyjską, nowi gospodarze we właściwy sposób ocenili zagrożenie jakie stanowiły wyspy Sanshandao dla jednostek wchodzących w nocy do zatoki Dalianwan. Przed wybuchem wojny rosyjsko-japońskiej na południowym krańcu wyspy South Sanshandao zbudowano latarnię morską. W tym czasie nie było już żadnych śladów po *Guangjii* na powierzchni morza. Niemniej jednak, szczątki okrętu po dziś dzień spoczywają na dnie Morza Żółtego w punkcie o współrzędnych 121°39'E i 38°58'N. W czerwcu 2009 r. na forum strony „Towarzystwa badania historii marynarki wojennej” (ChRL) rozpatrywano kwestię amatorskiego nurkowania do wraku krążownika.

Krążowniki typu *Guangyi*

Dalekowzroczny Zhang Zhidong nie ograniczył swej współpracy ze stoczniami Fujian do budowy pojedynczego krążownika. W planach namiestnika było jeszcze zamówienie dalszych 9 jednostek różnych klas. Do sfinansowania tego programu Zhang wybrał sposób, określony przez rosyjskiego posła A.M. Kumani jako „gospodarczy”. Od razu po objęciu stanowiska gubernatora w 1884 r. ogłosił wśród kupców i urzędników podporządkowanych mu prowincji dobrowolną składkę (abona-

ment). Rozpatrując charakter relacji między różnymi szczeblami „pionowej władzy”, te ostatnie nie mogły po prostu nie odpowiedzieć na wezwanie kierownictwa. Zebrane w ten sposób pieniądze, wraz z rządowymi środkami, pozwoliły na utworzenie specjalnego funduszu rozwoju floty. Do końca 1887 r. w tej „skarbonce” było co najmniej 800 tysięcy srebrnych lianów.

Pierwszymi okrętami, zbudowanymi za „społeczne” pieniądze były kanonierki *Guangmou* i *Guangji* o mieszanej konstrukcji. Obie zostały zbudowane w Guangzhou, pierwszy zwodowano w listopadzie 1887 r., a druga w kwietniu 1888 r. Bliźniacze jednostki o wyporności 400 t wyposażone w maszynę parową o mocy 400 KM rozwijały prędkość 12 węzłów. Dzięki zanurzeniu wynoszącemu 2,13 m kanonierki mogły wchodzić nawet na niewielkie rzeki, a ich uzbrojenie składało się z 1 dział kal. 120 mm, 1 kal. 105 mm oraz 4 szybkostrzelnych dział małego kalibru.

Kantońskie stocznie otrzymały także zamówienie na budowę kolejnej serii 3 kanonierek o wyporności 560 t i mieszanej konstrukcji, które jednak weszły do służby już w czasach namiestnika Li Hanzhanga. Jednostki otrzymały nazwy *Guangjin*, *Guangyu* i *Baobi*⁷. Przy zwiększonej wyporności i zanurzeniu 2,9 m kanonierki nowej serii wyróżniały się małą mocą siłowni, wobec czego nie mogły przekraczać prędkości 9 węzłów. Artyleria każdego okrętu składała się z 1 dział kal. 105 mm, 1 kal. 85 mm (?) oraz 2 dział 12-funtowych, stanowiąc ich kolejną słabość, którą tłumaczono tym, że dostawy uzbrojenia opóźniały się, a fundusze na budowę floty gwałtownie topniały. Zamówienie okrętów w Fujian kosztowało skarb Guangdong drożej. Różnicę można ocenić na przykładzie kanonierki *Guanggeng*, wodowanej w Mawei 30 maja 1889 r. Jednostka o wyporności 316 t, uzbrojona w 1 dział kal. 120 mm i 1 dział 12-funtowe, kosztowała o 3 tys. lianów więcej niż kanonierka o wyporności 560 t zbudowana w Guangzhou⁸. Mimo to, w Chinach nie było alternatywy dla stoczni w Mawei, tylko ona mogła projektować i budować duże nowoczesne okręty, przy czym deficyt przedsiębiorstwa w roku 1886 r. oceniano na 1,5-2 mln lianów.

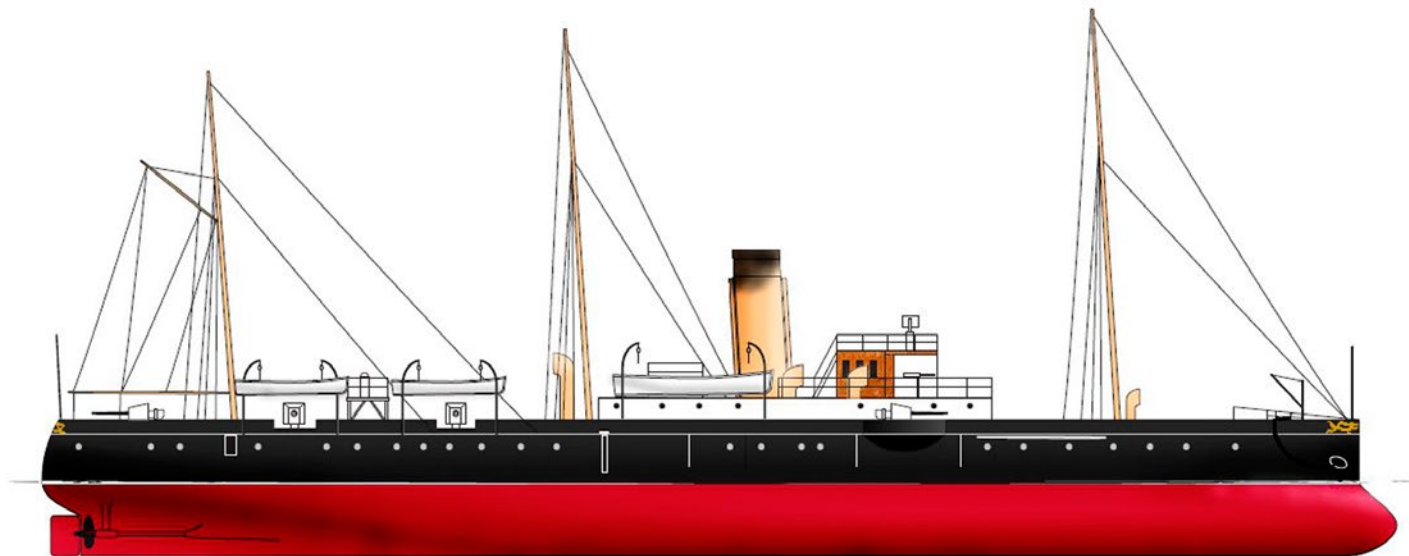
Tym właśnie kierował się Zhang Zhidong zlecając Fujiano- wi zaprojektowanie i budowę 2 szybkich krążowników o wy-

7. Podobnie jak kanonierki poprzedniej serii, pozostawały w służbie aż do roku 1929. 8. 60 000 lianów wobec 57 000 lianów.

Model krążownika *Guangyi* z muzeum chińskiego budownictwa okrętowego w Mawei (prowincja Fujian). Artyleria małego kalibru nie pokazana. Fot. Internet



„Guangbing” (rekonstrukcja)



Rys. Witold Hazuka & Waldemar Kaczmarczyk

porności 1000 t. Stępkę pod pierwszy z nich położono w Mawei 28 lipca 1887 r. W odróżnieniu od *Guangji* jednostki miały zostać wykonane ze stali, co oznaczało otwarcie nowego etapu w historii chińskiego budownictwa okrętowego. W 1886 r. inż. Wei Han został oddelegowany do Francji w celu zakupów stali walcowanej i innych nowoczesnych materiałów. Zdołał on nawiązać kontakt z firmą „Creusot”, co pozwoliło już w grudniu tego roku na rozpoczęcie budowy pancernika obrony wybrzeża *Longwei* – pierwszej jednostki pancernej powstałej w Mawei.⁹ W odróżnieniu od pancernika, krążowniki z nowego zamówienia Guangdong nie posiadały ochrony pancernej, choć Chen Yue przypisuje im 25 mm pokład pancerny i stanowisko dowodzenia z pancerzem o grubości 50 mm.¹⁰ Rosyjskie pismo „Morskoj Sbornik” w roku 1891 także wspominał o pokładzie pancernym krążownika *Guangbing*. Z pewnością można mówić jedynie o obecności tarcz ochronnych zabezpieczających obsługę dział, jednak brak danych o ich grubości.

Okręty otrzymały nazwy *Guangyi* i *Guangbing*. Brak niezbędnego doświadczenia stocznioowego i przestoje w oczekiwaniu na dostawę materiałów z Francji doprowadziły do tego, że pierwszy krążownik wodowano dopiero 28 sierpnia 1889 r., a prace wykończeniowe ukończono 30 listopada 1890 r. Stępkę pod *Guangbinga* położono 2 stycznia 1888 r., a wodowano 11 kwietnia

1891 r. Dzięki uzyskanemu doświadczeniu jednostkę ukończono w krótszym czasie niż prototyp, 18 grudnia 1891 r. *Guangbing* był gotów do służby. W tym właśnie czasie do Mawei weszły okręty floty Beiyang, które przeprowadzały tradycyjny zimowy rejs na południowe wody. Korzystając z tej okazji *Guangyi* i *Guangbing* dołączyły do zespołu z którym przeszły do Hongkongu, skąd ruszyły do Guangzhou.

Nowe jednostki kosztowały skarb Guangdong kwotę 320 000 lianów. W porównaniu z posiadającym pełne omasztowanie krążownikiem *Guangjia*, okręty wyglądały bardzo współcześnie. Kształtne gładkopokładowe okręty z lekko skorupowym pokładem dziobowym, trzema masztami i pojedynczym kominem miały długość 71,63 m i szerokość 8,23 m. Zanurzenie na dziobie sięgało 3,96 m, a na rufie – 4,1 m. Dwuwałowa siłownia obejmowała 2 poziome maszyny parowe systemu „compound” o łącznej mocy 2400 KM, zasilane w parę przez 3 kotły cylindryczne. W początkowym okresie służby okręty mogły rozwijać prędkość do 17 węzłów – niewiele mniej niż pancernopokładowe krążowniki brytyjskiej budowy typu *Zhiyuan*. Brak odpowiednio wykwalifikowanej obsługi mechanizmów – powszechny mankament chińskiej floty – szybko spowodował obniżenie maksymalnej prędkości do 16 węzłów.

Główną osłabiwością uzbrojenia krążowników typu *Guangyi* były 4 nawodne wyrzutnie torpedowe kal. 350 mm Schwarzkopfa. Wyrzutnie rozmieszczono na burtach w sposób analogiczny jak na torpedowcach – 2 „rury” w części dziobowej i 2 w części rufowej. W różnych źródłach okręty są często nazywane krążownikami torpedowymi, a nawet niszczycielami. Artyleria pokładowa składała się z 3 dział kal. 120 mm Kruppa, identycznych jak na *Guangjia*. 2 działa stały na sponsorach burtowych między fokmasztem a kominem, a trzecie – na pozycji rufowej. 4 działa kal. 57 mm Nordenfelta i 5 rewolwerowych dział kal. 37 mm Hotchkissa stanowiły artylerię do zwalczania torpedowców¹¹.

9. Później wszedł w skład floty Beiyang pod nazwą *Pingyuan*.

10. Na podstawie tych informacji historyk nazywa je „pierwszymi krążownikami pancernopokładowymi chińskiej budowy”.

11. Wg innych źródeł początkowo krążownik posiadał tylko 4 działa kal. 47 mm Hotchkissa.

Guangyi, Guangbing	
Wyporność:	1030 t
Wymiary:	71,61 x 8,23 x 3,96/4,1 m
Siłownia:	2 maszyny parowe „compound”, 3 cylindryczne kotły parowe 2400 KM
Prędkość:	16,5 węzła
Zapas węgla:	150 t
Uzbrojenie:	3 x 120 mm L/40 Kruppa (po przebrojeniu 1894: 3 x 120 mm Jiangnan (<i>Guangyi</i>) lub 1 x 150 mm L/35 Kruppa i 2 x 120 mm L/40 Jiangnan (<i>Guangbing</i>), 4 x 57 mm Nordenfelta, 5 x 37 mm Hotchkissa (rewolwerowy – 5 luf), 4 wt kal. 50 mm Schwarzkopfa
Załoga:	110 ludzi

Lin Guoxiang (林國祥) urodził się w 1851 r. w malajskim mieście Penang w bogatej rodzinie uchodźców z prowincji Guangdong. Był drugim z 6 dzieci. We wczesnym dzieciństwie rozpoczął naukę, mówił swobodnie po angielsku. W 1866 r. wraz z 2 młodszymi braćmi był wysłany do ojczyzny w celu uzyskania klasycznego chińskiego wykształcenia. Fascynował się morzem i na ochotnika wstąpił w Mawei do szkoły marynarki wojennej, po ukończeniu której pełnił służbę na okrętach sił Fujinu i Guangdongu. W 1874 r. otrzymał pierwsze dowództwo na transportowcu *Chenhang*. Po zakończeniu wojny z Japonią mimo ewidentnych zasług został zwolniony z floty Beiyang. Powrócił do Guangzhou, by kontynuować służbę we flocie Guangdongu.

Etatowa załoga każdego z krążowników liczyła 110 marynarzy i oficerów.

Gdy *Guangbing* szykował się do wyjścia do Guangzhou, w stoczni budowano już trzeci okręt serii, który otrzymał nazwę *Guangding*. Wodowanie krążownika odbyło się w listopadzie 1893 r. i zbiegło się w czasie z obcięciem wydatków na marynarkę wojenną, podjętych przez Li Hanzhanga. Zawieszono wszelkie plany dalszej budowy okrętów, a ostatecznie nieukończony *Guangding* wszedł w skład eskadry Fujian. Przy okazji otrzymał nową nazwę – *Fujing*.

W historii chińskiej marynarki wojennej nie ma okrętów, których losy potoczyłyby się tak tragicznie jak krążowników typu *Guangyi*. W maju 1894 r. *Guangyi* i *Guangbing* trafiły do dyspozycji dowodzącego flotą Beiyang. Pierwszym krążownikiem dowodził Lin Guoxiang, a drugim – Cheng Biguang. W początkach lata 1894 r. okręty zostały przebrojone: działa kal. 120 mm Kruppa zamieniono na nowe, tego samego kalibru jednak o większej szybkostrzelności, produkowane od czerwca 1893 r. przez arsenał Jiangnan w Szanghaju¹². Na *Guangbing* rufowe działo kal. 120 mm zamieniono działem kal. 150 mm Kruppa.

W czerwcu 1894 r. *Guangyi* został włączony w skład zespołu skierowanego ku brzegom Korei. Adm. Ding Ruchang był skłonny wydzielić do tego zadania silniejsze okręty, ostatecznie jednak zgodził się z opinią swego flagowego kpt. Liu Buchana, który uważał, że do eskortowania transportowców i rozpoznania niewielkie okręty w zupełności wystarczają. Obaj uważali przy tym, że główne siły japońskiej floty znajdują się daleko i nie stanowią realnego zagrożenia. Rankiem 25 lipca 1894 r. załoga *Guangyi* przekonała się o ogromnej pomyłce dowództwa. U wyjścia z zatoki Asan para chińskich okrętów zetknęła się z lepszymi i najszybszymi japoński-

Wyrzucony na skałę *Guangyi* po bitwie 25 lipca 1894 roku.



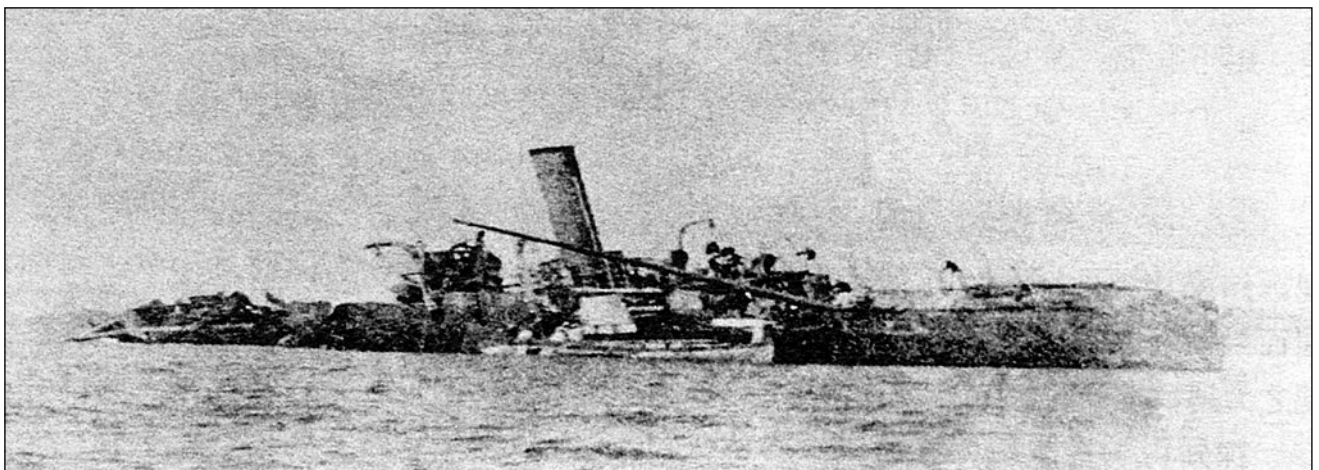
Cheng Biguang (程璧光) urodził się w 1861 r. w powiecie Xiangshan prowincji Guangdong w rodzinie kupca. W 1871 r. zmarła głowa rodziny, pozostawiając domowników bez środków do życia. Na pomoc młodzieńcowi przyszedł mąż jego starszej siostry Lu Yunshan, który objął właśnie dowództwo kanonierki *Jingyuan** floty Nanyang. Pod jego kierownictwem Cheng Biguang zaczął

naukę morskiego rzemiosła. W 1875 r. wstąpił w Mawei do szkoły marynarki wojennej i dysponując bogatym doświadczeniem szybko ukończył naukę. Jego służba przebiegała bez przeszkód, młody oficer szybko został dowódcą krążownika *Chaowu* floty Nanyang. Krótko przed wybuchem wojny z Japonią przeszedł do floty Guangdongu gdzie objął dowództwo krążownika *Guangbing*. po zakończeniu wojny powrócił do Guangdong, zostając dowódcą kanonierki *Zhentao*. Po spotkaniu ze swym krajanem Sun Yatsenem, wstąpił w szeregi tajnej organizacji „Xingzhonghui” („Towarzystwo Odrodzenia Chin”), przygotowującej powstanie w południowych prowincjach. W październiku 1895 r. władze dowiedziały się o planach spiskowców i Cheng Biguang zbiegł na Malaje. W 1896 r. w Penang uzyskał audiencję u Li Hongzhanga udającego się z oficjalną wizytą do Europy. Urzędnik poznał marynarza i zaproponował mu powrót do Chin, obiecując swoje poparcie. W końcu lat 1890 r. Cheng Biguang ponownie wstąpił do cesarskiej floty, z powodzeniem kontynuując służbę i otrzymał stopień admirała. W latach 1911-1912 dowodził krążownikiem pancernopokładowym *Haiqi* w rejsie dookoła świata, w którego trakcie okręt odwiedził porty Wielkiej Brytanii i USA. Do Chin jednostka powróciła już po rewolucji Xinhai. W okresie władz republikańskich Cheng Biguang został dowódcą floty narodowej. 10 września 1917 r. stanął na czele marynarki wojennej Południowych Chin, a już 28 stycznia następnego roku został zamordowany w Guangzhou.

* Drewniany okręt o wyporności 572 t, zbudowany w Mawei i noszący tę samą nazwę co krążownik pancernopokładowy floty Beiyang zbudowany przez stocznię Elswick.

12. Zakładano, że doświadczona obsługa (działon) będzie mógł wystrzelić 4 pociski w czasie minuty. Nie udało się to ani Chińczykom ani Japończykom. Tym niemniej jednak w czasie działań wojennych lat 1894-1895 szybkostrzelność japońskiej artylerii średniego kalibru była wyższa, Japońskie działa kal. 150 mm i 120 mm wystrzeliwały pocisk co 30 sekund, podczas, gdy chińskie tych samych kalibrów odpowiednio co 3 minuty i 1 minutę.

Fot. Internet



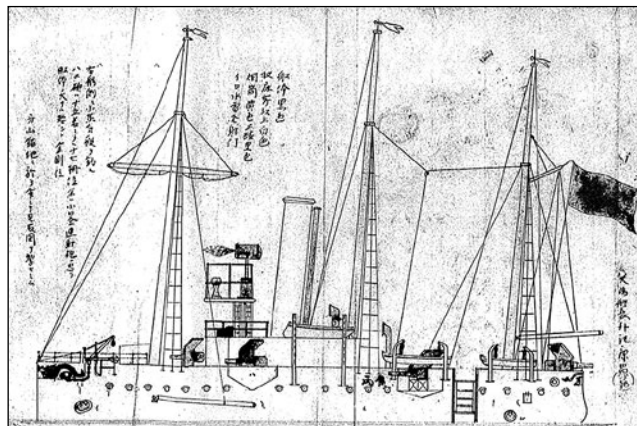
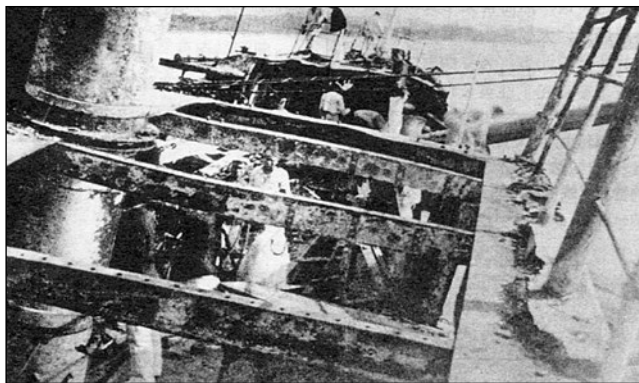
mi krążownikami *Yoshino*, *Naniwa* i *Akitsuishima*. *Guangyi* znacznie ustępował każdemu z nich, nie można się jednak zgodzić z opinią Johna Rowlisona, że „nie można go było w ogóle brać pod uwagę”.

Pierwsze uderzenie przyjął pancernopokładowy krążownik *Jiyuan*, który został ciężko uszkodzony już w pierwszych 7 minutach starcia. Wspierając flagowiec, *Guangyi* otworzył ogień ze wszystkich dział i wkrótce ściągnął na siebie ogień *Naniwy* i *Akitsuishimy*. Ten ostatni znalazł się raptem 600 m od chińskiego krążownika i jednym z pierwszych pocisków rozbił mostek *Guangyi*. Dowódca tej jednostki ocalał, co może stanowić dowód na istnienie na pokładzie chronionego stanowiska dowodzenia. Następne trafienie Japończyków dosięgło jedną z dziobowych wyrzutni torpedowych, lecz znajdująca się w niej torpeda jakimś cudem nie eksplodowała. Manewrując pod ogniem przeciwnika Lin Guoxiang zdołał odejść na odległość 3400 m i kontynuować walkę nawet jeszcze po odejściu *Jiyuana*. Straty wśród załogi krążownika były ogromne i wynosiły 71 zabitych i rannych. W ciągu 1 godziny i 20 minut *Guangyi* wystrzelił około 100 pocisków i po całkowitym wyczerpaniu możliwości dalszego oporu wyrzucił się na skały wyspy Sinnhaldo (Sipphalgado). Ocalali członkowie załogi zniszczyli kotły i maszyny, po czym przeprawili się na pobliską wysepkę, gdzie ukrywali się przez 3 dni. Stamtąd obserwowali jak japońskie krążowniki rozstrzeliwały ich okręt. Nieprzyjacieli oddał od 13 do 30 wystrzałów, z których jeden trafił w rufowych magazyn torpedowy, w rezultacie czego eksplozja poważnie uszkodziła rufową część krążownika.

Wraz z przechwyconym bez walki uzbrojonym transportowcem *Saojiang*, krążownik *Guangyi* stał się pierwszą stratą floty Beiyangu w rozpoczynającej się właśnie wojnie. Po przedostaniu się na kontynent, załogę okrętu udzielili pomocy miejscowi mieszkańcy i dostarczyli ich do Czemulpo. Tam marynarzami zaopiekował się szef szpitala misyjnego Św. Lucjana Amerykanin Eli Barr Landis¹³. Po udzieleniu pomocy medycznej rannym, umieścił Chińczyków na pokładzie brytyjskiego krążownika torpedowego *Archer*, który bezpiecznie dostarczył ich do Czufu. Warunkiem postawionym przez Brytyjczyków było podpisanie przez marynarzy zobowiązania o nieuczestniczeniu w dalszych walkach. Realizując to zobowiązanie resztki załogi *Guangyi* pozostawały przez jakiś czas w rezerwie, a po bitwie pod Yalu zostały skierowane na krążownik *Jiyuan*. Dla zachęty dowództwo tej jednostki przekazano Lin Guoxiangowi.

Guangbing wziął udział w bitwie pod Yalu, gdzie operował razem z pancernikiem obrony wybrzeża *Pingyuan*. Oba okręty, wraz z torpedowcami i kanonierkami, znajdowały się u ujścia rzeki w podjęły działania bojowe około 14:00. Pozostając na prawym skrzydle floty Beiyang prowadziły wymianę ognia z krążownikami

Japońscy marynarze na pokładzie wpółzatopionego *Guangyi*. Widok z dziob z śródokręcia. Fot. Internet



Ciekawy rysunek krążownika *Guangbing* wykonany przez japońskiego komandora por. Oshimę. Fot. Tsushima.su

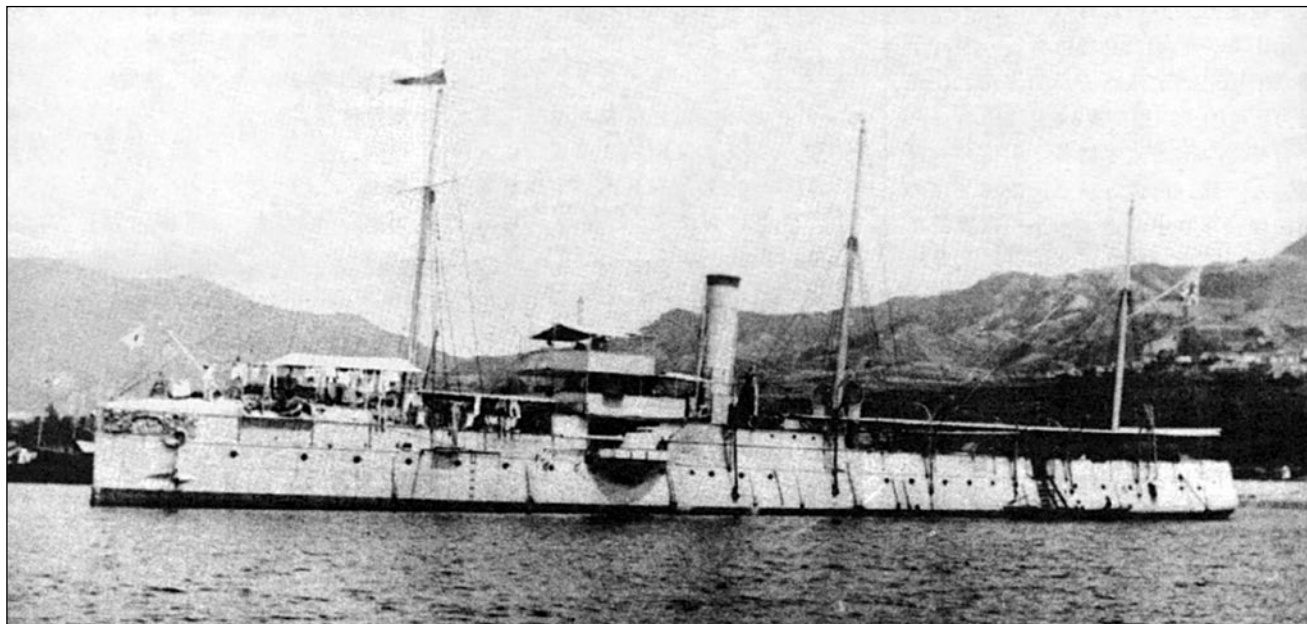
mi *Matsushima* i *Itsukushima*. O ile *Pingyuan* ze swym działem kal. 260 mm zdołał poważnie uszkodzić japoński flagowiec, o tyle o sukcesach *Guangbing* nic nie wiadomo. Przy czym sama jednostka została parokrotnie trafiona, a Cheng Bigung został ranny.

Wraz z innymi chińskimi okrętami *Guangbing* dotarł do Port Artura, gdzie zdołano naprawić najpoważniejsze uszkodzenia. 18 października 1894 r. krążownik przeszedł do Weihaiwei i uczestniczył w ostatnich walkach floty Beiyang. 9 lutego 1895 r. załoga *Guangbinga* dobiła torpedą ciężko uszkodzony krążownik pancernopokładowy *Jingyuan*, jednak nie zdołała unieszkodliwić własnej jednostki. 17 lutego 1895 r. *Guangbing* wpadł w ręce zdobywców i miesiąc później został wcielony w skład japońskiej Floty Cesarskiej. Podobnie jak to miało miejsce w przypadku innych zdobycznych chińskich jednostek, pozostawiono dotychczasową nazwę krążownika, która jednak brzmiała w japońskiej wymowie – *Kohei*. Gdy okręt znajdował się jeszcze w Weihaiwei, dowódca japońskiej floty otrzymał oficjalne pismo od gubernatora Liangyuana. Przekład tego niezwykłego dokumentu został opublikowany w piśmie „Morskiej Sbornik”.

„Pragnę zwrócić Waszą uwagę na to, że krążownik torpedowy *Guangbing*, należy do eskadry kantonńskiej. Wiosną ubiegłego roku do eskadry północnej dołączyły czasowo 3 okręty eskadry kantonńskiej – *Guangyi*, *Guangbing* i *Guangjia*. Dwa pierwsze zostały utracone, a ocalał jedynie *Guangbing*. Poza tym Kanton, nie uczestniczył w obecnej wojnie, więc jeśli zostaną utracone wszystkie 3 okręty artyleryjskie nie będziemy wiedzieć jak usprawiedliwić się przed dowódcą eskadry kantonńskiej. Jeśli Wy, Wasza Wysokość, współczujecie nam i zgodzicie się zwrócić *Guangbinga*, obiecuję, że już nigdy nie weźmie jakiegokolwiek udziału w dalszych działaniach wojennych. Jeśli się na to nie zgodzicie, to zdejmiemy z niego uzbrojenie i zwróćcie chociaż sam kadłub. Wówczas dowódca okrętu nie będzie zdegradowany, będzie bowiem mógł przedstawić dowództwu pewne usprawiedliwienie”.

Powyższy tekst dobitnie demonstruje z jaką obojętnością regionalna elita Cesarstwa Qing odnosiła się do ogólnonarodowych problemów. Pismo wzbudziło wielką wesołość w sztabie adm. Itō Sukeyukiego, nie wpłynęło jednak na losy dawnego *Guangbinga*. Pod japońską banderą krążownik uczestniczył w stłumieniu ruchu partyzanckiego na Tajwanie. 21 grudnia 1895 r. *Kohei* wszedł na podwodną skałę u południowej grupy wysp Penghu (Peskadory) w ciągu minuty zatonał. Z dniem 18 lutego 1896 r. krążownik został skreślony ze stanu floty.

13. Eli Barr Landis (1865-1898) – urodzony w Pensylwanii, doktor medycyny. W latach 1890-1898 pracował w Inczhon (Czemulpo), wniósł duży wkład w poznanie chińskiej kultury.



Kohei, były Guangbing, krótko po przejęciu przez Japończyków.

Fot. „Ships of the World”

Ostatni okręt serii po zakończeniu wojny został przerzucony na północ i włączony w skład odradzającej się floty Beiyang. 8 czerwca 1898 r. *Fujing* zatonął przy próbie wejścia do wewnętrznej zatoki Port Artura w czasie silnego sztormu. Do tragedii doszło na oczach rosyjskich marynarzy, którzy nie mogli udzielić Chińczykom żadnej pomocy. Ze 130 ludzi znajdujących się na pokładzie krążownika, uratowano jedynie 4 osoby. Pod wpływem wypadku dowódca eskadry Oceanu Spokojnego wadm. F.W. Dubasow zażądał od emisariusza ministerstwa fi-

nansów S.I. Kierbedzia włączenia do planów rozbudowy Port Artura ograniczenie wewnętrznej redy bazy molami, co jednak nie zostało zrealizowane.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:

Maciej S. Sobański

Korekta: Kazimierz Zygałło, Michał Jarczyk

FOTOKOLEKCJA



Nastrojowa fotografia chińskich dżonek w jednym z portów, lata 20. XX w.
Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego



Zapomniane pancerniki Wilhelma II

Wörth

Stępkę pod Panzerschiff „B”, Ersatz *Hansa* położono w stoczni Germania w Kilonii, w dniu 3 marca 1890 r. W dniu 6 sierpnia 1892 r. kadłub zszedł z pochylni, a matką chrzestną była siostra cesarza Wilhelma II, księżniczka Victoria von Schaumburg-Lippe¹. W dniu 28.X.1893 r. okręt został przejęty przez marynarkę wojenną która go 31.X oddała do służby. Teraz nastąpił długi okres prób morskich, której część zdążono odbyć jeszcze okresie prób stoczniowych a skończyły się w kwietniu 1894 r. W tym czasie, mimo, że znajdował się jeszcze w okresie prób, skierowany został do Eskadry Manewrowej, uzupełniającej *Brandenburga*, który odszedł do stoczni remontowej z uwagi na zerwanie się jednego z przewodów kotłowych. 20.IV okręt wycofano ze służby.

1.VIII.1894 r. na maszcie Wörtha podniesiono ponownie banderę i porpczyk dowódcy floty, gdyż miał wystąpić jako okręt flagowy w nadchodzących manewrach jesiennych. 19.VIII zaokrętował się na okręcie dowodzący manewrami admirał i dowódca floty ćwiczącej, baron, von der Goltz ze swoim szefem sztabu, kmr von Tirpitzem. Ćwiczenia odbyły się na Morzu Północnym i Bałtyku. Pod koniec manewrów, 21.IX na Wörtha zaokrętował się cesarz Wilhelm II, z pokładu którego odebrał paradę kończącą okres ćwiczeń. W wyniku przegrupowań, z eskadry manewrowej ubył pancernik *Deutschland*, zastąpiony przez Wörtha w I Eskadrze. Flagowcem był w tym czasie bliźniak *Kurfürst Friedrich Wilhelm*. Wörth uczestniczył

we wszystkich manewrach do listopada 1901 r. Z tego okresu godne odnotowania są następujące wydarzenia.

1.XI.1894 r. zmarł (zapalenie nerek) car Rosji, Aleksander III Romanow, panujący od 1881 r. Na uroczystości pogrzebowe zamierzał udać się cesarz Niemiec, lecz Rosja poinformowała, że na uroczystościach poszczególne państwa mają być reprezentowane wyłącznie przez swoich zastępców, więc wybór padł na cesarskiego brata, księcia Henryka Pruskiego, co z kolei zakwestionował przebywający w Petersburgu ambasador Rzeszy, gen. von Werder, który odradzał wysyłania okrętu wojennego, a miał to być Wörth, aby strona rosyjska nazwę pancernika nie odebrała jako prowokację za nawiązanie współpracy wojskowej z pokonaną w latach 1870-1871 przez Prusaków Francją. Ambasador doradzał podróż koleją.

Podczas przeglądu stoczniowego na Wörthcie swoją flagę podniósł, w okresie od 19.XII.1894 do 27.III.1895 r., wiceadm. Koster. W trakcie uroczystości, które odbyły się z okazji położenia kamienia węgielnego pod przyszły Kanał Kiloński, przebywającemu na pokładzie Wörtha bratu cesarza, księciu Henrykowi Pruskiemu przypadła do odegrania szczególna rola z gatunku reprezentacyjnych, a mianowicie, kiedy I Eskadra znajdowała się w pobliżu brytyjskiej wyspy Wight, co miało miejsce w dniu 6 sierpnia, czyli w rocznicę bitwy pod Wörth, cesarz Wilhelm celebrował uroczystości upamiętniające zwycięską bitwę, co zostało ostro skrytykowane przez prasę brytyjską² 6 stycznia 1896 r.

Eskadra Manewrowa przemianowana została na I. Podczas wizyty cara Mikołaja II, 8.IX władca złożył wizytę również na pokładzie Wörtha. W tym też roku okręt zdobył pierwszą nagrodę w postaci plakietki spośród jednostek I Eskadry (oficer artylerii, kpt. mar. Johannes Maier) w dorocznym cesarskim konkursie strzeleckim (Kaiser-Schießpreis). Z wydarzeń roku 1897 nie jest nic szczególnego do podkreślenia, natomiast w następnym, 1897 r.,

1. W zasadzie mowa o księżniczce Viktorii von Preußen, czyli Wiktorii Pruskiej. Jej pełna godność to: *Friederike Amalia Wilhelmine Victoria von Preußen VA* (*1866-1929) wywodząca się z rodu Hohenzollernów, a w wyniku małżeństwa z Adolfem von Schaumburg-Lippe przybrała nazwisko, pod którym jest bardziej znana. Od 1927 r. nazywała się, po ponownym zamążpójściu Viktorii Zoubkoff publikując w roku 1929 r. swoje wspomnienia pod nazwiskiem „Viktoria Zoubkoff, ur. Księżniczka Prus (Prinzessin von Preußen), wdowa księżniczka Schaumburg-Lippe. (źródło wikipedia GER). Skrót po nazwisku VA oznacza *Royal Order of Victoria and Albert* stanowiąc część bardzo rozbudowanego systemu przyznawania odznaczeń. Ten ufundowała 10.II.1862 r. królowa Wiktorja, a przysługiwało to tym osobom, które usługiwały królowej osobiście. Po jej śmierci, w roku 1901, to odznaczenie nie zostało już więcej przyznane, więc chodzi wyłącznie w tym przypadku o osoby z królewskiego dworu i członków jej rodziny. Kawalerkom tego orderu, powszechnie nazywanymi *Companions*, którym przysługuje prawo posługiwania się po nazwisku skrótem VA (tzw. „post nominals”), lecz nie wiąże się to z żadnymi dodatkowymi przywilejami, a liczba przyznanych orderów nie była ograniczona. Ostatnią żyjącą kawalerką tego orderu była Alice, countess of Athlone (1883-1981).

2. I tak na przykład biograf ówczesnego króla Edwarda VII, E Lee, poinformował, że ówczesny Książę Walii był bardzo oburzony z powodu nazw, które nosiły okręty niemieckie, które przybyły pod wybrzeże Anglii, co było jawną manifestacją antyniemieckiego nastawienia, a fakt, że wiele podobnych nazw jednostek francuskich czy brytyjskich upamiętniające zwycięstwa widocznie nie przeszkadzało, a może sobie z tego po prostu nie zdawało sprawę, lub wręcz nie chciano.

w Kanale Cesarza Wilhelma był bohaterem pewnego interesującego testu. Zamierzano sprawdzić jak prędko niezdolny do manewrowania pancernik przejdzie cały kanał na holu. W tym celu sześć holowników przeciągnęło *Wörtha* z Holtenau na jezioro Schirnau i z powrotem. 27.II.1899 przeklasyfikowany na „okręt liniowy”. 25.XI doszło do wypadku, kiedy *Wörth* podczas ćwiczeń w Zatoce Niemieckiej wszedł na mieliznę, po czym go prowizorycznie w Kilonii uszczelniono, ale od grudnia do lutego 1900 r. przebywał na remoncie w Wilhelmshaven, więc nie wziął udziału w rejsie zimowym.

Wörth należał do eskadry, która odeszła na wody Chin w związku z powstaniem Bokserów. Działalność została wprawdzie opisana w przypadku *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, ale tak gwoździ przypomnienia, pozwalamy sobie na telegraficzny skrót. *Wörth* opuścił 9.VII.1900 r. Kilonię i przez Wilhelmshaven (11.VII) wszedł 28.VIII do Hongkongu. Następnie ruszył przez Cingtao (3/4.IX) w kierunku redy w Taku, gdzie osłaniał schodzące na ląd niemieckich żołnierzy z Wschodnioazjatyckiego Korpusu Ekspedycyjnego. Następnie opuścił redę, aby w Cingtao zabunkrować i dopiero 25.X, przez Czifu i Cingtao udał się redę Wusungu. Tam wziął udział w blokadzie ujścia rzeki Jangcy. Tutaj komendę nad okrętem na krótki czas przejął kmdr Borckenahen, zastępując dotychczasowego dowódcę dywizjonu, kadm. Geißlera, który zachorował. Od 30.XI *Wörth* znajdował się w Nagasaki, gdzie dokonywano jego przegląd techniczny a stamtąd przez Cingtao (21-27.XII.) powrócił na redę Wusungu, by stamtąd 18.II.1901 r. pójść ponownie do Cingtao, gdzie planowana była wymiana turnusu oraz celem przeprowadzenia ćwiczeń w zespole i artyleryjskich. Po poby-

cie w Szanghaju – tutaj 25.V dowództwo nad okrętem objął kmdr von Heeringen – skierował się do Shan-hai-kuanu, znanego również pod pojęciem Shan-hai-kwan, znanego również jako Yu Pass. Stamtąd *Wörth* wraz z dywizjonem wyruszył 1.VI w drogę powrotną. Po krótkim pobycie w Wilhelmshaven dokonano na nim w tamtejszej Stoczni Cesarskiej, przeglądu technicznego (14–18.VIII). Po udziale w manewrach jesiennych *Wörth* jako pierwszy po wycofaniu ze służby (24.XI) – Jego miejsce w eskadrze zajął *Sachsen*.

Prace na okręcie, w Kaiserliche Werft, w Wilhelmshaven, przeciągnęły się do grudnia 1903 r. 27.IX.1904 r. ponownie podniesiono na nim banderę i proporczyk dowódcy, zastępując udającego się do II Eskadry pancernik obrony wybrzeża *Beowulf* – flagowcem był w tym czasie Kaiser Friedrich III – i do grudnia dowodził nim 2 admirał, kadm. Breusing. W grudniu *Wörtha* zastąpił *Braunschweig*. 16.II.1905 r. okręt liniowy wszedł na mieliznę koło latarniowca *Kiel-Stollengrund*. Po opróżnieniu kadłuba z amunicji i węgla, próba ściągnięcia powiodła się 18.II i o własnych siłach poszedł do Kilonii, gdzie stwierdzono wygięcie kilku płyt poszycia dennego. Do następnego wypadku doszło 5.VII podczas ćwiczeń w strzelaniu torpedowym, kiedy to służący jako okręt-cel torpedowiec *S 124* nagle pojawił się przed dziobem *Wörtha* odnosząc ciężkie uszkodzenia; jeden przedział kotłowni został zalany wodą zaburtową, a przez ułatniającą się parę 3 maszynistów odniosło poważne poparzenia, z których jeden potem zmarł. Do 4.VII *Wörth* brał udział w manewrach i ćwiczeniach, będąc w składzie II Eskadry a potem zastąpił go pancernik *Lothringen*.

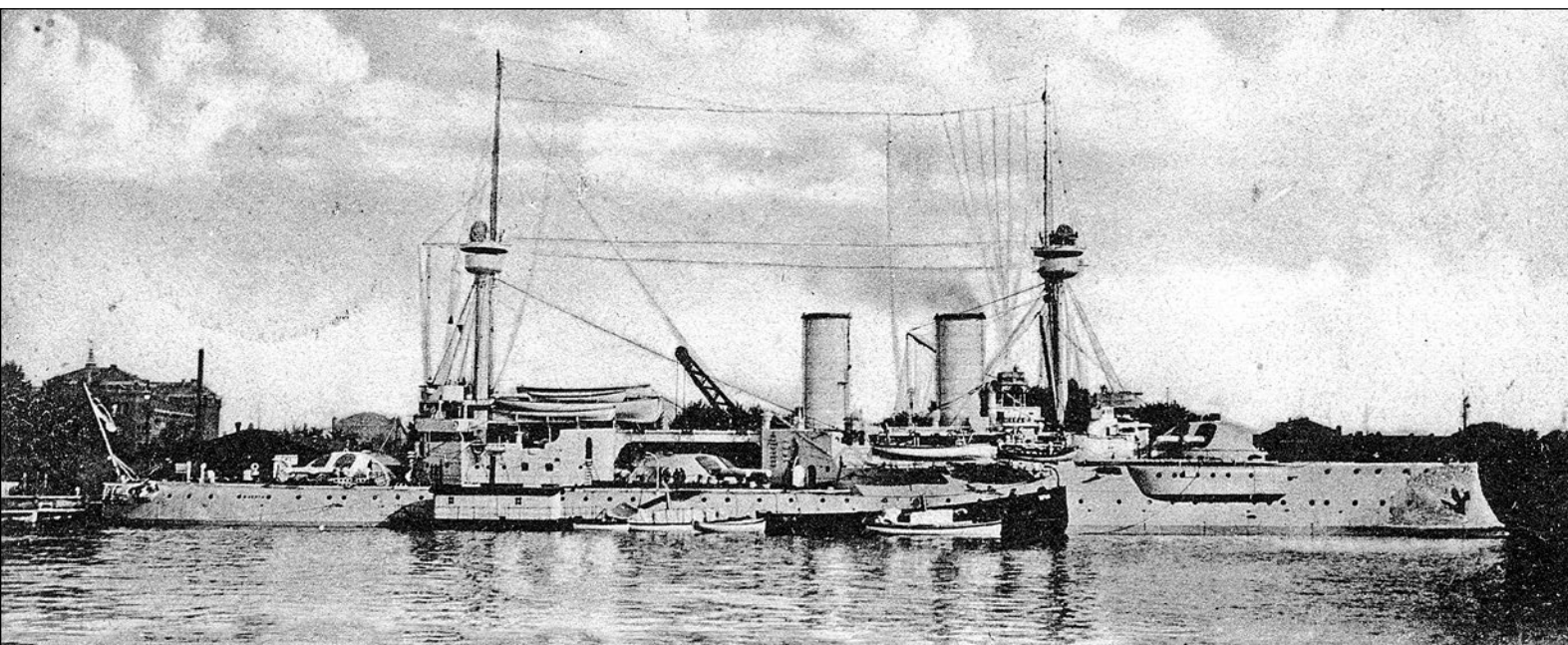
Dla okrętu liniowego wraz z opuszczeniem II Eskadry i po zredukowaniu liczby jego załogi, rozpoczął się tego same-

go dnia, następny rozdział jego służby, bo wszedł w skład utworzonego jesienią 1903 r. Dywizjonu Rezerwowego Morza Północnego, oficjalnie od 10.VII.1906 r. nazywanej oficjalnie Formacją Rezerwową Morza Północnego, podlegającą II Inspektoratowi Marynarki Wojennej, na której czele stał „Przewodnik Grupy” (od 1908 r. okreśłany mianem „Rdzienia”, a pozostałe w tej formacji to „Towarzyszące”). Pierwotnie, w jego przypadku „okrętu-rdzienia”, przypuszczano pozostawić na nim kadłubową załogę i takim go pozostawić w aktywnej służbie. Od jesieni 1907 r. w w takiej roli wystąpił *Kurfürst Friedrich Wilhelm* i „okrętom -rdzieniom” zezwolono już zachować kompletne załogi, natomiast załogi „towarzyszących” musiały wypełniać służbę związaną z czyszczeniem i konserwacją okrętów. Początkowo *Wörth* należał do Formacji Rezerwowej Morza Północnego są, ale w momencie przyłączenia się we wrześniu *Weissenburga*, *Wörth* został 28.IX.1906 r. wycofany ze służby i ze zredukowaną załogą pełnił funkcje okrętu towarzyszącego *Weissenburgowi*, a od 1.X.1907 r. *Kurfürstowi Friedrichowi Wilhelmowi*.

Dwa razy do wybuchu działań wojennych w roku 1914 *Wörtha* reaktywowano, aby wziął udział w manewrach jesiennych (8-13.IX.1910; 31.VII-15.IX.1911). W obu przypadkach okręt działał w ramach II Eskadry, którymi komenderowali, w roku 1910 wiceadm. Rollmann na *Kaiserze Wilhelmie II*, natomiast w 1911 r. 2 admirał, kadm. Saß podniósł swój proporczyk na *Wörtcie*. Nic szczególnego się w tym czasie nie wydarzyło. 15.IX.1911 r. okręt liniowy opuścił skład Dywizjonu Rezerwowego Morza Północnego, ponieważ ustąpił miejsca przybyłym jednostkom typu *Wittelsbach*. Rozporządzeniem sekretarza stanu z 11.X *Wörtha* skierowano na Bałtyk od-

Wörth w trakcie bunkrowania węgla w Wilhelmshaven.

Fot. zbiory Reinharda Kramera



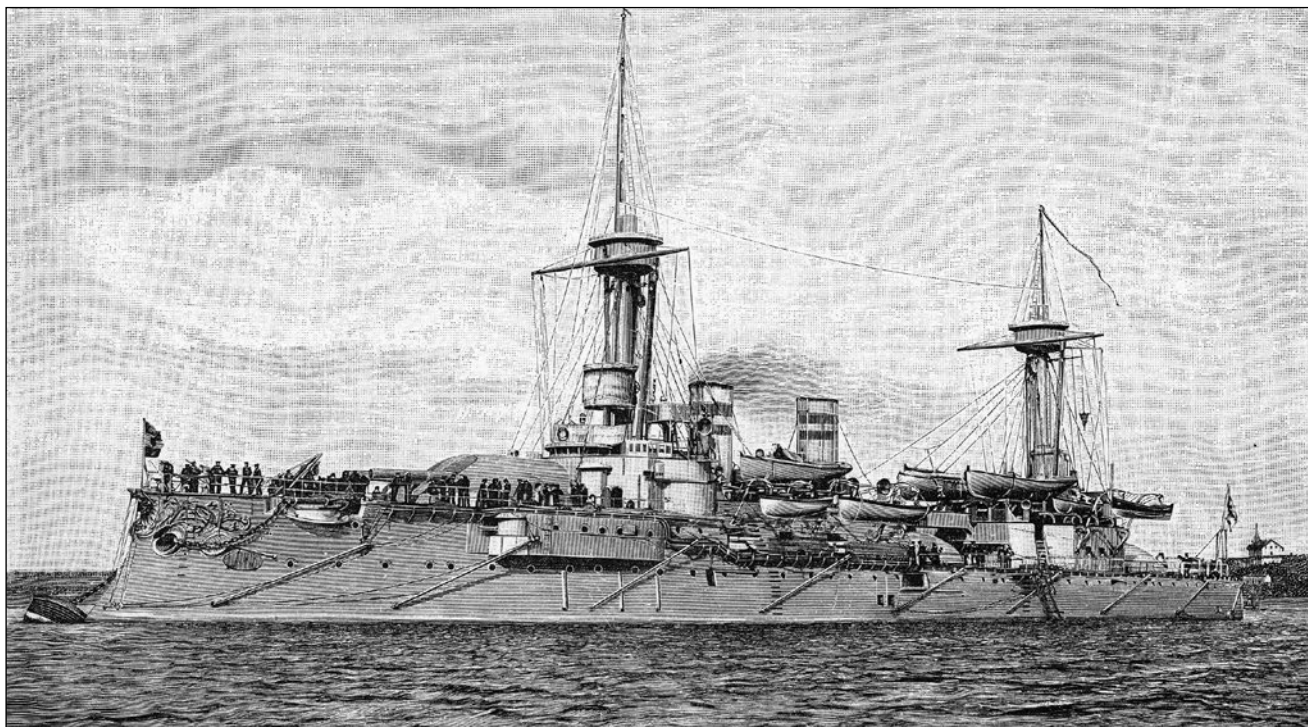
dając go do dyspozycji Cesarskiej Stoczni w Wilhelmshaven, gdzie miał przebywać w tzw. Gotowości bojowej 2 stopnia.

W momencie wybuchu wojny w 1914 r. przywrócono go w wyniku przeprowadzonej mobilizacji do służby, co miało miejsce 5 sierpnia i wszedł w skład V Eskadry (wiceadm. Grapow na *Kaiserze Wilhelmie II*) w składzie: *Kaiser Wilhelm II*, *Kaiser Wilhelm II*, *Kaiser Barbarossa*, *Kaiser Friedrich III* (flagowiec 2 admirała, kmdr Begasa) *Kaiser Karl der Große*, *Wörth*, *Brandenburg*. Przygotowania do wyjścia w morze trwały bardzo długo i eskadra zaczęła operować dopiero pod koniec sierpnia. Wprawdzie podporządkowano ją operacyjnie Hochseeflotte, ale eskadra wypełniała głównie zadania związane z ochroną portów leżących u ujścia rzek do Morza Północnego. Ta monotonna służba przerywana była tylko, kiedy w związ-

niania trudności w zebraniu odpowiedniej liczby parowców, na które zaokrętowano by wojsko. W tym czasie IV Eskadra (flagowiec *Wittelsbach*) i V Eskadra znajdowały się w od 22.IX w drodze do pozycji wyjściowej, do tej drugiej, został skierowany rozkaz, wzięcia na pokłady okrętów liniowych około 700 żołnierzy i wysadzić ich jako desant pozorowany w pod Windawą. W tej sytuacji książę Henryk Pruski był zmuszony zmienić swoje pierwotne plany operacyjne, odsyłając najpierw V Eskadrę do Gdańska celem załadowania piechurów. W rzeczywistości na pokłady weszło około 750 ludzi, których wesprzeć miały oddziały desantowe sformowane z członków załóg okrętów liniowych. 24.IX okręty odebrały żołnierzy w ustalonym poprzednio miejscu a następnie pomaszerowało aż do linii Nār-Steinort (Steinort obecnie rosyjskie Primorskoje). Kiedy do głównodowodzą-

VI Eskadrze (flagowiec pancernik obrony wybrzeża *Hildebrand*), lecz już 25.II skierowano je do Kilonii, gdzie w składzie VI Eskadry wypełniał zadania związane z ochroną wybrzeża u ujścia Jade i Wezery. *Wörth* ostatecznie powrócił do Kilonii, gdzie 5.III zredukowano załogę.

Ze skutkiem od 15.I.1916 r. zlikwidowano stanowisko dowódcy V Eskadry. *Wörth* przeszedł pod komendę Dowódcy Sił Rozpoznawczych Bałtyku, wiceadm. Friedricha Schultza. Po wycofaniu *Brandenburga* ze składu lipawskiej eskadry, pod koniec 1915 r., to tak samo postanowiono postąpić, z *Wörthem*, który 7.III otrzymał rozkaz powrotu przez Nowy Port (7.III) do Gdańska (tam 18.III wycofano go ze służby), a jego załoga i armaty były do przejęcia i skierowania gdzie indziej. Do końca wojny służył w Gdańsku jako hulk miesz-



Wörth na linorycie z epoki.

Fot. zbiory Michała Jarczyka

ku z wypadami dokonywanymi przez flotę w kierunku angielskiego wybrzeża, wzgl. I Grupy Rozpoznawczej, ogłaszany był stan podwyższonej gotowości bojowej. We wrześniu nieoczekiwanie nadszedł rozkaz o przebazowaniu eskadry na Bałtyk, gdyż tamtejszy dowódca stacji, wielki admirał Henryk Pruski planował podjęcie szeroko zakrojonej akcji na akwenie wschodniego Bałtyku.

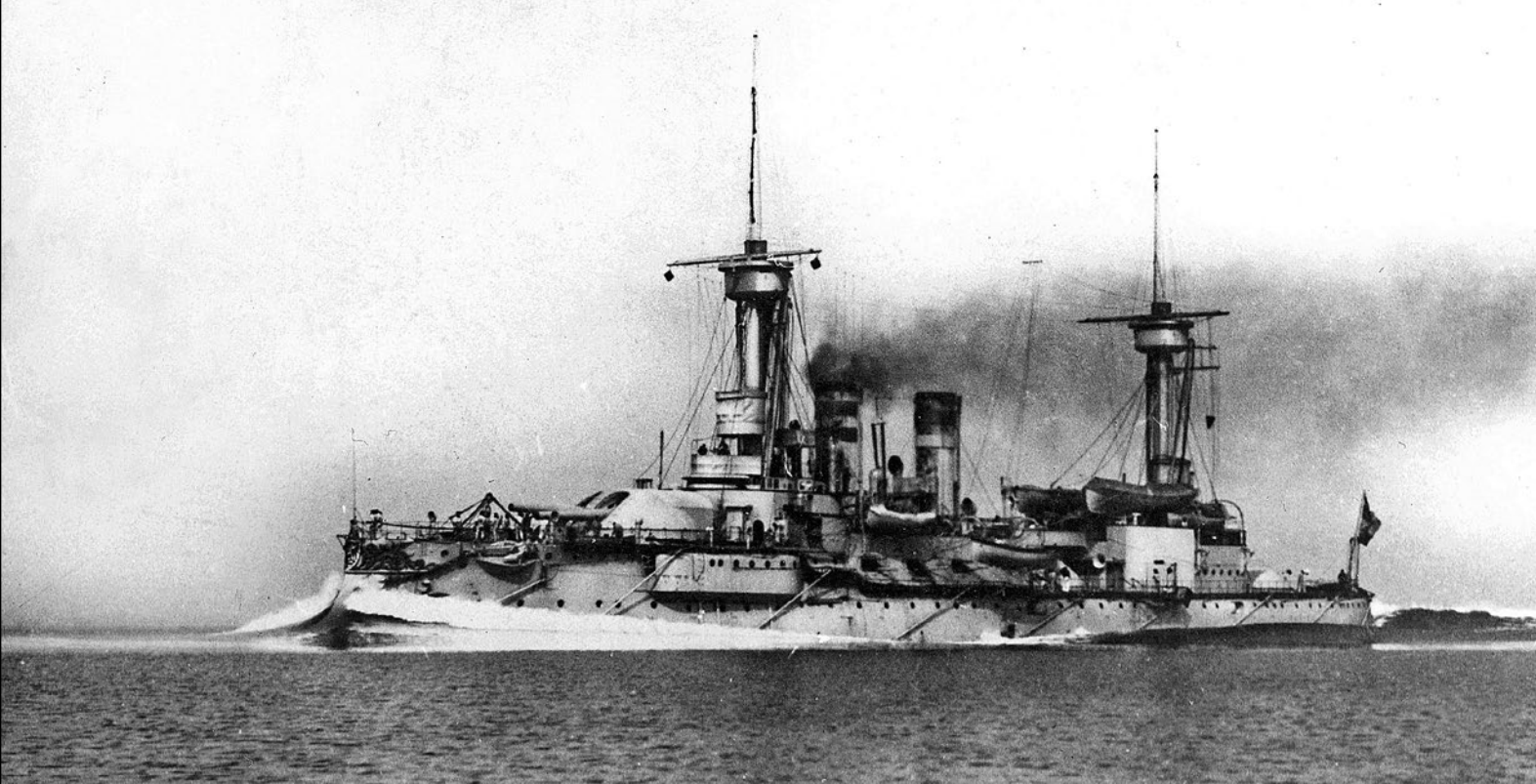
Pierwotny plan przewidywał przeprowadzenie większej operacji desantowej pod Windawą (Kurlandia) w osłonie sił V Dywizjonu, lecz trzeba ją było anulować w z powodu z piętrzących się, nie do poko-

cego trafiła wiadomość, zresztą fałszywa, jak się później okazało, że brytyjskie siły przerwały się przez Sund i oba Bełty i znajdują się już na Bałtyku, operację odwołano. Wiceadm. Grapow otrzymał rozkaz wracać tylko ze swoimi okrętami i połączyć się na południe od Bornholmu z jednostkami IV Eskadry, co też nastąpiło 26.IX w godzinach porannych a popołudniu tego samego dnia obie eskadry weszły do Kilonii. Tutaj po wyokrętowaniu żołnierzy, okręty skierowały się pospiesznie na Morze Północne, gdzie powróciły do pełnienia swojej służby patrolowej. Z zespołu ubyły jednak *Brandenburg* i *Wörth*, które przydzielono

kalny; 10.III.1919 r. skreślono go z listy floty i wraz z *Gefionem* i *Victorią Louisą*, i sprzedany gdańskiej firmie Hoch-und Tiefbau G.m.b.H. Projektu przebudowania go, jak dwa ww. na statki handlowe, nie udało się zrealizować i *Wörtha* pocięto, w tym samym roku, na złom w Gdańsku.

Weißenburg

Kadłub pancernika I klasy, którego budowę rozpoczęto w maju 1890 r., spłynął z pochylni 14.XII.1891 r., a jego ojcem chrzestnym był cesarz Wilhelm II. W okresie 28.VIII do 24.IX.1894 r., bez formalnego oddania do służby, przepro-



Weissenburg na pełnej ekspresji fotografii z początków swojej służby.

Fot. Renard, zbiory Martina Maassa

wadzone pod komendą kmdr Rittmeyera próby morskie³. 14.X odbyło się pierwsze, oficjalne, oddanie do służby. Pod dowództwem kmdr Büchsela oraz późniejszego sekretarza stanu Reichsmarine Amtu, ówczesnemu kmdr ppor. Eduardowi Capelle jako I oficer, przeprowadzono dalsze próby morskie. 12.I.1895 r. jednostkę zwolniono z okresu prób kierując go na „front”, w składzie I Dywizjonu Eskadry Manewrowej, dowodzonej w tym czasie przez wiceadm. Koestera na bliźniaku *Kurfürst Friedrich Wilhelm*. *Weissenburg* przez kilka następnych lat będzie w składzie tej dywizjonu i eskadry operował.

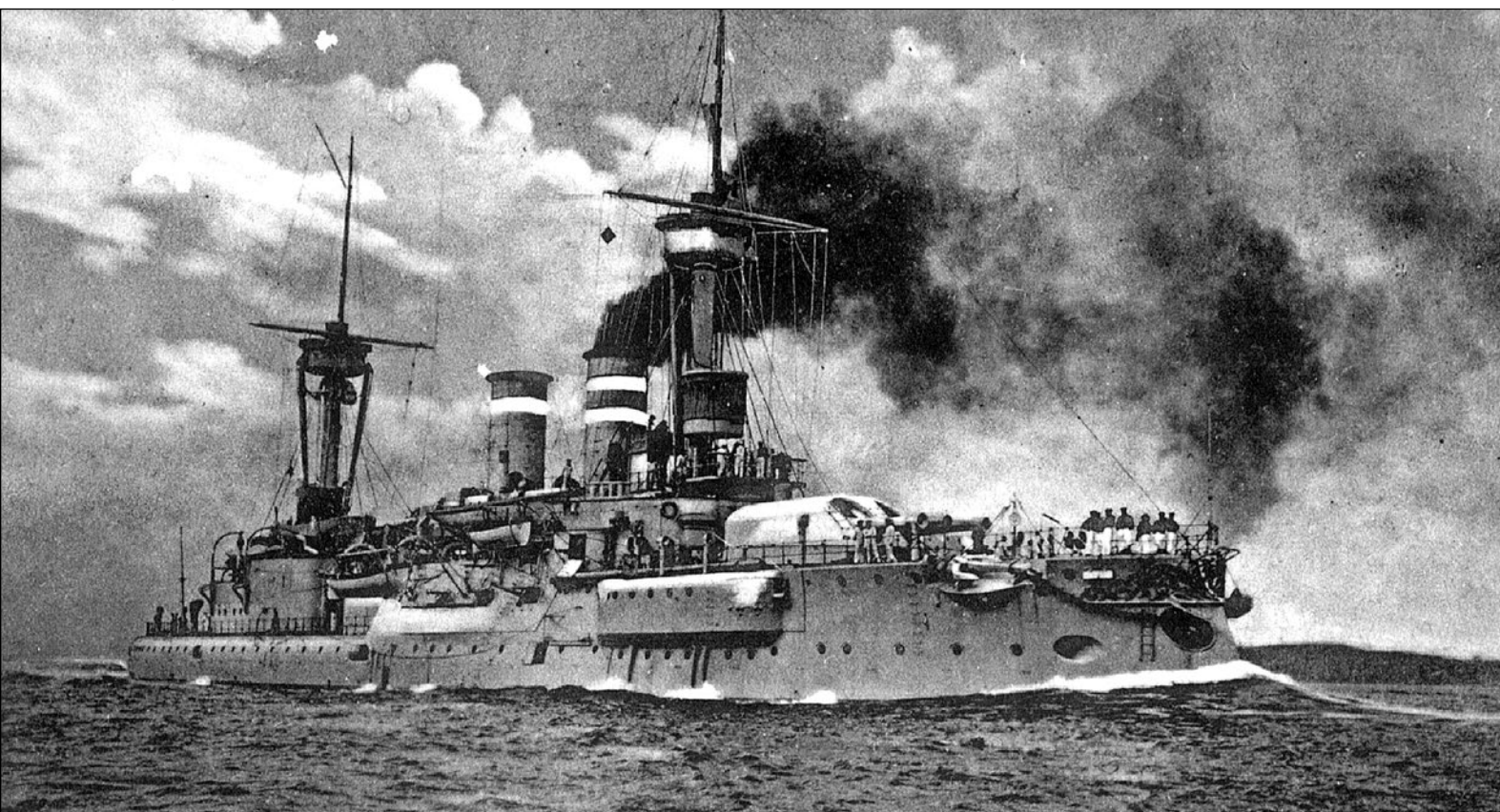
Po przeprowadzonych ćwiczeniach indywidualnych, okręt wziął udział pod koniec maja 1895 r., wraz z eskadrą, w rejsie po Morzu Północnym, zawijając do Kirkwall (Szkocja). Od tego momentu był z nią, od 6.I.1896 r. przemianowana na I Eskadrę nierozdzielnie połączony. W czasie manewrów jesiennych 1897 r., w nocy z 21 na 22.VIII barkas *Weissenburga* został staranowany przez jednostkę flagową II Dywizjonu Torpedowego, *D 1* (2 zabitych). W tym roku pancernik zdobył pierwszą nagrodę ufundowaną przez cesarza dla najlepszego kanoniera, którym okazał się być oficer artylerii, kpt. mar.

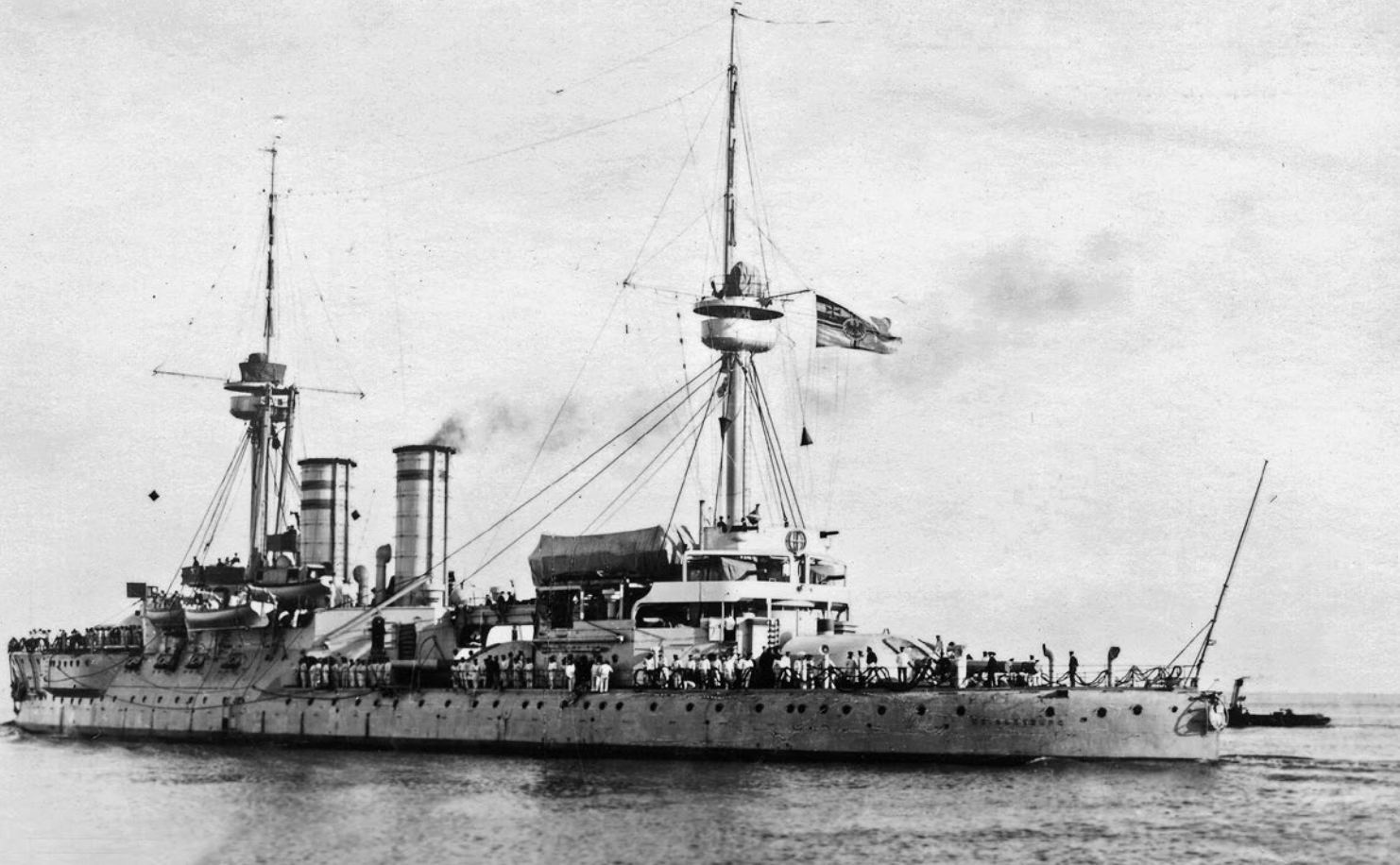
Hans Capelle. W 1898 r. dowódca eskadry na krótko (20-28.II) podniósł na *Weissenburgu* swoją flagę. Również i w tym roku, kpt. mar. Trummler wywalczył prestiżową nagrodę cesarza. 27.II.1899 r. jednostki tego typu przeklasyfikowano na okręty liniowe. W latach 1900-1901 jednostka przebywała na wodach chińskich. *Weissenburg* opuścił Kilonię 9.VII.1900 r. i przez Wilhelmshaven (11.VII) dotarł do Hong-

3. Tę metodę, tzn. pierwsze próby z oficerem morskim na pokładzie, bez oficjalnego oddania do służby, przeprowadzono pod flagą stoczni. To jednak zmieniono później, a pierwszym „oficjalnym” nowym okrętem był *Wörth*.

Weissenburg tym razem na starej pocztówce.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





Weissenburg w ciekawym ujęciu ½ od rufy.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

kongu (28.VIII). Brał udział w blokadzie Jangcy, operacjach pod Shan-hei-kwanem i Czin-wan-tauem, następnie stał nieprzerwanie na redzie Wusung, od 6.XII.1900 do 3.I.1901 r. Następnie poszedł do Hongkongu na przegląd techniczny. Między 8.II a 23.III przebywał w Cingtao, gdzie m. in. przeprowadzono ćwiczenia w strzelaniu artyleryjskim. Po pójściu w górę Jangcy okrę stacjonował w dniach 31.III – 17.IV koło Shikwan. 1.VI dywizjon wyruszył w drogę powrotną do Niemiec. 11.VIII przybył do Wilhelmshaven.

Po po pobycie w stoczni w Wilhelmshaven okręt liniowy w ramach dywizjonu, obecnie II, 2 admirała I Eskadry, pod komendą kadm. Fischela, który 14.VIII podniósł swoją flagę na *Kurfürście Friederichu Wilhelmie*, wziął udział w manewrach jesiennych, także w roku 1902 a w przyszłości we wszystkich pozostałych. Pod koniec czerwca odniósł niegroźne uszkodzenia, ale musiano mu wymienić całą dziobową ostrogę. Celem umożliwienia jednostce wzięcie udziału w manewrach jesiennych, nałożono jej na dziobie dodatkowe wzmocnienie z drewna. Okręt manewry prze-trwał, ale *Weissenburga* wycofano 29 IX ze służby (zastąpił go *Wettin*). W następnych latach jednostkę gruntownie wyremontowano i zmodernizowano (patrz u bliźniaka *Wörtha*). 27.IX.1904 r. okręt został ponownie oddany do służby. I dołączył w miejsce *Hildebranda* do II Eskadry. (flagowiec *Kaiser Friedrich III*, od 1.X.1905 r. *Preußen*). W ramach tego związku okręt słu-

żył przez 2 lata. Ostatnimi manewrami dla *Weissenburga* okazał się być rok 1906, po których ubył z eskadry, 28.IX zredukowano mu załogę i przekazano go do dyspozycji II Oddziałowi Inspekcji Morskiej, a ta przekazała go Formacji Rezerwowej Morza Północnego jako okręt-rdzeń i zastąpił w tej roli *Wörtha*. Jesienią 1907 r. *Weissenburg* został zastąpiony przez *Kurfürsta Friedricha Wilhelma*, a 27.IX wycofano *Weissenburga* ze służby, lecz nadal służył w ww. rezerwie – teraz jako okręt „towarzyszący”. Na czas jesiennych manewrów 1910 r. okręt reaktywowano przydzielając go 2.VIII do III Eskadry, lecz już po kilku dniach nadeszła informacja o podjętej decyzji sprzedania go Turcji. 6.VIII jednostka ubyla ze składu eskadry i pod dowództwem kadm. Reinharda Kocha na *Kurfürście Friederichu Wilhelmie* opuścił 14.VIII Wilhelmshaven, przybывая 1.IX wieczorem do zatoki Piotra (Kephass-Bucht), gdzie przekazano go Turkom. Zarządzeniem wydanym przez sekretarza stanu Urzędu Reichsmarine w dniu 12.IX.1910 r., podjętej na podstawie zarządzenia cesarskiego gabinetu z 31.VII.1910 r. opisywany okręt liniowy skreślono z listy floty.

Sprzedaż *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* i *Weissenburga* do Turcji

Już w styczniu 1910 r. w prasie brytyjskiej pojawiły się przypuszczenia potwierdzające niejako ww. informacje, lecz mowa była o sprzedaniu Turcji krążownika pancernego *Blücher*, czy nawet jednego „dred-

nota” z najnowszego zbudowanego typu *Nassau*. Mająca na celu doprowadzić usilnie swoją flotę do stanu odpowiadającemu Grecji Turcja, rozpoczęła intensywne negocjacje z Niemcami, co nie powinno dziwić, gdyż w tym czasie, z jednej strony oba państwa utrzymywały już ze sobą ścisłe relacje na niwie militarnej, za sprawą generała pułkownika Colmara, barona, von der Goltza⁴, a z drugiej strony, dotychczasowy, najważniejszy dla Imperium Osmańskiego dostawca okrętów, Wielka Brytania, zajęła zdecydowanie progrecką pozycję. Przy dużym poparciu cesarza, Urząd ds. Marynarki Wojennej (Reichsmarineamt) podpisał ze stroną turecką umowę o zakupie przez nią 2 okrętów liniowych typu *Kurfürst Friedrich Wilhelm* za sumę 17 milionów marek, co doprowadziło później do sporu między sekretarzem stanu von Tirpitzem, a jego odpowiednikiem w Reichsschutzamt (Urząd ds. Ochrony Rzeszy) w sprawie zaksięgowania tej sumy, ale nie jest to aż tak istotna sprawa, aby ją szerzej tutaj omawiać.

Turcja zdecydowała się na zakup *Kurfürsta Friedricha Wilhelma* i *Weissenburga*, ponieważ te jednostki, w odróżnieniu od pozostałych dwóch bliźniaków, chronił nowoczesny stalowo – niklowy pancerz. Dla floty tureckiej, mimo już ich zaawansowanego wieku, lecz będąc w idealnym stanie, stanowiły dosyć spore wzmocnienie, co też turecka opinia publiczna zaak-

⁴ 1843-1916; reformator armii osmańskiej. Zapewnił Niemcom zajęcie monopolisty w Turcji w sprawie dostaw sprzętu wojskowego i wyposażenia do tego kraju.

ceptowała i odpowiednio doceniła. Pierwotnie przewidziany do pełnienia roli 2 admirała w zbliżających się manewrach jesiennych Hochseeflotte, kadm. Reinhard Koch, mianowany został dowódcą, który miał przeprowadzić okręty liniowe (Überführungsverband⁵ nad Bosfor. 18 sierpnia oba okręty liniowe przeszły najpierw na redę ujścia Jade, aby tam zabrać na pokłady 26 oficerów i 38 ludzi tureckiego personelu technicznego, którzy w czasie rejsu mieli poznać wszystkie tajniki okrętów oraz ich obsługi. Tego samego dnia zespół wyszedł też w kierunku Morza Śródziemnego. Po drodze do Oranu, gdzie rzucono kotwicę 21 sierpnia, pozostając tam przez tydzień, nie zawijano do żadnego brytyjskiego portu celem pobrania paliwa, z powodu na taką a nie inną postawę polityczną, które Królestwo przybrało na wieść o sfinalizowaniu zakupu Turków. Tutaj też doszło do spotkania z 4 torpedowcami zbudowanymi przez stocznię Schichaua, które również były w drodze do Turcji⁶. W nocy z 26 na 27 okręty minęły półwysep Matapan i nazajutrz weszły do Dardaneli kierując się do zatoki Piotra (Kephass-Bucht), jej południowego brzegu na wysokości Çanakkale. Tutaj przeczekano nadejście jachtu *Loreley*, na którym adm. Koch z kilkoma innymi oficerami udali się najpierw do Stambułu, gdzie uzgodniono wszystkie formalności związane z przekazaniem okrętów stronie tureckiej. Kiedy jacht pojawił się 31 sierpnia w zatoce zastano tam jeszcze dwa tureckie transportowce, które przywiozły załogi mające przejąć „nowe” okręty a towarzyszył im krążownik (lekki) *Hamidiye*.

Tego samego dnia pojawił się też parowiec HAPAG-u *Ypiranga* z dodatkowym ładunkiem amunicji, który wrócił z niemieckimi załogami do ojczyzny, po oficjalnej uroczystości przekazania okrętów nowemu właścicielowi, która miała miejsce wieczorem 1 września, w trakcie, których niemiecki admirał i turecki komodor wygłosili stosowne przemówienia.

Oficjalnie oba okręty liniowe zostały skreślone z listy okrętów mocą zarządzenia sekretarza stanu Urzędu ds. Marynarki Wojennej Rzeszy z dnia 12 września 1910 r. Pod nową nazwą *Torgut Reis*,⁷ po wycofaniu z aktywnej służby służył jako okręt szkolny, wzgl. hulk szkolny. W 1938 r. definitywnie wycofany ze służby i wykorzystywany do lat 50. XX wieku jako hulk mieszkalny. Pocięty na złom w latach 1956–1957. ●

Bibliografia

- Breyer, Siegfried – *Die historische Seite; Nach 70 Jahren: Eine neue Brandenburg für die deutsche Marine*, str. 48 w „Marine-Arsenal”, Band 19; *Schwerer Kreuzer Prinz Eugen*. Podzun-Pallas-Verlag, 6360 Friedberg/H. 3 (Dorheim) 992.
- Gardiner, Robert; Chesneau, Roger; Kolesnik, Eugene M., eds. (1979). *Conway's All the World's Fighting Ships: 1860-1905*. London: Conway Maritime Press.
- Gardiner, Robert; Gray, Randal, *Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921*. Annapolis: Naval Institute Press. eds. (1985).
- Gröner, Erich/Dieter Jung/Martin Maass: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. Band 1. München 1982.
- Gröner, Erich. *German Warships: 1815-1945*. Annapolis: Naval Institute Press. 1990.
- Hildebrand, Hans/Albert Röhr/Hans-Otto Steinmetz: *Die deutschen Kriegsschiffe. Ein Spiegel der Marinege-*

schichte von 1815 bis zur Gegenwart. Biographien, Band 3. Mundus Verlag 1990.

Nottelmann, Dirk: *Die Brandenburg-Klasse: Technik-Geschichte-Einsätze*, Mittler & Sohn GmbH -2002.

5. W oficjalnych dokumentach dotyczących wspomniany zespół kierujący się do Turcji otrzymał nazwę Dywizjonu Śródziemnego (Mittelmeerddivision). Wynika z tego, że utworzony w roku 1912 Dywizjon Śródziemnomorski w składzie *Goeben* i *Breslau* miał już swego poprzednika. Natomiast pojęcie *Überführungsverband* (pol. eskadra transportacyjna) pojawiło się jeszcze raz, a mianowicie w roku 1918, kiedy to wiceadm. von Reuter wyszedł na czele eskadry udającej się do Scapa Flow, która następnie w czerwcu 1919 r. spoczęła tam ostatecznie na dnie.

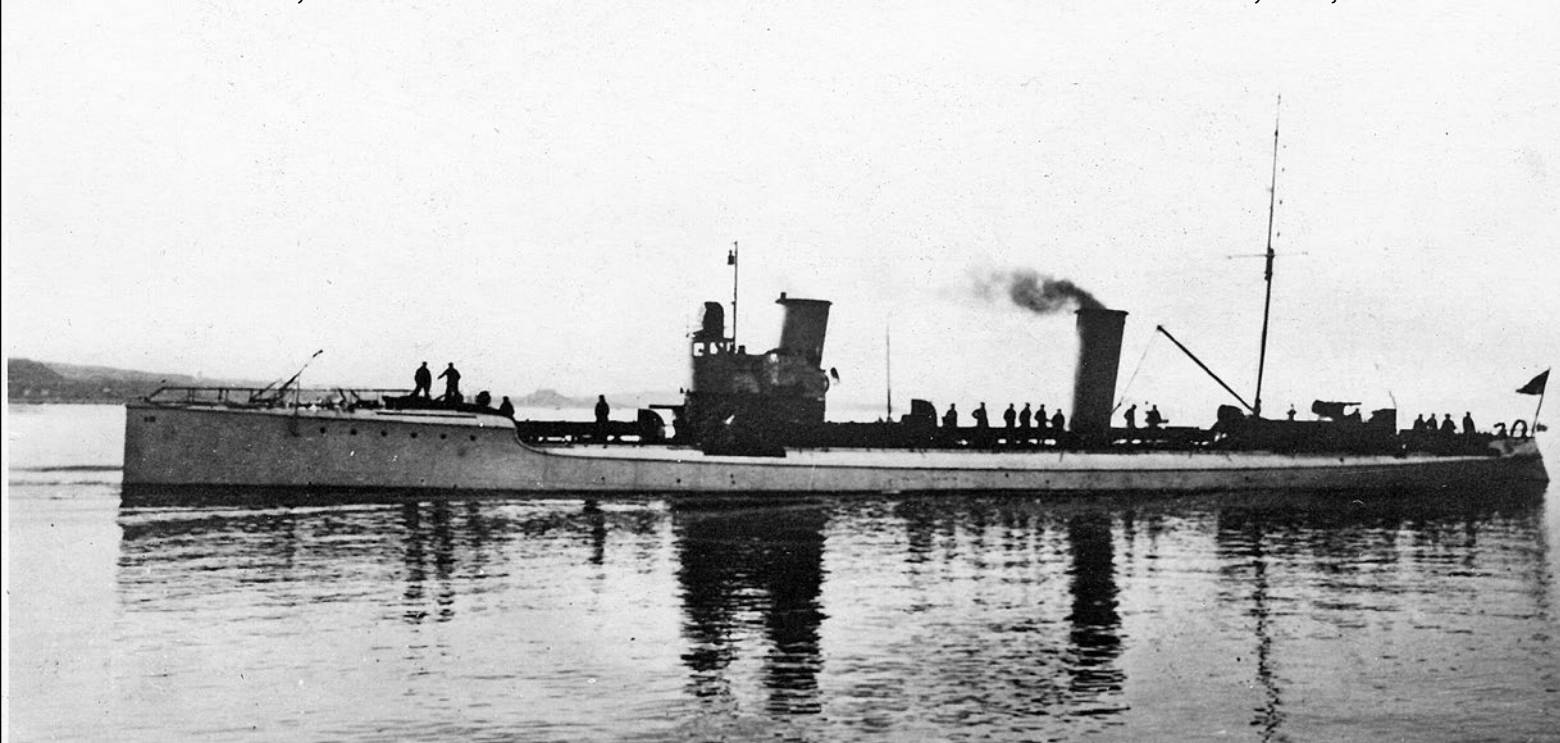
6. Seria Große Torpedoboote 1906 – *Muavenet-i Milliye* (eks S 165; jego turecka nazwa oznacza – [Narodowe Wsparcie], *Gayretivatanıye* (eks S 168) – [Dobro Narod], *Nümune-Hamıyet* – [Nauczyciel wzgl. Nauka Patriotyzmu, też w znaczeniu Wzór Patriotyzmu], które w przeciągu lat się zmieniało (eks S 167) i *Yadigar-ı Millet* [Wspomnienie Narodu, też w znaczeniu Wspomnienie {byłego} Imperium Osmańskiego] (eks S 166) – 765 t; 74 x 7,9 x 3 m; 2 turbiny parowe, 2 kotły wodnorurkowe, 17 700 KM, 2 śruby, 26 w (na testach ponad 30 w), zasięg 100 Mm/17 w; 2 x 1 – 75 mm L/50, 2 x 1 57 mm L/50), 3 x 1 – 500 mm – wyrzutni torpedowych; zapas paliwa: 116 t węgla, 74 t paliwa płynnego. Załoga: 90, w czasie wojny 89 Turków + 23 Niemców.

7. Od 11 maja do 8 sierpnia 1915 r. dowódcą tego pancernika był kmr ppor. Hermann Lorey; 1877 (Stralsund) – 1954 (Berlin-Dahlem). Dowódcą pancernika *Torgut Reis* od 6 listopada 1915 r. do 1 czerwca 1917 r.; jego dalsza kariera przebiegała następująco: dowódcą krążownika *Hamidiye* (2.IV.1916-23.VII 1916 r.; dowódca tureckiej flotyli torpedowców (2 czerwiec 1917 r. do 12 marca 1918 r.); Urząd ds. Marynarki Wojennej Rzeszy (R.M.A.) jako decernat (13 marzec 1918 r. -15 czerwca 1919 r.); dowódca twierdzy morskiej Emsmündung (6.X.1920-27.V.1924 r.) oraz batalionu obrony wybrzeża VI (24.X.1923 – 27.V.1924), dyrektor Muzeum Morskiego Marynarki Wojennej w Berlinie (Reichsmarine-Sammlung), od sierpnia 1934 do maja 1945. W radzieckiej niewoli od 8 maja 1945 do 30 czerwca 1947. Odznaczenia 1914 EK I, – 1914 EK II (Krzyże Żelazne I i II klasy), – Kgl. Preuss. Roter Adler-Orden IV. Klasse (Order Czerwonego Orła Królestwa Prus) – Türkischer Osmanié-Orden IV. Klasse (Turecki Order Osmanié), Kgl. Preuss. Dienstauszeichnungskreuz (Krzyż Zasługi Królestwa Prus), Ehrenkreuz für Frontkämpfer (Krzyż Honorowy przyznawany uczestnikom walk na froncie).

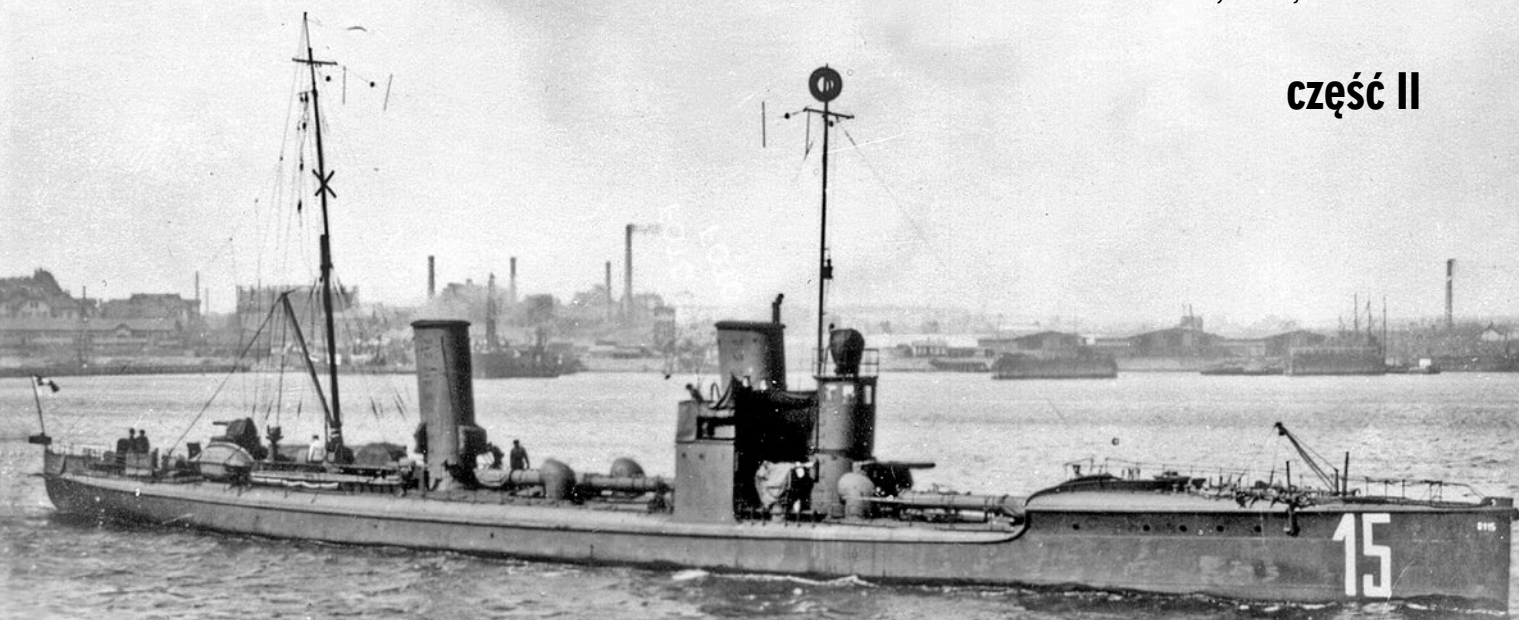
SUPPLEMENT

Niemiecki niszczyciel S 90 w 1903 roku.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz



część II



Pierwsze niszczyciele (kontrtorpedowce) Kaiserliche Marine – Großes Torpedoboot 1898

Czwarta seria *S 114-119* (1902), ponownie została zbudowana w stoczni F. Schichau, widać liczne podobieństwa charakterystyczne dla okrętów z Schichaua: kadłub konstrukcji stalowej, częściowo ocynkowany (w części podwodnej), o poprzecznym układzie wiązań, dla poprawy bezpieczeństwa zwiększono liczbę grodzi wodoszczelnych do 11, wysokość ok. 3,4 m. Wymiary: 63,2/63,0 x 7,0 x 2,17/2,69 m, wyporność: 315/415 t. Układ napędowy składał się z 3 kotłów Thyrnrofta (15,5 atm./1186 lub 1164 m²)¹, oraz dwóch pionowych (VTE), 3 cylindrowych maszyn parowych 3-krotnego rozprężania o łącznej mocy 5900 KM (przy zwiększonej liczbie obrotów do 298) napędzających dwie trójplątowe śruby o średnicy 2,25 m, co pozwoliło na osiągnięcie prędkości 27,5/28 węzłów. Prąd zapewniały jedna-dwie prądnice 67-110 V o mocy 4-8 kW. Dla poprawy sterowności okrętów w trakcie ataku zastosowano dwa stery: rufowy i dziobowy. Pojemność bunkrów do 102 ton węgla, 15 ton węgla można było zmagazynować dodatkowo na pokładzie; zasięg pływania uległ pogorszeniu i wynosi odpowiednio: 2015 Mm/15,5 w i 980 Mm/17 w.

Załoga składała się z 2 oficerów i 55 marynarzy, jeśli okręt pełnił rolę okrętu flagowego flotylli dodatkowo zabierano sztab: 15 marynarzy (w tym 4 oficerów).

Uzbrojenie okrętów (wg stanu początkowego): 3 działa kal. 50 mm L/40 Tk (zapas 252 pocisków), 3 pokładowe wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm (zapas 5 torped).

Losy jednostek:

S 114 zwodowany 9.VIII.1902 r. wszedł do służby 25.X.1902 r., w dniu wybuchu wojny należał do 7 Półflotylli Kontrtorpedowców wchodzącej w skład IV Flotylli (kmdr ppor. Herzbruch), od 1915 r. został przeniesiony do Flotylli Ochrony Portu Cuxhaven. Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 114* wchodził w skład Flotylli Patrolowców i Eskortowców (II GelFI). Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 9.XI.1920 r., sprzedany 7.VII.1921 za 170 000 M, złomowany w Kilonii.

S 115 zwodowany 10.IX.1902 r. wszedł do służby 22.II.1903 r., w dniu wybuchu wojny podobnie jak poprzednik należał do 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, zatonał 17.X.1914 r. na południowy zachód od wyspy Texel (Morze Północne) rozstrzelany przez brytyjski krążownik lekki *Undaunted* i towarzyszące mu 4 niszczyciele typu „L” (1 Flotylla Niszczycieli; *Lance*, *Lennox*. *Legion*. *Loyal*) (siły Harwich), 55 ofiar śmiertelnych.

S 116 zwodowany 14.X.1902 r. wszedł do służby 28.III.1903 r., w dniu wybuchu wojny podobnie jak poprzednik należał do

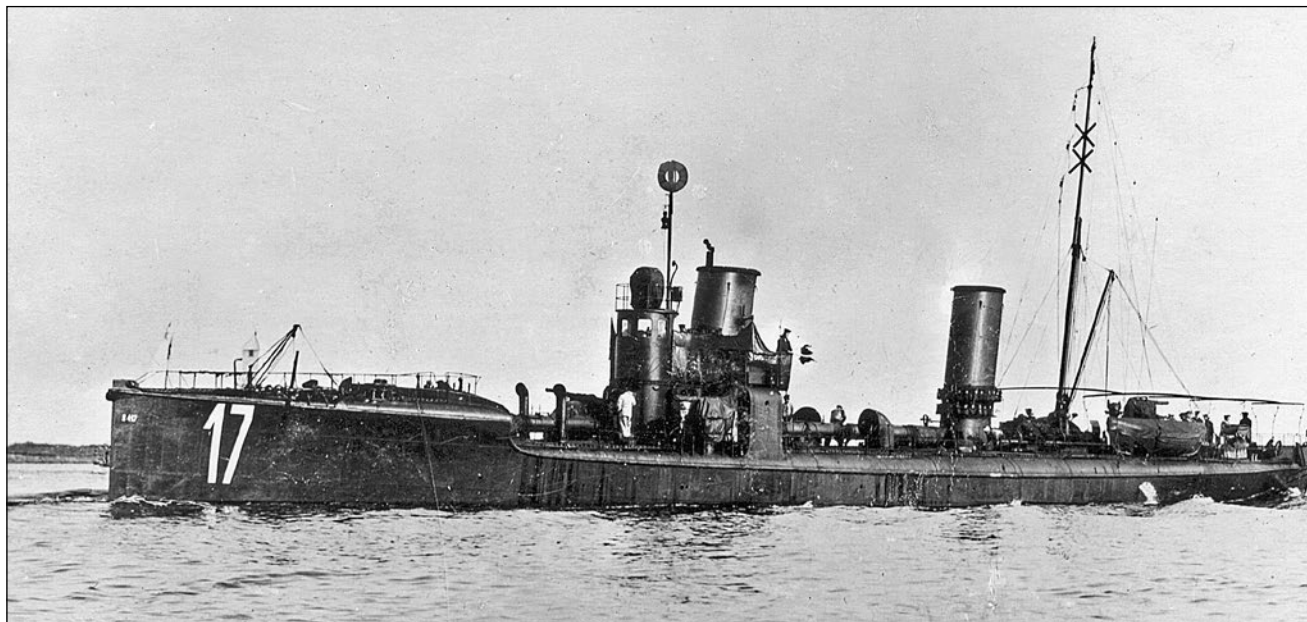
7 Półflotylli Kontrtorpedowców, został zatopiony 6.X.1914 r. w wyniku trafienia torpedą w rejonie Borkum Riff na morzu północnym wystrzeloną przez brytyjski okręt podwodny *E 9*, 9 ofiar śmiertelnych).

S 117 zwodowany 4.II.1903 r. wszedł do służby 21.V.1903 r., w dniu wybuchu wojny podobnie jak poprzednik należał do 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, zatonał 17.X.1914 r. na południowy zachód od wyspy Texel (Morze Północne) rozstrzelany przez brytyjski krążownik lekki *Undaunted* i towarzyszące mu 4 niszczyciele typu „L” (1 Flotylla Niszczycieli) z sił Harwich, 64 ofiar śmiertelne.

S 118 zwodowany 21.III.1903 r. wszedł do służby 9.VII.1903 r., w dniu wybuchu wojny podobnie jak poprzednik należał do 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, zatonał 17.X.1914 r. na południowy zachód od wyspy Texel (Morze Północne) rozstrzelany przez brytyjski krążownik lekki *Undaunted* i towarzyszące mu 4 niszczyciele typu „L” (1 Flotylla Niszczycieli) (siły Harwich), 52 ofiar śmiertelne.

S 119 zwodowany 8.VII.1903 r. wszedł do służby 6.IX.1903 r., w dniu wybuchu wojny podobnie jak poprzednik należał do 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, zato-

1. W 1913 na okrętach zamontowano kotły Marine (15,5 atm./1106 m²).



Fotografia S 117 dobrze ukazuje rozmieszczenia uzbrojenia okrętu.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz

nał 17.X.1914 r. na południowy zachód od wyspy Texel (Morze Północne) rozstrzelany przez brytyjski krążownik lekki *Undaunted* i towarzyszące mu 4 niszczyciele typu „L” (1 Flotylla Niszczyciel), 47 ofiary śmiertelne.

* * *

Okręty piątej serii **S 120–131** (1903/04), zostały zbudowane w stoczni F. Schichau w Elblągu, charakteryzowały się dużym różnicowaniem. Znane były już wyniki testów porównawczych z kontrtorpedowcami produkowanymi w stoczni Germania Werft, próbowano zachować mocny kadłub kontrtorpedowca własnej produkcji, a wzrost prędkości, zasięgu uzyskać stosując silniejsze maszyny.

Pierwsze pięć okrętów **S 120–124** (1903), kadłub podobnie jak poprzed-

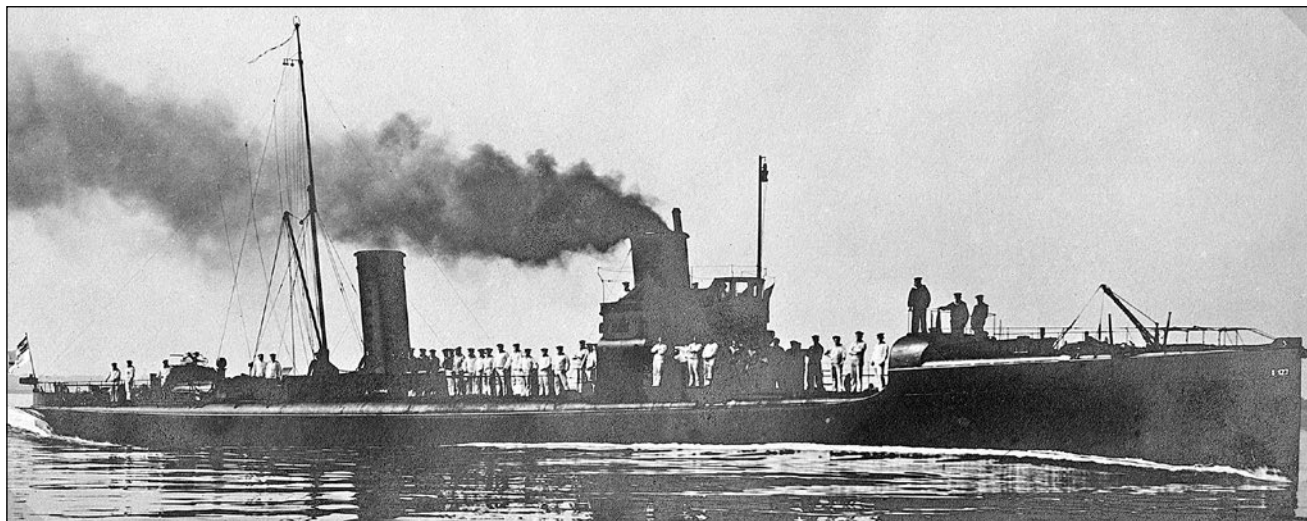
nie konstrukcji stalowej, częściowo ocynkowany (w części podwodnej), o poprzecznym układzie wiązań, podzielony na 11 grodzi wodoszczelnych, wysokość ok. 3,4 m. Charakteryzowały się powiększonymi w stosunku do swoich poprzedników rozmiarami 64,7/64,2 x 7,0 x 2,33/2,63 m i wypornością 391/486 t. Zaczęto stosować układ maszynownia/kotłownia, system napędowy **S 120–123** składał się z 3 kotłów marynarki: WR-Marine (15,5–16 atm./1100 m²), w przypadku **S 124** były to kotły WR-Normand (15,5 atm.?) oraz dwóch pionowych (VTE), 3 cylindrowych maszyn parowych 3-krotnego rozprężania o łącznej mocy 6400 KM (294 obrotów) napędzających dwie trójplątowe śruby o średnicy 2,25 m umożliwiające osiągnięcie prędkości 27,0 (27,5) w. Prąd zapewniały jednodwie prądnice 67–110 V o mocy 4–8 kW.

Dla poprawy sterowności okrętów w trakcie ataku zastosowano dwa stery: rufowy i dziobowy. Pojemność bunkrów: 115 ton węgla, 15 ton węgla można było zgromadzić dodatkowo na pokładzie. Zasięg do 2250 Mm/15,5 w lub odpowiednio 1500 Mm/17 w.

Szósty okręt **S 125** (1903) to jednostka niemal identyczna, kadłub podobnie jak poprzednie konstrukcji stalowej, częściowo ocynkowany (w części podwodnej), o poprzecznym układzie wiązań, podzielony na 11 grodzi wodoszczelnych, wysokość ok. 3,4 m. Wymiary 64,7/ 64,2 x 7,0 x 2,31/3,17 m, wyporność 355/454 t. Okręt posiadał jedną maszynownię za trzema kotłowniami zamkniętymi w samodzielnych pomieszczeniach. Układ napędowy składał się z 3 kotłów marynarki: WR-Marine (15,5–16

S 123 był okrętem piątej serii. Tutaj widzimy go w 1904 roku wkrótce po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz



atm./1100 m²), oraz systemu 7 turbin parowych Parsonsa o łącznej mocy 6600 KM (786 obrotów) napędzających trzy trójpłatowe śruby o średnicy 1,40 m pozwalające na osiągnięcie prędkości 27,7/28,0² w. Prąd zapewniały jedna-dwie prądnice 67-110 V o mocy 4-8 kW. Dla poprawy sterowności okrętów w trakcie ataku zastosowano dwa stery: rufowy i dziobowy. Pojemność bunkrów wynosiła 93 ton węgla, zasięg 1385 Mm/15,5 w.

Następne sześć okrętów *S 126-131* (1904) to powrót do koncepcji używania jako źródła napędu maszyny parowej. Kadłub podobnie jak poprzednie konstrukcji stalowej, częściowo ocynkowany (w części podwodnej), o poprzecznym układzie wiązań, liczący 11 grodzi wodoszczelnych, wysokość ok. 3,4 m. Wymiary 64,7/64,2 x 7,0 x 2,40/2,76 m, wyporność 371/482 t. Układ napędowy: 3 kotły WR-Marine (15,5 do 16 atm./1100 m²), oraz dwóch pionowych (VTE), 3 cylindrowych maszyn parowych 3-krotnego rozprężania o łącznej mocy 6497/6400 KM (297 obrotów) napędzających dwie trójpłatowe śruby o średnicy 2,30 m, pozwalających na osiągnięcie prędkości 28,0/28,0 w. Prąd zapewniały jedna-dwie prądnice 67-110 V o mocy 4-8 kW. Dla poprawy sterowności okrętów w trakcie ataku zastosowano dwa stery: rufowy i dziobowy. Pojemność bunkrów: 117 ton węgla, zasięg do 1080 Mm/17 w. oraz odpowiednio 275 Mm/24 w.

Załoga składała się z 2 oficerów i 59 jeńców okręt pełnił rolę okrętu flagowego flotylli

dodatkowo zabierano sztab: 15 marynarzy (w tym 4 oficerów).

Uzbrojenie okrętów (wg stanu początkowego): 3 działa kal. 50 mm L/40 Tk (zapas 252 pocisków), 3 pokładowe wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm (zapas 5 torped). Później kiedy zaistniała konieczność wzmocnienia uzbrojenia artyleryjskiego *S 130* otrzymał 2 nowoczesne działa kal. 88 mm L/45 Tk, *S 120-123, 126-128, 131*: 1 dział kal. 88 mm L/40 (35) 30 Sk lub Tk i 2 działa kal. 52 mm L/40 Tk, wyrzutnie torpedowe bez zmian.

Losy okrętów:

S 120 zwodowany 10.II.1904 r. wszedł do służby 7.V.1904 r., wchodził w skład VIII Flotylli Kontrtorpedowców, następnie w pierwszej połowie września 1914 r. został skierowany do 19, później 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, w 1915 r. przydzielony do Flotylli Ochrony Portu Cuxhaven. Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 120* pełnił funkcje okrętu patrolowego przy MinenVersKdo., następnie szkolnego. Po podpisanym zawieszeniu broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzedany 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven.

S 121 zwodowany 3.III.1904 r. wszedł do służby 17.VI.1904 r., wchodził w skład VIII Flotylli Kontrtorpedowców, dnia 24.X.1914 r. zostaje wcielony do 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, w 1915 przydzielony do Flotylli Szkolnej. Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 121* nadal pełni funkcje okrętu szkolnego (*Tender Div. der U-Schule*), później patrolowego. Po podpisanym

zawieszeniu broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1920 r., sprzedany 13.VI.1921 r. za 200 000 M, złomowany w Kilonii.

S 122 zwodowany 23.IV.1904 r. wszedł do służby 5.VIII.1904 r., od 14.VIII.1914 okręt flagowy 1 Półflotylli U-bootów wchodzącej w skład I Flotylli Okrętów Podwodnych (kmdr ppor. H. Bauer), następnie wchodzi w skład 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, w 1915 r. przeklasyfikowany na okręt obrony wybrzeża (*SchulHFI*). Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 122*, w latach 1916/18 okręt wchodzi w skład flotylli szkolnych, patrolowych, eskortowych (I GelFl), zatonał 5.X.1918 r. w pld.-wsch części Morza Północnego na minie (12 ofiar śmiertelnych).

S 123 zwodowany 25.VI.1904 r. wszedł do służby 23.VIII.1904 r., od 24.X.1914 r. wchodzi w skład 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, w 1915 r. został podporządkowany Wrackspreng-Kdo, zatonał 1.V.1916 r. w pobliżu wysp Sylt i Röm na minie (23 ofiary śmiertelne).

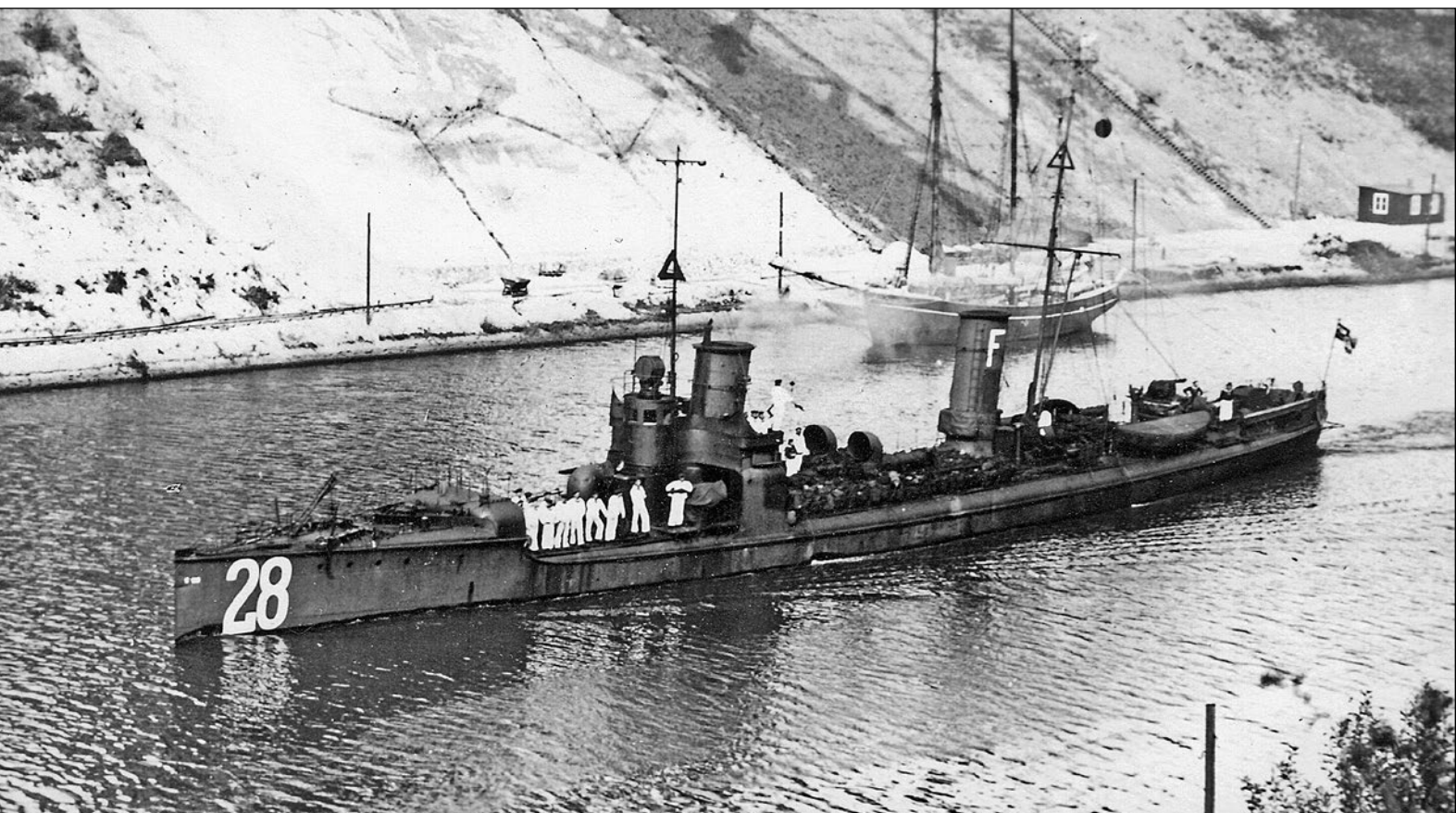
S 124 zwodowany 3.VIII.1904 r. wszedł do służby 8.X.1904 r., wchodzi w skład 19, później 7 Półflotylli Kontrtorpedowców, dalej okręt obrony wybrzeża, zatonał 30.XI.1914 r. na pld. wsch. od Warnemünde w wyniku kolizji z duńskim parowcem *Anglodane* (1 ofiara śmiertelna), wrak podniesiony, złomowany w 1915 w Kilonii.

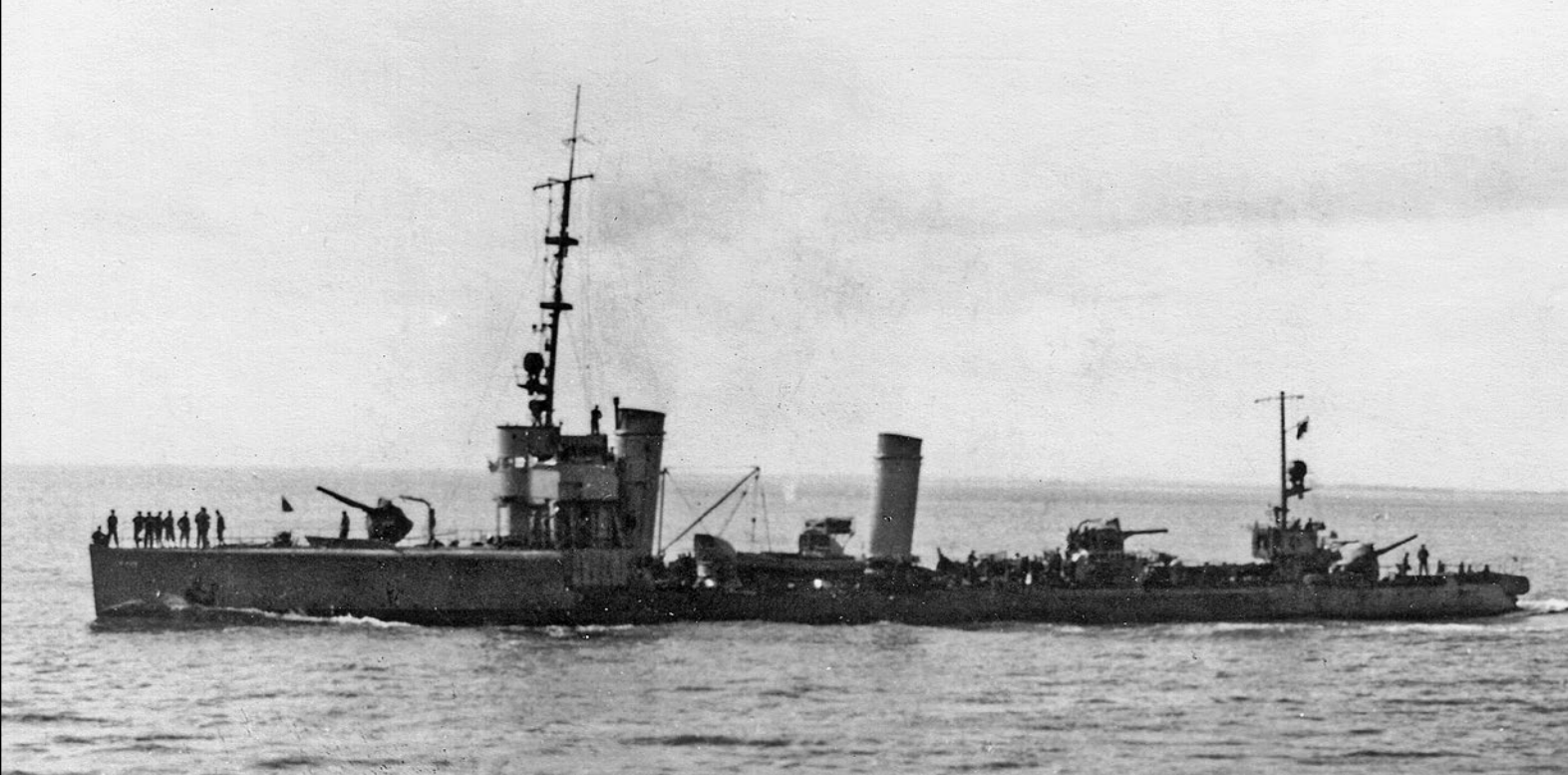
S 125 zwodowany 19.V.1904 r. wszedł do

2. Próby prędkości 28,3 w. w obecności wtajemniczonego radnego i inżyniera naczelnego Schichau Werft AG Zimmermanna: H. Fock: *Schwarze Gesellen*.

Tym razem *S 128* w kanale imienia Cesarza Wilhelma (Kiloński) w 1906 roku.

Fot. zbioru Andrzeja Danilewicz





T 127 (eks S 127) w końcowym okresie wojny. Widoczna zmiana sylwetki jest wynikiem wojennej przebudowy, która znacznie poprawiła właściwości morskie okrętu.
Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

służby 4.IV.1905 r., okręt obrony wybrzeża, Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 125*, w latach 1917/18 wchodził w skład Flotylli Patrolowej i Eskortowej. Po podpisanym zawieszeniu broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 26.X.1920 r., sprzedany 13.V.1921 r. za 215 000 M, złomowany w Hamburgu (Moorburg).

S 126 zwodowany 26.XI.1904 r. wszedł do służby 30.IV.1905 r., zatonął 17.XI.1905 r. przepołowiony na pół przez lekki krążownik *Undine* na Morzu Bałtyckim (33 ofiary śmiertelne), obie części wydobyto (dziób 8.V.1906 r., rufę

18-20.V.1906 r.), zreperowany i wcielony ponownie do służby w 1908 r., w latach 1914/15 wchodził w skład Flotylli Kontrtorpedowców (15, 8, 19 Półflotylla). W maju 1916 r. *S 126* należał do Flotylli Okrętów Szkolnych. Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 126* pełni dalej funkcje okrętu szkolnego (II SchulHfI). Po podpisanym zawieszeniu broni przez Niemcy wydany RN, skreślony ze stanu floty 22.III.1920 r., sprzedany 13.VI.1921 r. za 200 000 M, złomowany w Kilonii.

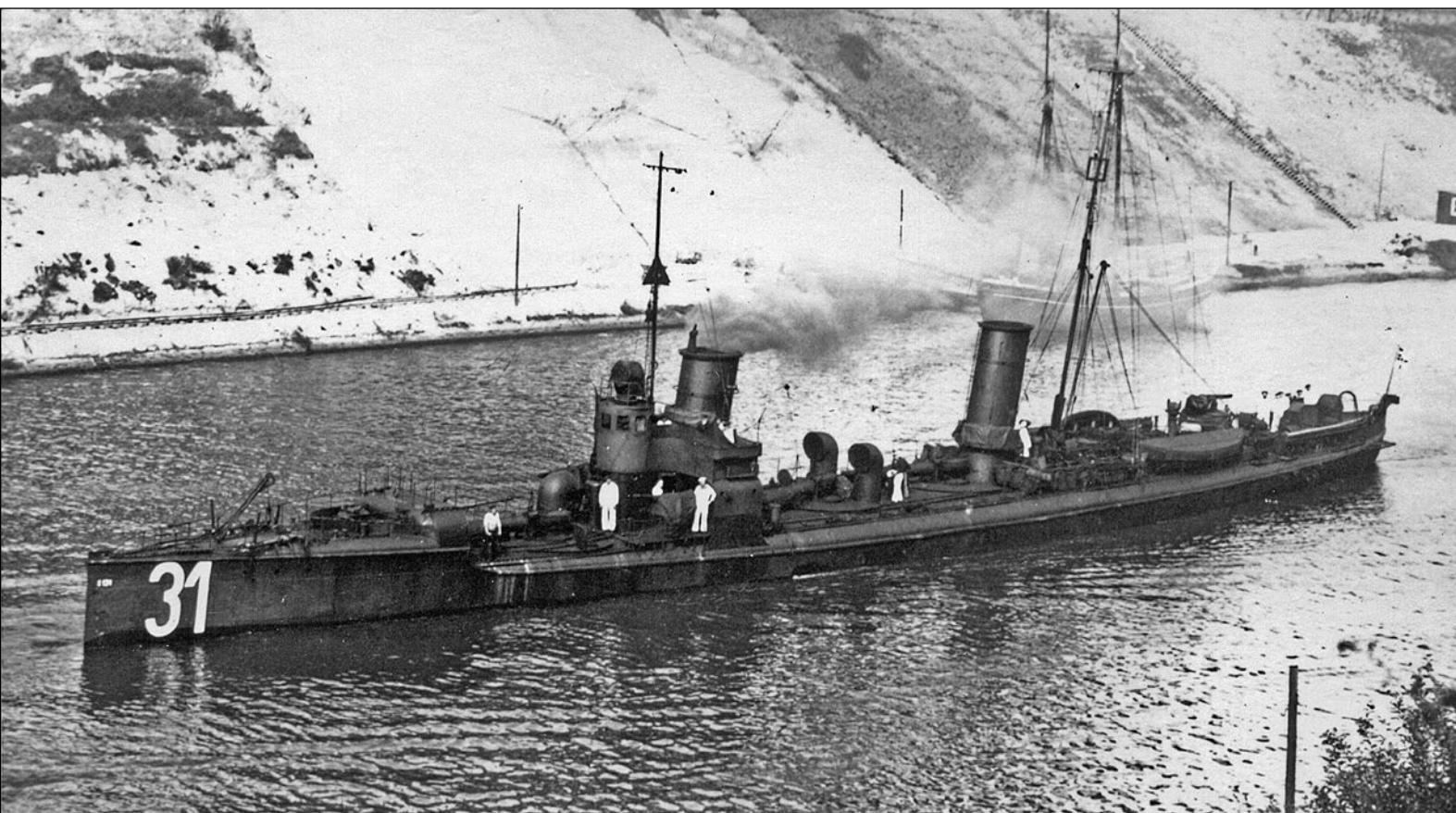
S 127 zwodowany 12.I.1905 r. wszedł do służby 7.VI.1905 r., w latach 1914/15

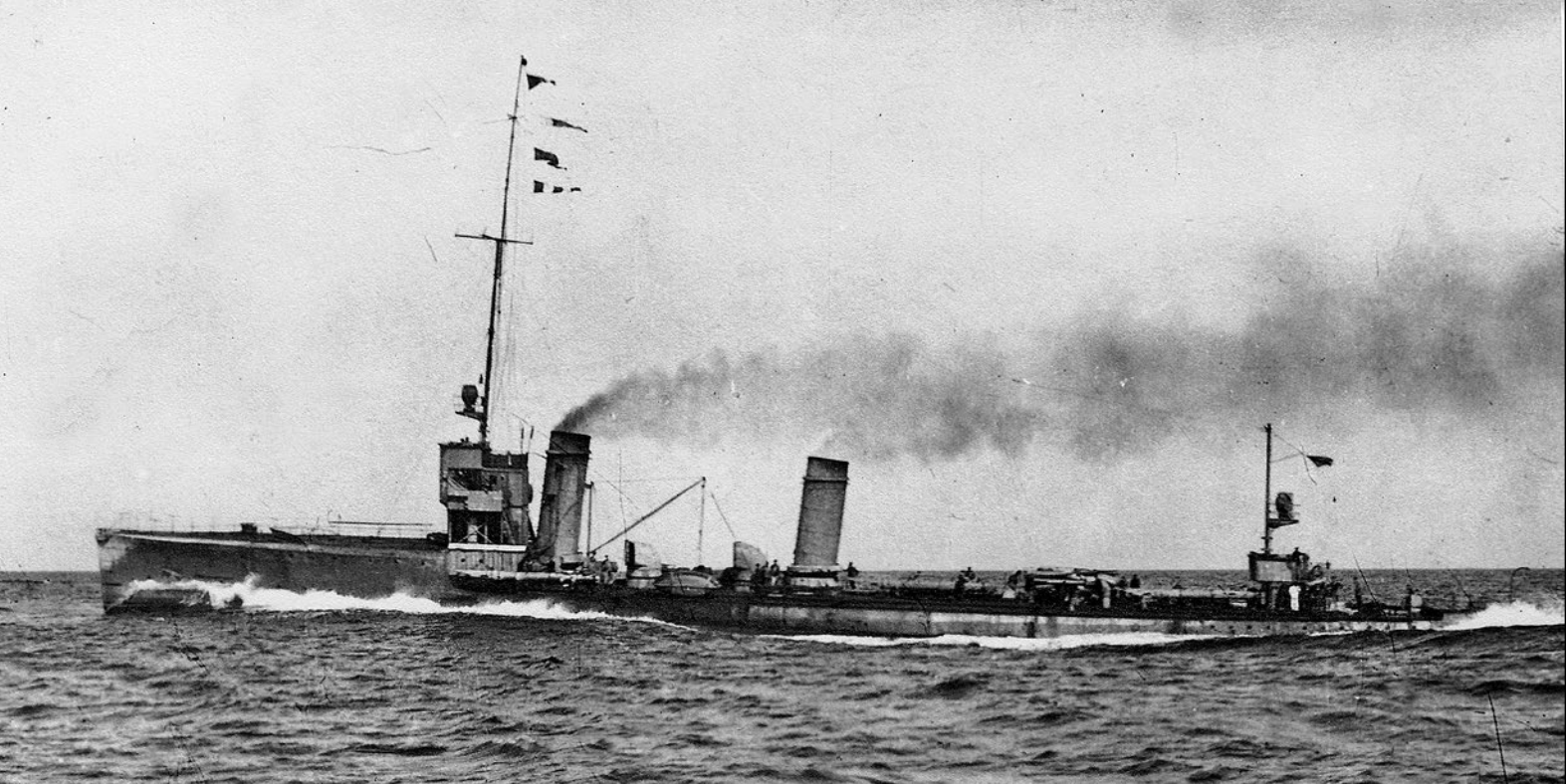
wchodził w skład Flotylli Kontrtorpedowców (19, 8). W maju 1916 r. przeniesiony do Flotylli Patrolowców Morza Północnego (NordseeVpFl). Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 127* wchodził w skład Flotylli Eskortowej (I GelFl). Po podpisanym zawieszeniu broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzedany 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven.

S 128 zwodowany 25.II.1905 r. wszedł do służby 8.VII.1905 r., w latach 1914/15 wchodził w skład Flotylli Kontrtorpedowców (15, 8, 19 Półflotylla). W maju 1916 r.

Tym razem *S 131* w kanale imienia Cesarza Wilhelma w 1906 roku.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





Kolejne ujęcie T 131 (eks S 131), tym razem z 1917 roku. Widoczna zmiana sylwetki po przebudowie.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

przeniesiony do Flotyli Patrolowców Morza Północnego (NordseeVpFl). Przemianowany 27.IX.1916 r. a T 128 wchodził w skład Flotyli Eskortowej (I GelFl). Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1920 r., sprzedany 13.VI.1921 r. za 200 000 M, złomowany w Kilonii.

S 129 zwodowany 4.II.1905 r. wszedł do służby 10.VIII.1905 r., wchodził w skład 8, później 19 Półflotyli Kontrtorpedowców, dalej okręt obrony wybrzeża, zatonął 5.XI.1915 r. na Morzu Północnym na płn. zach. od Cuxhaven.

S 130 zwodowany 27.IV.1905 r. wszedł do służby 17.IX.1905 r., w latach 1914/

15 wchodził w skład Flotyli Kontrtorpedowców (15, 8, 19 Półflotyli), następnie okręt szkolny w dyspozycji SK-Ausbildung, Przemianowany 27.IX.1916 r. na T 130 dalej pełni funkcję okrętu szkolnego, następnie okręt obrony wybrzeża – okręt flagowy 2 Półflotyli Poszukiwawczej (Suchflottille der Ostsee) i tender. Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzedany 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven

S 131 zwodowany 25.V.1905 r. wszedł do służby 6.X.1905 r., w latach 1914/15 wchodził w Flotyli Kontrtorpedowców (15, 8, 19 Półflotyli). od 1915 w Flotyli

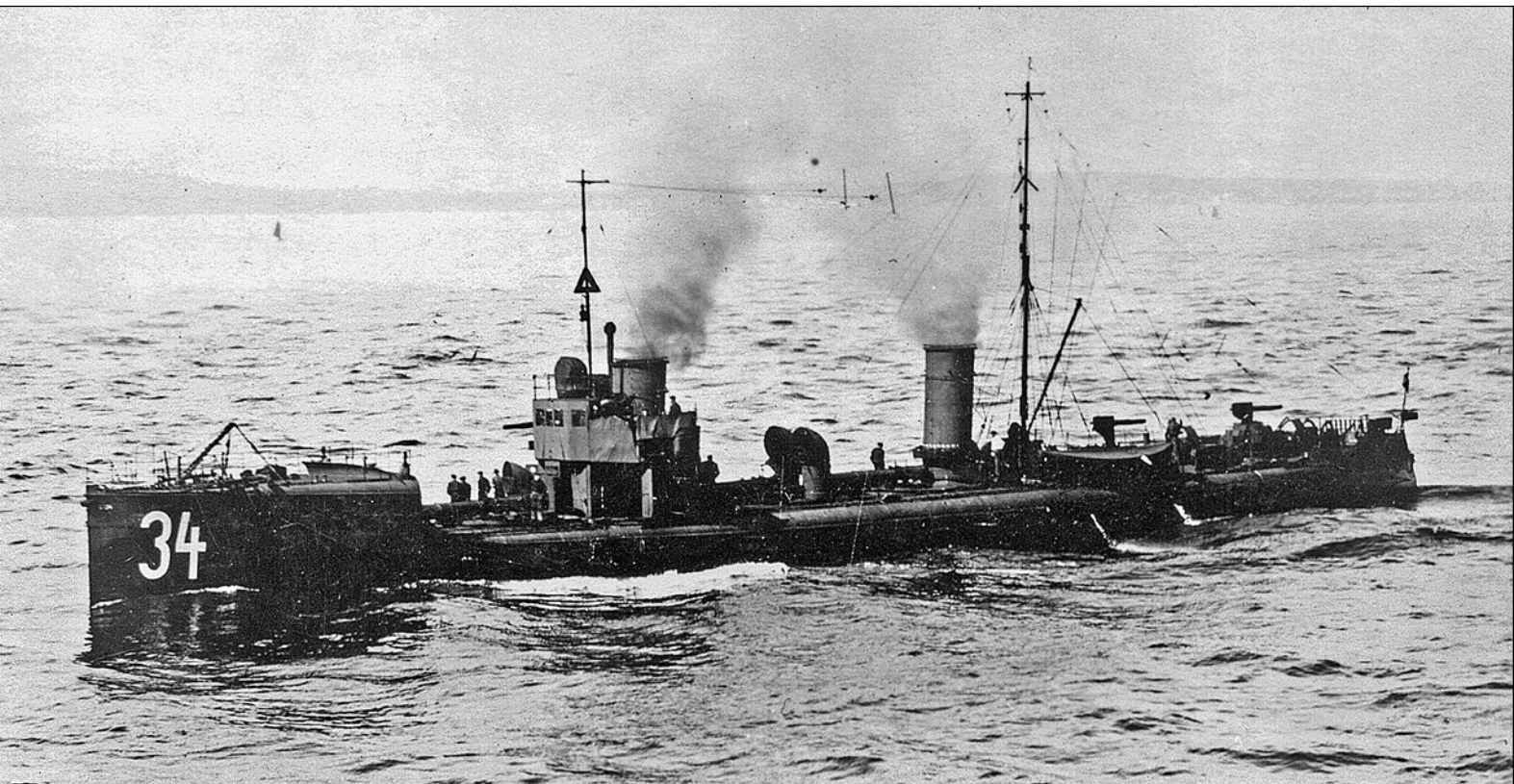
li Szkolnej. Przemianowany 27.IX.1916 r. na T 131 wchodził w skład Flotyli Patrolowej i Eskortowej (I GelFl). Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzedany 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven

* * *

Ostatnia szósta seria **G 132-137** (1905) została zbudowana w stoczni Krupp/ GermaniaWerft w Kilonii. Z wyjątkiem ostatniego okrętu G 137 była ona prostą kontynuacją wcześniejszej wersji, wykorzystując dotychczasowe doświadczenia postanowiono nie zmieniając zbytnio rozmiarów okrętu za-

G 134 z szóstej serii w 1908 r.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza



stosować mocniejsze maszyny, zwiększyć pojemność zasobni węglowych. Niestety znacznie wzrosła wyporność okrętu, nie uzyskano spodziewanego przyrostu prędkości i zasięgu. Dopiero zastosowanie na G 137 turbin parowych pozwoliło na znaczne poprawienie osiągnięć, mimo wzrostu rozmiarów okrętu nic nie stracił ze swej wartości bojowej, zyskując jednocześnie silniejsze uzbrojenie, większą prędkość. Był wyraźnym przykładem na to, że właśnie w zastosowaniu napędu turbinowego leży przyszłość niszczycieli.

Pierwsze pięć okrętów G 132-136 (1905), kadłub podobnie jak poprzednie konstrukcji stalowej, częściowo ocynkowany (w części podwodnej), o poprzecznym układzie wiązań, zwiększono liczbę grodzi wodoszczelnych do 12, wysokość ok. 3,4 m o wymiarach 65,7/65,3 x 7,0 x 2,63/2,87 m, wyporność 414/544 t. Zastosowany układ napędowy: 3 kotły WR-Marine (17,5 atm/1105 m²), oraz dwie pionowe (VTE), 3 cylindrowe maszyny parowe 3-krotnego rozprężania o łącznej mocy 6783/7000 KM (287 obrotów) napędzające dwie trójpłatowe śruby o średnicy pióra 2,30 m pozwalał na osiągnięcie prędkości 27,3/28,0 w. Prąd zapewniały jedna-dwie prądnice 67-110 V o mocy 4-8 kW. Dla poprawy sterowności okrętów w trakcie ataku zastosowano dwa stery: rufowy i dziobowy. Pojemność bunkrów: 132 ton węgla, 20 ton węgla można było zmagazynować dodatkowo na pokładzie, zasięg do: 2000 Mm/12 w lub odpowiednio 1060 Mm/17 w.

Ostatni szósty okręt G 137 (1905), kadłub podobnie jak poprzednie konstrukcji stalo-

wej, częściowo ocynkowany (w części podwodnej), o poprzecznym układzie wiązań, podzielony na 12 grodzi wodoszczelnych, wysokość ok. 3,4 m. Wymiary 71,5/68,5 x 7,65 x 2,83/3,22 m, wyporność 580/693 t. Okręt posiadał cztery samodzielne kotłownie, układ napędowy składał się z 4 kotłów WR-Marine (17,5 atm./1735 m²), oraz systemu 6 turbin parowych Parsonsa o łącznej mocy 10 800 KM (850 obrotów) napędzających trzy trójpłatowe śruby o średnicy 1,60 m, pozwalające na osiągnięcie prędkości 33,9/30,0 w. Prąd zapewniały jedna-dwie prądnice 67-110 V o mocy 4-8 kW. Dla poprawy sterowności okrętów w trakcie ataku zastosowano dwa stery: rufowy i dziobowy. Pojemność bunkrów: 168 ton węgla, 20 ton można było zmagazynować dodatkowo na pokładzie (po modernizacji w latach 1914/15 zapas paliwa wynosił: 108 t ropy), zasięg: 1620 Mm/17 w. Wzrost rozmiarów okrętu pozwolił na zastosowanie silniejszego uzbrojenia. Zainstalowano na nadbudówce za drugim kominem dodatkowe stanowisko artyleryjskie. Dzielne zużycie wody kotłowej wynosiło 17,5 ton. Generator świeżej wody dostarczał 18 ton na dobę.

Załoga składała się z 2 oficerów i 67 marynarzy, tylko na G 137 liczyła 3 oficerów i 78 marynarzy. Jeśli okręt pełnił rolę okrętu flagowego flotylli dodatkowo zabierano sztab: 15 marynarzy (w tym 4 oficerów).

Uzbrojenie okrętów (wg stanu początkowego): 4 działa kal. 52 mm L/55 Sk (zapas: 600 pocisków), tylko G 135 dysponował 1 działem kal. 88 mm L/35 Sk + 2 działa kal. 52 mm Sk, natomiast G

137 uzbrojony był w 1 dział kal. 88 mm L/35 Sk + 3 działa kal. 52 mm L/55 Sk, na pokładzie każdego z okrętów znajdowały się 3 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm (zapas 5 torped). Później kiedy zaistniała konieczność wzmocnienia uzbrojenia artyleryjskiego G 132-134 otrzymały 1 dział kal. 88 mm L/35 Sk + 2 działa 52 mm L/55 Sk, natomiast G 136 2 działa kal. 88 mm L/45 Tk, wyrzutnie torpedowe bez zmian.

Losy okrętów:

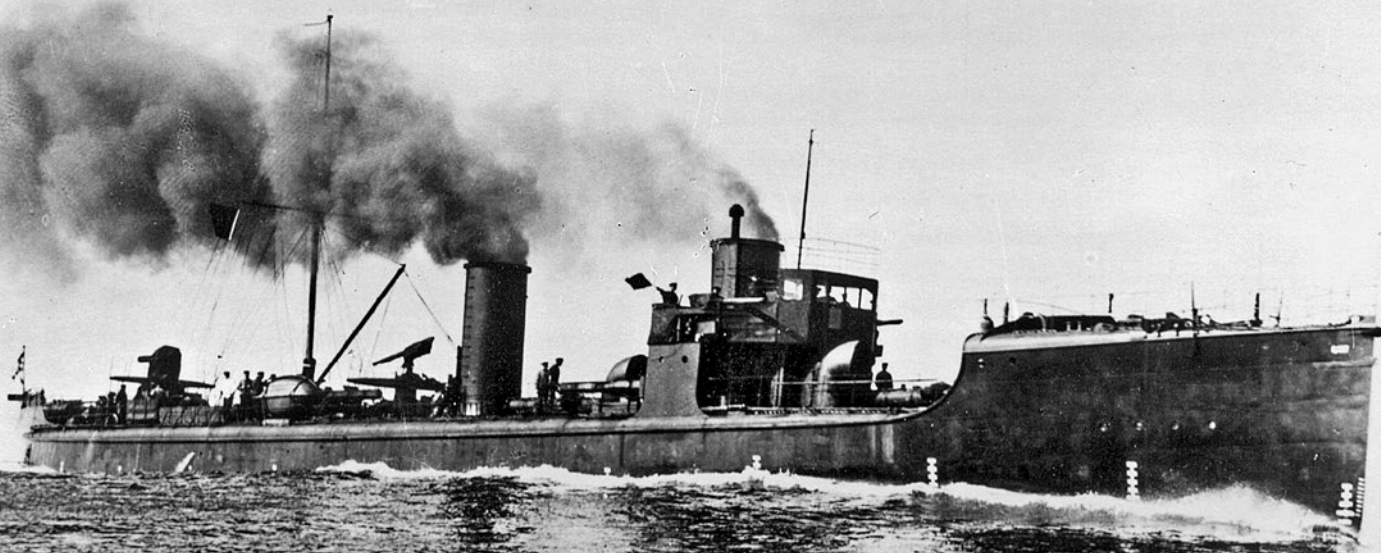
G 132 zwodowany 12.V.1906 r. wszedł do służby 22.VIII.1906 r., w latach 1914/15 wchodził w skład Flotylli Kontrtorpedowców (20, 7 Półflotylla). Przemianowany 27.IX.1916 r. na T 132 działał w Flotylli Okrętów Podwodnych, był okrętem flagowym V Flotylli Trałowców. Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzedany 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven

G 133 zwodowany 30.VI.1906 r. wszedł do służby 10.XII.1906 r., we wrześniu 1914 r. wchodził w skład 20 Półflotylli Kontrtorpedowców. Przemianowany 27.IX.1916 r. na T 133. Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzedany 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven

G 134 zwodowany 23.VII.1906 r. wszedł do służby 6.III.1907 r., w latach 1914/15 wchodził w skład Flotylli Kontrtorpedowców (20, 7 Półflotylla). Następnie wchodził w skład Flotylli Szkolnej, Przemianowany 27.IX.1916 r. na T 134 nadal pełnił funkcję okrętu szkolnego (I SchulHfI). Po podpisa-

G 137 w narszu z dużą prędkością w 1907 r.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz



nym zawieszeniu broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 9.XI.1920 r., sprzedany 13.V.1921 r. za 185 000 M, złomowany w Hamburgu (Moorburg).

G 135 zwodowany 7.IX.1906 r. wszedł do służby 24.I.1907 r., we wrześniu 1914 r. wchodził w skład 20 Półflotyli Kontrtorpedowców. W 1915 r. przechodzi do Flotyli Ochrony Portu Wilhelmshaven. Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 135* służył w Flotyli Patrolowców i Eskortowców (I Gefl). Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 25.V.1921 r., sprzedany 10.X.1921 r., złomowany w Wilhelmshaven.

G 136 zwodowany 25.VIII.1906 r. wszedł do służby 16.III.1907 r., w latach 1914/15 wchodził w skład Flotyli Kontrtorpedowców (20, 7 Półflotyli). Następnie zostaje okrętem flagowym 3. Półflotyli Trałowców, Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 136* od 1918 r. wchodził w skład I Flotyli Eskortowców. Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 21.VII.1921 r., sprzedany 20.VIII.1921 r., złomowany w Wilhelmshaven.

G 137 zwodowany 24.I.1907 r., wszedł do służby 24.VII.1907 r., w 1914 r. okręt szkolny, od 1915 r. okręt flagowy 3 Półflotyli U-bootów. Przemianowany 27.IX.1916 r. na *T 137*. Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydany RM, skreślony ze stanu floty 22.III.1921 r., sprzeda-

ny 28.V.1921 r. za 210 000 M, złomowany w Wilhelmshaven

* * *

Podsumowując niemieckie kontrtorpedowce (*Große Torpedoboote*) typu S 90 były dość udanymi jednostkami, zaprojektowanymi stosownie do oczekujących je zadań na wodach Morza Bałtyckiego i północnego, a wiele nowych rozwiązań technicznych legło u podstaw rozwoju późniejszych niszczycieli. Dalsze lata dowiodły że Niemcy są mistrzami w projektowaniu tej klasy okrętów. W trakcie I wojny światowej kontrtorpedowce typu S 90 poza wykonywaniem zadań takich jak ochrona własnych okrętów przed siłami lekkimi wroga, uczestniczyły w operacjach ostrzeliwania brzegów nieprzyjacielskich, kładzenia zapór minowych, samodzielnych wypadach przeciwko siłom Ententy. Później z ujednoliconą nazwą T pełniły wiele funkcji pomocniczych, jako okręty portowe, szkolne, patrolowe, eskortowe itp. Po podpisaniu zawieszenia broni przez Niemcy wydane Royal Navy, lecz w wyniku stwierdzenia bezużyteczności zwrócony nowo powstającej Reichsmarine, w latach 20. XX wieku złomowane. ●

Bibliografia

A.A. Sziszow: *Potieri wojenno-morskogo flota Germanii w I mirowoy wojnie (1914-1918)*, Sankt Petersburg, 1996.

David Lyon: *The First Destroyers*, Naval Inst Press (March 1997).

Dieter Jung: *Die Schiffe der Kaiserlichen Marine 1914-1918*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag.

Eric W. Osborne: *Destroyers (Weapons and warfare series)*, ABC Clio Inc.

Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band II – Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenraumboote*. Koblenz.: Bernard & Graefe Verlag.

Hans Mehl: *Torpedoboote und Zerstörer*, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1. Auflage von 1983.

Harald Fock: *Schwarze Gessellen, Band II – Zerstörer bis 1914*. Herford: Koehlers Verlagsgesellschaft mbH 1981.

Jan Gozdawa-Golębiowski, Tadeusz Wywerka-Prekurat: *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.

J. W. Apalkow: *WMS Germanii 1914-1918*, „Morskaja Kollekcija” Nr 3(9)/96

Peter Brooke: *Warships for Export: Armstrong Warships 1867-1927*. Gravesend: 1999.

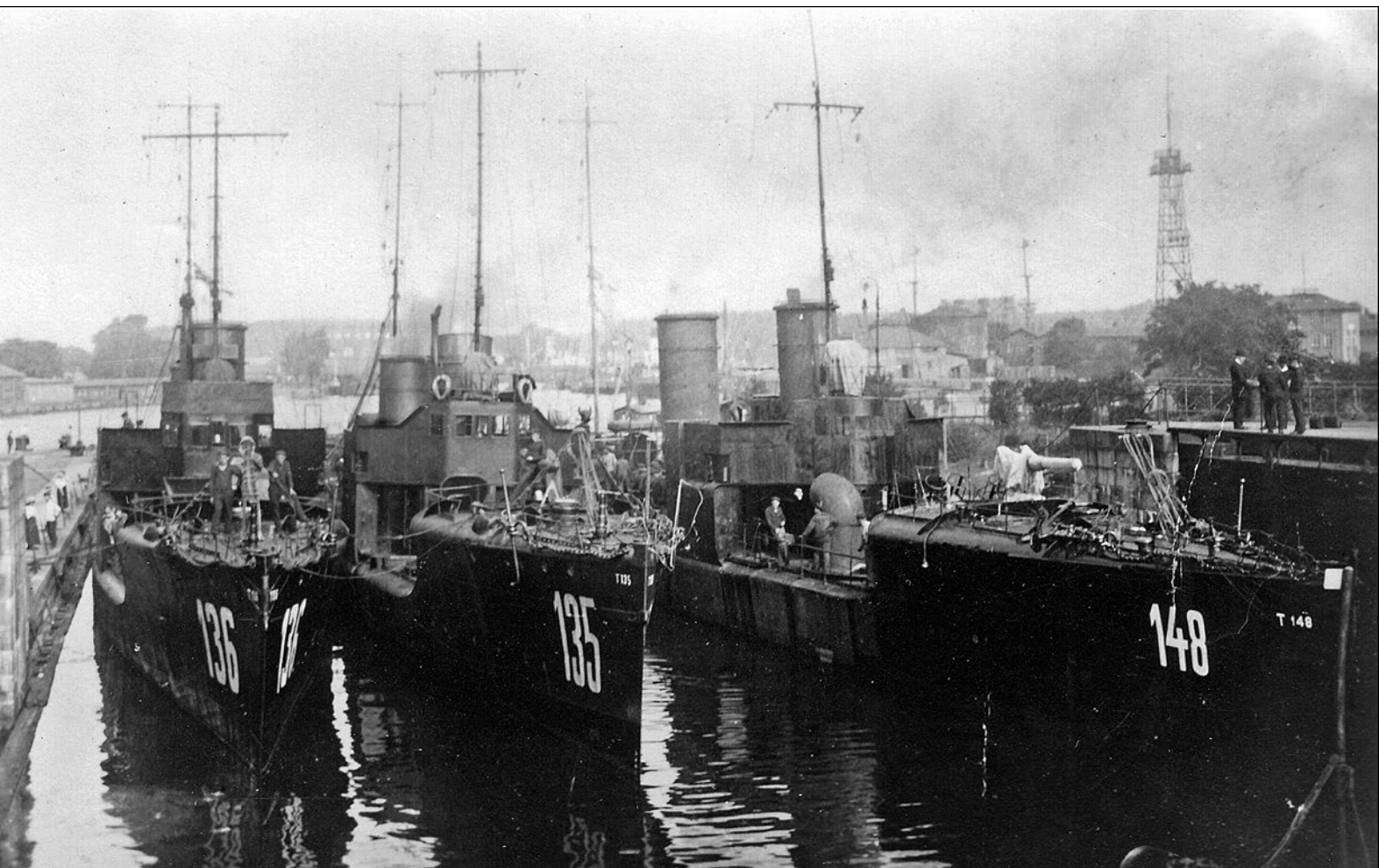
Robert Gardiner: *Conway's All the World's Fighting ships 1860 -1905*, US Naval Institute Press, 1979.

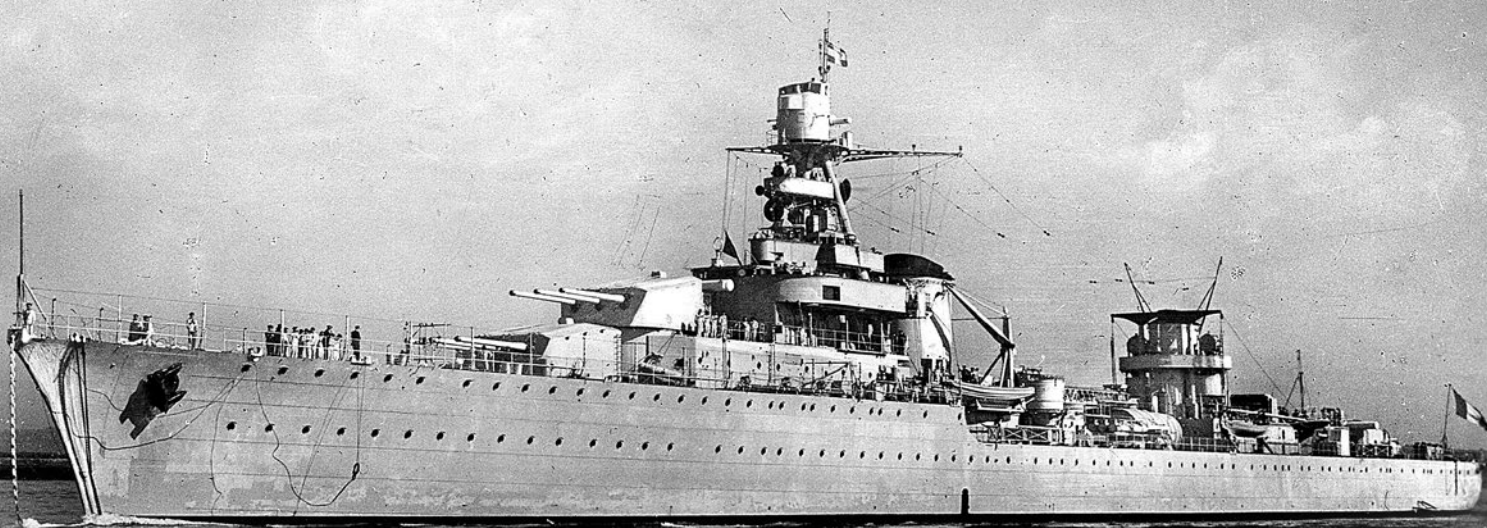
Robert Gardiner, Randal Gray (red.): *Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921*. Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1985.

S.B. Trubicyn: *Eskadriennyje minonoscy i minonoscy Germanii (1871-1918)*, Sankt Peteresburg, 2000.

Od lewej: *T 135*, *T 136* i *T 148*, Wilhelmshaven 1919 r.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





część I

Émile Bertin: szybki krążownik minowy

Émile Bertin był prototypem francuskich krążowników międzywojennych drugiej generacji. Był jednym z najszybszych okrętów swoich czasów. John Jordan przedstawia uzasadnienie budowy tego wyjątkowego okrętu.

Przez lata 20 XX wieku wzór międzynarodowej konstrukcji krążowników stawał się coraz bardziej ugruntowany. Dla większości marynarek wojennych faktycznie oznaczało to budowanie krążowników zgodnie z limitem 10 000 ton i 8-calowymi (203 mm) działami narzuconymi poprzez Traktat Waszyngtoński. W rezultacie nowy wyścig zbrojeń marynarki rozwijał się na polu budowy krążowników, na które głównie ze względu na trudną sytuację ekonomiczną mogły sobie pozwolić jedynie mocarstwa europejskie.

Dla Francji i Wielkiej Brytanii krążowniki „traktatowe” niosły ze sobą dodatkowe problemy. Były one zupełnie nieodpowiednie dla ochrony żegluga, nie mogły być bowiem zbudowane w koniecznej ilości. Należy pamiętać, że w tamtych czasach zarówno Francja jak i Wielka Brytania były mocarstwami kolonialnymi o globalnym zasięgu swoich interesów, których musiały bronić. Z drugiej jednak strony Wielka Brytania czuła, że nie może powrócić do tańszych krążowników typu „B” z działami 6-calowymi, dopóki Cesarska

Marynarka Wojenna Japonii buduje szybkie i silne krążowniki wyposażone w działa 8-calowe zagrażające jej szlakom handlowym na Dalekim Wschodzie. Dlatego też nacisk położono na uwzględnienie w trakcie budowy krążowników ograniczeń traktatowych tak, co do ich wielkości jak i uzbrojenia. W świetle tych założeń, w latach 1927-28 Marine Nationale dokonała przeglądu konstrukcji nowego krążownika, który miał wejść do służby po pierwszych krążownikach Programu 1922 – trzech jednostkach typu *Duguay-Trouin*.

W 1928 r. État-major (pol. kierownictwo, sztab) ustanowił trzy kryteria dla nowych okrętów: miały być zasadniczo nieopancerzone; o maksymalnej wyporności 6000 ton. Dla maksymalizacji mocy siłowni miały być wyposażone w nowo dostępne turbiny na parę przegrzaną. Miały zostać także uzbrojone w działa 6-calowe (152 mm) w celu dostosowania się do przewidywanych, nowych ograniczeń traktatowych.

W tym samym roku zdecydowano się na odejście od budowy wyspecjalizowa-

nych minowców nawodnych. Zamiast tego wszystkie lekkie okręty – krążowniki, okręty klasy *contre-torpilleurs* (niszczyciele) i kolonialnych słupy – byłyby wyposażone w zdejmowalne tory minowe. Pierwszym krokiem było przeprojektowanie ostatnich ośmiu okrętów klasy *contre-torpilleurs* z serii 2400-tonowej: *Milan*, *Épervier* i sześć *Vauquelin*-ów. Otrzymały one zmodyfikowane rufy umożliwiające przenoszenie 50 min typu Breugnot na torach pokładu rufowego. Drugim, było wprowadzenie tego ostatniego wyróżnika do prototypu nowych krążowników uzbrojonych w działa 6-calowe. Od 1929 roku były one klasyfikowane jako: *croiseur mouilleur de mines* – tak samo jak krążownik minowy *Pluton*, pomimo fundamentalnych różnic w projekcie.

Émile Bertin

Pierwsze studia nad nowym krążownikiem zostały zlecone przez Service Technique des Constructions Navales (STCN) w grudniu 1928 roku. Szybko ustalono ogólną charakterystykę okrętu: wyporność 5980 tW, długość całkowitą 177 m, moc napędową 102 000 KM dla 34 wężłów i zasięg 3000 Mm przy 18 węzłach. Te wartości charakterystyczne pozostały w zasadzie

Charakterysta	Stocznia	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Program 1930 – <i>Émile Bertin</i>	AC St. Nazaire-Penhoët	18.08.1931	09.05.1933	17.05.1934

niezmienione pomiędzy deską kreślarską, a pochylnią.

Okręt został autoryzowany w Programie 1930 pod numerem CL1 i zgodnie z systemem klasyfikacyjnym, przyjętym przez Marine Nationale w myśl Traktatu Londyńskiego, został oznaczony jako *croiseur de 2^e classe*. Nazwa *Émile Bertin* dla uhonorowania jednego z największych francuskich konstruktorów okrętowych została przyjęta w grudniu 1930 roku. Kontrakt na budowę jednostki podpisano z Ateliers et Chantiers de St. Nazaire-Penhoët w dniu 26 sierpnia 1931 roku. Umowa przewidywała zakończenie budowy okrętu w Breście do 30 czerwca 1934 roku.

Faktycznie, okręt został dostarczony 2 dni przed upływem terminu. Wskazuje to na doskonałe umiejętności stoczników, przy nowatorskiej budowie kadłuba i układu napędowego okrętu. Jedyne opóźnienie dotyczyło dostawy i montażu artylerii głównej i pomocniczej oraz systemu kierowania ogniem, które były nowościami. Ostatecznie okręt wszedł do służby

Ciekawa fotografia z wodowania krążownika.

z opóźnieniem dopiero 17 maja następnego roku. W międzyczasie, jako prototyp nowej generacji krążowników, *Émile Bertin* przeszedł intensywne próby morskie dla oceny możliwości nowego układu napędowego z kotłami na parę przegrzaną, osiągając pozytywne rezultaty.

Kadłub i nadbudówki

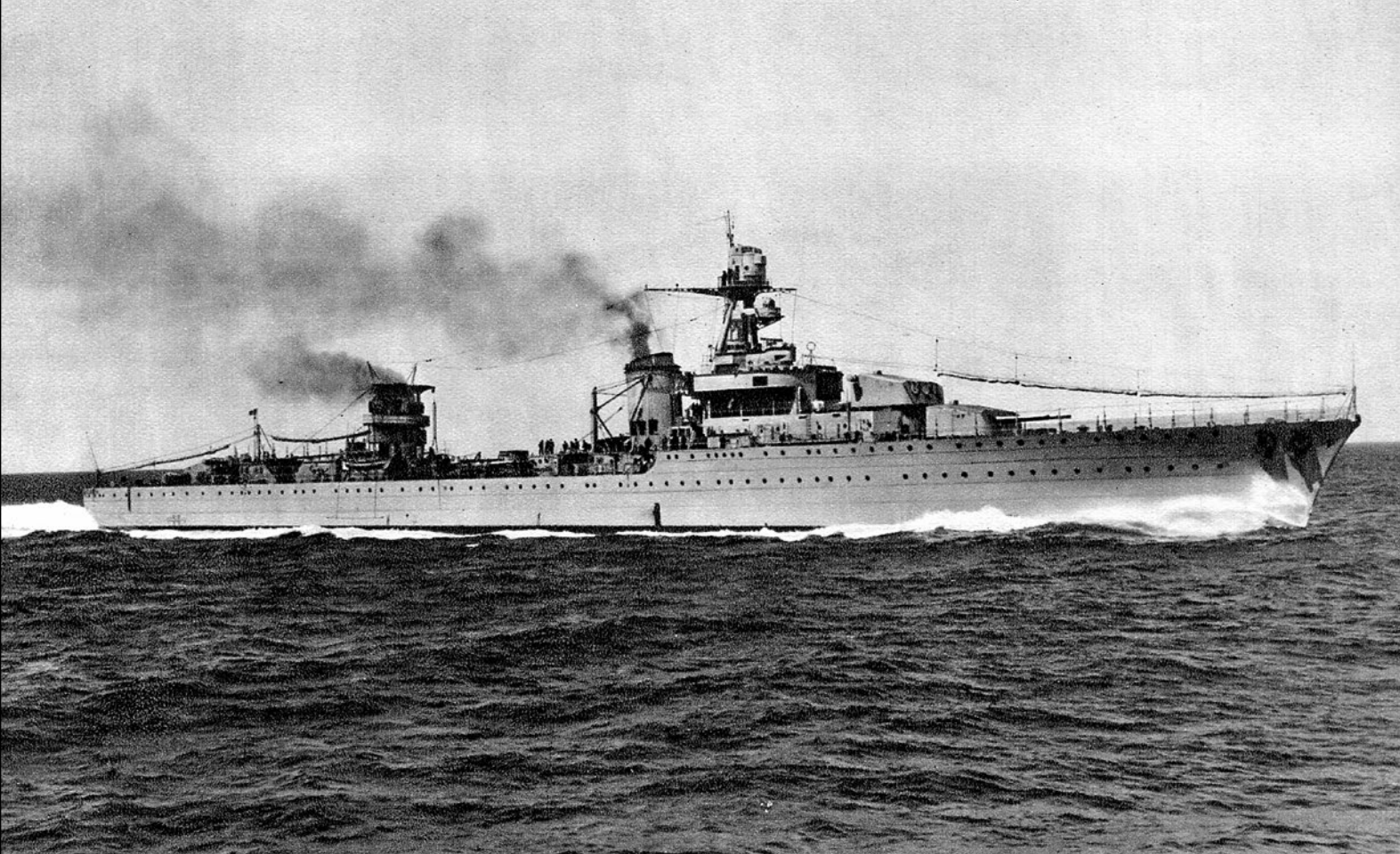
Wymóg wysokiej prędkości spowodował konieczność starannej konstrukcji kadłuba. Przyjęto relatywnie duży stosunek długości do szerokości kadłuba wynoszący 10,5:1. Podniesiona część dziobowa w połączeniu z łagodnie wznoszącą się linią pokładu dziobowego zapewniała suchą żeglugę przy umiarkowanym stanie morza. Rufa krążownika '*en cul de poule*', podobna do współczesnych niszczycieli typu *Vauquelin*, była zaprojektowana tak, aby stawiane miny wpadały do morza w oddaleniu od kadłuba okrętu. Przy dużej prędkości, gdy wszystkie śruby napędowe przenosiły dużą moc, dawało to dodatkowy efekt zachowania przegłębienia okrętu.

Główny nacisk położono na minimalizację ciężaru kadłuba i nadbudówek. Zastosowano wzdłużny układ usztywnień, podobnie jak we współczesnych jednostkach francuskich oraz w dużym zakresie spawanie, która to technologia po raz pierwszy została użyta przy budowie dużej francuskiej jednostki nawodnej. Kadłub wykonano ze standardowej stali okrętowej o wytrzymałości 50 kG/mm². Nitowanie stosowano jedynie dla „wzmocnienia” elementów owręza okrętu. Do zewnętrznych i wewnętrznych elementów wyposażenia szeroko zastosowano duraluminium. Całkowity ciężar kadłuba, obejmujący opan-

Masy	
Kadłub:	2646 t
Opancerzenie	124 t
Wieże artyleryjskie:	338 t
Siłownia:	1374 t
Wyposażenie:	809 t
Katapulta/tory minowe:	37 t
Zapasy:	537 t
Wyporność	5984 t (waszyngtońska)

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Émile Bertin 6 sierpnia 1934 roku w czasie prób pełnej mocy siłowni w rejonie Penmarc'h w południowej Bretanii. Wieża artyleryjska II bez dział, brak dalmierzy głównych i plot., działa kal. 90 mm oraz katapulta jeszcze nie zamontowana.
Fot. zbiory Philippe Caress'a

cerzenie wynosił jedynie 46,3% wyporności waszyngtońskiej.

Opancerzenie było minimalne. Jedyne stanowisko dowodzenia oraz boki komór amunicyjnych chroniły dwie warstwy (każda po 15 mm) utwardzanej stali o wytrzymałości 60 kG/mm². Wieże artyleryjskie były niechronione – ciężar każdej 3-działowej wieży wynosił 112 ton. Dla porównania: wieże typu *La Galissonnière* miały ciężar 172 ton, pancerz boczny 40-50 mm i pancerz czołowy 100 mm. Całkowity ciężar opancerzenia wynosił 123,8 ton, co stanowiło 4,5% wyporności.

Szczególną uwagę zwrócono na podział okrętu przedziałami. Kadłub miał 13 poprzecznych grodzi od poziomu stępki do

pokładu górnego, które nie mając przejść poniżej pokładu głównego były całkowicie wodoszczelne. Utworzone w ten sposób 14 przedziałów wodoszczelnych obsługiwało 9 pomp o wydajności 30 t/h, usytuowanych w pięciu głównych przedziałach układu napędowego.

Émile Bertin wykazał dobrą dzielność morską w trakcie służby, choć lekka konstrukcja kadłuba powodowała pewne problemy. Praca sekcji dziobowej przy złym stanie morza zmuszała do ograniczenia prędkości. Po przeprowadzeniu prób, konstrukcja kadłuba poniżej wież artyleryjskich musiała zostać wzmocniona, by można było prowadzić ogień salwami. Z drugiej strony *Émile Bertin* był jednost-

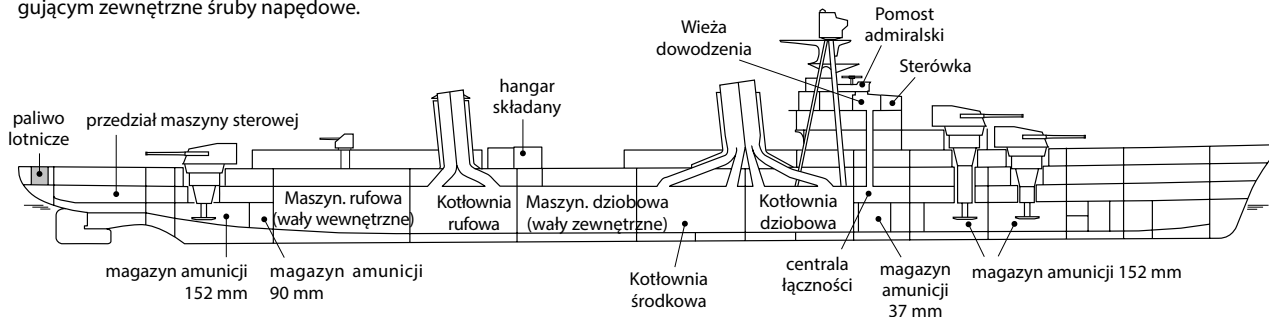
ką o dobrych właściwościach morskich, a okres kołysania wynoszący 12 sekund odpowiadał niemal dokładnie częstotliwości prowadzenia ognia z dział artylerii głównej. Dzięki temu okręt stanowił stabilną platformę artyleryjską. Jedynym znaczącym mankamentem była duża średnica cyrkulacji (800 m przy wychyleniu steru o 32°), stanowiąca zresztą wspólną wadę współczesnych francuskich jednostek nawodnych, szczególnie niszczycieli.

Napęd

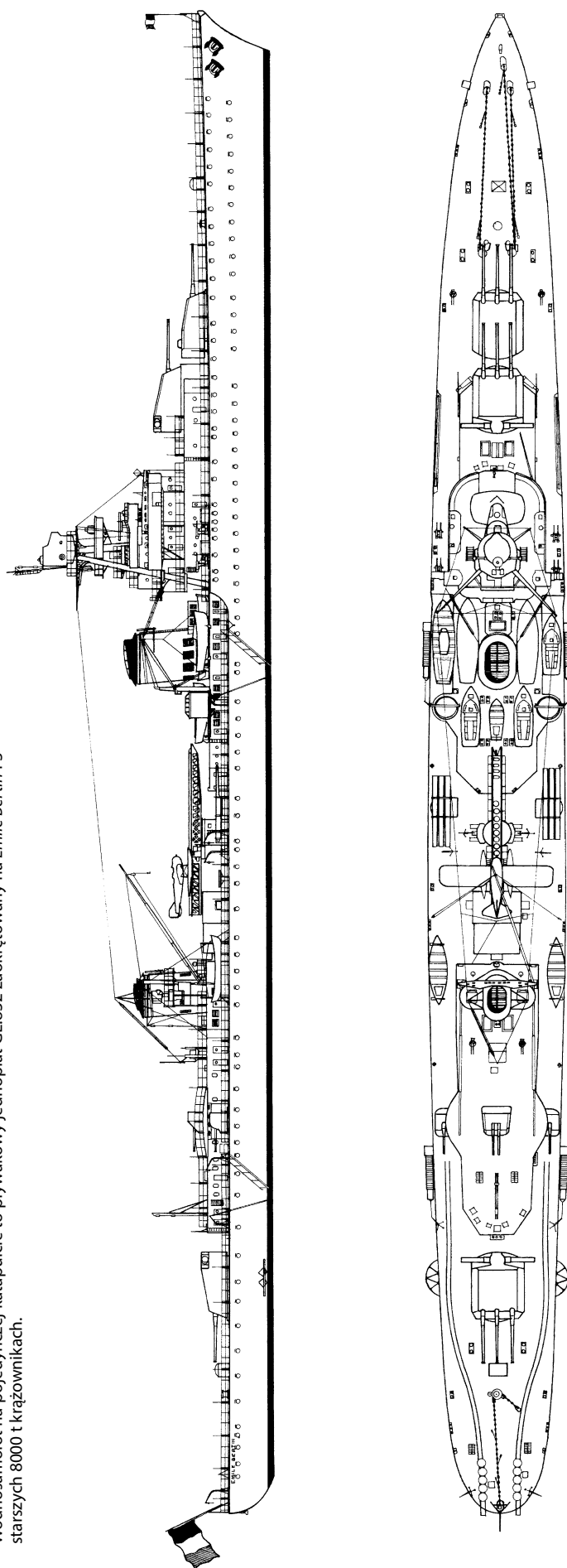
Nowatorski układ napędowy zajmował niemal 50% długości okrętu, choć stanowił jedynie 23% jego wyporności. Składał się z 6 wodnorurkowych kotłów Penho-

Plan ogólny *Émile'a Bertina*. Siłownia zajmowała 50% długości okrętu, w rezultacie wieża III znajdowała się relatywnie blisko rufy. Sześć wodnorurkowych kotłów Penhoët rozmieszczono w 3 przedziałach, z których 2 znajdowały się przed pierwszym przedziałem maszynowni obsługującym zewnętrzne śruby napędowe.

Rys. © John Jordan 2010



Przekroje wzdłużne oraz plany *Émile'a Bertina*, bazują na oficjalnych planach z Saint-Nazaire, datowanych 20 września 1935 roku. Przedstawiają one projektowane podwójnie sprężone działa kal. 37 mm Mle 1935 na stanowiskach w rejonie bryły mostka, a nie faktycznie zamontowane 4 pojedyncze działa Mle 1925. Wodnosamolot na pojedynczej katapulcie to pływakowy jednopłat GL.832 zaokrętowany na *Émile Bertin* i 3 starszych 8000 t krążowników.



Rys. © John Jordan 2010

ët z przegrzewem pary oraz 4 zespołów turbin parowych Parsonsa z przekładniami jednostopniowymi rozmieszczonych w układzie blokowym. Sześć kotłów Penhoët usytuowano osiowo w 3 kotłowniach. Dwie z nich (przedział G i H) odprowadzały spaliny do szerokiego komina dziobowego, a węższy komin rufowy współpracował z trzecią – przedział J. Ciśnienie robocze kotłów wynosiło 27 kG/cm², a temperatura pary przegrzanej 330°C.

Siłownia dziobowa (przedział I), w której znajdowały się dwa zespoły turbin napędzające śruby zewnętrzne, była zlokalizowana między drugą, a trzecią kotłownią. Siłownia rufowa (przedział K) mieściła turbiny napędzające śruby wewnętrzne i znajdowała się w rufowej części okrętu. Każdy z zespołów turbin składał się z połączonych szeregowo turbin wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia, turbiny biegu wstecz zintegrowanej z turbiną niskiego ciśnienia oraz oddzielnej turbiny marszowej. Cztery, trójskrzydłowe śruby napędowe typu Brard miały średnice po 3,6 m.

Cztery turbogeneratory, każdy o mocy 200 kW, usytuowane między maszynowniami dziobową, a rufową zapewniały energię elektryczną jednostce znajdującej się w ruchu. Okręt był wyposażony również w 3 generatory wysokoprężne o mocy 100 kW każdy do zasilania awaryjnego i portowego.

Dobre wyniki osiągnięto w czasie prób. Podczas 8-godzinnej próby w dniu 1 sierpnia 1934 roku, *Émile Bertin* osiągnął prędkość 36,33 węzła przy 108 026 KM na wałach. W czasie prób na okręcie nie zamontowano jeszcze większości ciężkiego wyposażenia takiego jak: działa artylerii głównej i dalecowniki systemu kierowania ogniem. Z drugiej jednak strony w czasie prób panowały trudne warunki morskie, a fale sięgały 3-4 m. W dniu 8 sierpnia przy wyporności waszyngtońskiej, w czasie próby prędkości maksymalnej osiągnięto średnio 39,67 węzła przy mocy 137 908 KM. W służbie *Émile Bertin* mógł łatwo osiągać 33 węzły. Zużycie paliwa zgodnie z projektem zapewniało zasięg 6000 Mm przy prędkości 15 węzłów (przy wykorzystaniu jedynie turbin marszowych) oraz 2800 Mm przy 20 węzłach i 1100 Mm przy 33 węzłach na turbinach głównych.

Wysokie osiągi wiązały się jednak z pewnymi kosztami. Po przeprowadzonych próbach w czasie pierwszego dokowania w Breście w dniu 15 sierpnia stwierdzono poważną erozję i deformację śrub napędowych typu Brard, które zwrócono producentowi do naprawy. W czasie kolejnego dokowania w styczniu następnego

Émile Bertin opuszcza Tulon 28 października roku, krótko po dołączeniu do Eskadry Śródziemnomorskiej. Mała trójkolorowa flaga zwisająca z masztu przed wieżą artyleryjską III, to flaga adm. Darlana, który zaokrętował wraz z szefem sztabu gen. Gamelinem dla udziału w przeglądzie floty w Brégançon. Uwagę zwraca charakterystyczna konfiguracja rufy oraz kolory identyfikacyjne na wieży artyleryjskiej II. W przeciwieństwie do zasad regulaminu, kolorów tych nigdy nie zastosowano na wieży III.

Fot. Marius Bar



roku odnotowano podobne uszkodzenia. W tej sytuacji zamówiono nowy zestaw śrub napędowych. Nowe śruby zamontowano w lipcu 1936 roku, lecz 13 sierpnia w czasie wyjścia z prędkością 35 węzłów odnotowano silną wibrację rufy, skutkującą uszkodzeniem wieży artyleryjskiej III. Późniejszy przegląd w suchym doku znów wykazał poważną deformację i erozję śrub będące skutkiem kawitacji. Dla zminimalizowania kłopotów podczas dalszej eksploatacji okrętu, w czasie przyspieszonego remontu kapitalnego dokonano naprawy śrub. W międzyczasie zamówiono w Brard nowy zestaw śrub napędowych o zmodyfikowanej konstrukcji. Zamontowano je w latach 1938-39 i od tego czasu Émile Bertin nie miał poważniejszych problemów.

Uzbrojenie główne

Działa kalibru 152 mm L/55 Mle 1930 zostały specjalnie opracowane dla drugiej generacji krążowników okresu międzywojennego. Wywodząc od dział kalibru 138,6 mm L/50 Mle, w jakie wyposażono niszczyciele typu *Le Fantasque*, były to pierwsze działa krążowników, w których zastosowano amunicję „z łuskami”. Na wcześniejszych krążownikach stosowano ładunki miotające w workach – uważając je za doskonałe w obsłudze. Ich relatywnie wysoką szybkostrzelność wynoszącą 5-6 strzałów na minutę zapewniały: półautomatyczny ślizgowy mechanizm zamkowy, obrotowa taca ładownicza z napędem mechanicznym i dosyłacz z elektromagnetycznym mechanizmem odpalania.

Stosowano dwa standardowe pociski – przeciwpancerny OPf Mle 1931 oraz burzący OEA Mle 1936, który mógł być wystrzelany do celów nawodnych, naziemnych i powietrznych. Dla tych ostatnich stosowano zapalniki zwłoczne Schneidera. Obydwa rodzaje pocisków ważyły po około 55 kg. Przy wykorzystaniu bojowego ładunku miotającego C1 osiągnąć maksymalny zasięg pocisków OPf Mle 1931 26 500 m przy prędkości wylotowej 870 m/s.

Trzy wieże artyleryjskie Marine'a-Ho-mecourta były pierwszymi wielodziałowymi zastosowanymi przez Marine Nationale. Każda z wykonanych ze stali wież o konstrukcji nitowanej ważyła 112 ton. Działa we wieży miały indywidualne łoża, a zmianę ich elewacji umożliwiały silniki elektryczne Janneya. Maksymalny kąt podniesienia luf wynosił +45°, przy czym ładowanie było możliwe jedynie w przedziale -5° - +15°. Oddzielne dla każdej wieży magazyny pocisków i ładunków miotających mieściły łącz-

152/55 Mle 1930	
Działo parametry	
Konstrukcja	osadzana skurczowo koszulka i przewód „A” z demontowalną tuleją
Zamek	pionowy ślizgowy
Masa dział	7,78 t (zapewne lufa z zamkiem !)
Typ amunicji	rozdzielna
Pociski	OPf (K) Mle 1931 (54,50 kg/56,03 kg) OEA Mle 1936 (55,09 kg)
Ładunek miotający	BM11 (17,1 kg)
Prędkość początkowa	870 m/s
Donośność maks.	26 500 m (+45°)
Parametry wieży:	
Projekt	trójdziałowa Mle 1930
Masa wieży	112 t
Odległość między działami	1,65 m
Kąt podniesienia przy ładowaniu	-5° / +15°
Kąt podniesienia lufy	-10° / +45°
Prędkość obrotu wieży maks.	12°/sekundę
Prędkość zmiany elewacji lufy maks.	8°/sekundę
Szybkostrzelność dział	8 strzałów/minutę teoretycznie 4-5 strzałów/minutę praktycznie
OPf – <i>Obus de Perforation</i> OEA – <i>Obus Explosif en Acier</i>	pocisk półprzeciwpancerny (SAP) pocisk burzący (HE)
Uwaga: Pociski OPf 1931 & OPfK 1937 przeciwpancerne (SAP) z inicjatorem w postaci 1,7 kg kwasu pikrynowego, dodatek C oznaczał pocisk z barwnikiem; od franc. <i>colorant</i>	

nie maksymalnie 1 315 sztuk amunicji. Po 7 gotowych do natychmiastowego użycia pocisków znajdowało się w komorach roboczych każdej z wież. Wieża artyleryjska miała 3 elektryczne podnośniki pocisków oraz 2 podwójne podnośniki ładunków miotających.

Zaplanowano system zdalnego kierowania ogniem, jednak zainstalowano go dopiero w czasie remontu w roku 1938. Stanowisko dalecełownika artylerii głównej umieszczone na topie trójnożnego masztu dziobowego. Początkowo było ono wyposażone w dalmierz koincydencyjny o bazie 5-metrowej (SOM 50 Mle 1926), który został później zastąpiony przez dalmierz stereoskopowy o bazie 8-metrowej (OPL Mle 1936). Stacja przekazywania danych znajdująca się poniżej pokładu głównego była identyczna ze stosowanymi na 10 000-tonowych krążownikach „traktatowych”.

Stanowisko dalecełownika artylerii głównej było słabo skorelowane z systemem kontroli ognia. Nie było ono w stanie nadążać za kierunkiem obrotu wież, bowiem prędkość jego poruszania była nieco mniejsza niż wież artyleryjskich. Pełny obrót dalecełownika trwał 70 sekund. W trakcie szybkich manewrów bojowych dalecełownik artylerii głównej często był czasowo „odłączny”, a wieże artyleryjskie prowadziły ogień samodzielnie w oparciu o własne przyrządy. W tym celu wieże II i III wyposażono w doskonałe stereo-

skopowe dalmierze OPL Mle 1936 o bazie 8-metrowej.

Do prowadzenia ognia w warunkach nocnych przewidziano 3 reflektory bojowe, z których jeden miał być zamontowany na trójnożnym maszcie dziobowym, a 2 pozostałe na platformach po obu stronach rufowego komina. Początkowo przewidywano zastosowanie reflektora Breguet o średnicy lustra 750 mm. Jeszcze jednak w trakcie budowy (maj 1930 roku) zastąpiono je silniejszymi Sautter-Harlé o średnicy lustra 1200 mm usytuowanymi z boków komina rufowego. Wprowadzone tą decyzją dodatkowe 6 ton wysoko umieszczonego ciężaru zrekompensowano zmianą oryginalnej konstrukcji masztu głównego, co nadało okrętowi charakterystyczny, dynamiczny wygląd.

Uzbrojenie pomocnicze

Uzbrojenie pomocnicze, bazujące na działach kalibru 90 mm L/50 Mle 1926, które wprowadzono do służby na „traktatowych” krążownikach *Colbert*, *Foch* i *Dupleix*, miało zapewnić obronę zarówno przed nawodnymi okrętami torpedowymi jak i samolotami. Podobnie jak działa kal. 152 mm Mle 1930, były to półautomatyczne działa z zamkami ślizgowymi. Maksymalny kąt podniesienia luf w przypadku ognia przeciwlotniczego wynosił +80°, a stosowanie amunicji scalonej pozwalało na wysoką szybkostrzelność (teoretycznie 13-14 strzałów na minutę, choć powyżej

90/50 Mle 1926	
Działo parametry	
Konstrukcja	lufa jednowarstwowa z tuleją osadzaną skurczowo
Zamek	Mod. Schneidera półautomatyczny pierścień współśrodkowy
Masa działła	1,57 t (lufa z zamkiem)
Typ amunicji	zespólna
Pociski	OEA Mle 1925 (9,51 kg) OI Mle 1927 OEcl Mle 1926
Ładunek miotający	OEA/ OI BM 5 (3,1 kg)
Kompletny nabój	
Waga	18,1 kg (OEA)
Wymiary	1000,3 mm x 130,25 mm
Prędkość początkowa	860 m/s
Donośność maks.	15 440 m (+40°)
Pałap	10 600 m (+80°)
Parametry stanowiska	
Projekt	CAS Mle 1926/ CAD Mle 1930
Masa stanowiska	7 t/13,7 t
Kąt podniesienia przy ładowaniu	-10° / +60°
Kąt podniesienia lufy	-10° / +80°
Szybkostrzelność działła	12–15 strzałów/minutę teoretycznie 10 strzałów/minutę praktycznie
CAS – <i>Contre-Avions Simple</i>	pojedyncze stanowisko plot
CAD – <i>Contre-Avions Double</i>	podwójne stanowisko plot
OEA – <i>Obus Explosif en Acier</i>	pocisk burzący
OEcl – <i>Obus Eclairant</i>	pocisk oświetlający (flara)
OI – <i>Obus Incendiaire</i>	pocisk trasujący (smugacz)

+60° występowały trudności przy ładowaniu działła). Standardowy pocisk OEA Mle 1925 HE był wyposażony w zapalnik uderzeniowy do celów nawodnych i naziemnych oraz zapalnik zwłoczny do celów powietrznych. Stosowano również pociski oświetlające Mle 1926 i trasujące (smugowe) Mle 1927.

Zgodnie z pierwotnym planem *Émile Bertin* miał otrzymać tylko jedno dwudziałowe stanowisko dział kalibru 90 mm (Mle 1930) w osi symetrii okrętu na nadbudówce rufowej. W listopadzie 1930 roku zdecydowano jednak o dodaniu jeszcze 2 pojedynczych dział (Mle 1926) po bokach stanowiska dwudziałowego na poziomie pokładu górnego. W rezultacie tego niezwykłego rozplanowania wszystkie działa były zaopatrywane w amunicję z jednego umieszczonego centralnie magazynu amunicyjnego, przewidzianego pierwotnie dla stanowiska dwudziałowego. Choć pojemność magazynu wynosiła 1422 sztuki amunicji (standardowo 1000 pocisków bojowych

+ 200 pocisków oświetlających dla stanowiska dwudziałowego) i była ledwie wystarczająca, to wydajność pojedynczego podnośnika amunicji Sautter-Harlé nie została zwiększona. Prędkość jego podnoszenia wynosiła 10 dwunabojoych kaset

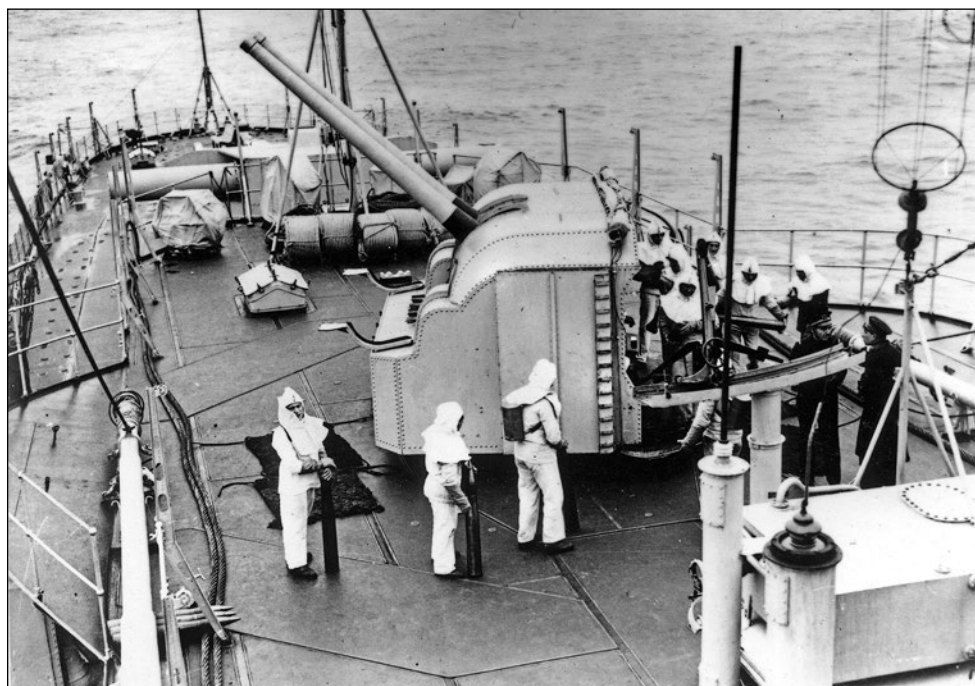
na minutę i była niewystarczająca nawet do ładowania stanowiska dwudziałowego przy jego maksymalnej szybkostrzelności! Ponadto, podnośnik dostarczał amunicję jedynie do poziomu pokładu górnego, skąd do stanowisk artyleryjskich transportowano ją ręcznie.

Usytuowane w osi symetrii okrętu stanowisko dwudziałowe miało doskonałe pole ostrzału (320°), podczas gdy pojedyncze stanowiska mogły strzelać jedynie 75° od każdego z trawersów w kierunku dziobu i rufy. Zarówno stanowiska pojedyncze, jak i podwójne były osłonięte tarczami przeciwdziałkowymi o grubości 5 mm.

Wszystkie trzy stanowiska były w pełni zdalnie sterowane z wykorzystaniem silników elektrycznych Janneya. System kierowania ogniem opierał się na 2 stanowiskach dalecelowników usytuowanych na rufowej krawędzi pokładu ochronnego bezpośrednio za kominem dziobowym. W każdym ze stanowisk znajdował się dalmierz stereoskopowy o bazie 3-metrowej (SOM Mle 1932), zastąpiony później w roku 1939 przez 4-metrowy dalmierz OPL Mle 1933. Stanowisko kierowania ogniem Mle 1930 znajdowało się na pokładzie głównym obok komina rufowego będąc źle skorelowanym z systemem. Przeznaczone pierwotnie do współpracy ze stanowiskiem dwudziałowym mogło wskazywać w danym czasie wyłącznie jeden cel. Cele na przeciwnym trawersie mogły być namierzane jedynie przez miejscowe przyrządy celownicze, w które były wyposażone stanowiska.

Dwudziałowe stanowisko kal. 90 mm na nadbudówce rufowej *Émile'a Bertina*.

Fot. zbiory Jeana Moulina





Émile Bertin w ujęciu z sierpnia 1939 r. Fotografia ta w doskonały sposób ukazuje rozmieszczenie uzbrojenia na krążowniku.

Fot. Marius Bar

Uzbrojenie przeciwlotnicze

Pierwotnie przewidywano uzbrojenie *Émile Bertin* w nowe podwójnie sprzężone działa przeciwlotnicze kalibru 37 mm, znajdujące się właśnie w toku opracowywania. Cztery takie stanowiska miały zostać umieszczone na pokładzie dziobowym, po obu stronach konstrukcji pomostu. Z uwagi na fakt, że proces dopracowania dział przedłużał się, okręt wszedł do służby z 4 pojedynczymi działami kalibru 37 mm Mle 1925. Było to uzbrojenie

solidne i pewne, choć o słabej szybkostrzelności – 20 strzałów na minutę. Podwójnie sprzężone działa kal. 37 mm Mle 1933 zostały zamontowane na ich stanowiskach dopiero w końcu 1939 roku. Pojedyncze podnośniki amunicji Sautter-Harlé zamontowano na lewej i prawej burcie. Każdy z nich mógł dostarczyć 10 łódek z 7 nabojami każda na minutę. Łączny zapas amunicji wynosił 2500 pocisków na dział.

Uzupełnieniem dział przeciwlotniczych kalibru 37 mm były 4 nowe podwójnie

sprężone wkm-y kalibru 13,2 mm Hotchkiss Mle 1929. Dwa z nich zamontowano na pokładzie dziobowym za wieżą artyleryjską I, a drugą parę na nadbudówce rufowej. Wkm-y miały dużą szybkostrzelność, jednak ich donośność, podobnie jak sposób ładowania były zdecydowanie niesatysfakcjonujące.

Kontrola ognia środków obrony plot podzielona została na 3 zespoły: działa kalibru 37 mm, przednie wkm-y kalibru 13,2 mm prawej i lewej burty oraz rufowe wkm-y kalibru 13,2 mm. Każdy z zespołów dysponował własnym dalmierzem o bazie 1-metrowej (OPL Mle 1930) na lekkim podeście, parametry celów przekazywano telefonicznie do poszczególnych stanowisk. Dziobowe dalmierze umieszczono na lewej i prawej burcie tuż za wieżą artyleryjską II.

W czasie remontu kapitalnego w 1938 roku wkm-y kalibru 13,2 mm Hotchkiss przeniesiono z pokładu dziobowego na skrzydła pomostu. W tym samym czasie otrzymały one osłony przeciwdławkowe.

Broń podwodna

Potrójne wyrzutnie torpedowe kalibru 550 mm Mle 1928T umieszczono na poziomie pokładu górnego na lewej oraz prawej burcie. Kąt obrotu wyrzutni mieścił się w przedziale od 20° do 160° na każdy trawers. Wystrzeliwały one potężne torpedy Typ 1923D, których maksymalny zasięg wynosił 14 000 m przy prędkości maksymalnej 35 węzłów. Stanowisko kierowania ogniem torped znajdowało się w opance-

37/50 Mle	
Działo parametry	
Masa działła	300 kg
Typ amunicji	zespółona
Pociski	OEA Mle 1925 (0,73 kg) OI Mle 1924 (0,73 kg)
Ładunek miotający	BM2 w łusce (0,2 kg)
Kompletny nabój	
Waga	2,8 kg
Wymiary	408 mm x 61 mm
Prędkość początkowa	810 m/s
Donośność maks.	8000 m (teoretycznie) 5000 m (praktycznie)
Parametry stanowiska	
Projekt	CAD Mle 1933
Masa stanowiska	bd
Kąt podniesienia lufy	-15°/+80°
Szybkostrzelność działła	30 strzałów/minutę teoretycznie 15–21 strzałów/minutę praktycznie
CAD – <i>Contre-Avions Double</i>	podwójne stanowisko plot.
OEA – <i>Obus Explosif en Acier</i>	pocisk burzący
OI – <i>Obus Incendiaire</i>	pocisk trasujący (smugacz)

rzanej wieży dowodzenia, a niezbędne do prowadzenia ognia parametry zapewniał dalmierz o bazie 3-metrowej zamontowany na dachu pomostu. Dwa pomocnicze stanowiska kierowania ogniem torpedowym umieszczono na skrzydłach pomostu, gdzie znajdowały się instrumenty niezbędne do stosowania w przypadku awarii systemu centralnego. W roku 1938 wyrzutnie torpedowe wyposażono w deflektory pyłu wodnego.

Tory minowe, wyprodukowane przez Decauville, o długości 50 m były łatwo demontowane. W normalnych warunkach sekcje torów przechowywano między pokładami i w razie potrzeby załoga mogła je łatwo ułożyć. Miny morskie Breguet Typ B4 zaprojektowane specjalnie do stosowania przez niszczyciele i miały 80 kg ładunku wybuchowego. Ich ładunek umożliwiał specjalne żurawiki zamontowane na obu burtach w części rufowej. Maksymalnie można było przyjąć na pokład 84 miny. Dodatkowe 45 ton wysoko umieszczonych ciężarów miały być rekompensowane przez usunięcie katapulty i wodnosamolotów.

W czasie całej kariery krążownika, jeżdżąc okazją do stawiania min przez *Émile Bertin* były próby odbiorowe w roku 1934, gdy na pokład zabrano 8 min ćwiczebnych.

Okręt mógł trałować miny przy prędkości nieprzekraczającej 25 węzłów za pomocą swych 2 trałów parawanów Type C4. W końcu 1939 roku w Tulonie na jednostce zainstalowano bierny system akustyczny składający się z 16 hydrofonów.

Lotnictwo pokładowe

W czasie, gdy projektowano *Émile Bertin*, okrętownie samolotów do celów rozpoznawczo-obszernych było dobrze zakorzenioną praktyką Marine Nationale.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne	
Wyporność:	5980 t standardowa, 6530 t normalna 8480 t pełna
Wymiary:	długość – między pionami 167 m, całkowita 177 m szerokość – 15,84 m; zanurzenie – 5,33 m maks. (przy wyporności normalnej)
Siłownia:	6 kotłów parowych wodnorurkowych typu Penhoët, ciśnienie robocze 27 kg/cm ² , temperatura pary 325°C, 4 zespoły turbin parowych systemu Parsons z przekładniami redukcyjnymi o mocy 102 000 KM, prędkość 34 węzły (projektowana)
Paliwo:	1360 t, zasięg 6000 Mm przy 15 węzłach lub 1100 Mm przy 33 węzłach
Uzbrojenie:	9 x 152 mm L/55 Mle 1930 w trójdziałowych wieżach artyleryjskich Mle 1930 (1300 pocisków), 4 x 90 mm L/50 Mle 1926 HA na 1 stanowisku dwudziałowym Mle 1930 i 2 pojedynczych Mle 1926 (1000 pocisków + 200 pocisków oświetlających), 4 x 37 mm L/50 Mle 1925 AA na pojedynczych stanowiskach (2500 pocisków na lufę), 4 x wkm 13,2 mm L/76 Mle 1929 Hotchkiss MG na podwójnie sprzężonych stanowiskach (2500 pocisków na lufę), 6 wyrzutni torpedowych kal. 550 mm Mle 1923D w 2 potrójnych zestawach Mle 1928T, miny morskie Breguet B4
Samoloty:	2 wodnosamoloty pływakowe GL 832
Opancerzenie:	magazyny amunicyjne 30 mm, stanowisko dowodzenia 30 mm boki, 20 mm dach
Załoga:	w czasie pokoju 543 ludzi + 24 jako okręt flagowy, w czasie wojny 675 ludzi

W osi symetrii okrętu między kominami zamontowano pojedynczą obrotową katapultę o długości 20 m. Zbudowana przez Penhoët była zdolna do odpalania samolotu o wadze do 2 ton. Uruchamiana sprężonym powietrzem katapulta nadawała samolotom prędkość startową 95 km/h. Praktyczny kąt zastosowania katapulty wynosił po 30° na każdą burtę.

Przy kominie rufowym zainstalowano 2 dźwigi napędzane silnikami elektrycznymi, każdy o unosie 2 ton, które służyły do obsługi samolotu. Jeden z 2 samolotów pokładowych znajdował się na katapulcie, podczas gdy drugi był przechowywany, w stanie częściowo zdemontowanym, w teleskopowym hangarze z blachy falistej umieszczonym poniżej tylnego końca katapulty. W hangarze znajdował się w pełni wyposażony warsztat, zaś 2400 litrów paliwa lotniczego przechowywano w zbiornikach w górnej części rufy.

Zaokrętowanym samolotem był dwumiejscowy pływakowy jednopłat Goudou-Lesurre typu 822. Maszyna była mniejszą wersją GL.810/811/812 serii, w którą wyposażono krążowniki „traktatowe”, które weszły do służby w 1934. Miała bardzo ograniczoną użyteczność, ponieważ jej lądowanie możliwe było jedynie przy wyjątkowo sprzyjającym stanie morza. W raporcie datowanym na 15 października 1938 roku dowódca okrętu kmdr Batet zaznaczył, że byłby zadowolony z usunięcia wyposażenia lotniczego na korzyść wzmocnienia uzbrojenia przeciwlotniczego okrętu. W tym okresie opinia taka nie była powszechną wśród dowódców krążowników.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego:
Maciej S. Sobański

Seaforth PUBLISHING

FRENCH CRUISERS 1922-1956

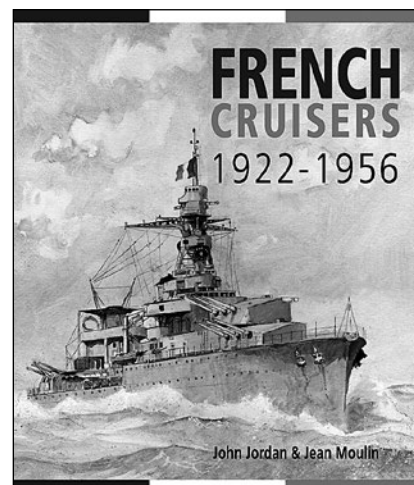
John Jordan & Jean Moulin

ISBN 978-1-84832-135-5

cena 40,00 £

www.seaforthpublishing.com

email: info@seaforthpublishing.com





część II

Ciężkie krążowniki *Trento*, *Trieste* i *Bolzano*

Historia służby – okres przedwojenny

Trieste, który wszedł do służby 21 grudnia 1928 r., był pierwszym dużym okrętem nawodnym zbudowanym, dla włoskiej floty po 12 letniej przerwie. Pierwszym dowódcą krążownika został kmdr Luigi Aiello'a. Trzy miesiące później do służby wszedł także *Trento* pod dowództwem kmdr Vladimiro Piniego. 11 maja na krążowniku podniósł swoją flagę kadm¹. Ferdinando di Savoia-Genova (1884-1963) – stając się dowódcą sformowanego dywizjonu krążowników.

16 maja *Trento* i *Trieste* wyszły na zachodnią część Morza Śródziemnego. Przed tym rejssem Ministerstwo Marynarki postawiło dwojaki cel: nabycie praktyki morskiej przez załogi, a także zademonstrowanie swoich najnowszych jednostek, prezentujących wzrost sił morskich faszystowskich Włoch. Krążowniki odwiedziły Barcelonę i 4 czerwca powróciły do La Spezii. Nazajutrz dywizjon rozformowano.

Wkrótce wybrano *Trento* do jeszcze potężniejszej demonstracji. 31 lipca jednostka opuściła bazę i skierowała się w zagraniczny rejs na wody Południowej Ameryki. W czasie długiego rejsu krążownik odwiedził portugalski port San-Vincente (Wyspy Zielonego Przylądka), brazylijskie Rio de Janeiro i Santos, urugwajskie Montevi-

deo, argentyńskie Buenos Aires, ponownie brazylijskie Ilha – Grandę i Bahię, hiszpańskie Las Palmas (Wyspy Kanaryjskie) i Tanger. 10 października okręt powrócił do La Spezii.

W tym czasie nastąpiła również zmiana struktury organizacyjnej Regii Marynarki. Z dniem 1 października 1929 r. *Trieste* został flagowcem pierwszej eskadry, skupiającej główne siły floty. W odróżnieniu od swego bliźniaka, ten krążownik w czasie całej swej służby nie opuścił wód Morza Śródziemnego.

Trento był tymczasem w latach międzywojennych „wizytówką” włoskiej floty i do wybuchu wojny zdołał przebywać na wodach trzech oceanów, czym może się pochwycić niewielka liczba okrętów kontynentalnych państw Europy. 15 września 1930 r. krążownik, z nowym dowódcą kmdr Inigo Campionim, kiedy to wyruszył w kolejny rejs.

Tym razem była to wschodnia część Morza Śródziemnego, trakcie rejsu odwiedzone Gaetty, Saloniki, Sztambuł, wyspy Leros i Rodos (w tym okresie obie wyspy należały do Włoch – Dodekanez) i Nafplion. Po powrocie na wody włoskie, okręt odwiedził kilka portów na wybrzeżu Morza Tyrreńskiego i 21 listopada zacumował w La Spezii.

Latem 1931 r. krążowniki przeszły remont w La Spezii (wpierw *Trento*, a następnie *Trieste*), a w początku następnego roku *Trento* rozpoczął przygotowania do nowego zagranicznego rejsu, który okazał się najdłuższym w jego karierze. Przyczyną rejsu stał się wybuch jesienią 1931 r. konfliktu chińsko-japońskiego w Mandżurii. Włochy, podobnie jak i inne światowe mocarstwa mające własne interesy w Chinach, nie mogły pominąć tego faktu, tym bardziej, że ich siły morskie w regionie obejmowały jedynie stary krążownik *Libia* i niewielkie kanonierki *Sebastiano Caboto* oraz *Ermanno Carlotto*.

28 stycznia 1932 r. *Trento* (kmdr Ettore Sommati) przeszedł do Gaetty, gdzie dołączył do niego niszczyciel *Espero*. Na okrętach przeprowadzono drobne prace i przyjęto zapasy niezbędne na długi rejs. Na pokład zaokrętowano kompanię piechoty morskiej z batalionu „San-Marco”. 4 lutego flagę na krążowniku podniósł kadm. Domenico Cavagnari, wyznaczony na stanowisko dowódcy włoskich sił na Dalekim Wschodzie, po czym zespół wyszedł w mo-

1. Przyjęto następujące odpowiedniki włoskich stopni admirałskich: *Ammiraglio di Divisione* – kadm., *Ammiraglio di Squadra* – wadm., *Ammiraglio di Squadra designato di Armata* – adm., *Admmiraglio d' Armata* – adm. floty, *Grand' Ammiraglio* – wielki adm.

rze. 4 marca okręty osiągnęły Szanghaj, zawijając po drodze do Port Saidu, Adenu, Kolombo i Singapuru. Pobyt na wodach chińskich trwał ponad 2 miesiące. Między 26 kwietnia a 1 majem *Trento* przeszedł dokowanie połączone z czyszczeniem dna w Nagasaki. 14 maja okręty wyruszyły w drogę powrotną do ojczyzny. Tym razem trasa wiodła przez Hongkong, Batawię, Kolombo, Aden, Port Said i Rodos.

30 czerwca jednostki rzuciły kotwicę w La Spezii. 1 lipca kadm. Cavagnari opuścił swą flagę, a *Trento* trafił na remont, tak by zdążyć jeszcze na letnie manewry.

6-7 lipca 1933 r. wszystkie 6 ciężkich krążowników (do *Trieste* i *Trento* dołączyły *Zara*, *Fiume*, *Pola* i *Gorizia*) wzięło udział w paradzie morskiej w Zatoce Neapolitańskiej, którą przyjmował szef partii faszystowskiej i rządu Benito Mussolini. 18 sierpnia do służby wszedł ostatni z krążowników „waszyngtońskich” – *Bolzano*, którego pierwszym dowódcą został kmr Paolo Maroni.

2 grudnia 1933 r. *Trento*, *Trieste* i *Bolzano* utworzyły 2 dywizjon krążowników pierwszej eskadry. Jej dowódcą kadm. Vincenzo de Feo, który podniósł swoją flagę na krążowniku *Trento*. W lipcu 1934 r. dywizjon zmienił numer, stając się 3, jednak skład nie uległ zmianie aż do poło-

wy 1941 r. W styczniu 1935 r. dowódcą dywizjonu został kadm. Vladimiro Pini. 18 czerwca przeniósł swoją flagę z okrętu, którym ongiś dowodził, czyli na *Trieste*. Następny dowódcą dywizjonu, kadm. Riccardo Paladini, przywrócił *Trento* funkcję flagowca na okres od 1 października 1936 do 27 stycznia 1937 r. Z chwilą wyznaczenia adm. V. Piniego na funkcję dowódcy drugiej eskadry, *Trieste* 15 lutego 1938 r. stał się jego flagowcem.

Trento nadal kontynuował funkcję reprezentacyjną. W czerwcu 1934 r. został skierowany na Adriatyk, składając w dniach 23-26 czerwca oficjalną wizytę w albańskim porcie Durrës, a następnie w Wenecji. 8 marca 1935 r. krążownik wyruszył w rejs do wschodniej części Morza Śródziemnego, odwiedzając Rodos i Leros by powrócić 30 do Augusty na Sycylii.

Zaognienie się relacji brytyjsko-włoskich latem 1935 r. (w wyniku spodziewanej agresji Duce na Abisynię) uczyniło z floty kartę przetargową. W zaproponowanym przez szefa Generalnego Sztabu Morskiego adm. Domenico Cavagnariego planie rozwinięcia sił, ciężkim krążownikom przypadła główna rola. 1 i 3 dywizjon, którym do eskorty przydzielono 23 niszczyciele, skoncentrowano w La Spezii i otrzymały możliwość działania na za-

chodnim, południowym i wschodnim kierunku operacyjnym.

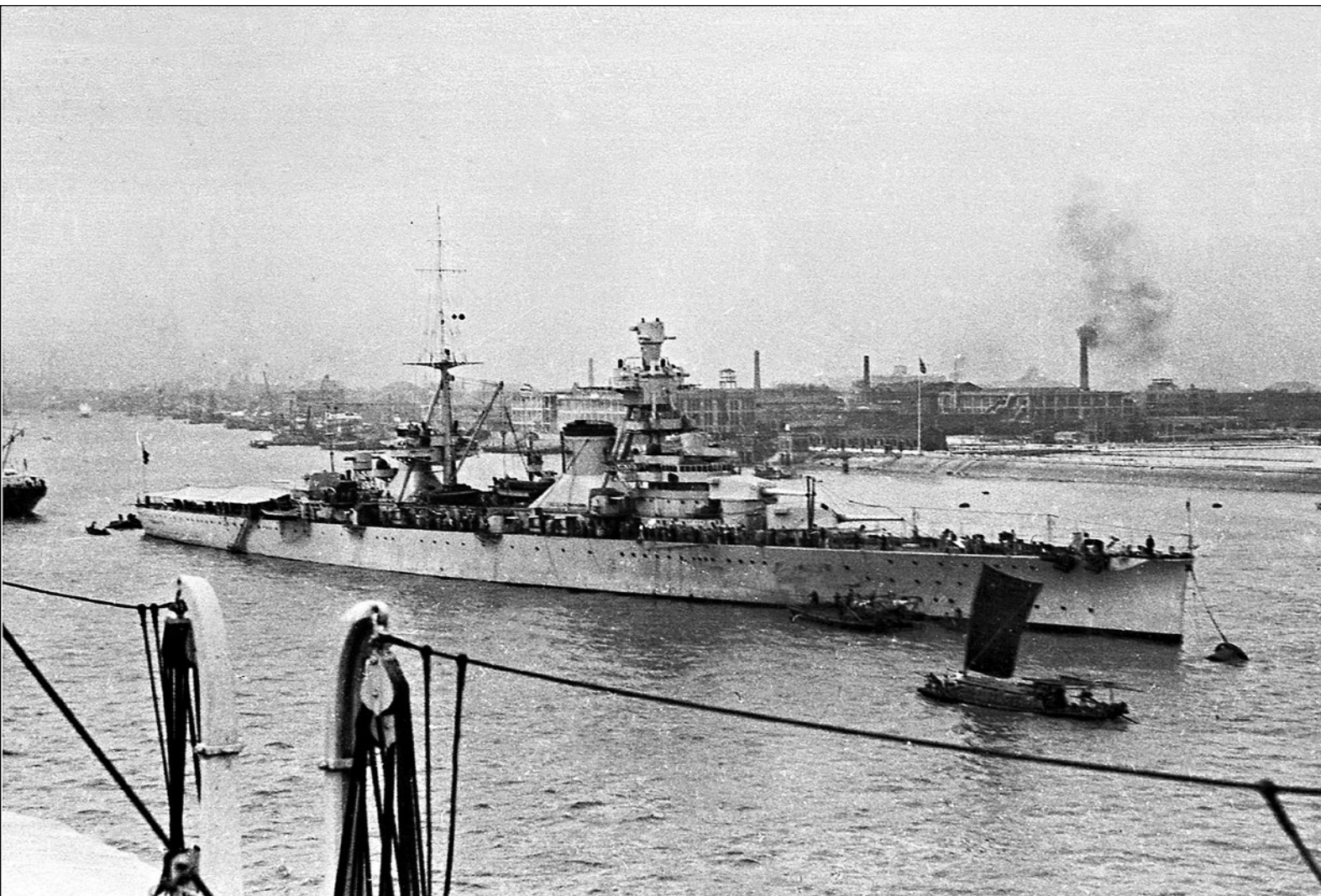
Zapewniając sobie swobodę działania, 3 października Mussolini rozpoczął wojnę z Abisynią. Przy czym, udział w niej floty sprowadzał się do zabezpieczenia komunikacji morskiej.

Ciężkie okręty wykonywały okresowo funkcje reprezentacyjne. W listopadzie 1936 r. *Trento* odwiedził grecką Salaminę. 27 listopada wszystkie 3 okręty uczestniczyły w wielkiej paradzie morskiej na Zatoce Neapolitańskiej na część węgierskiego regenta adm. Miklosa Horthy'ego, a 10-12 marca eskortował krążownik *Pola*, na którego pokładzie Mussolini składał wizytę w libijskich portach Benghazi, Trypolisie i Ra's Lanufie.

Bunt gen. Franco i wybuch wojny domowej w Hiszpanii postawił nowe zadania przed włoską flotą. 28 listopada 1936 r. podpisane z hiszpańskim rządem narodowym tajne porozumienie o pomocy wzajemnej, w wyniku czego patrolę w ramach „Komitetu ds. nieinterwencji” przekształciły się w rzeczywistości w morską blokadę republikańskiego wybrzeża. 25 maja 1937 r. republikańskie lotnictwo zaatakowało włoski krążownik pomocniczy *Barletta*, na którym zginęło 6 marynarzy – 3 czerwca *Bolzano* przewiózł ich ciała z Palmy de Mallorki do

Trento w czasie dalekowschodnich wojaży odwiedził w marcu 1932 roku Szanghaj.

Fot. zbiory S. Parodiego





Wielka parada na cześć regenta Pawła 11 maja 1939 roku w Zatoce Neapolitańskiej. Na czele szyku krążowników płynie *Trieste*.

Fot. archiwum magazynu „Morskaja Kampanija”

La Spezia. Tym nie mniej udział krążowników 3 dywizjonu w wydarzeniach hiszpańskich trudno nazwać aktywnym. Wypada zaznaczyć, że 12 października 1938 r. *Trieste* wyszedł z Messyny z 4 niszczycielami (*Maestrale, Grecale, Libeccio i Scirocco*), 15 października zespół osiągnął Kadyks, gdzie ochraniał liniowce pasażerskie *Sardinia, Liguria, Calabria i Piemont* na których powracało do kraju ponad 10 tys. włoskich legionistów. 20 października konwój uroczystie witano w Neapolu.

Poza tym, uroczystości przebiegały swoim torem. 7 czerwca 1937 r. *Trieste* i *Bolzano* wzięły udział w paradzie z okazji wizyty niemieckiego ministra wojny gen. von. Blomberga, ale jeszcze wspanialsza była parada na Zatoce Neapolitańskiej 5 maja 1938 r. na cześć Adolfa Hitlera, w której wzięły udział wszystkie ciężkie krążowniki. W tym samym miejscu 11 maja 1939 r. odbyła się ostanía przedwojenna parada z okazji wizyty jugosłowiańskiego księcia – regenta Pawła (serb. Павле I Карађорђевић, łac. Petar I Karadordević). W początkach następnego miesiąca *Trento, Trieste* i *Bolzano* przebywały w Livorno w związku z obchodami pierwszego Dnia Floty Wojennej (10 czerwca).

9 lipca *Trento* wyszedł w swój ostatni przedwojenny rejs do wschodniej części

basenu Morza Śródziemnego. Okręt odwiedził Trypolis, Tobruk, Rodos i Leros, a 29 rzucił kotwicę w Tarencie. W końcu 1939 r. wszystkie 3 krążowniki przeszły planowany remont, a do lata następnego roku osiągnęły stan pełnej gotowości bojowej.

Pierwsze operacje na „Mare Nostrum”

10 czerwca 1940 r. z balkonu Pałacu Weneckiego w Rzymie Benito Mussolini ogłosił przystąpienie Włoch do wojny. W tym momencie włoska królewska flota składała się z 4 okrętów liniowych, 7 ciężkich i 14 lekkich krążowników, 59 niszczycieli, 67 torpedowców i 116 okrętów podwodnych. Pod względem organizacyjnym flota składała się z 2 eskadr okrętów nawodnych, sił podwodnych, 4 okrętów morskich i 5 dowództw zamorskich. Pierwszą eskadrą dowodził adm. Inigo Campioni, a obejmowała ona siły główne, druga, pod dowództwem wadm. Ricardo Paladiniego, była szybkim zespołem krążowników.

Główną bazą drugiej eskadry była Messyna. Flagowcem wadm. Paladiniego był krążownik *Pola*. W skład eskadry wchodziły 3 ciężkie (*Bolzano, Trento, Trieste*), 7 lekkich (*Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo, Montecuccoli*) i 2 również lekkie (*Bande*

Nere, Colleoni) dywizjon krążowników. Przy każdym dywizjonie, a także jednostce flagowej znajdował się także dywizjon niszczycieli.

3 dywizjon krążowników kadm. Carlo Cattaneo wszedł do wojny w okrojonym składzie, w linii znajdowały się jedynie *Trento* (kmdr A. Parmigiano) i *Bolzano* (kmdr K.G di Cirella). *Trieste* (po kmdr por. U del Grandem) znajdował się w remoncie. Dywizjonowi towarzyszył 11 dywizjon niszczycieli składający się z 4 jednostek typu „Soldati” – *Artiglierego, Camicii Nery, Avierego i Geniere’a*.

10 czerwca o godz. 19:10 krążowniki *Pola* (flagowiec wadm. Paladiniego), *Trento, Bolzano, Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo* i *Duca d'Aosta* wyszły w morze by zabezpieczać stawianie min w rejonie wyspy Pantellerii, po czym rankiem 11 powróciły do Messyny. Krótko po północy dotarł alarmujący meldunek o wypadzie brytyjskich krążowników przeciw Tobrukowi. *Pola, Trento* i *Bolzano* wraz z 7 niszczycielami z 11 i 12 dywizjonu wyszły niezwłocznie w morze, z uwagi jednak na fakt, że ani lotnictwo ani okręty podwodne nie odnalazły przeciwnika, lecz zespół już o godz. 09:00 zawrócił do bazy. Do czasu podpisania zawieszenia broni z Francją 3 dywizjon wyszedł w morze jeszcze tylko

raz – dla zabezpieczenia wypadu lekkich krążowników. 22-23 czerwca (*Trento* i *Bolzano*), wraz z innymi jednostkami manewrował na zachód od Sardynii, nie wchodząc jednak w kontakt bojowy z przeciwnikiem.

Bitwa u Punta Stilo

Pierwsze większe starcie między flotą brytyjską a włoską, znane jako bitwa u Punta Stilo, miało miejsce 9 lipca 1940 r. u południowo-wschodnich krańców Półwyspu Apenińskiego. W tym samym czasie Włosi i Brytyjczycy przeprowadzali duże operacje konwojowe, dla których zabezpieczenia wyprowadzili na morze główne siły flot. Były to włoskie okręty liniowe *Giulio Cesare* (flagowiec adm. Campioniego) i *Conte di Cavour*, 6 ciężkich, 10 lekkich krążowników oraz 32 niszczyciele, natomiast u Brytyjczyków okręty liniowe *Warspite* (flagowiec adm. Cunninghama) *Malaya*, *Royal Sovereign*, lotniskowiec *Eagle*, 5 lekkich krążowników i 16 niszczycieli.

Za punkt wyjściowy starcia można uznać nalot samolotów torpedowych „Swordfish” z *Eagle’a*, przeprowadzony o 13:30. W tym czasie ciężki krążownik ruszył w kierunku północnym za pancernikami w szyku torowym w następującej kolejności: *Bolzano*, *Trento* (flagowiec kadm. Cattaneo’a), *Fiume*, *Gorizia*, *Zara*

(flagowiec kadm. Matteucchio), *Pola* (flagowiec wadm. Paladiniego). Właśnie te jednostki stały się celem ataku samolotów torpedowych, które błędnie uznały je za pancerniki. Atak skoncentrowano na środkowych okrętach szyku, które jednak zdołały wymanewrować zrzucone torpedy.

Kontakt wzrokowy z nieprzyjacielem Włosi nawiązali o 14:54. do tego czasu krążowniki Paladiniego dogoniły własne okręty liniowe i szły na lewym trawersie ich kolumny – od strony przeciwnej do nieprzyjaciela, wobec czego nie mogły wziąć udziału w wymianie ognia z czołowymi brytyjskimi krążownikami. Podejście *Warspite’a* zmusiło włoskie lekkie krążowniki znajdujące się przed i na prawym skrzydle sił głównych, do postawienia zasłony dymnej i szybkiego wycofania się z walki. Do 15:53, gdy zaczęło się starcie okrętów liniowych, obie dywizjony ciężkich krążowników wysunęły się czoło szyku bojowego włoskiej floty i nawiązały kontakt ogniowy z 4 brytyjskimi krążownikami. Zgodnie ze sprawozdaniem wadm. Paladiniego, jako pierwszy o godz. 15:55 otworzył ogień *Trento*, o 15:58 – *Fiume*, o 16:00 – *Bolzano*, *Zara* i *Pola*, o 16:01 – *Gorizia*. Dystans wynosił około 10 Mm.

Decydujący moment starcia nastąpił o godz. 15:59, gdy *Cesare* został trafiony w śródookręcie pociskiem kal. 381 mm

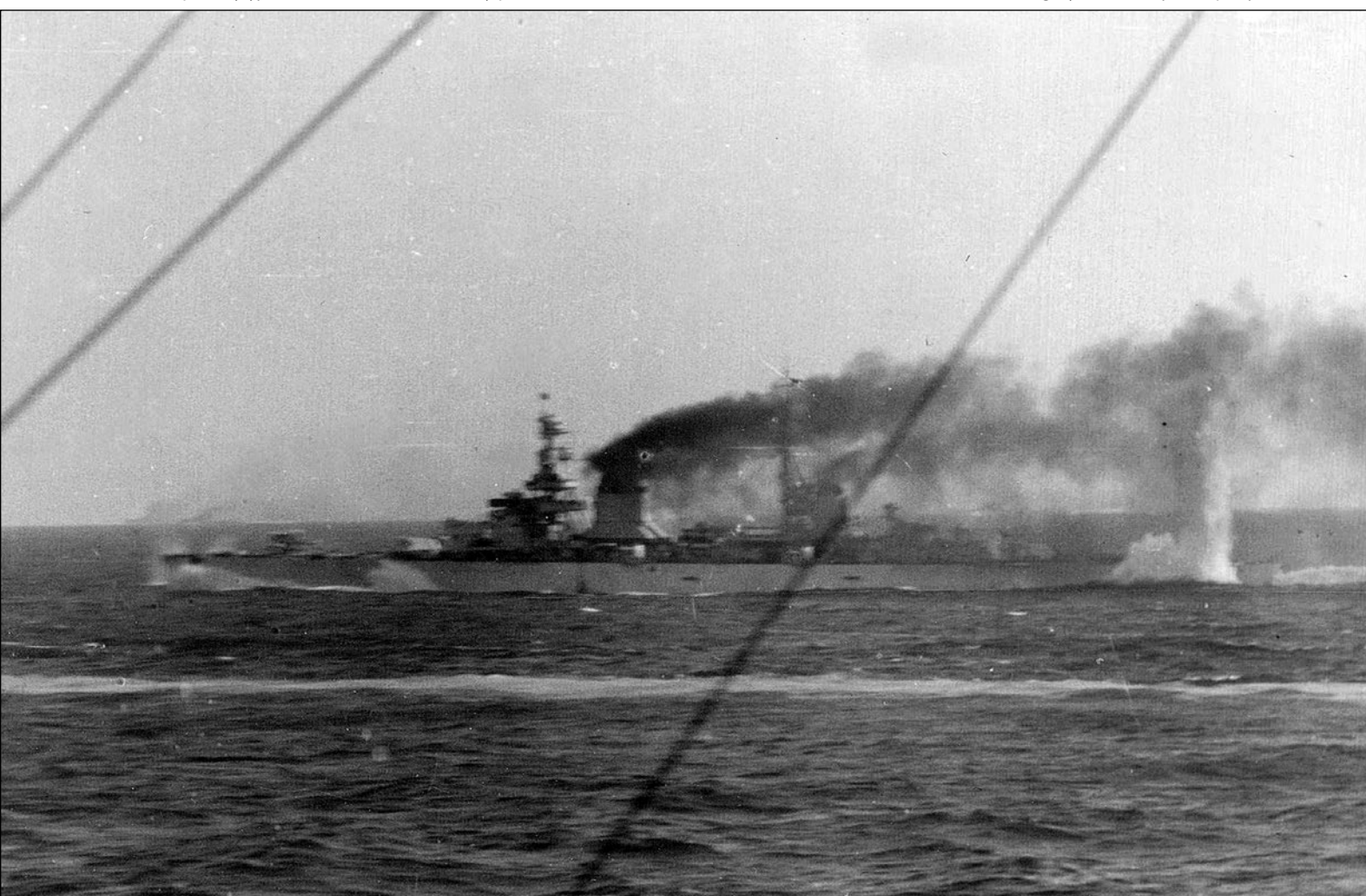
z *Warspite’a*. Trzy minuty później Campioni wykonał zwrot na południowy zachód, nakazując Paladinemu postawienie zasłony dymnej dla ukrycia wycofujących się z pola walki włoski pancerników. Tym samym ciężkie krążowniki kontynuowały kurs na zbliżenie z przeciwnikiem.

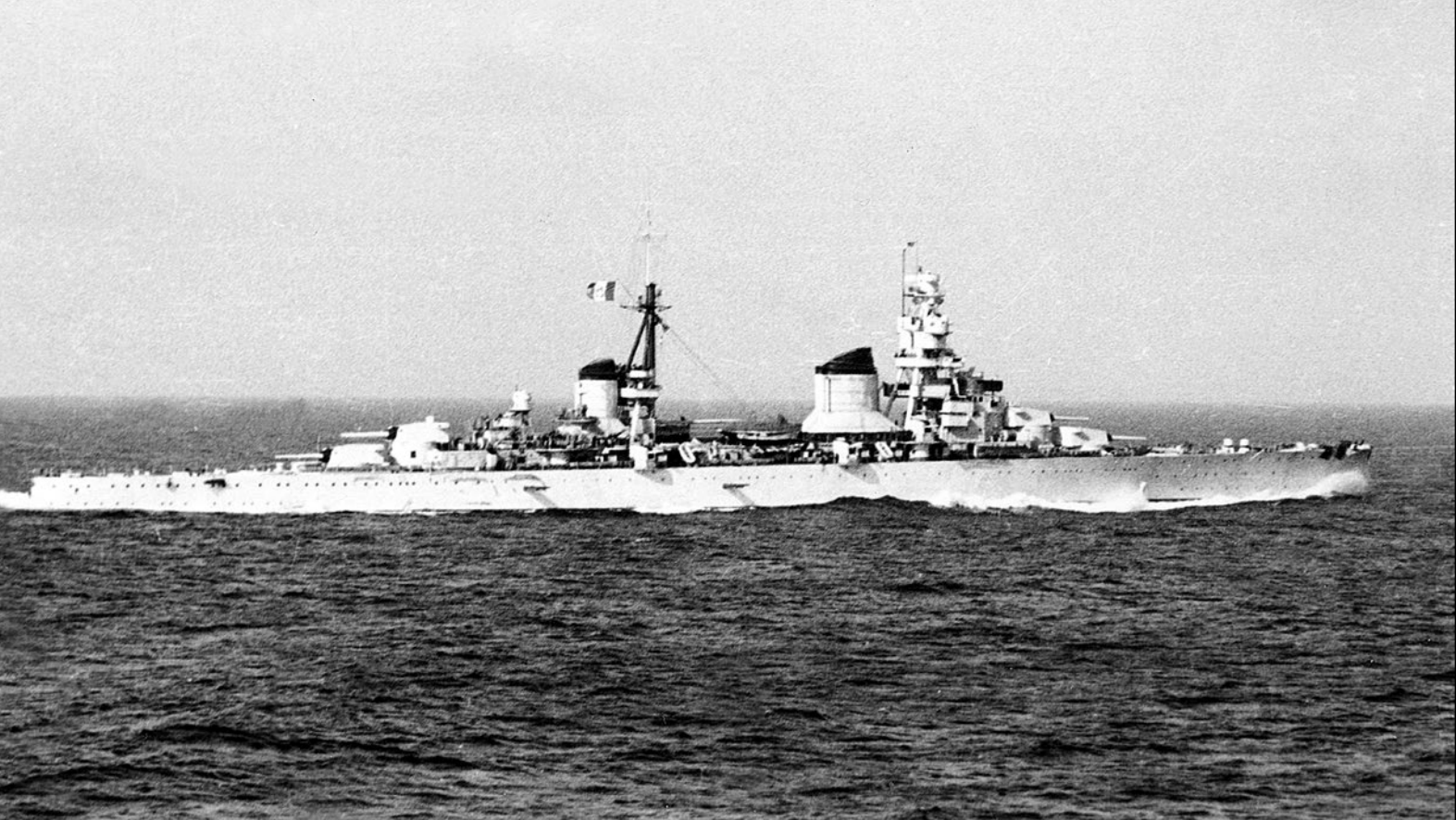
O godz. 16:05 *Bolzano* otrzymał 3 bezpośrednie trafienia pociskami kal. 152 mm – najprawdopodobniej z krążownika *Nep-tune*. Jeden z nich przebił burtę w części rufowej i uszkodził ster, który zaklinował się w położeniu „lewo na burtę”. Okręt wyszedł z szyku i wykonał pełną cyrkulację, jednak w ciągu 6 minut udało się usunąć uszkodzenie (zdaniem wadm. Paladiniego, pomogły w tym o ironio, bliskie wybuchy pocisków za rufą, które uwolniły ster) i krążownik powrócił na swoje miejsce w szyku. Drugi pocisk eksplodował w pomieszczeniu rufowych wyrzutni torpedowych, zabijając 2 marynarzy i uszkadzając 6 z 8 znajdujących się tam torped. Trzeci trafił dokładnie w lufę prawego działła dziobowej wieży znajdującej się w superpozycji, powodując jego uszkodzenie, podobnie zresztą jak i działła sąsiedniego, choć w końcu starcia oba wznowiły ogień.

W tym czasie sytuacja krążowników stała się poważna, bowiem o 16:09 prze-niósł na nie ogień brytyjski flagowiec, do którego po pewnym czasie dołączyła *Ma-*

Trento pod brytyjskim ostrzałem w czasie bitwy pod Punta Stilo.

Fot. archiwum magazynu „Morskaja Kampanija”





Tym razem *Trieste* 27 listopada 1940 roku, krótko przed bitwą u przylądka Teulada.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

laya. O 16:12 czołowe *Bolzano* i *Trento* znów zostały zaatakowane przez samoloty torpedowe z *Eagle'a*. I ten atak nie przyniósł sukcesów, choć piloci meldowali o trafieniach. O 16:17 włoskie niszczyciele postawiły gęstą zasłonę dymną, zmuszając Brytyjczyków do przerwania ognia. Pod tą osłoną okręty Paladyniego wykonały zwrot „wszystkie na raz” i wycofały się z pola walki. Flagowa *Pola* przerwała ogień około 16:04, *Fiume* – o 16:05, *Trento* – o 16:09, *Gorizia* – o 16:12, *Zara* – o 16:16, zaś działa *Bolzano* zamilkły dopiero 16:20. Zakończyła się artyleryjska faza starcia, jednak nie oznaczało to końca doświadczeń włoskich okrętów. Siły powietrzne Italii skierowały przeciwko brytyjskiej flocie 126 bombowców. Jednak ich piloci zademonstrowali pełen brak orientacji i zamiast nieprzyjacielskich zaatakowali własne okręty. W rezultacie *Cesare*, *Bolzano* i *Fiume* zostały zaatakowane przez własne samoloty, które zrzuciły 8 bomb 500 kg, 236 bomb 250 kg i 270 bomb 100 kg, na szczęście nie uzyskując żadnych trafień. Rankiem 11 lipca ciężkie krążowniki dotarły do Neapolu, jednak nazajutrz *Bolzano* wyruszył do La Spezii na remont. Mimo powstałych uszkodzeń, właśnie ten okręt stał się prawdziwym bohaterem starcia – aby powrócić do służby krążownik mógł przez krótki czas rozwijać prędkość 36 węzłów!²

Lipiec – listopad 1940 r.

Po bitwie u Punta Stila aktywność włoskiej floty spadła czasowo w oczekiwaniu na wejście do służby najnowszych okrę-

tów liniowych typu *Vittorio Veneto*. Tym niemniej jednak zgrupowanie wojsk w Libii wymagało stałego zaopatrzenia, wobec czego 30 lipca *Trento* wraz z 4 krążownikami typu *Zara*, wyszedł w morze, by zabezpieczyć kolejny konwój, wracający do Messyny 1 sierpnia. Tę operację przeprowadzono pod kierownictwem nowego dowódcy drugiej eskadry, wadm. Angelo Jachino, który zmienił Paladyniego 25 lipca. Wkrótce zmieniono również kierownictwo 3 dywizjonu: 28 sierpnia kadm. Cattaneo zmienił kadm. Luigiego Sansonettiego, dowodzący wcześniej 7 dywizjonem. Do tego czasu do służby powrócił *Trieste*, którego dowództwo objął kmr Umberto Roselle. 7 września Sansonetti przeniósł na niego swoją flagę.

W czasie 2 kolejnych miesięcy 3 dywizjon wykonał jeszcze kilka wyjść w morze, które nie przyniosły żadnych rezultatów: 31 sierpnia – 1 września – dla zapobieżenia brytyjskiej operacji konwojowej, 7–9 września – w celu przechwycenia okrętów, które wyszły z Gibraltaru, 28–29 września – dla przechwycenia wykrytych w pobliżu Krety krążowników, 6 października – dla przeprowadzenia wypadu przeciw brytyjskiej komunikacji na Morzu Egejskim (z operacji zrezygnowano po wykryciu w tym rejonie znacznych sił przeciwnika), 13 października – dla wsparcia niszczycieli i torpedowców, uczestniczących w potyczce z nieprzyjacielskimi krążownikami na wschód od Malty.

21 października, w związku z oczekiwanym wybuchem wojny z Grecją, *Tri-*

este, *Trento* i *Bolzano* przebazowano do Tarentu, gdzie zaskoczył je nalot brytyjskiego lotnictwa morskiego 11 listopada. Tej nocy wszystkie 3 krążowniki znajdowały się na wewnętrznej redzie (Mar Piccolo): *Trieste* i *Bolzano* stały na beczkach, zaś *Trento* był przycumowany lewą burzą do centralnego mola i rufą do nabrzeża. W czasie ataku pierwszej fali, 2 samoloty, które przeleciały nad Mar Piccolo zrzuciły niecelne bomby, lecz godzinę później 12 listopada o godz. 00:30 pojedynczy „Swordfish” 819 dywizjonu (nr burtowy L5F, pilot – por. Clifford, obserwator – por. Going) zrzucił na cumujące przy nabrzeżu okręty 6 bomb 250 funtowych. Jedna z nich dosięgła *Trento* w rejonie dziobowego działka kal. 100 mm lewej burty, przebiła pokład i ugrzęzła w niższych pomieszczeniach, na szczęście nie eksplodując.

Uderzenie na Tarent było ciężkim ciosem dla włoskiej floty, zmuszającym ją do rezygnacji z korzystania z bardzo dogodnej strategicznie bazy. Jeszcze w tym dniu 3 dywizja przeszła do Messyny, skąd 16 listopada wyszła w morze by przechwycić brytyjskie okręty, których opuszczenie Gibraltaru sygnalizował wywiad. Brytyj-

2. W pracy J. Green i A. Massignani podają, że do wnętrza krążownika dostało się około 3000 t wody, w co jednak trudno uwierzyć. Okręt został w końcu trafiony w rufę powyżej linii wodnej (powyżej dolnego rzędu iluminatorów) przez pojedynczy pocisk kal. 152 mm. Dalej pocisk przebił 20 mm pokład nad przedziałem urządzeń sterowniczych i albo przeszedł nie eksplodując pozostawiając otwór wylotowy bądź eksplodował, a wówczas jego odłamki przebiły burty. Wszystko to było jednak zbyt mało by do wnętrza kadłuba dostała się aż tak ogromna masa wody.

czyzy ograniczyli się jedynie do przerzutu samolotów na Maltę i krążowniki po krótkim manewrowaniu na północ od Sycylii zawróciły do bazy.

Bitwa u przylądka Teulada

25 listopada Supermarina³ otrzymała meldunek, że brytyjskie okręty wyszły z Gibraltaru kierując się na wschód. Następnego dnia w rejonie Krety odkryto eskadrę z Aleksandrii. W związku z pozostawianiem w linii nielicznych okrętów liniowych, które zmieniły miejsce bazowania, postanowiono uderzyć w zachodniej części Morza Śródziemnego. Wydzielone do tego zadania siły obejmowały okręty liniowe *Vittorio Veneto* (flagowiec adm. Campioniego) i *Giulio Cesare*, ciężkie krążowniki *Pola* (flagowiec wadm. Jachino), *Fiume* (flagowiec kadm. Matteucchiego), *Gorizia*, *Trieste* (flagowiec kadm. Sansonettiego), *Trento* i *Bolzano*⁴. W południe 26 listopada okręty wyszły z Neapolu i Messyny i po połączeniu się około 18:00, poszły dalej na zachód, licząc, że rankiem następnego dnia napotkają nieprzyjaciela na południe od Sardynii. Włoska flota dostrzegła szansę zrewanżowania się za Tarent.

Celem przeprowadzanej przez Anglików operacji „Collar” było przeprowadzenie konwoju z Gibraltaru do Aleksandrii. Do przylądka Bon konwój miały ochraniać Force „H” adm. Somerville’a (krążownik liniowy *Renown*, lotniskowiec *Ark Royal*, 4 lekkie krążowniki, 10 niszczycieli), a w rejonie Malty główne siły Floty Śródziemnomorskiej. Force „D” w składzie pancernik *Ramillies*, 3 krążowniki i 5 niszczycieli miały przejść przez Cieśninę Tunezyjską na zachód by połączyć się z siłami Somerville’a.

O świcie 27 listopada Włosi zorganizowali poszukiwanie przeciwnika za pomocą pokładowych wodnosamolotów. Jednak pierwszy kontakt nawiązano dopiero 09:45. Po 20 minutach Jachino otrzymał informację o wykryciu 1 okrętu liniowego, 2 krążowników i 4 niszczycieli w odległości 135 Mm na południowy zachód od przylądka Spartivento. Włosi byli zdecydowani rozgromić ustępujący mu znacznie brytyjski zespół i o 11:28 obrali kurs zbliżeniowy z prędkością 18 węzłów.

Włosi znajdowali się około 30 Mm na południe od przylądka Teulada. Ciężkie krążowniki poruszały się w dwóch kolumnach w szyku torowym, z których bliższa nieprzyjacielowi była 3 dywizja Sansonetti, ubezpieczana przez 3 niszczyciele 12 dywizjonu (*Lanciere*, *Ascari* i *Corazzieri*). Jachino z 3 krążownikami 1 dywizjonu znajdował się około 4 Mm na północ,

a okręty liniowe Campioniego – 12 Mm na północny wschód od krążowników. Brytyjski również składał się z kilku odrębnych grup. 8 Mm przed *Renown* znajdowały się stanowiące osłonę krążowniki (*Manchester*, *Southampton*, *Sheffield*, *Berwick* i *Newcastle*), nieco bardziej w tyle – 9 niszczycieli, a szyk zamykał powolny *Ramillies*. Pozostałe okręty, w tym *Ark Royal*, znajdowały się bardziej na południe i ubezpieczały konwój.

Pół godziny później dotarł otrzeźwiający meldunek – przeciwnik odkrył się przez maszyną rozpoznawczą z *Bolzana* w pełnej krasie, przy czym określając skład brytyjskiej eskadry, załoga samolotu trochę się pomyliła, doliczając się 3 okrętów liniowych zamiast faktycznych 2 (o 11:30 do *Renowna* dołączył *Ramillies*), zaś podane współrzędne były wypadły bardziej na wschód niż miało to miejsce w rzeczywistości. Na reakcję dowódcy włoskiego zespołu nie trzeba było długo czekać. Biorąc pod uwagę instrukcję Supermariny, by nie podejmować walki z przeważającymi siłami przeciwnika, a także obawiając się szczególnie ataków brytyjskiego pokładowych samolotów torpedowych, Campioni zdecydował o przerwaniu operacji. O 12:07 flagowy *Veneto* zasygnalizował „Wszystkie okręty kurs 90°”. Przeciwników dzielił dystans raptem 15 Mm, w związku z czym starcie krążowników było nieuniknione.

Położenie 3 dywizjonu było nie do pozazdroszczenia. Mało tego, że okręty z najslabszym opancerzeniem znajdowały się najbliżej przeciwnika, to jeszcze z powodu nieprawidłowej interpretacji sygnałów flagowca *Trento* od razu przyjął kurs powrotny, co wstrzymało odwrót. Poza tym w wyniku bałaganu flagowy *Trieste* znalazł się w środku kolumny, zamiast jej przewodzić.

Wzrokowy kontakt z przeciwnikiem nawiązano o 12:16. Naruszając rozkaz Campioniego o nie podejmowaniu walki, dywizjon Matteucchiego o 12:20 otworzył ogień z dystansu 110 kabli. Kilka minut później z dystansu 102 kabli otworzył ogień dział krążowników Sansonettiego. Nie bacząc na fakt, że słońce znajdowało się w zenicie i oślepiało włoskich celowniczych, początkowo ich ogień był całkiem celny. Pierwsze 2 salwy upadły raptem 90 m od *Manchestera*. O 12:22 *Berwick* został trafiony w rejon wieży „Y”, tracąc 7 zabitych. 15 minut później jednostka została trafiona ponownie. Brytyjskie krążowniki także rozpoczęły ostrzał, koncentrując ogień na najbliższych *Fiume* i *Trento*. O 12:24 do wymiany ognia włączył się *Renown*. Jego salwy oddane z dystansu 130 kabli, upadły blisko, jednak po 10 minutach wszystkie główne cele skryły się w dymie. *Ramillies* zdą-

żył oddać 2 salwy z granicznej donośności swoich dział.

Brytyjskie krążowniki ściagały nieprzyjaciela, dała jednak znać o sobie przewaga prędkości włoskich jednostek, które odeszły na północ i szybko znalazły się poza zasięgiem dział przeciwnika. Więcej w walce nie uczestniczyły, choć jeden z eskortujących niszczycieli, *Lanciere* został dwukrotnie trafiony pociskami kal. 152 mm przez krążownik *Manchester*. W rezultacie trafień okręt został uderzony, jednak wzięł go na hol niszczyciel *Ascari*. W toku bitwy *Trieste* wystrzelił 96 pocisków głównego kalibru, *Trento* – 92, a *Bolzano*, któremu w prowadzeniu ognia mocno przeszkadzał dym, raptem 26.

Poza tym na scenie pojawiły się włoskie okręty liniowe. W nadziei, że uda się je pociągnąć za sobą brytyjskie krążowniki zmieniły kurs na południowo wschodni, jednak Campioni nie podjął pościgu, kontynuując wycofywanie się z pola walki z prędkością 25 węzłów. Manewr ten doprowadził jedynie o zwiększenia dystansu między przeciwnikami. Próby Brytyjczyków kontynuowania pościgu były przerwane kilkoma salwami *Vittorio Veneto*. Odległość między zespołami szybko się zwiększała i o 13:18 przerwano starcie. Nie dał także rezultatów przeprowadzony o 12:40 atak samolotów torpedowych z *Ark Royala*.

Włochom pozostawał jeszcze uszkodzony *Lanciere* holowany przez *Ascarię*. O 13:26 Sansonetti zwrócił się do Jachino’a o zgodę, by jego krążowniki zawróciły do niszczycieli i ubezpieczały ich odwrót. Przez 20 minut, aż nie stało się jasne, niszczycielom nic nie grozi, 3 dywizjon zmierzał między nimi a prawdopodobną pozycją nieprzyjaciela. Brytyjczycy, przekonani, że uszkodzili nie niszczycieli a krążownik, wysłali z *Ark Royala* 8 myśliwców bombardujących „Skua”. Zaatakowały one włoskie okręty około 15:35, jednak zdołały uzyskać jedynie ułokować kilka bomb poblizu burty *Bolzana*. O 20:35 krążowniki 3 dywizji wraz z eskortującymi je niszczycielami 9 dywizjonu dotarły do Messyny.

Grudzień 1940 – marzec 1941 r.

Przeprowadzona w grudniu 1940 r. reorganizacja włoskiej floty praktycznie nie objęła ciężkich krążowników. *Trento*, *Trieste* i *Bolzano* tak jak poprzednio wchodziły w skład 3 dywizjonu, dowodzonej przez

3. Supermarina – aparat Głównego Sztabu Morskiego kierujący bezpośrednio ważnymi operacjami bojowymi.

4. *Bolzano* pierwszy raz prowadził do boju kmrdr Franco Maueri, wcześniej dowódca krążownika *Giovanni Della Bande Nere*.

kadm. Sansonettiego, jednak zlikwidowano dowództwo drugiej eskadry, a adm. objął stanowisko dowódcy floty.

W grudniu Brytyjczycy przeprowadzili bombardowania portów południowych Włoch, korzystając z lotnisk Malty i Grecji. Po nalocie na Neapol 14 grudnia, gdy trafiony został krążownik *Pola* znajdujące się w gotowości bojowej okręty przebazowano dalej na zachód – do La Maddaleny i Cagliari na Sardynii. Choć ograniczyło to w jeszcze większym stopniu możliwości operacyjne w środkowej części Morza Śródziemnego, flota nie mogła ryzykować pozostawiania dużych okrętów w kiepsko wyposażonych portach.

Przy czym wzmacnianie obrony plot. morskich baz odbywało się rzeczywiście w szaleńczym tempie i *Trento* z *Trieste*, które odeszły do Cagliari 15 grudnia, już 22 powróciły do Messyny.

Aktywność włoskiej floty w tym okresie bardzo spadła, zaczął dawać o sobie znać brak paliwa. Kolejne wyjście w morze miało miejsce dopiero 10 stycznia 1941 r. Po otrzymaniu informacji, że niemieckie bombowce ciężko uszkodziły lotniskowiec *Illustrious*, *Supermarina* skierowała 3 dywizjon, by spróbował odciąć jednostkę od Malty i zniszczyć ją. Krążowniki wyszły w morze, lecz, gdy stało się jasne, że nie zdołają one w odpowiednim czasie osiągnąć rejon, gdzie pozostawał przeciwnik, operację przerwano i w południe 11 stycznia dywizja wróciła do Messyny.

8 lutego *Supermarina* otrzymała informację o brytyjskich myśliwcach, zauważonych na południe od Balearów, które mogły startować jedynie z lotniskowców. Włosi uznali, że przeciwnik przeprowadza kolejną operację konwojową, wobec czego skierowali swoje okręty na przechwycenie konwoju. Z La Spezii wyszły okręty liniowe *Vittorio Veneto*, *Andrea Doria* i *Giulio Cesare* w eskorcie 8 niszczycieli, pod dowództwem adm. Jachino, a z Messyny 3 dywizjon Sansonettiego: *Trieste*, *Trento*, *Bolzano*, niszczyciele *Carabinieri* i *Corazziere*. Rankiem oba zespoły połączyły się 40 Mm na zachód od Cieśniny Bonifaccio i ruszyły dalej na południowy zachód. Wkrótce dotarły nowe informacje: brytyjski zespół w składzie okręty liniowe *Renown* i *Malaya* krążownik *Sheffield*, lotniskowiec *Ark Royal* i 10 niszczycieli ostrzeliwał Genuę.

O 09:50 Jachino otrzymał rozkaz przechwycenia brytyjskiego zespołu i natychmiast skręcił na zachód. Włoski historyk Marc-Antonio Bragadin pisał „*Włoska flota nie mogła oczekiwać lepszej pozycji dla przechwycenia brytyjskich okrętów. Miał zdecydowaną przewagę i jego obecność na*

morzu była absolutnie nieoczekiwana dla przeciwnika”. Włochów znów zawiodło rozpoznanie lotnicze. Z uwagi na fakt, że katapulta *Veneto* była uszkodzona, samoloty mogły wystrzelić jedynie krążownik. Zła pogoda nie pozwoliła jednak pokładowym maszynom odnaleźć przeciwnika.

O 13:55 admirał Jachino, zdezorientowany mylnymi meldunkami samolotów sił powietrznych, które uznały za przeciwnika francuski konwój, zwrócił się na północny zachód, zakładając, że Brytyjczycy będą próbowali przejść wzdłuż zachodnich wybrzeży Korsyki. Po wojnie, gdy dostępne stały się materiały nawigacyjne okazało się, że samolot z *Trieste* raz przeleciał 20 Mm, a drugi raz – 40 Mm od brytyjskich okrętów, a o 15:15 przeciwników, którzy się nie widzieli, dzieliło raptem 30 Mm. Dopiero o 15:45 włoska eskadra zmieniła kurs i z pełną prędkością ruszyła na zachód, mając jeszcze nadzieję przechwycić Brytyjczyków, na co było już za późno. Po 2 godzinach bezskutecznych poszukiwań Jachino postanowił zawrócić. Krążowniki 3 dywizjon osiągnęły Messynę 10 lutego.

Znów nastąpiła miesięczna przerwa w bojowej aktywności. 12-13 marca *Trieste*, *Trento* i *Bolzano* z niszczycielami *Carabinieri*, *Corazziere*, *Aviere* i torpedowcem *Giuseppe Dezza* zabezpieczały ważny konwój, składający się z liniowców pasażerskich *Conte Rosso* (18 070 BRT), *Esperia* (11 393 BRT), *Victoria* (13 098 BRT) i *Marco Polo* (12 237 BRT), który transportował wzmocnienie do Libii.

Z reguły, zespół ubezpieczający znajdował się w odległości kilku mil od konwoju, by chronić go przed możliwym atakiem sił lekkich przeciwnika bazujących na Malcie i nie być związanym manewrowaniem powolnych statków. Zwykle zespół przeprowadzał konwój aż do wejścia w strefę działania zabezpieczenia lotniczego z północno afrykańskich lotnisk, po czym obiecał kurs powrotny i z maksymalną prędkością wracał do bazy. Tak było i tym razem.

Starcie koło wyspy Gaudos

W początkach marca 1941 r. zażądano od włoskiej floty podjęcia jakichkolwiek działań przeciwko brytyjskim transportom zaopatrzenia do Grecji. Wypełniając zalecenie naczelnego dowództwa *Supermarina* 16 marca rozkazała adm. Jachino przeprowadzenie operacji przeciwko brytyjskim konwojom we wschodniej części Morza Śródziemnego. Rozkaz bazował na błędnej informacji jakoby niemieckie samoloty torpedowe uszkodziły 2 brytyjskie okręty liniowe, wobec czego Brytyjczkom pozostała tylko jedna sprawna jednostka tej klasy.

Zaplanowana przez dowództwo floty operacja przewidywała rajd krążowników, wspierany przez szybki okręt liniowy. Szczególną uwagę zwrócono na efektywne rozpoznanie lotnicze oraz przykrycie okrętów z powietrza. Niemieckie dowództwo obiecało wsparcie bombowców i myśliwców z lotnisk sycylijskich. Wieczorem 26 marca 1941 r. z Neapolu wyszedł *Vittorio Veneto* pod flagą Jachino, z Tarentu – 1 dywizjon kadm. Cattaneo’a (*Zara*, *Pola*, *Fiume*), z Brindisi – 8 dywizjon kadm. Legnaniego (*Abruzzi* i *Garibaldi*), z Messyny – 3 dywizjon kadm. Sansonettiego (*Trieste*, *Trento*, *Bolzano*) z 12 dywizjonem niszczycieli (*Corozziere*, *Carabinieri*, *Askari*). O świcie 27 marca *Veneto* pokonał Cieśninę Messyńską i połączył się z krążownikami Sansonettiego. O godz. 10:00 w odległości 60 Mm od Augusty dołączyła do nich 1 dywizja, a po kolejnej godzinie – 8 dywizjon. Do zachodu słońca eskadra ochraniana przez 17 niszczycieli zdążyła kursem południowo-wschodnim. Na wysokości zachodniego krańca Krety 1 i 8 dywizjon miały wejść na Morze Egejskie, dojść do wschodniego krańca Krety, po czym pójść kursem powrotnym, dołączyć do *Veneto* i wraz z pozostałymi okrętami powrócić do bazy.

W ciągu doby włoska eskadra została odkryta przez brytyjskie rozpoznanie lotnicze, jednak fakt ten nie zaniepokoił Jachino’a. Poza tym, po otrzymaniu informacji o wyjściu w morze dużego nieprzyjacielskiego zespołu, adm. Cunninghama wyprowadził w nocy w morze główne siły Floty Śródziemnomorskiej – okręty liniowe *Warspite*, *Barham*, *Valiant* i lotniskowiec *Formidable* z 14 samolotami torpedowymi i 13 myśliwcami na pokładzie, a także 9 niszczycieli. Od strony Grecji do punktu spotkania na południe od Krety spieszyła eskadra krążowników adm. Pridhama-Wippella: *Orion*, *Ajax*, *Perth* i *Gloucester*.

O świcie 28 marca włoski zespół szedł kursem 180° w trzech grupach. Krążowniki Sansonettiego znajdowały się około 10 Mm na prawym skrzydle od flagowego okrętu liniowego. 1 i 8 dywizjon szły w szyku torowym 20 Mm na lewo od nich. O godz. 06:00 z *Veneto* i *Bolzano* wystrzelono samoloty rozpoznawcze i już o 06:43 jeden z nich zameldował o 4 krążownikach 4 niszczycielach, idących na południowy wschód w odległości raptem 50 Mm od włoskiego zespołu. Jachino uznał, że w pobliżu musi znajdować się duży konwój, i zwiększył prędkość do 30 węzłów.

O 07:58 obserwatorzy z *Trieste* nawiązali kontakt wzrokowy z brytyjskimi okrętami. O 08:12 włoskie krążowniki otwały



Trieste w czasie operacji „Gaudo” 27 marca 1941 roku.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

ogień z dystansu około 27 000 m. Pierwsze salwy okazały się niedolotami. Brytyjczycy nie mogli odpowiedzieć ogniem, bowiem dystans był zbyt duży dla dział kal. 152 mm. Dystans zmniejszał się jednak stopniowo, bowiem włoskie jednostki rozwijały większą prędkość. Ogień skoncentrowano na *Gloucesterze*, który szczęśliwie uniknął trafień. O 08:29 dystans zmniejszył się do 21 500 m i *Gloucester* otworzył ogień oddając 2–3 salwy, które okazały się niedolotami, zmusiły jednak Włochów do zamilknięcia na kilka minut. Gdy o 08:37 znaleźli się na równoległym kursie, okazało się, że są w zasięgu brytyjskich dział, jednak i tym razem pociski nie doleciały do celu. O 08:50 Jachino rozkazał 3 dywizjonowi powrócić do sił głównych.

Tak zakończyła się nieskuteczna wymiana ognia, która weszła do historii II wojny światowej jako bitwa krążowników koło Gaudos. Można jedynie skonstatować, że Włosi po raz kolejny zdemontowali fatalne prowadzenie ognia. 3 ciężkie krążowniki wystrzeliły łącznie 364 pociski, nie uzyskując żadnego trafienia. Jak pisze w swoich wspomnieniach adm. Jachino: „Całe wyposażenie artylerii, a zwłaszcza urządzenia kierowania ogniem na *Trento* i *Trieste* było przestarzałe. Przed wybuchem wojny opracowano plany radykalnej modernizacji tego wyposażenia, w pierwszej kolejności dalmierzy, jednak bardzo niewiele udało się zdziałać, bowiem okręty wróciły do służby. Warto

*także zaznaczyć, że narodowy przemysł, na który musiała się opierać flota.....realizowała zamówienia z dużymi opóźnieniami” i dalej „Warunki atmosferyczne tego dnia nie były szczególnie pomyślne dla określania dystansu, zwłaszcza na znacznych odległościach, przede wszystkim dla starych dalmierzy łączonego typu zamontowanych na *Trento* i *Trieste*. Z pomocą tych urządzeń nie udało się precyzyjnie określić dystansu przed pierwszym wystrzałem, a również po otwarciu ognia ich wskazania były nierównomierne, nieregularne, nieprecyzyjne...”. W chwili otwarcia ognia oficerowie artylerysty czołowych krążowników oceniali dystans do przeciwnika na 22 000 m i tylko *Bolzano* okazał się jedynym okrętem, którego wskazania dalmierza były dostatecznie dokładne.*

Włochom nie udało się zrealizować swego zamiaru niszczenia z daleka, zaś skrócić dystansu za bardzo nie zamierzali obawiając się uszkodzenia własnych, słabo opancerzonych krążowników.

Dalsze wydarzenia tego dnia są dobrze znane, choć *Trento*, *Trieste* i *Bolzano* nie odegrały w nich znaczącej roli, zatem nie będziemy się nimi zajmować drobiazgowo. Po tym, jak krążowniki Sansonettiego rozpoczęły odchodzić na północny zachód, Brytyjczycy podążyli za nimi, starając się trzymać je w zasięgu swych dział. O 10:45 Jachino na *Vittorio Veneto* wykonał zwrot na południe mając nadzieję wziąć brytyjskie jednostki „w dwa ognie” między okrę-

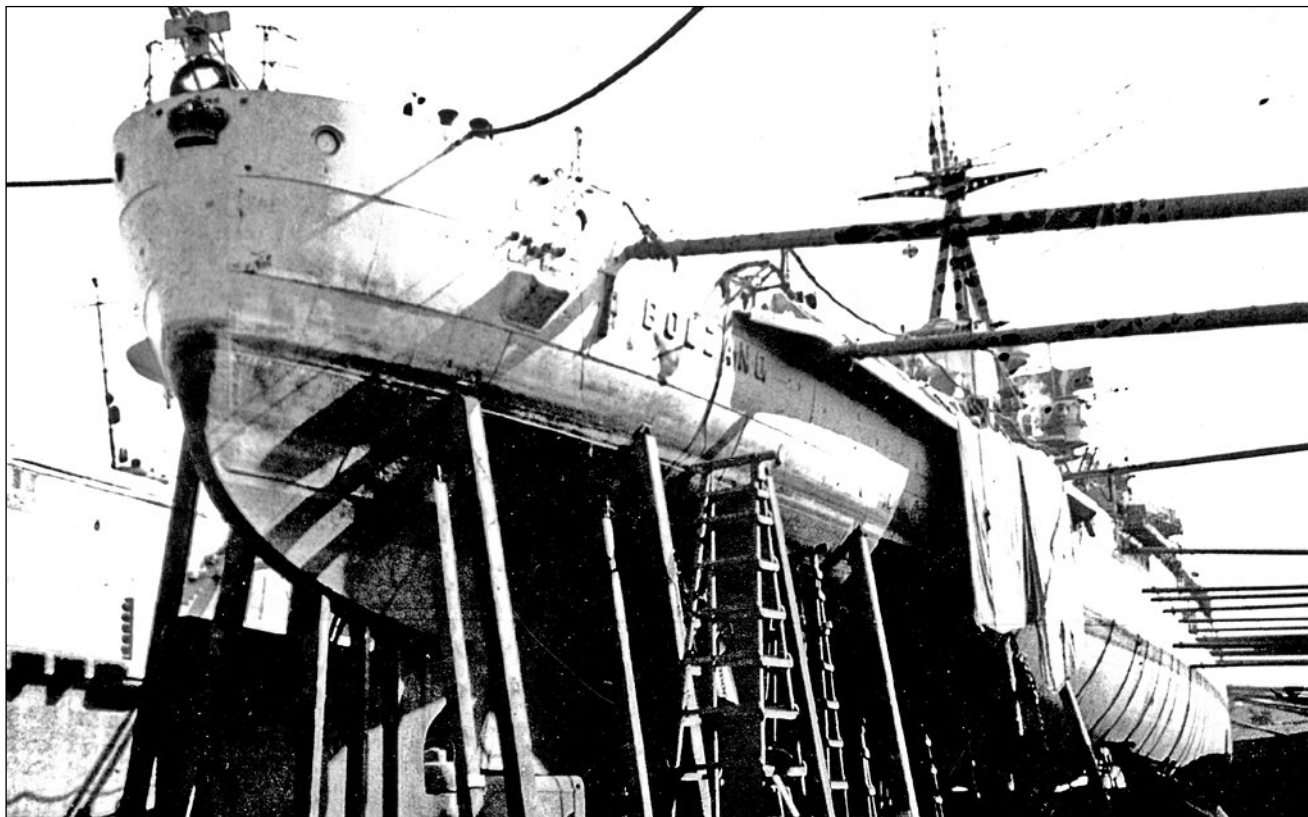
tami liniowymi a 3 dywizjonem, która otrzymała rozkaz rozwinięcia szyku, tak by stworzyć drugą połowę kleszczy. Brytyjczycy znaleźli się w niekorzystnym położeniu, lecz o 11:27 pojawiła się pierwsza fala samolotów torpedowych z *Formidable*. Choć włoskie okręty uniknęły trafień, Jachino natychmiast rozkazał odwrót w kierunku północno zachodnim. Odwrót odbywał się przy ciągłych atakach brytyjskiego lotnictwa, któremu udało się w końcu uszkodzić *Veneto* i *Pola*, co ostatecznie doprowadziło do nocnej bitwy i zniszczenia 1 dywizjonu. Pozostałe okręty dotarły w dniu 29 marca do Tarentu.

Kwiecień – lipiec 1941 r.

Rozpoczęty wiosną 1941 r. przerzut do Libii niemieckiego Korpusu Afrykańskiego (DAK) wymagał od włoskiej floty aktywności na liniach komunikacyjnych. Eskortowanie konwojów z wojskiem zaczęło angażować duże okręty nawodne.

24 kwietnia *Trieste* i *Bolzano* z niszczycielami *Carabinieri* i *Ascarim* oraz 7 dywizjonem krążowników zostały wydzielone do ubezpieczania konwoju (niemieckie transportowce *Marburg*, *Kibfels*, *Reichenfels*, *Birmania*, *Rialto*), który wyszedł z Neapolu, jednak z uwagi na złą pogodę zmuszony był zatrzymać się w Palermo, Messynie i Augście do 29–30 kwietnia.

Trento nie uczestniczył w operacji. 6 maja przeszedł do La Spezii na remont, trwający do 5 sierpnia. Wówczas też doszło



Bolzano w doku w Messynie w trakcie naprawy uszkodzeń zadanych przez torpedy brytyjskiego okrętu podwodnego *Triumph*.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

do zmian kadrowych: dowódcą *Bolzano* został kmdr Francesco Ruta, a stanowisko dowódcy 3 dywizjonu objął kadm. Bruno Brivonesi, wcześniej dowodzący również *Trento*.

24 maja *Trieste* i *Bolzano* eskortowały konwój liniowców pasażerskich *Conte Rosso*, *Marco Polo*, *Esperia* i *Victoria*. O 20:45 w odległości 10 Mm od przylądka Murro di Porco brytyjski okręt podwodny *Upholder* (N 99, lt. cdr M. Wanklyn) storpedował *Conte Rosso*. Z 2729 znajdujących się na pokładzie transportowca osób, udało się uratować zaledwie 1432. Pozostałe jednostki konwoju osiągnęły Tripolis, a krążowniki wieczorem 25 maja powróciły do Messyny, jednak już 27 wyszły ponownie w morze by eskortować konwój powrotny.

W czasie następnego miesiąca miało miejsce jeszcze kilka podobnych operacji: 8–9 czerwca *Trieste* i *Bolzano* z niszczycielami *Corozziere*, *Lanciere* i *Ascar* ubezpieczały transportowiec *Esperia*, 25 czerwca *Trieste* i *Gorizia* (jeden ocalały okręt typu *Zara*) wyszły w morze eskortując liniowce pasażerskie *Oceanię*, *Neptunię*, *Esperię* i *Marco Polo*, jednak po nalocie brytyjskiego lotnictwa konwój zawrócił do Tarentu, skąd ponownie wyszedł 27 czerwca. 29 jednostki osiągnęły Tripolis, a już nazajutrz wyruszył w drogę powrotną i 1 lipca dotarł Tarentu. 29 czerwca *Bolzano* był bezskutecznie atakowany przez brytyjski okręt

podwodny *Urge* (N 17). 16–20 lipca *Trieste* i *Bolzano* z niszczycielami *Corozziere*, *Carabiniere* i *Askari* znów ubezpieczał *Oceanię*, *Neptunię* i *Marco Polo* na trasie do Tripolisu i z powrotem.

Przeciwdziałanie operacjom przeciwnika – uszkodzenia *Bolzano*

22 sierpnia Brytyjczycy rozpoczęli operację, której celem było postawieniu zapory minowej w pobliżu Livorno i przeprowadzenie uderzenia lotniczego na obiekty przemysłowe na Sardynii. Z Gibraltaru wyszedł szybki stawiacz min *Manxman* i *Force „H”*. Włoskie rozpoznanie zadziałało sprawnie i Supermarina wydała Jachino rozkaz wyjścia w morze. Próba przechwycenia Brytyjczyków nie powiodła się, dodatkowo jeszcze rankiem 26 sierpnia na północ od Cieśniny Messyńskiej włoskie jednostki odkryły brytyjski okręt podwodny *Triumph* (N 18). Jego dowódca lt. cdr Woods wykazał się ogromną determinacją. Choć okręt podwodny kilka razy wykrywały i obrzucały bombami głębinowymi włoskie niszczyciele, jego dowódca nie rezygnował z ataku i w końcu odpalił salwę 2 torped do zamykającego szyk *Bolzano*.

Torpeda trafiła w rufę, powodując poważne uszkodzenie konstrukcji kadłuba i unieruchamiając okręt. Z wielkim trudem przy pomocy 2 holowników udało się

doprowadzić krążownik do Messyny i postawić do remontu w miejscowym doku. Prace miały trwać co najmniej 3 miesiące, jednak we wrześniu, w czasie nalotu brytyjskich bombowców, okręt trafiła bomba, powodując dodatkowe spore uszkodzenia i znaczne straty wśród załogi oraz pracujących robotników. W rezultacie zdecydowano o przeprowadzeniu *Bolzano* do Genui do macierzystej stoczni „Ansaldo” w celu kontynuowania napraw. Do służby krążownik powrócił dopiero w czerwcu następnego roku.

Kolejną dużą akcją przeprowadzili Brytyjczycy w końcu września. Była ona związana z przeprowadzeniem konwoju z Gibraltaru na Maltę (Operacja „Halberd”). Późnym wieczorem 26 września *Trieste* i *Trento* z niszczycielami *Carabinierem*, *Corozzierem*, *Lancierem* i *Askarim* wyszły z Messyny i do południa dnia następnego osiągnęły rejon 50 Mm na wschód od przylądka Carbonara. Wobec braku dalszych informacji o nieprzyjacieli okręty manewrowały bez celu po Morzu Tyrreńskim. 30 września jednostki odeszły do La Madaleny, skąd powróciły do Messyny.

Pogrom konwoju „Duisburg”

21 października włoskie rozpoznanie lotnicze stwierdziło przybycie na Maltę 2 krążowników i 2 niszczycieli. Wywnioskowano, że jest to zespół przeznaczony

do działania na włoskich szlakach komunikacyjnych, co zmusiło do wzmocnienia eskorty konwojów północno afrykańskich.

7 listopada z Neapolu wyszedł duży konwój „Beta”⁵, składający się z 5 transportowców (niemieckie *Duisburg* 7389 BRT, *San Marco* 3113 BRT, włoskie *Rina Corrado* 5180 BRT, *Maria* 6339 BRT, *Sagitta* 5153 BRT i 2 zbiornikowców *Minatitland* 7599 BRT i *Conte di Misurata* 5014 BRT) o łącznej wyporności 39 839 BRT. Na pokładach transportowców znajdowały się 172 włoskie i 217 niemieckie samochody, 1600 t materiałów wojennych, 17 281 t paliwa, około 10 000 t różnych ładunków, a także 145 włoskich i 78 niemieckich żołnierzy oraz 21 cywilnych pasażerów. Bezpośrednią ochronę konwoju zapewniało 6 niszczycieli pod dowództwem kmdr Ugo Bischani (*Maestrale*, *Fulmine Euro*, *Grecale*, *Libeccio*, *Oriani*). Dalszą eskortę stanowiły krążowniki kadm. Brivonesiego (*Trieste* i *Trento* z niszczycielami *Granatiere*, *Fuciliere*, *Bergsalieri*, *Alpino*).

„Nawiązania kontaktu z przeciwnikiem – stwierdzają Jack Green i Alessandro Massignani – przez dalekie ubezpieczenie dało niewiele korzyści, bowiem inicjatywę mieli Anglicy. Tym nie mniej i Brivonesi i Supermarina uznali atak sił nawodnych za praktycznie niemożliwy... i przygotowywali się jedynie na nocne naloty. Jedynym wytłumaczeniem takich poglądów mógł być brak u Włochów doświadczenia w prowadzeniu nocnych starć i całkowity brak radarów. Innymi słowy, bazowali oni nie na możliwościach nieprzyjaciela, lecz na swoich własnych”.

Trasa konwoju wiodła na wschód od Malty. Brivonesi pozostawał w zasięgu wzroku od konwoju, zygając z prędkością 16 węzłów, podczas, gdy powolne statki konwoju posuwały się z prędkością 9 węzłów. 8 listopada o godz. 22:00 *Trento* i *Trieste* znajdowały się na prawym skrzydle konwoju, a *Granatiere* i *Bergsalieri* – nieco przed krążownikami, zaś *Fuciliere* i *Alpino* – z tyłu. Od 22:00 do północy zespół ubezpieczenia pozostawał za rufą transportowców, trzymając się między nimi a Maltą. O 24:00 zespół czasowo przeciął kurs konwoju, a o 00:30 znalazł się znów na jego prawym skrzydle.

O godz. 01:00 znajdujący się 135 Mm od Syrakuz konwój został niespodziewanie zaatakowany. Brytyjskie Force „K” – krążowniki *Aurora*, *Penelope*, niszczyciele *Lively*, *Lance* – z rozszyfrowanych radiogramów włoskich radiooperatorów posiadało dokładne informacje o składzie i trasie konwoju oraz przyjętej zwykle taktyki. Brytyjczycy wykryli przeciwnika za pomocą radaru i otworzyli ogień wcześniej

nim Włosi zdążyli ich zauważyć. Następnie zespół w szyku torowym zawrócił na południowy wschód, obszedł konwój łukiem w kierunku odwrotnym do wskazówek zegara.

Bergsalieri poinformował *Trieste* o obecności nieprzyjacielskich jednostek, gdy tylko otworzyły one ogień. Brivonesi rozkazał natychmiast zwiększyć prędkość i skręcić w prawo. O 01:03 czołowy *Trieste* otworzył ogień do krążownika z odległości 8000 m, po 2 minutach podobnie zareagował *Trento*, który o 01:08 wystrzelił pocisk oświatający.

Włosi byli przekonani, że zaliczyli trafienie, w rzeczy samej jednak Brytyjczycy do końca starcia nie widzieli ani bliskich upadków pocisków, ani samych krążowników, nie podejrzewając nawet ich obecności. Do 01:25, gdy zgodnie z informacją oficerów artyleryjskich, brytyjskie okręty wyszły poza zasięg dział, *Trento* i *Trieste* wystrzelili 207 pocisków kal. 203 mm i 82 kal. 100 mm. O 01:29 ciężkie krążowniki zawróciły na północ by spróbować przechwycić brytyjski zespół przy próbie powrotu na Maltę, jednak płonące statki i stawiane stale przez niszczyciele zasłony dymne, powodowały, że zamiar ten był beznadziejnym. Kończąc pogrom konwoju, Brytyjczycy przeszli niezauważeni z rufą 3 dywizjonu.

Włosi stracili w wyniku ataku wszystkie 7 statków konwoju i niszczyciel *Fuciliere*. Rankiem krążowniki kontrolujące rejon bitwy w poszukiwaniu rozbitków stały się celem ataku okrętu podwodnego *Upholder*. *Trento* zdołał wymanewrować salwę 3 torped, jednak jedna z torped dosięgła niszczyciel *Libeccio*. Niszczyciel *Euro*⁶ przez kilka godzin holował uszkodzony okręt, który jednak przełamał się i zatonął.

„Bez wątpienia rezultat starcia był bardzo poważną klęską Włochów – z zalem stwierdza M.-A. Bragadin – Działania włoskich okrętów były nieskoordynowane i czasami po prostu błędne....Podstawowymi czynnikami, które doprowadziły do tak rozpaczliwego przebiegu wydarzeń, były nowe wyposażenie techniczne i przewaga umiejętności taktycznych. Anglicy wyposażyli swoich marynarzy w nowe środki techniczne, które stanowiły rewolucję w taktyce nocnych działań bojowych”.

Brivonesi i Bischani utracili zajmowane stanowiska, a Brivonesi trafił nawet przed trybunał wojskowy, jednak ostatecznie 5 lipca 1942 r. został uniewinniony i wyznaczony starszym naczelnikiem marynarki wojennej na Sardynii. 3 dywizjon krążowników objął kadm. Angelo Parona, który w okresie przedwojennym dowodził *Triestem*.

Uszkodzenie *Trieste*

21 listopada 1941 r. Włosi rozpoczęli dużą operację morską, kierując równocześnie do Libii 4 konwoje i lekki krążownik *Luigi Cadorna* z ładunkiem benzyny. Dla zabezpieczenia konwojów wyszły w morze 3 (*Gorizia* pod flagą kadm. Parony, *Trento* i *Trieste*) i 8 (*Garibaldi* i *Abruzzi*) dywizjon krążowników. Podobnie jak to miało miejsce poprzednim razach, brytyjskie rozpoznanie wcześniej wykryło wysłanie konwojów i na ich trasach rozwinęto okręty podwodne, a z maltańskich lotnisk wystartowały samoloty torpedowe i bombowe.

3 dywizja wyszła z Messyny wieczorem 21 listopada wraz z 11 i 12 dywizjonem niszczycieli. Tym razem krążowniki otrzymały rozkaz by iść przed konwojem. Wkrótce po wyjściu w morze okręty i statki zostały zaatakowane przez lotnictwo, a o 23:10 w punkcie o współrzędnych 37°48'N i 15°32'E *Trieste* został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Utmot* (N 19; lt cdr Keily).

Torpeda trafiła w drugą kotłownię, powodując natychmiastowe zatopienie 3 przedziałów. Wybuch kotła nr 3 spowodował ogromne uszkodzenia, jednak ugasił pożar rozlanego paliwa. Okręt został chwilowo unieruchomiony. Na szczęście, dla niego, grodzie wytrzymały i udało się opanować zalewanie przez wodę kolejnych pomieszczeń. Odpowiadając na apel dowódcy załoga działała z pełnym poświęceniem. Przykładem bohaterstwa był elektryk Godeas, który odcięty na stanowisku kierowania kingstonami, kontynuował wykonywanie swych obowiązków, a uwolniony został dopiero po przybyciu krążownika do bazy. Po godzinie od chwili storpedowania udało się podnieść ciśnienie pary w kotłach rufowej grupy i *Trieste* ubezpieczany przez niszczyciele *Carabinieri* i *Corozziere* ruszył powoli do Messyny, którą osiągnął 22 listopada o 07:30. remont krążownika trwał do lipca 1942 r.

W tym czasie nie ustawały ataki lotnicze na konwoje i ochraniające je okręty. O 00:38 brytyjski samolot torpedowy uzyskał trafienie w lekki krążownik *Duca degli Abruzzi*, który utracił rufę. W rezultacie 2 z 4 konwojów otrzymały rozkaz powrotu do Tarentu. Z 8 wysłanych statków porty przeznaczenia osiągnęły jedynie 3 z nich.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

5. W literaturze konwój zwykle określa się jako „Duisburg” – od nazwy największej jego jednostki.

6. Niszczycielem *Euro* dowodził kmdr ppor. Cigalai Fulgosi – w przyszłości dowódca *Bolzano*



Komandor Ernst Lindemann — pierwszy i ostatni dowódca pancernika „Bismarck”

Krótką i dramatyczną zarazem karierę jednego z dwu największych pancerników III Rzeszy stale budzi zainteresowanie autorów i czytelników monografii wojennomorskich. Także w Polsce i choćby ze względu na udział w pościgu za pancernym kolosem Kriegsmarine polskiego niszczyciela ORP *Piorun*.

Większość znawców II wojny światowej na morzu wiąże dzieje pancernika *Bismarck* z nazwiskiem admirała Lütjensa. On to jako dowódca floty (*Flottenchef*) stał na czele korsarskiej wyprawy *Bismarcka* który wraz z ciężkim krążownikiem *Prinz Eugen* miał sparaliżować brytyjską żeglugę na północnym i środkowym Atlantyku zgodnie ze strategicznymi koncepcjami szefa Kriegsmarine – wielkiego admirała Ericha Raedera¹.

W cieniu admirała Lütjensa pozostaje pierwszy, a zarazem ostatni dowódca jego flagowego okrętu komandor Ernst Lindemann, który jako nietuzinkowy, niesza-blonowy oficer w pełni zasługuje na bliższą prezentację polskiemu czytelnikowi.

Ernst Otto Lindemann przyszedł na świat 28 marca 1894 r. w rodzinie Marii i Ernsta Lindemannów w Altenkirchen, stolicy regionu Westerwald w Nadrenii. Przyszły komandor miał zaledwie rok gdy rodzice (ojciec był prawnikiem) przenieśli się do Berlina. Zarówno on jak i dwaj

młodszy bracia dorastali w dobrobycie rodziny klasy średniej, korzystającej z uroków przeżywającej wyjątkową koninukturę ekonomiczną wilhelmińskiej Rzeszy. W wieku 16 lat Lindemann poznał bliżej jednego z kuzynów matki komandora porucznika (niem. *Fregattenkapitän*) Friedricha Tiesmeyera, dowódcę jednego z lekkich krążowników Kaiserliche Marine (*Mainz*). To spotkanie zadecydowało o wyborze drogi życiowej młodego Ernsta. Zły stan zdrowia sprawił, że Lindemann zdał maturę z kilkumiesięcznym opóźnieniem, dopiero jesienią 1912 roku. Jakkolwiek jego stan zdrowia uległ poprawie do Akademii Marynarki we Flensburgu-Mürwik przyjął to go ze względu na słabą kondycję fizyczną warunkowo. Bez poparcia wuja kmr. Tiesmeyera, zapewne w ogóle nie mógłby rozpocząć nauki. Młody kadet z trudem wytrzymywał niełatwe warunki służby na morzu (m. in. na *Hertha*), jednak niedobory fizyczne nadrabiał nieprzeciętną pilnością w nauce i był stawiany za wzór kołegom. Bezpośrednio po wybuchu I wojny światowej Lindemann i jego koledzy zostali mianowani na pierwszy stopień oficerski w cesarskiej marynarce – chorążego marynarki (niem. *Fähnrich zur See*), chociaż ich nauka nie została jeszcze w pełni ukończona. Potrzeby stanu wojny miały jednak pierwszeństwo. Praktyka wojennomorska

miała uzupełnić teoretyczne wykształcenie. Chorąży Lindemann służył początkowo na pancerniku *Lothringen*, a następnie od 1916 roku na największym (obok bliźniaczego *Baden*) okręcie Hochseeflotte – *Bayern*. Na obydwu tych jednostkach pełnił funkcję najpierw III, a następnie II oficera sygnałowego. Jak wiadomo (pomijając bitwę na Skagerraku) większość czasu pierwszego światowego konfliktu pancerny rdzeń Kaiserliche Marine spędził na kotwicach², to jednak Lindemann miał możliwość uczestnictwa w działaniach wojennych *Bayerna* od 1917 r. w składzie zespołu bałtyckiego cesarskiej marynarki uczestniczył w walce przeciw flocie rosyjskiej na Bałtyku. Na jego pokładzie Lindemann, awansowany w 1915 r. na stopień podporucznika marynarki (niem. *Leutnant zur See*) doczekał końca wojny. Po zawieszeniu broni 11 listopada 1918 r. Lindemann uczestniczył w ostatnim rejsie swego okrętu na miejsce internowania Hochseeflotte w Scapa Flow. Nie uczestniczył w zbiorowym samozatopieniu eskadry admirała Ludwiga von Reutera (21 czerwca 1919 r.) gdyż w styczniu 1919 r. powrócił już do Niemiec.

1. E. M. Raeder, *Moje życie*. Gdańsk 2001, s. 452 i n.

2. P. Simsa, *Wilhelm II und seine Flotte*. Stuttgart 2012, s. 196. R. Güth, *Die Marine des Deutschen Reichs, 1919-1939*. Frankfurt am Main 1972, s. 25-29.

Tymczasem perspektywy dalszej kariery oficerskiej w marynarce republikańskiej Rzeszy były mocno ograniczone – wręcz żadne. Niejasna była nadal przyszłość ustrojowa Niemiec, a flota została zredukowana na mocy traktatu wersalskiego do 6 starych okrętów liniowych, tyłuż jeszcze bardziej wiekowych krążowników i kilkudziesięciu mniejszych jednostek jak niszczyciele, torpedowce i okręty minowe. Personel marynarki (wyłącznie zawodowy) liczyć mógł zaledwie 15 000 ludzi w tym zaledwie 1500 oficerów³.

Ernstowi Lindemannowi udało się jednak uzyskać przydział w biurze berlińskiej admiralicii. W atmosferze upadającej dyscypliny i rozpolitykowania w szeregach marynarki, młody oficer zawsze gotowy do służby, mało mówny, bez reszty oddany pracy miał zwrócić na siebie uwagę zwierzchników z admirałskimi epoletami. Podczas puczu Kappa-Lützwitz, Lindemann zachował dystans wobec bieżących wydarzeń politycznych. Zarówno on jak i jego koledzy uważali, że oficerowie marynarki nie powinni uczestniczyć w wydarzeniach politycznych. Nie oznaczało to oczywiście braku własnych sympatii politycznych. Porucznik Lindemann podobnie jak większość oficerów Reichsmarine pozostali w duchu monarchistami⁴.

W 1920 r. Lindemann otrzymał awans na stopień porucznika marynarki (niem. *Oberleutnant zur See*) pełniąc w latach 1920–1922 funkcję oficera wachtowego na pokładzie pancernika *Hannover*.

1 grudnia 1921 r. porucznik Lindemann zmienił stan cywilny żeniąc się z berlińską śpiewaczką operową Charlotte'ą Weil. Ze związku tego narodziła się w 1924 roku córka Helga. Jednak małżeństwo nie przetrwało próby czasu. W 1932 r. berliński sąd cywilny orzekł rozwód.

W 1922 r. Lindemann zszedł z pokładu *Hannovera* obejmując stanowisko dowódcy kampanii w oddziale ochrony wybrzeża na wyspie Sylt. Jednocześnie zmienił swą specjalizację wojennomorską. Uznał, że oficer sygnałowy nie ma na łądź w zasadzie pracy, poza służbą portową. W związku z tym uznał, że bardziej przyszłościowa jest zmiana rodzaju służby na artyleryjską. Na wybrzeżu – zwłaszcza Morza Północnego – istniało kilkanaście baterii artylerii nadbrzeżnej kalibru od 105 do 280 mm. Z braku większej liczby dużych okrętów z ciężką artylerią właśnie tam szkolono specjalistów w tej dziedzinie, a szansa awansu (jak na możliwości Reichsmarine) była większa, niż w służbie sygnałowej. Podkomendni zapamiętali Lindemanna jako służbistę, który wiele wymagając od siebie miał prawo żądać

tego samego od podwładnych. Jednocześnie zdyscyplinowany, oddany służbie marynarz mógł liczyć zawsze na sprawiedliwą ocenę dowódcy i jego pomoc w sprawach pozasłużbowych. Gdy jeden z marynarzy poprosił go o przedłużenie przepustki o 6 godzin ponad zwyczajową normę, Lindemann zapytał o powód. Marynarz wyjaśnił, że nie stać go na bilet kolejowy i musi pieszo iść do rodzinnego domu ponad 15 km. Lindemann przepustki nie przedłużył, ale opłacił marynarzowi podróż pociągiem. Tego rodzaju gesty zjednywały mu sympatię podwładnych. Byli gotowi skoczyć za swym dowódcą w ogień. Nic zatem dziwnego, że dowodzony przez niego pododdział uchodził za najlepszy wśród brzegowych jednostek Reichsmarine. Przełożeni nie mogli tego nie dostrzec. Lindemann otrzymał przed czasem (w 1925 r.) awans na kapitana marynarki (niem. *Kapitänleutnant*) i przydział sztabowy do dowództwa rejonu operacyjnego floty na Bałtyku (*Marinestation der Ostsee*) na czele którego stał późniejszy szef Kriegsmarine, wiceadmirał Erich Marie Raeder, surowy służbista, człowiek, o którym mówiono, że nawet sypia w mundurze. W Lindemannie znalazł pokrewną duszę, poza tym łączyło i jeszcze jedno – obydwaj mieli kompleks niskiego wzrostu (ok. 170 cm). Raeder dostrzegł szybko zaangażowanie i bezgraniczne oddanie służbie Lindemanna. Upewnił on Lindemanna co do słuszności wyboru nowej specjalizacji, a gdy został w 1928 r. szefem Reichsmarine załatwił Lindemannowi przydział na odpowiedzialne stanowisko II oficera artylerii na pancerniku *Elsaß*, by w 1930 r. otrzymać to samo stanowisko na bliźniaczym, aczkolwiek już zmodernizowanym okręcie tej samej klasy *Schleswig-Holstein*⁵. Podczas służby na obu tych starych okrętach pamiętających czasy bitwy jutlandzkiej Lindemann uzyskał znakomite wyniki szkoleniowe, bardzo wysoko ocenione przez przełożonych. To sprawiło, że z końcem 1931 r. został on przeniesiony na stanowisko wykładowcy do Szkoły Artylerii Morskiej (niem. *Schiffsartillerieschule*) w Kilonii, kształcącej tak oficerów jak i podoficerów tego rodzaju służby w Reichsmarine. Do szkoły tej kierowano wyróżniających się specjalistów artylerii okrętowej w celu dalszego doskonalenia kwalifikacji. Szkolenie artylerzystów zyskiwało tym bardziej na znaczeniu, że w okresie tym przygotowywano do przekazania Reichsmarine pierwszą dużą jednostkę wybudowaną w Republice Weimarskiej – pancernik kieszonkowy *Deutschland*. Drugi okręt tego samego typu, *Admiral Scheer* znajdował się w budowie. Obie jednostki mające za uzbrojenie

główne 6 dział kalibru 280 mm w 2 nowoczesnych trójlufowych wieżach wymagały dobrych specjalistów artylerii okrętowej. Kapitan mar. Ernst Lindemann marzył w głębi ducha o stanowisku oficera artyleryjskiego na tych jednostkach. Z początkiem 1933 r. (30 stycznia) nastąpiła zmiana na stanowisku kanclerza Rzeszy. Urząd szefa rządu Rzeszy objął Adolf Hitler. Jednak w owym czasie mało kto w *Reichsmarine* zdawał sobie sprawę z późniejszych konsekwencji. Przyszły Führer jako szef NSDAP wypowiadał się z dużą wstrzemięźliwością w kwestiach morskich. Uchodził za przeciwnika odbudowy floty pełnomorskiej w duchu wilhelmińskim. Stawiający na sojusz z Wielką Brytanią, Hitler uważał, że pełnomorskie ambicje Niemiec mogą utrudnić realizację tego celu. W ponad miesiąc od momentu przyjęcia urzędu kanclerza (5 marca 1933 r.) Hitler przyjął Raedera, który poinformował go o planach rozbudowy Reichsmarine. Z wypowiedzi Hitlera wynikało, że jedynym przeciwnikiem morskim Rzeszy z którym możliwa jest wojenna konfrontacja pozostaje Francja⁶. Szef marynarki wojennej Rzeszy admirał Raeder starał się trzymać z dala od bieżącej polityki i tego samego wymagał od podległych mu oficerów. Lindemann – podobnie jak wielu innych oficerów Kriegsmarine był zadeklarowanym monarchistą.

W 1934 r. Lindemann ponownie zmienił stan cywilny. 20 lipca tegoż roku zawarł ślub z szwagierką najmłodszego ze swych braci. Wybranką była młodsza o 14 lat Hildegard Burchard. 27 października 1934 r. odbył się ślub w ewangelickim kościele św. Anny w Berlinie-Dahelm. Komandor wystąpił w pełnym mundurze galowym przy orderach ze szpadą u boku. Wykazał się przy tym dużą odwagą cywilną, gdyż związek pobłogosławił były dowódca okrętu podwodnego z czasów wojny pastor Martin Niemöller, który jako współtwórca opozycyjnego wobec nazizmu „Kościoła Wyznającego” (*die Bekennende Kirche*) był pod stałym nadzorem Gestapo⁷. Świeżo upieczony małżonek otrzymał tylko kilka dni urlopu okolicz-

3. R. Güth, *Die Marine des Deutschen Reichs*, 1919-1939. Frankfurt am Main 1972, s. 25-29.

4. Można przyjąć, że oficerowie Reichsmarine zachowywali lojalność wobec republikańskiego ustroju Rzeszy powodowani wiernością państwu niemieckiemu jako takiemu, bądź wyrazem zdystansowania wobec „weimarskiego systemu” – J. Düfler, *Weimar, Hitler und Reichsmarine. Reichspolitik und Flottenbau 1920 bis 1939*. Düsseldorf 1973, s. 38 i następne.

5. J. Grützner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann der Bismarck Kommandant (1894-1941)*. Zweibrücken 2010, s. 80-81.

6. J. Grützner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 92.

7. R. Güth, *Die Marine*...

nościowego, gdyż musiał szybko powrócić do swych obowiązków na pokładzie *Admiral Scheer*, który 12 listopada 1934 r. oficjalnie zasilł szeregi niemieckiej floty.

Przed marynarką wojenną Rzeszy rozwinęły się coraz lepsze perspektywy. Przemianowana w 1935 roku na Kriegsmarine flota stanęła u progu znacznej rozbudowy. 18 czerwca 1935 r. Hitler zawarł z Wielką Brytanią układ o zbrojeniach morskich pozwalający niemieckiej marynarce na rozbudowę do stanu 35% tonażu Royal Navy. Niemcy mogły posiadać flotę, która tonażem dorównałaby francuskiej Marine Nationale czy włoskiej Regia Marina⁸. Stało się jasne, że Kriegsmarine będzie budować okręty liniowe z prawdziwego zdarzenia, o tonażu i uzbrojeniu równym analogicznym okrętom mocarstw morskich. W opinii swego dowódcy kmr Marschalla, Lindemann uchodził „za wybitnego specjalistę artylerii, jednego z najlepszych we flocie”. Lindemann, dumny z wysokiej oceny bezpośredniego przełożonego ironizował w gronie bliskich kolegów, że tak na dobrą sprawę „nadal służy we flocie warunkowo”, bowiem tego zastrzeżenia które znalazło się w jego aktach osobowych u progu służby nikt nie usunął.

Po wybuchu hiszpańskiej wojny domowej *Admiral Scheer* uczestniczył w ewakuacji niemieckich cywili z ogarniętego konfliktem wewnętrznym kraju. Następnie uczestniczył w kontroli wybrzeża hiszpańskiego współpracując w ramach tzw. patroli neutralności z jednostkami Royal Navy. Kmdr Lindemann miał okazję podczas tego rejsu do objęcia czasowo ważnej funkcji na pancerniku kieszonkowym. Otóż lipcu 1936 r. zastępował przebywającego na urlopie I oficera okrętu kmr ppor Leopolda Bürknera. Radził sobie z nowymi obowiązkami doskonale otrzymując kolejne pochwały od dowódcy *Admiral Scheer* kmr. Marschalla. W czasie wizyty niemieckiego okrętu w Gibraltarze był on wizytowany przez dowódcę eskorty brytyjskiej stacjonującej w bazie kontradmirała Jamesa Somerville’a⁹. Nikt nie miał wtedy pojęcia, że niespełna pięć lat później admirał Somerville będzie dowodzić eskadrą mającą w składzie lotniskowiec *Ark Royal*, którego samoloty odegrały decydującą rolę w pościgu za *Bismarckiem*. Działalność *Admirala Scheera* latem 1936 r. u hiszpańskich wybrzeży znalazła uznanie w oczach dowództwa Kriegsmarine. 1 października 1936 r. komandor Marshall otrzymał awans na pierwszy stopień admirałski (niem. *Konteradmiral*) a Lindemann otrzymał nominację na wyższy stopień – komandora porucznika (niem. *Fregattenkapitän*). W tej randze Lindemann mógł

spodziewać się przydziału jako dowódca jednego z dużych nowoczesnych niszczycieli typu *Leberecht Maass*, a nawet jednego z lekkich krążowników Kriegsmarine. Jednak przełożeni komandora zdecydowali inaczej. Lindemann, objął z dniem 20 sierpnia 1936 r. typowo urzędnicze stanowisko w Kierownictwie Wojny Morskiej (Berlin) jako szef komórki wydziału operacyjnego. Stanowisko podległe bezpośrednio szefowi sztabu *Seekriegsleitung* umożliwiało stały niemal codzienny kontakt z najwyższymi dowódcami Kriegsmarine na czele z admirałem Raederem. W 1938 r. (1 kwietnia) Lindemann otrzymał awans na stopień pełnego komandora (niem. *Kapitän zur See*). Trzy dni później objął stanowisko szefa wyszkolenia bojowego w Kierownictwie Wojny Morskiej. Jakkolwiek Lindemann nie miał powodów do narzekania, a jego kariera rozwijała się bardzo pomyślnie, nie był do końca zadowolony z otrzymanego przydziału. Marzył o dowództwie dużego okrętu bojowego, np. wchodzącego właśnie do służby pancernika *Gneisenau*.

Zaostrzenie stosunków brytyjsko-niemieckich po 15 marca 1939 r. napawało Lindemanna (podobnie jak wielu innych wyższych oficerów Kriegsmarine) niepokojem. W rozmowie z admirałem Marschallem w lipcu 1939 r. usłyszał od byłego przełożonego, że należy poważnie liczyć się z wybuchem konfliktu między Rzeszą a Wielką Brytanią. W kierownictwie Wojny Morskiej taka perspektywa budziła niepokój, wręcz przerażenie. Wielki admirał Raeder nie krył pesymizmu po wybuchu wojny z Imperium Brytyjskim 3 września 1939 r. W jego opinii, niemiecka marynarka miała w tym konflikcie szanse więcej niż ograniczone. Jedyne – co zdaniem jej szefa można było uczynić, to – „umierać z honorem”¹⁰.

Jednak szybkie zwycięstwo nad Polską we wrześniu 1939 r. przywróciło wiarę we własne siły w szeregach Kriegsmarine, wzmocnione sukcesami *U 29* i *U 47*, które zatopiły brytyjski lotniskowiec *Courageous* i pancernik *Royal Oak*. Gdy w listopadzie 1939 r. powrócił z korsarskiego rajdu na Atlantyku pancernik kieszonkowy *Deutschland*, a jego dowódca kmr Paul Wennecker po nominacji admirałskiej zdał dowództwo tego okrętu, w Kierownictwie Wojny Morskiej pojawiły się pogłoski, że jego następcą będzie właśnie Lindemann. Stało się jednak inaczej. Nowym dowódcą *Deutschlanda*, który na rozkaz Hitlera przemianowano 30 listopada 1939 r. na *Lützow* został komandor August Thiele¹¹.

Ponownie Lindemann otrzymał stanowisko na lądzie. Tym razem było ono

prestiżowe i odpowiadało w pełni morskiej specjalności komandora. 30 września 1939 roku otrzymał on nominację na komendanta Szkoły Artylerii Okrętowej (niem. *Schiffsartilleri-Schule-SAS*) w Kilonii-Wik. Miejsce to nie było mu obce, wszak w minionych latach wykładał w murach tej uczelni. Znał również doskonale swych poprzedników wśród których pierwsze miejsce zajmował kmr Günther Paschen, w czasie bitwy na Skagerraku I oficer artylerii flagowego krążownika liniowego admirała Franza Hippera – *Lützow*¹².

Uczestnicy kursów artyleryjskich tej doby bez wyjątku zachowali Lindemanna w jak najlepszej pamięci. We wspomnieniach podkomendnych pozostał jako wymagający oficer i dowódca traktujący z całą życzliwością młodszych kolegów zarówno tych z oficerskimi epoletami jak i świeżo mianowanych na stopień podoficerski marynarzy. Komandor Lindemann z obawą patrzył na wojenną przyszłość Niemiec. Potęga Royal Navy budziła respekt. Wyrażał jednak nadzieję, że również i tym razem „polityczny geniusz Hitlera” zapewni Rzeszy zwycięstwo kosztem niewielkich strat¹³. Błyskawiczne zwycięstwo Wehrmachtu we Francji (maj-czerwiec 1940 r.) nad najpotężniejszą w powszechnej opinii na starym kontynencie armią francuską wspomaganą przez Brytyjski Korpus Ekspedycyjny i RAF wzbudziło w Niemczech entuzjazm, któremu uległ nawet sceptyczny Lindemann. Czy wiara w Hitlera nie miała jednak mocnych podstaw? Wszak to geniusz wodza zdecydował o sukcesie wyznaczając kierunki natarcia w miejscach (Ardeny) które zaskoczyły Francuzów. Komandor Lindemann zaczął obawiać się całkiem poważnie, że wojna się skończy, a on nie weźmie w niej czynnego udziału¹⁴.

8. *Ibidem*, s. 182-186.

9. J. Grünzner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 130.

10. M. Nolte „... mit Anstand zu sterben versterben” *Flottenrüstung zwischen Tirpitzscher Tradition, strategischer Notwendigkeit und ideologischen Kalkül 1933-1943*. Marburg 2005, s. 125.

11. Kmdr August Thiele prawie przez całą swą wojenną karierę w Kriegsmarine związany był z pancernikami kieszonkowymi typu *Deutschland*. Jako dowódca *Lützowa* swą energiczną postawą przyczynił się do uratowania go od zatonięcia po trafieniu torpedą brytyjskiego okrętu podwodnego *Spearfish* (11.4.1940 r.). Od października 1944 do kwietnia 1945 r. dowodził II grupą bojową (*Kampfgruppe Thiele*) złożoną z ciężkich krążowników *Admiral Scheer* i *Lützow*, które ogniem swych dział skutecznie powstrzymywały natarcie Armii Czerwonej na Kłajpedę i w rejonie Zalewu Wiślanego – K.Dieckert, H. Grossmann, *Bój o Prusy Wschodnie. Kronika dramatu 1944-1945*.

12. J. Grünzner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 140-142.

13. *Ibidem*, s. 140.

14. *Ibidem*, s. 140-142.



Bismarck wyrusza na swoje pierwsze próby morskie z Hamburga. Uwagę zwraca brak dalmierzy artylerii głównego kalibru oraz działek przeciwlotniczych.
Fot. zbiory Reinharda Kramera.

30 lipca 1940 r., w czasie gdy III Rzesza była u szczytu potęgi komandor Ernst Lindemann otrzymał nominację na dowódcę znajdującego się w ostatnim stadium budowy najnowszego pancernika Kriegsmarine – *Bismarck*. Awans ten, był dla Lindemanna miłą niespodzianką i dużym zaskoczeniem. We flocie niemieckiej nie brakowało bowiem doświadczonych oficerów którzy zdobywali doświadczenie na pancernikach kieszonkowych bądź dwu nowych krążownikach liniowych *Gneisenau* oraz *Scharnhorst*, by wymienić w tym gronie komandorów: Helmuth von Heye, Kurt Cesar Hoffmann czy Harald Netzband. Wydaje się, że o awansie Lindemanna zadecydowała znakomita reputacja specjalisty artylerii okrętowej. Ciężkie działa 380 mm w liczbie ośmiu były głównym uzbrojeniem najwięk-

szej jednostki Kriegsmarine. Spodziewano się zapewne, że Lindemann nie tylko zapewni bezbłędne działanie podstawowego oręża największego okrętu marynarki III Rzeszy, a ponadto wychwyci wszelkie niedociągnięcia konstrukcyjne. Warto zatem przybliżyć taktyczno-techniczne dane okrętu, który w momencie wejścia do służby uchodził za najpotężniejszy pancernik świata.

Idea budowy bliźniaczych jednostek *Bismarck/Tirpitz* mogła być wprowadzona do realizacji po zawarciu układu morskiego między Wielką Brytanią a III Rzeszą w 1935 r. Wkrótce po jego podpisaniu ogłoszono budowę 2 okrętów liniowych, których wyporność wynosić miała 35 000 t, a uzbrojenie główne 8 dział kalibru 350 mm. W rzeczywistości zbudowane okręty były o prawie 10 000 ton więk-

sze, a kaliber głównej artylerii podniesiono o 30 mm.

Powyższa tabelka uwzględnia tylko te okręty, które weszły do służby przed 15 maja 1941 roku. Nie obejmuje zatem amerykańskich jednostek typu *Iowa* i japońskiego *Yamato*. Z przedstawionych poniżej jednostek za najbardziej udaną konstrukcję wypadaloby uznać amerykański *Washington*. Typ ten reprezentował chyba najbardziej zbilansowany stosunek uzbrojenia głównego, opancerzenia oraz prędkości¹⁵.

Bismarck w momencie wejścia do służby mógł uchodzić za jeden z najsilniejszych okrętów liniowych świata, a z pewnością górował na d każdym z ówczesnych brytyjskich pancerników. Okręty typu *Nelson* miały wprawdzie silniejszą artylerię (4x406 mm), ale jej rozmieszczenie na dziobie uniemożliwiało strzelanie pełnymi salwami. Prędkość maksymalna wynosiła ledwie 23 węzłów. Okręty typu *Queen Elizabeth* i *Royal Sovereign* przy tym samym co *Bismarck* uzbrojeniu głównym i podobnym opancerzeniu były znacznie wolniejsze (23-24 w.). Trzy krążowniki liniowe *Hood*, *Renown* i *Repulse* miały porównywalną prędkość, ale znacznie słabszy pancerz, a ponadto dwa ostatnie słabszą artylerię (6x381 mm). Wreszcie najnowsze jednostki typu *King George V* miały słabszą artylerię i niższą o 3 węzły prędkość. Od pojedynku z wszystkimi brytyjskimi pancernikami *Bismarck* dzięki przewadze prędkości mógł

Dane <i>Bismarck</i> na tle innych nowoczesnych okrętów liniowych mocarstw morskich				
Nazwa i kraj	Wyporność (pełna bojowa)	Uzbrojenie (w mm.)	Pancerz (w mm.)	Prędkość (w węzłach)
<i>Bismarck</i> Niemcy	50 900 t	8x380 12x150 16x105 plot	Burty 320 wieże do 380 pokład 170	30 w
<i>King George V</i> Wielka Brytania	41 200 t	10x356 16x132 plot	Burty 380 wieże do 330 pokład 152	28 w
<i>Littorio</i> Włochy	41 167 t	9x381 12x152 12x 90 plot	Burty 350 wieże 290 pokład 220	30 w
<i>Richelieu</i> Francja	47 084	8x380 9x152 12x100	Burty 345 wieże do 430 pokład 210	30 w
<i>Washington</i> USA	47 518	9x406 20x127 plot	Burty 305 wieże do 406 pokład 191	28 w

Źródło: S. Crawford, *Pancerniki i lotniskowce*. Warszawa 2010, J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*.

15. Dowiodła tego m.in. bitwa pod Guadalcanalem w nocy z 14 na 15 listopada 1942 r., kiedy to pancernik *South Dakota* o bardzo zbliżonej do *Washingtona* konstrukcji wytrzymał uderzenie kilkunastu pocisków 356 i 203 mm zachowując nadal zdolność bojową. – Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*. T. 1. Poznań 1986, s. 463-468.



Komandor Lindemann na fotografii z 20 sierpnia 1940 r. Fot. Bundesarchiv

się uchylić, a nad krążownikami liniowymi Royal Navy zdecydowanie górował swym potencjałem. W sobotę 24 sierpnia 1940 r. przy nabrzeżu hamburskiej stoczni Blohm & Voss w towarzystwie swego zastępcy kmdr. por. (niem. *Fregattenkapitän*) Hansa Oelsa oraz adiutanta kapitana marynarki (niem. *Kapitänleutnant*) Burkharda barona von Müllenheim-Rechberga, będącym zarazem IV oficerem artylerii, kmdr Ernst Lindemann wkroczył na pokład *Bismarcka*. Do oczekującej go załogi powiedział nawiązując do słów patrona pancernika: „*Tysiącletnia historia naszego narodu pisana jest krwią i żelazem (...) Także nasza generacja zmuszona była sięgnąć po oręż, (...) również nas obowiązuje hasło z czasów wojen wyzwoleniczych (przeciw Napoleonowi – R. K.) – Tylko żelazo może nas uratować. Tylko krew może nas zbawić*”¹⁶.

Na *Bismarcku* podniesiono banderę i okręt oficjalnie wszedł do służby w Kriegsmarine. To co uderzyło adiutanta dowódcy kpt. von Müllenheima-Rechberga to wiek wielu szeregowych marynarzy. „*Była to młoda załoga. Przeciętna średnia wieku wynosiła 21 lat. Przynajmniej niektórzy brali już udział w działaniach wojennych. Jednak dla niejednego Bismarck był pierwszym przydziałem*”¹⁷.

Wcielenie okrętu w skład floty nie oznaczało, że jest on gotów do natychmiastowych działań. Wedle norm obowiązujących w Kriegsmarine duże jednostki – od krążownika wzwyż – musiały przejść okres co najmniej półrocznych prób i ćwiczeń nim mogły zostać skierowane do akcji bojowej.

Dla Lindemanna czas ten wypełniony był mnóstwem obowiązków. Nie mógł być wszędzie ale jako komendant odpowiadał za wszystko. Jednocześnie – o czym trzeba pamiętać – jako dowódca okrętu był debiu-

tantem. Pomimo tego bardzo szybko zyskał respekt, szacunek ale także sympatię zarówno oficerów jak i marynarzy. Surowy i wymagający na służbie, nigdy nie był ślepy i głuchy na troski i potrzeby członków załogi poczynając od I oficera a na najmłodszym marynarzu kończąc.¹⁸

17 września 1940 r. *Bismarck* przeszedł Kanałem Kilońskim na Morze Bałtyckie, a 29 tegoż miesiąca zawinął do Gdyni. Port na Oksywiu wybudowany dla potrzeb Marynarki Wojennej II RP, stał się po kampanii wrześniowej jedną z głównych baz Kriegsmarine na Bałtyku.

Do 30 listopada 1940 r. *Bismarck* prowadził na wodach Zatoki Gdańskiej liczne próby, zarówno maszyn jak i uzbrojenia oraz działalności morskiej okrętu. Niemal wszystkie testy jakim poddano okręt dały bardzo pomyślne rezultaty. Artyleria okrętu – zarówno główna, średniego kalibru i przeciwlotnicza okazała się bardzo skuteczna. Próba prędkości przyniosła znakomite wyniki – 30,8 w. na mili pomiarowej. Rezultat równy nieomal ówczesnym krążownikom! Żaden brytyjski pancernik tej doby nie mógł osiągnąć podobnego wyniku. Okręt znakomicie spisywał się na wysokiej fali, szybko reagując na zmiany kursu. Przy tych ćwiczeniach wyszedł tylko jeden mankament, który w przyszłości miał przesądzić o losie okrętu. *Bismarck* nie dał się w ogóle sterować przy użyciu śrub okrętowych. Dla Lindemanna, jego zastępcy oraz I oficera mechanika okrętu kmdr ppor inż. Waltera Lehmana stało się jasne, że jakiegokolwiek uszkodzenie steru oznacza jedno – okrętu nie da się utrzymać na kursie nawet przy mało wzburzonym morzu¹⁹. Jednak zmiany konstrukcyjne nie były w tym względzie możliwe.

Po wspólnych uroczystościach mikołajkowo-bożonarodzeniowych jakie miały miejsce na pokładzie *Bismarcka* 14 grudnia 1940 r. zdecydowana większość oficerów, podoficerów i marynarzy otrzymała urlopy świąteczne. Na pokładzie pozostała obsada szkieletowa pod komendą I oficera artylerii kmdr ppor. Adalberta Schneidera, który do 1 stycznia pełnił obowiązki dowódcy okrętu. Kmdr Lindemann spędził te dni u swej rodziny w Berlinie, by z początkiem 1941 r. powrócić na pokład *Bismarcka*. Początek roku nie był szczęśliwy ani dla okrętu ani dla jego dowódcy. Zimowa mroźna pogoda utrudniła, wręcz uniemożliwiła funkcjonowanie wielu mechanizmów pancernika. Opóźniło to przeprowadzenie robót gwarancyjnych, które ukończono dopiero w lutym. Z początkiem marca 1941 r. rozpoczęło się intensywne szkolenie bojowe. Obejmowało ono ostre strzelanie z dział wszystkich kalibrów, jak

również pozorowanie działań w warunkach bojowych przy symulacji uszkodzeń oraz wyłączeń poszczególnych elementów uzbrojenia jak również poszczególnych instalacji okrętowych.²⁰

28 kwietnia 1941 r. kmdr Lindemann zapisał w dzienniku okrętowym *Bismarcka*: „*Okręt gotowy pod względem materialnym i osobowym do działań bojowych*”. W dniu 5 maja 1941 r. w towarzystwie wielkiego admirała Ericha Raedera, dowódcy floty admirała Günthera Lütjensa *Bismarcka* wizytował Adolf Hitler. Führer był pod wrażeniem potęgi tego nowoczesnego okrętu liniowego, czego nie ukrywał wobec Raedera i Lütjensa a także dowódcy *Bismarcka*, oraz komendanta bliźniaczego *Tirpitz* – kmdr. Carla Toppa. Kmdr Topp – w przeciwieństwie do Lindemanna – podstawny oficer, szczerze wyrażający swe poglądy zaproponował w obecności Führera, by jego okręt dołączył do *Bismarcka* w planowanych działaniach przeciw brytyjskiej żegludze. Hitler sprawę przemilczał, a szef Kriegsmarine skarcił niesformnego dowódcę swym przenikliwym spojrzeniem. *Tirpitz* wszedł do służby niespełna 3 miesiące wcześniej i znajdował się dopiero w środku cyklu półrocznego szkolenia.

Raeder nie chciał już niczego zmieniać w zaplanowanej uprzednio operacji przeciw żegludze alianckiej „*Reihnübung*” (pol. Ćwiczenia na Renie), która i tak musiała ulec modyfikacji. W pierwotnej bowiem wersji do *Bismarcka* miał dołączyć na Atlantyku, przebywający wraz z bliźniaczem *Scharnhorstem* w Breście krą-

16. B.F. von Müllenheim – Rechberg, *Pancernik Bismarck*. Gdańsk 2000, s. 50. W tym samym mniej więcej czasie wchodził do służby ciężki krążownik *Prinz Eugen*. Jego dowódca (zarazem kolega Lindemanna z tego samego rocznika Akademii Morskiej) kmdr Helmuth Brinkmann był w znacznie lepszej sytuacji kadrowej. Wielu członków załogi jego okrętu stanowili marynarze z zatopionego 9 kwietnia 1940 r. ciężkiego krążownika *Blücher*.

17. bliźniaczego do *Prinz Eugena* okrętu – P. Schmalenbach, *Prinz Eugen unter drei Flaggen*. Hamburg 1998, s. 106 i n.

18. Jak wspomina B. F. Von Müllenheim – Rechberg: „*Pewnego razu (na redzie w Gdyni – R.K.) księżyc w pełni rysował szeroki srebrny ślad na gładkim jak lustro morzu. Marynarz Paul Hillen miał wtedy wachtę na górnym pokładzie. Nagle zobaczył idącego w jego stronę dowódcę i szysował się już do złożenia meldunku. Ale Lindemann dał znak odmowny i powiedział tylko: „Czyż to nie wspaniały widok? Niejeden wydalby sporą sumę, żeby coś takiego przeżyć, a my to mamy za darmo”. „Zdarzyło się po raz pierwszy powiedział później Hillen, (...) że usłyszałem od starszego stopniem nie rozkaz, a normalne zdanie”. Tak Lindemann umiał być ujmujący i zyskiwać sobie sympatię. Liczne głosy tych, którzy później przeżyli, dały temu wymowny wyraz. Jeden z nich tak to sformułował: „Ceniłiśmy a nawet kochaliśmy naszego dowódcę komandora Lindemanna. Był dla nas jak ojciec. Zawsze otwarty na nasze troski i potrzeby swojej załogi”* – B. F. Müllenheim-Rechberg, *Pancernik Bismarck*., s. 79.

19. B. J. Bercuson, H. H. Herwig, *The Destruction of the Bismarck*. New York 2001, s. 27.

20. B.F. Von Müllenheim – Rechberg, *Pancernik Bismarck*., s. 73-78.

żownik liniowy *Gneisenau*. Jednak nalot brytyjskich samolotów na tę bazę i uszkodzenie *Gneisenau* torpedą pokrzyżowało te plany. Wielki admirał zdecydował zatem by *Bismarckowi* towarzyszył *Prinz Eugen*. Dla obu jednostek miał to być dziewiczy rejs bojowy. Plan operacji „Reinhnübung” nie wywołał wśród niemieckich dowódców entuzjazmu. Krytykowali go dowódcy *Scharnhorsta* i *Gneisenaua* komandorzy K.C. Hoffmann oraz Otto Fein, dowódca *Tirpitz*a, a także komendant *Prinz Eugena* kmdr Brinkmann, uważający, że współpraca dużego okrętu liniowego jakim był *Bismarck* ze znacznie mniejszym i szybszym krążownikiem *Kriegsmarine* nie będzie łatwa. Kmdr Lindemann pewny swego okrętu i załogi którą dowodził miał wedle opinii swego kolegi z rocznika kmdr Brinkmanna wątpliwości nie tyle co do samej operacji, co terminu jej rozpoczęcia.²¹

Znamienne, że podobne obawy miał także admirał Günther Lütjens, który 18 maja 1941 r. zaokrętował się na *Bismarcku* wraz ze swym sztabem. Wśród oficerów sztabowych Lindemann miał wielu znajomych, a nawet wychowanków by wspomnieć kmdr por. (niem. *Fregattenkapitän*) Paula Aschera, I oficera sztabu *Flottenchefa*, który w bitwie u ujścia Rio de La Plata był I oficerem artylerii pancernika kieszonkowego *Admiral Graf Spee*.

Günther Lütjens, właściwie Johann Günther Lütjens był doświadczonym oficerem flagowym. Urodzony w 1889 r.

wstąpił w 1907 r. do cesarskiej marynarki, uczestniczył w bitwie na Skagerakku jako dowódca torpedowca *A 40*. Następnie po I wojnie światowej służył w *Reichsmarine*, a szczytowym momentem tego okresu kariery było dowództwo lekkiego krążownika *Karlsruhe*. W 1937 r. już w randze kontradmirała został dowódcą niszczycieli *Kriegsmarine* (*Führer der Torpedobotte*). W roku 1938 należał (obok Karla Dönitza, Ericha Schulte-Möntinga oraz Conrada Patziga) do nielicznych oficerów floty protestujących przeciw antysemickim ekscesom Nocy Kryształowej.²² Co ciekawe, fakt ten nie zaszkodził żadnemu z tych oficerów w dalszej karierze. W dniu 3 września 1939 r. na niszczycielu *Leberecht Mass* uczestniczył w pojedynku ogniowym z ORP *Gryf* i *Widcher* oraz baterią ogniową nieopodal Helu. Z *1 Leberecht Mass* został trafiony w dziobowe działo nr 2 pociskiem kalibru 120 mm pochodzącym z *Gryfa*. Kilku marynarzy okrętu flagowego zginęło, a Lütjens odniósł niegroźne obrażenia (4 poległych, pierwsze ofiary *Kriegsmarine* w tej wojnie i 4 rannych).²³

Tuż przed rozpoczęciem operacji „Weserübung” (inwazja na Norwegię kwiecień 1940 r.) został zastępcą dowódcy floty admirała Wilhelma Marschalla, którego zastąpił na tym stanowisku po jego odwołaniu przez Raedera lipcu 1940 roku.

Lütjens bardzo głęboko przeżył śmierć swego następcy na stanowisku dowódcy niszczycieli komandora Friedricha Bon-

te oraz zagładę całej flotyli niemieckich okrętów tej klasy w porcie Narwik. Małomówny i skryty stał się od tej pory jeszcze bardziej zamknięty w sobie. Był pełen obaw o przyszłość Niemiec i własną. Jakby na przekór tym myślom, dowodząc w operacji „Berlin” zespołem *Scharnhorst* & *Gneisenau* odniósł duży sukces w działaniach przeciw brytyjskiej żegludze. Okręty niemieckie zatopiły bądź zagarnęły od stycznia do marca 1941 r. 22 alianckie statki handlowe. Gwoli ścisłości należy jednak zwrócić uwagę, że sukcesy te miały miejsce w szczytowym okresie słabości Royal Navy walczącej w całkowitym osamotnieniu.

Ta wyprawa Lütjensa wspomagana była równoległymi rajdami ciężkich krążowników *Admiral Hipper* oraz *Admiral Scheer*, jak również wzmoczoną działalnością korsarskich krążowników pomocniczych.

Jednak wiosną 1941 r. sytuacja uległa pewnym zmianom. Brytyjczycy pilnie strzegli przejść z Morza Północnego na Atlantyk zarówno między Wyspami Brytyjskimi a Islandią oraz na Drodze Duńskiej oddzielającej tę wyspę od Grenlandii. Ponadto w ramach Home Fleet działał na północnym Atlantyku co najmniej jeden z lotniskowców Royal Navy

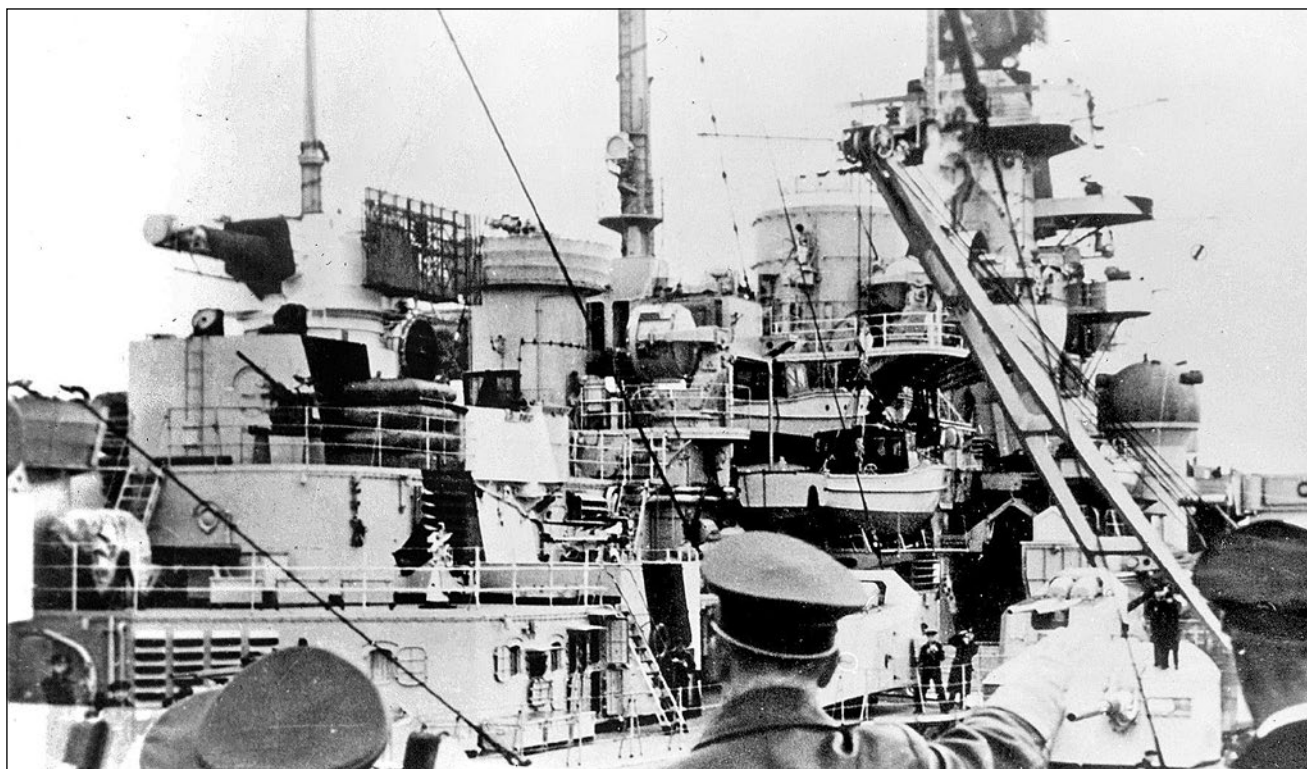
21. J. Grünzner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 173.

22. W. Rahn, *Zum 50 Todestag von Admiral Günther Lütjens* (w:) „*Marineforum*” 1991 r., nr 5, s. 164.

23. M. Borowiak, *ORP Gryf. Największy okręt bojowy Polskiej Marynarki Wojennej*. Warszawa 2010, s. 205.

Hitler ze swoją świtą podczas wizyty na *Bismarcku* 5 maja 1941 r.

Fot. zbioru Reinharda Kramera.



co dodatkowo zwiększało jej możliwości organizacyjne²⁴.

Jednak wielki admirał Erich Raeder był przekonany o konieczności podjęcia korsarskiego rejsu choć i on nie był wolny od wątpliwości.

„Decyzja o wysłaniu Bismarcka była jedną z najtrudniejszych jakie ośobiście musiałem podjąć w czasie tej wojny. Przede wszystkim Sztab Wojny Morskiej, przygotowując operację, kierował się przesłankami, które stały się nierzeczywiste. Rejs Bismarcka początkowo zaplanowany jako część wielkiej operacji, teraz musiał stać się pojedynczym, izolowanym przedsięwzięciem. Nieprzyjaciół mógł skoncentrować swoje wszystkie siły morskie przeciwko temu małemu zespołowi, zwiększając w ten sposób niezmierznie ryzyko akcji”²⁵.

Co ciekawe wielki admirał ex post usprawiedliwiał swą decyzję zaufaniem jakie żywił wobec Lütjensa i jego stylu dowodzenia:

„Jednym z głównych czynników psychologicznych, jakie wpłynęły na moją decyzję, była moja bezgraniczna wiara w doskonałe dowodzenie admirała Lütjensa. (...) W końcu, podczas ostatniego wypadu pancerników Scharnhorst i Gneisenau (operacja Berlin – R. K.) udowodnił swe bardzo wysokie umiejętności pod każdym względem”²⁶.

Ta wysoka ocena Lütjensa wynikała przede wszystkim z tego, że w przeciwieństwie do dwu swych poprzedników admirała Hermanna Böhma i Wilhelma Marschalla skrupulatnie wypełniał rozkazy szefa Kriegsmarine. Grośadmirał był – jak się wydaje kiepskim – psychologiem. Podczas rozmowy z Lütjensem nt. operacji „Rheinübung” powinien był wyczuć, że jego podkomendny jest w kiepskiej kondycji psychicznej i nie wierzy w powodzenie przygotowanego przez Kierownictwo Wojny Morskiej (SKL) przedsięwzięcie.

Sam Lütjens w rozmowie ze swym kolegą admirałem Conradem Patzigiem dał wyraz swemu pesymizmowi, graniczącemu z depresją. Oświadczył mianowicie, że uregulował wszystkie sprawy prywatne i weźmie udział w akcji – z której uwzględniając brytyjską przewagę – nie ma szans powrócić²⁷. W podobnym duchu wypowiedział się w rozmowie z innym admirałem Hansem Vossem.

Komandor Lindemann był świadom, że współpraca z Lütjensem nie będzie łatwa. Jeszcze przed wyjściem z Gdyni zapytany przez jednego ze znajomych o relacje z dowódcą floty, komendant Bismarcka skomentował krótko „niełatwe”. Tego rodzaju stosunki między dowódcą flagowego okrętu, a dowodzącym admirałem były raczej w rzeczywistości Kriegsmarine ewenementem. Dowodzący Scharnhorstem kmdr K.

C. Hoffmann z sympatią wspominał swe relacje z poprzednikiem Lütjensa admirałem Marschallem a także jego (Lütjensa) następcą adm. Ciliaksem. W końcowej fazie wojny dowódca krążownika Prinz Eugen w tym czasie, kmdr Hansjürgen Reinicke uważał swe relacje z wiceadmirałem Augustem Thiele za serdeczne.²⁸

Taki stan rzeczy nie wróżył dobrze rozpoczętej się operacji „Rheinübung”. Termin jej rozpoczęcia był kilkakrotnie opóźniany, i dopiero 18 maja 1941 r. oba okręty podniosły kotwice i opuściły redę portu gdyńskiego. Jest wysoce prawdopodobne, że wiadomość o wyjściu w morze Bismarcka dość szybko dotarła do brytyjskiej admiralicy za pośrednictwem MI6. Na Kattegacie, dnia 20 maja 1941 r. niemiecki zespół zauważony został przez szwedzki krążownik lotniczy Gotland, który otwartym tekstem zawiadomił dowództwo floty szwedzkiej o napotkanych okrętach. Następnego dnia na redzie norweskiego portu Bergen, gdy oba okręty pobierały paliwo, nadleciał nad nie brytyjski samolot myśliwski „Spitfire”. Nim artyleria przeciwlotnicza okrętów zdążyła zareagować, brytyjski intruz zniknął. Dla Lindemanna i jego oficerów było jasne, że „Spitfire” wykonywał zadanie rozpoznawcze i – co za tym idzie – brytyjska admiralicy wkrótce zostanie powiadomiona o nowej dyslokacji zespołu Lütjensa. Z kolei rozpoznanie Luftwaffe meldowało obecność w głównej bazie brytyjskiej Home Fleet (Scapa Flow) o najmniej 3 okrętów liniowych i lotniskowca. Wszystko to wywoływało u Lindemanna zaniepokojenie co do przebiegu operacji „Rheinübung”. Podczas pobytu Bismarcka na redzie Bergen z wizytą na pokładzie zameldował się podpułkownik lekarz (niem. Oberfeldarzt) dr Otto Schneider, brat I oficera artylerii Bismarcka, kmdr ppor. Adalberta Schneider, który z dumą oprowadził go po największym pancerniku Kriegsmarine. Opuszczając pokład Bismarcka dr Schneider odmeldował się zgodnie z przepisami u dowódcy okrętu. Kmdr Lindemann sprawiał wrażenie mocno zartroskanego człowieka.²⁹

W późnych godzinach wieczornych Bismarck i Prinz Eugen opuszczały już redę Bergen.

Brytyjska admiralicy świadoma zagrożenia jakim byłaby obecność duetu Bismarck & Prinz Eugen podjęła pewne środki zaradcze. Na wejście do Drogi Duńskiej skierowano ciężkie krążowniki Norfolk i Suffolk pod dowództwem kontradmirała Frederic Wake Walkera. Akwen między Wyspami Brytyjskimi a Islandią patrolowały lekkie krążowniki Arethusa, Manchester oraz Birmingham. 21 maja 1941 r. z bazy w Scapa Flow wyszedł zespół: krą-

żownik liniowy Hood (dowódca kmdr. Ralph Kerr), najnowszy pancernik Royal Navy Prince of Wales (dowódca kmdr John C. Leach)³⁰ w eskorcie 6 niszczycieli. Zespołem tym dowodził wiceadmirał Lancelot E. Holland, który podniósł swą flagę na Hood. Wieczorem 23 maja 1941 r. krążownik Suffolk dostrzegł w odległości zaledwie 6 mil idący z dużą prędkością niemiecki zespół. Bismarck natychmiast otworzył ogień, a brytyjski okręt skrył się za dymną zasłoną, utrzymując nadal radarowy kontakt z nieprzyjacielem. Jednocześnie w eter pospiesznie wysłano informację o dostrzeżonym zespole, jego kursie oraz prędkości. Podczas tej krótkiej wymiany ognia, podmuch wystrzału dział głównego kalibru uszkodził na Bismarcku instalację radarową. Gdy komandor Lindemann zameldował o tej sytuacji dowódcy zespołu, admirał Lütjens rozkazał by na czoło zespołu wyszedł Prinz Eugen. Komandor Brinkmann wydał rozkaz „cała naprzód” i dowodzony przez niego okręt osiągnął na moment prędkość 34 węzłów. Najnowszy krążownik Kriegsmarine wyprzedzający na dużej prędkości flagowy pancernik musiał wzbudzać imponujące wrażenie, nawet na nieskorym do uniesień Lütjensie. Dowódca floty skwitował swe odczucie sygnałem do dowódcy Prinz Eugena „Ma pan cudowny okręt”³¹.

Pomimo, że oba niemieckie okręty szły z dużą prędkością (ok 30 w.) Suffolk i Norfolk utrzymywały stały kontakt radarowy meldując na bieżąco dowódców pozostałych zespołów brytyjskich o kursie i prędkości niemieckich rajderów.

24. Zarówno Lütjens jak i jego bliscy współpracownicy, także sam Lindemann obawiali się samolotów z brytyjskich lotniskowców. Obawa była tym większa, że na Bismarcku nie ukończono prac nad systemem naprowadzania na cel małowalibrowej broni plot. Co ciekawe pierwszy z lotniskowców Kriegsmarine Graf Zeppelin – mógł być gotowy do służby nawet wcześniej niż Bismarck. Prace przerwano na nim w czerwcu 1940 r. Głównym powodem były spory Kriegsmarine z Luftwaffe. Marszałek Rzeszy nie chciał słyszeć o samodzielnym lotnictwie morskim. Obecność niemieckiego lotniskowca na Atlantyku mogła zmienić sytuację strategiczną na korzyść Rzeszy. Patrz. U. Israel, *Einziger deutscher Flugzeugträger Graf Zeppelin*. Herford 2002, passim.

25. E. M. Raeder, *Moje życie*., s. 455.

26. *Ibidem*, s. 456.

27. G. Himmelohe, Admiral Günther Lütjens (w: *Hilters militärische Elite. Vom Kriegsbeginn bis zum Weltkriegsende*. Hrsg. G. R. Ueberschär Darmstadt 2011, s. 410).

28. J. Grützner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*..s. 195. Por. także: R. Schmalenbach, *Kreuzer Prinz Eugen*..s. 206–207.

29. *Ibidem*, s. 175.

30. Komandor J. Leach zginął wraz z Prince of Wales w bitwie pod Kuantanem 8 grudnia 1941 r. Jego syn sir Henry Leach (ur. 1923) doszedł w Royal Navy do stopnia admirała floty i stanowiska I lorda admiralicy. To on przekonał panią premier Margaret Thatcher do zbrojnej interwencji na Falklandach w 1982 r. – M. Thatcher, *The Downing Street Years*. London 1993, s. 251.

31. Cyt. za.: Z. Flisowski. Por. także: P. Schmalenbach, *Kreuzer Prinz Eugen*..s. 122.



Ciekawa fotografia wykonana z pokładu *Prinz Eugena*. Za rufą widoczny *Bismarck*.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

O 04:20, 24 maja 1941 r. hydrofony *Prinz Eugen* wykryły szum śrub ciężkich jednostek idących na dużej prędkości. Od południowego wschodu zbliżał się zespół wiceadmirała Hollanda. Pozornie przewaga w zbliżającej się bitwie była po stronie brytyjskiej (8 dział 381 *Hooda*, 10 dział 356 mm *Prince of Wales* wobec 8 dział 380 mm *Bismarcka* oraz 8 203 mm *Prinz Eugena*) jednak rzeczywistość wyglądała nieco inaczej. Duma Royal Navy – krążownik liniowy *Hood* i zarazem jej największy okręt miał za sobą ponad 20 lat służby. W 1941 r. miano rozpocząć generalny remont tej jednostki. Okręt będący w okresie międzywojennym reprezentacyjną jednostką królewskiej floty pozostawał praktycznie cały czas w służbie. Dokonywano na nim wyłącznie bieżących remontów. *Hood* którego maksymalna prędkość sięgała na próbach ponad 31 węzłów, w roku 1941 spadła do zaledwie 28 w. W kiepskim stanie były urządzenia przeciwpożarowe i instalacje awaryjne. Wreszcie – jakkolwiek uzbrojenie główne *Hooda* równe było *Bismarckowi*, to potencjał defensywny (pancerz) krążownika liniowego był nieporównywalnie słabszy od niemieckiego³². Z kolei dowodzony przez komandora Johna Leacha *Prince of Wales* był okrętem, który dopiero rozpoczął próby morskie i zbieranie załogi po wyjściu ze stoczni. Gdyby nie wyższa konieczność Admiralicja nigdy nie rzuciłaby jednostki w takim stanie na pierwszą linię działań wojennych. Na pancerniku wiele urządzeń działało wadliwie, dochodziło do awarii wież artylerii głównego kalibru.

Wiceadmirał Holland (podobnie jak Lütjens) nie miał większego doświadczenia w prowadzeniu do walki okrętów liniowych. Do Home Fleet przyszedł z Flo-

ty Śródziemnomorskiej, gdzie dowodził dywizjonem krążowników. Uchodził natomiast za specjalistę w dziedzinie artylerii okrętowej.³³

O godzinie 05:35 24 maja 1941 r. oba zespoły weszły w kontakt wzrokowy. Niemieccy sygnaliści i artylerzyści zarówno na *Bismarcku* jak i *Prinz Eugen* nie rozpoznali w pierwszej chwili właściwie brytyjskich okrętów. Wzięli je za lekkie krążowniki typu „D”. Usprawiedliwić może ich duża początkowa odległość. Oba brytyjskie okręty zmieniły kurs na zbliżeniowy, idąc równolegle obok siebie w kierunku niemieckiego zespołu. To stawiało ich w trudniejszej sytuacji od okrętów *Kriegsmarine*, gdyż mogły prowadzić ogień tylko z dział dziobowych (4x381 mm na *Hoodzie* oraz 6x356 mm na *Prince'u of Walesie*). Brytyjski admirał i jego sygnaliści idąc do bitwy popełnił fatalny błąd w rozpoznaniu jednostek przeciwnika. Wzięli oni bowiem płynącego na czele niemieckiego zespołu *Prinz Eugena* za główny cel czyli *Bismarcka*. Bardzo bliskie podobieństwo sylwetek obu okrętów może usprawiedliwić ich tylko częściowo, gdyż *Prinz Eugen* był okrętem zdecydowanie mniejszym (miał 212 metrów długości wobec 251 m *Bismarcka*). Pomimo, że dowódca *Hooda* dostrzegł swą pomyłkę i wedle jednego z trzech uratowanych członków załogi tego okrętu *midshipmena* (chorąży marynarki) Williama Johna Dundasa, rozkazał przenieść ogień na niemiecki okręt idący z tyłu. Korekta albo nie dotarła do centrali artyleryjskiej, bądź też została zignorowana i *Hood* otworzył o 05:52 ogień do *Prinz Eugena*. Dowódca niemieckiego krążownika natychmiast zmienił kurs unikając obramowania, a o 05:55 nie czekając na flagowy okręt zezwolił na otwar-

cie ognia. Zarówno I oficer artylerii *Prinz Eugena* kmr ppor. Paul Jasper jak i jego zastępca i imiennik II oficer artylerii kpt. mar. Paul Schmalenbach doskonalili swe umiejętności w kilonijskiej szkole artylerii pod komendą kmr. Lindemanna. Miał on powody do dumy z wychowanków. Pomimo, że *Prinz Eugen* zmieniał kurs, kłuczając wśród słupów wody wyrzucanych przez padające 381 mm pociski z *Hooda*, pierwsza salwa niemieckiego krążownika chybiła tylko o około 100 m, druga obramowała cel, a pociski trzeciej salwy (niemieccy artylerzyści przeszli już na ogień ciągły) trafiły w pokład *Hooda* za tylnym kominem i wzniciły silny pożar na jego śródokręciu³⁴. Tymczasem na pomoście bojowym *Bismarcka* panowała dziwna, dwuznaczna atmosfera. Zarówno pierwszy jak i drugi oficer artylerii prawidłowo rozpoznali po chwilach wahania brytyjskie okręty i zarówno kmr ppor. A. Schneider jak i kmr ppor. Helmut Albrecht zameldowali Lindemannowi gotowość do otwarcia ognia (niem *Feuererlaubnis*). Dowódca *Bismarcka* czekał jednak na rozkaz admirała Lütjensa. Ten jednak zwlekał z otwarciem ognia. Wedle opinii emerytowanych admirałów – T. Krancke i K. C. Hoffmana, Lütjens najchętniej uniknąłby pojedynku z brytyjskim zespołem. Bynajmniej nie powodował się tchórzostwem ale miał w pamięci los swego poprzednika admirała Wilhelma Marschalla, który podjął walkę z brytyjskim zespołem obejmującym

32. R. Chesmean, *Hood- Life and Death of a Battle-cruiser*. London 2002, passim. Por. także: L. Kennedy, *Pursuit: The Chase and Sinking of the Bismarck*. London 1974, s. 78 i 118.

33. http://en.wikipedia.org/wiki/Lancelot_Holland dostęp z 15.2.2013.

34. *Kriegstagebuch des Kreuzers Prinz Eugen 18 Mai – 1 Juni (w):* <http://Bismarck.com> dostęp z 17 lutego 2013.



Dowódca floty admirał Günther Lütjens.

Fot. Bundesarchiv

lotniskowiec *Glorious* i dwa niszczyciele. Wprawdzie lotniskowiec został zatopiony, ale jeden z niemieckich liniowców *Scharnhorst* został uszkodzony torpedą przez brytyjski niszczyciel, co uniemożliwiło przejście na Atlantyk i zwalczanie brytyjskiej żeglugi (operacja „Juno”). Marschall został przez Raedera zdymisjonowany, a Lütjens nie chciał być „tym trzecim” (wyrzuconym ze stanowiska dowódcą floty po admirałach Böhme i Marschallu). Jednak w zaistniałej sytuacji kurczowe trzymanie się rozkazu (unikanie starć z dużymi jednostkami Royal Navy) było błędem.³⁵

Sytuacja niemieckich okrętów była trudna. *Hood* prowadził ogień do *Prinz Eugena*, *Prince of Wales* do *Bismarcka* (dowódca brytyjskiego pancernika kmdr J. Leach i jego I oficer artylerii kpt. mar. Colin Mc Mullen prawidłowo rozpoznali cel i zignorowali rozkaz wiceadmirała Hollanda), a odpowiadał im tylko *Prinz Eugen*. Obydwaj oficerowie artylerii kmdr Schneider i kmdr Albrecht, coraz natarczywiej domagali się pozwolenia na otwarcie ognia, wreszcie o 05:57 na kolejne pytanie swych artylerzystów kmdr Lindemann ignorując stojącego obok Lütjensa stwierdził: „*Nie dam sobie odstrzelić okrętu spod tyłka! Zezwalam otworzyć ogień*”³⁶.

Lütjens nie zareagował na tę bądź co bądź samowolkę dowódcy *Bismarcka*, rozkazał natomiast by *Prinz Eugen* przeniósł ogień na drugi w szyku brytyjskiego zespołu pancernik. Już pierwsze salwy *Bismarcka* obramowały *Hooda*, a piąta najprawdopodobniej przyniosła rozstrzygnięcie. Jak wspomina IV oficer artylerii niemieckiego pancernika kpt. B.F. baron von Müllenheim-Rechberg „O 06:01 *Hood* został trafiony przez *Bismarcka* salwą ciężkiego kalibru. Pomiędzy jego masztami w górę wystrzeliły ściany płomieni. Żółtawo-biała kula ognia

podniosła się na wysokość 300 m. Z powstałego dymu wystrzeliły białe gwiazdy, prawdopodobnie żarzące się kawałki metalu. Najgrubsze części, m. in., jak się zdaje jedna z ciężkich wież lufowych sfruwały w powietrzu jak zabawki. Pływające odłamki wszelkiego rodzaju przykryły morze obok *Hooda*, a ciśnięta do tyłu, szczególnie świecąca część jeszcze długo leżała na wodzie, paląc się i dymiąc na czarno”³⁷.

Po zatopieniu *Hooda*, *Bismarck* przeniósł ogień na *Prince’a of Walesa*, który już otrzymał parę trafień z *Prinz Eugena*³⁸. Po dwu minutach kmdr ppor. Schneider uzyskał nakrycie, a jeden z pocisków trafił w pomost bojowy brytyjskiego pancernika, demolując go. Prawdziwym cudem ocalał dowódca *Prince of Wales*, kmdr J. Leach, jedyny z obsady pomostu członek załogi który wyszedł bez szwanku. Pierwszą jego decyzją po tym trafieniu było postawienie zasłony dymnej i wycofanie okrętu z walki.

Komandor Lindemann chciał kontynuować walkę, ale admirał Lütjens ostentacyjnie się temu sprzeciwił, a między obydwojema oficerami doszło do ostrej wymiany zdań.³⁹

Patrząc z perspektywy historycznej rację miał dowódca niemieckiego pancernika. Brytyjski okręt liniowy był uszkodzony, jego artyleria prowadziła nieregularny ogień. *Bismarck* dysponując przewagą prędkości (2-3 węzły) mógł utrzymać dystans wystarczający do kontynuowania ostrzału. Byłoby kwestią czasu kiedy Brytyjczyk zostałby zmuszony do milczenia. Wtedy Lütjens mógłby nakazać *Prinz Eugenowi* dokończenie dzieła zniszczenia torpedami. Ciężki krążownik miał na pokładzie 12 wyrzutni tych śmiertelnych podwodnych pocisków. Nota bene już po powrocie do Brestu komandor Brinkmann musiał tłumaczyć się przed wiceadmirałem Hubertem Schmudtem (ówczesnym dowódcą niemieckich krążowników) dlaczego nie wykonał ataku torpedowego na *Prince’a of Walesa*⁴⁰.

Jednak admirał Lütjens zdecydował inaczej i kontakt z *Princem of Wales* został zerwany. Jak zawsze skrupulatny w przestrzeganiu rozkazów dowódca floty uważał, że powinien dążyć do wykonania zasadniczego celu operacji „Rheinübung” czyli walki z brytyjską żeglugą. Tyle tylko, że *Bismarck* już w zasadzie nie był zdolny do kontynuacji tego zadania. Podczas bitwy trafiły go 3 pociski kalibru 356 mm z *Prince of Wales*. Jeden z nich przebił burtę *Bismarcka* odcinając od siłowni (przebite przerwane bunkry paliwowe) 1000 ton mazutu w zbiornikach dziobowych okrętu. Do wnętrza pancernika przedostało się prawie

2000 t wody powodując kilkustopniowy przechyl na dziób oraz redukcję prędkości do 28 węzłów. Już to samo dyskwalifikowało okręt do dalszej akcji korsarskiej. Rada Lindemanna mogła być zbawienna tak dla okrętu jak i jego załogi. Można spodziewać się, że Lütjens uniknąłby gniewu admirała Raedera. Gdyby wrócił jako zwycięzca nad brytyjskim zespołem pancernym, *Führer* prędzej pozbyłby się szefa *Kriegsmarine* niż zwycięskiego dowódcy floty! Stało się jednak inaczej, dowodził Lütjens i to on podjął – zgubną jak się później okazało decyzję – o kontynuacji rejsu. Co gorsza – *Bismarck* nie miał pełnego zapasu paliwa. Wyruszył z Bergen z ok. 70% zapasem, Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg dziwi się w swoich wspomnieniach, że *Bismarck* nie uzupełnił paliwa jeszcze w Gdyni! Lütjens chciał by uzyskana w ten sposób oszczędność na wyporności okrętu umożliwiła osiągnięcie pełnej prędkości w wypadku napotkania brytyjskich okrętów. Zapasy paliwa miano uzupełnić na otwartym oceanie od wysłanych uprzednio zbiornikowców. Teraz gdy na *Bismarcka* polować miała cała Home Fleet bunkrowanie mazutu nie było możliwe. Zmusiło to komandora Lindemanna do dalszej redukcji prędkości. *Bismarck* musiał zredukować prędkość do 20 w, tj. szybkości ekonomicznej. To wymuszone zwolnienie marszu miało fatalne konsekwencje⁴¹.

Wieczorem 24 maja 1941 r. po godzinie 18:00 Lütjens wydał rozkaz do *Prinz Eugena* wyruszenia samotnie na Atlantyk. Był świadom, że uszkodzony okręt flagowy nie będzie w stanie wykonać zadania i postanowił zawinąć do francuskiego portu St. Nazaire w celu naprawy uszkodzeń. Kmdr Brinkmann próbował podjąć w pojedynkę działania korsarskie, jednakże kłopoty z siłownią *Prinz Eugena* skłoniły go do powrotu. 1 czerwca 1941 r. zawinął do portu w Breście dołączając do *Scharn-*

35. K. Johansson, *Offizier in KritischerZeit*. Herford und Bonn 1989, s. 55 i n.

36. Cyt. Za: J. Grütznerem, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 180

37. Cyt. Za: J. Grütznerem, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 180

38. W momencie kiedy *Hood* eksplodował manifestując swoją radość ludzi na PG, kmdr Brinkmann ostudził następującymi słowami: *cisza w telefonach, pamiętajcie, że także w Anglii na każdego mężczyznę czeka jego matka*. Niem.: „Ruhe in den Telefonen. Denkt daran, daß auch in England auf jeden Mann eine Mutter wartet!” KzS Helmuth Brinkmann Kommandant der Prinz Eugen in der Dänemarkstrasse am 24. Mai 1941, nachdem die „Hood” kurz davor explodiert worden war. (Paul Schmalenbach – *Schwerer Kreuzer Prinz Eugen Tatsachenbericht*, Heyne Verlag München, 2, Auflage 1983 – przyp. Red.)

39. J. Grützner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann*, s. 182-183.

40. <http://lkbismarck.com/archives/pg003.html>, dostęp z 26.02.2013,

41. B. F. Von Müllenheim – Rechberg, *Pancernik Bismarck*, s. 184

horsta i Gneisenaua⁴². To, że Prinz Eugen uniknął konfrontacji z przeważającymi siłami Royal Navy zaangażowanymi do pościgu za *Bismarckiem* wystawia jak najlepsze świadectwo o jego dowódcy i załodze.

Późnym wieczorem, między 23 a 24, tego samego dnia grupa lotnicza złożona z 9 samolotów „Swordfish”, która wystartowała z lotniskowca *Victorious* zaatakowała *Bismarcka*. W czasie brytyjskiego ataku wyszły braki w systemie naprowadzania małowielikowej broni plot. (działka 37 i 20 mm). Przed wyjściem z Gdyni nie ukończono całkowicie instalacji kierowania ogniem. W normalnych warunkach przy pełnosprawnej lekkiej artylerii plot. powolne „Swordfishy” nie miałyby szans na skuteczny atak. Teraz jednak natot się powiodł. Jedna z torped trafiła w śródkręcie. Nie wyrządziła ona większych szkód, co wystawiło dobrą ocenę podwodnej ochrony przeciwtorpedowej. Eksplozja rzuciła na pancerną płytę starszego podoficera amunicyjnego bosmana Kurta Kirchberga, który zginął na miejscu.

Innym skutkiem nalotu było zerwanie plastra w części dziobowej okrętu skutkiem czego do wnętrza okrętu dostały się kolejne tony wody, a *Bismarck* musiał przejściowo zredukować szybkość do 16 w. 25 maja 1941 r. we wczesnych godzinach rannych *Bismarckowi* udało się oderwać od ścigających go okrętów Royal Navy. W południe tegoż dnia Lütjens obchodzący swe urodziny przemówił przez radiowęzeł okrętowy do załogi. Jubilat wypowiedział się w ponurym tonie. Z jego wystąpienia wynikało, że na drodze do Francji pancernik może napotkać przeważające siły wroga w walce z którymi będzie mieć niewielkie szanse. „Będziemy strzelać dopóty lufy rozżarzają się do czerwoności i opuści je ostatni pocisk. Dla nas marynarzy znaczy to tylko jedno: zwyciężyć lub zginąć”⁴³.

Kmdr Lindemann ze zdumieniem przyjął wystąpienie dowódcy floty, które świadczyć mogło tylko o jednym – admirał Lütjens był po prostu w depresji. Dowódca *Bismarcka* robił co mógł, by złagodzić skutki tego dziwnego wystąpienia. Około godziny 13 sam przemówił do załogi przekonując, że stoi ona w obliczu kolejnej szansy na zadanie strat przeciwnikowi i zawińnięcia do bazy Kriegsmarine we Francji. Ponadto Lindemann w towarzystwie swego adiutanta kpt. mar. B.F. von Müllenheim-Rechberga oraz swego zastępcy kmdr por Hansa Oelsa dokonał inspekcji okrętu i w osobistych rozmowach z członkami załogi starał się podnieść nadwątłone morale Lütjensa marynarzy *Bismarcka*.⁴⁴

Należy przypuszczać, że udało mu się to tylko częściowo. Ale szczęście wojenne nie

opuszczało jeszcze *Bismarcka* i jego załogi. Okręt nadal płynął nieuchwytny. Dopiero po ponad 30 godzinach samotnego rejsu niemiecki pancernik został dostrzeżony nieco ponad 700 mil na północny zachód od francuskiego Brestu przez wodnosamolot typu „Catalina” („neutralnych” w tym czasie jeszcze Stanów Zjednoczonych) i przekazano to do wiadomości Brytyjczyków.

Wiadomość o pozycji *Bismarcka* została natychmiast przekazana dowódcy Home Fleet adm. Johnowi Toveyowi. Zarówno on jak i oficerowie jego sztabu bardzo szybko zorientowali się, że jeżeli niemiecki okręt będzie utrzymywał nadal wysoką prędkość to szanse na jego doścignięcie ma tylko zespół Force H z Gibraltaru pod flagą wiceadmirała Jamesa Somerville’a. W skład jego zespołu wchodził wprawdzie okręt liniowy, równie szybki jak *Bismarck* ale będący najłabszym obok bliźniaczego *Repulse’a* z brytyjskich jednostek tego typu *Renown*. Był on właściwie krążownikiem liniowym, który w *Royal Navy* nosił przydomek HMS „Zmodernizowany” – (ang. HMS *Refit*)⁴⁵. Przydomek ów o tyle odpowiadał rzeczywistości, że *Renown* przeszedł w latach 1936-1939 gruntowną modernizację. Wzmocniono panczerze i całkowicie zmieniono artylerię przeciwlotniczą z 20 nowoczesnymi działkami kalibru 114 mm (10x2) *Renown* miał najpotężniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze wśród brytyjskich liniowców. Zarówno on, jak i bliźniaczy *Repulse* miały służyć jako eskorta lotniskowców. Jednak wobec *Bismarcka* byłby bezradny. Wprawdzie jego uzbrojenie główne było tylko o 2 lufy mniejsze niż na niemieckim pancerniku, ale potencjał defensywny w postaci opancerzenia był niewiele lepszy niż na *Hoodzie*. Brytyjska admiralica tak dalece obawiała się konfrontacji *Renowna* z *Bismarckiem*, że wysłała do dowódcy krążownika liniowego kmdr Rhodericka R. McGregora bezprecedensowy telegram zabraniający podejmowania walki z niemieckim okrętem. Ostatnią nadzieję Brytyjczyków pozostał idący w zespole wiceadmirała Somerville’a nowoczesny lotniskowiec *Ark Royal*. Wprawdzie pierwszy atak o mało nie skończył się zatopieniem.. lekkiego krążownika *Royal Navy* – *Sheffield*, którego piloci „Swordfishów” z *Ark Royal* wzięli za niemiecki okręt. Wieczorem 26 maja 1941 r. około godz. 21 szczęście uśmiechnęło się do Brytyjczyków. Kolejny nalot samolotów torpedowych przyniósł sukces lotnictwu morskemu brytyjskiej floty. *Bismarck* został trafiony. Dosięgła go tylko jedna torpeda, której trafienie miało fatalne skutki. Jej eksplozja zablokowała stery. Okręt zszedł z trasy prowadzącej ku francuskie-

mu wybrzeżu i obrócił się na kurs mniej więcej 330° prowadzący wprost w kierunku ścigających go ciężkich jednostek Royal Navy. Komandor Lindemann rozpoczynając energiczne działania na rufie mające na celu odblokowanie sterów a jednocześnie starał się za pomocą komend do maszyn przywrócić okręt na kursie. Bezskutecznie. Jak wspomina kpt. B.F. von Müllenheim-Rechberg: „Obojętnie jakie prędkości i kombinacje śrub wybierał Lindemann, nie udawało się powrócić na pierwotny kurs. Przybierający na sile wiatr i wysoka fala dodatkowo utrudniały manewrowanie. Śruby, mimo swojej bliskości od punktu detonacji, w ogóle nie ucierpiały i nadawały się do takich manewrów. W końcu trzeba było zaniechać beznadziejnych prób sterowania śrubami. Zablockowane stery stały się siłą wyższą. *Bismarck* sam z siebie znowu obrócił się na kurs północno-zachodni i płynął dalej z wiatrem”⁴⁶.

Na pokładzie *Bismarcka* trwały gorączkowe narady związane z położeniem okrętu, które z minuty na minutę pogarszało się. Malala jednocześnie szansa na uniknięcie kolejnej konfrontacji z okrętami Royal Navy, której wynik wobec sytuacji w jakiej znalazł się *Bismarck* był przesądzony. Jednak wszystkie działania jakie podjęto w celu odblokowania sterów pozostały bezskuteczne. Około godziny 23 kmdr Lindemann zrozumiał, że *Bismarck* i jego załoga znaleźli się w sytuacji bez wyjścia. W ostatnich chwilach pozorowanej ciszy ocaleli z niemieckiego okrętu nieliczni marynarze wspominają, że Lindemann po tym, jak wszelkie próby naprawy sterów zawiodły, tkwił milczący na pomoście bojowym pancernika.⁴⁷

Po godzinie 23 niemiecki okręt został zlokalizowany przez 4 flotyllę niszczycieli Royal Navy, w skład której wchodził ORP *Piorun* pod dowództwem kmdr por. Eugeniusza Pławskiego. Właśnie polski okręt jako pierwszy wykrył *Bismarcka* i przez prawie godzinę utrzymywał z nim kontakt bojowy informując o jego ruchach dowódcę flotylli. Nie negując zasług polskiego okrętu w tej fazie pościgu za flagowcem Kriegsmarine wypada jednak zaznaczyć, że zdolności manewrowe *Bismarcka* były mocno ograniczone, co nie pozostało bez wpływu na prowadzony przezeń ostrzał *Pioruna*.

42. P. Schmalenbach, *Kreuzer Prinz Eugen*. s. 128-131.

43. Cyt. za: B.F. Von Müllenheimem = Rechbergiem... s. 177

44. J. Grützner, Kapitän zur See Ernst Lindemann...s.188-189.

45. [http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Renown_\(1916\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Renown_(1916)) dostęp z 13.03. 2013 r.

46. B. F. von Müllenheim – Rechberg, *Pancernik Bismarck*.s. 203.

47. Grützner, Kapitän zur See Ernst Lindemann...s.191.

Osaczenie pancernika przez niszczyciele ostatecznie utwierdziło Lindemanna o zbliżającym się końcu. On – w przeciwieństwie do szeregowych członków załogi – wiedział jaki może być finał tej niefortunnej wyprawy. Tkwiąc na pomoście bojowym swego okrętu, spożywając nad ranem 27 maja 1941 r. śniadanie był na swój sposób nieobecny duchem: „Na dziobowym stanowisku dowodzenia stał Lindemann – wspomina jego adiutant kpt. B. F. von Müllenheim-Rechberg – (...) Jego steward Artur Meier podawał mu właśnie śniadanie. Lindemann zdawał się być w dziwny sposób odizolowany od otoczenia. Chyba widział, że przyszedłem, ale nie odpowiedział na zaskutowanie nawet wtedy, gdy je przedłużyłem i w nadziei na jedno słówko wpatrywałem się w niego. Nie, nie odpowiedział na pozdrowienie, nie powiedział słowa (...) wówczas nie był to Lindemann, którego wszyscy znaliśmy”⁴⁸. Dowódca *Bismarcka* był sam na sam z ponurymi refleksjami które musiały mu towarzyszyć. Świadomość, że jego pomysł sprząć 3 dni by dobić *Prince of Wales* i zawrócić do Norwegii był słuszny z perspektywy położenia z jakim tkwił *Bismarck* napęlać go mogła jedynie gorzką satysfakcją. Wobec zaistniałej sytuacji był po prostu bezradny. Gdy pełniący wachtę w maszynowni kpt. (inż.) Junack otrzymał rozkaz „maszyny stop” i poinformował dowódcę, że utrzymywanie turbin w bezruchu może doprowadzić do ich deformacji, a to ze względu że dopiero co pracowały pełną mocą, usłyszał od dowódcy *Bismarcka* „Ach, niech pan robi co chce”⁴⁹.

W ostatnich godzinach *Bismarcka* jego komendant ożywił się tylko raz. Około godziny 04:00 radiostacja pancernika otrzymała radiogram z kancelarii Rzeszy. Adolf Hitler nadał kmdr. ppor. Adalbertowi Schneiderowi Krzyż Rycerski Żelaznego Krzyża za zatopienie *Hooda*. Lindemann w spokojny i opanowany sposób złożył gratulacje I oficerowi artylerii pancernika. Według nielicznych świadków którzy przeżyli zagładę *Bismarcka* tylko wtedy na parę chwil Lindemann przypominał dawnego dowódcę.

Wkrótce po godzinie 08:30 obserwatorzy na niemieckim okręcie zauważyli zbliżające się okręty, które po chwili rozpoznały jako okręty liniowe typu *King George V* oraz *Nelson* (w rzeczywistości nadpływał jego bliźniak *Rodney*) oraz dwa ciężkie krążowniki typu „County” (*Norfolk* i *Dorsetshire*). W normalnych warunkach *Bismarck* dzięki przewadze prędkości mógłby się uchylić od walki z brytyjskimi pancernikami, a krążowniki nie byłyby dla niego w żadnym wypadku poważnym przeciwnikiem. W zaistniałej jednak sytuacji *Bismarck* był w zasadzie pływają-

cą baterią artyleryjską o bardzo ograniczonej możliwości manewrowania. Przewaga artylerii brytyjskiej była przynajmniej 9 działom kal. 406 mm *Rodneya*, 10 działom kal. 356 mm *King George V* i wreszcie 16 działom 203 mm obu krążowników *Bismarck* mógł przeciwstawić 8 dział kal. 380 mm. Ciężar salw burtowych artylerii głównego kalibru 4 jednostek Royal Navy wynosił prawie 18,5 ton, ciężar salwy burtowej niemieckiego pancernika 6,9 t. Brytyjskie okręty otwały ogień o godz 08:47, *Bismarck* odpowiedział o 08:48.

Celem niemieckiego okrętu był silniejszy z brytyjskich pancerników *Rodney*. Po kilku salwach angielski okręt został nakryty salwą *Bismarcka* lecz o godz. 09:02 pocisk kalibru 203 mm krążownika *Norfolk* trafił w centralę artyleryjską niemieckiego flagowca zabijając I oficera artylerii kmdr ppor. Schneidera i jego zastępcę kmdr ppor. Albrechta.⁵⁰

Rozbicie centrali dowodzenia główną artylerią sprawiło, że ogień głównej artylerii musiał być kierowany ze stanowiska zapasowego na rufie, ale również ono zostało uszkodzone, a działa głównego kalibru musiały przejść na indywidualne strzelanie wedle własnych niezbyt precyzyjnych pomiarów.

Wkrótce po godzinie 09:30 ostatnie działo na niemieckim pancerniku zamilkło. Pojedynek zamienił się w ćwiczenia artyleryjskie dla brytyjskiego zespołu. *Bismarck* masakrowany licznymi trafieniami angielskich pocisków kalibru od 132 (średnia artyleria *King George V*) do 406 mm wciąż utrzymywał się na wodzie. Ostatecznie dopiero torpedy z *Dorsetshire* oraz *Rodneya* dopełniły o 10:36 27 maja 1941 r. losu niemieckiego okrętu. Admirał Lütjens i większość członków jego sztabu zginęli na pokładzie admirałskim *Bismarcka* wkrótce po godzinie 9, gdy trafił weń pocisk z *Rodneya*. Znajdujący się o dwa piętra niżej kmdr Lindemann przeżył. Przeszedł następnie na dziób okrętu w pobliże przedniej wieży działowej (Anton). Tam członkowie załogi *Bismarcka*, którzy przeżyli widzieli go po raz ostatni.⁵¹ Zapewne zginął śmiercią marynarza jak wiele jego podkomendnych ocalałych z brytyjskiej kanonady. W opinii adiutanta Lindemanna, wspomnianego już kpt. mar. von Müllenheim-Rechberga brytyjskie okręty prowadziły akcję ratunkową po zatonięciu *Bismarcka* nadzwyczaj krótko. Z kolei dowódcy tych jednostek (np. kmdr Martin z *Dorsetshire*) tłumaczyli się później, że istniała groźba ataku U-bootów, co wpłynęło na przerwanie akcji ratowania rozbitków z *Bismarcka*. Tak czy inaczej, nieliczni uratowani szczęśliwcy (116)⁵² znajdowali się

najbliżej brytyjskich okrętów i – jak wspomina cytowany już Müllenheim-Rechberg – znajdowali się w dobrej kondycji fizycznej, by po opuszczonych linach wdrapać się pokład brytyjskiego krążownika⁵³. W ich gronie kmdr Lindemanna nie było.

Już post mortem (27 grudnia 1941 r.) Lindemann odznaczony został Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża. Odnaczenie wdowie po komandorze Lindemannie wręczył jego kolega z tego samego rocznika Akademii Marynarki kmdr Otto Klüber. Na cześć poległego dowódcy *Bismarcka* jedna z baterii nadbrzeżnych kal 406 mm na Wale Atlantycznym otrzymała jego imię⁵⁴. Natomiast bez odpowiedzi pozostała sugestia następcy Lütjensa (aczkolwiek już tylko jako dowódcy okrętów liniowych – *Führer der Schlachtschiffe*) admirała Otto Ciliaksa, wnioskując o pośmiertną nominację na pierwszy stopień admirałski (niem. *Kontreadmiral*) dla Lindemanna. Poza wymiarem honorowym dla wdowy po dowódcy *Bismarcka* nominacja ta oznaczałaby znaczną podwyżkę renty. Ale dowódca Kriegsmarine pozostawił tę sugestię bez odpowiedzi. Dla wielkiego admirała Raedera tragiczny koniec *Bismarcka* unaoczniał klęskę jego strategicznej koncepcji wojennomorskiej. Ale do tego znany z małostkowości szef marynarki wojennej III Rzeszy przyznać się nie chciał. Jego pamiętniki przekonują, że do końca swych dni był przekonany o słuszności swej koncepcji. ●

Korekta Michał Jarczyk

Bibliografia

- J. Gruetzner, *Kapitän zur See Ernst Lindemann. Der „Bismarck“-Kommandant*. Zweibrücken 2010.
E. Kliem, Generaladmiral Hermann Boehm. *Ein deutscher Marineoffizier im XX Jahrhundert*. Oldenburg 2011.
E.M. Raeder, *Moje życie*. Gdańsk 2001.
B.von Müllenheim-Rechberg, *Pancernik „Bismarck“*. Gdańsk 2001.
P. Schmalenbach, *Prinz Eugen unter drei Flaggen*. Hamburg 1998.
E.P. Von der Porten, *Die Deutsche Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg*. Stuttgart 1986.

48. B. F. Von Müllenheim – Rechberg, *Pancernik Bismarck*.s. 235-237.

49. *Ibidem*, s. 238.

50. Zrządzenie losu sprawiło, że ponad półtora roku później pociski wystrzelone przez *Norfolka* uszkodziły na początku bitwy u Przylądka Północnego (26 grudnia 1943 r.) urządzenia radarowe niemieckiego krążownika liniowego *Scharnhorst* i w dużej mierze przesądziły o późniejszym przebiegu bitwy. J. Watts, *Der Untergang der Scharnhorst. Kampf um die Ruffland Konvois 1943*. Stuttgart 1997, s. 52 i następne. B. F. von Müllenheim – Rechberg, *Pancernik Bismarck*.s. 284-285.

51. B. F. von Müllenheim-Rechberg, *Pancernik Bismarck*.s. 284-285.

52. *Ibidem*, s. 288-290.

53. *Ibidem*, s. 288-290.

54. *Ibidem*, s. 291



Zarys działań japońskich zbiornikowców podczas starć w zatoce Leyte (24-25 października 1944 roku)

W dniu 20 października 1944 roku amerykańska armada inwazyjna wpłynęła na wody zatoki i rozpoczął się kolejny z etapów ofensywy Amerykanów na obszarze Południowo-Zachodniego Pacyfiku, operacja o kryptonimie „King II” – lądowanie głównych sił desantowych na brzegach wyspy Leyte.

Krótko po tym, jak w dniu 17 października amerykańskie okręty, które wysforyrowały się przed siły główne z zadaniem wysadzenia oddziałów na mniejszych wyspach w okolicach Leyte oraz przygotowania podejścia zasadniczej floty inwazyjnej oddały pierwsze podczas kampanii filipińskiej salwy, głównodowodzący Połączonej Floty admirał Toyoda Soemu wydał rozkaz przygotowania do operacji „SHŌ-ICHI-GO” (ang. „Victory 1” – pol. „Zwycięstwo 1”)^{1,2}. Klauzulę wykonalności admirał nadał operacji dzień później³. Opracowany wcześniej plan zakładał, iż trzy silne zespoły okrętów z różnych kierunków przybędą na Filipiny i w skoordynowanym ataku zniszczą amerykańską flotę desantową w zatoce Leyte. Japończycy do ataku rzucili praktycznie wszystkie pozostające do dyspozycji okręty wojenne, od pancerników i lotniskowców aż po małe jednostki eskortowe. Do utrzymania ich w gotowości bojowej – a więc zapewnienia ciągłości za-

opatrzania w paliwo i amunicję – potrzebna była obecność jednostek wspierających zespoły floty. W niniejszym artykule skupię się na działaniach tych zaopatrujących okręty w paliwo, a więc zbiornikowców.

W dniu 16 października 1944 roku z Kwatery Głównej Połączonej Floty, mieszczącej się w budynkach Uniwersytetu Keiō w Yokohamie, Szef Sztabu tej floty wiceadmirał Kusaka Ryunosuke wysłał zakodowaną depeszę, która nakazywała sześciu zbiornikowcom floty wspieranie działań okrętów Cesarskiej Marynarki Wojennej podczas operacji „SHŌ-1-GO”. Były to: *Itsukushima Maru*, *Manei Maru* (znany również pod nazwą *Banei Maru*), *Nichiei Maru*, *Omurosan Maru*, *Ryōei Maru* oraz *Yuho Maru*. Do osłony zbiornikowców oddelegowane zostały eskortowce (jap. *kaibōkan*) *Chiburi*, *Dai 19-Gō Kaibōkan* i *Dai 27-Gō Kaibōkan*, stawiacz min *Yurijima* oraz trałowiec *Dai 34-Gō Sōkaitei*. Zbiornikowce – jako Pierwszy Zespół Zaopatrzeniowy (ang. *First Supply Force*) – zostały przyporządkowane taktycznie wiceadmirałowi Kuricie Takeo, dowódcy Pierwszych Sił Uderzeniowych (ang. *First Striking Force*, *First Raiding Force* lub *First Diversion Force*). Jako ciekawostkę podać można fakt, iż powyższą depeszę przechwycili Amerykanie (jak

wiadomo już w początkowej fazie wojny na Pacyfiku ich kryptolodzy złamali kod Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej), której treść po odszyfrowaniu utwierdziła dowództwo U.S. Navy o realnym zagrożeniu przeciwdziałaniem Japończyków podczas desantów na Leyte.

Nieco później do Pierwszego Zespołu Zaopatrzeniowego dołączono jeszcze kolejne dwa zbiornikowce – *Hakko Maru* oraz *Nippo Maru*⁴.

W momencie nadania depeszy *Itsukushima Maru*, *Omurosan Maru* oraz *Manei*

1. Samuel E. Morrison, *Leyte*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2011, wydanie I (przekład M. Kryszalowicz), s. 198.

2. Według <http://www.combinedfleet.com> admirał Toyoda aktywował plan „SHŌ-1-GŌ” w dniu 13 października.

3. S. E. Morrison – op. cit., s. 199.

4. Wszystkie z wymienionych zbiornikowców były jednostkami dużymi: *Itsukushima Maru* (10 006 BRT), *Manei Maru* (5226 BRT), *Nichiei Maru* (10 018 BRT), *Omurosan Maru* (9204 BRT), *Ryōei Maru* (10 006 BRT), *Yuho Maru* (5266 BRT), *Hakko Maru* (10 022 BRT) i *Nippo Maru* (10 528 BRT). Oprócz *Hakko Maru*, który pozostawał pod kontrolą Cesarskiej Armii, reszta zbiornikowców pływała w szeregach Cesarskiej Marynarki Wojennej. Bliźniacze zbiornikowce *Itsukushima Maru* i *Nichiei Maru* mogły zabrać maksymalnie ładunek 13 000 ts (angielskie tzw. „długie” tony, 1 ts = 1016 tony metrycznej) paliwa, taką samą jego ilość przenosiły również bliźniacze *Hakko Maru*, *Nippo Maru* i *Ryōei Maru*; *Omurosan Maru* zabierał około 11 000 ts paliwa, wreszcie mniejsze bliźniacze *Manei Maru* oraz *Yuho Maru* maksymalnie 7700 ts.

Maru znajdowały się w Singapurze (pierwsze dwa z wymienionych zbiornikowców przybyły tam 12 października w składzie konwoju HI-77), *Nippo Maru* przebywał w Bazie Marynarki w Seletar koło Singapuru, *Hakko Maru* oraz *Yuho Maru* w kotwiczowisku japońskiej floty w Lingga Roads (na południe od Singapuru), tego samego dnia (16 października) w godzinach rannych *Nichiei Maru* oraz *Ryōei Maru* opuściły Samah na wyspie Hainan (Chiny) w składzie zdążającego w kierunku Japonii konwoju HI-76.

Wczesnie rano 17 października *Ryōei Maru* został odesłany z konwoju HI-76 (wraz z eskortowcami *Manju* i *Miyake* z jego osłony) z rozkazem udania się do bazy w Mako (dzisiaj Makung) na Pe-skadorach. Nieco później rozkaz opuszczenia konwoju z dowództwa Połączonej Floty otrzymał *Nichiei Maru* (z kolejnym okrętem osłony, eskortowcem *Kurahashi*), który obrał kurs na Coron. Tego samego dnia wiceadmirał Kurita rozkazał zbiornikowcom *Itsukushima Maru* i *Manei Maru* udać się do zatoki Brunei na północnym Borneo przydzielając jako ich osłonę eskortowce *Chiburi* oraz *Dai 19-Gō Kaibōkan* (pierwszy ze zbiornikowców opuścił Singapur 19 października, drugi dzień wcześniej), wkrótce do Brunei zostały skierowane przez Kuritę *Nippo Maru* i *Omurosan Maru* w asyście stawiacza min *Yurishima* oraz eskortowca *Dai 27-Gō Kaibōkan* (obydwa zbiornikowce opuściły swoje miejsca postoju tego samego dnia, 20 października, odpowiednio Seletar i Singapur). Wreszcie tego samego dnia o godzinie 11:25 nadeszły od wiceadmirała Kurity rozkazy dla *Hakko Maru* i *Yuho Maru* polecające udanie się również do zatoki Brunei z niszczycielami *Michishio* i *Nowaki* desygnowanymi jako osłona (zbiornikowce przeszły do Singapuru w celu pobrania paliwa). Wszystkie zbiornikowce skierowane do Brunei miały zaopatrzyć w paliwo okręty Pierwszych Sił Uderzeniowych Kurity przed wyjściem w morze na bitwę z Amerykanami.

O godzinie 10:00 18 października *Hakko Maru* (załadowany 13 000 ts paliwa) i *Yuho Maru* (6300 ts paliwa) opuścił Singapur z wymienionymi niszczycielami *Michishio* i *Nowaki*, zawinięcie tego zespołu do Brunei przewidywano na godzinę 11:00 21 października).

W dniu 20 października wiceadmirał Kurita wraz ze swoimi Pierwszymi Siłami Uderzeniowymi wpłynął do zatoki Brunei (okręty opuściły kotwiczowisko Lingga Roads dwa dni wcześniej), o godzinie 11:50 rozkazał niszczycielom *Asagumo* i *Yamagumo* wyjść na spotkanie zbior-

nikowców *Hakko Maru* i *Yuho Maru* z ich osłoną, a o godzinie 13:00 polecił katapultować z pokładów krążowników *Kumano* i *Yahagi* po jednym rozpoznawczym wodnosamolocie Nakajima E13A1 (kodowe oznaczenie alianckie „Jake”). Wyposażone w radar maszyny miały pomóc w zlokalizowaniu, a następnie zapewnić ochronę przeciwpodwodną zespołowi zbiornikowców. Obydwa niszczyciele powróciły do Brunei o godzinie 16:30 bez nawiązania kontaktu ze zbiornikowcami. Następnego dnia, nieco tylko później niż zakładano (o godzinie 11:20), zbiornikowce przybyły do zatoki. Godzinę później *Hakko Maru* rozpoczął przekazywanie paliwa na superpancernik *Musashi*, natomiast *Yuho Maru* na jego jednostkę siostrzaną – *Yamato*.

W nocy 22 października do zatoki Brunei dotarły zbiornikowce *Itsukushima Maru*, *Manei Maru*, *Nippo Maru* oraz *Omurosan Maru* i natychmiast włączyły się do operacji tankowania okrętów wiceadmirała Kurity (zakończono ją o godzinie 05:00). Tego dnia o godzinie 08:00 główna część sił Kurity (nazywana oddziałem Siłami Centralnymi)⁵ wypłynęła z za-

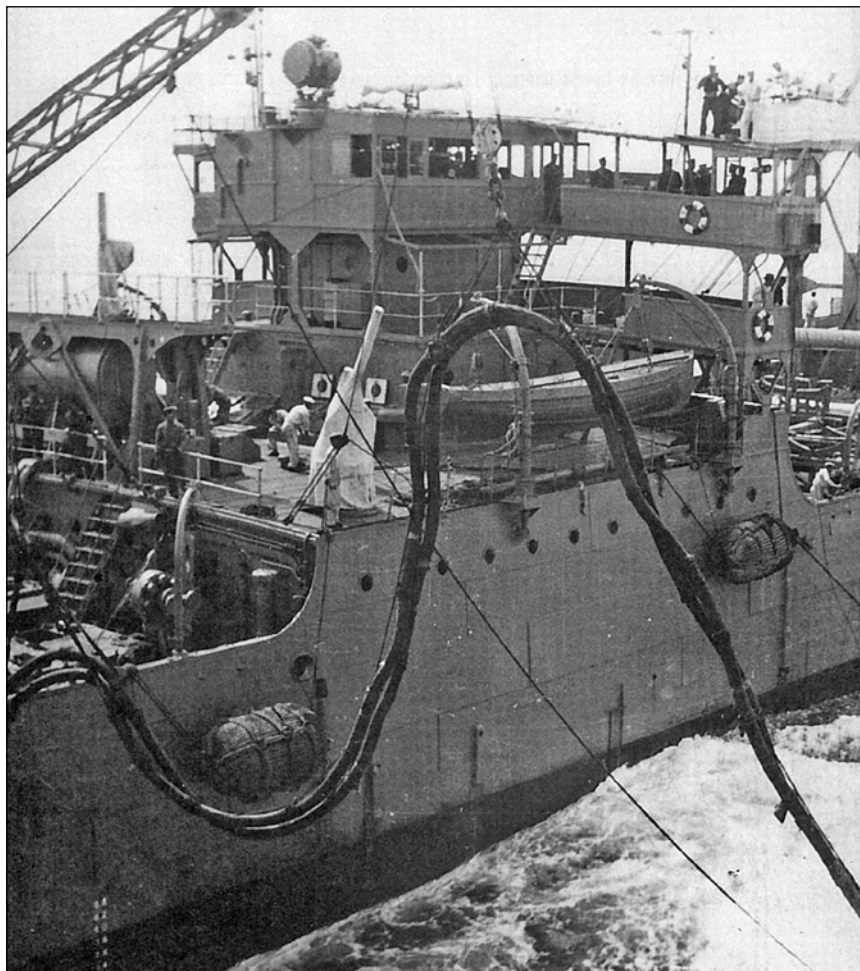
toki Brunei w stronę przesmyku Palawan (pomiędzy długą wyspą o tej samej nazwie a wybiegającym daleko w południowe akweny Morza Chińskiego tzw. Dangerous Ground) podążając w kierunku północno-wschodnim ku Morzu Sibuyan i cieśninie San Bernardino. Ze swoich sił Kurita wydzielił tzw. Siły Południowe⁶ pod komendą wiceadmirała Nishimury Shōji, które miały osiągnąć zatokę Leyte z innego kierunku – przez cieśninę Surigao (na jej wodach Nishimura miał połączyć się z Drugimi Siłami Uderzeniowymi⁷ wiceadmirała Shimy Kiyohide, które 15 października wyruszyły z Morza Wewnętrznego ku Filipinom). Siły Południowe Nishimury opuściły Brunei 22 października o godzinie 15:10 i po długim marszu na północ mającym na celu uniknięcie okrętów podwodnych, przez

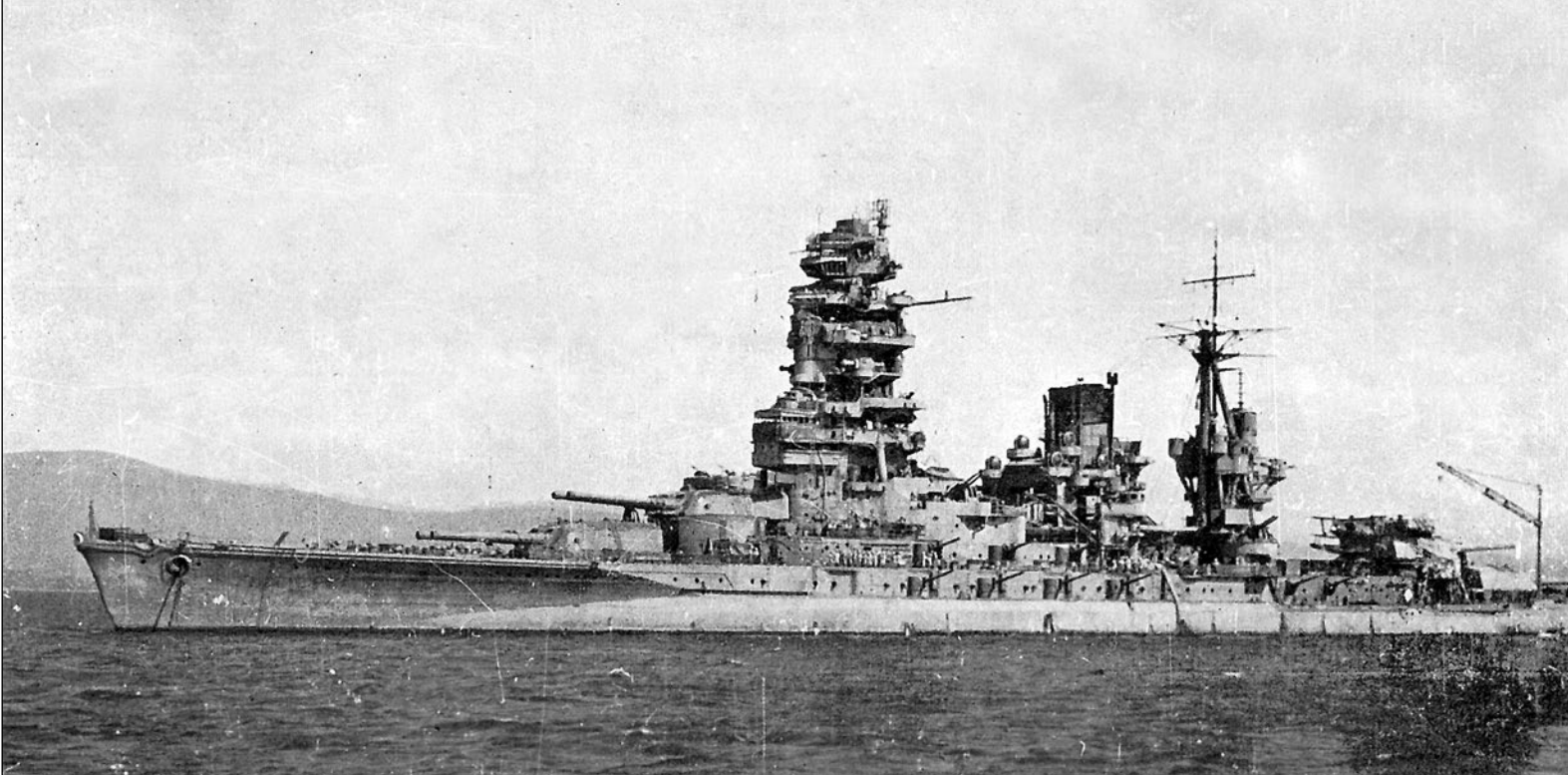
5. W składzie: superpancerniki *Musashi* i *Yamato*, starsze pancerniki *Nagato*, *Kongō* i *Haruna*, ciężkie krążowniki *Atago*, *Takao*, *Maya*, *Chōkai*, *Myōkō*, *Haguro*, *Kumano*, *Suzuya*, *Tone* i *Chikuma* w osłonie lekkich krążowników *Noshiro* i *Yahagi* oraz 15 niszczycieli.

6. W składzie: starsze pancerniki *Yamashiro* i *Fusō*, ciężki krążownik *Mogami* oraz niszczyciele *Asagumo*, *Michishio*, *Shigure* i *Yamagumo*.

7. W składzie: krążowniki ciężkie *Nachi* i *Ashigara*, lekkie *Abukuma* oraz 9 niszczycieli.

Tankowanie w morzu w wykonaniu jednego ze starszych zbiornikowców japońskiej floty w okresie przedwojennym. Fot. „Maru Special”





Pancernik *Nagato* podczas koncentracji flotyna wodach Borneo.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

cieśninę Balabac weszły na Morze Sulu. Aby dopełnić skład japońskich zespołów floty zaangażowanych w przeciwdziałanie desantowi amerykańskiemu na Leyte wspomnieć należy jeszcze o tzw. Siłach Północnych⁸ pod dowództwem wiceadmirała Ozawy Jisaburō, które 20 października wypłynęły z japońskiego Morza Wewnętrznego i pod Leyte stanowić miały przynętę służącą do odciągnięcia głównej siły uderzeniowej Amerykanów, a więc lotniskowców zgrupowanych w szybkim zespole uderzeniowym floty (ang. *Task Force 38*) oraz umożliwienie podejścia w rejon lądowania zespołów Kurity oraz Nishimury/Shimy i zniszczenia amerykańskiej floty inwazyjnej. Z okrętami Ozawy wypłynął Drugi Zespół Zaopatrzeniowy, który stanowiły dwa cywilne zbiornikowce *Jinei Maru* i *Takane Maru*⁹ (działaniami tego zespołu zajmę się po ukończeniu relacji z działań zbiornikowców Pierwszego Zespołu Zaopatrzeniowego, by artykuł nie utracił przejrzystości).

Po opuszczeniu zatoki Brunei przez okręty wojenne zbiornikowce *Manei Maru* pozostał tam do 31 października, zaopatrując w paliwo między innymi pancernik *Kongō*, krążownik *Haguro* oraz inny zbiornikowiec *Omurosan Maru*.

W dniu 20 października zdążające z Japonii Drugie Siły Uderzeniowe wiceadmirała Shimy zatrzymały się w bazie Mako na Peskadorach, o godzinie 09:30 do bazy przybył również zbiornikowiec *Ryōei Maru* i okręty japońskie rozpoczęły pobieranie paliwa. Następnego dnia o godzinie 16:00 zespół Shimy opuścił Mako, *Ryōei Maru* pozostawał tam do 27 tego miesiąca, kiedy to udał się do Takao na Formozie (dzisiaj Kaohsiung, Tajwan). Nie był już więcej an-

gażowany w uzupełnianie paliwa okrętów biorących udział w operacji „SHO-I-GO”.

Podczas gdy okręty wojenne udały się ku swemu przeznaczeniu zbiornikowce musiały uzupełnić zapasy cennego paliwa. W dniu 23 października *Yuho Maru* wyszedł z Brunei, by następnego dnia zawinąć do Miri na Borneo, gdzie pobrał paliwo. Natomiast 24 października w Brunei *Itsukushima Maru* przyjął na pokład pełny zapas paliwa i wraz z innym zbiornikowcem *Nippo Maru* – pod osłoną eskortowców *Chiburi*, *Dai 17-Gō Kaibōkan*, *Dai 19-Gō Kaibōkan*, oraz *Dai 27-Gō Kaibōkan* – opuścił zatokę z rozkazem udania się do Busuangi na wyspie Panay i zatoki Coron w celu spotkania i zatankowania okrętów wiceadmirała Shimy. Już po tragicznych dla Japończyków starciach w ramach bitwy o Leyte 24-25 października¹⁰ obydwa zbiornikowce zawrócono do Brunei. Podczas drogi powrotnej w nocy na 27 października grupa jednostek japońskich wykryta została na wodach cieśniny Balabac (na zachód od przesmyku Palawan) przez radar typu SJ amerykańskiego okrętu podwodnego *Bergall* (SS-320), jego dowódca rozpoczął pościg na powierzchni i po zajęciu pozycji dogodnej do strzału odpalił 6 torped trafiając obydwa zbiornikowce – *Nippo Maru* zatonał, natomiast uszkodzony i unieruchomiony *Itsukushima Maru* zdryfował ku wybrzeżu północnego Borneo w rejonie Kudat, gdzie został trafiony bombą amerykańskiej łodzi latającej Consolidated PB4Y (B-24) „Privateer” z formacji VPB-115 i ostatecznie zatopiony 1 listopada.

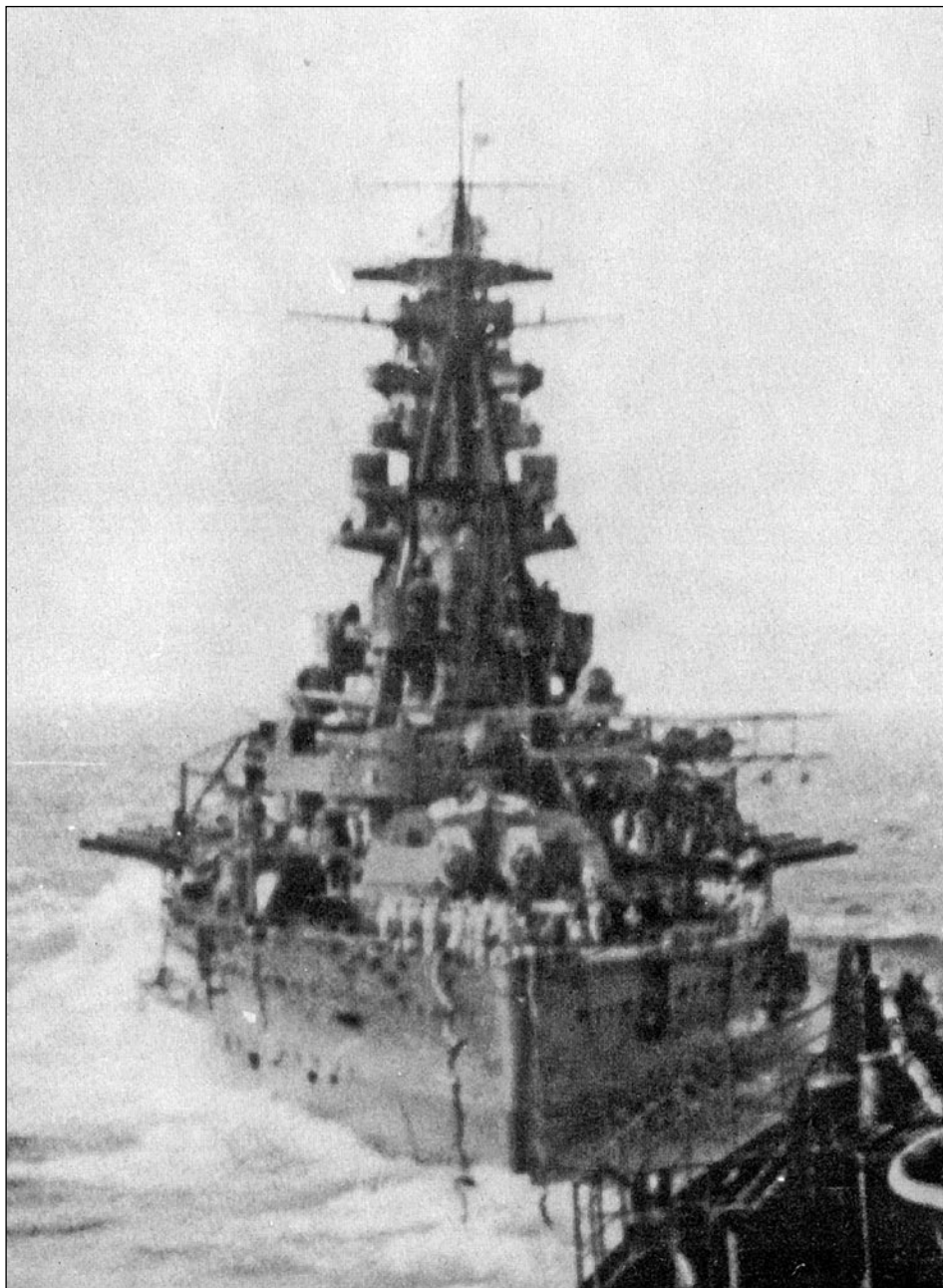
Powróćmy teraz do zbiornikowca *Nichiei Maru*, którego zostawiliśmy w dniu 17 października kiedy to – wraz z eskor-

towcem *Kurahashi* – otrzymał rozkaz udania się do Coron. Otóż 18 października zatrzymał się on w Samah na wyspie Hainan i o godzinie 18:30 tego samego dnia opuścił ten port pod osłoną eskortowców *Kurahashi* i *Dai 25-Gō Kaibōkan*, przy czym dowódca eskorty poradził udać się do zatoki Ulugan na wyspie Palawan, ponieważ w Coron istniało zagrożenie atakami amerykańskich samolotów bazujących na lądzie. Jednostki dotarły do zatoki Ulugan w dniu 22 października, dwa dni później ostatecznie wyruszyły do Coron. Już 25 października w Coron *Nichiei Maru* zaopatrywał w paliwo ciężko uszkodzony w bitwie koło wyspy Samar oraz podczas odwrotu na wodach Morza Sibuyan krążownik *Kumano*, który o godzinie 16:30 dotarł tutaj w eskorcie krążownika *Ashigara* oraz niszczycieli *Kasumi* i *Ushio* (okręty osłony również pobrały paliwo).

8. W składzie: pancerniki z dobudowanymi na rufach pokładami startowymi (tzw. hybrydy) *Ise* i *Hyūga*, lotniskowce *Zuikaku*, *Zuikō*, *Chitose* i *Chiyoda* (ich grupy lotnicze prezentowały znikome zdolności bojowe) w osłonie lekkich krążowników *Oyodo*, *Isuzu* i *Tama* oraz 8 niszczycieli.

9. Ang. „merchant tankers”, były to 10-tysięczniki – *Jinei Maru* (10 241 BRT) i *Takane Maru* (10 021 BRT) – które mogły zaokrętować po 13 000 ts paliwa. W pierwszej połowie października te dwie dopiero co oddane do służby jednostki naprędce przystosowano do tankowania na morzu.

10. Utrata 3 ciężkich krążowników w przesmyku Palawan za sprawą amerykańskich okrętów podwodnych, zaatakowanie Sił Centralnych Kurity na Morzu Sibuyan przez samoloty pokładowe lotniskowców TF 38 i zatopienie jednego z kolosów pancernika *Musashi*, nocna klasyczna bitwa artyleryjsko-torpedowa na wodach cieśniny Surigao, z której z zespołu wiceadmirała Nishimury uszedł tylko niszczyciel *Shigure*, heroiczne starcie amerykańskich lotniskowców eskortowych i ich osłony z głównymi siłami Kurity wokół wyspy Samar oraz utrata wszystkich 4 lotniskowców Ozawy w bitwie u przylądka Engano; wiele innych okrętów zostało zatopionych, bądź uszkodzonych.



Pancernik *Kongō* w trakcie pobierania paliwa ze zbiornikowca.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

W dniu 26 października *Nichiei Maru* przekazał paliwo na krążowniki *Nachi* i *Kumano* oraz niszczyciele *Hatsuharu*, *Hatsushimo*, *Kishinami*, *Okinami*, *Shimakaze* i *Shiranui*. Następnego dnia do zatoki Coron zawinął zbiornikowiec *Yuho Maru* – on i *Nichiei Maru* rozpoczęły tankowanie krążowników *Ashigara* i *Nachi* oraz niszczycieli *Akishimo*, *Hamanami*, *Kasumi*, *Kishinami*, *Shimakaze*, *Shiranui*, *Urakaze* i *Ushio* (dwukrotnie), jak również statku szpitalnego *Muro Maru*. Tego samego dnia po zakończeniu operacji tankowania *Yuho Maru* opuścił zatokę Coron. W dniu 28 października *Yuho Maru* – podobnie jak *Omurosan Maru* – wpłynął do Brunei, tego samego dnia *Nichiei Maru* wyszedł

z Coron w rejs do Manili (na tym zakończył swój udział w operacji „SHO-I-GO”).

W dniu 29 października w Brunei zbiornikowce *Hakko Maru*, *Omurosan Maru* i *Yuho Maru* zaopatrzyły w paliwo pancerniki *Yamato* (okręt ten otrzymał między innymi paliwo z *Yuho Maru*), *Nagato*, *Kongō* i *Haruna*, krążowniki *Haguro* i *Yahagi* oraz niszczyciele *Hamakaze*, *Iso-kaze*, *Urakaze* i *Yukikaze*. Dla *Omurosan Maru* było to ostatnie tankowanie okrętów uczestniczących w bitwie o Leyte, 30 października wypłynął z Brunei, by dwa dni później zawinąć do Manili.

Po opisanych wyżej tankowaniach, zbiornikowce musiały uzupełnić zapas paliwa, 31 października *Manei Maru* oraz

Yuho Maru opuściły Brunei i tego samego dnia pobrały paliwo w rafinerii w Miri na Borneo. W dniu 6 listopada obydwie zbiornikowce wypłynęły z Miri w konwoju osłanianym przez eskortowce *Chiburi* i *Dai 19-Gō Kaibōkan*. Portem docelowym była Manila, w późniejszym etapie rejsu do osłony dołączył niszczyciel *Shigure* (szczęściarz z pogromu Sił Południowych Nishimury). W nocy 8 listopada – 100 mil na południowy zachód od Olongapo na wyspie Luzon (Filipiny) – konwój napotkał na swojej drodze „wilcze stado”¹¹ składające się z amerykańskich okrętów podwodnych *Growler* (SS-215), *Hake* (SS-256) oraz *Hardhead* (SS-365). O świcie tego dnia ostatni z wymienionych okrętów storpedował i zatopił *Manei Maru*, okręty eskorty konwoju przypuściły zaciepły kontratak, w czasie którego zatopiony mógł zostać *Growler*, ponieważ od tego momentu słuch o nim zaginął.

W tym miejscu pozwolę sobie opisać jeszcze jeden epizod, który co prawda nie należy już do historii bitwy o Leyte, jednak dotyczy jednostek biorących w niej udział (zarówno okrętów, jak i jednego z bohaterów artykułu – zbiornikowca *Hakko Maru*). Otóż 8 listopada o godzinie 03:00 wiceadmirał Kurita – obawiając się ataków lotniczych – opuścił zatokę Brunei wraz z wszystkimi okrętami, które tam kotwiczyły. Część z nich miała udać się do wysp macierzystych, natomiast reszta pozostała z jego Pierwszych Sił Uderzeniowych miała za zadanie wykonać marsz przez

cieśninę Balabac, by odwrócić uwagę przeciwnika od okrętów zdążających do Japonii, następnie zawrócić do Brunei. O godzinie 10:00 11 listopada Kurita powrócił do zatoki Brunei, wkrótce *Hakko Maru* rozpoczął tankowanie pancerników *Yamato*, *Nagato*, *Kongō* i *Haruna*, krążownika *Yahagi* oraz niszczycieli *Hamakaze*, *Isokaze*, *Urakaze* i *Yukikaze*.

Na zakończenie opiszę jeszcze pokrótce dalsze losy pozostałych zbiornikowców Pierwszego Zespołu Zaopatrzeniowego, które wspierały Cesarską Marynarkę Wojenną podczas bitwy o Leyte – 26 listopada

11. Amerykanie również stosowali tę taktykę, oczywiście biorąc przykład od Niemców.

1944 roku w pobliżu Borneo amerykański okręt podwodny *Pargo* (SS-264) storpedował i zatopił *Yuho Maru*, inny amerykański okręt podwodny – *Flasher* (SS-249) – był sprawcą zatopienia *Hakko Maru* (4 grudnia) i *Omurosan Maru* (22 grudnia tego roku, w tym samym ataku *Flasher* posłał na dno jeszcze dwa inne zbiornikowce), *Nichiei Maru* posłały na dno w dniu 6 stycznia 1945 roku torpedy wyrzuczone przez *Besugo* (SS-321), najpóźniej – bo w dniu 5 marca 1945 roku – na dno poszedł *Ryōei Maru* storpedowany przez amerykański okręt podwodny *Bashaw* (SS-241).

Aby uzupełnić relację będącą tematem tego opracowania powróć teraz do Drugiego Zespołu Zaopatrzeniowego i zbiornikowców *Jinei Maru* i *Takane Maru*. W dniu 20 października – z silną osłoną eskortowców *Dai 22-Gō Kaibōkan*, *Dai 29-Gō Kaibōkan*, *Dai 31-Gō Kaibōkan*, *Dai 33-Gō Kaibōkan*, *Dai 43-Gō Kaibōkan* i *Dai 132-Gō Kaibōkan* – opuściły one kotwicznice Yashima (współcześnie port Takamatsu) na Morzu Wewnętrznym, by połączyć się z Siłami Północnymi wiceadmirała Ozawy (tego samego dnia, jak pamiętamy, wyszły również z baz w innej części Japońskiego Morza Wewnętrznego). Wkrótce po opuszczeniu portu *Takane Maru* wraz z *Dai 33-Gō Kaibōkan* i *Dai 43-Gō Kaibōkan* skierowały się do rafinerii marynarki w Tokuyama, gdzie zbiornikowiec pobrał ładunek paliwa. Następnego dnia trzy detaszowane jednostki popłynęły do portu Koniya na wyspie Kakaroma w archipelagu Riukiu.

W dniu 22 października, kiedy siły Ozawy pobierały paliwo na morzu (*Takane*

Maru wraz ze swoją eskortą powrócił już do składu Drugiego Zespołu Zaopatrzeniowego), nawiązano kontakt z okrętem podwodnym, a o godzinie 20:10 z pokładów lotniskowca *Zuikaku* i lekkiego krążownika *Tama* dostrzeżono ślady torped. Ozawa zmuszony został do przerwania operacji tankowania, kiedy jego okręty pobrały zaledwie 1/3 potrzebnego im paliwa. W dniu 24 października niszczyciel *Akikaze* wyruszył z Kure z rozkazem objęcia dowodzenia osłoną Drugiego Zespołu Zaopatrzeniowego, czyli wymienionymi wyżej eskortowcami.

W dniu 25 października, kiedy w trakcie bitwy koło przylądka Engano samoloty z amerykańskich lotniskowców zespołu Task Force 38 rozprawiały się z lotniskowcami Ozawy, amerykański okręt podwodny *Sterlet* (SS-392) posłał na dno zbiornikowiec *Jinei Maru* (na południe od wyspy Yaku).

Podczas powrotu do Japonii, 28 października, pancerniki lotnicze *Hyūga* i *Ise* zatrzymały się w Amami Ōshima w archipelagu Riukiu i pobrały paliwo, po czym – w osłonie swoich niszczycieli – popłynęły w kierunku Morza Wewnętrznego. Tego samego dnia *Takane Maru* otrzymał rozkaz udania się do Takao, którego jednak nie wykonał z uwagi na awarię jednego z kotłów. Los zbiornikowca dopełnił się 30-31 października, kiedy to był zaciekle atakowany przez trzy amerykańskie okręty podwodne: *Trigger* (SS-237), *Salmon* (SS-182) oraz *Sterlet* (SS-392). Każdy z podwodniaków uzyskał trafienia torpedami, ostatni cios zadały torpedy wyrzuczone przez *Sterlet* do *Takane Maru*, który zatonął na południowy zachód od Kiusiu.

Tak zakończył się udział zbiornikowców w operacji „SHO-1-GO”. Biorąc pod uwagę zakres, stopień skomplikowania oraz ilość okrętów w nią zaangażowanych zapewne nie wsparcia logistycznego nie było wcale takim łatwym przedsięwzięciem. Należy również zauważyć, że podczas drugiej wojny światowej marynarki wojenne wszystkich państw liczących się w tym konflikcie uczyły się dopiero tankowania własnych okrętów na morzu, w opisywanym tutaj etapie działań Amerykanie potrafili już zaopatrywać szybkie zespoły lotniskowców tak, by mogły operować w morzu z dala od własnych baz, nawet po kilkadziesiąt dni. Japończycy, chociaż również wypracowali procedurę tankowania na morzu, preferowali raczej przekazywanie paliwa na swoje okręty podczas przebywania w miejscach kotwiczenia (co pokazuje niniejsze opracowanie). Ponieważ w trakcie trwania bitwy o Leyte amerykańska flota podwodna niepodzielnie panowała na Pacyfiku, a widok zbiornikowca w persyskopie był dla każdego dowódcy okrętu podwodnego łakomym kąskiem, niektóre z japońskich zbiornikowców wspierających operację zostały zatopione już w jej trakcie lub podczas drogi powrotnej do baz po jej zakończeniu. Te, które ocalały nie na długo odwręły swoją zagładę... ●

Bibliografia

Samuel E. Morrison, *Leyte*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2011, wydanie I (przekład M. Kryszalowicz).

Strony internetowe <http://www.combinedfleet.com> oraz <http://www.combinedfleet.com/Yusosen.htm>

Największym wrogiem japońskich zbiornikowców okazały się amerykańskie okręty podwodne. Na lotniczym ujęciu *Flasher*, który zatopił *Hakko Maru*.
Fot. U.S. National Archives





Post scriptum dla Postomina

W numerze 118 „Okrętów Wojennych” ukazał się artykuł „Tajemnice postomińskich wraków, czyli U-booty pojawiają się i znikają”; po jego opublikowaniu Reinhard Kramer, zanany niemiecki autor-marynista przesłał do redakcji kolejne fotografie tych samych U-bootów w Basenie Osadowym usteckiego portu.

Na tym ujęciu nie można już mieć żadnych wątpliwości: to *U 10* (na pierwszym planie) z dwiema poziomymi liniami szybkiej identyfikacji słabo widocznymi na tle białego, zimowego kamuflażu kiosku oraz *U 4* (w tle); również doskonale identyfikowalny dzięki pionowemu, białemu prostokątowi na kiosku.

Warto podkreślić, że fotografia nadesłana przez Reinharda Kramera, była także – podobnie, jak fotografie opublikowane w numerze 118 „OW” – znana wcześniej historykom zajmującym się historią Kriegsmarine; była ona nawet publikowana w wydanej w roku 1996 książce „Gesunken und Verschollen”, której współautorem (z Wolfgangiem Müllerem) był właśnie Reinhard Kramer. Kramer przypomina sobie, że fototę otrzymał „drogą wymiany” z dawnego ZSRR, około roku 1985.

Wprawdzie na fotografii tej nie ma żadnych szczegółów umożliwiających identyfikację miejsca jej wykonania, ale wspólnie

z wcześniej publikowaną fotografią przedstawiającą te same jednostki z innego ujęcia tworzą one parę. Jest to bez wątpienia Basen Osadowy portu w Ustce.

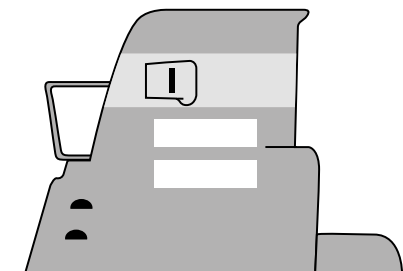
Przy okazji udało się zidentyfikować przewróconą jednostkę w tle za *U 6*. Na fotografii lewej na dole strony 61 – jest to pogłębiarka *Stolpe* (350 ton) zatopiona przez Niemców w celu blokady portu w Ustce, wydobyta przez Rosjan (między 19 kwietnia a 24 lipca 1946 roku) i przekazana władzom polskim.

Udało się także uzyskać (za co dziękuję panu W.T., który nadesłał skan tego interesującego dokumentu) „Wypis o wrakach w Ustce zapodany własnoręcznie na planie Portu przez Kapitana Ustki Ob. Kazubka” z 17 sierpnia 1949 roku, który z jednej

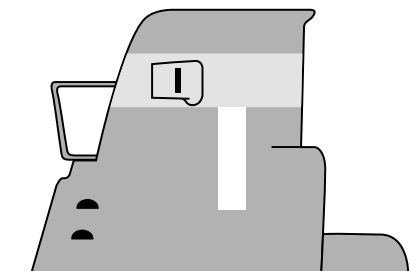
strony potwierdza obecność w tym porcie trzech okrętów podwodnych „każdy o wyporności ca. 250-300 t. zarezerwowanych jako własność (zdobycz) Sowiecka”. Przy okazji dowiadujemy się, że wydobyta przez Rosjan w roku 1946 (przynajmniej według dokumentów oficjalnych) pogłębiarka *Stolpe* musiała z powrotem zatonać, bo jest w tym dokumencie określana jako „wrak, który będzie wydobywany przez P.R.C.iP.”.

Co jeszcze ciekawsze: Reinhardowi Kramerowi udało się zidentyfikować motorówkę zacumowaną przy burcie *U 4*; powiększył on niewielki fragment fotografii i na kole ratunkowym odczytał nazwę jednostki: *Fl.C 925*. Okazało się, że to rzadko spotykana odmiana używanego przez Luftwaffe Flugbetriebsboota C IX (łódź

U 10



U 4

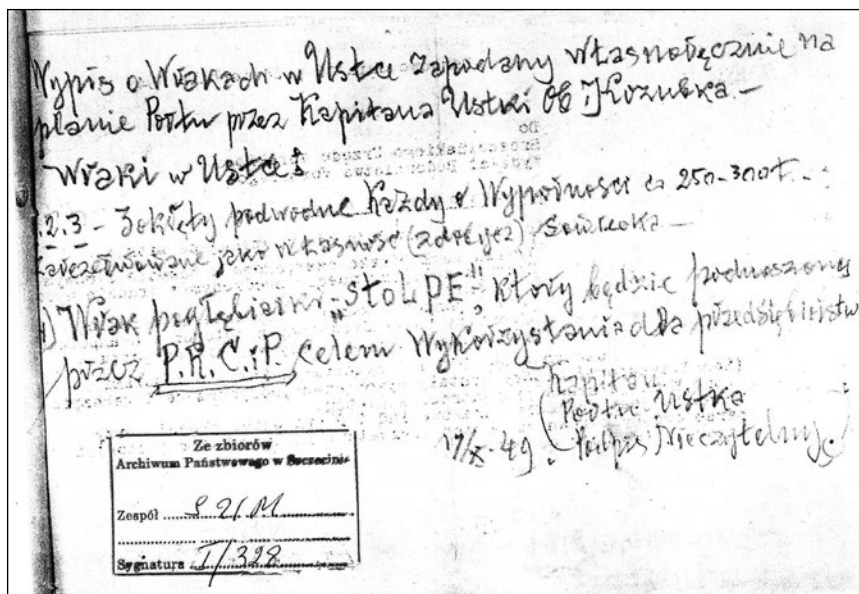


zabezpieczenia ruchu lotniczego). Ponadto Kramerowi udało się także zidentyfikować jednostkę zakotwiczoną przed dziobami interesujących nas U-bootów – jest to poławiacz torped ćwiczebnych Luftwaffe typu FL.T III.

Nie wiadomo skąd jednostki te wzięły się w porcie¹ i co się z nimi dalej stało; wiele wskazuje jednak na to, że przynajmniej kuter służący do poławiania torped pozostał w Ustce na zawsze: w usteckim czasopiśmie „Za burtą” z 1-15 czerwca 1992 r. znajdujemy relację Bronisława Brzóska: „Niemcy (...) mieli taki drewniany ścigacz do wyławiania ćwiczebnych torped, na który załadowali 8 min głębinowych. Zacumowali go pod elewatozem. Myśleli, że kiedy te miny wybuchną, to siła eksplozji spowoduje zawalenie się elewatora. Przy zatapianiu ścigacza nie udało się im jednak zdetonować tych min. Wydobyliśmy potem wrak ścigacza. Nie było nawet co rozbierać. Odholowaliśmy go w morze i na wysokości OW „Włóknarz», jakieś 200-300 m od brzegu, ponownie zatopiliśmy. Ten wrak leży tam pewnie do dziś.”. Ponieważ Bronisław Brzóska przybył do Ustki w ponad miesiąc po jej zdobyciu przez Rosjan, więc nie mógł być świadkiem zatapiania „ścigacza” przez Niemców nie jest wcale wykluczone, że to Rosjanie a nie Niemcy zatopili FL.T. III w usteckim porcie.

Mamy więc miejsce: Ustka (czy raczej – wówczas – Stolpmünde) i mamy pewną identyfikację jednostek: U 4, U 6 i U 10; to czego nie wiemy, to data wykonania fotografii i odpowiedź na pytanie skąd wzięły się te U-boot’y w Ustce... i w tym fotografii nam już raczej nie pomogą (zimowe płaszcze oficerów radzieckich mogą co najwyżej sugerować zimę lub wczesną wiosnę roku 1945).

Tu niewielka dygresja: w wypadku losów okrętów podwodnych (zwłaszcza z końcowego okresu wojny i z okresu bezpośrednio po niej) należy z wielką podejrzliwością podchodzić do wszelkich „pewników” i „ostatecznych ustaleń”; bowiem część au-



torów (nawet bez złej woli, czy chęci wprowadzenia kogokolwiek w błąd) przyjmowała obiegowe opinie za „twarde” fakty. Następnie takie ustalenia – już bez niezwykle istotnego słówka „prawdopodobnie” – były powielane na setkach lub nawet tysiącach stron internetowych urastając do rangi dogmatu...

Kiedy więc nasze U-booty przybyły do Stolpmünde? Dotychczas byłem przekonany, że w kwietniu lub nawet w maju; w każdym razie po kapitulacji Gdyni (28 marca). Byłem także pewny, że to Rosjanie przeholowali je na zachód. Przesłankami do takiego rozumienia był fakt, że z jednej strony w dość obfitych źródłach niemieckich (zob. np. stronę zawiierającą wspomnienia dawnych niemieckich mieszkańców powiatu

ślupskiego <http://www.stolp.de/>) nie ma żadnego śladu przybycia tychże U-bootów do Stolpmünde; no może prawie żadnego, bo w jednym z opracowań znajdujemy wzmiankę², że do opustoszałego już portu wszedł – w ostatniej chwili przed zdobyciem miasta przez Rosjan – U-boot (przypuszczalnie okrętów typu XXIII z 4 Flotyli Szkolnej ze Szczecina), który miał jakąś awarię, ale po zorientowaniu się w sytuacji natychmiast odbił od nadbrzeża.

Drugim powodem dla którego byłem przekonany, że nasze usteckie U-booty przywędrowały do tego portu dopiero po kapitulacji Gdańska i Gdyni był fakt, że w bardzo wielu publikacjach wymienia się interesujące nas U-booty jako zdobyte przez Rosjan w Gdyni. I tak np. komandor

1. Fritz Brustat-Naval wspomina w swojej książce „Unternehmen Rettung” (Koehlers, Hamburg, 5. Auflage, 2001) o przesłanym przez Gdańsk dalekopisie, z którego wynikało, że wszystkie będące w dyspozycji Luftwaffe jednostki zabezpieczenia lotów (Flugsicherungsboote) powinny zostać niezwłocznie skierowane do Kołobrzegu, skąd miały być rozdzielane do portów, gdzie zachodziłaby potrzeba użycia jednostek płaskodennych. (przyp. red.)

2. Wzmiankę o zablakowanym U-boocie znajdujemy także w przywołanej wyżej książce Brustat-Navala: „Jeden z okrętów podwodnych typu 250 ton nieświadomy grożącej sytuacji wchodzi do opuszczonego i pustego portu, gdzie chciał usunąć uszkodzenia uniemożliwiające mu zanurzenie się, lecz po zbadaniu sytuacji mocno wystraszony obraca i największą mocą swych maszyn uchodzi w kierunku Helu” (opracowanie i tłumaczenie Michała Jarczyka). Okręt ten zdążył jeszcze zabrać na pokład oficera placówki Kriegsmarine (i jednocześnie autora wspomnień) oraz jego ludzi z Kriegsmarine-Dienststelle, odkomenderowanych do Stolpmünde dla koordynowania ewakuacji. Zostali oni następnie wyokrętowani w Gdańsku (przyp. red.)



Aleksy Kaźmierczak w swym opracowaniu „Stan potencjału portowo-stoczniowego Gdyni w chwili wyzwolenia” („Przegląd Morski” 1976 nr 6) podaje nawet dokładną lokalizację wraków: wrak *UF 2* umiejscawia w basenie VIII portu gdyńskiego a wraki trzech kolejnych okrętów – *U 3*, *U 4* i *U 6* – w basenie X. Podobnie Jan Kazimierz Sawicki („Ratownictwo morskie w Polsce” tom II), który stwierdza bez żadnych wątpliwości, że w Gdyni „odkryto 5 okrętów podwodnych: „*U 262*”, *UF 2*” (francuski eks- „*La Favourite*” typu *Aurore*) i stare „*U-3*”, „*U-4*” i „*U-6*” (typ *II A*, o wyporności po 254-303 tony)”. Skądinąd wiemy, że w Gdyni nie było *U 262*, który Brytyjczycy zdobyli w Kilonii (zapewne chodziło o *U 222*) oraz *U 3* (zdobyty przez Brytyjczyków w Neustadt). Dotychczas jednak przyjmowało się, że co do *U 4* i *U 6* żadnych wątpliwości nie ma... Teraz wydaje się jednak, że nie mogły być w Gdyni, skoro znajdowały się w Uście. Dlaczego jednak mieszkańcy Ustki nie wspominają o ich obecności w tym porcie?

Pamiętajmy, że większość mieszkańców Stolpmünde i zgromadzonych w tym mieście uciekinierów z Pomorza została ewakuowana już 7 marca rano (od 3 marca, kiedy Rosjanie dotarli do Bałtyku w okolicach Międzyzdrojów nie było już możliwości ucieczki na zachód drogą lądową) a Rosjanie wkroczyli do miasta 8 marca po godzinie 15:30 (około godziny 11: ewakuowała się z Ustki ostatnia jednostka 6. Sicherungsflottille – *UJ 120*) – gdyby więc nasze *U*-booty przybyły do Ustki 8 marca po południu, to ich wejście do portu mogłoby właściwie pozostać nie zauważone. Dlaczego miałyby w ogóle zawijać do Ust-

ki? Może np. podczas ewakuacji z Gdyni zaczęły gwałtownie nabierać wody i był to jedyny ratunek przed zatonięciem? Albo może przechwyciły je na morzu jednostki rosyjskie i zmusiły do zawinięcia do Ustki? Tego na razie nie wiemy.

W każdym razie kiedy 23 i 24 marca samoloty Fernaufklärungsgruppe 3 wykonywały loty rozpoznawcze nad zajętą przez Rosjan częścią Pomorza, to na wykonanych wówczas zdjęciach lotniczych portu w Uście analitycy wywiadu odkryli... trzy niewielkie okręty podwodne i dwa – jak się wówczas wydawało – ścigacze. Wnioski były jasne: Rosjanie umieścili bazę dla swych okrętów podwodnych w bezpośrednim sąsiedztwie trasy ewakuacyjnej z Prus Wschodnich i Pomorza Gdańskiego (Broniła się jeszcze Gdynia i Gdańsk /do 28.III/, Królewiec /do 9.IV/, Piława /do 25.IV/ i Hel /do 9.V/). Jej położenie mogło być śmiertelnym zagrożeniem dla statków uczestniczących w operacji „Hannibal” (30 stycznia został zatopiony *Wilhelm Gustloff* a 9 lutego – *Steuben*) – operując z bazy w Uście Rosjanie mogli skutecznie przeszkodzić w ewakuacji.

Tu rodzi się pytanie: co właściwie odkrył w usteckim porcie niemiecki zwiad lotniczy. Dziś wiemy na pewno, że nie było tam jednostek radzieckich... Część autorów (zob. artykuł „Tajemnice nalotu na ustecki port” na portalu <http://www.mm2miasto.pl/artukul/tajemnice-nalotu-na-ustecki-port>) uważa nawet, że „obiekty wzięte przez interpretatorów zdjęć rozpoznawczych za okręty podwodne, były najprawdopodobniej jedynie niegroźnymi trałowcami”. A może te trzy niewielkie okręty podwodne to właśnie nasze *U 4*, *U 6*

i *U 10* a dwa „ścigacze” to *FLC 925* i *FLT* o nieustalonym numerze?

Zaraz, wprawdzie pod koniec wojny panowało już w Niemczech spore zamieszanie, ale to chyba niemożliwe, żeby ich dowództwo wzięło za okręty radzieckie wyeksploatowane „dwójki”, które Niemcy sami w tym porcie zostawili. No chyba, że... nie zostawili. Albo nie zdawali sobie sprawy, że one się tam znajdowały. Jeżeli na przykład holowane z Gdyni okręty musiały zawinąć do Ustki na skutek awarii lub załamania pogody albo – co także możliwe – konwój taki został przechwycony na morzu przez jednostki radzieckie i zmuszony do zawinięcia do najbliższego portu opianowanego przez Rosjan, to dość oczywiste, że przy analizie zdjęć lotniczych mogły one zostać wzięte za jednostki należące do Floty Bałtyckiej. W takim wypadku wypada założyć, że *U 4*, *U 6* i *U 10* pojawiły się w Uście pomiędzy 8 a 23 marca.

Niemcy postanowili rozwiązać problem radzieckiej bazy okrętów podwodnych przy pomocy nocnego nalotu; wydzielili jednak do tego zadania zbyt małe siły: atak miały przeprowadzić wodnosamoloty *Ar 196 A-3* ze stacjonującej na Rugii 1. eskadry *Seeaufklärungsgruppe 126* (historię tego nalotu możemy znaleźć w opracowaniu Martina Schmidta – „Rügens geheime Landung: Die Verschlussache Bug”). Samoloty wystartowały z lotniska Bug 28 marca 1945 roku około godziny 22; nie wiemy dokładnie ile ich było, gdyż jeden z uczestników nalotu (Heinz Albach) twierdzi, że w ataku brało udział sześć samolotów, inny (Gustav Sturm), że tylko cztery, z czego jednak jedna maszyna zepsuła się zaraz po starcie i lot kontynuowały tylko trzy wodnosamoloty. Obaj panowie różnią się

też w ocenie skutków nalotu (choć są zgodni, że w porcie zostali tylko jeden okręt podwodny zamiast trzech zaobserwowanych wcześniej przez zwiad lotniczy): Albach twierdzi stanowczo, że atakowana jednostka została zniszczona, podczas gdy Sturm zadawała się zatwierdzeniem, że jedynie zrzucił bomby. Mało prawdopodobne, by trzy lub cztery wodnosamoloty, z których każdy zabierał jedynie dwie 50-kilogramowe bomby *SC50* wyrządziło jednak jakieś większe zniszczenia w usteckim porcie. W czasie ataku został zestrzelony jeden *Arado* z dwuosobową załogą, która została uznana za zaginioną. ●

Opuszczanie na wodę wodnosamolotu *Ar 196*.

Fot. zbiory Reinharda Kramera





Marchlewski (eks-Olivia) sfotografowany w Gdańsku w 1950 roku. Fot. Janusz Uklejewski

Niemieckie statki handlowe wojennego programu budowy „Hansa” część III

NIJONG

DKMB – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Stettiner Oderwerke AG.

Wodowany 1.IV.1944 r. i 1.XII.1944 r. przekazany przez szczecińskiego Vulcana z Grabowa (Grabow – nr stoczniowy 28) jako *Nijong* Deutsche Afrika-Linien GmbH, Hamburg. KR-Reeder T. Essberger, który go już 27.XI.1944 r. zarejestrował. Udział w operacji „Hannibal”; 5.III.1945 r. ewakuował z Lipawy do Flensburga uchodźców i rannych. W czerwcu statek znajdował się we Flensburgu. 24.VI.1945 r. wydany w Holtenau Brytyjczykom. Jako *Empire Garland* w gestii MoWT. W 1947 r. sprzedany The General Steam Navigation Co. Ltd. i przemianowany na *Sheldrake*. W listopadzie 1958 r. przemianowany na *Salamstar*, własność Johala Navigation Ltd, w Monrowii. W 1960 r. przemianowany na *Ambelos*. W 1961 r. jako *Marmina* w tabo-rze Mrs. M. Goumasy w Pireusie. W 1968 r. jako *Filio* u C. Raikosa & Raikou’a, Pireus. W czerwcu 1972 r. sprzedany N. Tsonisowi/ Attiki celem pocięcia na złom.

OLIVIA

Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Burmeistersa & Waina, Kopenhaga.

Zlecenie na zbudowanie Olivii przyznano Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Brema, a Treuhand GmbH (powiernictwo) przekazała kontrakt Stettiner Oderwerke (nr stoczniowy 852). W marcu 1945 r., kiedy jednostka miała jedynie wręgi wpadła w ręce żołnierzy Armii Czerwonej. 24.IV.1948 r. zesłała z pochylni Stoczni Gdańskiej jako *Oliwa* pozostająca w gestii rządu w Warszawie. W 1949 r. przekazana Polskiej Żegludce S.A. W 1950 r. jako *Marchlewski*. W 1951 r. w składzie PLO (linia lewantyńska). W 1968 r. w Polish Steamship Co., Gdynia. Od 1970 r. używany jako magazyn MP ZPS w Szczecinie. W lipcu 1982 r. celem złomowania skierowany do firmy Hamina Laivaromaa OY, co nastąpiło w Asprogyrgosie.

PAGENTURM

Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Verschure’a & Co’s & M NV, Amsterdam.

7.IX.1944 r. wodowany przez Werf „De Noord” Alblasterdam (nr stoczniowy 606) i jako *Pagenturm* przekazany DDG Hansie z Bremy. Na krótko przed ukończeniem budowy, kadłub został 7.X.1944 r., przeholowany do Flensburger Schiffbau-Gesellschaft we Flensburgu. Tam zajęły go 10.V.1945 r. wkraczające wojska brytyjskie, w tym momencie był już niemal ukoń-

czony. W sierpniu 1945 r. Brytyjczycy rozkazali budowę doprowadzić do końca, co nastąpiło w maju 1946 r. Zainstalowanie opalania kotłów olejem. Przebudowę ukończono we wrześniu 1946 r.; nowa nazwa *Empire Colne*. Przekazany do dyspozycji MoWT. 27.XI.1946 r. sprzedany Steamshipowi Co. Ltd. w Singapurze; nazwę zmieniono na *Katong*. W 1964 r. zarejestrowany na Labuanie (wyspa u północno-zachodnich wybrzeży Borneo. Wraz z sześcioma mniejszymi wyspami stanowi terytorium federalne Malesji). W 1965 r. w Greenland Lines (Singapur); zmiana nazwy na *Gren-gate*. W 1972 r. jako *Ever Glory* w posiadaniu Lam Kokku Shipping Co. W czerwcu 1974 r. pocięty na złom w Chinach.

PORTUGAL

Hansa A – 1705 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

4.9.1944 r. będąc jeszcze na pochylni w stoczni J. Boela & Filsa w Temse (Belgia – nr stoczniowy 1148) wpadł w ręce aliantów, następnie kadłub zarekwirowali Belgowie. 27.IV.1945 r. zszedł z pochylni. 8.VIII.1946 r. jako *Portugal* we własności rządu Belgii. 4.VII.1950 r. sprzedany Nationale Belge de Transports Maritimes S.A. 4.X.1957 r. podczas przechodzenia

z Aleksandrii do Antwerpii z ładunkiem bawełny i rudy wszedł na mieliznę Tripiti Rocks (Mikronezja). Tam też podczas sztormu, 10.X.1957 r. przełamał się na pół. 15.X.1957 r. zatonął na głębokiej wodzie.

RODENBEK

DKLS – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Waggon-und Maschinenfabrik AG, Görlitz.

13.V.1944 r. wodowany, 10.VIII.1944 r. jako *Rodenbek* przekazany przez Flensburger Schiffbau – Gesellschaft, Flensburg (nr stoczniowy 466) Knöhrowi & Burchardowi Nfl., Hamburg, Zarejestrowany 8.VIII.1944 r. 11. i 14.XII.1944 r. w wyniku nalotów lotnictwa radzieckiego na Lipawę uszkodzony. Udział w operacji „Hannibal” 30.I.1945 r. ewakuacja z Piławy 1000 dziewcząt. 19.III i 7.IV uszkodzony w Piławie przez radzieckie bomby lotnicze. 8.IV z reddy Helu przejęcie 50 uchodźców i 960 żołnierzy oraz 750 rannych; odstawieni w Świnoujściu. W czerwcu jednostka znajdowała się we Flensburgu. 11.X.1945 r. wydany w Methil Brytyjczykom. Jako *Empire Contyne* w gestii MoWT. W 1947 r. do US Maritime Commission, Nowy Jork, w 1949 r. sprzedany Smith Jonsonowi Steamship Co. W 1953 r. jako *Aeons* sprzedany Cia. Marit, Strella S.A., Panama W 1963 r. sprzedany jako *Marlin* Southernowi Star Shipping Co., Monrowia. 17.X.1965 r. podczas rejsu z Tampy do Portu Williams z ładunkiem fosfatów po awarii kotła, stera i przesunięciu się ładunku, co miało miejsce w ciężkich warunkach pogodowych, jednostka została opuszczona przez załogę. 18.X.1965 r. zatonął na pozycji 34°38' N/75°32' W, około 75 mil na południowy-wschód od Beaufortu (Północna Karolina). 22 osobowa została uratowana przez brytyjski motorowiec *Piako*. Który wysadził ich na brzeg w Savannah, 23 członków załogi uratował śmigłowiec U.S. Coast Guard.

Rosnaes

Hansa A – 1751 BRT silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, Helsingør.

Wodowany 8.I.1944 r. 10.VIII.1944 r. przekazany przez Odense Staalskibsværft AS, Odense (nr budowy 102) jako *Rosnaes* rządowi Danii w Kopenhadze A/S af 6.II.1943 r. a ten natychmiast Det Dansk Franske DS AS, Kopenhaga. Tego samego dnia w wyniku sabotażu zatonął przy nadbrzeżu, następnie podniesiony i wyremontowany. 8.IV. 1945 r. uszkodzony po wejściu na mieliznę w Sundzie koło Hven

a 29.IX.1945 r. uszkodzony(rufa osiadła na dnie) przez wybuch miny 23 mile na zachód od latarniowca *Lister*. 8.XII.1945 r. sprzedany Det Forende Dampskib Selskab i przemianowany na *Egholm* i przejęty w Helsingørze. 10.IV.1962 r. przybył Ålborga do Kopenhagi i tam odstawiono go „na sznurek”. 22.I.1963 r. Sprzedany Konstantisowi Elferiosowi & Michaelowi Kontosowi & Laukusowi Psarelisowi z Pireusu. Przejęty 28.I i przemianowany na *Chios*. 8.III.1969 r. w drodze z Dunkierki do Lattakii z 3135 tonami nawozu sztucznego, w ciężkiej pogodzie, wszedł na mieliznę, koło Lattakii, (35°32'07" N/35°46'09" E). 23.III.1969 r. ściągnięty. 11.VI z Lattakii na holu do Pireusu, gdzie 15:06. zadecydowano, że nie nadaje się już do remont, następnie w uszkodzonym stanie odstawiony „na sznurek” w Kynosourze. W sierpniu 1970 r. pocięty na złom przez D. Kopsafitisa & E. Kavroudakisa w Permie.

SANGA

DKLH – Hansa A, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Waggon und Maschinenbau AG, Görlitz.

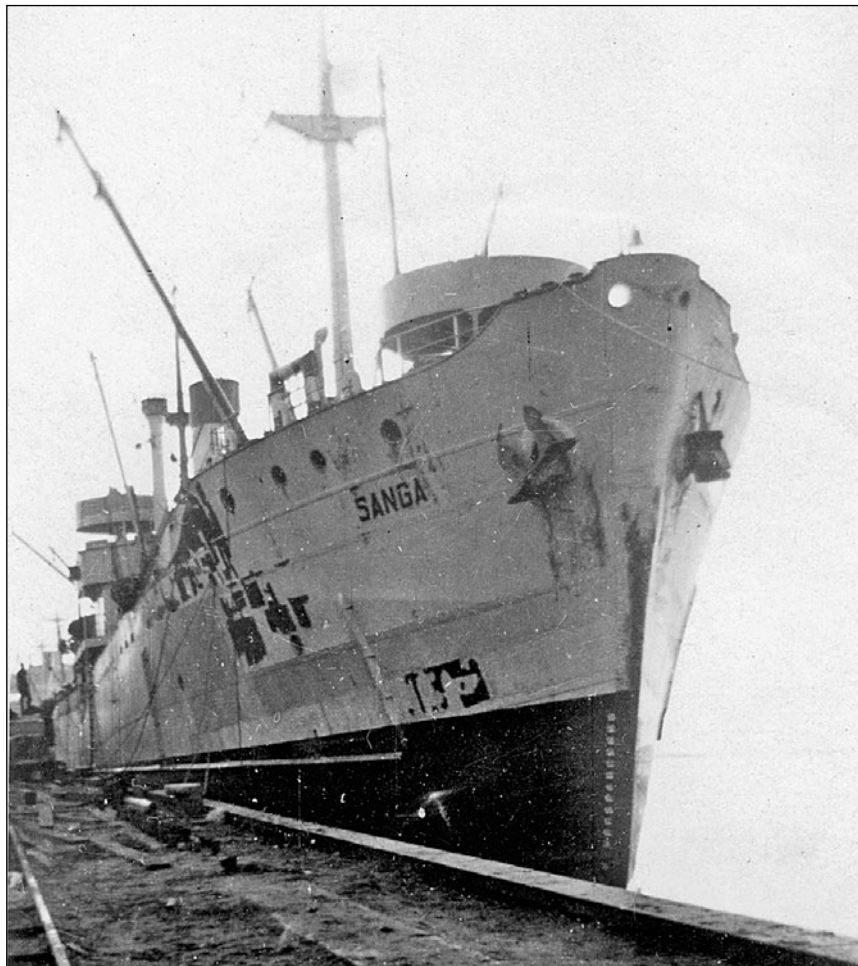
Sanga krótko po wcieleniu do służby.

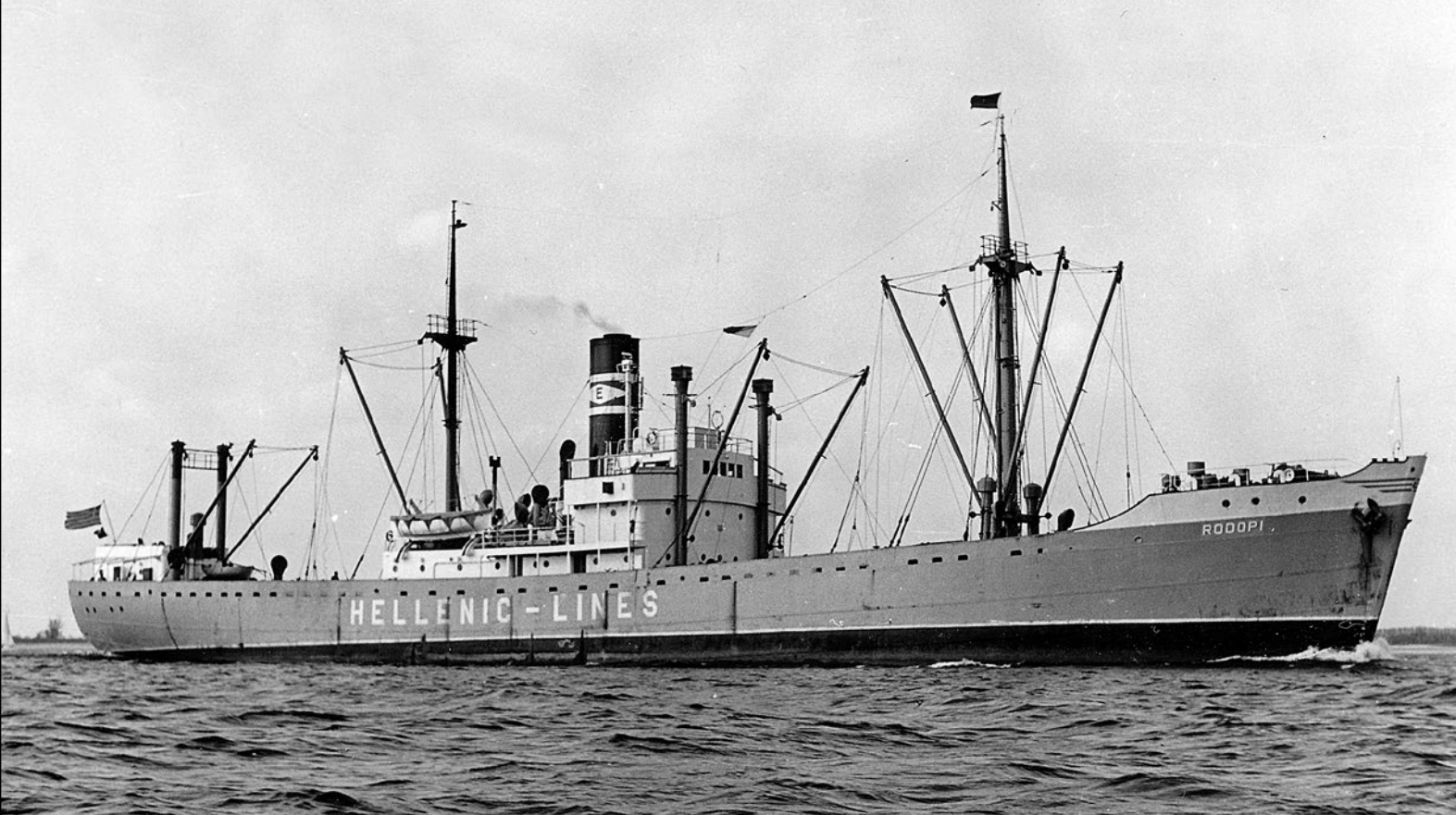
10.V.1944 r. wodowany. 31.VII.1944 r. jako *Sanga* przekazany przez Lübecker Maschinen Bau Gesellschaft (nr budowy 403) Deutsche Afrika-Linien GmbH, Hamburg. Wojenny armator, którą ją użytkował (Kriegsreeder) John T. Essberger. 29.VII.1944 r. zarejestrowana. Udział w operacji „Hannibal”; 25.I.1945 r. z Kłajpedy do Piławy ewakuowano 500 marynarzy. Od 30.I.1945 r. w dyspozycji Reiko See. 18.II koło Świnoujścia zbombardowana przez bryt. lotnictwo. W czerwcu 1945 r. jednostka znajdowała się w Kopenhadze. 28.VIII.1945 r. wydana w Burnislandzie Brytyjczykom. Jako *Empire Gatwick* w gestii MoWT. W 1947 r. jako grecki *Vorios Hellas* przekazany Hellenic Lines Ltd, Pireus. W 1974 r, w rękach Papageorgiou Bros. & Co. 28.II.1974 r. wyszedł z Pireusu celem złomowania do Gemeliku, gdzie w kwietniu rozpoczęto jego cięcie na złom przez Centaşa Çelika Makine San. ve Tic.a.ş. w Stambule.

SANTANDER

DKLM/DLCY – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Waggon und Maschinenbau AG, Görlitz.

Fot. zbiory Reinharda Kramera





Grecki Rodopi (eks-Setubal) w latach 60.

Fot. Rolf Meinecke

Wodowany 13.VIII.1943 r. 21.X.1943 r. jako *Santander* przekazany przez Deutsche Werft AG, Reiherstieg (nr budowy 429) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs Reederei Oldenburg. 30.I.1945 r. pod rozkazami Reiko See. Podczas 4 rejsów jednostka ewakuowała 18 440 żołnierzy, rannych i uchodźców (ostani rejs 30.IV z Rugii do Kopenhagi, gdzie od 3.V służył jako jednostka mieszkalna dla uchodźców. Tam 7.VI.1945 r. splądrowany przez członków duńskiego ruchu oporu. 19.VI.1945 r. wydany w Methil Brytyjczykom. Jako *Empire Gage* w gestii MoWT. W grudniu 1945 przekazany jako *Arnhem* Mij. Zeetransport NV, Rotterdam. Port macierzysty Haga. W październiku 1945 r. w gestii rządu holenderskiego, Den Haag, Mgrs. NV Stoomvaart Mij. Wijklin – Erhardt & Dekkers. W kwietniu 1946 r. jako *Jaroslavl* przyznany ZSRR, z portem w Cholmsku. W 1971 r. złomowany w ZSRR.

SCALDIS

Hansa A – 1705 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

Wodowany 4.IX.1944 r. na pochylni stoczni J. Boela & Filsa w Tense (Belgia – nr stocznioowy 1149) wpadł w ręce wkraczających aliantów. Później zarekwirowany przez rząd Belgii. 22.X.1946 r. zszedł z pochylni. 7.VII.1947 r. jako *Scaldis* w rękach rządu belgijskiego w Antwerpii przekazany „Sonoco” Soc. Nav. et de Commerce, Antwerpia. W 1947 r. w rękach Naveksu S.A., zmiana nazwy na *Somar-*

co. 15.IX.1948 r. z Antwerpii do Dakaru, na pokładzie którego znajdowała się ekspedycja prof. Picarda, który w batyskafie dokonał 27.10.1948 r. pierwszych badań w zanurzeniu. Po powrocie do Antwerpii odstawiony „na sznurek” i wystawiony na sprzedaż. 14.VI.1949 r. sprzedany Navigation Maritime Bulgare (Navibulgar) w Warnie. Przemianowany na *Christo Smirnenski*. W 1977 r. złomowany a z listy skreślony w 1980 r.

SCHAUENBURG

Hansa A -1942 BRT – silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Waggon-und Maschinenbau AG. Görlitz.

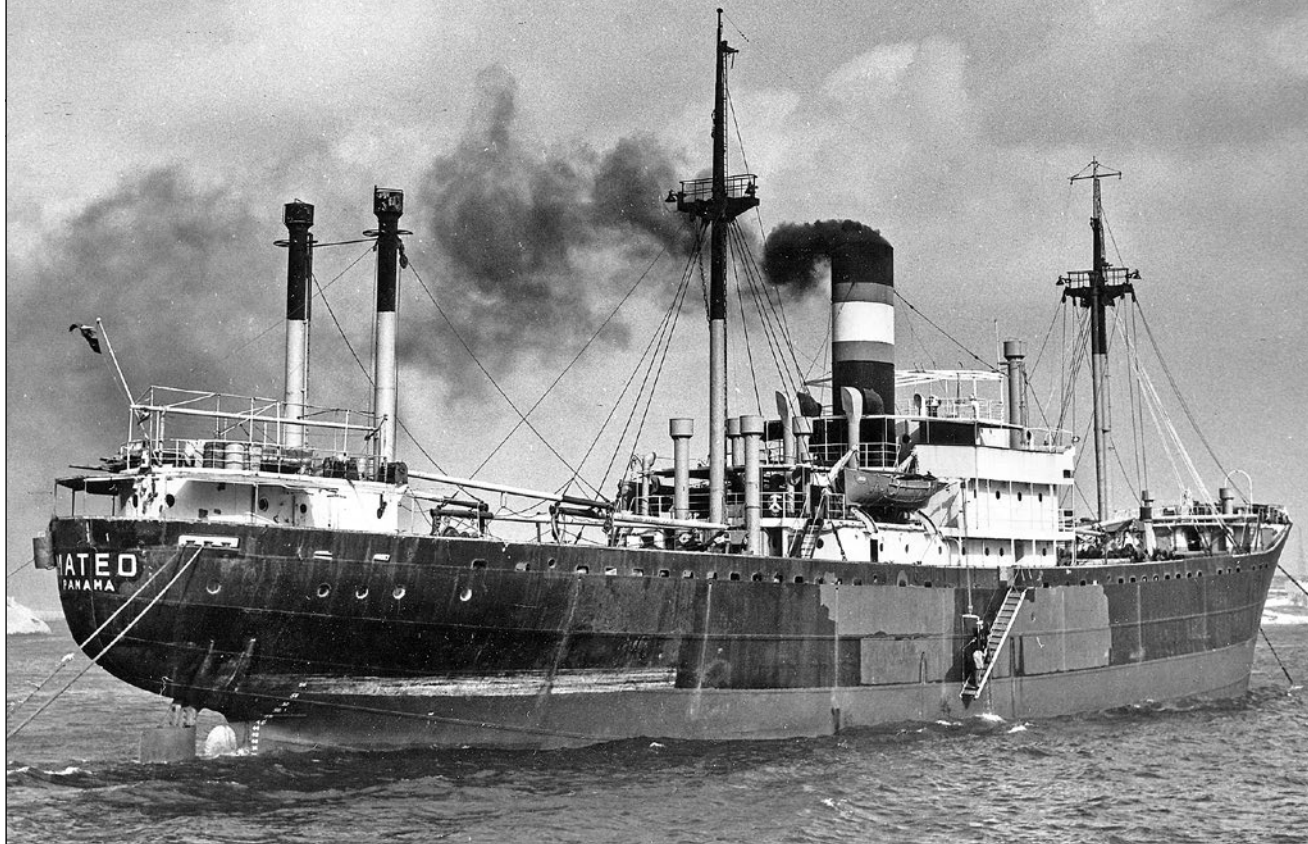
Wodowany 20.VI.1944 r. i 29.IX.1944 r. przekazany jako *Schauenburg* przez Deutsche Werft AG, Finkenwerder (nr stocznioowy 446) Flensburger Dampfer Compagnie H. Schuldt & Co., Hamburg. 15.IX.1944 r. zarejestrowany. 14.XII.1944 r. uszkodzony radzieckimi bombami lotniczymi w Lipawie. 9.III.1945 r. ewakuacja 4050 żołnierzy i uchodźców z Piławy do Rostocku, 14.IV ze Świnoujścia przetransportował uchodźców i do Kilonii i Rendsburga, mając na pokładzie rozbitków z zatopionego parowca *Karlsruhe* (1905 r. 897 BRT). W maju 1945 r. jednostka znajdowała się we Flensburgu. 3.VII.1945 r. ogłoszona przez Brytyjczyków przym. 15.VII.1945 r. przekazana w Methil W. Brytanii. 7.VIII.1945 r. jako *Empire Galway* w gestii MoWT. 6.VIII.1946 r. jako *Kinshasa* przekazana rządowi belgijskiemu, Antwerpia, Cie, Maritime Belge SA- Lloyd Royal. W 1949 r.

w Cie. Marit Congolaise. 10.IV.1951 r. jako *Anne Reed* w D/SA/S Ibis Bergen, J. Larsen z Antwerpii. W lipcu 1959 r. jako *Pageturm* przejęta sprzedana DDG Hansa, Brema. Przebudowany u H. C. Stülckena Sohn, W maju 1964 r. sprzedany a 18.VI.1964 r. przybył do La Spezie celem złomowania u Ditta Lottiego.

SCHIE (motorowiec)

Hansa A – 1837 BRT, 1 dwusuwowy, 6-cylindrowy silnik o mocy 1800 KM, zbudowany przez NV Machienefabriek Gebr, Stork, Hengelo.

28.IX.1944 r., na krótko przed wodowaniem w stoczni C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven NV, Krimpen (nr stocznioowy 728) zablokowany w wyniku wysadzenia dźwigów portowych i itp. infrastruktury. W tym stanie wpadł w ręce wkraczających aliantów. 22.XII.1944 r. zszedł z pochylni. Wykończenie budowy planowane było w stoczni Deutsche Werft, Finkenwerder. 14.VII.1948 r. jako *Schie* dostarczony NV Houtvaardowi, Rotterdam, a ten przekazał Vinckemu & Zonen. W 1961 r. przemianowany na *Izalko*. W 1964 r. sprzedany F.C Georgopoulosowi & A.N. Atanassiasadesowi Pireusi przemianowany na *Kapa Trader*. 26.XI.1970 r. w drodze z Durres do Gdańska z ładunkiem 3012 t asfaltu w beczkach, zderzył się w gęstej mgłę, poz. 53°58'51" N/07°41'34" E, 15 mil na pld.-zach. od Helgolandu, z motorowcem bandery NRD, *Röhnm*; jego 20 osobowa załoga została uratowana.



Panamski *Mateo* (eks-*Stahleck*) w latach 60.

Fot. Mike Lennon

SETUBAL

DKMO – Hansa A, 1923 BRT; silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Waggon-und Maschinenbau AG. Görlitz.

Wodowany 19.10.1944 r. 31.I.1945 r. przekazany przez Lübecker Maschinenbau, Lubeka, (nr stoczniowy 404) jako *Setubal* Oldenburger – Portugiesische Dampfschiffs Rhederei, Hamburg. 27.I.1945 r. zarejestrowany. Udział w operacji „Hannibal”. 19.III.1945 r. z Gdańska Nowego Portu ewakuacja żołnierzy i uchodźców oraz ciężko rannych do Warnemünde. Na początku maja 1945 r. z 750 uchodźcami w Kopenhadze i ponownie wysłany pod Hel po żołnierzy i uchodźców, których statek dostarczył do Lubeki. 2.VII.1945 r. Przekazany w Methil Wielkiej Brytanii. Jako *Empire Gavel* w gestii MoWT. 26.XI.1946 r. jako *Rodopi* przekazany rządowi greckiemu a ten w 1949 r. Hellenicowi Lines Ltd. w Pireusie. W 1954 r. u P.G. Callimanopoulou. 3.III.1974 r. z Pireusu do Gemlika celem złomowania u Centaşa Çelika Makinii San. ve Ticaret. a.ş., które rozpoczęło w kwietniu.

STAHLECK

DEBU – Hansa A, 1985 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Nederlandsche Dok & Scheepsbouwwerf & Machinefabriek, Mij, V.O.F. Amsterdam.

Wodowany 1.VI.1944 r. jako *Marienburg* w Scheepsbouwwerf & Machinefabriek „De Klop” NV. Slidrecht (nr stoczniowy 566) dla DDG Hansa, Brema. Na przełomie września/października 1944 r.

ze Slidrechtu przeprowadzony do Hamburga celem ukończenia jego budowy. Nowy numer stoczniowy 448A. W 1945 r. tam prawie gotowy zatonał po zbombardowaniu. Na przełomie marca/kwietnia 1952 r. w Hamburgu, zadokowany w celu uszczelnienia kadłuba i przeprowadzenia oględzin. W maju 1952 t. przeprowadzony do Bremerhaven w celu ukończenia budowy statku. 14.X.1952 r. przekazany przez Technischer Betrieb des NDL, Brema w Bremerhaven jak *Stahleck* DDG Hansie w Bremie. 1.X.1952 r. zarejestrowany, 2.X przemianowany na *Kattenturm*. Na przełomie maja/czerwiec 1962 r. sprzedany Sancierze Shipping & Trading Co., Panama, przemianowany na *Mateo*. Na przełomie lat 1976/1977 złomowany.

SUND

DKYX – Hansa A, 1923 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Howaldtswerk AG, Hamburg.

Wodowany 26.X.1943 r. 21.XII.1943 r. przekazany przez Deutsche Werft AG, Finkenwerder (nr stoczniowy 424) jako *Sund* Johnowi T. Essbergerowi, Hamburg. 20.XII.1943 r. zarejestrowany. Na przełomie 1944/1945 udział w ewakuacji z Kurlandii żołnierzy, rannych i ludności cywilnej z niemieckiego wschodu. 9.II.1945 r. w okolicy Altenbruch (ujście Łaby), poz. 53°51'N/08°53'E) zatonał po wejściu na minę.

TANNHÄSER

DKKC – Hansa – A, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

Wodowany 31.VIII.1943 r. 6.IV.1944 r. przekazany przez J. Boela & Filsa z Temse (Belgia, nr stoczniowy 1143) jako *Tannhäuser* H. Vogemannowi Hamburg; 20.III.1944 r. zarejestrowany. 08.07.1944 r. zatopiony na pld.-zach. od Helgolandu (53°59'5 N/07°40'0 E) przez bomby lotnictwa brytyjskiego, będąc w drodze z ładunkiem węgla z Ems do ujścia Łaby.

TIEFLAND

DOXU – Hansa A – silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Otten- ser Eisenwerke AG, Altona.

Wodowany 10.VII.1943 r. 26.X.1943 r. dostarczony przez Lübecker Flender Werke AG, Lubeka-Sims, nr stoczniowy 344) jako *Tiefland* Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg, port macierzysty Brema. 16.XII.1943 r. zarejestrowany i od tego dnia w ruchu. 9.III.1944 r. koło Świnoujścia najechał na podwodny wrak i dla zabezpieczenia osadzono go na mieliźnie. W czerwcu 1945 r. znajdował się Brunsbüttelkoog. 7.IX.1945 r. ogłoszony w Kilonii brytyjskim przem. 24.IX.1945 r. jako *Empire Gatehouse* w gestii MoWT. 19.II.1946 r. do War Assets Co., Ottawa. W 1946 r. przemianowany na *Gulfort* arma. *Gulfort* Steamship Co. Ltd., Montreal. W 1957 r. do Orleans Steamship Co. Ltd.. W czerwcu 1964 r. jako *Stefani* do Almy Shipping Co. S.A., Monrowia. W październiku 1966 r. jako *Agia Marina* w M.N. & C.N. Arcadis. Monrowia. We wrześniu 1967 r. zmiana nazwy na *Bright* w taborze Brighta Shipping Co., Pireus. W czerwcu 1969 r. jako *Khalda* w Khal-

dzie Sipping Co. S.A., Panama. W grudniu 1970 r. wszedł w Kanale Sueskim na mieliznę; 1.I.1971 r. został z niej ściągnięty. W 1974 r. w uszkodzonym stanie aresztowany w Massawie i zgodnie z urzędowym nakazem sprzedany A.S. & Y.F. Obeidowi w Massawie, który już od roku 1971 r. był pod jego kontrolą. W 1982 r. sprzedany na złom.

WAAL (motorowiec)

PILE – Hansa A – 1953 BRT. 1 dwusuwowy, 6-cylindrowy silnik o mocy 1800 KM wyprodukowany przez NV Machinefabriek Gebr. Stork, Hengelo.

22-28.IX.1944 r. uszkodzony przez niemieckie komando minerskie. 23.XII.1944 r. wodowany jako *Neubau 797* przez Scheepsbouwwerf J. & K. Smit., Kinderlijk (nr stoczniowy 797). 14.I.1945 r. zatopiony w Rotterdamie w wyniku aktu sabotażu; 2.III.1945 r. podniesiony z dna i 4.III.1945 r. zadokowany. Statek miał być ukończony przez Deutsche Werft. W 1946 r. nadal w nieukończonym stanie na holu udał się z powrotem do Holandii i ukończony w stoczni Giessen & Zonen's NV, Krimpen. W 1948 r. jako *Waal* dostarczony NV Houtvaardowi, Rotterdam, a ten przekazał go Vinkemu & Zonen. W 1961 r. zmiana nazwy na *Irazu*. W 1964 r. do F.C. Georgopoulosowi & A.N. Athaassiadessowi. Pireus; przemianowany na *Nissos Leros*. W 1966 r. sprzedany Moreasowi Marine Co., Pireus. W 1972 r. w taborze Poliaigosa Navigation Co. Ltd., Famagusta i prze-

mianowany na *Poliaigos*. 3.I.1970 r. w drodze z Livorno do Mogadyszu z 3000 t. mąki pszennej w workach wszedł na mieliznę (21°27'30" S/39°39'30" E) w Kanale Mozambickim koło Bassa da India Islands. W wyniku odniesionych uszkodzeń i fatalnych później warunków atmosferycznych statek został opuszczony przez załogę, która w Nacali zeszła na ląd.

WARTURM

Hansa A – 1789 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

19.II.1945 r. włączony przez Alberta Speera, architekta Hitlera a od 8.II. 1942 r. ministra uzbrojenia i amunicji do programu awaryjnego ze stycznia 1945 r. (Notprogramm). Wodowany 15.I.1946 r. jako *Warturm* w Deutsche Werft AG, Finkenwerder (nr stoczniowy 451). W sierpniu 1945 r. Brytyjczycy rozkazali kontynuowanie budowy i zainstalowanie systemu opalania kotłów paliwem płynnym. Przyznany w 1946 r. belgijskiemu Kasko i przeholowany do Antwerpii, dokąd przybył 4.I.1947 r. Budowę ukończył The Engineering Co. Ltd., Antwerpia i 28.III.1947 r. przekazał 28.VI. rządowi belgijskiemu, który z kolei 9.V.1949 r. sprzedał (płatności sfinalizowano 19.X.1951 r.) 19.XII. jako *Titan Rederi A/B Iris*, Sztokholm. Sprzedany A. C.H. Abrahamsonowi. 28.XII.1967 r. sprzedany A. Papachristou'owi & T. Tsekosowi, Pireus. W III kwartale 1977 r., pocięty na złom w Hiszpanii.

WEILBURG

DOYF – Hansa A. Silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Otten- ser Eisenwerke AG, Altona.

Wodowany 20.IV.1944 r. 15.VI.1944 r. jako *Weilburg* dostarczony przez Deutsche Werk AG, Finkenwerder (nr stoczniowy 432) Eisen & Stahl Industrie, Brema. Armator-korespondent Friedrich Krupp AG. Zarejestrowany 22.VI.1944 r. 2.IX.1944 r. na północ od Gedser wszedł na minę i zatonął. Jego 38 osobową załogę uratowano.

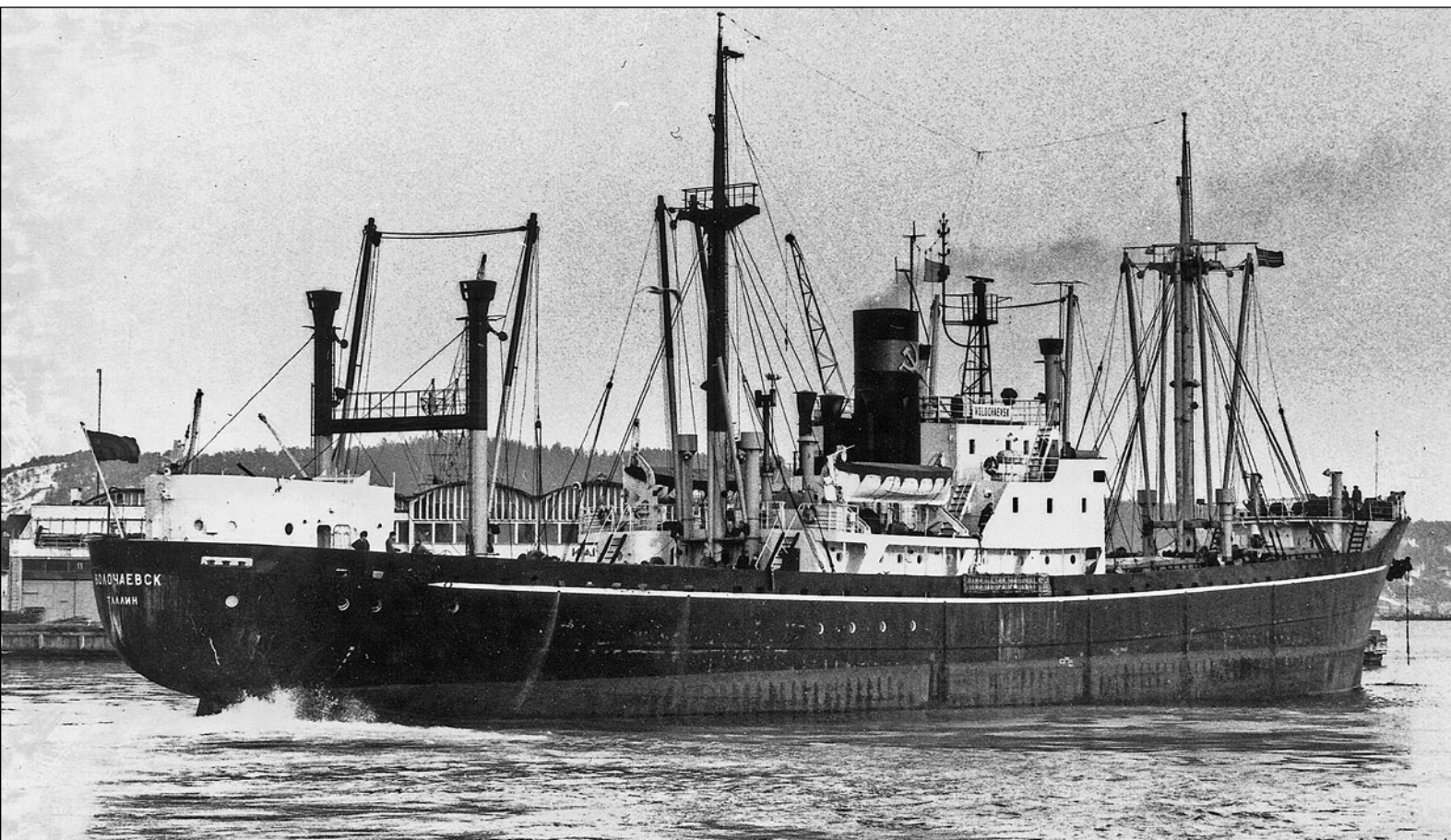
WESERBERG

DOYM – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM zbudowany przez P.J. Smita jr., Rotterdam.

Wodowany 15.VI.1944 r. jako *Weserberg* przez NV. Machine Fabriek & Scheepswerven van P. Smit jr., Rotterdam (nr stoczniowy 585) dla Norddeutscher Lloyd Brema. 21.IX.1944 r. na holu z Rotterdamu do Bremerhaven, dalsza budowa w reżyserii Technischer Betrieb des NDL, Brema i 9.II.1945 przekazany Lloydowi. Udział w operacji „Hannibal”; 23.IV.1945 r. na redzie Helu przejął przejął 2000 rannych i 800 uchodźców i przewiózł ich do Kopenhagi. 1.V.1945 r. wiozł ze Świnoujścia do Flensburga uchodźców. 7.V z redy do Helu do Kilonii 2500 żołnierzy i uchodźców. 20.V z 3000 uchodźcami na pokładzie z Zatok Strander celem zdania na ląd do Lube- ki. W maju 1945 r. w Kilonii. 13.VII.1945 r. wydany Brytyjczykom w Methil; w gestii MoWT. Jako *Empire Gallery* przeka-

Radziecki Wołoczajewsk (eks-Weserwald) w latach 60.

Fot. Mike Lennon



zany W. Brownowi, Attkinsonowi & Co. Ltd. 10.X.1945 r. podczas przechodzenia z Londynu do Bordeaux, ładunkiem cukru i margaryny wszedł, poz. 45°35' N/ 01°20' W, 15 mil przed Corduanem na minę, która spowodowała zatrzymanie pracy maszyny sterowej i urządzenia sterowego. Na holu do Verdon i 7.I.1946 r. przekazany Penarthowi. 30.I.1946 r. decyzją sądu przyzowego MoWT przyznany Straits Steamship Co. Ltd i przekazany w 1947 r. pod nową nazwą *Kampar* zarejestrowany w Singapurze. W sierpniu 1957 r. w taborze Uniwersalu Cargo Carriers Inc, Pireus, następnie *Anglia* Hellenic Lines Ltd. 23.II.1974 r. skierowany do Gemlika celem złomowania u Centaşa Çelika Makinii San. ve Ticaret. a.ş., które rozpoczęło w kwietniu.

WESERBRÜCK

Hansa A 0 1931 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez P.J. Smita jr., Rotterdam.

Wodowany 22.VII.1944 r. jako *Weserbrück* przez NV. Machine Fabriek & Scheepswerven van P. Smit jr., Rotterdam (nr stocznioowy 587) dla Norddeutscher Lloyd Brema. 13.X.1944 r. na holu z Rotterdamu do Bremerhaven, dalsza budowa pod nr stoczniowym 449 w reżyserii Technischer Betrieb des NDL, Brema. Tam, w maju 1945 r. gotowy w 95%, Brytyjczycy rozkazali w sierpniu kontynuowanie budowy i zainstalowanie systemu opalania kotłów paliwem płynnym. W czerwcu 1946 r. ukończony jako *Empire Fraser* i przekazany MoWT. 29.III.1947 r. przyznany decyzją sądu przyzowego Indo China Steam Navigation Co., i przemianowany na *Chaksang*. 7.IX.1949 r. w drodze z Hongkongu do ChRL z ładunkiem chromatyny chlorkowej, w wyniku przeprowadzonego aktu sabotażu stanął w ogniu. Jego wyjście z Hongkongu zostało mocno opóźnione z powodu ostrzeżeń o zbliżającym się huraganie. Ekstremalne warunki pogodowe uniemożliwiły przeprowadzenie do końca akcji gaszenia i ratunkowej, więc ogień mógł się swobodnie rozprzestrzenić. Statek zatonął 8.IX. 23.V.1950 r. podniesiono go z dna i po stwierdzeniu nieopłacalności remontu został skasowany w Chinach.

WESERGAU

DOXN – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Howaldtswerke AG, Hamburg.

Wodowany 17.V.1943 r. w stoczni Deutsche Werke AG, Finkenwerder, (nr stocznioowy 428) i jako *Wesergau* przekazany Norddeutscher Lloyd, Brema 14.VII.1943. Tego samego dnia zarejestro-

wany. 6.IV.1944 r. po storpedowaniu przez bryt. okręt podwodny *Ula* koło Stadlandet w Zatoce Hoddevik, statek wyrzucił się na brzeg. W trakcie później wdrożonych prac ratunkowych zdołano jednak zabezpieczyć kilka części wyposażenia.

WESERMARSCH

DOXQ – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Waggon-und Maschinenbau AG, Görlitz.

Wodowany 1.VII.1943 r. w Lübecker Maschinenbau Gesellschaft, Lubeka (nr stocznioowy 401) i przekazany Norddeutscher Lloyd, Brema. W maju 1945 r. statek znajdował się w Bergen. 16.XI.1925 r, wydany Norwegii. Przekazany rządowi norweskemu ze zmienioną nazwą na *Bragernes*. Przekazany Bruusgaardowi, Kiøstterudowi & Co., Oslo. W 1946 r. jako *Dniepropietrowsk* przekazany ZSRR, z portem macierzystym w Cholmsku, 17.I.1973 r wyruszył do Osaki z przeznaczeniem na złom.

WESERSTEIN

DOYE – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

Wodowany 20.XI.1943 r. w Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (nr stocznioowy 352) i przekazany Norddeutscher Lloyd, Brema. W nocy z 12. na 13.IV.1945 r. zatopiony w Piławie przez radzieckie bombowce (nieznacne straty w ludziach).

WESERSTRAND

DOYN – Hansa A, 1923 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM zbudowany przez NV. Werkspoor, Amsterdam.

Wodowany 1.VII.1944 r. w stoczni Nederlandsche Scheepsbouw Mij. NV., Amsterdam (nr stocznioowy 354). 22.IX.1944 r. na holu do Norddeutscher Lloyd, Brema, tam przez Technischer Betrieb des NDL ukończony. Dostarczony odbiorcy 17.X.1944 r. zarejestrowany. W maju 1945 r. znajdował się Neustadt/Holsztyn, a potem w Kilonii. 25.VI.1945 r. wydany w Methil Brytyjczykom. Jako *Empire Gala* w gestii MoWT. Przekazany pierwotnie W. France'owi, Fenwick & Co. Ltd.. Decyzja sądu przyzowego z 27.VII.1945 r. przekazany w 1946 r. ZSRR. Jako *Podolsk* dla Sowi-torgflota w Moskwie. 2.III.1946 r. opuścił Tyne i przez Kilonię (8.III) i Szczecin do miejsca przeznaczenia. 9.I.1948 r. w drodze, pod balastem, z Odessy do Szanghaju i Władywostoku, w ciężkich warunkach atmosferycznych, wszedł na mieliznę w pobliżu Amherst Rock, 60 mil od Wonsangu. Napelniający się wodą zabur-

tową kadłub zatonął 11.I.1948 r. na głębokiej wodzie.

WESERWALD

DOXX – Hansa A, silnik sprężony o mocy 1200 KM wykonany przez Waggon-und Maschinenbau AG, Görlitz.

Wodowany 20.XI.1943 r. W stoczni Deutsche Werft AG, Finkenwerder (nr stocznioowy 430) i 27.I.1944 r. przekazany Norddeutscher Lloyd, Brema; 26.I.1944 r. zarejestrowany. W maju 1945 r. statek znajdował się w Lubece a następnie w Brunsbüttelkoog. 29.X.1945 r. wydany w Hull Brytyjczykom. Jako *Empire Galveston* w gestii MoWT. W wyniku werdyktu sądu przyzowego przyznany jako *Wołoczajewsk* ZSRR z portem macierzystym w Tallinie. 7.III.1946 r. opuścił Tyne i przez Kilonię (7.III) i Szczecin udał się do portu docelowego. W 1973 r. pocięty na złom w ZSRR.

WESERWEHR

DOYU – Hansa A -1923 BRT, silnik sprężony o mocy 1200 KM wykonany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

Wodowany 14.XI.1944 r. w stoczni Deutsche Werft AG, Finkenwerder (nr stocznioowy 449) i jako *Weserwehr* przekazany Norddeutscher Lloyd, Brema, Zarejestrowany 30.I.1945 r. W maju 1945 r. statek znajdował się w Bremerhaven. 24.VI.1945 r. wydany w Methil Brytyjczykom. Jako *Empire Gangway* w gestii MoWT. W 1946 r. przekazany rządowi kanadyjskiemu w Montrealu. Ten oddał jednostkę Clarke'owi Steamship Co.Ltd. W 1950 r. przemianowany na *Novaport*. W 1964 r. w taborze Triunfo Cia. Nac. Monrowia, który dokonał zmiany nazwy na *Fury*. 1.XII.1964 r. w drodze z Quebecu pod balastem do Halifaksu/Walton, NS, po odmówieniu posłuszeństwa przez maszynę sterową – z powodu niesprzyjającej pogody – 100 mil od Halifaksu, wszedł na mieliznę. Kiedy poziom morza się podniósł, uszkodzony kadłub wypełnił się wodą zaburtową i po przełamaniu się na pół, załoga zeszła z pokładu, oczekując do tego momentu poprawy pogody, co jej dało możliwość przejść po rafach na ląd stały. Wrak ponownie osiadł na mieliznie wewnątrz rafy i po stwierdzeniu nieopłacalności jego remontu pozostawiony własnemu losowi.

WILHELMSHAVEN

DKKY – Hansa A, silnik sprężony o mocy 1200 KM wykonany przez Waggon-Maschinenbau AG, Görlitz.

Wodowany 16.XI.1943 r. przez T van Duivendijks' Scheepswerven NV. Lekkerkerk. 24.VII.1944 r. trafiony bombą lotniczą. 26.VII.1944 r. jako *Wilhelm-*

shaven przekazany przez ww. stocznię (nr stoczniowy Z 36) Hamburg – Amerikanische Packetfahrt GmbH, Hamburg. 6.VII.1944 r. zarejestrowany. Pierwszy rejs odbył dopiero we wrześniu 1944 r. W maju 1945 r. znajdował się w Kilonii. 8.VII.1945 r. wydany Brytyjczykom w Lubec. 23.VIII.1945 r. zarekwirowany i pod nazwą *Empire Douglas* przekazany MoWT. 30.VII. zebrał się sąd przyzowy, który postanowił przekazać statek ZSRR, Estoniam Steamship., Tallin pod nazwą *Korsuń Szewczenkowski* 8.III.1946 r. opuścił Liverpool udając się do Plymouth (11.III) 28.II.1973 r. skierowany do Brugii celem złomowania, które rozpoczęło u Van Heyghena w Frères.

WINNIE LATTMANN

DGUJ – Hansa A, silnik sprzężony o mocy 1200 KM wykonany przez Rheinmetall Borsig AG, Berlin.

Wodowany 11.I.1945 r. jak *Bastogne* w stoczni J Jos. Boela & Zonen w belgijskim Temse (nr stoczniowy 1146). Prawdopodobnie planowany do przekazania Norddeutscher Lloyd, Brema pod nawą *Weserwiese*. We wrześniu 1944 r. zarekwirowany przez rząd belgijski. We wrześniu 1945 r. w ruchu dla firmowany przez Armement L. Hermans S.A. Antwerpia. W 1947 r. przemianowany na *Ardenes*. Po wejściu na mieliznę 13.VIII.1949 r. u wejścia do portu Santander i po ściągnięcie go z niej postawiony „na sznurku”. 13.XII.1950 r. sprzedany ds. Hetlandowi A/S. Kopenhaga, przejęty przez armatora – korespondenta Wolfganga Lattmanna i przemianowany na *Winnie Lattmann*. We wrześniu sprzedany Ewaldowi Bockowi Radziecki *Korsuń Szewczenkowski* (eks-*Wilhelmshaven*).

KG, Hamburg który statek przemianował na *Ursula Bock*. W czerwcu 1962 r. podczas aukcji, która miał miejsce w Hamburgu, w związku z obciążoną hipoteką banku ciężającej na statku, przekazanej następnie armatorowi P. Vithowi z Flensburga, ten przemianował jednostkę na *Björn Lohse*. W październiku zarejestrowana przez Gerharda Lohsego & Maksa Schnella; armator-korespondent H.P. Vith. W lutym 1963 r. ponownie w posiadaniu Gerharda Lohsego Flensburga z armatorem, – korespondentem H.P. Vithem. 2.I.1967 r. ciężko uszkodzony, kiedy stał przy nadbrzeżu w Lizbonie i wybuchł na nim pożar w maszynowni, którego płomienie szybko przetrzuciły się na ładunek. Statek przybył tutaj z Antwerpii 28.XII.1966 r. W marcu 1967 r. sprzedany H. Cordeirovi z Lizbony, który statek pociął na złom.

WISCHHAFEN

DKLL – Hansa A – 1923 BRT, silnik sprzężony o mocy 1200 KM wykonany przez stocznnię budującą jednostkę.

1.II.1944 r. wodowany w Werf Gusto v/h F. Smulders, Schiedam (nr stoczniowy 853) i jako *Wischhafen* przekazany Hamburg-Amerikanische Packetfahrt, Hamburg. 17.VIII.1944 r. zarejestrowany. Od września w ruchu. 24.XII.1944 r. transport rannych i żołnierzy z Windawy do Gdyni. 1.II.1945 r. z redy Helu ewakuował uchodźców do Świnoujścia. W czerwcu 1946 r. znajdował się w Stavanger. 19.III.1946 r. wydany Norwegii. Jako *Solnes* za zlecenie rządu norweskiego jego armatorem stał się Bachke & Co. W 1947 r. jemu też sprzedany. W 1948 r. jako *Ismaïlia* w Soc. Misr de Nav Marit. Aleksan-

dria. W III kwartale 1967 r. przewidziany do pocięcia na złom. 7.VI.1967 r. osadzony dla zatamowania ruchu w pobliżu Port Saidu. W 1974 r. podczas oczyszczania Kanału Sueskiego z wraków, w kawałkach odzyskiwany przez cięcie.

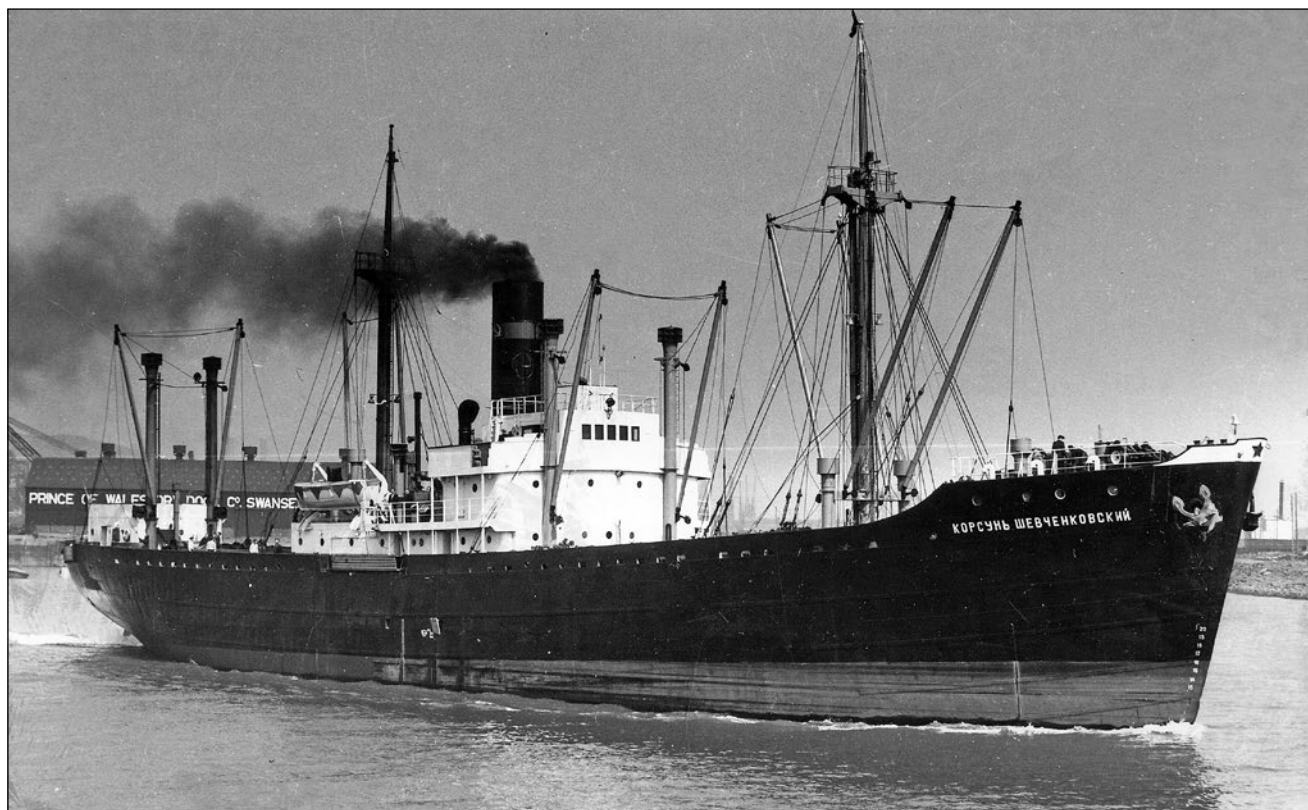
YSSSEL (motorowiec)

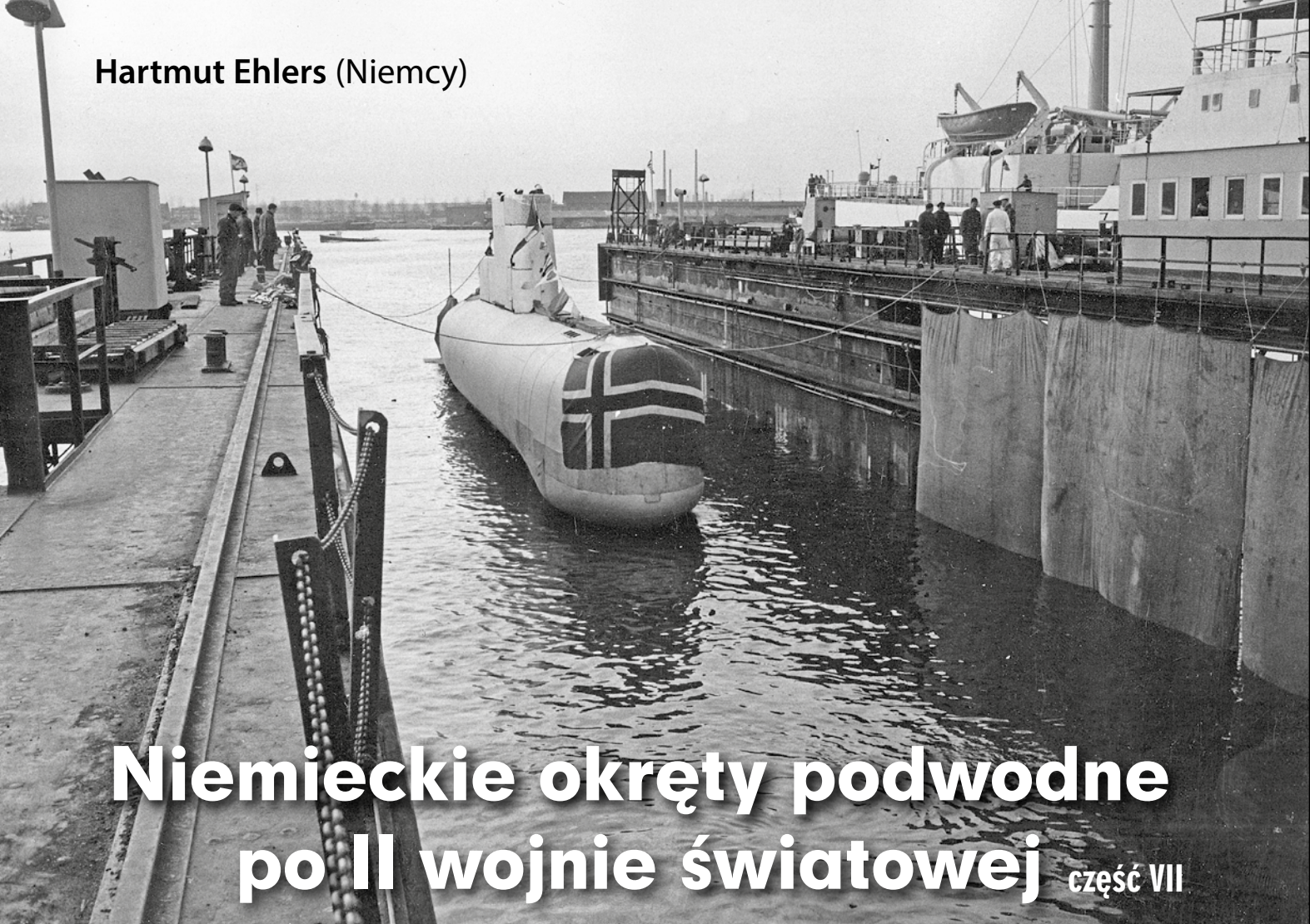
Hansa A, 1837 BRT; 1 dwusuwowy, 6-cylindrowy silnik o mocy 1800 KM wykonany przez NV Machiene Fabriek Gebr. Stork, Hengelo NV Koninklijke Mij. Scheepswerf en Machinefabriek „Den Schelde”, Vlissingen (nr stoczniowy 253). Zdobyty przez aliantów, Holendrzy kontynuowali budowę na swój rachunek. 4.I.1946 r. wodowany, 2.II.1946 r. przeholowany do Capelle celem ukończenia budowy przez Vinkego & Zonen. W 1954 r. przemianowany na *Ijssel*. W 1961 r. zmiana nazwy na *Pacaya*. W 1965 r. sprzedany F.C. Georgopoulosowi & A.N. Thanassiadiadesowi, Pireus, którzy zmienili nazwę na *Nissos Paros*. W 1966 r. u Moreasa Marine Co., Pireus. W 1973 r. u Prassonissiego Navigation Co. Ltd, Famagusta. Przemianowany na *Odigtria B*. W 1975 r. zarejestrowana w Limassol. W 1983 r. sprzedana Panagii Odigitrze Shipping Co. Ltd. Limassol. Zmiana nazwy na *Poliaigos*. W czerwcu przeholowany do Salonik. C & C Ventouris Co. Ltd. 15.XII.1988 r. skierował statek do Aligi celem złomowania u A.Ş. NİĞDELİLERZE HURDA DEMİRZE TİCARETİ.

(ciąg dalszy nastąpi)

Z niemieckiego przetłumaczył i uzupełnił działalność na Bałtyku: Michał Jarczyk

Fot. Mike Lennon.tif





Niemieckie okręty podwodne po II wojnie światowej część VII

Wodowanie norweskiego *Svennera* typu 207 w stoczni Rheinstahl-Nordseewerke w Emden, 27 stycznia 1967 r.

Fot. zbiory Hartmута Ehlersa

9. U-booty na eksport

Znaczenie wcześniej już wspomniano, że przemysłowi zachodnioniemieckiemu stosunkowo szybko udało się zaistnieć na arenie eksportu okrętów podwodnych. W rozdziale niniejszym postaram się odpowiedzieć, oczywiście w miarę wyczerpująco, na pytanie: „dlaczego?” Po zakończeniu II wojny światowej, Królewska Marynarka Wojenna Norwegii, przejęła trzy byłe niemieckie U-booty, typu VIIC oraz trzy byłe brytyjskie okręty podwodne typu „V”. Jeden, *Varne* typu „U” dołączył do posiadanej już od marca *Uli* – przewidywana brytyjska nazwa *Varne*. Niezależnie od tego w służbie utrzymywano jeszcze przez wiele lat *U 4706* typu XXIII. Pod koniec lat 50-tych XX wieku wszystkie one były już przestarzałe i mocno zużyte. Miało to decydujący wpływ na opracowanie planu unowocześnienia norweskiej floty podwodnej. W tym celu, w lipcu 1959 roku Norwegia zawarła ze Stanami Zjednoczonymi układ zgodny, z którym koszty tego zamierzenia obie strony miały pokryć po połowie.

Rozwiązanie to miało jednak poważną niedogodność spowodowaną tym, że USA nie miały w składzie swoich sił podwod-

nych żadnego typu okrętu, który odpowiadałby zapotrzebowaniu Norwegów. Norweska gospodarka i przemysł stoczniowy nie miały przy tym żadnych możliwości, aby taką jednostkę zaprojektować i zbudować. W latach 1959-1960 intensywnie rozważano wiele wchodzących w rachubę możliwości. Najlepszym wyborem wydawało się być ewentualne przyłączenie do jednego z europejskich programów budowy jednostek tej klasy. Norwegowie skupili swoją uwagę na okrętach podwodnych budowanych w tym czasie w ówczesnym NRF-ie, które najbardziej odpowiadały ich zapotrzebowaniu. Ponieważ nic nie stało na przeszkodzie, stosowną umowę zawarły zachodnioniemiecka i norweska delegacje rządowe. Wkrótce doszło do ożywionej współpracy między ich placówkami dyplomatycznymi i firmami. Cała procedura przebiegała następująco: 16 lutego 1961 roku podpisano układ rozwojowy między Norwegią, a IKL-em. Na początku lat 60-tych Amerykanie utworzyli swoją »Military Assistant Advisory Group« w Hamburgu, przypuszczalnie po to, aby „obserwować” w jaki sposób Niemcy wywiązują się z umowy podpisanej z Norwegami. Jej namacalne owoce w postaci nowych okrętów

podwodnych w połowie finansowane miały być bowiem przez Stany Zjednoczone.

Budowę jednostek nowego typu oparto na projekcie typu 205. Zasadniczą różnicą było zastosowanie konstrukcji antymagnetycznej, co umożliwiało schodzenie jednostki na większą głębokość. Z tego też względu kadłub sztywny wykonano ze stali o wysokiej wytrzymałości HY (U-Boot-Baustahl HY 80). Ta charakteryzowała się wprawdzie, w porównaniu z zastosowaną na jednostkach typu 205, większym stopniem plastyczności, ale dzięki temu udało się uzyskać zwiększoną granicę zanurzenia. Krok ten spowodował z drugiej strony zwiększenie masy kadłuba sztywnego. Z tego też powodu zaistniała konieczność zwiększenia średnicy jednostek, w porównaniu z ich odpowiednikami typu 205. Na nowych okrętach zainstalowano również zmienione nieco wyposażenie. Wybór możliwości głębszego zanurzenia i przejście na konstrukcję wykonaną ze stali antymagnetycznej, stały się przyczyną dokonania dużych zmian we wnętrzach ich kadłubów.

W połowie maja 1961 roku IKL przedłożyła marynarce wojennej Norwegii, wzgl. oddziałowi BWB-MS I 4 w Kilonii, pla-

ny jednostek przyszłego typu oznaczonego liczbą „207”. Wspomniany oddział BWB mocą zawartej umowy rządowej został upoważniony do reprezentowania interesów norweskich. Królewska Marynarka Wojenna Norwegii desygnowała natomiast do tego oddziału swojego oficera łącznikowego wyposażając go w pakiet znacznych pełnomocnictw. MS I 4 wraz z marynar-ką Norwegii dokładnie zbadały przedło-żony projekt. Natychmiast po uzyskaniu pozytywnej opinii, jesienią tego samego roku zwrócono się z nim wraz uzupełnie-niem kilkoma dokumentami dotyczącymi typu 201, do trzech stoczni niemieckich. Po krótkim czasie wybór stoczni padł na firmę Rheinstahl Nordseewerke GmbH w Emden (RNSW). Negocjacje związa-ne z kontraktem również nie zabrały dużo czasu i w dniu 21 grudnia 1961 roku za-warto kontrakt wstępny. Ostateczny wzór kontraktu na budowę uzgodniono w dniu 29 stycznia 1962 roku.

Po zaakceptowaniu projektu, IKL zo-stało zobowiązane przez marynarkę nor-weską do pilnego sporządzenia instrukcji obsługi przyszłych okrętów podwodnych. Udzielono także zlecenia na sporządze-nie pierwszych stron dokumentacji kon-strukcyjnej. Instrukcję obsługi jedno-stek dostarczono w kwietniu 1962 roku. Następnie IKL rozpoczęło właściwe pra-ce nad projektem, czyli wykreślanie pla-nów konstrukcyjnych. Ze względu na wy-żej opisane zmiany, które zdecydowano się zastosować w porównaniu do typu 205, wszystkie rysunki nowego typu 207 musia-no opracować na nowo. Inna zmiana kon-strukcyjna polegała na zainstalowaniu na jednostkach, nad przedziałem silników wysokoprężnych włazów montażowych

pochodzenia francuskiego. Wcześniejsze okręty tej klasy zbudowane przez stocz-nie niemieckie zostały wyposażone w luki montażowe nitowane lub mocowane za pomocą śrub, z wykorzystaniem normal-nych uszczeltek. W rozwiązaniu zastoso-wanym w przypadku produktu francu-skiego spodnie krawędzie włazów oklejano zakładami w kształcie stożka, zabezpieczając je następnie sworzniami, chroniąc w ten sposób włazy przed efektem wstrzą-su. Odstąpiono w tym przypadku od zasa-dy utrzymania na jednym poziomie funk-cji wytrzymałości i szczelności.

Na podstawie wniosków wyciągnię-tych z licznych rozważań, które rozpoczę-to już w połowie 1961 roku stwierdzo-no, że w przypadku typu 207 decydujący czynnik jeżeli będzie chodzić o dotrzymanie ter-minu, będą stanowić mocno zróżnicowa-ne dostawy materiałowe. Z tego też wzglę-du już latem i jesienią 1961 roku norweska marynarka wojenna, przy wsparciu IKL-u, zdecydowała się na dokonanie wstępnego zamówienia wspomnianych wyżej kom-ponentów. W późniejszym okresie główny wykonawca, czyli RNSW zajął się jednak kontraktami z podwykonawcami. Wspom-niane wyżej złożone wstępne zamówie-nia przyczyniły się do tego, że budowę w Emden rozpoczęto już latem 1962 roku. Zdecydowano się na budowę systemem sekcijnym, w którym sekcje były następnie montowane na znajdującej się pod dachem pochylni. Gwarantowało to jednostkom klasyczny sposób wodowania – z pochylni do ich żywiołu wodnego. Pierwsza uroczy-sność wodowania odbyła się w dniu 30 listopada 1963 roku. „Pierworodnym” był *Kinn* (S 316), który został oddany do służby w dniu 8 kwietnia 1964 roku. Było to, więc

dokładnie 38 miesięcy od udzielenia zle-cenia IKL-owi i 27 miesięcy, które minęły od zawarcia wstępnej umowy dot. budowy pierwszej jednostki.

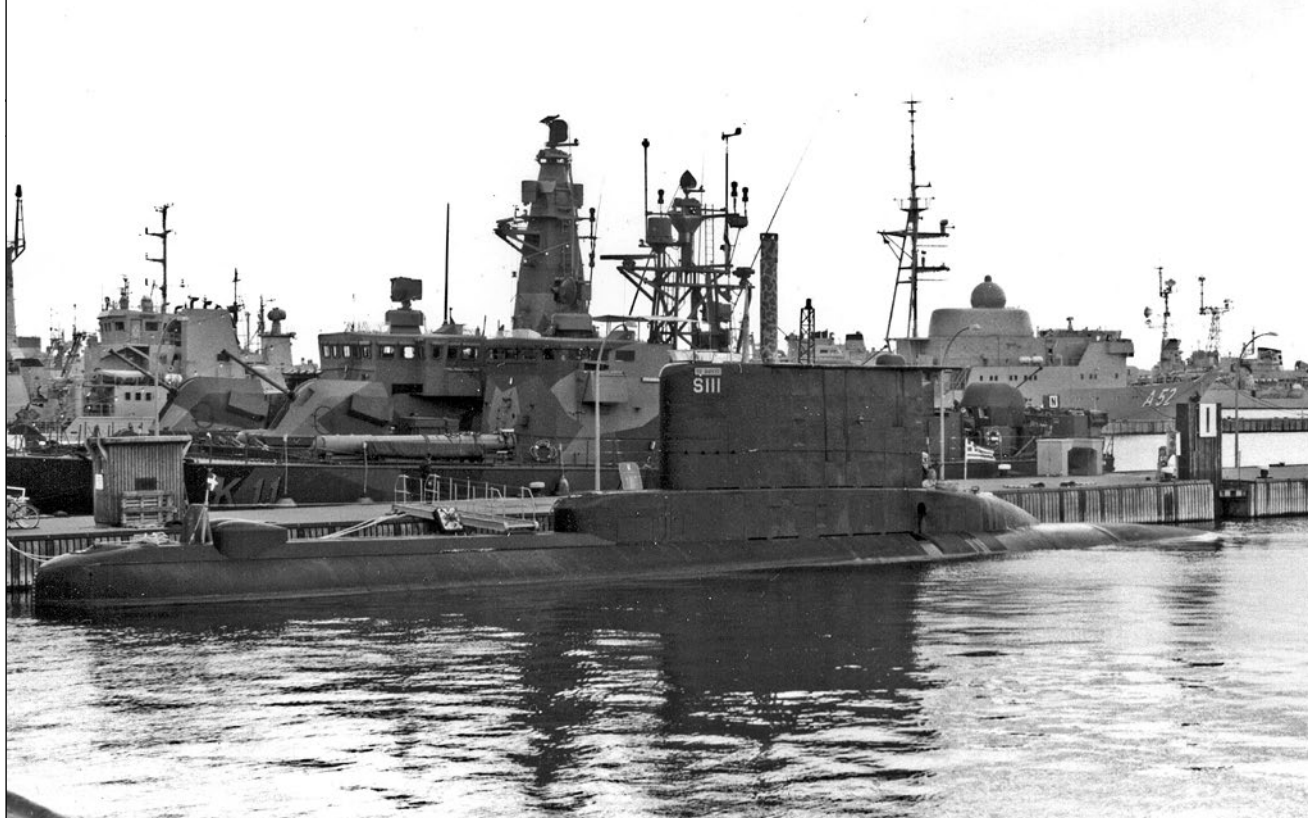
Do budowy dalszych 14 jednostek typu 207 przystępowano w Emden w rytmie dwu- lub trzymiesięcznym. Zmiany w bu-dowie poszczególnych jednostek przepro-wadzano jedynie wtedy, jeżeli nie wpły-wały ujemnie na ustalone kontraktem daty ich ukończenia. Na ostatnim budowanym okręcie, *Svenner* (S 309), powiększono od-stępy pomiędzy dwoma wręgami. W ten sposób umożliwiono zainstalowanie dru-giego peryskopu, który miał służyć przy-szłym, szkolącym się dowódcom okrę-tów podwodnych. Celem przeszkolenia załóg w 1962 roku wypożyczono Norwe-gom okręt podwodny *U 3* typu 201. Pod-czas służby pod banderą norweską nosił on nazwę *Kobben* (S 310). Do roku 1964 Nor-wegowie zdołali na nim nabrać dużego do-świadczenia.

Następni w kolejce po Norwegach usta-wili się Duńczycy, którzy zdecydowali się na dwie jednostki typu 205/207. Miał je jednak zbudować rodzimy ich przemysł. Powstały one z materiału antymagnetycz-nego i były początkowo planowane jako kolejne wydanie pierwotnego typu 205. Otrzymały one jednak wiele udoskona-leń, którymi charakteryzowały się ostatnie jednostki tego typu, a kilka innych prze-jęto z typu 207. Oprócz tego na duńskich okrętach podwodnych dokonano pewnych zmian za sprawą zabudowania wyrobów dostawców duńskich. Budowę, ostatecz-nie według projektu typu 205, rozpoczęto w roku 1965. Mimo wsparcia udzielonego przez HDW, budowa na licencji we wła-snym kraju była bardziej skomplikowa-

Duński *Narhvalen* typu 205 na rzece Trave, 29 maja 1987 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Grecki *Nereus* typu 209/1100 w Kilonii, 16 czerwca 2000 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

na, niż Duńczycy początkowo przewidywali. Dlatego też przekazanie *Narvalenena* i *Nordkaperena* nastąpiło dopiero po pięciu latach – w roku 1970.

Do sporych opóźnień doszło z powodu kryzysu, który dotknął stalownię. Nastąpiły one także w konsekwencji przesunięć w narodowych programach budowy, a szczególnie w HDW mającej na początku lat 60-tych XX wieku problemy z wykorzystaniem mocy produkcyjnych ze względu na niedawno zleconą budowę U-bootów. Wtedy zaczęto badać możliwości na polu eksportu, na którym duże zasługi położyła firma eksportowa „Ferrostaal” z Essen. Kontakty z „Ferrostaal” sięgały czasów IVS-u, który z kolei dzięki rozległej na cały świat sieci dystrybucji wspierał negocjacje z zagranicznymi marynarkami wojennymi i urzędami zamówień publicznych na miejscu potencjalnego kontrahenta. Ponadto „Ferrostaal” angażował się w finansowanie oraz wspierał jednocześnie proces negocjacji. Z uwagi na fakt, iż „Ferrostaal” zajmował wysmienitą pozycję w Ameryce Południowej nie dziwi, że akwizycja na tym rynku należała do najbardziej intensywnych.

Żeby usunąć wszelkie wątpliwości trzeba w tym miejscu wspomnieć, że sytuacja na rynku była bardzo sprzyjająca. USA, pod przewodnictwem admirała Rickovera obrały kurs zmierzający do wyposażenia floty okrętów podwodnych wyłącznie w jednostki o napędzie nuklearnym. Ponadto, w skład flot marynarek wojennych różnych państw wchodziły przestarzałe już w latach 50-tych, pochodzące z okresu II wojny światowej, amerykańskie

okrety podwodne typu *Guppy*. Były one sukcesywnie zastępowane nieco nowszymi jednostkami typu *Tang*. Tak więc oprócz nowoczesnych, zachodniemieckich okrętów podwodnych, w krajach Europy Zachodniej znajdowały się jeszcze tylko brytyjskie, również powojennej budowy typu *Oberon* oraz francuskie typu *Daphné*. Oba te typy stanowiły modyfikacje niemieckich U-bootów z okresu II wojny światowej. Były one wprawdzie znacznie większe w porównaniu z ówczesnymi jednostkami niemieckimi wydaje się jednak, że znacznie odstawały od nich swoim potencjałem bojowym.

Pomyślane jako instrument kontrolny ograniczenie wypornościowe, w przypadku budujących swoje U-booty stoczni zachodniemieckich, okazało się być dobrym atutem przetargowym i odbiło się bardzo korzystnie na niemieckim eksporcie. U podstaw takich, a nie innych decyzji w biurach konstrukcyjnych nad Łabą leżała pomysłowość niemieckich inżynierów budownictwa okrętów podwodnych, którzy zostali zmuszeni do konstruowania właśnie małych jednostek tej klasy. Wręcz genialne okazało się być zapewnienie małej jednostce dużej siły rażenia w postaci aż ośmiu wyrzutni gotowych w każdym momencie odpalić salwę tyłu torped. Należy również pamiętać o bardzo długiej zdolności operowania pod powierzchnią wody, małej załodze i co najważniejsze, stosunkowo niskiej cenie! Dzięki tym czynnikom typ 209 zaczął bić na głowę całą światową konkurencję spychając ją w następnych latach na krańce rynku światowego.

Po bardzo długich i twardych negocjacjach, na zakup zachodniemieckich okrętów podwodnych zdecydował się niemiecki partner z NATO, którym była Grecja. Ta w 1967 roku zamówiła w NRF-ie cztery jednostki typu 209/1100. W przypadku tego pierwszego zlecenia eksportowego przekroczony został termin dostarczenia okrętów. Bardzo wielu kłopotów niedoświadczonej wtedy jeszcze stoczni przysporzyły: integracja systemów uzbrojenia oraz przeprowadzenie prób morskich. Trudno więc dziwić się, że ów lukratywny kontrakt eksportowy nie przyniósł stoczni HDW spodziewanych profitów okazując się gospodarczą kląpą. Nie zrażona tym niepowodzeniem HDW zapracowała w końcu na bardzo dobrą opinię, którą zaczęła się cieszyć w marynarce wojennej Grecji. W roku 1975 zamówiła ona drugą serię składającą się z czterech okrętów podwodnych typu 209/1200, a w roku 2000, jako pierwszy klient z zagranicy, również cztery nowego typu 214, z napędem niezależnym od powietrza z zewnątrz.

Powróćmy jednak do lat 60-tych XX wieku, kiedy to Turcja dzięki wydatnej pomocy finansowej NRF-u również zamówiła dwa okręty podwodne typu 209/1200. Okazało się wówczas, że sześć z limitów wypornościowych nałożonych przez Unię Zachodnioeuropejską (WEU) potrzebnych do zbudowania nieco większych jednostek zostało już wykorzystanych. Ponieważ na dodatkowe pozwolenia nie można było liczyć wykluczało to jakąkolwiek dalszą budowę okrętów w Niemczech Zachodnich. Kiedy w 1969 roku budową okrętów podwodnych zainteresowała się Argentyna zamawia-

jąc dwie jednostki typu 209/1200, sięgnięto do szeroko rozumianej kreatywności. Z uwagi na fakt, że dostarczenie „całych” U-bootów było zabronione, bez zbędnych ceregieli układające się strony zdecydowały się na »dostawę części i związanych z nimi usług«. Poszczególne sekcje kadłuba budowane były tak jak dotychczas w Kilonii i po zamontowaniu na nich maksymalnej liczby wymaganego wyposażenia, były następnie wysyłane morzem do Argentyny, jako „części”. Podczas załadunku poszczególnych sekcji na pokład pewnego japońskiego frachtowca doszło do nieprzewidzianego testu z gatunku terapii szokowej, kiedy jeden z modułów spadł z hukiem z haka przemieszczającego go dźwigu. Montaż poszczególnych sekcji odbywał się w małej stoczni „Tandanor” w Buenos Aires, po czym jednostki wychodziły w morze celem odbycia prób. Wiosną 1974 roku wspomniane U-booty weszły do służby pod banderą argentyńską jako *Salta* i *San Luis*.

Kiedy w 1969 roku zlecenie na budowę dwóch jednostek typu 209/1200 złożyło Peru, w Niemczech Zachodnich obowiązywał ciągle zakaz budowy okrętów podwodnych o wyporności 1000 ton standardowych. Początkowo rozważano, aby wyprodukowane w Kilonii sekcje załadować na pontony, które znalazłyby się poza pasem wód terytorialnych NRF-u i tam je złożyć w całość. Szybko jednak ów plan zarzucono, gdyż jego realizacja była po prostu nierealna. Przeznaczone dla pierwszej jednostki „części U-bootów” przetransportowano więc pontonem do Holan-

dii i złożono w stoczni „Verolme”. Krótko po tym marynarka wojenna Peru stwierdziła, że jednostka wymaga „wykonania remontu”. Taki „remont” była jednak w stanie przeprowadzić wyłącznie stocznia HDW w Kilonii. Wkrótce jednak można już było zrezygnować z takich „awaryjnych rozwiązań”. Kiedy pod koniec 1974 roku i na początku 1975 roku obie jednostki noszące nazwy *Islay* i *Arica* przekazano oficjalnie marynarce wojennej Peru, Unia Zachodnioeuropejska (WEU) decyzją wydaną w dniu 27 września 1973 roku udzieliła Republice Federalnej Niemiec zgody na nieograniczoną żadnymi limitami budowę okrętów podwodnych. Dotyczyła ona również budowy w samych Niemczech Zachodnich jednostek o wyporności 1800 ton standardowych.

W tym momencie, wołający o nowe okręty podwodne rynek światowy otworzył swoje podwoje przed Niemcami Zachodnimi szeroko i bez żadnych ograniczeń. Dzięki wsparciu udzielonemu przez Ferrostaal udało się pokonać silną konkurencję ze strony Włochów i Brytyjczyków oraz rodzimej stoczni Nordseewerke Emden. Okręt podwodny typu 209 produkcji HDW/IKL zdobył najpierw rynek południowoamerykański. Argentyna, Peru i Kolumbia zamówiły w 1971 roku po dwie jednostki typu 209/1200. W 1972 roku podpisano z Wenezuelą kontrakt na dostawę dwóch okrętów podwodnych typu 209/1300. W 1974 roku, po pokonaniu silnej konkurencji w postaci Vickersa, oferującego swój typ *Oberon*, włoskiego *Sauro*

i typu COGS 500 Nordseewerke, dwie jednostki typu 209/1300 zdecydował się zamówić Ekwador. Wkrótce potem Turcja uzupełniła swoje poprzednie zamówienia o cztery dalsze okręty typu 209/1200.

Dalsze zlecenia nie kazały na siebie długo czekać. Peru zamówiło w sierpniu 1976 roku i marcu 1977 roku jeszcze po dwa okręty typu 209/1200. W kwietniu 1977 roku zgłosił się pierwszy kraj azjatycki, Indonezja, zamawiając dwie jednostki typu 209/1300, a po niej Iran, który w 1978 roku reflektował na sześć jednostek, lecz po dojściu do władzy Chomeiniego, zamówienie anulowano w roku 1979. Przeznaczone dla irańskich okrętów podwodnych gotowe już komponenty szybko znalazły chętnego i zamontowano je w kadłubach okrętów typu 209/1400. Zamówienie na nie złożyło w grudniu 1980 roku Chile.

W 50-letniej historii zachodnioniemieckiego przemysłu okrętowego historia powojennej budowy przewidzianych na eksport okrętów podwodnych nie jest wolna od ciągłych dyskusji natury politycznej, ba nawet pewnych afer. Źródła pierwszej należy upatrywać w kontrakcie greckim, kiedy po zamówieniu pierwszych czterech jednostek typu 209, w roku 1967 objęła władzę tamtejsza junta „czarnych pułkowników”. Wtedy to natychmiast w Bonn doszło do ożywionej dyskusji politycznej podważającej zasadność dostarczania sprzętu wojskowego państwu, w którym rządzą wojskowi. Grecja była jednak członkiem NATO co przeważało, że okręty podwodne zostały jednak zbudowane w Kilonii i w latach

Turecki *Yildiray* typu 209/1200 w Izmirze, 28 marca 1984 r. Za nim dwie eks-amerykańskie jednostki.

Fot. © Hartmut Ehlers





Kolumbijski Pijao typu 209/1200 w Cartagenie, 14 czerwca 1995 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

1971/72 bezpośrednio przekazane tamtejszej marynarce wojennej. Do podobnej, żenującej zresztą dyskusji doszło na początku lat 80. XX wieku. Wtedy to rząd federalny pod naciskiem publicznych protestów długo zwlekał z wydaniem zezwolenia eksportowego na budowane w Kilonii okręty podwodne *Thomson i Simpson*, ponieważ w tym czasie również w Chile u władzy znajdowali się wojskowi. W wyniku takiej postawy polityków, w Kilonii doszło do spontanicznego strajku robotników stoczniowych. Ich celem nie było jednak zablokowanie dostaw, ale wręcz przeciwnie – jej przeforsowanie! W 1986 roku „niewygodne” w oczach polityków okazało się dostarczenie projektów konstrukcyjnych. Przypadek ten, który przeszedł do historii pod pojęciem „afery z planami” („Blau-pausenäffäre”), dotyczył U-bootów dla reżimu apartheidu w Republice Południowej Afryki i długo jeszcze zajmował uwagę zachodnoniemieckiego społeczeństwa.

Szczególnie kontrowersyjny okazał się być temat „dostarczenia” pierwszych trzech okrętów podwodnych, zbudowanych zgodnie z niemieckimi projektami, zamówionych przez marynarkę wojenną Izraela. Pierwsze kontakty między Izraelem, a Niemiecką Republiką Federalną dotyczące sektora U-bootów datują się na koniec lat 50-tych XX wieku. Wtedy to, a konkretnie w 1958 roku, marynarka wojenna Izraela zdecydowała o rozbudowaniu swojej floty podwodnej. Początkowo składała się ona wyłącznie z używanych już wcześniej brytyjskich jednostek tej klasy. W 1972 roku złożono wprawdzie zamówienia na budowę trzech okrętów podwodnych według niemieckich projektów, wtedy jednak zbudowała je na licencji jedna ze stocznii brytyjskich. Pro-

jekt, o którym mowa wyżej, zrealizowały IKL/HDW, Vickers Shipbuilding Group oraz marynarka wojenna Izraela przy poparciu urzędów federalnych. W latach 1976/1977 weszły do służby jednostki typu 540 będące pochodną przeznaczonego do operowania na ciepłych wodach typu 206. Izraelscy podwodniacy przeszkoleni zostali przez instruktorów Bundesmarine.

Kryzys naftowy, do którego doszło pod koniec lat 70-tych XX wieku sprawił, że niemieckiemu przemysłowi budowy okrętów wojennych zaczęło się powodzić coraz gorzej. Potencjalni klienci z różnych krajów mający coraz większe problemy ze swoimi budżetami, decydowali się na przesunięcia wszystkich zamówień natury militarnej na bliżej nieokreślony okres. Nacisk konkurentów na światowym rynku wyraźnie przybrał na sile. Również w Niemczech Zachodnich obie wyspecjalizowane stocznie toczyły ze sobą zaciętą walkę o zajęcie w gronie światowych eksporterów jak najbardziej eksponowanego miejsca. Można tu chociażby wspomnieć o akwizycji z roku 1972 czy anulowanych ostatecznie zleceń dla Iranu.

Za pośrednictwem projektu „Iran”, HDW nawiązała ścisłe kontakty z U.S. Navy, która przekazała do dyspozycji marynarce irańskiej okręty podwodne typu *Darter*, aby pełniły w niej rolę jednostek szkolnych. Amerykański przemysł okrętowy planował wówczas dostarczenie Iranowi konwencjonalnych okrętów tej klasy. U.S. Navy zaczęła więc obserwować z rosnącym zaangażowaniem zachodnoniemiecką technologię budowy okrętów podwodnych zwłaszcza po zakupie jednostek typu 201 przez Norwegię i przeanalizowaniu wniosków z manewrów flot poszcze-

gólnych krajów południowoamerykańskich mających w swoim składzie ww. okręty. Kiedy Wielka Brytania opracowała projekt dużego i konwencjonalnego okrętu podwodnego typu *Upholder*, miała na uwadze przyszłe zapotrzebowanie Australii i Kanady na jednostki tej klasy. W odpowiednim czasie zamierzała ona zaproponować tym państwom *Upholdera*, jako atrakcyjną cenowo alternatywę ścigacza atomowych okrętów podwodnych. W 1979 roku HDW zaproponowała U.S. Navy wypierający 2000 ton konwencjonalny okręt podwodny, który reprezentował również właściwości zwalczania jednostek atomowych. Jednocześnie, w 1980 roku nadszedł moment kiedy Unia Zachodnioeuropejska (WEU) cofnęła ostatnie bariery ograniczające zachodnoniemieckich producentów okrętów podwodnych. Wyraziła ona zgodę na budowę większych U-bootów (ponad 1800 ton) i to nawet w samych Niemczech. Mimo zainteresowania U.S. Navy Niemcami Zachodnimi, ewentualna współpraca nie wchodziła już w rachubę. Stało się to za sprawą lobby opowiadającego się za całkowitym przejściem U.S. Navy na atomowe okręty podwodne. Było to też powodem wstrzymania dalszych negocjacji z HDW.

Z podobną propozycją i planami okrętowymi jak w przypadku negocjacji z U.S. Navy, tandem HDW/IKL zwrócił się następnie do Australii. Po długim i zaciętym współzawodnictwie palma pierwszeństwa przypadła jednak w czerwcu 1987 roku Szwecji. HDW natomiast, po wspomnianym już wyżej Chile otrzymała zlecenia z Indii (grudzień 1981 roku: 4 jednostki typu 209/1500) oraz Brazylii (sierpień 1982 roku; również 4 jednostki typu 209/1400). Wypełniło to cały portfel zamówień w Ki-

lonii i Lubece. Żal po stracie Australijczyków nie trwał jednak długo. Pod koniec roku udało się bowiem zdobyć kolejne dwa nowe kontrakty, a mianowicie: od Korei Południowej (3 typu 209/1200) i Turcji (listopad 1987 roku; 2 typu 209/1400).

W latach 60. i 70. XX wieku stocznia Nordseewerke utworzyła w końcu swoje własne, bardzo prężne i niezależne biuro projektowe. Nieustannie konkurowała ona z panującym na rynku światowym tandemem IKL/HDW oferującym typ 209. Jeszcze na początku lat 70. XX wieku Emdeńczycy bezskutecznie konkurowali z HDW/IKL-em swoim projektem przystosowanej do operowania na ciepłych akwenach jednostki 500-tonowej, COGS 500 (*Compact Ocean Going Submarine*) oferując ją m. in. takim krajom jak Indie, Ekwador i Iran. W stosunku do Argentynczyków, czyli starego i bardzo dobrego klienta HDW, zanotowali sukces podpisując z nim w listopadzie 1977 roku kontrakt na dostawę w sumie sześciu jednostek typu TR 1700! Typ ten opierał się całkowicie na własnym, a co za tym idzie niezależnie od innych opracowanym projekcie, który jak się okazało był do tej pory największym niemieckim okrętem podwodnym okresu powojennego.

Stocznia Nordseewerke, podobnie jak swego czasu HDW, była zmuszona następnie do zaangażowania się w Turcji. Po bardzo lukratywnych, bo mających wartość milionów DM kontraktach, klienci obiecywali sobie pewnego ożywienia koniunktury we własnych krajach. W koń-

cu, w przypadku typu TR 1700 ustalono kontraktowo, że po zbudowaniu w Niemczech dwóch pierwszych jednostek (*Santa Cruz* i *San Juan*), pozostałe cztery przy wsparciu technicznym i materiałowym, będzie można zbudować w Argentynie. Dla tego państwa, jak pokazuje historia, budowa okrętów podwodnych u siebie okazała się jednak nie być nigdy opłacalna. Po ustąpieniu junty wojskowej i zredukowaniu budżetu przeznaczanego na obronę narodową, budowa 4 następnych jednostek zaczęła się ślimaczyć, by ostatecznie nigdy ich nie ukończyć.

Jak już wyżej wspomniano, w roku 1973 doszło między Republiką Federalną, a Norwegią do zawarcia umowy zgodnie, z którą zamierzano wspólnie opracować projekt nowego typu okrętu podwodnego. Chodzi tu o typ 210, nad którym od 1978 roku, po zmianie oznaczenia na Projekt 6071 (typ *Ula*), prace były kontynuowane z przeznaczeniem tylko dla marynarki norweskiej. Po dalszych pracach rozwojowych i konstrukcyjnych nad projektem typu *Ula*, (w latach 1974-1980 sam tylko IKL wypracował 412 000 godzin nad rozwojem tego projektu – Entwicklungsstudie), Norwegia rozpoczęła w 1981 roku negocjacje w sprawie budowy okrętów podwodnych z niemieckimi stoczniami HDW i Thyssenem Nordseewerke (TNSW). Zlecenie ostatecznie przypadło TNSW-owi. Kontrakt, który zawarto we wrześniu 1982 roku, opiewał na sześć U-bootów typu *Ula*, które weszły do służby między 1989 a 1992 rokiem. Ten

kontrakt był ostatnim sukcesem eksportowym, jaki TNSW odniosła samodzielnie.

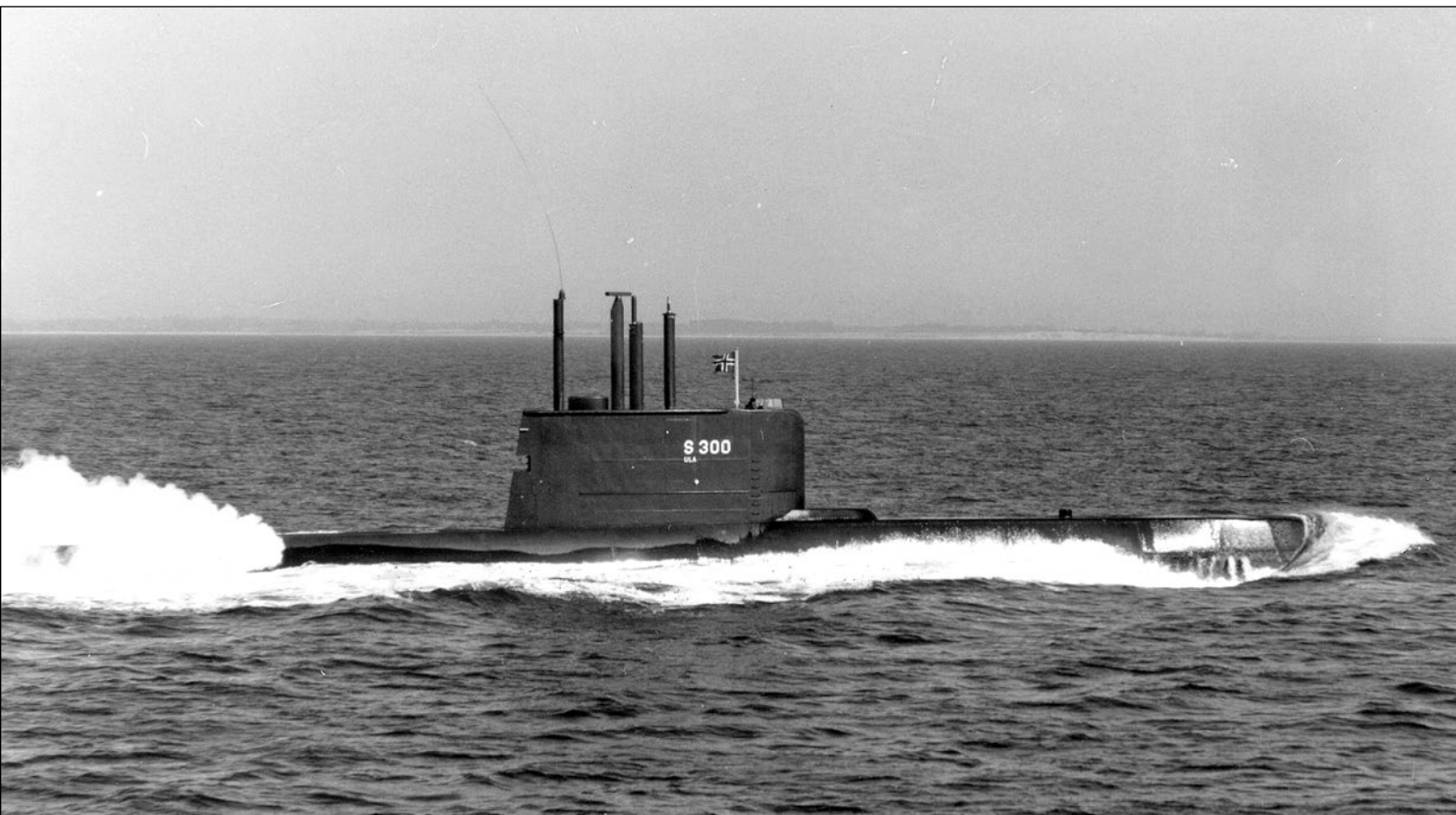
Podpisana w roku 1989 umowa o wzajemnej współpracy między HDW i TNSW położyła kres trwającej przez lata ich „walki” konkurencyjnej. W 1991 roku włączono do spółki aktywną na polu budownictwa okrętów podwodnych firmę MAK, a w 1997 roku w strukturach HDW zintegrowano IKL. W ten sposób na pewien okres zakończono tworzenie niemieckiego konsorcjum ds. budowy okrętów podwodnych. Po nabyciu szwedzkiej stoczni Kockums (2000) i greckiej Hellenic Shipyard (2002) niemieckie konsorcjum zaistniało po raz pierwszy na arenie międzynarodowej.

W miarę upływu czasu kontynuowano coraz bardziej ideę budowy licencyjnej w kraju zamawiającego, jak to miało miejsce w przypadku Argentyny. I tak na przykład Indie, które pod koniec lat 60. XX wieku, kiedy Niemcy Zachodnie nie uzyskały zgody na budowy eksportowe zwróciły się do Włoch. Po długich negocjacjach potencjalny kontrahent nie wyraził jednak zgody na budowę okrętów podwodnych na licencji. Po 10 latach, kiedy przed Republiką Federalną otworzyły się realne perspektywy na taki biznes, HDW nie miał nic przeciwko zleceniu indyjskim na budowę czterech dużych okrętów podwodnych typu 209/1500. Dwa z nich, jako pakiety materiałowe miały zostać wybudowane na subkontynencie indyjskim.

Klienci HDW, do których zaliczali się Brazylia, Grecja, Korea Południowa i Turcja zdecydowali się na budowę okrę-

Norweski *Ula* typu 210 (projekt 6071) w czasie prób odbiorczych na Bałtyku, 24 maja 1989 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



tów podwodnych u siebie. Niezależnie od aspektu wartości i oczekiwanego transferu na bazie know-how, niektórzy klienci zagraniczni z pewnością żywią nadzieję, na niezależne projektowanie i samodzielną budowę okrętów tej klasy oraz wejście na rynki światowe. Trzeba pamiętać jednak, że rozbudowa infrastruktury pod budownictwo okrętów tej klasy nie zawsze okazuje się opłacalna. Na zdobycie odpowiedniego doświadczenia w konstruowaniu i budowaniu tej klasy okrętów, które zdobywa się posiadając własną autarkiczną bazę przemysłową potrzeba jest dziesięcioleci. Oprócz wielu innych czynników trzeba też umieć wyciągać wnioski z doświadczeń eksploatacyjnych, które dostarcza własna marynarka wojenna. Wymienione przeze mnie aspekty legły u podstaw sukcesów, które odnosi do tej pory w dziedzinie eksportu budownictwo okrętów podwodnych Niemiec. Do tej pory żadnemu krajowi, który zamierzałby pójść w ich ślady, nie udało się jak dotąd jeszcze skopiować niemieckich wzorców i związanych z tym planów („Nachbauland”), a tym samym efektywnie zaistnieć na tym bardzo trudnym rynku światowym.

Pod koniec lat 80. XX wieku coraz wyraźniej dało się odczuć i to już w fazie projektowania, zainteresowanie możliwościami skorzystania z usług offsetowych oprócz budowy okrętów podwodnych na licencji. Coraz częstsze zapytania kierowane przez potencjalnych klientów spowodowały, że niebawem stały się one prawdziwym hitem w dziedzinie komercyjnej realizacji zamówienia. Za zaspokojenie

swoich ambicji w dziedzinie budowy okrętów tej klasy, których koszty dochodziły do miliardów DM, zamawiające państwa zaczęły żądać transakcji kompensacyjnych. Dokładniej mówiąc chodziło tu o zamówienia i inwestycje, które miałyby objąć w kraju zamawiającego kwoty przynajmniej tej samej wielkości. Dzięki swoim bardzo dobrym kontaktom z zagranicą doskonałym usługodawcą jeszcze raz okazała się firma „Ferrostaal”, która udzielała wsparcia zainteresowanym. W ten sposób niemiecki przemysł budowy okrętów podwodnych kompensuje obecnie koszty powstałe w krajach zamawiających, budując na przykład stalownie, inwestując w rozbudowę stoczni oraz stosując różne inne rozwiązania offsetowe.

Powróćmy teraz do zleceń eksportowych niemieckiego przemysłu budowy okrętów podwodnych. Od 1989 roku składały się na nie najpierw wyłącznie zamówienia dotychczasowego kręgu klientów zamawiających następnie jednostki w ramach uprzednio zrealizowanych typów – np. typ 209. Korea Południowa zamówiła na przykład w październiku 1989 roku dalsze trzy jednostki typu 209/1200, a w styczniu 1994 roku jeszcze trzy kolejne, które w formie pakietu materiałowego zbudowane miały być u kontrahenta z dalekiej Azji. W analogiczny sposób postąpiła Turcja zamawiając w czerwcu 1998 roku cztery egzemplarze typu 209/1400. Ostatnie zlecenie eksportowe na budowę klasycznego okrętu podwodnego typu 209 zostało podpisane z Republiką Afryki Południowej w dniu 7 lipca 2000 roku. Już we wrześniu

1999 roku uzgodniono budowę trzech jednostek typu 1400.

Na miano szczególnego zasługuje zlecenie na budowę trzech okrętów opracowanego przez IKL typu 800, które przeznaczone były dla Izraela. Miało ono swoją prehistorię, która datuje się na połowę 1988 roku. Wtedy to zdecydowano się na wybór jako generalnego wykonawcy „Ingalls Shipbuilding Division”, firmy wchodzącej w skład amerykańskiej korporacji Littona. Za pomocą środków z FMS (Foreign Military Sales) sfinansowała ona budowę dwóch okrętów podwodnych dla Izraela, które miały powstać w Niemczech. Na przekazanie środków finansowych zgodę wyrażono w lipcu 1989 roku, a kontrakt został uprawomocniony w styczniu 1990 roku. Jednak już w listopadzie tego samego roku całe przedsięwzięcie legło w gruzach za sprawą bardzo napiętego budżetu przeznaczanego na obronę narodową USA.

Po zakończeniu wojny w Zatoce Perskiej, w kwietniu 1991 roku, kontrakt na budowę okrętów podwodnych odżył na nowo. Teraz jednak rozszerzono go lipcu 1994 roku o trzecią jednostkę. Stępkę pod pierwszy okręt, *Dolphin*, położono w październiku tego samego roku, a trzecią jednostkę, *Tekuma*, oddano do służby w lipcu 2000 roku. W lipcu 2006 roku podpisano kontrakt na dwa U-booty zmodernizowanego typu, a Izrael przejął na siebie dwie trzecie kosztów budowy. Jednostki, które poprzez przedłużenie o 10 m przystosowano do zamontowania w przyszłości napędu AIP (Air Independent Propulsion), miały być dostarczone w latach 2012 i 2013.

Indyjski *Shalki* typu 209/1500 w czasie parady w Mumbai (Bombaj), 20 grudnia 2011 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Włoski *Salvatore Todaro* typu 212A w La Spezia, 6 listopada 2003 r.

Fot. zbiory Hartmута Ehlersa

Na najpoważniejszego i najgroźniejszego konkurenta dla niemieckiego przemysłu budowy okrętów podwodnych wyrastała wówczas Francja. Niezależnie od faktu, że już od dawna nie zajmowała się ona budową konwencjonalnych okrętów podwodnych, ówczesna państwowa stocznia DCN (Direction des Constructions Navales) do 2008 roku wspierana była potężnymi dotacjami przez rząd francuski. Obowiązuje to też nadal dzisiaj, podobnie jak obecne wsparcie Thalesa, światowego lidera w systemach informatycznych o kluczowym znaczeniu dla obronności i bezpieczeństwa, lotnictwa oraz transportu. Stąd też francuska konkurencja częściej może oferować korzystniejszą formę finansowania i offsetu, czyli warunków z gatunku prywatno-gospodarczych, którym Niemcy budowniczowie okrętów tej klasy nie są w stanie dotrzymać kroku. Było to powodem utraty w grudniu 1997 roku i czerwcu 2002 roku zleceń na budowę dwóch okrętów, które pierwotnie zamierzali złożyć Chilijczycy i Malezyjczycy. Ostatecznie zdecydowali się oni na francuską konkurencję w postaci jednostek typu *Scorpène* – odpowiednio: Chile (*General Carrera* [SS-22] i *General O'Higgins* [SS-23]), a Malezja *Tunku Abdul Rahman* (przekazany marynarce 27 stycznia 2009 roku) oraz *Tun Razak* – rozpoczął próby morskie w dniu 11 lutego 2009 roku.

Niemcom udało się jednak wylansować następny szlagier eksportowy, po tym jak najpierw w lipcu 1994 roku własna marynarka zamówiła cztery U-booty typu 212A, a później w kwietniu 1996 roku Włochy zgłosiły zapotrzebowanie na dwa takie okręty podwodne. Niezależnie od bardzo ważnego dla niemieckiego przemysłu

budowy okrętów podwodnych pod względem gospodarczym zamówienia skierowanego z zagranicy, pierwszą od 25 lat okazała się być oferta dla własnej marynarki wojennej. Było to wyraźnym sygnałem dającym zielone światło dla eksportu! Nie trzeba było długo czekać, aby zagraniczni kontrahenci dali się przekonać do korzyści płynących z zastosowania napędu niezależnego od powietrza, tj. *Air Independent Propulsion* – AIP. I tak w lutym 2000 roku podjęto się realizacji kontraktu z Grecją na budowę czterech jednostek typu 214. W listopadzie 2000 roku Korea Południowa złożyła zamówienie na budowę trzech okrętów podwodnych tego samego typu co Grecy z tą różnicą, że interesował ją pakiet materiałowy. Sześć dalszych takich pakietów w grudniu 2008 roku zamówiła Korea Południowa. W lipcu 2009 roku zainteresowanie pakietem na zbudowanie u siebie sześciu jednostek typu 214 zgłosiła Turcja.

Typ 214 jest projektem opracowanym specjalnie pod tym kątem i stanowi syntezę bardzo popularnych jednostek eksportowych zbudowanych w ramach typów 209 i 212. Niemieckie konsorcjum ds. budowy okrętów podwodnych oferuje jeszcze dwa inne projekty na eksport, a mianowicie typy 209PN i 210mod.

Typ 209PN jest projektem bardzo podobnym do 212/214, bazującym na typie 209, z zainstalowanym systemem ogniwi paliwowych (BZ-Anlage). Łączy w sobie zarazem innowacje zastosowane na typie 214. W kwietniu 2004 roku dwa U-booty tego typu z opcją nabycia w przyszłości trzeciej jednostki zamówiła Portugalia. Impuls do rozpoczęcia w stoczni HDW w Kilonii nastąpił w marcu 2005 roku, a pierwszy okręt nosił nazwę *Tridente*. Od-

dano go do służby w czerwcu 2010 roku, a w grudniu tego samego roku rozpoczęto prace nad drugą jednostką o nazwie *Arpão*. W przypadku typu 210mod chodzi o kompaktowy okręt o napędzie spalino-wo-elektrycznym charakteryzujący się dobrym właściwościami manewrowymi, będący w stanie wywiązać z roli nosiciela dużej ilości uzbrojenia. Opiera się on z kolei na będących owocem współpracy niemiecko-norweskiej jednostkach typu 210. Zgodnie z reprezentowaną przez IKL filozofią opracowywania przez to biuro projektów, okręty podwodne muszą być tak małe, jak to jest tylko możliwe. Jednostki typu 210mod reprezentują więc typ okrętu podwodnego o jednym tylko kadłubie. Z uwagi na koszty świadomie zrezygnowano z zastosowania napędu niezależnego od powietrza. Wspomniany projekt bazuje na cechach wypróbowanych i sprawdzonych na innych jednostkach HDW. Koncepcja zarządzania (Signaturmanagementkonzept) wywodzi się z jednostek typu 209. Ultranowoczesna technologia napędu (śruba okrętowa, której wał bezpośrednio sprzężony jest za pomocą sprzęgła kołnierowego z silnikiem synchronicznym permanentnie wzbudzonym magnetycznie [Permasyn]), charakteryzuje z kolei okręty typu 212A. Dochodzi do tego jeszcze zastosowana koncepcja zintegrowanej automatyki – cecha przejęta z typu 214. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że u źródeł powstania tak doskonałego rozwiązania legła umowa o współpracy nad programem dot. typu 210mod. Została ona zawarta w roku 2009 między NDLO (Norwegian Defence Logistics Organization – Organizacja ds. Logistyki Norweskich Sił Zbrojnych), a stocznia HDW.

W międzyczasie, w marcu 2008 roku rząd Włoch wyraził zgodę na nabycie dwóch dalszych okrętów podwodnych typu 212A. Stosowny kontrakt podpisano w kwietniu 2008 roku, a stępkę pod pierwszą jednostkę położono w Kilonii w grudniu 2009 roku. W maju 2011 roku HDW, ku powszechnemu zaskoczeniu, poinformowała, że z powodu różnic powstałych podczas negocjowania ceny zmuszona była wycofać się z rozmów prowadzonych z grecką stocznia Hellenic Shipyards w Skaramandze. Owa stocznia została krótko przed rozmowami sprzedana przez ThyssenKruppa holdingowi stoczniewemu Abu Dhabi Mar (ADM).

Na niespodziankę i to dużego kalibru zdecydowała się również w kwietniu 2011 roku Korea Południowa. Wtedy to wmieszała się w negocjacje toczone w sprawie zbudowania dwóch niemieckich jednostek typu 206A dla marynarki wojennej Tajlandii, składając konkurencyjną ofertę i proponując jej zakup dwóch U-bootów typu 209! Nie jest do dzisiaj jasne, czy chodziło w tym przypadku o nowo zbudowane jednostki, czy o już eksploatowane?

Już na początku 2012 roku Koreańczycy z południa zaskoczyli świat następną niespodzianką, kiedy to Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) zaoferowała kontrakt eksportowy na dostarczenie trzech U-bootów typu 209. Z zawartego kontraktu, który nabrał mocy prawnej w dniu 7 sierpnia 2012 roku wynikało, że łączny koszt transakcji obejmował sumę około 1,1 miliarda USD. Dwie jednostki konwencjonalne, określane mianem typu DSME 209, miały być zbudowane w Korei Południowej (Pusan), a jedna w stoczni PT PAL „Indonesi” w Surabaji. Ich bu-

dowa miała być zakończona do roku 2018. Cała sprawa była możliwa dzięki podpisanej w 1988 roku umowie o transferze technologii. DSME zastrzegła sobie prawo dalszego budowania U-bootów typu 209 oraz prowadzenia prac badawczych niezależnie od HDW, a następnie promowania ich na rynku jako własnego produktu.

Zamówione przez Indonezję jednostki są większe od koreańskiego wzoru – typu *Chang Bogo*. Wypierają ~1350 m³ na powierzchni, a ich kadłuby mierzą ~61,3 m (długość maksymalna). Tym samym odpowiadają nieco typowi 209/1400 (patrz rozdział 10.6). Napędzane są 4 silnikami wysokoprężnymi typu MTU 12V 396 SE87 o łącznej mocy 3800 KM/2800 kW, co pozwala osiągnąć prędkość 11 w i do 22 w. Ich zasięg wynosi 11 000 mil przy 10 w, z wysuniętymi chrapami 8000 mil przy 10 w, bez chrap 400 mil przy 4 w. Z 8 ich wyrzutni torpedowych można również odpalać pociski rakietowe. Pomieszczenia okrętu zapewnione są dla maksymalnie 40 ludzi. Na początku września 2012 roku nowy dowódca marynarki wojennej Egiptu Osama Ahmed Al-Gindi zakomunikował egipskiemu dziennikowi „Al Ahram”: „Zawarliśmy umowę z Niemcami i staramy się o dwa okręty podwodne najnowszej generacji 209”. Czując się zagrożonym Izrael stwierdził, że jest zdecydowany udaremnić zakup przez Egipt U-bootów typu 209 i o ile zajdzie konieczność, zamierza w tym celu wpłynąć na USA aby wstrzymały wypłacanie subsydiów.

Znawcy tematu twierdzą, że chodzi raczej w tym przypadku o typ podstawowy, jakim jest 209/1400mod, którego trzy jednostki dostarczono Południowej Afryce w latach 2005-2008.

W międzyczasie niemieckie budownictwo okrętów podwodnych jednak nie zmarło. We wrześniu 2011 roku w trakcie odbywającej się w Kilonii konferencji „Subcon 2011” (Submarine Conference) zaprezentowano typ 216. Znajdujący się jeszcze w fazie definiowania projekt, przeznaczony jest do długotrwałego (nawet do 80 dni) operowania. Stąd spotkać się można będzie na tych jednostkach z podwyższonym stopniem komfortu, który ma zapewnić pełnienie służby załogi (33 ludzi) w luksusowych wręcz warunkach. Ten typ okrętów podwodnych będzie zaprojektowany do:

- odpalania rakiet,
- najwyższego stopnia uniwersalności – dzięki wyposażeniu we wszystkie moduły wspierające wypełnienie każdej misji,
- prowadzenia operacji z siłami specjalnego przeznaczenia oraz podsystemami bezzałogowymi (drony),
- uzyskiwania wysokiej prędkości marszowej – ponad 20 węzłów przypadku większego zasięgu.

Podzielony na dwa pokłady okręt o długości około 90 m i średnicy kadłuba sztywnego wynoszącej około 8 m wypierać będzie ~3860 m³. Zadania systemu AIP będą mogły wykonywać zarówno ogniwa paliwowe (*Brennstoffzellen*), jak i urządzenie recyrkulacji (*Kreislaufdieselanlage*). W projekcie zastosowano sprawdzone już w działaniu komponenty w połączeniu z wręcz innowacyjną technologią i wyposażeniem.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka niemieckiego:
Michał Jarczyk**





Manewry „Wrzesień 67”. Desant w sztormie

Jak informowaliśmy, w ostatnich dniach sierpnia br. w płn.-zach. rejonach Polski przeprowadzone zostały, zgodnie z planem szkolenia naszych Sił Zbrojnych, ćwiczenia kombinowane wojsk i sztabów z udziałem jednostek Armii Radzieckiej i Narodowej Armii Ludowej NRD...Tak, w krótkich słowach, dziennikarze tygodnika Marynarki Wojennej „Bandera” informowali czytelników o jednym z większych ćwiczeń, jakie odbyły się w Polsce w latach 60¹.

Rok 1967 był, bez wątpienia jednym z najbardziej krytycznych w relacjach między ówczesnymi blokami polityczno-wojskowymi, co wynikało bezpośrednio z sytuacji na Bliskim Wschodzie. Praktycznie, w miesiącach wiosenno-letnich, armie i floty NATO oraz Układu Warszawskiego utrzymywane były w najwyższych reżimach gotowości bojowej, aby nie zostać zaskoczonymi. W okresie tym, Siły Zbrojne PRL odbyły trzy wielkie manewry w układzie sojuszniczym i narodowym². Zantagonizowany świat szykował się na najgorsze.

Ćwiczenia wojskowe zawsze były empirycznym sposobem weryfikowania naukowych teorii a także praktycznym sprawdzianem faktycznego przygotowania dowództw i wojsk do czekających je na wypadek wojny zadań. Były one realizowa-

ne w różnorodny sposób przez wszystkie szczeble dowodzenia oraz organa kierowania państwa. W grupie ćwiczeń określanych, jako dowódczo-sztabowe, mieściły się dwustronne manewry rozgrywane między umownymi przeciwnikami z praktycznym działaniem wojsk w terenie i na akwenach³. Po II wojnie światowej ćwiczenia w Polsce realizowano głównie w krajowych ośrodkach szkolenia a od połowy lat 60. również na poligonach radzieckich oraz niemieckich. W zależności od sytuacji gospodarczej państwa i związanymi z tym ściśle finansowymi nakładami na obronność, ćwiczenia te pod względem zaangażowanych w nie ilości wojsk i sprzętu miały różny rozmach. W zależności od przyjętych celów szkoleniowych były niejednokrotnie wielopłaszczyznowe. Dowództwa i jednostki wojsk operacyjnych, stanowiące gros Sił Zbrojnych PRL, realizowały ćwiczenia narodowe oraz sojusznicze, przygotowujące je do działania na obszarze kraju oraz poza granicami Polski. Wojska Obrony Terytorialnej (OTK), stanowiące ważny element systemu obronnego Polski, przeprowadzały szkolenia jedynie w układzie narodowym, głównie w formie ćwiczeń jednostronnych. Podstawowym celem ćwiczeń systemu OTK i Obrony Powietrznej Kraju (OPK) było sprawdza-

nie skuteczności jednostek w prowadzeniu działań obronnych i ochronnych na terytorium państwa, po wyjściu na tzw. front zewnętrzny sił operacyjnych.

Powstanie w maju 1955 r. Układu Warszawskiego, które było efektem ówczesnej sytuacji międzynarodowej i stosunków wschód-zachód, stanowiło istotny impuls do rozwoju i modernizacji Wojska Polskiego, w tym sił morskich. Ambitne, pochłaniające olbrzymie środki finansowe zbrojenia Polski wynikały przede wszystkim z sojuszniczych porozumień. Poza modernizacją techniczną postępował również rozwój organizacyjno-kadrowy oraz zwiększanie limitów szkoleniowych na realizację założeń programowych. W ówczesnych realiach geo-politycznych wzrost nakładów finansowych na potrzeby obronności był udziałem wszystkich

1. E. Przewoźniak, *Odnaczeni na placu boju*, „Bandera” nr 38 (551) z dnia 17 września 1967, s. 2-3.

2. Na przełomie maja i czerwca 1967 r. przeprowadzone zostały między innymi ćwiczenia „Lato-67” z udziałem około 20 tys. żołnierzy kierowane przez ministra Obrony Narodowej PRL. Manewry „Bajkał” odbyły się w lipcu i kierował nimi naczelny dowódca Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw stron Układu Warszawskiego.

3. Wyczerpujący podział ćwiczeń oraz sposoby ich realizacji podał m.in. Franciszek Puchała. Patrz F. Puchała, *Sekrety Sztabu Generalnego pojalatańskiej Polski*, Warszawa 2011, s. 288-332.

europejskich państw, zbrojenia zantagonizowanych bloków były wpisane w „zimnowojenną” politykę. W ostatecznym rozrachunku trwającą ponad 30 lat rywalizację Układ Warszawski przegrał. Przede wszystkim pokonanymi były społeczeństwa państw znajdujących się pod kuratelą ZSRR. One to bowiem, najczęściej wbrew własnej woli lecz w myśl jedynie słusznych i szczytnych idei, ponosiły koszty polityki konfrontacji.

W ramach wielu manewrów Układu Warszawskiego jak i narodowych, samodzielnie realizowanych ćwiczeń polskich, dużą rangę miały te z nich, w których wiodącą tematyką były morskie (powietrzno-morskie) operacje desantowe⁴. Pierwszymi manewrami w ramach sojuszu, podczas których przeprowadzono praktyczne desantowanie wojsk z powietrza i morza były przeprowadzone na polskim wybrzeżu ćwiczenia „Bałtyk-Odra 62”. W ramach ćwiczenia utworzona została Grupa Operacyjna „Bałtyk” (GO) pod dowództwem gen. bryg. Tadeusza Pióro w składzie: 3. pułk piechoty morskiej (3.ppm) jako I rzut desantu, 23. Dywizji Piechoty (23. DP) w roli II rzutu desantu i 6. „Pomorska” Dywizja Powietrzno-Desantowa (6. PDP-D) jako element powietrzny GO. Było to dwustronne ćwiczenie armijne z wojskami, kierowane przez ministra Obrony Narodowej. Ogółem w całych manewrach udział wzięło 35. tys. żołnierzy, 118 okrętów i 400 samolotów⁵. Otwierały one nowy etap w przygotowywaniu bojowym wojsk. Kolejnymi dużymi manewrami sojuszniczymi były przeprowadzone rok później ćwiczenia „Proliw” (pol. „Cieśnina”), którymi kierował dowódca sił morskich ZSRR adm. Siergiej G. Gorszkow. Poprzedziło je narodowe ćwiczenie „Neptun”. W 1965 roku manewry odbyły się pod kryptonimem „Sztorm” a rok później sojuszniczym ćwiczeniom flot Układu Warszawskiego nadano nazwę „Bryza”.

Tło, cele, zasięg i uczestnicy manewrów „Wrzesień-67”

W założeniu do ćwiczenia przyjęta została umowna granica państwowa, która przebiegała od Ustronia Morskiego na północy przez Karlino, Redło, Drawsko Pomorskie, Mirosławiec, Krzyż i Międzychód. Wojna, jaką 26. sierpnia 1967 r. rozpoczęli „Zachodni” była wynikiem między innymi dalszej eskalacji wojny wietnamskiej oraz sytuacji na Bliskim Wschodzie. Wykorzystując element zaskoczenia, wojska I rzutu wlały się na głębokość 50 kilometrów na terytorium „Wschodnich”. Jednocześnie akcje zbrojne na Bałtyku podjęły siły morskie „Zachodnich” wyko-

nując uderzenia na porty i bazy „Wschodnich”. Intensywne działania prowadziło również lotnictwo wykonując naloty na obiekty wojskowe i cywilne jednak bez użycia broni atomowej.

„Wschodni”, nielicznymi jednostkami osłonowymi rozwiniętymi kordonowo wzdłuż granicy, usiłowali bezskutecznie powstrzymać ofensywę „Zachodnich” uruchamiając jednocześnie i podciągając odwody w celu załamania jego natarcia. Równolegle rozpoczęto koncentrację wojsk mających wykonać przeciwnatarcie z łuku dolnej Wisły w ramach, którego zaplanowano kombinowaną powietrzno-morską operację desantową na tyły i skrzydło wojsk „Zachodnich” oparte o wybrzeże.

Ćwiczeniami kierował ówczesny wiceminister Obrony Narodowej i jednocześnie główny inspektor szkolenia gen. broni Jerzy Bordziłowski. Wiodącą tematyką była organizacja i prowadzenie kombinowanej operacji desantowej oraz przewozów morskich a także obrona przeciwlotnicza realizowana w ramach operacji desantowej. Głównymi celami szkoleniowymi było doskonalenie współdziałania między dowództwami i siłami wydzielonymi do operacji Rodzajów Sił Zbrojnych (dalej-RSZ), w tym specjalistycznych rodzajów wojsk, służb i broni występujących w poszczególnych RSZ. Poza tym, planowano wypracować zasady użycia oraz współdziałania lotnictwa myśliwskiego, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (WOPK), pododdziałów przeciwlotniczych wojsk desantowych i zespołów okrętów, tworzących w operacji jednolity system obrony przeciwlotniczej (OPL) na każdym etapie. Dodatkowo, celem ćwiczenia było doskonalenie sposobów załadunku i wyładunku wojsk desantowych a także zbadanie zagadnień zabezpieczenia ratowniczego morskich działań desantowych. Ćwiczenie miało też wymiar doświadczalny w zakresie zaopatrzenia materiałowego wojsk działających na kierunku nadmorskim, w tym przewozy morskie. Ten element ćwiczeń otrzymał swoje odrębne kodowe oznaczenie „Szafir-67”⁶.

W ćwiczeniu, jako przeciwnicy wystąpiły dwie strony Front Nadmorski (FN) „Wschodnich” oraz Północna Grupa Armii (PGA) jako „Zachodni”. W ramach FN działać miał Korpus Desantowy w składzie 6.PDP-D – dowódca gen. bryg. Edwin Rozłubirski, 7. „Łużycka” Dywizja Desantowa (7. ŁDD) pod dowództwem płk. Henryka Rzepkowskiego oraz 15. Dywizja Zmechanizowana (15.DZ) dowodzona przez płk. Jana Sieczkowskiego, występujące w ćwiczeniu odpowiednio jako 26. DP-D, 27. DD i 35. DZ. Dowództwo i sztab korpusu sformowano do cwi-

czenia w oparciu o kadre dowództwa Warszawskiego Okręgu Wojskowego (WOW) i kierował nim gen. dyw. Czesław Waryszak. Korpusną jednostką inżynierską był 8. „Kołobrzesci” batalion saperów MW (8.bsap MW) kmdra. ppor. Alojzego Piotrowskiego. Oddział przeciwlotniczy korpusu stanowił 80. pułk artylerii przeciwlotniczej (80.paplot) dowodzony przez ppłk. dypl. Stanisława Domańskiego⁷.

Siły morskie „Wschodnich” zorganizowane w Zespół Sił Łądowania (ZSL) wydzielone zostały ze składu świnoujskiej 8. Floty Obrony Wybrzeża (FOW) dowodzonej przez kontradm. Zygmunta Rudomino. Tworzyły je następujące zespoły okrętów:

- 22. Brygada Okrętów Desantowych (BOD), jako Zespół Desantowy (ZDes) dysponująca 10 okrętami polskimi, czterema radzieckimi i dwoma jednostkami Volksmarine NRD;
- 28. Brygada Trałowców (BTR) licząca 20 trałowców tworząca w operacji Zespół Trałowy (ZTR);
- 31. dywizjon Ścigaczy (dDS) stanowiący organiczne siły ochrony ZSL w składzie ośmiu okrętów polskich i dwóch wschodnoniemieckich;
- 23. Brygada Kutrów Torpedowych (BKT) złożona wyłącznie z jednostek polskich (pięć okrętów rakietowych i dwa kutry torpedowe);
- 27. dywizjon Niszczycieli (dNi) działający jako Zespół Wsparcia Ogniowego (ZWO) w składzie dwóch polskich niszczycieli i jednego niemieckiego dozorca⁸.

Poza wymienionymi jednostkami, w ramach ćwiczenia sformowany został Zespół

4. Szerzej problematyka ćwiczeń w marynarce wojennej poruszona została między innymi w pracach Jerzego Przybylskiego i Bogdana Zalewskiego. Patrz J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980* (Studium historyczno-wojskowe), Gdynia 1988; B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Gdynia 2000. Poza wskazanymi fundamentalnymi monografiami dotyczącymi poruszanej w artykule problematyki wymienieni autorzy opublikowali szereg opracowań przyczynkarskich na łamach periodyków wojskowych i czasopism naukowych takich jak „Przegląd Morski” i „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”.

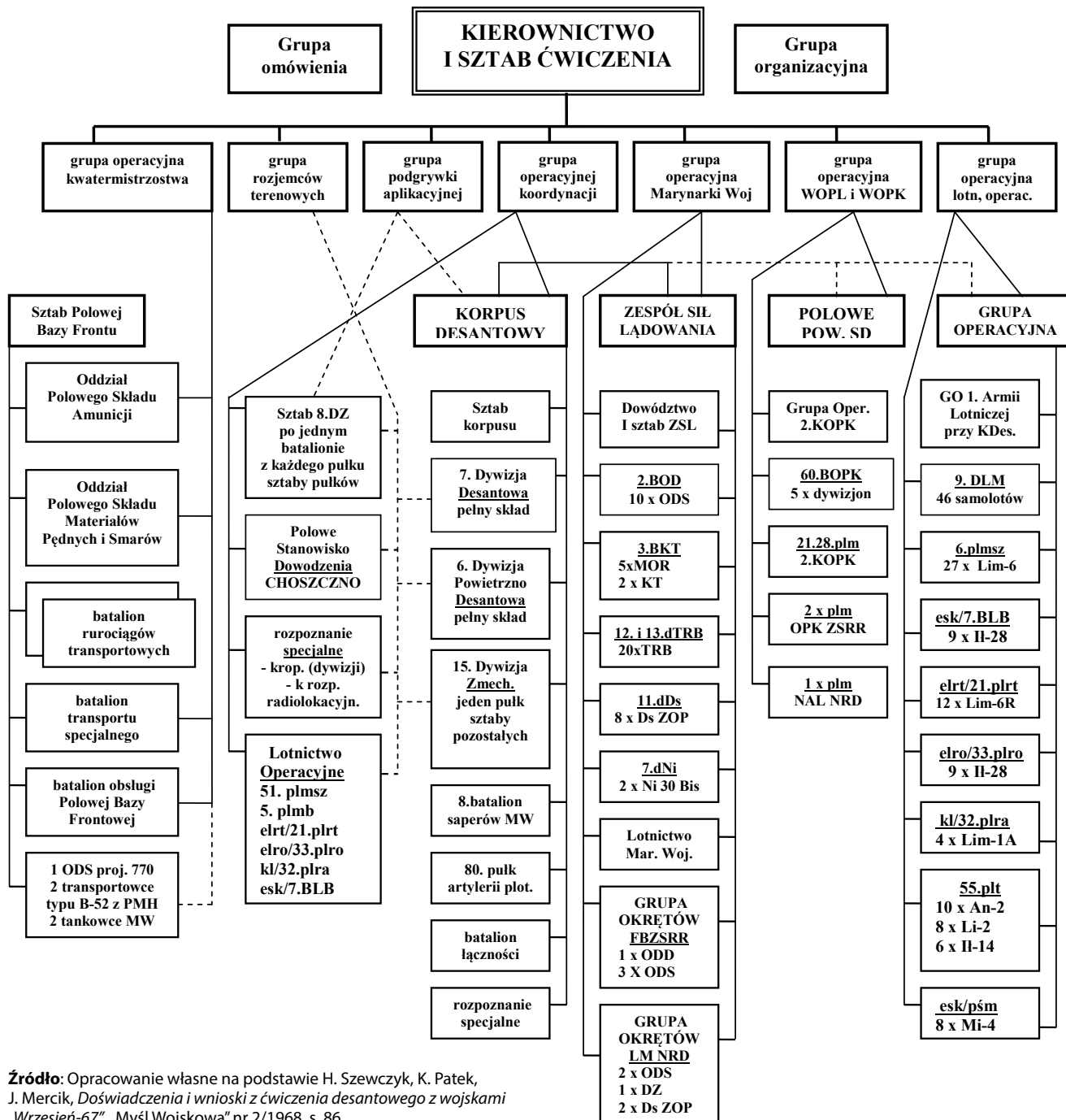
5. H. Michalski, *Większe ćwiczenia przeprowadzone w ludowym Wojsku Polskim w latach 1943-1980. Część I, „Myśl Wojskowa”* nr 3/1983, s. 99-127;

6. Archiwum Marynarki Wojennej w Gdyni, akta Oddziału Operacyjnego, sygn. 3558/76/2 *Sprawozdania z wyszkolenia i ćwiczeń*, k. 388-420 *Sprawozdania rozjemców z przebiegu ćwiczenia „Wrzesień-67”*.

7. Niespełna miesiąc po ćwiczeniach jednostkę prze-mianowano na 69. pułk artylerii przeciwlotniczej.

8. J. Ciślak, *Okręty desantowe projektów 770/771/773/776, „Morza, Statki i Okręty”*. Wydanie specjalne nr 3/98, s. 66-68. Wydzielone do ćwiczeń okręty „Wschodnich” etatowo wchodziły w skład: 2. BOD, 3. BKT, 11. dDS, 7. dNi, 12. dTRB. Desantowe jednostki radzieckie wydzielone zostały z 71. BOD Floty Bałtyckiej ZSRR stacjonującej w Bałtyku. Radziecki zespół tworzył jeden okręt proj. 1171 „Tapir” oraz trzy średnie proj. 188. Natomiast dwa niemieckie okręty proj. 47 „Robbe” pochodziły z 1. BOD podporządkowanej operacyjnie 1. Floty w Peenemünde.

SCHEMAT KIEROWANIA W ĆWICZENIU „WRZESIEŃ-67”



Źródło: Opracowanie własne na podstawie H. Szewczyk, K. Patek, J. Mercik, *Doświadczenia i wnioski z ćwiczenia desantowego z wojskami „Wrzesień-67”*, „Myśl Wojskowa” nr 2/1968, s. 86.

Transportowców wykonujących zadania zaopatrzeniowe na korzyść wojsk desantowych liczący jeden okręt desantowy, dwa zbiornikowce i dwa zmobilizowane na czas ćwiczeń statki transportowe Polskiej Marynarki Handlowej.

Działania z powietrza wspierać miało lotnictwo Marynarki Wojennej złożone z 7. pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego o składzie 24 samolotów Lim-6, 15. eskadry lotnictwa rozpoznawczego, która

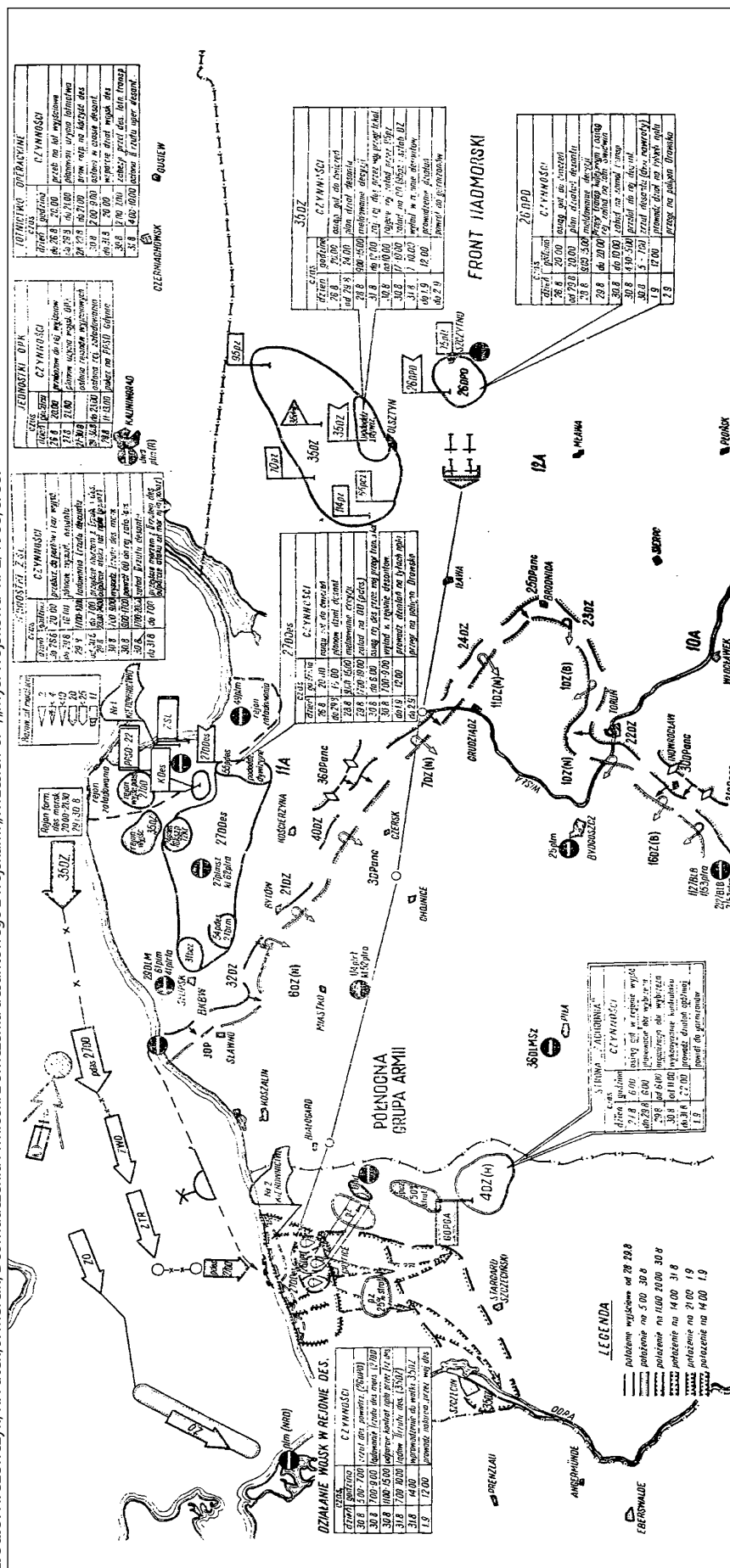
wydzieliła do ćwiczenia dwa samoloty Il-28 i cztery UMiG-15, 28. eskadry ratowniczej z czterema śmigłowcami Mi-4 i pięcioma typu SM-1 a także 18. eskadra lotnictwa łącznikowego w składzie dwóch śmigłowców SM-1 i dwóch samolotów An-2⁹.

Trzonem lotnictwa „Wschodnich” była 1. Armia Lotnicza w składzie 9. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, 9. pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego, eskadry z 7. Brygady Lotnictwa Bombowego,

eskadry 21. pułku lotnictwa rozpoznawczego, klucza z 32. pułku lotnictwa rozpoznania artyleryjskiego, 55. pułku lotnictwa transportowego i eskadry śmigłowców dysponująca 131 różnymi samolotami oraz ośmioma śmigłowcami transportowymi¹⁰.

9. AMW, akta OOper. sygn. 3558/76/2, *Sprawozdania rozjemców z przebiegu ćwiczenia „Wrzesień-67”*, k.404.

10. H. Szewczyk, K. Patek, J. Mercik, *Doświadczenia i wnioski z ćwiczenia desantowego z wojskami „Wrzesień-67”*, „Myśl Wojskowa” nr 2/1968, s. 86.



Jak już wspomniano „Zachodni”, występował jako PGA, której główną siłą na lądzie była 8. DZ dowodzona przez płk. Kazimierza Steca. Koszalińska dywizja odgrywała w manewrach holenderską 4. DZ. Całością jednostek broniących wybrzeża, kierowała grupa wyłoniona ze składu dowództwa Pomorskiego Okręgu Wojskowego.

Przeciwnikiem sił morskich „Wschodnich” była 9. Flotylla Obrony Wybrzeża, dowodzona przez kmdr. Henryka Pietraszkiewicza, która na czas ćwiczeń dysponowała dwoma okrętami podwodnymi, dwoma kutrami rakietowymi i pięcioma kutrami torpedowymi¹¹. Jednostki te zorganizowane w Okrętowe Grupy Uderzeniowe (OGU), miały atakować ZSL, podczas przejścia morzem oraz konwoje zaopatrzeniowe. Poza wymienionymi siłami, dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania kierownictwa ćwiczenia, ze strony Marynarki Wojennej wydzielono batalion samochodowy, 37. batalion łączności (37.bł) oraz dwa kutry torpedowe. Zastępcą gen. J. Bordziłowskiego ds. morskich był dowódca MW wiceadm. Zdzisław Studziński.

Lotnictwo „Zachodnich” stanowiły jednostki lotnicze i przeciwlotnicze Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Kraju (WOPK) wsparte dodatkowo 2 radzieckimi i 1

11. J. Ciślak, *Okręty...*, s. 67. Jednostki „Zachodnich” wydzielono z 1. Brygady Okrętów Podwodnych i 2. BKT.



Transportery TOPAS na punkcie lądowania. Na drugim planie ODS-y po rozładunku desantu. Ćwiczący pododdział nie przejął się zbyt mocno założeniem ćwiczenia, żołnierze przed opuszczeniem wozu powinni założyć ISOPS.
Fot. Józef Fil, zbiory Stanisława Bieli

niemieckim pułkiem lotnictwa myśliwskiego. Zadaniem lotnictwa było m.in. wspólne z OGU zwalczanie ZSL podczas załadunku, przejścia morzem i samego lądowania desantu.

Ogółem w ćwiczeniu tym uczestniczyło ponad 20 tys. żołnierzy. Łącznie zadania wykonywały 72 okręty, kutry i jednostki zmobilizowane o wyporność blisko 50. tys. ton – więcej niż cała polska flota w okresie II wojny światowej. Pokonały one podczas manewrów ponad 15. tys. mil morskich. Jednostki wojsk lądowych wyprowadziły w pole około 300 czołgów i 400 transporterów opancerzonych oraz ponad 200 różno-

rodnych środków OPL. Obecnie takie ilości sprzętu i żołnierzy skoncentrowanych do ćwiczeń są raczej nieosiągalne w Polsce i trudno je sobie wyobrazić, lecz w ówczesnej sytuacji polityczno-militarnej nie były to liczby nadzwyczajne. W okresie „zimnej wojny” były też przeprowadzane ćwiczenia większe pod względem zaangażowanych w nie sił jak i zasięgu przestrzennym od opisywanego.

Przebieg manewrów

W założeniach, ćwiczenie podzielone zostało na dwa etapy. W pierwszym z nich rozgrywanym w dniach

26-29 sierpnia 1967 r. ćwiczące wojska i zespoły okrętów oraz dowództwa i sztaby zostały wyprowadzone w rejon wyściowe, gdzie zostały zapoznane z założeniami oraz dyrektywami kierownictwa. Następnie dowództwa i sztaby jednostek przystąpiły do planowania działań, wojska natomiast wykonały marsze do rejonów ześrodkowania, następnie przystąpiły do załadunku na okręty. Sam załadunek desantu odbywał się na zachód od Jastrzębiej Góry w dniu 29 sierpnia 1967 od godziny 17:00. Jednostką ćwiczącą praktycznie desant morski był wzmocniony kompanią czołgów T-54 z dywizyjnego 11. batalionu czołgów średnich (11. bczśr) oraz 29. baterią artylerii przeciwlotniczej (29.baplot) z armatami ZSU-57-2, 35. pułk desantowy (35.pd) dowodzony przez ppłk. dypl. Zygmunta Kucharczuka. Poza nim ćwiczyły i inne jednostki dywizji, jednak głównie aplikacyjnie bez praktycznego udziału w samym desancie. Desant powietrzny wykonywał faktycznie 18. batalion powietrzno-desantowy (18.bpd) w etatowym składzie pod dowództwem ppłk. dypl. Eugeniusza Habdasa¹². Z powodu złych warunków at-

Wskaźniki ćwiczenia „Wrzesień 67”	
Zadania – wskaźniki	Parametry (odległości-kilometry)
Szerokość rejonu lądowania desantu	20 km
Szerokość pasa działania desantu	60 km
Głębokość zrzuć 6. DP-D od linii brzegowej	12 km
Głębokość zadania bliższego desantu	20-25
Głębokość zadania dalszego desantu	120
Głębokość wysadzenia KD od linii frontu	150-200
Czas trwania ćwiczeń	6 dob
Czas trwania działań desantowych	3 doby
Ogólna moc silników użytego sprzętu	3,5 mln. KM
Moc KM w przeliczeniu na pojedynczego żołnierza	160 KM
Ilość rozwiniętych kierunków radioliniowych	1000 kierunków
Ilość rozwiniętych linii kablowych	800 kilometrów
Źródło: opracowanie własne na podstawie H. Szewczyk, K. Patek, J. Mercik, <i>Doświadczenia i wnioski z ćwiczenia desantowego z wojskami „Wrzesień-67”</i> , „Mysł Wojskowa” nr 2/1968, s. 85.	

12. Przerzut batalionu miał zapewnić 55. pułk lotnictwa transportowego wyposażony w 10 samolotów An-2, 8 samolotów Li-2 oraz 6 nowoczesnych Il-14. Dawało to możliwość załadunku w jednym pułkowie 550 żołnierzy przy założeniu maksymalnego obciążenia samolotów.



Ładujące czołgi T-54A. Jeden z takich wozów uległ awarii od wodą. Ten pododdział wylądował bez niespodzianek.

Fot. Lech Zielaskowski

mosferycznych zrzut spadochroniarzy został przesunięty w czasie o dobę, lecz nie zakłóciło to przebiegu całych manewrów. Pewne elementy ćwiczeń podlegające kontroli i ocenie działania, w których uczestniczyć mieli spadochroniarze rozegrano z opóźnieniem natomiast pozostali uczestnicy manewrów działali według ustalonych harmonogramów. Pierwszy etap ćwiczenia zamykało ładowanie desantu, które zostało przedłużone w czasie o około pięć godzin¹³. Opóźnienia załadunku wynikały między innymi z niepełnego wyposażenia punktów załadunku desantu oraz ze słabego poziomu wyszkolenia kierowców-mechaników wozów bojowych. To z kolei, doprowadziło do wielu uszkodzeń urządzeń załadunkowych okrętów, usuwanych pośpiesznie przez ekipy awaryjne podczas załadunku i przejścia ZDes. morzem.

W drugim etapie ćwiczenia, który rozpoczął się o północy 29 sierpnia 1967 r. okręty sformowały szyk marszowy i rozpoczęto marsz do rejonu lądowania. Podczas przejścia morzem, zespoły okrętów ćwiczyły elementy walki z przeciwnikiem powietrznym i morskim. Odbyły zostały strzelania z okrętowych dział przeciwlotniczych do celów pozorujących ataki lotnicze na ZSL oraz strzelania z wyrzutni WM-18 do celów brzegowych¹⁴. Oceniano skuteczność ognia poszczególnych okrętów i zespołów. W dniu 30 sierpnia 1967 r. około godz. 07:00, w rejonie Rogowa rozpoczę-

ło się lądowanie I rzutu desantu. Odbывało się ono w trudnych warunkach pogodowych przy założeniu obopólnego użycia BMR. Po wysadzeniu wojsk, dowodzący 8. FOW złożył dowódcy MW za pośrednictwem służby operacyjnej meldunek następującej treści cyt.: *Melduję wysadzenie 1 rzutu desantu. Uszkodzone okręty 891, 893, 894-urwane kłapy. (Na okręcie) 899 zalana ładownia, (z okrętu) 895-nie wylądował 1 transporter, (okręt) 893 wraca ze sprzętem i zakotwiczy w rej. Władysławowo. Pozostałe okręty oraz 4 okręty ZSRR idą w rejon Władysławowa, celem załadowania 2 rzutu desantu. Uszkodzone okręty po usunięciu usterek wrócą do Świnoujścia*¹⁵. Zwięzła wojskowa forma meldunku nie oddaje fatalnych warunków pogodowych oraz skrajnych trudności jakie napotkano w rejonie lądowania desantu. Nie mniej z jego treści wynika, iż z szyku ZDes. wypadło blisko 50% jego początkowego stanu i to bez żadnego realnego oddziaływania przeciwnika a jedynie w związku z warunkami atmosferycznymi i mizernym przygotowaniem kierowców wozów bojowych. Nie trudno sobie wyobrazić jakby mogły wyglądać straty w wypadku rzeczywistych działań wojennych, gdyby lądujące wojska napotkały silną obronę przeciwdesantową.

Po rozładowaniu desantu, pozostałe pięć sprawnych polskich ODS-ów oraz cztery jednostki radzieckie skierowały się do rejonu załadunku II rzutu desantu. Jego załadunek rozpoczął się o godz.

05.30, przejście morzem i wysadzenie ćwiczącego oddziału z 15.DZ zajęło kilka godzin. Przed południem 31 sierpnia okręty radzieckie i niemieckie obrały kurs na macierzyste bazy kończąc udział w manewrach¹⁶. Elementem zamykającym praktyczne ćwiczenie jednostek morskich był przeładunek dostarczonych przez konwój środków materiałowych oraz przekazanie ich do bazy materiałowej frontu. W godzinach wieczornych tego samego dnia, zwinęto rozmieszczone na Oksywiu stanowisko dowodzenia ZSL i o godz. 18:45 nadano do jednostek MW sygnał o zakończeniu morskiej fazy ćwiczeń¹⁷.

Ocenianym elementem drugiego etapu manewrów były działania na przyczółku oraz walka o jego rozszerzenie i odpieranie kontratakującego przeciwnika, podgrzewanego przez 8. DZ. Ćwiczące pododdziały przeciwlotnicze wykonywały programowe strzelania przeciwlotnicze. Ostatni element tego etapu odbywał się już bez praktycznego ćwiczenia wyprowadzonych na

13. AMW, akta OOper. sygn. 3558/76/2, *Sprawozdania rozjemców z przebiegu ćwiczenia „Wrzesień-67”*, k.392.

14. Okręty wykonały strzelanie z armat AK-230 nr 61 oraz nr 4 z wyrzutni WM-18, przy czym zużyto 900 sztuk amunicji armatniej i 177 pociski rakietowe 140 mm. Uczestniczące w cieczeniu ODS-y świnoujskiej brygady przebyły podczas manewrów 4070 mil morskich i zużyły 460 mth pracy silników głównych.

15. AMW, akta OOper., sygn. 35/74/69, *Meldunki sytuacyjne ODO DMW*, k. 28.

16. Ibidem.

17. Ibidem.

manewry jednostek, natomiast dowództwa i sztaby kontynuowały aplikacyjnie działania, których ostatecznym zamiarem było odcięcie pokonanego przeciwnika od przepraw na górnej Odrze i całkowite jego rozbięcie. W tym czasie ćwiczące jednostki przygotowywały się do powrotu do macierzystych baz, garnizonów i portów.

O włos od tragedii

Wypadki podczas ćwiczeń wojskowych zawsze były i są obecnie traktowane jako zdarzenia nadzwyczajne. Każdy z takich wypadków, jeżeli pociągał za sobą ofiary śmiertelne lub straty materialne podlegał prokuratorskiemu dochodzeniu. Poza tym wypadki takie były również badane przez powoływane na daną okoliczność wewnętrzne komisje wojskowe. Podczas opisywanych ćwiczeń, dwukrotnie doszło do sytuacji krytycznych i gdyby nie odpowiednio przygotowane służby, szybko i trafnie podejmowane decyzje a także łut żołnierskiego szczęścia mogło dojść do prawdziwych dramatów oraz realnych start wśród ćwiczących.

W dniu 30 sierpnia 1967 r. o świcie, podczas lądowania I rzutu desantu doszło do unieruchomienia pod wodą jednego z czołgów T-54A słupskiego 11. bczśr. Desantowana kompania czołgów miała do pokonania odległość około 60-70 metrów. W rejonie załadunku desantu wozy były sprawdzone na szczelność oraz odpowiednio przygotowane pod względem technicznym. Podczas lądowania w jednym z czołgów doszło do zalania silnika, wskutek czego wóz został unieruchomiony znajdując się na głębokości około 3 metrów. Łączność z załogą wozu była utrzymywana radiowo. Na szczęście położenie wozu było dobrze widoczne a załoga miała dopływ powietrza poprzez zainstalowaną na wieży rurę. Jednak, co jakiś czas wyższe z fal przepływały ponad rurą, co powodowało wdzieranie się wody do wnętrza zatopionego wozu. Desant tego dnia odbywał się w sztormowych warunkach. Na pomoc zatopionej załodze ruszyła rozmieszczona na brzegu Grupa Ewakuacyjno-Ratownicza, kierowana przez kpt. mar. Jerzego Ludwickiego. Z uwagi na silną falę przybojową transporter pływający wraz z grupą ratunkową pływających dotarł do zatopionego wozu z dużymi trudnościami. Napór wody w kierunku brzegu uniemożliwiał pływającym zaczepienie liny holowniczej do czołgu. Schodzący pod wodę pływankowie byli odpychani od wozu przez silne fale. Kilukrotnie podejmowane próby zakończyły się powodzeniem dopiero, gdy naruszając obowiązujące procedury ratownicze,

pod wodę zeszło jednocześnie kilku pływanków wzajemnie się ubezpieczających. Obserwujący ćwiczenia, mogli być początkowo przekonani, iż są świadkami wyreżyserowanego epizodu, jakich podczas wizytowania ćwiczeń przez kierownictwo polityczno-wojskowe państwa nie brakowało.

Prawo serii

Drugiego dnia podczas desantowania II rzutu desantu doszło do podobnego zdarzenia ale z transporterem opancerzonym SKOT. Tym razem unieruchomiony wóz był na płyciźnie i załoga bezpiecznie opuściła wnętrze transportera wychodząc na wystający ponad lustro wody strop. Na ratunek pospieszył dyżurujący bezpośrednio na ZSL śmigłowiec pilotowany przez kpt. mar. pil. Stanisława Antasa z 28. er¹⁸. Żołnierze z zatopionego SKOT-a byli ewakuowani na brzeg na linie podanej im ze śmigłowca.

Obie akcje ratunkowe, choć zakończone szczęśliwie, były przeprowadzone nie najlepiej. Świadczyły jednak o dobrym wyszkoleniu i determinacji personelu ratownictwa morskiego. W konkluzji, po ćwiczeniu wskazano konieczność doskonalenia i wypracowywania skuteczniejszych metod ratowania zatopionych podczas desantowania załóg. Zauważono również, że podczas szkolenia i manewrów na własnym wybrzeżu organizuje się służbę ratowniczą na brzegu w miejscu zapewniającym najszybszą i najszybszą reakcję w wypadku sytuacji awaryjnych. Natomiast podczas realnych działań bojowych ratownicy nie mieliby takiego komfortu, sami bowiem posuwaliby się w szykach desantowanych wojsk nie mając dobrych warunków do ich obserwacji. W podsumowaniu

roku szkoleniowego szef Oddziału Służby Ratowniczej (OSR) Marynarki Wojennej zauważył, iż cyt. *...W przeprowadzonych ćwiczeniach „Wrzesień-67” OSR otrzymał zadanie faktycznego zabezpieczenia ratowniczego operacji lądowania i lądowania desantu morskiego przez powołane do tego celu brzegowe grupy ratownicze. Zadanie to OSR wykonał niedopuszczając do strat w sile żywej i sprzęcie. Mimo tego w trakcie przeprowadzania poszczególnych zadań udzielania pomocy, działania tych grup nie było sprzężyste przez co nadmiernie rozciągnięte w czasie. Aby niedopuszczyć w przyszłości do powstawania wymienionych błędów konieczne jest rozpracowanie i przećwiczenie praktyczne takich zagadnień jak forsowanie dużego przyboju i podawanie holu przez pływanków na zatopiony pojazd. Ponadto niezbędne jest opracowanie i wydanie instrukcji regulującej działanie grup zabezpieczenia ratowniczego¹⁹.*

Prasowe echa

Pomimo stałej obecności prasy podczas całych manewrów, z uwagi na cenzurę a także tajemnicę jaką opisane powyżej wypadki objęto nie trafiły one na łamy czasopism. Co prawda, w reportażu tygodni-

18. Poza wymienionym oficerem w ćwiczeniu wyróżnili się: kpt. pil. Kazimierz Plachta, kpt. pil. Kazimierz Stachura, por. Waldemar Kacprzak, st. bsm. Jan Dobrowski i mat. Tadeusz Kaffke. AMW, akta OOper. sygn. 3558/76/2, Sprawozdania rozjemców z przebiegu ćwiczenia „Wrzesień-67”, k.407; W opracowaniu Mieczysława Serafina błędnie podał on, że śmigłowiec pilotowany przez Antasa uratował załogę czołgu. Zob. M. Serafin, *Polska Marynarka Wojenna 1945-2007. Kronika wydarzeń*. Gdynia 2008, s. 87.

19. AMW, akta OSR, sygn. 3353/70/20, Referat na podsumowanie szkolenia Oddziału Służby Ratowniczej za rok szkolny 1967, k. 506.

Bazą lotnictwa podczas manewrów często było Wicko Morskie. Na fotografii śmigłowce ratownicze SM-1 i SM-2.





Marszałek Spychalski odznacza pływaczów po udanej akcji ratowniczej. Czytelnicy tygodnika nie mieli pojęcia o faktycznych wydarzeniach podczas tych manewrów.

Fot. Józef Fil / „Bandera”

ka Marynarki Wojennej „Bandera” z dnia 17 września 1967 r. na jego okładce znajduje się fotografię marszałka Spychalskiego odznaczającego pływaczów oraz zdjęcie śmigłowca ewakuującego jednego z członków załogi unieruchomionego SKOT-a to opisy zdjęć zupełnie nie oddają dramatyzmu zaistniałych zdarzeń. Według prasowego komentarza do kilku ciekawych fotografii dowiadujemy się, że cyt....*Morze nie było tego dnia najlaskawsze dla ludzi wykonujących zadania w ramach ćwiczeń kombinowanych wojsk i sztabów naszych Sił Zbrojnych ...Nie mniej jednak postawione zadanie trzeba było wykonać wzorowo. Jedno z trudniejszych zadań postawione zostało również grupie marynarzy pływaczów....Zadanie chociaż trudne zostało wykonane nadzwyczaj sprawnie i w bardzo krótkim czasie. Poczucie dobrze spełnionego obowiązku, poparte uznaniem ze strony dowódcy grupy, było dla marynarzy-pływaczów pełnym zadośćuczynieniem w chwili wythchnienia. Lecz oto nastąpił moment, którego żaden z nich się nie spodziewał: Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Marian Spychalski polecił przedstawić sobie pływaczów – bezpośrednio tak jak stoją...Stanęli przez Marszałkiem w oczekujących wodą skafandrach, zaskoczeni i trochę stremowani nieoczekiwanym obrotem sprawy...padły ciepłe słowa uznania, proste żołnierskie podziękowania za wzorowe wykonanie zadania.. w chwilę później marszałek udekorował ich brązowym medalem „ZA ZASŁUGI DLA OBRONNOŚCI KRAJU”...²⁰. Odznaczeni zostali st. mar. Stanisław Gawron, st. mar. Wiktor Rożek, mar. Krzysztof Turowski, mar. Aleksander Ronowski, mar. Jerzy Drespa oraz mar. Tadeusz Flak. Odznaczonymi marynarzami dowodzili wspomniany już kpt. mar. Jerzy Ludwicki i bosmanmat Jan Talbota z Ośrodka Szkolenia Specjalistów Ratownictwa podległego OSR MW.*

W drugim z ówczesnych wojskowych tygodników „Żołnierz Polski”, w dwóch październikowych numerach znalazły się fotoreportaż Zbigniewa Flisowskiego ze zdjęciami autorstwa Zbigniewa Chmurnyńskiego i Józefa Fila. Flisowski, co prawda w piękny literacki sposób odmalował manewry będąc ich czynnym uczestnikiem, jednak nie pozwolono mu opublikować pełnego materiału²¹. Co czuła wówczas załoga unieruchomionego czołgu? Proszę Pana, jak się patrzy z brzegu, to wydaje się to minuta, ale w czołgu, który zalewają fale, ten moment ciemności, dotknięcia dna – to jest godzina”. Popatrzyłem na jego lewy rękaw. Miał wyhaftowaną srebrną kotwicę na niebieskim tle. Możemy się jedynie domyślać, iż przytoczony powyżej fragment rozmowy między dowódcą plutonu czołgów – chorążym z 11. bczśr a Flisowskim to właśnie opis zaistniałego wypadku choć z tekstu wprost to nie wynika.

Podsumowanie

Manewry wojskowe w okresie „zimnej wojny” poza celami szkoleniowymi miały też wymiar propagandowy. Często gośćmi na poligonach były wówczas delegacje z zakładów pracy, uczelni i szkół. Goszczono także artystów. Organizowane były sojusznicze spotkania przyjaźni, manifestacje, defilady, pokazy dla władz partyjno-politycznych, których zadaniem było, jak mówiono w propagandowych materiałach medialnych z tego okresu, budowanie więzi ze społeczeństwem, demonstrowanie sojuszniczej jedności dla utrzymania pokoju itp. Manewry były też pokazem siły militarnej Układu Warszawskiego. W omawianym okresie czasu Pakt Północnoatlantyczny również organizował duże ćwiczenia połączonych sił powietrznych, morskich i lądowych na Północnoeuropejskim Teatrze Działań Wojennych. Tematem wielu z nich było wzmocnienie obrony Półwyspu Jutlandzkiego i wysp duńskich oraz kombinowane operacje desantowe na polskie wybrzeże. Cieśniny Bałtyckie i Bałtyk Zachodni miały olbrzymie znaczenie strategiczne dla obu sojuszy, stąd obszar ten był stale przedmiotem analiz, badań i rozpoznania wojskowego oraz stanowił miejsce cyklicznie odbywających się dużych ćwiczeń.

Dekada lat 60. to okres, w którym miały miejsce liczne przesilenia w relacjach międzynarodowych na styku wschód-zachód. Kryzys berliński z 1961 r., kubański z 1962 r. i wojna sześciodniowa 1967 r. na Bliskim Wschodzie skutkowały konkretnymi posunięciami wojskowymi. Ówczesne ćwiczenia wynikały z planów szkolenia wojsk i sztabów ale były też

one konsekwencją zaistniałych sytuacji kryzysowych wynikającą z realiów polityczno-wojskowych bilateralnego świata, w którym przeciwnik był konkretnie zdefiniowany. Świat połowy XX wieku wkroczył na drogę wyścigu zbrojeń i polityki konfrontacji przez co wielokrotnie znajdował się na krawędzi zagłady.

Jubileusz 50 lecia „niebieskich beretów”

W związku ze złotym jubileuszem „niebieskich beretów” zaplanowano szereg przedsięwzięć i imprez upamiętniających powstanie 7. Dywizji Desantowej. W czerwcu w Centralnym Muzeum Morskim odbędzie się konferencja popularno-naukowa dotycząca dywizji i wybrzeża jako teatru działań wojennych oraz otworzona zostanie wystawa dokumentująca działalność „niebieskich beretów”. Informacje o przedsięwzięciach znajdują się na stronie internetowej ocalic@ocalicodzapomnienia.eu. Tam wejść na Stronę Symbolika Marynarki Wojennej i kliknąć w emblemat „niebieskich beretów” oraz na portalu polska-zbrojna.pl. ●

Bibliografia

Źródła archiwalne:

Archiwum Marynarki Wojennej-akta Oddziału Operacyjnego Sztabu Głównego Marynarki Wojennej; akta Oddziału Służby Ratownictwa Marynarki Wojennej.

Archiwum Wojsk Lądowych w Toruniu-akta 7. Dywizji Desantowej.

Opracowania i artykuły:

J. Ciślak, *Okrety desantowe projektów 770/771/773/776*, „Morza, Statki i Okrety”. Wydanie specjalne nr 3/98;

Z. Flisowski, *Przed walką „Żołnierz Polski”*, nr 40 (1009), 1 październik 1967, s. 8-9; idem, *Saga bałtycka „Żołnierz Polski”*, nr 42 (1011), 15 październik 1967; H. Michalski, *Większe ćwiczenia przeprowadzone w ludowym Wojsku Polskim w latach 1943-1980. Część I*, „Myśl Wojskowa” nr 3/1983;

A. Polak, *Wybrane problemy obrony Wybrzeża w Polsce*, Warszawa 2002;

E. Przewoźniak, *Odznaczeni na placu boju*, „Bandera” nr 38 (551) z dnia 17 września 1967;

J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980 (Studium historyczno-wojskowe)*, Gdynia 1988;

F. Puchała, *Sekrety Sztabu Generalnego pojałtańskiej Polski*, Warszawa 2011;

M. Serafin, *Polska Marynarka Wojenna 1945-2007. Kronika wydarzeń*, Gdynia 2008;

H. Szewczyk, K. Patek, J. Mercik, *Doświadczenia i wnioski z ćwiczenia desantowego z wojskami „Wrzesień-67”*, „Myśl Wojskowa” nr 2/1968;

B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Gdynia 2000.

20. E. Przewoźniak, *Odznaczeni na placu boju...*, s. 2.

21. Z. Flisowski, *Przed walką „Żołnierz Polski”*, nr 40 (1009), 1 październik 1967, s. 8-9; idem, *Saga bałtycka „Żołnierz Polski”*, nr 42 (1011), 15 październik 1967, s. 8-9, 23.

„Czarni Księżęta” Zimnej Wojny

Radzieckie atomowe okręty podwodne projektu 671, 671 RT i 671 RTM/RTMK

Modernizacja okrętów projektu 671

W końcu lat 70. i w połowie lat 80. dwie stocznie: SRZ „Nierpa” (na Półwyspie Kolskim) i SRZ-49 w zatoce Kraszeninnikowa (Daleki Wschód) przeprowadziły modernizację dziewięciu spośród piętnastu jednostek proj. 671 – K-53, K-147, K-306, K-370, K-367, K-314, K-398, K-481 i K-469, wg proj. 671M. Modernizacja polegała na wymianie kompleksu hydroakustycznego „Rubin” na kompleks „Rubikon” (przy okazji zmieniono kształt opływki anteny kompleksu), stacji poszukiwania min MG-509 na nowocześniejszą MG-519; dwa AT przy-

stosowano do wyrzucania rakiet skrzydlatych „Granat”, a pozostałe – do wyrzucania kierowanych przewodowo torped TEST-70 i rakietotorped „Wiuga-53”; kompleks nawigacyjny „Sigma-671” zmodernizowano do standardu „Sigma-671M” (zastosowano nowoczesne żyroskopy i system nawigacji kosmicznej „Szluz”). Była to próba przekształcenia zwykłych torpedowych okrętów podwodnych w jednostki wielozadaniowe, dodajmy próba niezbyt udana. Przede wszystkim okręty te, z powodu braku zapasu na modernizację nie otrzymały BIUS. Na okrętach K-314 i K-398 w czasie

prób odbiorczych testowano torpedy TEST-70 i pociski „Wiuga-53”.

Na K-147 i K-438 w procesie eksploatacji zainstalowano eksperymentalne modele SOKS „Tukan” (system wykrywania śladu kilwata). W 1974 roku na K-306 po jego zderzeniu z amerykańskim OPARB *Nathanael Greene* (SSBN-636), po raz pierwszy w praktyce WMF ZSRR zainstalowano opływkę anteny stacji hydroakustycznej, wykonaną ze zbrojonego włókna szklanego zamiast tytanowej, jak to miało miejsce dotychczas.⁴⁰

40. J.W. Apalkow; *Podwodnyje łodki Sowieskiego Flota 1945-1991* gg. T. II. Moskwa 2011, s. 142.

Daty modernizacji okrętów podwodnych proj. 671M

Lp.	Nr budowy	Nr taktyczny	Data modernizacji	Stocznia	Flota
1	602	K-147	14.10.1976 – 14.08.1980 r.	SRZ-10	FP
2	603	K-53	18.09.1980 – 06.01.1984 r.	SRZ „Nierpa”	FP
3	605	K-323	27.05.1978 – 12.12.1980 r.	SRZ „Nierpa”	FP
4	606	K-370	01.10.1981 – 13.11.1984 r.	SRZ „Nierpa”	FP
5	608	K-438	17.02.1979 – 02.02.1982 r.	?	FP
6	609	K-367	17.02.1979 – 02.02.1982 r.	SRZ „Nierpa”	FP
7	01611	K-398	16.10.1984 – 01.08.1988 r.	SRZ „Nierpa”	FP
8	01614	K-469	31.07.1976 – 30.11.1978 r.	SRZ „Zwieszda”	FOS
9	01615	K-481	23.04.1984 – 06.03.1985 r.	SRZ „Nierpa”	FP



Wcielenie do służby jednego z okrętów projektu 671.

Fot. „Awia baza”

Przydział bojowy, dyslokacja i klasyfikacja.

Wszystkie okręty projektu 671 (za wyjątkiem *K-314*, *K-454* i *K-469*, przeznaczonych na Daleki Wschód) służyły w szeregach Floty Północnej. Główny okręt tej serii *K-38* w trakcie budowy wchodził w skład 39 Brygady nowobudowanych okrętów w Leningradzie. Po przejęciu okrętu przez flotę został on skierowany na miejsce pełnienia służby do Zapadnoj Licy. *K-38* otrzymał przydział do 3. Dywizji AOP wchodzącej w skład 1. Flotylli AOP Floty Północnej.⁴¹

Dowódcą 3. Dywizji był kontradmirał Nikołaj K. Ignatiew, natomiast flotyllą dowodził wiceadmirał Anatolij I. Sorokin.

Wszystkie siedem okrętów modyfikacji 671 RT również trafiło do Floty Północnej. Zasiłkiły one 33. Dywizję AOP 11. Flotylli z bazą w Zapadnoj Licy. W 1982 roku *K-371*, *K-387*, *K-467*, *K-495* przekazano do 6. Dywizji 1. Flotylli. W 1985 nastąpiła kolejna zmiana i okręty trafiły do zatoki Jagielnaja w skład 24. Dywizji AOP (3. Flotylla AOP). Natomiast w latach 1988-1991 znalazły się w składzie 17. Dywizji AOP 11. Flotylli z dyslokacją w miejscowości Gremicha, gdzie doczekały końca służby.⁴²

Jeśli idzie o okręty modyfikacji 671 RTM to zrozumiałe, że jednostki zbudowane w Leningradzie służyły na Północy, natomiast zbudowane w Komsomolsku zasiłkiły Flotę Oceanu Spokojnego. Na Północy okręty wchodzące do służby wcielano w skład 6. Dywizji 1. Flotylli z bazą w gubie Bolszaja Łopatkina, a w maju 1982 r. wszystkie przeniesiono w skład 33. Dywizji 11. Flotylli z bazą w gubie Gremicha. W czerwcu 1985 r. po tym jak na bazie 11. Dywizji sformowano dywizję przeciwlotniskowcową o nowej strukturze

organizacyjnej, w jej skład włączono *K-254* (Grupa Uderzeniowa OP Nr 1), *K-502* (GUOP Nr 2), *K-324* (GUOP Nr 3) i *K-218* (okręt dowodzenia całym zespołem). W 1990 r. wszystkie okręty nie wchodzące w skład 11. Dywizji ponownie przeniesiono w skład 6. Dywizji, a w 1994 r. pozostające w eksploatacji jednostki proj. 671RTM/RTMK przekazano do 7. Dywizji 11. Eskadry AOP.

Okręty budowane w Komsomolsku nad Amurem, w miarę ich kończenia trafiały po kolei na Kamczatkę do zatoki Kraszeninnikowa zasilając 45. Dywizję AOP 2. Flotylli (*K-242*, *K-251*, *K-305*, *K-355*, *K-412*, *K-492* i *K-507*) lub 26. Dywizję 4. Flotylli na Przymorzu (*K-247*, *K-264* i *K-360*). Po kilku latach służby, w czerwcu 1985 r. po tym jak na bazie 10. Dywizji AOP sformowano przeciwlotniskowcową dywizję o nowej organizacji, w jej skład przeniesiono *K-360* (GUOP Nr 1), *K-412* (GUOP Nr 2), *K-507* (GUOP Nr 3) i *K-355* (okręt dowodzenia całym zespołem).⁴³

Z biegiem czasu następowały zmiany w przydziale i dyslokacji części okrętów. Z Floty Północnej, pierwszy na Daleki Wschód udał się *K-314* razem z *K-201* (proj. 670). Okręty wyszły z bazy 20 stycznia 1974 r. i skierowały się przez Atlantyk, O. Indyjski i Spokojny wokół przylądka Dobrej Nadziei na Kamczatkę, gdzie przybyły w maju tego roku po pokonaniu ponad 25 000 Mm. W sierpniu-wrześniu 1974 roku tradycyjnym szlakiem pod lodami Arktyki na wschód powędrował *K-454*. Ostatni z trójki *K-469* wyruszył na Daleki Wschód wspólnie z *K-171* (proj. 667B) w styczniu 1976 roku. Trasa prowadziła przez Atlantyk, ale potem okręty nie przechodziły koło przylądka Dobrej Nadziei, na O. Indyjski ale przez cieśninę Drake'a prosto na O. Spo-

kojny.⁴⁴ *K-469* wszedł w skład 45. Dywizji 2. Flotylli AOP, bazującej w zatoce Kraszeninnikowa, a *K-314* i *K-454* – w skład 26. Dywizji 4. Flotylli AOP, bazującej w zatoce Strielok.

W 1981 r. główny okręt tej serii *K-524* rozpoczął służbę w składzie 6. Dywizji AOP Floty Północnej. Na początku lat 80. Kierownictwo ZSRR postanowiło wzmocnić Flotę Północną wielozadaniowymi AOP proj. 671 kosztem Floty Oceanu Spokojnego. Stąd wynikała konieczność przetrzucenia trzech okrętów z Dalekiego Wschodu na Północ. Pierwszy w październiku 1981 r. wyruszył *K-255* (kapitan 2 rangi W. Uszakow) który po drodze wynurzył się na Biegunie Północnym. Za nim w latach 1982 i 1983 tę samą trasę (ale bez przystanku na biegunie) przemierzyły *K-324* (kapitan 2 rangi I. Tieriechin) i *K-218* (kapitan 2 rangi J. Awdiejczik) zasilając 6. Dywizję Floty Północnej. W miarę jak stocnie opuszczały kolejne okręty szeregi dywizji zapelniały się. Na początku 1982 r. służyło w niej pięć okrętów podwodnych tej serii: *K-524*, *K-254*, *K-255*, *K-502*, *K-527* i dwie załogi rezerwowe (485 i 505). Czasowo w skład dywizji wchodził budowany właśnie *K-298*, który po wejściu do służby zasiłkił 33. Dywizję. W 1982 r. nastąpiła roszada okrętów między tymi dwoma dywizjami. W maju z 6. do 33. Dywizji przeszły AOP proj. 671 RTM i załogi rezerwowe, a w okresie maj-lipiec ze składu 33. Dywizji zostały przejęte cztery AOP proj. 671 RT (*K-371*, *K-387*, *K-467*, *K-495*) i trzy załogi rezerwowe (nr. 172., 246., 532.).⁴⁵

W 1990 r. 6. Dywizję zasiłkił świeżo zbudowany *K-414* proj. 671 RTM. W 1992 roku pojawia się tu ostatni okręt serii *K-448*.

Po rozpadzie ZSRR na początku lat 90. rozpoczął się proces redukcji floty. W 1994 r. rozformowano 9. Flotyllę AOP, a wchodzące w jej skład 6. i 7. dywizję przeformowano w jedną 7. Dywizję przeciwlotniskowcową i włączono w skład 1. Flotylli. W 7. Dywizji obok okrętów proj. 945, 945A i 949A znalazły się trzy jednostki proj. 671 RTMK: *B-414* i *B-448* i *B-292* (od 2001 r.). W tym samym czasie w składzie 11. Dywizji AOP zgrupowano wszystkie pięć pozostałych jednostek proj. 949, a także dwa okręty proj. 671RTMK – *B-138* i *B-388*.

Do 25 lipca 1977 roku okręty projektu 671 i 671 RT klasyfikowano oficjalnie jako

41. W Zapadnoj Licy bazowały też pozostałe dywizje tej flotylli: 11. („skrzydlata”) i 31. („raketowa”).

42. 15 lat dywizji APE SF. „Tajfun” nr 8/2000, s. 10.

43. J.W. Apalkow; *Podwodnyje...*, s. 227; J.W. Kirilow; 45-ja dywizija atomnych podwodnych łodok TOF. „Tajfun” nr 46, s. 7.

44. tamże s. 5.

45. Szestaja dywizija..., s. 5.

duże okręty podwodne 1 rangi. Po tej dacie zaliczono je wraz z okrętami modyfikacji RTM do bardziej prestiżowej podklasy okrętów krążowniczych (litera K). Jednak nowe realia polityczne, a w szczególności warunki ekonomiczne zaważyły nawet na klasyfikacji. Przede wszystkim brakowało pieniędzy. Przeniesienie okrętów do niższej kategorii zmniejszało koszty (pensje oficerskie). Tak więc 29 sierpnia 1991 nastąpiła kolejna zmiana i z krążowniczych ponownie stały się dużymi 1 rangi. Litera K w ich znakach taktycznych została zastąpiona literą B.

Służba operacyjna

Służba okrętów projektu 671 nie obfitowała już w tak spektakularne ani w szczególnie dramatyczne wydarzenia jak służba okrętów pierwszego pokolenia. Rejsy pod lodami Arktyki czy też na Biegun Północny mocno spowszedniały. Jednak o kilku wydarzeniach z udziałem tych jednostek warto wspomnieć.

Długi i bardzo ważny rejs w wodach Północnego Oceanu Lodowatego odbył w 1971 roku trzeci okręt z serii proj. 671 *K-147* pod dowództwem kapitana 1 rangi W.W. Anochina. Starszym rejsu był Bohater Związku Radzieckiego kontradmirał A.P. Michajłowski, w tym czasie szef sztabu flotylli AOP. Okręt opuścił bazę 18 września i po czterech dniach skrył się pod arktycznym lodem. W przypad-

ku *K-147* poruszanie pod pokrywą lodową wymagało szczególnej ostrożności, jako że posiadał on tylko jedną, wystającą daleko za rufę, i niczym nieosłoniętą śrubę napędową. Ponadto obudowa kiosku nie miała odpowiedniego wzmocnienia przeciwlodowego.

25 września podwodnicy nawiązali łączność dźwiękową z dryfującą stacją polarną SP-18. 2 października podobny kontakt nawiązali z inną stacją – SP-20. W międzyczasie załoga realizowała programy badawcze „Ajsberg” i „Aurora” (prawdopodobnie na pokładzie znajdowała się ekipa naukowców i badaczy). W południe 10 października wynurzyli się niedaleko od leżącego w dryfie i oczekującego na nich lodołamacza *Piereswiet*.

A potem, po uzupełnieniu zapasu sprężonego powietrza, zanurzył się, żeby udać się w stronę żlebu Franz-Victorii. Rankiem 12 października pokonał największy odcinek żlebu między brzegowymi mieliznami wyspy Victorii i wyspy Ziemia Franciszka-Józefa. Na trasie czyhały liczne niebezpieczeństwa z górami lodowymi na czele. Specjaliści kontynuowali program badań hydrograficznych. Wg planu rejs miał trwać 45 dób, ale później na okręt trafił radiogram o skróceniu go o 9 dni. W drodze powrotnej *K-147* odbył 4-dobowe przejście przez Morza: Grenlandzkie, Norweskie i Barentsa.

20 października Zapadnaja Lica witała nowego rekordzistę w długości podłodowego pływania – 30 dób. W tym czasie okręt przebył 7789 Mm pod lodem, a łącznie pod wodą 9665 Mm. Jeśli w przeszłości radzieckie „atomochody” wychodziły w Arktykę na 10-15 dób z których 5-6 dób znajdował się pod lodem, to *K-147* z 36 dób, pod lodem spędził 30. Oprócz tego, ten rejs stanowił początek pełnienia służby bojowej w Północnym Oceanie Lodowym, tj., okręt stale znajdował się w stanie gotowości bojowej.⁴⁶

Rejsy po tranzystor i Złote Gwiazdy

W 1973 roku postanowiono przeprowadzić na O. Spokojny dwa AOP, nową, dotychczas nie wykorzystywaną trasą wokół południowego krańca Afryki, Ocean Indyjski, dalej przez cieśninę Malakka i Morze Południowo-Chińskie na Kamczatkę.

Nowością było to, że okręty: *K-201* (proj. 670) i *K-314* proj. 671 (kapitan 2 rangi W.P. Gontariew) miały działać w ramach grupy taktycznej. Drogę do przylądka Dobrej Nadziei pokonały płynąc jeden z drugim w odległości zapewniającej podwodną łączność dźwiękową, ale na różnych głębokościach (100 i 150 m). Po minięciu przylądka 19 lutego 1974 r. w wyznaczonym punkcie O. Indyjskiego nastąpiło spotka-

46. Wyd. zbior.: *Kak sozdawalsia atomnyj podwodnyj flot Sowieckiego Sojuza*. Moskwa 2004, s. 300.

Pełna ekspresja fotografia jednostki projektu 671RTM (*Victor III*) wykonana na Pacyfiku w 1987 roku.

Fot. U.S. Navy, grzecznościowo John Jordan



nie z zespołem okrętów nawodnych (krążownik rakietowy *Marszał Woroszyłow*, okręt oceanograficzny *Baszkiria* i pływający warsztat *PM-129*). Dowództwo nad całością zespołu sprawował dowódca 11. Dywizji AOP 1. Flotyli kontradmirał R.A. Gołosow, który z oficerami sztabu zaokrętowany był na krążowniku.

25 lutego zespół rozdzielił się: *Marszał Woroszyłow* skierował się z wizytą przyjaźni na wyspę Mauritius, *PM-129* – do Mogadiszu (Somalia), a *Baszkiria* i oba AOP – ruszyły do portu Berbera (Somalia). Tutaj jednostki przeszły remont a załogi odpoczywały dwa tygodnie, korzystając z miejscowych atrakcji. 25 marca okręty opuściły port Berbera i wzięły kurs na wyspę Sokotrę – gdzie nastąpiło spotkanie z resztą zespołu i dwoma zbiornikowcami w celu uzupełnienia paliwa, smarów, wody oraz prowiantu.

Płynąc przez Ocean Indyjski *K-201* i *K-314* pełniły służbę bojową (29.3-13.4.1974 r.). Po zakończeniu służby okręty ponownie spotkały się z *Baszkirią* i idąc w jej śladzie torowym, w położeniu nawodnym, pokonały cieśniny Malakka i Singapurską. Podczas forsowania cieśnin wraz z całym zespołem, nad AOP nieustannie wisały śmigłowce, samoloty, zrzucające radiopławy, a równolegle z zespołem płynęły amerykańskie niszczyciele. 20 kwietnia o godz. 23:00 na *K-314* wybuchł pożar w III przedziale. Zapalił się jeden z węzłów GAS Rubin. Ogień

szybko ugaszono. W Morzu Południowo-Chińskim okręty podwodne rozproszyły się i kontynuowały kurs na Kamczatkę. Kontradmiral Gołosow z częścią swojego sztabu przeszedł na *K-201*.

6 maja 1974 roku *K-314* wszedł do zatoki Awanczynskaja, Rankiem 7 maja do zatoki Kraszeninnikowa wszedł *K-201* z kontradmirałem Gołosowem na pokładzie.

W ciągu 107 dób AOP pokonały wody trzech oceanów. Kontradmiral Gołosow wzbogacił się o radioodbiornik tranzystorowy, a dowódcy AOP otrzymali, dzięki szczodrości Ministra Obrony, po zegarku. Wszystko to za jedyny taki rejs w historii WMF ZSRR.⁴⁷

W podobny rejs na Daleki Wschód w styczniu 1976 roku wyruszyły dwa kolejne okręty podwodne: *K-469* (proj. 671) pod dowództwem W.S. Uriezczenko i strategiczny rakietowy krążownik *K-171* (proj. 667B). Po raz pierwszy szturmowy AOP miał pełnić rolę „ochrony osobistej” rakietowca. Trasa wiodła na południe Atlantyku i dalej przez Cieśninę Drake’a na Ocean Spokojny. Zespołem dowodził szef sztabu 3. Flotyli AOP kontradmirał W.K. Korobow. Również w przypadku tego rejsu podwodnikom towarzyszył okręt nawodny – ekspedycyjny okręt hydrograficzny *Mołdawia*, na którym na wszelki wypadek znajdowały się grupy awaryjne i załogi rezerwowe.

Przez Ocean Atlantycki okręty poruszały się pod wodą zachowując między sobą

odległość ok. 18-20 kabli. Łączność utrzymywano za pomocą urządzenia do dźwiękowej łączności podwodnej. Na głębokość peryskopową *K-496* wyszedł tylko raz w okolicy Antarktydy dla uzupełnienia zapasu powietrza wysokiego ciśnienia. Cieśninę Drake’a także pokonał pod wodą. Już na Pacyfiku, oba okręty udały się do rejonu bojowego patrolowania, a po przekroczeniu równika rozdzieliły się i każdy na Kamczatkę płynął swoim kursem. W sobotę, 3 kwietnia 1976 r., *K-171* i *K-469* przybyły do miejsca stałego bazowania. Rejs trwał 78 dni i 22 godziny, w ciągu których pokonały odległość 21 454 Mm. Jak przytomnie obliczył jeden z inżynierów mechaników, okręt z tradycyjną siłownią zużyłby w czasie tego rejsu 9000 ton ropy lub 50 000 ton węgla!⁴⁸

Sześciu uczestnikom tego rejsu przyznano tytuły Bohaterów ZSRR. Złote Gwiazdy na Kremlu otrzymali m.in. kontradmirał W.K. Korobow i dowódca *K-171* kapitan 1. rangi E.D. Łomow. Z nieznanых powodów tytułu nie otrzymał dowódca *K-469*, co się zdarzyło bodaj po raz pierwszy. Być może przyczyna leżała w zbyt częstym traceniu kontaktu hydroakustycznego z *K-171*?

„Na krótkiej smyczy”

Na przełomie lat 60. i 70. okręty proj. 671 przystąpiły do pełnienia służby bo-

47. G.G. Kostiew; *Wojenno-morskoj flot Sowiet'skogo Sojuza i Rossii 1945-2000*. Moskwa 2004, s. 430.

48. *Kak sozdawalsia atomnyj...*, s. 263.

Ciekawe ujęcie lotnicze typu *Victor I* z Północnego Atlantyku, 1979 rok.

Fot. MoD (UK), grzecznościowo John Jordan





Uszkodzony K-53 w drodze do Siewieromorska.

Fot. zbiory B. Ajzenberga

jowej. Pierwszy dowódca K-38 kapitan 2 rangi E.D. Czernow tak wspomina swoją pierwszą służbę bojową na Morzu Norweskim: „Szliśmy wzdłuż norweskiego wybrzeża, udało się wykryć kilka norweskich klasycznych okrętów podwodnych. K-38 idzie w położeniu podwodnym. Akustyk melduje o wykryciu celu: okręt podwodny – prawdopodobnie, norweski – pod Diesla-
mi ładuje baterie. Zaczynamy po cichu podkradanie się, określamy elementy ruchu (cel – porusza się małą prędkością). Podchodzimy dostatecznie blisko, i nagle cel przepada...Lustrujemy powierzchnię morza – nikogo nie ma. Ostatecznie klasyfikujemy cel jako diesel-elektryczny okręt podwodny typu «Kobben». I tak jeszcze kilka razy...”

W 1969 r. swoje pierwsze służby w Oceanie Atlantyckim zaliczyły K-69 i K-147. Ten ostatni, jako pierwszy z okrętów podwodnych drugiego pokolenia zawitał na Morze Śródziemne i śledził ponad 29 godzin obcy AOP.

Dekadę później 671-ki trafiły na Ocean Indyjski. W 1979 roku wybuchła rewolucja w Iranie i obalono szacha, a wraz z nim wpływy w kraju stracili amerykańkanie. ZSRR szybko za-

reagował na te wydarzenia wysyłając do Zatoki Perskiej na okres pół roku K-38 i K-481. W zatoce przebywało w tym czasie ponad 50 jednostek U.S. Navy. Radzieckie jednostki nieustannie podążały za amerykańskimi okrętami w pełnej gotowości do użycia broni. Okręty miały po dwie załogi na zmianę, które przebywały na okręcie zaopatrzeniowym Berezyna. Mimo to wa-

runki pełnienia służby były bardzo trudne z uwagi na tropikalny klimat. Temperatura w przedziałach siłowni sięgała 60-70 stopni C, a w pomieszczeniach mieszkalnych dochodziła do 40-50 stopni. Do tego panowała jeszcze wysoka wilgotność powietrza. Urządzenia i agregaty nie przystosowane do pracy w tropikach notorycznie się psuły, klimatyzacja nie działała.

Uszkodzony dziób K-53 (typu Victor I) po zderzeniu z radzieckim zbiornikowcem *Bratstwo* w czasie forsowania Cieśniny Gibraltarskiej 18 września 1984 roku. Górna krawędź cylindrycznego ułożonych hydrofonów transformatora sonaru niskiej częstotliwości jest widoczna poniżej wyrzutni torped. Okręt musiał skorzystać z pomocy pływającego warsztatu PM-24, później udał się na remont do kraju.

Fot. U.S. Navy, grzecznościowo John Jordan





K-298 projektu 671 RTM (Victor III) w jednej z baz na Północy, lata 80.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Trudności nie zraziły dowództwa sowieckiego i w sierpniu 1980 r. kolejna para okrętów: K-369 (kapitan 3 rangi W.N. Kisielew) i 289. załoga rezerwowa (kapitan 2 rangi A.K. Urajew) ze składu 3 dywizji oraz K-517 proj. 671 RT (kapitan 2 rangi R.Z. Czebotarijewskij) i załoga rezerwowa (kapitan 2 rangi A.I. Czulinow) – z 33. Dywizji została posłana w ten rejon.

Główne zadanie AOP proj. 671, bez względu na rejon służby, polegało na wykrywaniu i jak najdłuższym śledzeniu obcych OPARB. Zadanie było trudne do wykonania, ponieważ najpierw przeciwnika trzeba było odnaleźć a następnie tak go śledzić aby nie miał o tym pojęcia. Wymagało to używania wyłącznie pasywnych środków śledzenia. Podążając za obcą jednostką trzeba było niemal natychmiast reagować na jej każdą zmianę kursu lub prędkości. Najmniejsza pomyłka w ocenie sytuacji mogła doprowadzić do zderzenia i katastrofy.

Dowództwo radzieckie było ciągle niezadowolone z efektów śledzenia podwodnego przeciwnika. Kontaktów z obcymi jednostkami było zbyt mało a czas śledzenia niezbyt długi. Przyczyną tak kiepskich rezultatów okazała się „głuchota” radzieckich jednostek. Po prostu środki techniczne okrętów proj. 671 wytwarzały takie zakłócenia, że stacje hydrolokacyjne niczego nie słyszały.

Porównując dane uzyskane w czasie śledzenia z danymi wywiadu wyjaśniło się, że praktycznie cały niemal czas to nie Amerykanie mieli „ogony”, ale radzieckie okrę-

ty podwodne znajdowały się na amerykańskim celowniku.⁴⁹

Dowództwo radzieckie nie widząc możliwości zniwelowania amerykańskiej przewagi technicznej wpadło na iście szatański pomysł. Nowa taktyka ochrzczona nazwą „krótkich cugli” polegała na utrzymywaniu przez śledzącą jednostkę niezwykle krótkiego dystansu za „zwierzyną”. Zaowocowała ona dziełkami przypadków zderzeń okrętów pod wodą. Jeden z nich opisuje w swoich wspomnieniach E.D. Czernow dowódca K-38: *„Śledzenie amerykańskich AOP z naszą techniką było niebezpiecznym zajęciem. Zasięg wykrywania naszych GAK w trybie pasywnym był niewielki, dlatego śledzenie odbywało się „na krótkiej smyczy”, i nie mogliśmy śledzić z daleka jak to robili Amerykanie (ale nie zawsze). [...] W czasie jednej ze służb w 1974 roku, załoga K-306 dowódca kapitan 1 rangi Guriew, starszy na pokładzie – kapitan 1 rangi Gaszkiewicz) wykrył amerykański OPARB «Patrick Henry». Dowódca rozpoczął śledzenie i, żeby mieć stały kontakt hydroakustyczny, podchodził na minimalną możliwą odległość. Jednak w pewnym momencie nie potrafił utrzymać dystansu, i w rezultacie nastąpiło zderzenie, które zakończyło się dość szczęśliwie – oba okręty powróciły do swoich baz”.*⁵⁰

Tylko opatrności bożej zawdzięczamy, że ta zabawa w kotka i myszkę nie skończyła się wielką tragedią. Wystarczy przypomnieć, że tylko jedna 3. Dywizja miała na swoim koncie zderzenia z trzema amerykańskimi jednostkami (w tym z wspo-

mnianym wyżej „raketowcem” Patrick Henry) i jedną brytyjską.

Operacje „Aport” i „Atrina”

Jednym z ciekawszych epizodów w służbie „Czarnych Księżąt” był ich udział w operacjach „Aport” i „Atrina”. 29 maja 1985 roku cztery okręty projektu 671RTM: K-299, K-324, K-488 i K-502 (nieco później dołączył do nich K-147) opuściły po kryjomu bazę w Zapadnoj Licy i skierowały się na Atlantyk w okolicy Ławicy Nowofundlandzkiej. Tak rozpoczęła się operacja „Aport”. Zadaniem piątki „Victorów” było niepostrzeżenie pokonać rubieżę pop państw NATO i wy dostać się na otwartą przestrzeń Atlantyku. Tutaj miały wysledzić pozycje amerykańskich OPARB, a także rozpoznać taktykę lotnictwa zop USA. Mimo zachowania tajności misji Amerykanie dostrzegli wyjście zespołu AOP, ale wkrótce stracili z nim kontakt. Mimo rozwiniętych na dużą skalę poszukiwań w trzech sektorach: Bermudzkim, Azorskim i Kanadyjskim, radzieckie jednostki nie zostały odnalezione. Tymczasem „Victory” realizowały swoje zadanie, np. K-324 trzykrotnie nawiązał kontakt hydroakustyczny z AOP USA i utrzymywał je łącznie przez 28 godzin. Inny okręt zespołu – K-147 (d-ca kapitana 2 rangi W.W. Nikitin) przez 6 dób śledził amerykański OPARB Simon Bolivar (SSBN-641) wykorzystując w tym celu akustyczne i nieaku-

49. E.D. Czernow, s. 42.

50. tamże, s. 21.

Bardzo ciekawe ujęcie od dziobu jednostki projektu 671RT (*Victor II*) z 1986 roku.

Fot. U.S. Navy, grzecznościowo John Jordan

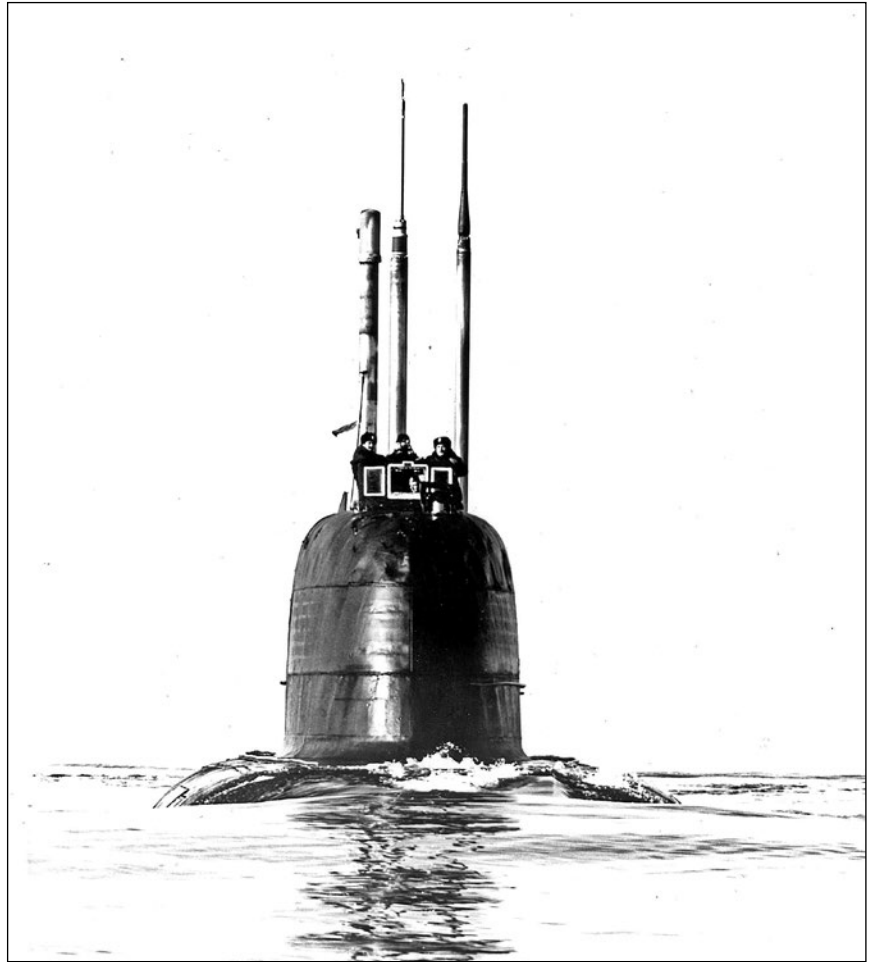
styczne środki wykrywania. Amerykanom udało się wysledzić tylko *K-488*, ale było to już po zakończeniu operacji, kiedy „Victor” wracał do bazy.⁵¹

Operacja „Atrina” została zaplanowana jeszcze w czasach J. Andropowa i przeprowadzona w okresie od marca do czerwca 1987 roku. Jej celem było rozpoznanie rejonów patrolowania OPARB i AOP Stanów Zjednoczonych i państw NATO i ujawnienie faktycznego potencjału i możliwości zwalczania okrętów podwodnych przez siły prawdopodobnego przeciwnika na obszarze Morza Sargassowego i Atlantyku. W akcji wzięło udział pięć okrętów serii RTM z 33. Dywizji: *K-244* (d-ca kapitan 2. rangi W. Alikow), *K-255* (kapitan 2. rangi B.J. Muratow), *K-298* (kapitan 2. rangi Popkow), *K-299* (kapitan 2. rangi N.I. Kliujew) i *K-524* (kapitan 2. rangi A.F. Smielkow). Dowódcą grupy został wyznaczony kapitan 1. rangi A.I. Szewczenko. Działania tej grupy wspierały samoloty lotnictwa morskiego i dwa okręty rozpoznania typu „Kołgujew” wyposażone w holowane anteny hydrolokacyjne. W celu utrzymania w tajemnicy zamiaru i celu ope-

⁵¹ A.S. Pawłow; *Podwodnyje łodki...*, s. 19.

Jednostka projektu 671RTM (*Victor III*) w ekspresyjnym ujęciu wykonanym na północnym Atlantyku w 1986 roku.

Fot. MoD (UK), grzecznościowo John Jordan





60-let szefstwa WLKSM (eks K-524) projektu 671RTM w lodach Arktyki.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

racji zastosowano maskujące działania kontrwywiadowcze. Nawet dowódcy okrętów dopiero w ostatnim momencie dowiedzieli się, dokąd i w jakim celu wychodzą w morze. Amerykanie, podobnie jak poprzednio, zauważyli wyjście radzieckich AOP z baz, ale dość szybko utracili z nimi kontakt. W związku z tym rzucili na poszukiwanie „Szczuk” wszystkie podstawowe siły zop stacjonujące na wybrzeżu Atlantyku. Sformowano trzy poszukiwawcze grupy okrętowe wspierane przez trzy okręty dalekiego rozpoznania hydrolokacyjnego typu „Stalwart” (AGOS). Z bazy w Brunszwiku wystartowały trzy eskadry samolotów zop, a z bazy w Norfolk wyszło sześć AOP. Do tych sił dołączyły trzy okręty podwodne znajdujące się na pozycjach w oceanie. Amerykanów wspomagali Brytyjczycy (zespół okrętów z lotniskowcem *Invincible*). Trwało prawdziwe polowanie z użyciem wszelkich sił i środków będących w dyspozycji USA i NATO. Później rosyjscy dowódcy wspominali, że czasami nie było możliwe wynurzenie na seans łączności lub dla uzupełnienia powietrza w butlach ponieważ na powierzchni rościło się od jednostek NATO. Po ośmiu dniach nieprzerwanych poszukiwaniach amerykańcom udało się ustanowić kontakt z radzieckimi AOP, ale te zdążyły się już rozwinąć w Morzu Sargassowym. Amerykanie błędnie sklasyfikowali wykryte cele jako radzieckie OPARB, co wzbudziło u nich duży niepokój. Połowa radzieckich okrętów miała problemy z oderwaniem się i zgubieniem swoich prześladowców. Po zakończeniu operacji AOP powróciły do bazy, odrywając się od swych „ogonów” za pomocą środków i urządzeń zakłócania hydrolokacyjnego. Wyjątkowo dowództwo

WMF wyraziło zgodę na zastosowanie tajnych (i drogich) środków przeciwdziałania hydrolokacyjnego.

Analizując rezultaty operacji sztab WMF doszedł do wniosku, że w przypadku jednoczesnego wyjścia w ocean wielu radzieckich AOP Amerykanie nie będą w stanie zapewnić pełnej kontroli ich poczyną na Atlantyku. Operacja „Atrina” była ostatnią demonstracją możliwości radzieckiej atomowej floty podwodnej przed zakończeniem „zimnej wojny”.⁵²

„Atakowaliśmy „Amerykę!”

Dużego rozgłosu nabrała sprawa K-314 (kapitan 1. rangi A.M. Jewsiejenko), który 21 marca 1984 roku śledził amerykańską LGU z lotniskowcem *Kitty Hawk* podczas amerykańsko-południowokoreańskich ćwiczeń „Team Spirit-84”. K-314 podążając skrycie za lotniskowcem od czasu do czasu wychodził na „peryskopową” w celu określenia położenia. Podczas kolejnego wynurzenia stabilizatorami rufowymi rozpruła dno lotniskowca na długości ok. 40 metrów. Sam też odniósł uszkodzenia kadłuba, śruby napędowej, kiosku i prawego stabilizatora. Stracił też możliwość poruszania się i trzeba go było wziąć na hol i odprowadzić do bazy. *Kitty Hawk* udał się na remont do Jokohamy (Japonia). Prasa amerykańska skrytykowała U.S. Navy, która dopuściła do przebywania obcej jednostki w centrum szczyku bojowego grupy lotniskowcowej.⁵³ K-314 po tym zdarzeniu został odtawiony do rezerwy i wkrótce zakończył służbę.

W czerwcu 1985 roku przed załogą K-524 kapitana W.W. Protopopowa postawiono trudne zadanie: w 56 dni miał przejść pod lodem do Bieguna Północnego, potem

przez wąskie płytkie cieśniny Robeson i Kennedy, oddzielające Grenlandię od wysp kanadyjskiego archipelagu Ziemia Granta i Ziemia Grinella, obok basenu Kaine’a i przez cieśninę Smitha z Arktyki wejść na Morze Baffina i dalej na Północny Atlantyk. Dowództwu WMF ZSRR chodziło o zbadanie możliwości rozwinięcia sił podwodnych w Atlantyku z pominięciem tradycyjnej drogi usianej rubieżami obrony pop. Rejs odbywał się pod lodami w rejonach, gdzie wcześniej nie przebywali radzieccy podwodnicy. Wymagało to szczególnych umiejętno-

ści i wyjątkowej koncentracji załogi. Wąska i płytka cieśnina, w której prześwit między dnem i dolną powierzchnią lodu ciągle się zwężał wymagała bardzo precyzyjnej nawigacji. Szczególną uwagę poświęcono zachowaniu skrytości działania. W tym celu podejmowano specjalne kroki, wybierając najmniej hałaśliwy tryb działania mechanizmów, aż do ich całkowitego wyłączenia. Załoga starała się zachowywać jak najciszej. Część załogi wchodziła w skład tzw. bojowej obsady. Oprócz dowództwa w jej skład wchodził: szef RTS, trzech nawigatorzy, sześciu hydroakustyków, zespół grupy elektro-przelicznikowej, obsługujący BIUS – system bojowej informacji i dowodzenia, sternicy-sygnaliści, bosman, dowódca grupy rozpoznania radiowego, planszecista i inni specjaliści.⁵⁴

Na Morzu Baffina na podwodników czekało nowe niebezpieczeństwo – góry lodowe. Hydrolokator pracujący w trybie poszukiwania min i meldunki akustyków pozwalał je omijać w bezpiecznej odległości. Mimo trudności załoga stanęła na wysokości zadania i okręt wyszedł na Atlantyk. Dopiero tutaj podwodnicy odetchnęły z ulgą. Czekala też na nich nagrodą za trudny: spotkanie z dużym nawodnym celem. W peryskopie dowódcy pojawiła się majestatyczna sylwetka lotniskowca *America* (CVA-66), który szedł kursem w stronę wybrzeża USA. Ogłoszono alarm bojowy i K-524 wyszedł do ataku torpedowego, oczywiście ćwiczebnego. „Czyż mogliśmy

52. Część rosyjskich autorów (np. A.S. Pawłow) nie podziela zachwytu radzieckiego dowództwa, dając do zrozumienia, że operacja nie zakończyła się aż takim sukcesem. Radzieckie okręty zostały wykryte przez siły zop i śledzone do czasu opuszczenia rejonu operacji.

53. W. Demianowski, A. Kotłobowski, ... s. 23

54. *Kak sozdawalsia atomnyj...*, s. 354.

przepuścić taką okazję?!” – z uśmiechem opowiadał dziennikarzom W.W. Protopopow. Potem ukazały się w gazetach tytuły: „Atakowaliśmy «Amerykę» skrycie!...”

Cały rejs trwał 80 dni, z których 54 załoga spędziła pod lodami, na głębokościach 150 metrów. Protopopow 19 lutego 1986 roku odebrał Złotą Gwiazdę Bohatera Związku Radzieckiego.

„Prezent” od Regana

Niezwykłą przygodę przeżyła załoga K-324 podczas patrolu w listopadzie 1983 roku. Okręt pod dowództwem kapitana 2 rangi W.A. Tieriechina przebywał właśnie w rejonie jednego z poligonów morskich U.S. Navy u Atlantycznego wybrzeża USA. Nieświadoma obecności intruza amerykańska fregata *McCloy* (FF-1038 typu „Bronstein”) prowadziła tutaj próby systemu podwodnej obserwacji TASS z holowaną wydłużoną niskoczęstotliwościową hydroakustyczną anteną. Po pewnym czasie Amerykanie nagle przerwali próby i odeszli do bazy. Radzieckiej jednostce udało się zarejestrować podstawowe parametry pracy najnowszego systemu i z poczuciem dobrze wykonanego zadania zbierała się do zmiany sektora. Zanim jednak „Victor” zdołał położyć się na nowy kurs jego kadłubem wstrząsnęły dziwne wibracje. Zatrzymano turbiny, a okręt rozpoczął manewr wynurzenia. Po oględzinach okazało się, że K-324 otrzymał niespodziewany prezent: na śrubę nawinął się 400-metrowy odcinek supertajnego kabla-przewodu anteny TASS! Stąd ta wibracja. Radość

wielka, ale jak czmychnąć bez napędu będąc w samym centrum wrogiego poligonu? O świcie na miejscu zdarzenia pojawiły się dwa amerykańskie niszczyciele – *Peterson* (DD-969) i *Nicholson* (DD-982), oba typu „Spruance”. Natychmiast podjęły próbę pozbawienia K-324 cennej zdobyczy. Trwało to niemal 10 dni i nie dało rezultatu. Tieriechin poważnie obawiał się, że Amerykanie w końcu zdecydują się na abordaż i przygotował swój okręt do wysadzenia w powietrze. Nie było to jednak konieczne, bo w sukurs K-324 przybył radziecki okręt ratowniczy *Aldan*. Ten ostatni wziął na hol swojego rodaka i odprowadził go na Kubę. Amerykanie nie interweniowali uznając, że kawałek kabla choćby najnowocześniejszy nie jest wart wybuchu konfliktu. K-324 trafił do stoczni na remont a kabel-trofeum do Kraju Rad, gdzie poddano go szczegółowemu oględzinom.

Równie ciekawą przygodę przeżył, podczas służby bojowej w Atlantyku K-367. Część tego rejsu była poświęcona współpracy ze statkami naukowo-badawczymi, stanowiącymi atlantycką ekspedycję Akademii Nauk ZSRR. AOP zajmował się badaniami akustyki oceanu. K-367 niemal przez miesiąc, wg specjalnego planu, wykonywał liczne manewry w wyznaczonym rejonie. Potem okręt udał się w pobliże przylądka Kennedy’ego. Tutaj wspólnie z jednym z okrętów rozpoznania elektronicznego i radzieckimi samolotami lotnictwa morskiego zop przeprowadził operację poszukiwawczą. W jej rezultacie udało się uchwycić kontakt akustycz-

ny z jednym z amerykańskich OPARB typu „Ohio”. W czasie śledzenia go, udało się wyjaśnić, że na okręcie USA rozpoczęto przygotowania przedstartowe. Kiedy K-367 wynurzył się na głębokość peryskopową jego dowódca ujrzał wylaniającą się z wody rakietę balistyczną. Charakterystyczne malowanie rakiety w szachownicę oznaczało, że jest to wariant telemetryczny. Jak się później wyjaśniło, start rakiety odbywał się w ramach prób kompleksu Trident D5.⁵⁵

Rozpad ZSRR zastał wszystkie „Victory” w służbie. Wkrótce potem na ich rufach łopotała już bandera Federacji Rosyjskiej. Kiedy minął kryzys finansowy flota powróciła do tradycji rejsów na Biegun Północny. Pierwszy taki rejs po 1991 roku (w lipcu 1994) odbył B-414 towarzyszący podwodnemu krążownikowi strategicznemu K-18 (proj. 667BDRM). Za ten rejs dowódca B-414 kapitan 1 rangi S.W. Kuzmin otrzymał tytuł Bohatera Federacji Rosyjskiej (4 stycznia 1995 r.). 25 sierpnia 1995 roku ta sama jednostka zabezpieczała z tego geograficznego rejonu starty rakiet z ciężkiego podwodnego krążownika strategicznego TK-20, po czym dostarczyła 10 ton żywności (mąki i cukru) do polarnego portu Charasawej, leżącego nad brzegiem Morza Karskiego. W tym czasie port był pokryty lodem, uniemożliwiającym podejście okrętów nawodnych.

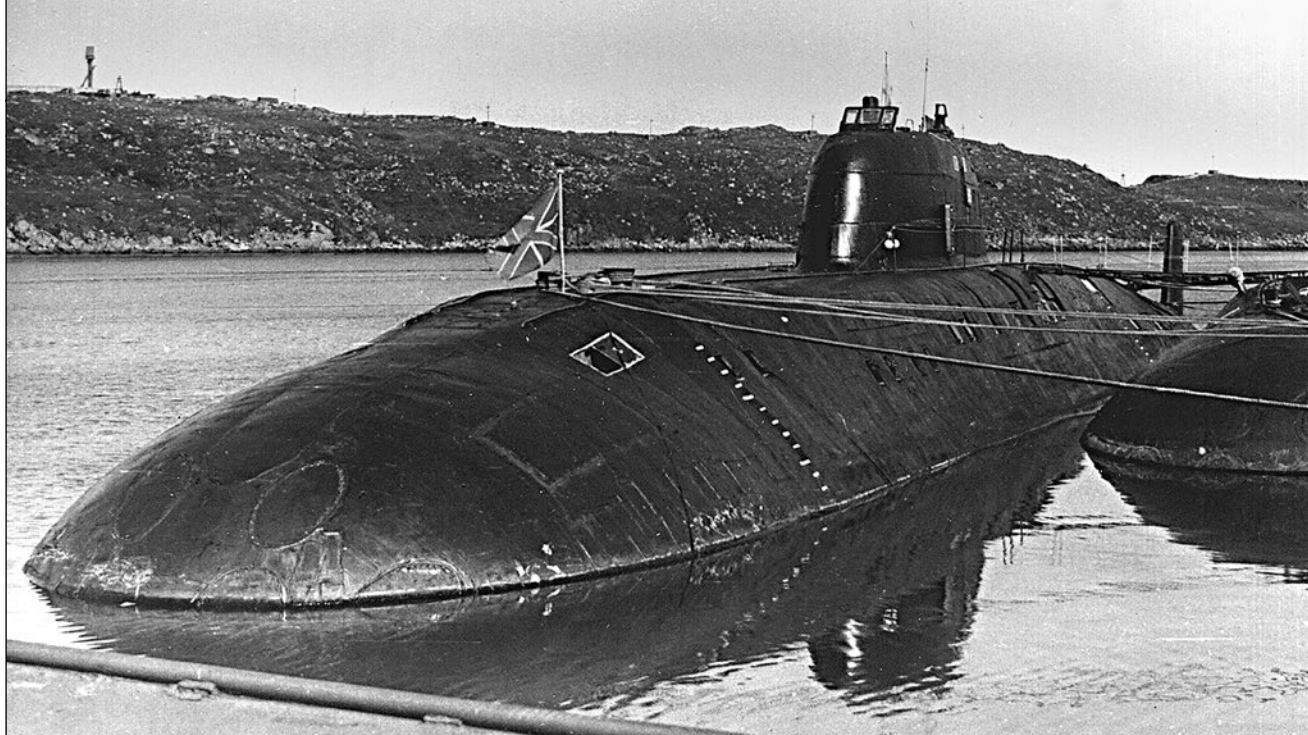
⁵⁵ J.W. Apalkow; *Podwodnyje...*, s. 241.

⁵⁶ W. Ilin A. Kolesnikow; *Otczestwiennyye atomnyje podwodnyje łodki*. „Technika i Woorużeniye” nr 5-6/2000., s. 17.

K-324 typu *Victor III*, który zaplątał się w holowany sonar u wybrzeży Karoliny Północnej w USA w listopadzie 1983 r. Jednostka została wytrymowana tak, by uwolnić wał śrubowy ukazując dwie czteropłatowe śruby zamocowane do siebie pod stałym kątem 22,5 stopnia.

Fot. U.S. Navy, grzecznościowo John Jordan





K-387 (Victor II) już pod rosyjską banderą w jednej z baz.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

„Victory” potwierdzały swoje walory nawet w drugiej połowie lat 90. Świadczy o tym przypadek, który zdarzył się zimą 1996 roku w odległości 150 Mm od Hybrydów. 29 lutego rosyjska ambasada w Londynie zwróciła się do dowództwa brytyjskiej Royal Navy z prośbą o pomoc marynarzowi z okrętu podwodnego, który po przejściu operacji wyrostka robaczkowego miał zapalenie otrzewnej i musiał być hospitalizowany. Wkrótce chory został przetransportowany na brzeg śmigłowcem z niszczyciela *Glasgow*. Brytyjska prasa opisała ten humanitarny gest, ale też wraziła zdumienie faktem przebywania radzieckiego AOP w rejonie gdzie trwały manewry sił pop NATO. Jego obecność została zauważona dopiero, kiedy sam się wynurzył aby przekazać na śmigłowiec chorego marynarza! ⁵⁶

Okręty proj. 671 okazały się dość dobrze zaprojektowane i wykonane. Poważnych awarii na nich nie zanotowano. Zdarzały się za to mniej groźne incydenty. Bohaterem jednego z ostatnich był AOP *Daniil Moskowski* (B-414). 6 września 2006 roku o godz. 20:45 (wg czasu moskiewskiego) na pokładzie tego okrętu, znajdującego się na wodach Morza Barentsa wybuchł pożar. Ogień udało się szybko stłumić, dzięki czemu nie zanotowano poważniejszych szkód. Niestety nie udało się uniknąć ofiar. Dwóch marynarzy zatruto się tlenkiem węgla, kilku innych trafiło do szpitala. Jak ustalono, polegli marynarze nie zdążyli – z nieznanego powodu nałożyć aparatów oddechowych. Okręt został odholowany do bazy Widajewo, ⁵⁷

Zakończenie służby

K-314 pierwszy zakończył służbę po 16 latach i 4 miesiącach eksploatacji. Nastą-

piło to w dniu 14 marca 1989 r. Okręt ten już od 1984 roku przebywał w rezerwie po tym jak zderzył się z amerykańskim lotniskowcem *Kitty Hawk* i doznał poważnych uszkodzeń. Kolejną awarię „zaliczył” 29 grudnia 1985 roku podczas powrotu z patrolu bojowego. Nie był remontowany i został ponownie odstawiony do rezerwy. Potem przyszła kolej na główny okręt serii K-38, który spisano 24 czerwca 1991 r. podobnie jak K-69 i K-306. Pozostałe okręty dotrwały do rozpadu ZSRR i 26 lipca 1992 r. zmieniły radziecką banderę na Andrejewską. W latach 1993-1996 stopniowo i one były wycofywane ze służby. ⁵⁸ Najdłużej w służbie pozostawał K-147 – 28 lat i 10 miesięcy.

W latach 90. pożegnały szeregi floty i trafiły do utylizacji wszystkie okręty modyfikacji 671RT. Ich czas służby był krótszy niż jednostek projektu bazowego. Tłumaczy się to rozpadem ZSRR i kryzysem finansowym. Najkrócej eksploatowano K-517 – 14 lat i siedem miesięcy, a najdłużej – K-387 – 22 lata i dziewięć miesięcy. Oprócz K-387 ponad 20 lat służby zaliczyły tylko dwie jednostki – K-371 i K-467. Pozostałe okręty pozostawały w służbie od 14 do 19 lat. Jak widać, ani jeden okręt tej serii nie osiągnął przewidzianego w specyfikacji okresu eksploatacji.

W 1999 roku w składzie Floty Północnej znajdowały się jeszcze B-138, B-255, B-292, B-388, B-414, B-448, B-502 i B-524. W służbie na Dalekim Wschodzie pozostawały jeszcze B-264 i B-305.

Od 2005 roku w służbie pozostawały tylko trzy jednostki wchodzące w skład Floty Północnej. Należące do modyfikacji 671RTM B-414, B-448 i B-138 mają pozostać w służbie jeszcze przez najbliższe czte-

ry lata – pod warunkiem przejścia planowych remontów. ⁵⁹

Podsumowanie

W historii WMF okręty podwodne projektu 671, 671RT, 671RTM/K zajmują szczególne miejsce. Zbudowano ich łącznie 48, co stanowi rekord pobity tylko przez Amerykanów (62 jednostki typu „Los Angeles”). Budowane w przeciągu niemal 30 lat zachowały stosunkowo duże możliwości bojowe. Mimo ich dużej liczby uniknęły w większości przypadków poważnych awarii tak charakterystycznych dla ich poprzedników. W porównaniu do okrętów podwodnych pierwszego pokolenia stanowiły poważny krok do przodu. Problem w tym, że potencjalny przeciwnik również czynił postępy i to jeszcze większe. Początkowa przewaga radzieckich AOP w zakresie prędkości i głębokości zanurzenia została w połowie lat 70. w zasadzie zniwelowana. Amerykański „Los Angeles” rozwijał prędkość 31 w. i mógł się zanurzać do głębokości 450 m.

Amerykanie zachowali natomiast prymat w zakresie skrytości działania, ich okręty były znacznie mniej hałaśliwe niż radzieckie. Poza tym ich nowoczesne urządzenia hydrolokacyjne były precyzyjniejsze i miały znacznie większy zasięg wykrywania. W walce morskiej większe szanse na zwycięstwo ma ten, kto wcześniej do-

57. M.S. Sobański; *Pech rosyjskich podwodników*. „Okręty Wojenne”, nr 5/2006, s. 3.

58. W. Demianowski, A. Kotłobowski, ..., s. 22.

59. A.N. Fiedotienkow; *Na mnogocielowych podwodnych łódkach, w Siedmąją diwiziją podwodnych łódek Siewiernogo Flota*. St. Petersburg 2005, s. 104.

60. A.A. Kiliczenkow; „Cholodnaja wojna” w okieanie. *Sowietskaja wojenno-morskaja diejatielnost 1945-1991 gg w zierkale zarubieżnoj historiografii*. Moskwa 2009, s. 126.

strzeże przeciwnika i pierwszy użyje broni. Radzieckie okręty zdradzały swoją obecność wysokim poziomem emitowanego hałasu, a ich urządzenia hydrolokacyjne miały mały zasięg i były zawodne. Zachodni eksperci ich stopień skrytości działania oceniali jako bardzo niski. Japoński profesor Sani Taoka przytacza dane mówiące o tym, że AOP typu „Victor” mogły być wykryte z odległości 20-50 Mm, znajdując się w głębokowodnych rejonach, i 10-70 Mm – w płytkich. Dla porównania, amerykańskie AOP typu „Los Angeles” mogły być wykryte z odległości 1-25 Mm w głębokowodnych rejonach i 1-15 Mm – w płytkich. Jeden z głównych przeciwników „Victorów” amerykańskie OPARB typu „Ohio” były jeszcze cichsze i mogły być wykryte dopiero z odległości 4 Mm w najlepszych warunkach akustycznych a przy niesprzyjających warunkach ten dystans zmniejszał się do zaledwie 0,2 Mm! ⁶⁰

Krótko i celnie podsumowuje ten problem d-ca K-481, kapitan 1 rangi A. Szportko: „AOP projektu 671... jeśli porównywać ze światowym poziomem, to, oczywiście, z powodu problemów ze skrytością, szumnością nie odpowiadał wysokim wymaganiom... Jeśli mówić umownie nie przytaczając konkretnych cyfr, można powiedzieć tak: jeśli amerykański AOP dysponował zasięgiem wykrywania 100 km, to nasz – 10 km”. ⁶¹ Trzeba powiedzieć, że większość urządzeń elektronicznych na radzieckich okrętach zawodziła i przez to poważnie ograniczała ich możliwości bojowe. Wystarczy tylko przypomnieć wieloletnie kłopoty z BIUS-em Omnibus”.

Po stronie zalet proj. 671 trzeba zapisać relatywnie niższe koszty ich eksploatacji niż np. okrętów trzeciego pokolenia (proj. 945 i 971). Miały też duży potencjał modernizacyjny pozwalający na ciągle ich unowocześnianie poprzez wprowadzanie nowych wzorów uzbrojenia i techniki. Dzięki temu mogły pozostawać w służbie przez tak długi czas. Elegancką sylwetką zasłużyły sobie na miano „Czarnych Książąt” (tak je nazywali NATO-wscy marynarze), chociaż swoim załogom nie zapewniały komfortu w pełnieniu służby. Szczególnie dokuczliwa okazała się ciasnota w pomieszczeniach bytowych kolejnych modyfikacji spowodowana wzrostem liczby załogi. ●

Wybrana bibliografia

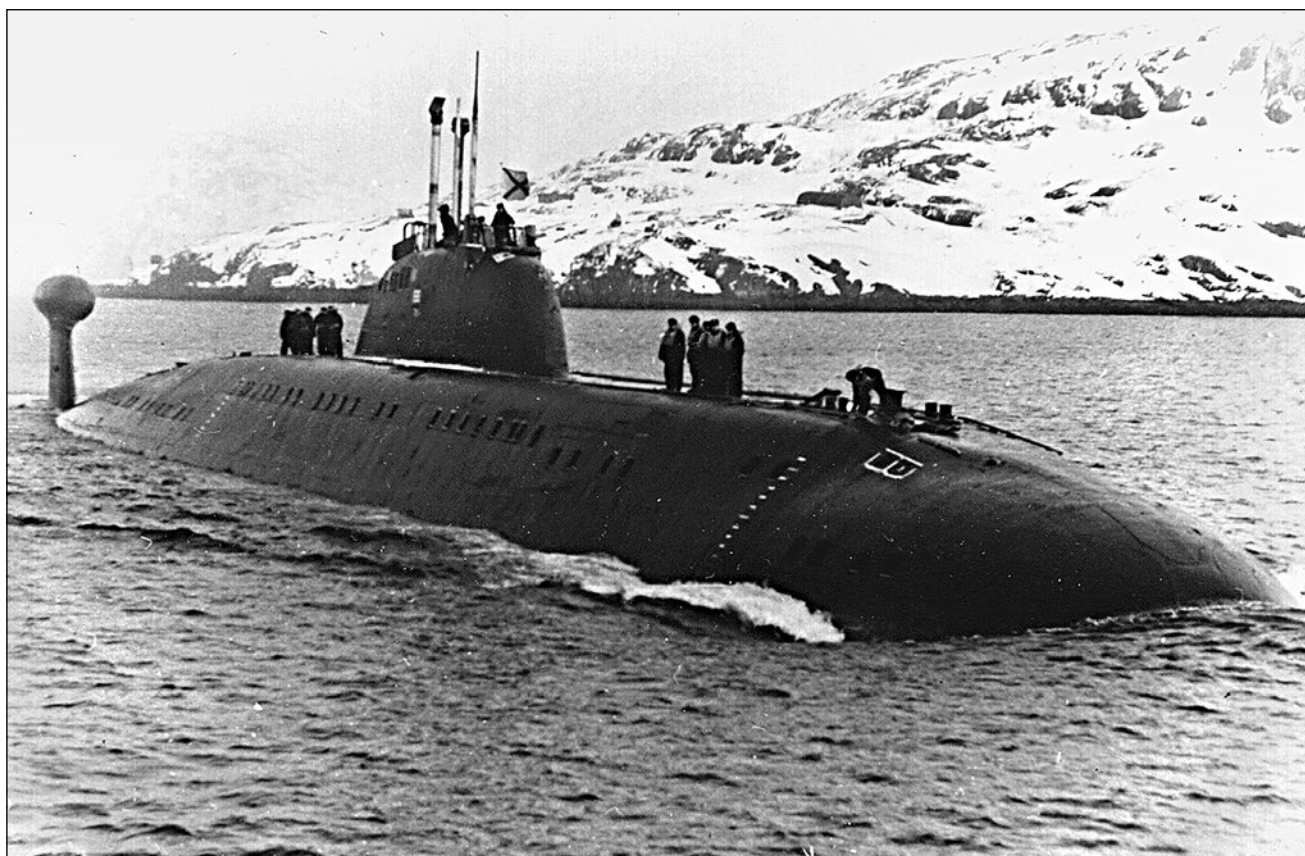
- J.W. Apałkow *Podwodnyje łodki Sowieckiego Flota 1945-1991* gg. T. 2. Moskwa; 2011.
- J.W. Apałkow; *Korabli WMF SSSR. Sprawocznik. T. 1. Podwodnyje łodki. Cz. 2.* St. Petersburg 2003.
- S. Bieżejno; *Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rosii.* Moskwa 2001
- W.N. Burow; *Oteczestwiennoe wojennoje korablietstrojenije w tretiem stolietii swojej istorii.* St. Petersburg 1995.
- E.D. Czernow; *Podwodnyj istriebitel K-38 wstupajet w stroj.* „Tajfun” nr 6/2001.
- W. Demianowski; A. Kotłobowski; *Podwodnyj szczyt SSSR. Cz. 1.* Rybińsk 2003.
- Siedmaja diwizija podwodnych łodok Siewiernogo Flota.* St. Petersburg 2005.
- W. Ilin A. Kolesnikow; *Oteczestwiennye atomnyje podwodnyje łodki.* „Technika i Woorużenie”. 2000 r. nr 5-6.
- Istoria oteczestwiennogo korablietstrojenija.* T. 5. St. Petersburg 1996.

- A.A. Kiliczenkow; „*Chołodnaja wojna*” w okieanie. *So-wietskaja wojenno-morskaja diejatelnost 1945-1991 gg w zierkale zarubieżnoj historiografii.* Moskwa 2009.
- G.G. Kostiew; *Wojenno-morskij flot Sowietского Sojuza i Rossii 1945-2000.* Moskwa 2004.
- J.M.; *Rosyjskie atomowe okręty podwodne typu „Victor”.* „Okręty Wojenne” Nr 3/1992.
- W.W. Nikitin; *Wospominanija naczalnika sztaba 3. Diwiziji PL.* „Tajfun”, specjalnyj wypusk.
- A.S. Pawłow; *Podwodnyje łodki projekta 671.* Jakuck 2000. wyd. 2
- A.S. Pawłow; *Warships of the USSR and Russia 1945-1995.* Londyn 1997.
- A.W. Platonow; *Podwodnyje łodki.* St. Petersburg 2002. Pod red. W.M. Maszina; *Oteczestwiennye podwodnyje łodki. Projektowanije i stroitelstwo.* St. Petersburg, 2004.
- L. Samarkin; *Mnogocielowyje PLA projekta 671.* „Morskoi Sbornik” nr 2/1995
- R.A. Szmakow; *Sozdanieje atomnych podwodnych łodok projekta 671, 671RT, 671RTM.* „Sudostrojenije” nr 1/2000.
- A.N. Szportko; *K-38 i K-481 w Persidskom zaliwie.* „Tajfun” nr 2/2000 s. 26.
- A.E. Taras; *Atomnyj podwodnyj flot.* Moskwa-Mińsk 2005.
- Szestaja diwizija podwodnych łodok Siewiernogo flota.* Specjalnyj wypusk almanacha „Tajfun”. St. Petersburg, 2003.
- 15 liet diwiziji APL SF.* „Tajfun” nr 8/2000
- J.W. Kirillow; *45-ja diwizija atomnych podwodnych łodok TOF.* „Tajfun” nr 46.
- Wyd. zbiorowe; *Kak sozdawalsia atomnyj podwodnyj flot Sowietского Sojuza.* Moskwa-St. Petersburg 2003.

61. A.N. Szportko; *K-38 i K-481 w Persidskom zaliwie.* „Tajfun” nr 2/2000 s. 26.

K-292 projektu 671RTMK (Victor IV) w jednej z baz na Półwyspie Kola, lata 90.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





50 ROCZNICA POWSTANIA 7 ŁUŻYCKIEJ DYWIZJI DESANTOWEJ

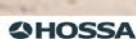
KOMITET OBCHODÓW 50 ROCZNICY POWSTANIA
7 „ŁUŻYCKIEJ” DYWIZJI DESANTOWEJ
ZAPRASZA NA IMPREZY OKOLICZNOŚCIOWE:

13.06.2013 - KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA „7 ŁUŻYCKA DYWIZJA DESANTOWA 1963-1986. MIEJSCE, ROLA I ZADANIA WOJSK OBRONY WYBRZEŻA W SYSTEMIE OBRONNYM POLSKI. WYBRZEŻE JAKO TEATR DZIAŁAŃ WOJENNYCH”. CENTRALNE MUZEUM MORSKIE, W GODZ. 10.00-14.00.

13.06.2013 - OTWARCIE WYSTAWY UPAMIĘTNIAJĄCEJ „NIEBIESKIE BERETY”. CENTRALNE MUZEUM MORSKIE O GODZ. 14.30.

14-15.06.2013 - PODRÓŻ HISTORYCZNO-WOJSKOWA DO GARNIZONÓW DYWIZJI SŁUPSK, LĘBORK, POLIGON USTKA (WEDŁUG ODRĘBNEGO PROGRAMU).

KONTAKT Z ORGANIZATORAMI I WIĘCEJ BIEŻĄCYCH WIADOMOŚCI O PRZYGOTOWYWANYCH IMPREZACH NA STRONIE INTERNETOWEJ: WWW.7LDD.OCALICODZAPOMNIENIA.EU
ZAPRASZAMY BYŁYCH ŻOŁNIERZY DO ZAREJESTROWANIA SIĘ NA WSKAZANEJ STRONIE.



Japońskie okręty szkolne „Katori” i „Kashima”



Andrzej Nitka

Katori podczas wizyty w Antwerpii, luty 1991 r. Fot. zbiory Leo van Ginderen

W związku z zapowiadaną na początek sierpnia br. pierwszą w historii wizytą japońskich okrętów w Polsce warto czytelnikom „Okrętów Wojennych” przybliżyć japońskie jednostki szkolne, a konkretnie okręty szkolne kadetów, z których jeden prawdopodobnie stanowić będzie jądro zespołu, który zawita do Gdyni.

Od samego początku swego istnienia, czyli połowy lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku¹, Japońskie Morskie Siły Samoobrony (Kaijō Jieitai – 海上自衛隊, ang. Japan Maritime Self Defence Force – JMSDF) koncentrowały się na budowie sił okrętowych zdolnych do zabezpieczenia szlaków żeglugowych do i z Japonii, ochrony strefy wyłączności gospodarczej o powierzchni blisko 4,5 mln km² (siódma pod względem wielkości na świecie) oraz nadzoru nad własnymi wodami terytorialnymi. Wynikało to zarówno z położenia geograficznego na czterech dużych wyspach jak i z tego, że rozwój ekonomiczny Kraju Wschodzącego Słońca opiera się na przetwarzaniu surowców i półproduktów na bardziej wyrafinowane wytwory w zakładach rozmieszczonych głównie w nad-

morskich aglomeracjach. Determinuje to jednoznacznie sposób zaopatrywania poszczególnych gałęzi przemysłu prawie bez wyjątku drogą morską.

Dlatego też największy wysiłek skoncentrowano na budowie sił eskortowych, a w mniejszym nieco stopniu sił obrony wybrzeża, składających z jednostek przeciwnowowych oraz zwiększającej się, z biegiem czasu, liczby okrętów podwodnych. Wynikało to z tego, że bazując na doświadczeniach z czasów drugiej wojny światowej jako główne zagrożenie dla swobody żeglugi widziano w okrętach podwodnych i minach morskich przeciwnika. Siły eskortowe wraz z lotnictwem patrolowym odpowiadały za zabezpieczenie szlaków żeglugowych do i z Japonii, zaś siły obrony wybrzeża miały za zadanie ochronę własnych baz, a we współdziałaniu z siłami powietrznymi i lądowymi uniemożliwienie desantu morskiego na wyspy japońskie.

Japońskie siły okrętowe składały się początkowo z jednostek pochodzenia amerykańskiego, które stosunkowo szybko zostały wyparte przez okręty budowane

w rodzimych stocznich według własnych projektów. I tak od początku lat 70-tych japońska flota składa się wyłącznie z jednostek zbudowanych przez krajowe stocznie. W związku z tym w latach 60-tych, kiedy nastąpił dynamiczny wzrost liczby okrętów, a więc i liczba personelu potrzebna do ich obsadzenia, pojawiła się potrzeba posiadania dużej jednostki szkolnej przeznaczonej do szkolenia kandydatów na oficerów JMSDF podczas długotrwałych rejsów.

Katori

W ramach budżetu na rok 1966 (FY 66) zamówiony został pierwszy taki okręt, który otrzymał tradycyjną w japońskiej flocie² nazwę *Katori*³ (TV 3501). Jednostka ta została zbudowana przez stocznice koncernu Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI) z Tokio. Położenie stępki miało miejsce 8 grudnia 1967 r., wo-

1. Japońskie Siły Samoobrony zostały utworzone 1 lipca 1954 r.

2. Poprzednio nazwę *Katori* (香取) nosił pancernik z pierwszej dekady XX w. oraz krążownik szkolony z okresu II wojny światowej.

3. Nazwa pochodzi od shintoistycznej świątyni w prefekturze Chiba.

Nazwa	Sygnatura	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Katori</i>	TV 3501	Ishikawajima-Harima, Tokio	08.12.1967	19.11.1968	10.09.1969



Katori w ujęciu od dziobu, 20 marca 1988 r.

Fot. „Ships of the World”

dowanie 19 listopada 1968 r., zaś wejście do służby 10 września 1969 r. *Katori* w czasie wojny wykorzystana miała być jako okręt dowodzenia siłami eskortowymi, czemu sprzyjała zarówno duża przestrzeń wewnętrzna, jak i silne jak na jednostkę szkolną uzbrojenie obejmujące obok dział średniego kalibru, także środki zwalczania okrętów podwodnych.

Katori tym razem w ujęciu burtowym, 3 czerwca 1979 r.

Okręt ten miał wyporność 3372 ts (pełna 4100 ts), natomiast jego kadłub miał długość 127,50 (122,00 KLW), szerokość 15,00 i zanurzenie 4,35 m. Konstrukcja kadłuba charakteryzowała się lekko wzniesionym dziobem oraz niewielkim uskokiem na samej rufie pod lądowiskiem dla śmigłowca. Jednostka ta posiadała kilka nadbudówek. Pierwsza z nich licząc od dzo-

bu stanowiła podstawę dla znajdującego się w superpozycji stanowiska armat kal. 76,2 mm, na drugiej zamontowano wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych. Kolejna dużo większa i znajdująca się już na śródokręciu mieściła mostek oraz pomieszczenia szkolne i mieszkalne, na niej też posadowiono maszt stanowiący podstawę dla urządzeń elektronicznych. Ostat-

Fot. „Ships of the World”





Katori z wizytą w Portsmouth, 17 sierpnia 1987 r.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

nia nadbudówka obejmowała w przedniej części komin, a dalej bryłę która na pierwszy rzut oka powinna mieścić hangar. Tak jednak nie było ponieważ znajdowały się tam sale wykładowe i sala gimnastyczna. Na samej rufie zlokalizowane było lądowisko dla śmigłowca (o wymiarach 30 x 13 m). W związku z brakiem hangaru podczas normalnej eksploatacji na pokładzie tego okrętu nie bazował śmigłowiec, zaś lądowisko służyło do celów ceremonialnych jak i prowadzenia ćwiczeń fizycznych na wolnym powietrzu. Po bokach obu dużych nadbudówek na żurawikach umieszczone były łódzie robocze oraz motorówka reprezentacyjna.

Do napędu *Katori* wykorzystywano siłownię turboparową z dwoma kotłami i dwoma zespołami turbin Ishikawajima pracującymi na dwie śruby napędowe. Moc siłowni wynosiła 20 000 KM, co pozwalało na rozwinięcie prędkości 25 węzłów, zaś zapas paliwa pozwalał na osiągnięcie zasięgu wynoszącego 7000 Mm przy prędkości 18 węzłów. Jego uzbrojenie artyleryjskie składało się z czterech amerykańskich armat uniwersalnych kal. 76,2 mm Mk 33 L/50 umieszczonych w dwóch stanowiskach na pokładzie dziobowym (jedna w superpozycji). Do uzbrojenia artyleryjskiego należały również cztery armatki salutowe używane do celów reprezentacyjnych, a zamontowane za wyrzutniami rakietowych bomb głębinowych. Broń do zwalczania okrętów podwodnych reprezentowa-

ła czterolufowa wyrzutnia rakietowych bomb głębinowych Typ 71 Boforsa przed mostkiem oraz dwie potrójne wyrzutnie torped zop Typ 68 kal. 324 mm umieszczone na śródkręciu po obu burtach na wysokości przerwy między głównymi nadbudówkami.

Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar dozoru nawodnego i powietrznego JRC OPS-17 umieszczony na szczycie masztu, radar kontroli przestrzeni powietrznej (wczesnego ostrzegania) JRC OPS-2 (R.C.A. SPS-12), zlokalizowany w połowie jego wysokości oraz radar kierowania ogniem Western Electronic Mk 34 współpracujący z amerykańskim systemem kierowania ogniem

Mk 63 GFCS. Do wykrywania okrętów podwodnych służyła kadłubowa stacja hydrolokacyjna OQS-3, zaś systemy walki radioelektronicznej reprezentowało urządzenie wykrywające opromieniowanie przez radar NEC NOLR-1B, którego dwie cylindryczne anteny zostały zamontowane po bokach radaru kontroli przestrzeni powietrznej. W połowie 1979 r. okręt otrzymał system łączności satelitarnej Intelsat, którego anteny widoczne były na dachu rufowej nadbudówki. Duża powierzchnia wewnętrzna jednostki pozwalała na zaokrętowanie liczącej 295 ludzi załogi oraz 195 kadetów.

Katori był bez wątpienia ciekawym okrętem łączącym w sobie cechy jednost-

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętu szkolnego <i>Katori</i>	
Wyporność:	3372 ts, pełna 4100 ts.
Wymiary:	(dł. x szer. x zan.) 127,50 (122,00 K LW) x 15,00 x 4,35 m.
Napęd:	turboparowy, 2 kotły parowe, 2 turbiny parowe Ishikawajima o łącznej mocy 20 000 KM, 2 śruby nastawne.
Osiągi:	prędkość maksymalna 25 w., zasięg 7000 Mm/18 w.
Uzbrojenie:	4 armaty uniwersalne kal. 76,2 mm Mk 33 L/50 (2 x II), 4 armatki salutowe, 4 wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych Typ 71 (1 x IV), 6 wyrzutni torped zop Typ 68 kal. 324 mm (2 x III).
Wyposażenie elektroniczne:	1 radar kontroli przestrzeni powietrznej JRC OPS-2 (R.C.A. SPS-12), 1 radar dozoru nawodnego i powietrznego JRC OPS-17, 1 radar kierowania ogniem Western Electronic Mk 34 (systemem kierowania ogniem Mk 63 GFCS).
Wyposażenie hydrolokacyjne:	kadłubowa stacja hydrolokacyjna OQS-3.
System walki radioelektronicznej:	urządzenie wykrywające opromieniowanie przez radar NEC NOLR-1B.
Załoga:	295 ludzi plus 195 kadetów.



Nowy okręt szkolny *Kashima*, następca *Katori*.
ki szkolnej charakteryzującej się dużą liczbą pomieszczeń zarówno mieszkalnych, jak i szkolnych oraz okrętu bojowego posiadającego prawie identyczne uzbrojenie i wyposażenie elektroniczne, jak budowane w tym czasie niszczyciele eskortowe typów *Yamagumo* i *Minegumo*. Na czas wojny przewidziany on był do pełnienia funkcji jednostki dowodzenia siłami eskortowymi. Nie wykluczone, że zajęta przez sale szkoleniowe nadbudówka rufowa po przebudowie mogłaby pełnić funkcje hangaru. Na szczęście okrętowi nie dane było sprawdzić się w bojowej roli, jako że dotrwał on w swojej pierwotnej postaci do zakończenia zimnej wojny. Z racji swojej funkcji *Katori* był japońskim okrętem który najczęściej odwiedzał obce porty nie tylko w Azji, ale również w obu Amerykach czy w Europie. Ostatecznie japońska bandera została na nim opuszczona 20 marca 1998 r., kiedy w służbie znajdował się już jego następca o czym poniżej.

Kashima

W ramach budżetu na rok 1991 (FY 91) wstępnie przewidziane zostały środki na nowy okręt szkolny kadetów, który miał zastąpić w służbie wysłużonego *Katori*. W związku jednak z zaangażowa-

niem Japonii w działania w Iraku i towarzyszącymi temu wydatkami, środki na jego budowę udało się zatwierdzić dopiero w budżecie na kolejny rok finansowy (FY 92). Jednostka ta również otrzymała tradycyjną w japońskiej flocie⁴ nazwę tym razem *Kashima*⁵ (TV 3508). Kontrakt na budowę tego okrętu został wygrany przez firmę Hitachi Zosen Corporation. Położenie stępki pod jego budowę miało miejsce w dawnej stoczni marynarki wojennej (arsenale) w Maizuru 20 kwietnia 1993 r., zwodowano go 23 lutego 1994 r., zaś do służby wszedł on 26 stycznia 1995 r.

Kashima na co dzień bazuje w Kure i jest okrętem flagowym dywizjonu szkolnego podległego dowództwu szkolenia japońskiej floty. Skład dywizjonu szkolnego jest zmienny, jako że w jego składzie obok jednostek budowanych od początku do celów szkolenia marynarzy⁶ wchodzi również starsze generacyjnie niszczyciele, które przystosowywane są sukcesywnie do pełnienia funkcji szkoleniowych. Podobnie jak *Katori*, okręt ten co roku zwykle z dwoma eks-niszczycielami wypływa w dalekie rejsy szkolne, odwiedzając porty na większości kontynentów w tym również w Europie. Podczas jednej z takich wizyt w Nowym Jorku w lipcu 2000 r. doszło do niegroźnej kolizji *Ka-*

Fot. „Ships of the World”

shimy z brytyjskim statkiem pasażerskim *Queen Elizabeth 2*.

Jednostka ta jest zdecydowanie większa od poprzednika, jej wyporność standard wynosi 4050 ts, długość 143,00, szerokość 18,00 a zanurzenie 4,60 m. Jej kadłub również charakteryzuje się lekkim wzniosem w części dziobowej i wydatnym uskokiem na rufie w rejonie lądowiska dla śmigłowca. Nie ma on jednak tak dużej liczby nadbudówek jak poprzednik. Ich liczba została ograniczona do trzech ale za to o większej objętości. Pierwsza znajdująca się na pokładzie dziobowym mieści między innymi mostek oraz stanowi podstawę dla masztu kratownicowego. Druga znajdująca się na śródokręciu posiada wkomponowany w jej strukturę komin, w którym obok wylotów spalin umieszczone zostały czerpnie powietrza do turbin gazowych. Po bokach komina na żurawikach umieszczone zostały łodzie pokładowe w postaci jednego kutra reprezentacyjnego i łodzi ro-

4. Poprzednio nazwę *Kashima* (鹿島) nosił pancernik z pierwszej dekady XX w. oraz krążownik szkolony z okresu II wojny światowej.

5. Nazwa pochodzi od shintoistycznej świątyni znajdującej się w mieście o tej samej nazwie w prefekturze Ibaraki.

6. Obok *Kashimy* są to okręty wsparcia szkolenia bojowego *Kurobe* (ATS 4202) oraz *Tenryu* (ATS 4203).

Nazwa	Sygnatura	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Kashima</i>	TV 3508	Hitachi, Maizuru	20.04.1993	23.02.1994	26.01.1995



Kashima tym razem w ujęciu od rufy,

Fot. „Ships of the World”

boczej na lewej burcie oraz drugiej łodzi roboczej na prawej burcie. Ostatnia nadbudówka umiejscowiona na pokładzie rufowym przed lądowiskiem dla śmigłowca podobnie jak na *Katori* nie mieści hangaru lecz duże pomieszczenia szkolne. Na zewnątrz tej nadbudówki na obu bur-

tach zlokalizowane zostały tratwy pneumatyczne zaś w przedniej jej części urządzenia do przekazywania zapasów stałych w morzu (RAS).

Siłownia okrętu skonfigurowana w układzie CODOG, składa się z dwóch silników wysokoprężnych Mitsubishi

S16U-MTK (licencyjne SEMT-Pielstick 16 PA4 V200 VGA) o mocy 3200 KM każdy oraz dwóch turbin gazowych Rolls-Royce Spey SM1C o mocy 26 150 KM każda, produkowanych na licencji przez koncern Kawasami i pracujących za pośrednictwem przekładni na dwie śruby nastawne. Taki

Kashima w ciekawym ujęciu ukazującym rufowe lądowisko dla śmigłowca.

Fot. „Ships of the World”





Kashima w pełnym ekspresji ujęciu.

Fot. „Ships of the World”

układ napędowy pozwala na osiągnięcie prędkości 25 w. oraz zasięgu wynoszącego 7000 Mm przy 18 w.

Uzbrojenie artyleryjskie jednostki składa się z armaty uniwersalnej OTO Melara Compact kal. 76 mm L/62 zamontowanej na pokładzie dziobowym oraz dwóch armatek salutacyjnych kal. 40 mm umieszczonych jedna za drugą w przedniej części nadbudówki przed mostkiem. Jego uzupełnieniem są dwie potrójne wyrzutnie torped zop Typ 68 kal. 324 mm dla torped zop Typ 73 lub Mk 46 Mod 5 umieszczone na śródokręciu po bokach komina.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar dozoru nawodnego i powietrznego Melco OPS-14C umieszczony na najniższej

platformie masztu, znajdujący się na platformie powyżej radar nawigacyjny Fujitsu OPS-19 i zamontowany jeszcze wyżej radar dozoru nawodnego JRC OPS-18-1. Do naprowadzania ogniem armaty pokładowej służy radar kierowania ogniem Typ 2-22 umieszczony na platformie zlokalizowanej na dachu nadbudówki za mostkiem. Systemy walki radioelektronicznej reprezentuje urządzenie wykrywające opromieniowanie przez radar NEC NOLR-6 umieszczony na najwyższej platformie masztu. Do wykrywania celów podwodnych służy kadłubowa aktywna stacja hydrolokacyjna średniej częstotliwości.

Załoga *Kashimy* może liczyć 389 ludzi w tym 140 kadetów, którym zapewnio-

no bardzo dobre warunki do zakwaterowania (mieszkają oni w dwuosobowych kabinach) oraz szkolenia. Temu celowi służy duża ilość pomieszczeń dydaktycznych oraz specjalistyczne wyposażenie. Podczas długich rejsów przyszli oficerowie mogą w praktyce doskonalić swoje umiejętności nawigacyjne na obszer- nym mostku lub zapoznać się z wieloma z innymi aspektami pracy na pokładzie współczesnego okrętu wojennego. Zgodnie z praktyką obecnie obowiązującą w japońskiej flocie pomieszczenia mieszkalne przystosowane są do zakwaterowania załogantów obu płci. Jednostka ta podobnie jak jej poprzednik przewidziana jest na czas wojny do pełnienia roli okrętu dowodzenia siłami zwalczania okrętów podwodnych. ●

Źródła

Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1982*, Conway Maritime Press, Londyn 1983

Saunders S. (red.), *Jane's Fighting Ships 2004-2005*, Jane's Information Group, Coulsdon 2004

Wertheim E., *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World, 15th Edition*, Naval Institute Press, Annapolis 2007

Strony internetowe:

Global Security – <http://www.globalsecurity.org/>

Japan Maritime Self Defence Force – <http://www.mod.go.jp/msdf/>

Wikipedia – <http://en.wikipedia.org/>

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętu szkolnego *Kashima*

Wyporność:	standard 4050 ts.
Wymiary:	(dł. x szer. x zan.) 143,00 x 18,00 x 4,60 m.
Napęd:	układ CODOG, 2 silniki wysokoprężne Mitsubishi S16U-MTK (licencyjne SEMT-Pielstick 16 PA4 V200 VGA) o mocy 3200 KM każdy, 2 turbin gazowych Kawasaki/Rolls-Royce Spey SM1C o mocy 26 150 KM każda, 2 śruby nastawne.
Osiągi:	prędkość maksymalna 25 w., zasięg 7000 Mm/18 w.
Uzbrojenie:	1 armata uniwersalna OTO Melara Compact kal. 76 mm L/62, 2 armatki salutacyjne kal. 40 mm, 6 wyrzutni torped zop Typ 68 kal. 324 mm (2 x III).
Wyposażenie elektroniczne:	1 radar dozoru nawodnego i powietrznego Melco OPS-14C, 1 radar dozoru nawodnego JRC OPS-18-1, 1 radar kierowania ogniem Typ 2-22.
Wyposażenie hydrolokacyjne:	kadłubowa aktywna stacja hydrolokacyjna średniej częstotliwości.
System walki radioelektronicznej:	urządzenie wykrywające opromieniowanie przez radar NEC NOLR-6.
Załoga:	389 ludzi (w tym 140 kadetów).